



Statens vegvesen

REGULERINGSPLAN

Høringsutgave



Statens vegvesen

E134 Frakkagjerdkrysset

Tysvær kommune

Drift og vedlikehold
Haugesund kontorsted
03.11.2025

Forord

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven § 3-7 har Statens vegvesen i samarbeid med Tysvær kommune, utarbeidet detaljreguleringsplan for Frakkagjerdkrysset. Planmyndighet har vurdert at tiltaket ikke utløser krav til konsekvensutredning, jf. Plan- og bygningsloven (PBL) §§ 12-9.

Hva er en detaljregulering?

En detaljregulering er et detaljert plankart med planbestemmelser og planbeskrivelse.

Detaljreguleringen skal følge opp og konkretisere overordnet arealdisponering i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan eller områderegulering. Formålet med en detaljregulering er derfor å fastsette mer i detaljer hvordan arealet innenfor planområdet skal utnyttes eller vernes.

Detaljreguleringen er også i mange tilfeller nødvendig rettsgrunnlag for gjennomføring av tiltak og utbygging, blant annet ved eventuell ekspropriasjon av grunn.

Det ble avholdt et oppstartsmøte med Tysvær kommune (24.08.2023), jf. PBL § 12-8.

Oppstart av planarbeidet ble i samsvar med Plan- og bygningslovens § 12-8 annonsert i Tysvær bygdeblad og på kommunens nettsider den 04.01.2024. Det ble i tillegg avholdt en åpen kontordag i forbindelse med oppstart av planarbeidet, i/på Rådhuset i Aksdal, den 10.01.2024.

Varsel om oppstart av reguleringsplanlegging er blitt sendt ut til offentlige instanser samt grunneiere og andre berørte parter.

Forslag til detaljregulering for Frakkagjerdkrysset på E134 (plan-id 202305) legger til rette for et kryss som klarer å håndtere den kapasiteten som fremtidig utbygging på Frakkagjerd vil gi.

Planforslaget blir sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden juli-august på følgende steder:

- Tysvær kommune
- Statens vegvesen, Haugesund
- Internett: <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/hoeringer-vegprosjekter/> og www.tysver.kommune.no

Varsel om offentlig ettersyn blir kunngjort i Tysvær bygdeblad og Haugesunds avis. Grunneiere og rettshavere vil få skriftlig melding om dette. Planforslaget blir samtidig sendt ut på høring til offentlige instanser.

Eventuelle merknader til planforslaget må innen 02.09.2025 sendes skriftlig til: Statens vegvesen, Postboks 1010 Nordre Ål, 2605 Lillehammer eller firmapost@vegvesen.no
Merk innspill med saksnummer 23/227675

Statens vegvesen lager en oppsummering av innkomne merknader, og foretar eventuelle justeringer av planforslaget før det sendes til kommune for politisk behandling.

Planforslaget består av følgende deler:

- Reguleringsplankart (juridisk bindende)
- Reguleringsbestemmelser (juridisk bindende)
- Planbeskrivelse m/ROS (dette dokumentet)
- Tegningshefte med tekniske tegninger
- ROS-analyse
- Støyrapport
- Trafikkanalyse

Spørsmål om reguleringsplan eller planarbeidet kan rettes til prosjektets planleggingsleder:

Jeanette Hovland

Tlf. 900 89 313

E-post: jeanette.hovland@vegvesen.no

Innhold

1. Bakgrunn for planarbeidet	5
2. Planprosessen	6
2.1 Om medvirkningsprosessen.....	6
2.2 Varsel om oppstart	6
3. Planstatus.....	7
3.1 Overordna planer	7
3.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023 – 2027)	7
3.1.2 Nasjonal transportplan (2025-2036)	7
3.1.3 Regional planstrategi for Rogaland (2021-2024)	7
3.1.4 Samferdselsstrategi for Rogaland (2022-2033)	7
3.1.5 Regionalplan for areal og transport på Haugalandet	7
3.2 Statlige retningslinjer (SPR)	7
3.3 Planstatus for området.....	8
3.3.1 Gjeldende reguleringsplaner.....	8
4. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold.....	12
4.1 Beliggenhet og avgrensing av planområdet.....	12
4.2 Landskapsbilde	12
4.3 Kulturarv.....	14
4.4 Grunnforhold.....	15
4.5 Støy og luftforurensning.....	15
4.6 Bebyggelse og forhold til grunneiere	15
4.7 Teknisk infrastruktur	15
4.8 Barn og unges bruk av området.....	16
4.9 Vei og trafikkforhold.....	17
4.9.1 Kollektivtilbud	17
4.9.2 Gang- og sykkelvei	17
4.9.3 Skolevei	17
4.9.4 Trafikkmengde.....	17
5. Beskrivelse og virkninger av planforslaget	19
5.1 Valg av løsning.....	19
5.2 Overordnet arealbruk.....	21
5.3 Arealbruk.....	21
5.3.1 Planområdet.....	21
5.3.2 Arealregnskap.....	21
5.4 Samferdselsanlegg.....	22
5.4.1 Trafikkmengde.....	22
5.4.2 Veg.....	26

5.4.3 Kollektivtrafikk	27
5.4.4 Skolevei	27
5.4.5 Gang-/sykkelveg	27
5.4.6 Trafikkavvikling	27
5.4.7 Trafikksikkerhet	27
5.4.8 Universell utforming	27
5.4.9 Varelevering	27
5.5 Landskapsbilde	27
5.6 Overvannshåndtering	28
5.7 Sosial infrastruktur	29
5.8 Grønnstruktur	30
5.9 Barn og unges interesser	30
5.10 Risiko- og sårbarhetsanalyse	30
5.11 Naturmangfold	30
5.11.1 Naturtyper	30
5.11.2 Fremmede arter	31
5.11.3 Rødlistede arter	32
5.11.4 Vassdrag	34
5.11.5 Forurensset grunn	34
5.12 Konsekvenser for naturmangfold	34
5.12.1 Naturtyper	34
5.12.2 Arter	34
5.12.3 Fremmede arter	35
5.12.4 Vassdrag	35
5.12.5 Forurensing	35
5.12.6 Vurdering av naturmangfoldloven	35
5.13 Kulturminner	36
5.14 Støy og luftforurensing	36
5.15 Anleggsgjennomføring	36
5.16 Fravik	36
6. ROS-analyse	38
7. Gjennomføring av forslag til plan	39
7.1 Framdrift og finansiering	39
7.2 Sikkerhet, helse og miljø (SHA)- og ytre miljø (YM) for byggefasen	39
7.2.1 SHA for byggefasen	39
7.2.2 Ytre miljø for byggefasen	39
8. Sammendrag av innspill og merknader	40
9. Vedlegg	55

1. Bakgrunn for planarbeidet

Statens vegvesen har utarbeidet reguleringsplanforslag for Frakkagjerdkrysset på E134, hensikten med planen er å øke kapasiteten gjennom krysset på E134 og redusere kødannelse.

Bakgrunn for planforslaget er at Tysvær kommune prioriterer midler fra Haugalandspakken til utbygging av Frakkagjerdkrysset på E134. Prosjektet har tidligere vært under planlegging, men planleggingen ble avsluttet da prosjektet ble kuttet fra Haugalandspakken. Haugalandspakken er en utbyggings- og finansieringsplan for å utbedre transportsystemet på Haugalandet, som omfatter kommunene Tysvær, Bokn, Karmøy, Haugesund, Vindafjord, Etne og Sveio. Pakken er et spleiselag mellom bompenger, statlige midler og fylkeskommunale midler.

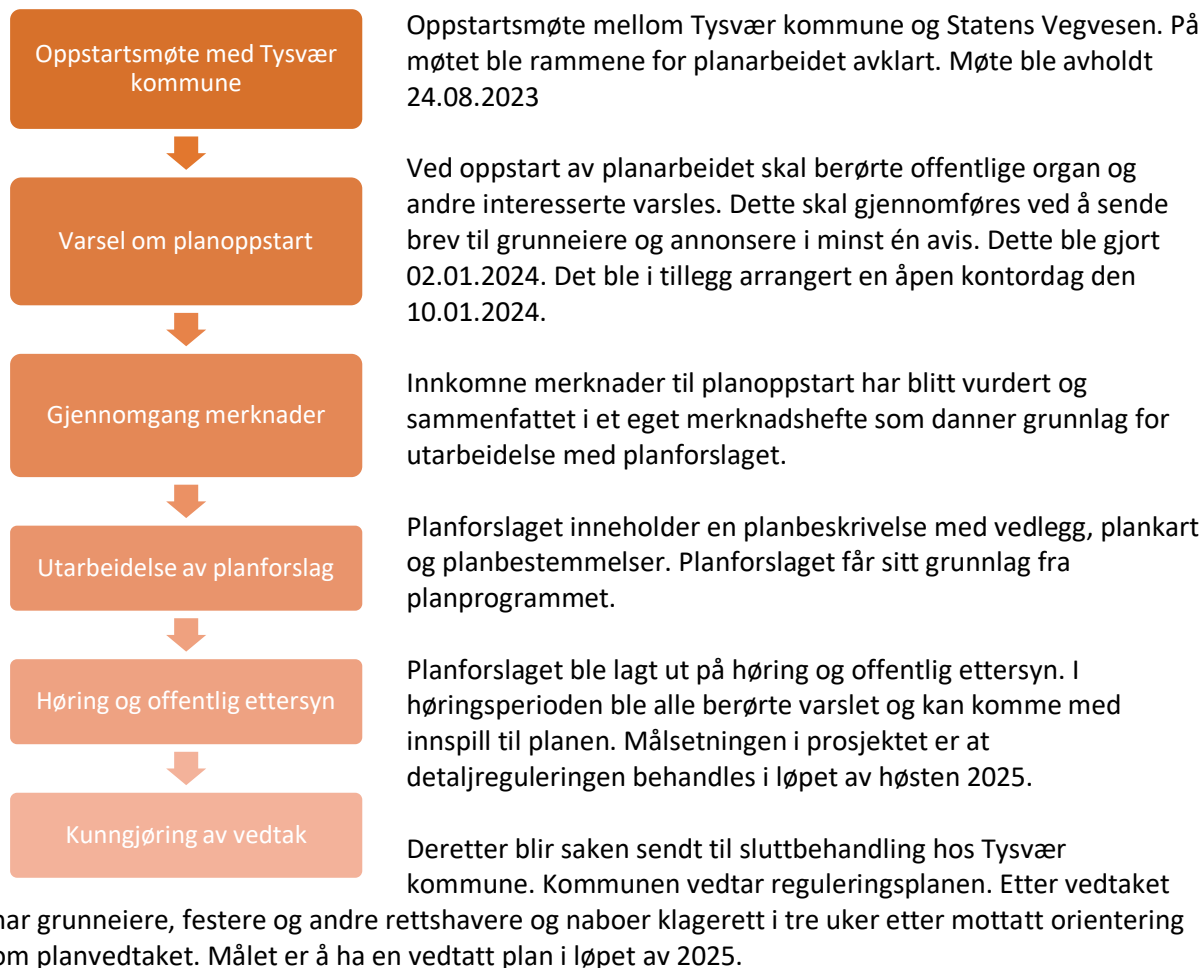
Prosjektet fikk i 2022 midler fra Haugalandspakken til planarbeid. Pakken har avsett en sum på 50 millioner kroner til prosjektet. Ramme fra bompengepakken er førende for den videre planleggingen. En ny reguleringsplan med kostnadsanslag vil gi grunnlag for styringsgruppa i Haugalandspakken å avklare spørsmål om bygging.



Figur 1.1: Dronefoto Frakkagjerdkrysset. Kilde: Statens vegvesen

2. Planprosessen

Utarbeidelse av reguleringsplan er et krav i Plan- og bygningsloven § 12. Hvordan saksgangen i planprosessen foregår fra oppstart til utarbeidelse av reguleringsplanen er illustrert og forklart under.



2.1 Om medvirkningsprosessen

Medvirkning har blitt ivaretatt i samsvar med Plan- og bygningsloven, gjennom mulighet til å komme med innspill og merknader til planen ved varsel om oppstart av planarbeid. Ved planoppstart ble det i tillegg mulighet å komme innom åpen kontordag. Se alle innkomne merknader i kapittel 8.

2.2 Varsel om oppstart

Merknader til varsel om planoppstart er blitt samlet, vurdert og kommentert i et eget kapittel. Se kapittel 8 – Sammendrag av innspill og merknader.

3. Planstatus

3.1 Overordna planer

3.1.1 Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2023 – 2027)

Det gjeldende dokumentet vektlegger bærekraftig planlegging med effektive og involverende planprosesser. Regjeringen påpeker viktigheten av bærekraftsmålene, nasjonale klima- og miljømål, lokalt folkestyre og løsninger som styrker verdiskaping og bosetting i hele landet, legges til grunn for den overordnede samfunns- og arealplanleggingen og for statens deltakelse i planprosessene. (Kommunal- og distriktsdepartementet)

3.1.2 Nasjonal transportplan (2025-2036)

Nasjonal transportplan 2025-2036 har som hovedmål å utvikle et trygt, effektivt og bærekraftig transportsystem for hele Norge.

Regjeringen legger følgende til grunn for prioriteringene av ressursbruken i den kommende planperioden:

- Vi skal ta vare på det vi har
- Vi skal utbedre der vi kan, og utnytte kapasiteten i både eksisterende infrastruktur og transporttilbud bedre
- Vi skal bygge nytt der vi må

3.1.3 Regional planstrategi for Rogaland (2021-2024)

Styringsdokumentet har en visjon: Bærekraftig utvikling og sterke fellesskap i hele Rogaland.

Dokumentet har lagt vekt på fire langsiktige utviklingsmål som skal bidra til å nå visjonen:

- Klimaomstilling og livskraftig naturmiljø
- Konkurransedyktig region
- Helsefremmende og inkluderende samfunn
- Attraktive lokalsamfunn, byer og tettsteder

3.1.4 Samferdselsstrategi for Rogaland (2022-2033)

Samferdselsstrategien for Rogaland er retningsgivende for fylkeskommunens arbeid med transport og mobilitet, og for hvordan samferdsel skal ivaretas i kommende regionale areal- og transportdeler.

3.1.5 Regionalplan for areal og transport på Haugalandet

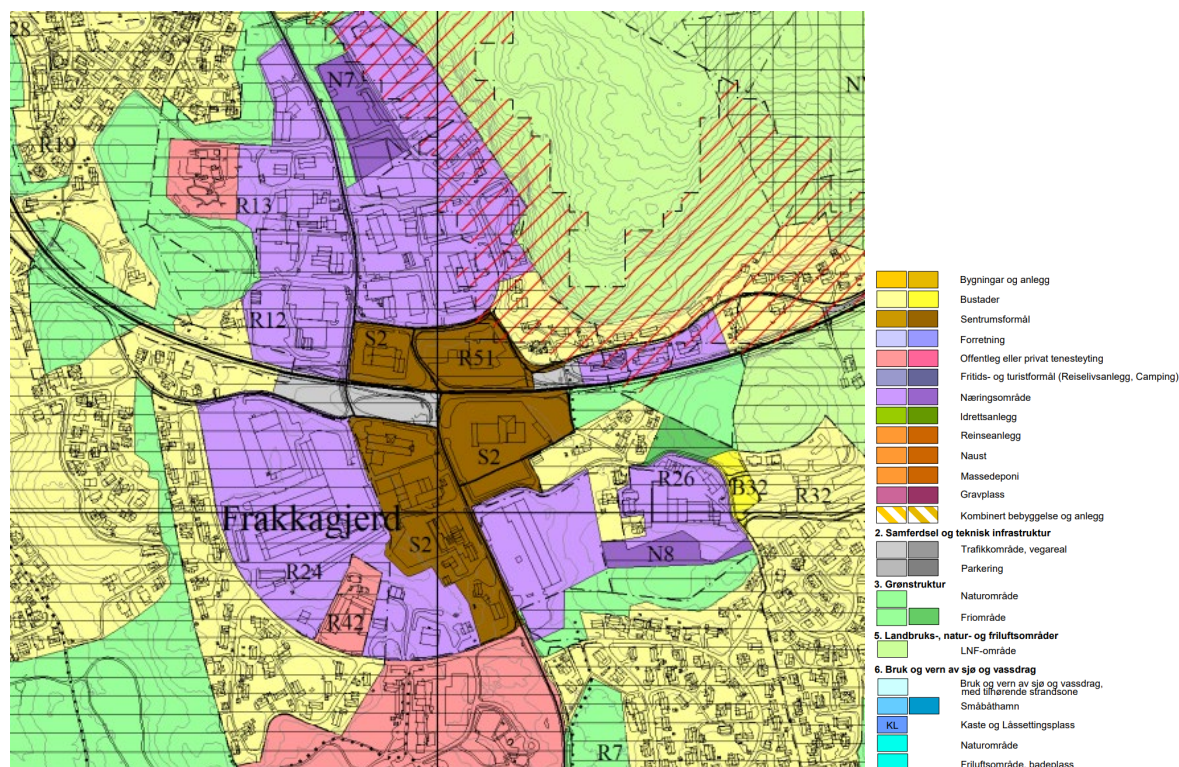
Planen bygger på hovedstrategien «By og tettsted». Planen legger til rette for utvikling som bygger opp om by-, tettsteds- og grendesentre i alle deler av regionen. Planen belyser viktige utfordringer som vekstutfordringer i bynære områder og hvordan det skal jobbes mot å få til blant annet levende bygder og verdifulle arenaer. To av målene i planen har særlig betydning for transportutvikling:

- Transport er effektivt, enkelt, forutsigbart og miljøvennlig, og klimautslippene er redusert i tråd med vedtatte mål.
- Infrastruktur og kommunikasjonslinjer knytter regionen sammen og gjør at innbyggere i distriktene kan ta et større arbeidsmarked, service- og tjenestetilbud.

3.2 Statlige retningslinjer (SPR)

Statlige planretningslinjer er omtalt i Plan- og bygningsloven § 6. Retningslinjene er grunnlaget ved statlig, regional og kommunal planlegging og konkretiserer de nasjonale forventningene og markerer nasjonal politikk på viktige områder i planleggingen.

3.3 Planstatus for området



Figur 3.1: Utsnitt av kommuneplan for Tysvær 2019 – 2031

3.3.1 Gjeldende reguleringsplaner

Plan 291209 Coop Frakkagjerd gnr. 7, bnr. 47. Vedtatt 17.06.2014



Figur 3.2: Reguleringsplan for COOP Frakkagjerd gnr. 71, bnr. 47

Denne reguleringsplanen omfatter eiendommen gnr 71, bnr. 47 og kommunalt vegnett øst for eiendommen. COOP-eiendommen er regulert til forretnings- og kontorformål. Over vestre del av eiendommen er det regulert en sikringssone med tanke på eventuell endring av vegnettet i området.

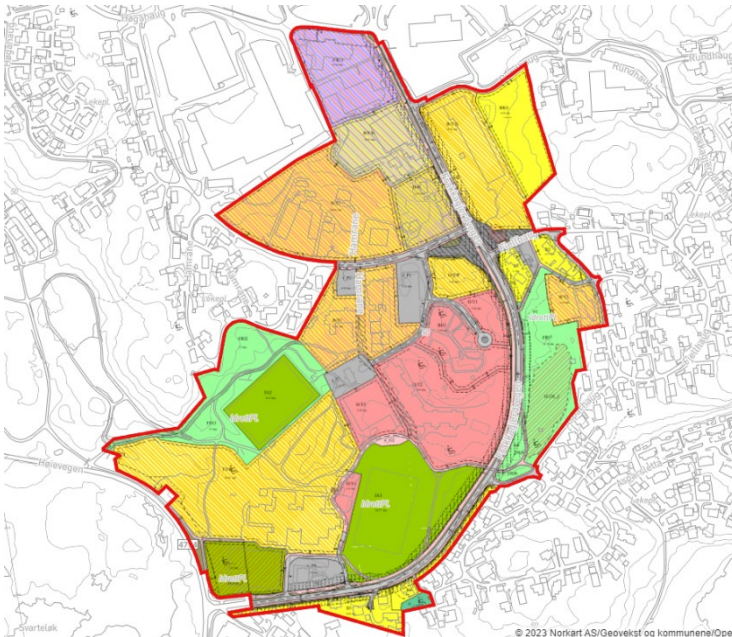
Plan 200059 Rundhaug gnr. 71, bnr. 448. Vedtatt 24.10.2000



Figur 3.3: Utsnitt av reguleringsplan for Rundhaug

Reguleringsplan for Rundhaug omfatter et område på østsiden av Frakkagjerdvegen som er regulert til kontor, industri og lager på begge sider av Rundhaug nedre del. Samt til boligformål og friluftsområde sør for E134.

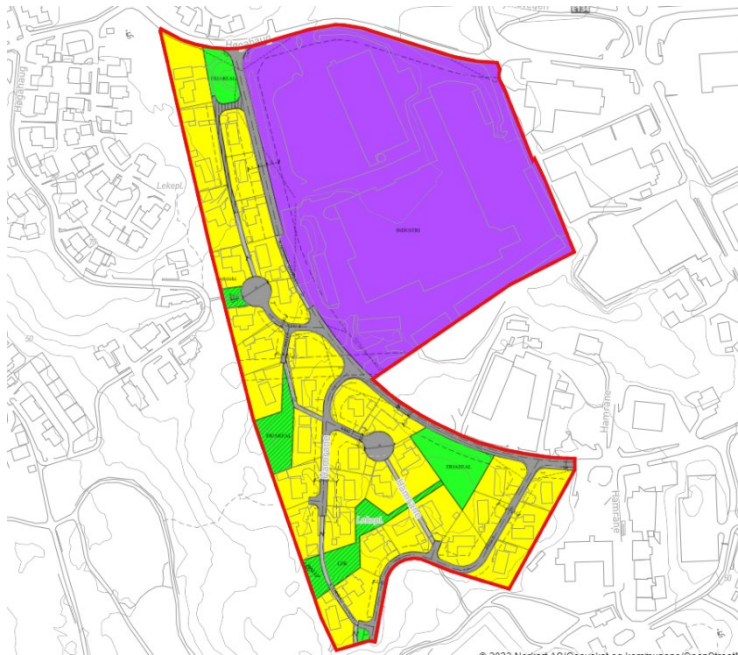
Plan 201302 Frakkagjerd sentrum/Frakkagjerdvegen. Vedtatt 28.03.2023



Figur 3.4: Utsnitt av reguleringsplan for Frakkagjersentrum/Frakkagjerdvegen

I denne områdereguleringsplanen er bygge-områdene på sørsiden av E134 og på begge sider av Frakkagjerdvegen foreslått regulert til sentrumsformål.

Plan 200034 Hamrane. Vedtatt 14.07.1977



Figur 3.5: Utsnitt av reguleringsplan for Hamrane

Reguleringsplanen omfatter blant annet industriområdet som ligger sør for Høgahaug, sør for Hamrane.

Mesteparten av dette industriområdet har atkomst via Frakkagjerdvegen sør for Høgahaug bru der vegen Høgahaug er tilknyttet Frakkagjerdvegen.

Reguleringsplanen omfatter blant annet industriområdet som ligger sør for Høgahaug, øst for Hamrane.

Mesteparten av dette industriområdet har atkomst via Frakkagjerdvegen sør for Høgahaug bru der vegen Høgahaug er tilknyttet Frakkagjerdvegen.

Plan 200045 Frakkagjerd industriområde. Vedtatt 18.12.1978



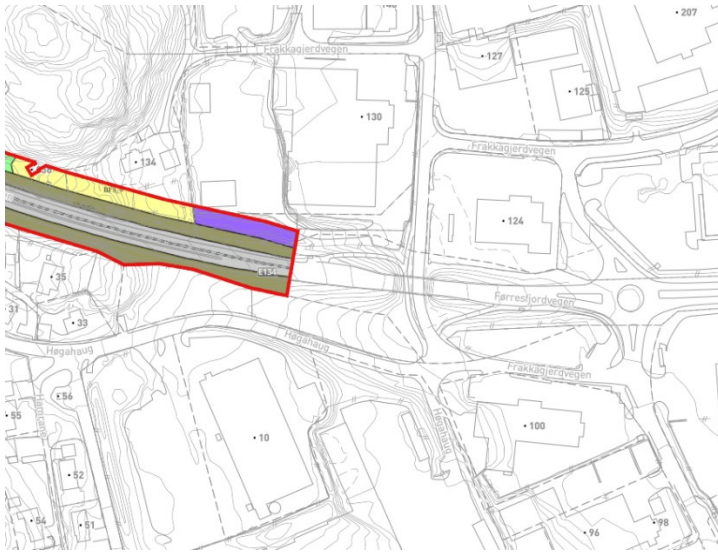
FIGUR 3.6: VARSLET PLANOMRÅDE

I denne planen er det regulert 30m byggegrenseavstand på begge sider av E134 målt fra senter-linja på vegen. I gjeldende kommuneplan er område F og G disponert til sentrumsformål.

Denne reguleringsplanen omfatter arealer både på nordsiden og sørsiden av E134. I denne reguleringsplanen er områdene vest for Høgahaug bru på nordsiden av E134 regulert til friareal, boligformål og industriformål, mens arealene øst for Frakkagjerdvegen (område F) er regulert til forretningsformål. Lengst øst er det regulert et friareal på nordsiden av E134.

På sørsiden av E134 er arealene regulert til friareal, trafikkområder og forretningsområde (område G). I

Plan 201019 E134 kryss fv.771 Førrestjørna. Vedtatt 19.02.2012



Figur 3.7: Utsnitt av reguleringsplan for Førrestjørn

I reguleringsplan for Førrestjørna inngår E134 med annen veggrunn grøntareal langs begge sider av vegen i nærheten av Høgahaug bru. I denne planen er det ikke regulert noen støyskjermingstiltak på boligeiendommene som ligger nærmest E134 i den østre del av planen. Utsnitt av reguleringsplanen er i samsvar med arealdisponeringen i gjeldende kommuneplan for Tysvær kommune 2015-2027.

4. Beskrivelse av planområdet – eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet for Frakkagjerdkrysset på E134 Førresfjordvegen ligger om lag 2,5 km vest for Aksdal sentrum. Kommunesenteret Tysvær kommune ligger i Aksdal sentrum. E134 er en overordnet vegforbindelse som kommer fra Karmøy og går østover gjennom Haugesund by og videre gjennom Tysvær kommune forbi Aksdal hvor vegen er knyttet sammen med E39 som går mellom Stavanger og Bergen. Planområdet som ble varslet ved oppstart er markert på figur 4.1.



Figur 4.1: Avgrensning av planområdet ved varsling av planarbeidet

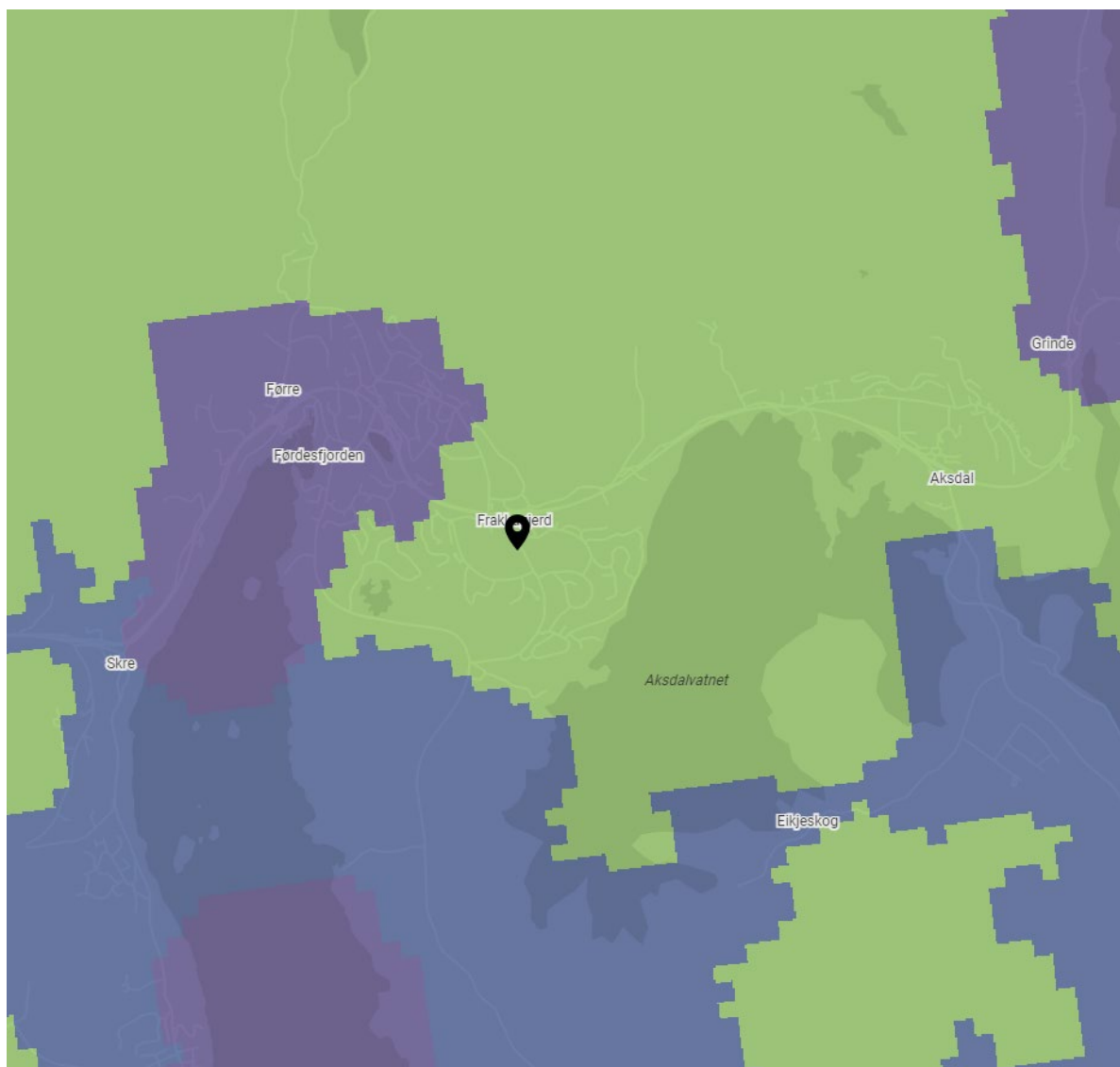
Planområdet omfatter krysset mellom E134 Førresfjordvegen og Frakkagjerdvegen hvor det i dag er etablert en rundkjøring med ytre diameter på ca. 30 m. I planområdet inngår ca. 350 m av E134 vest for rundkjøringen og ca. 330 m øst for rundkjøringen samt 240 m av Frakkagjerdvegen sør for rundkjøringen. Deler av den kommunale vegen Rundhaug inngår også i planområdet samt de fire næringseiendommene som ligger nærmest dagens rundkjøring i E134. Også deler av det kommunale vegnettet nord for E134 inngår i planområdet.

4.2 Landskapsbilde

Frakkagjerd er ifølge MIN Landskap klassifisert som ett *kystnært innlandsslettelandskap under skoggrensen med tett bebyggelse*, som ligger undertype til hovedtypen Innlandsslettelandskap.

Karakteristisk for denne undertypen av landskap er at høydeforskjellene på terreng er vanligvis mindre enn 50 innenfor en avstand på 1 kilometer samt ligger mindre enn 6 kilometer fra kyst og er ofte avgrensende til kystslettelandskap. Områdene ligger alltid under skoggrensen og har jordbruk og

bebygde områder. Områder som ikke er dominert av bebyggelse, jordbruk, våtmarker og myr er som regel skogkledd.



Figur 4.2: Kystnært innlandsslettelandskap under skoggrensen med tett bebyggelse

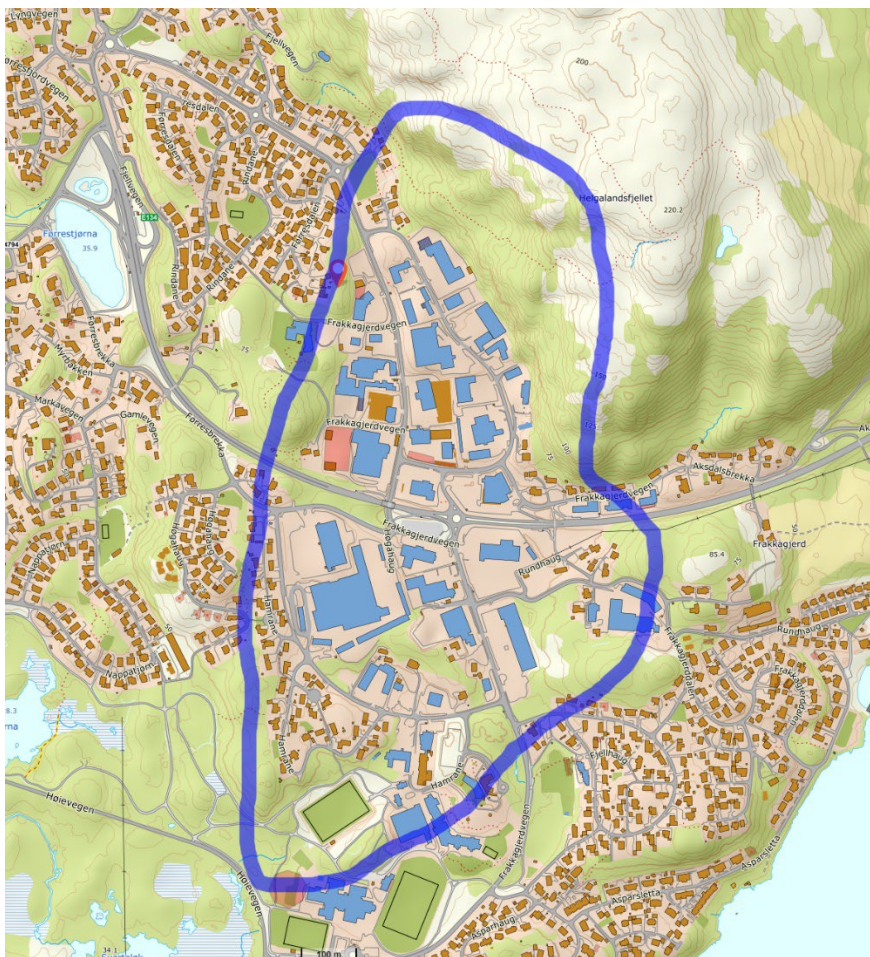
Landskapsrommets hovedformer

Området for tiltaket ligger som en forsenkning i landskapet. Landskapsrommet defineres av hovedformene i området som utgjør vestlig og østlig siktavgrensning. Helgelandsfjellet på 220 moh. utgjør den mest dominerende hovedformen i området og danner en avgrensning av landskapsrommet fra øst til nord. Selve industriområdet ligger på tidligere myrområde, dette medfører at denne delen av Frakkagjerd ligger relativt flatt i terrenget sammenlignet med omkringliggende terrengformer som omslutter landskapsrommet. Da Helgelandsfjellet er den dominerende hovedformen i landskapet er det mindre småformer i området som danner naturlige avgrensninger. I forlengelse av Helgelandsfjellet som østlig avgrensning kan man ta med Fjellhaug, og Rundhaug som småformer som avgrenser området som Hamrane, Høgahaug som sørvestlig avgrensning. Mot nordvest (nord for E134) er det noen mindre ikke navngitte høydedrag som skiller næringsområdet på Nord på Frakkagjerd med boligbebyggelsen i Førresdalen.

Romdannende elementer og eksisterende arealbruk

Landskapsformene som nevnt i forrige avsnitt danner tydelige avgrensninger i landskapet som medfører en viss romfølelse avhengig av en observatør sin posisjon i området. Man kan kalle dette landskapsrommets avgrensninger. Landskapsrommet virker mindre dess lenger nord i området man beveger seg, mens romfølelsen er størst i tilknytning til E134, da avstanden mellom østlig og vestlig terrengavgrensning er størst.

Forholdet mellom naturlige avgrensninger og menneskeskapte elementer er sentralt for å tolke landskapet på ett underordnet nivå. Området har sterk arealbruk og avhengig av byggenes plassering i forhold til hverandre og de naturlige terrengformene så har dette innvirkning på landskapsrommet i en mindre målestokk. Særlig stor plass i landskapsrommet tar dagens E134. Selv om vegen er underordnet landskapets hovedformer så bryter vegen med de store linjene i landskapet og danner en bred korridor på tvers av disse. Som observatør får man derfor følelsen av at området er delt i to. Dette i kombinasjon med intensiv arealbruk og høye bygninger og øvrige veger får området til å fremstå som oppstykket og kaotisk.



Figur 4.3: Blått omriss går langs høydene i området. Alt innenfor er landskapsrommet som utgjør Frakkagjerd.

4.3 Kulturarv

Det er ingen kjente kultur- eller forminner innenfor planområdet eller i nærområdene. Det er heller ingen SEFRAK-registrerte bygninger i de nærmeste omgivelsene.

4.4 Grunnforhold

Hele planområdet ligger over marin grense. Fra kvartærgeologiske kart er området kartlagt som bart fjell, eller tynt morenedekke. Det er utført 68 totalsonderinger i forbindelse med forprosjekt, men ca. 25 av disse er utført i forbindelse med mulige tiltak under Høgahaug bro som ikke er med i dette prosjektet.

Felles for alle grunnboringene er at de viser friksjonsmateriale, og prøvene viser hovedsakelig sand og grus (T2). Det er enkelte partier med siltige masser (T4) under to meters dybde, samt påvist noe humusholdige masser i øvre deler av løsmassene.

Det er generelt korte avstander til berg, og unntatt området rundt Høgahaug bro er det under 5 meter dybde, med typisk 1-2 meters dybde til berg.

Det er ikke ventet noen problemer med geoteknisk stabilitet i planområdet.

4.5 Støy og luftforurensning

Som grunnlag for reguleringsplanen er det utarbeidet en støyfaglig utredning, se vedlegg 3.

Området er sterkt påvirket av støy fra EV134 med store arealer i rød og gul støysone. Nærmest vegen er det hovedsakelig næring.

4.6 Bebyggelse og forhold til grunneiere

Boligbebyggelse

Det er noe boligbebyggelse på begge sider av E134. Boligbebyggelsen er stort sett i samsvar med gjeldende reguleringsplaner. Ingen av boligområdene har støyskjermingstiltak mot E134. I tilknytning til disse boligområdene er det noen mindre områder som er disponert til offentlige friområder.

Næringsvirksomhet

Det er en del næringsbebyggelse i Frakkagjerd sentrum. Det er en del industrivirksomhet som er etablert på eiendommer regulert til industri i gamle reguleringsplaner for områdene. Men det er noen eiendommer kommunen ønsker omdisponert til sentrumsformål i henhold til gjeldende kommuneplan for Tysvær. Dagens industripregede virksomhet på disse eiendommene er ikke i samsvar med kommuneplanens arealbruk.

Spesielt virksomheten som er et større verksted for store kjøretøy, er lite forenlig med virksomhet som ønskes i sentrumsområde da virksomheten medfører kjøring med store kjøretøy på og ved eiendommen.

Offentlig bebyggelse

Det er en del offentlig virksomhet på vestsiden av Frakkagjerdvegen ca. 350-600 meter sør for E134. Her er det barneskole, ungdomsskole og barnehage. Det er også en barnehage om lag 450 meter nordvest for Frakkagjerdkrysset.

Annen bebyggelse

Det er etablert en idrettshall og en fotballbane 600 meter sør for Frakkagjerdkrysset samt noen mindre idrettsplasser i tilknytning til Frakkagjerd ungdomsskole.

4.7 Teknisk infrastruktur

Haugaland kraft Nett AS har en del strømkabler og luftlinjer på 22kV innenfor planområdet. Disse kreves regulert som fareområder med sosikode 370 med totalbredde 16 meter for luftstrek og 8

meter for jordkabler. Dersom slike kabler ligger i offentlig vegareal kan slike fareområder utelates. Det er også noen nettstasjoner innenfor planområdet som det må tas hensyn til i planarbeidet. Det er spesielt den 22kV store høgspekte luftlinja som går gjennom regulert friluftsområde på sørsiden av E134 samt jordkabelen langs søre grense for Frakkagjerdvegen 99, som må reguleres som fareområde. Det påpekes av Haugaland Kraft at kart over kabelanlegget ikke må offentliggjøres eller distribueres til 3. person. For eventuelt å forhindre at deler av noen næringseiendommer i planområdet skal måtte reguleres til fareområder, kan det eventuelt vurderes å flytte del av eksisterende høgspekte luftlinje eller legge større del av linja i jordkabel og eventuelt sørge for at de høgspekte linjene blir flyttet slik at de blir liggende i regulert offentlig veg.

Haugaland Kraft Nett AS (Fagne) har også traseer med Fiberkabler gjennom planområdet. Også disse ledningene må det tas hensyn til i dette planarbeidet.

4.8 Barn og unges bruk av området

Barn og unges interesser i denne plansaken er knyttet til trafiksikkerhet og tilbud med hensyn til gang- og sykkelveganlegg og tilgjengelighet til og fra bussholdeplasser. Innenfor planområdet er det ikke noen areal som blir særskilt brukt til leke og oppholdsareal for barn og unge.

De arealene som er regulert til friareal i eller i umiddelbar nærhet av planområdet synes primært å ha blitt regulert til slike formål for å få noen grønne områder innenfor forretnings- og serviceområdene, for å bevare terrengforholdene eller forhindre bebyggelse i områder som anses uegnet til bebyggelse.

Friområdene som ligger nær inn til E134 anses ikke egnet som leke- eller oppholdsareal for barn og unge.

Tysvær kommune har i tilknytning til områderegeringsplan for Frakkagjerd sentrum forutsatt at det ikke skal være busslommer i tilknytning til Frakkagjerdvegen. I denne områderegeringsplanen er det i stedet anlagt til rette for kantsteinstopp for eventuelle framtidige bussruter på Frakkagjerdvegen. Det er av stor betydning for barn og unge at det legges til rette for god plassering av busslommer på begge sider av E134 og gode og trafiksikre tilkomster til disse samt at det legges til rette for sykkelparkering i tilknytning til busslommene fordi mange barn og unge bruker buss og har lang veg til og fra busslommene ved E134.

Det er også viktig at tilbudene for gående og syklende får gode, universelt utformede gang- og sykkelveger fram til den eksisterende undergangen som er etablert under E134 øst for rundkjøringen på Frakkagjerd. Denne undergangen er bare 3,0 m bred og 2,5 m høy. Undergangsrampene på begge sider av E134 har stigningsforhold på 1:10.

I dag er det manglende gang- og sykkelvegforbindelse forbi Frakkagjerd sentrum parallelt med E134 både nord og sør for E134.

Tysvær kommune har i framtiden planer om å etablere en gang- og sykkelveg eller turveg på strekningen mellom gang- og sykkelvegen under Høgahaugbru og sørover til Hamrane langs vestsiden av planlagt sentrumsbebyggelse på vestsiden av Frakkagjerdvegen. Det er ikke tatt stilling til når slikt anlegg vil bli etablert selv om dette anlegget vil kunne forbedre forbindelsen til og fra blant annet skolene og idrettsanleggene på Frakkagjerd, sør for Hamrane.

4.9 Vei og trafikkforhold

E134 Førresfjordvegen går gjennom planområdet i øst-vest retning. Det er vegforbindelse mellom Haugalandet og Østlandet som også knytter sammen kommunene på Haugalandet. Det er etablert en rundkjøring på E134 på Frakkagjerd ca. 2,7 km vest for Aksdal sentrum. Vest for rundkjøringen på Frakkagjerd har vegen 6% stigning vestover mens stigningen østover er 3%.

Frakkagjerdvegen er en kommunal veg som er knyttet til Høievegen (fv 771) i sør og Førresdalen i nord. Frakkagjerdvegen er også koblet i E134 i rundkjøring på Frakkagjerd. Krysset mellom Høievegen og Frakkagjerdvegen ligger ca. 1,1 km sør for rundkjøringen på E134. E134 går i bru over en supplerende del av Frakkagjerdvegen. Høgahaug bru ligger ca. 125 meter vest for rundkjøringen på E134.

Frakkagjerdvegen har mange direkteavkjørsler både nord og sør for E134. Den kommunale vegen Høgahaug er tilknyttet Frakkagjerdvegen rett sør for Høgahaug bru mens den kommunale vegen Rundhaug er tilknyttet Frakkagjerdvegen ca. 160 m sør for rundkjøringen på E134.

4.9.1 Kollektivtilbud

Det går rutebusser bare på E134. Kommunen har ønsket supplerende rutebuss i Frakkagjerdvegen sør for E134, men Rogaland fylkeskommune har for tiden ikke planer om slikt nytt rutetilbud. Det går imidlertid noen skolebusser i Frakkagjerdvegen til og fra skolene på Frakkagjerd samt idrettshallen som ligger i området.

Det er i dag etablert bussholdeplass på nordsiden av E134 vest for Høgahaug bru og en busslomme på sørsiden av E134 vest for Fotgjengerundergangen under E134 øst for rundkjøringen på Frakkagjerd.

4.9.2 Gang- og sykkelvei

Det er jevnt over høyt fartsnivå på Frakkagjerdvegen. Det er planlagt miljøgate på Frakkagjerdvegen på strekningen sør for krysset ved Hamrane. Det er dessuten planlagt og bygge om T-krysset mellom Frakkagjerdvegen og Hamrane og T-krysset mellom Frakkagjerdvegen og Fjellhaug til en «felles» firearmet rundkjøring. Dette vil føre til redusert fartsnivå på Frakkagjerdvegen på strekningen, jf. Områdereguleringen for Frakkagjerd sentrum (plan 201302).

Det planlagte tilbudet for gående og syklende som er foreslått i områdereguleringsplan for Frakkagjerd sentrum, vil øke trafiksikkerheten for gående og syklende som ferdes på Frakkagjerdvegen.

4.9.3 Skolevei

Frakkagjerdvegen nord og sør for rundkjøringen er skoleveg. Det er sikker kryssing av E134 på begge sider av rundkjøringen i dag og det legges til rette for økt sikkerhet ved å etablere sammenhengende gang- og sykkelveg som går fra undergang ved Høgahaug bro og nedover Frakkagjerdvegen sør.

4.9.4 Trafikkmengde

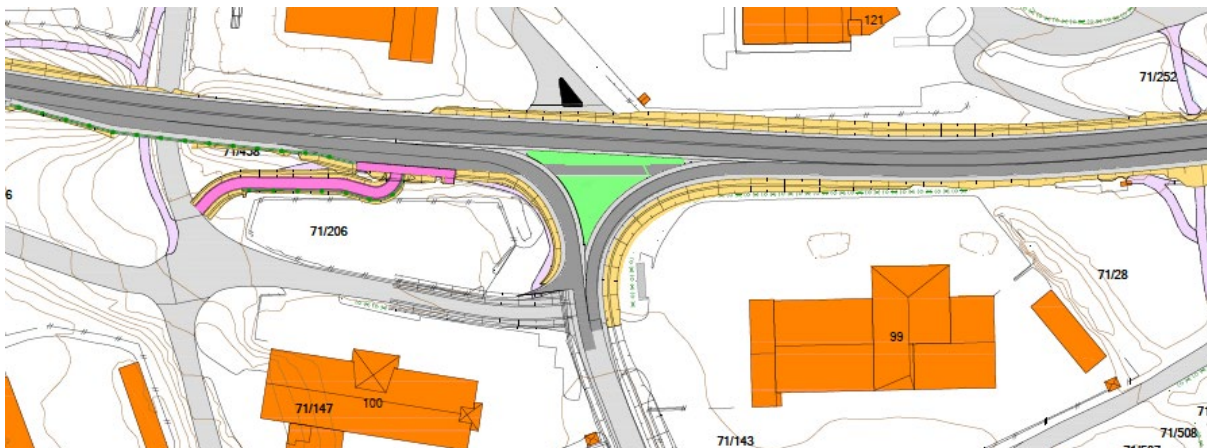
Frakkagjerkrysset har i dag kapasitetsproblemer med lange køer. Tellingene i rundkjøringen viser følgende tall i dagens situasjon:

[illegible]

Figur 4.4: Trafikkmengder for morgenmakstimen kl. 07:20 – 08:20 for krysset E134 Førresfjordvegen x Frakkagjerdvegen, rundkjøring.

Frakkagjerdvegen				Nord	
350 46% 18% 36% 159 63 126 2 0 0 ↖ ↓ ↘				↑ 184	
L				T	
← 911 13% 125 2 ↗				↖ 1 22 3%	
1009 62% 597 31 →				← 27 589 82%	
25% 250 4 ↘				↙ 6 105 15%	
L				T	
E134				Vest	
428 ↓				2385 ↖ 3 131 49%	
276				↑ 1 33 12%	
Frakkagjerdvegen				Sør	
↗ 750				↘ 862 →	
T				L	

Figur 4.5: Trafikkmengder for ettermiddagsmakstimen kl. 15:15 – 16:15 for krysset E134 Førresvegen x Frakkagjerdvegen, rundkjøring.

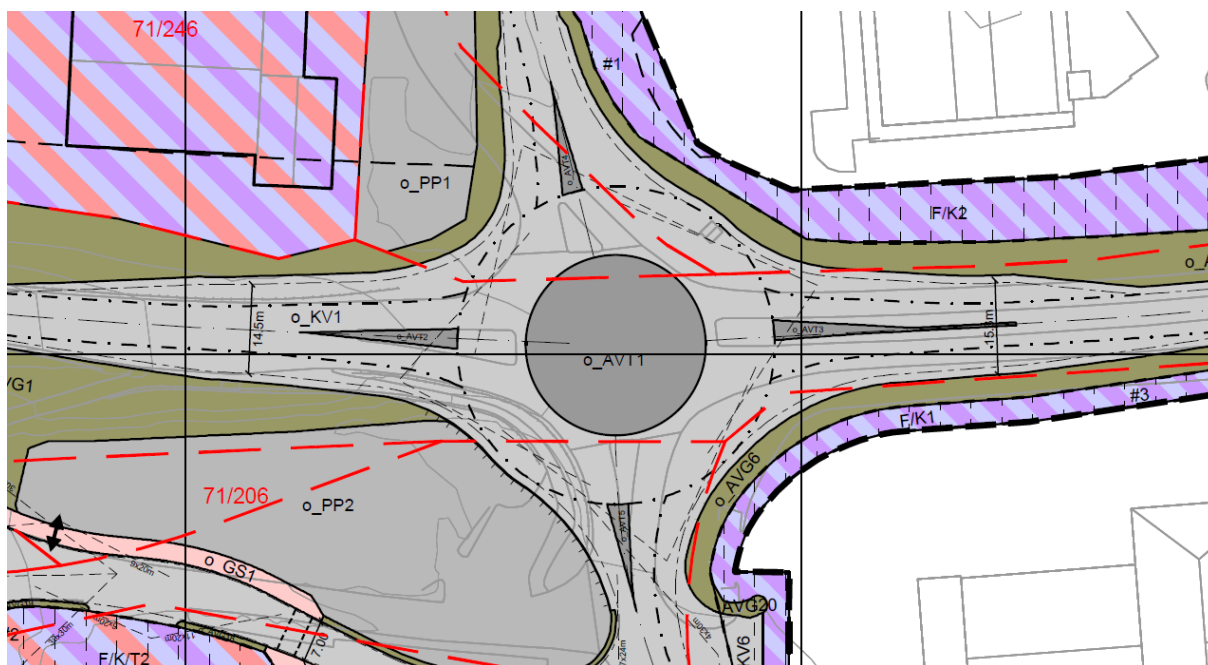


Figur 5.3: Viser av- og påkjøringsfelt på sørsiden av E134.

Begrunnelse for at dette alternativet ikke ble realistisk å arbeide videre med er økonomi. Dette alternativet krever breddeutvidelse av Høgahaug bro, som også vil føre til at det må etableres en midlertidig bro i anleggsperioden. Kravet til lengdene på av- og påkjøringsrampene vil kreve mye areal fra nærliggende næringseiendommer som både vil forringe drift på disse eiendommene og belaste prosjektet økonomisk.

Den andre alternativet som ble utredet er utvidet rundkjøring på E134.

Fra trafikkavviklingsanalysen er det gjort beregning av trafikkavvikling for utbedret rundkjøring. Beregningene er gjort på en utvidet rundkjøring med to felt i sirkulasjonsarealet (ett i dag). I tillegg har rundkjøringen to inngående felt de siste 50 meterne fra E134 og Frakkagjerdvegen nord.



Figur 5.4: Utsnitt av foreslått rundkjøring med diameter på ca. 54 meter.

Foreslått løsning er en utvidelse av rundkjøringen fra 30 meter diameter til ca. 54 meter. Den nye 2-felts løsningen har en overbygging dimensjonert etter et 20-årsperspektiv i tråd med vegnormal N200. En årlig trafikkvekst på 2% er lagt til grunn i dimensjonering av ny rundkjøring.

5.2 Overordnet arealbruk

Planområdet er på 34,6 daa. Planområdet består av vegarealer og næringsområder. Det er ingen boenheter i planområdet.

5.3 Arealbruk

5.3.1 Planområdet

Planområdet ligger på Frakkagjerd i Tysvær kommune. E134 går gjennom planområdet. I krysset mellom E134 og Frakkagjerdvegen er det en rundkjøring. Det er i dag ett felt gjennom rundkjøringen og ett felt i tilfartene.

Dimensjon til eksisterende rundkjøring: Diameter sentraløy: 15,2m
Diameter rundkjøring: 31m

Dimensjon planlagt rundkjøring: Diameter sentraløy: 29,2m
Diameter rundkjøring: 51,2m

Planlagt rundkjøring får to felt i tilfartene og to felt i rundkjøringens sirkulasjonsareal.

Det er i dag fire busstopp i området. Et av disse er fjernet i planforslaget. Det gjelder busstoppet vest for rundkjøringen i østgående retning.

5.3.2 Arealregnskap

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1802 – Bolig/forretning/kontor (B/F/K2)	0,1
1810 – Forretning/kontor (F/K1)	1,1
1810 – Forretning/kontor (F/K2)	1,5
1810 – Forretning/kontor (F/K3)	0,3
1812 – Forretning/industri (F/I)	0,1
1813 – Forretning/kontor/tjenesteyting (F/K/T1)	4,7
1813 – Forretning/kontor/tjenesteyting (F/K/T2)	1,5
Sum areal denne kategori:	9,4
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 – Kjøreveg (o_KV1)	8,5
2011 – Kjøreveg (o_KV2)	0,2
2011 – Kjøreveg (o_KV3)	2,3
2011 – Kjøreveg (KV)	0,1
2012 – Fortau (o_FO1)	0,4
2015 – Gang-/sykkelveg (o_GS1)	0,2
2015 – Gang-/sykkelveg (o_GS2)	0,6
2015 – Gang-/sykkelveg (o_GS3)	0,1
2015 – Gang-/sykkelveg (o_GS4)	0,1
2018 – Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_AVT)	0,7
2019 – Annen veggrunn – grøntareal (o_AVG1-21)	7,0

2071 – Kollektivanlegg (o_KA1)	0,2
2071 – Kollektivanlegg (o_KA2)	0,2
2073 – Kollektivholdeplass (o_KH1)	0,1
2073 – Kollektivholdeplass (o_KH2)	0,1
2073 – Kollektivholdeplass (o_KH3)	0,1
2082 – Parkeringsplasser (o_PP1)	1,0
2082 – Parkeringsplasser (o_PP2)	2,4
Sum areal denne kategori:	24,7
§12-5. Nr. 3 – Grønnstruktur	Areal (daa)
3040 – Friområde (o_FRI1)	0,2
3040 – Friområde (o_FRI2)	0,3
3900 – Angitt grønnstruktur kombinert med andre angitte hovedformål (GAA)	0,0
Sum areal denne kategori:	0,6
Totalt alle kategorier: 34,6	

Bestemmelsesområder	
§12-7 – Bestemmelsesområder	Areal (daa)
#1 – Midlertidig bygge- og anleggsområde	1,5
#2 – Midlertidig bygge- og anleggsområde	1,7
#3 – Midlertidig bygge- og anleggsområde	1,6
#4 – Midlertidig bygge- og anleggsområde	0,3
#5 – Midlertidig bygge- og anleggsområde	0,3
Sum areal denne kategori:	5,4
Totalt alle kategorier: 5,4	

Tabell 1: Arealregnskap i planforslaget

5.4 Samferdselsanlegg

5.4.1 Trafikkmengde

Det er gjennomført trafikktegninger og analyse av prosjektområdet i 2024 med 2044 som dimensjonerende år for beregning av kapasitet.

Registreringene og tellingene ble gjort i seks kryss i området, og dataene ble analysert for morgen- og ettermiddagsrush. Det er i tillegg tatt hensyn til fremtidig trafikkvekst for den gjennomgående trafikken på E 134, samt effekten av nye boliger på Skeiseid.

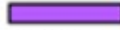


Figur 5.5: Oversikt over de seks kryssene som ble registrert i analysen

I trafikkanalysen er det vurdert fire alternativer for nytt kjøremønster i lokalvegssystemet rundt Frakkagjerkrysset, i tillegg til dagens situasjon. Vurderingen er at beregningene gir en tilstrekkelig oversikt over trafikkstrømmene i området, og dermed danner et godt grunnlag for kapasitetsberegningene for rundkjøringen på E 134.

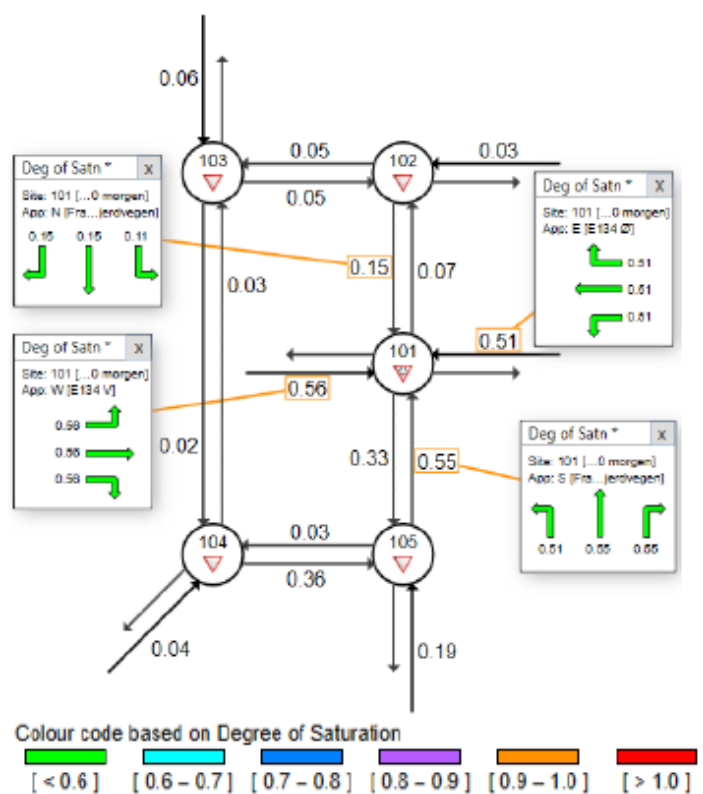
Kapasitetsberegningene er utført med trafikkmodelleringsverktøyet SIDRA INTERSECTION. Resultatene viser at belastningsgraden vil bli for høy for E 134 fra vest i makstime om ettermiddagen for alle alternativer. Totalt sett viser resultatene at de foreslåtte alternativene har liten innvirkning på kapasiteten og trafikkavviklingen i rundkjøringen. Det som i størst grad påvirker dette er den fremtidige trafikkveksten på E 134 og utbyggingen av nye områder som Skeiseid.

På illustrasjonene under vises resultater fra trafikkanalysen med utvidet rundkjøring. Fra beregningsprogrammet kan man vurdere belastningsgrad med følgende fargekoder. Grønn farge indikerer en trafikksituasjon tilnærmet fri flyt. Rød farge indikerer overbelastning av systemet, der antall kjøretøy overskrider kapasiteten av tilfarten. Lilla farge indikerer en trafikksituasjon der kapasitetsutnyttelsen ligger i øvre sjikt av det som kan aksepteres.

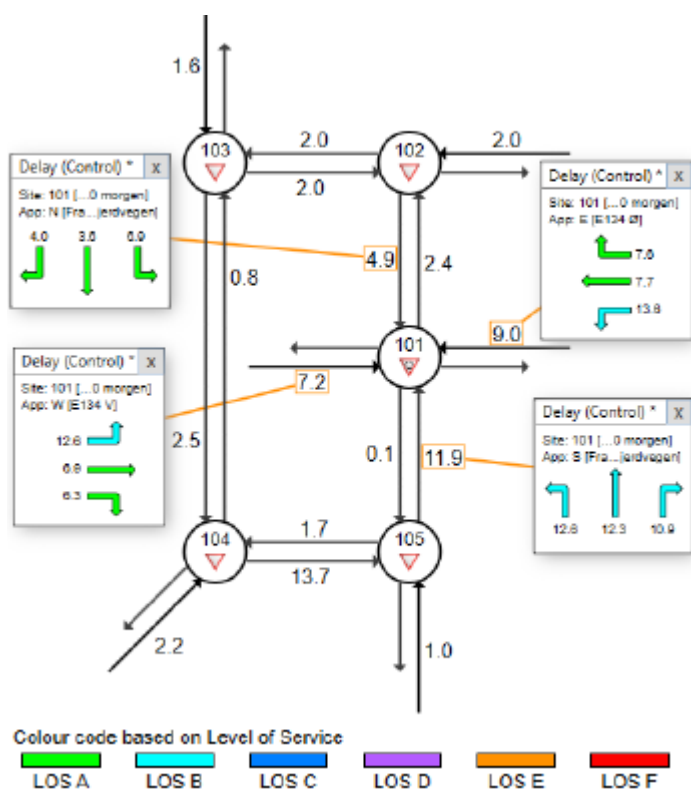
						
Servicenivå	LOS A	LOS B	LOS C	LOS D	LOS E	LOS F
Belastningsgrad	[< 0.6]	[0.6 – 0.7]	[0.7 – 0.8]	[0.8 – 0.9]	[0.9 – 1.0]	[> 1.0]

Figur 5.6: Fargekoder for servicenivå og belastningsgrad fra SIDRA.

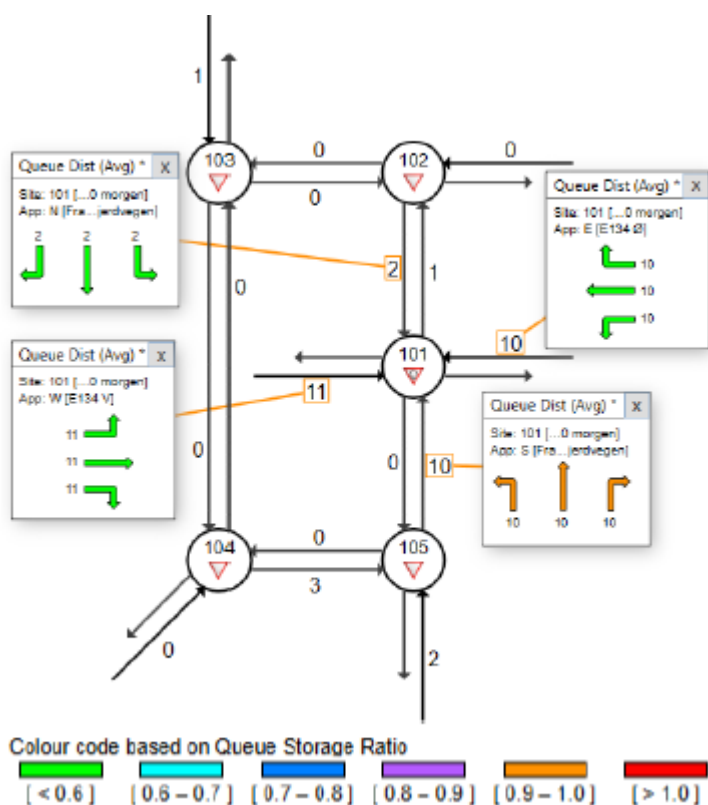
På de tre neste figurene under, vises følgende situasjon i morgentimene: Belastningsgrad, forsinkelse i sekunder og gjennomsnittlig kølengde i meter.



Figur 5.7: Belastningsgrad i makstimer om morgenen.

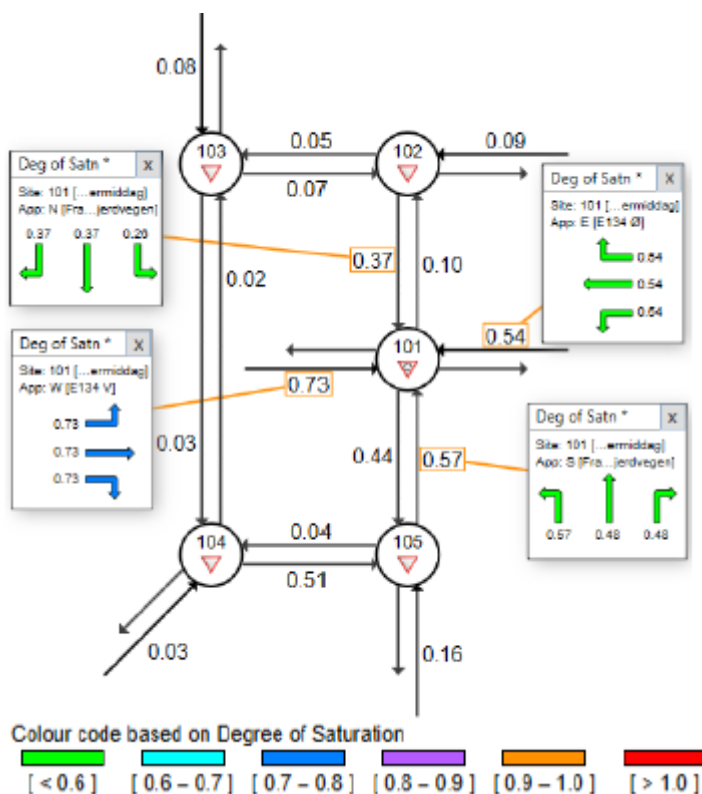


Figur 5.8: Forsinkelse i sekunder i makstimer om morgenen.

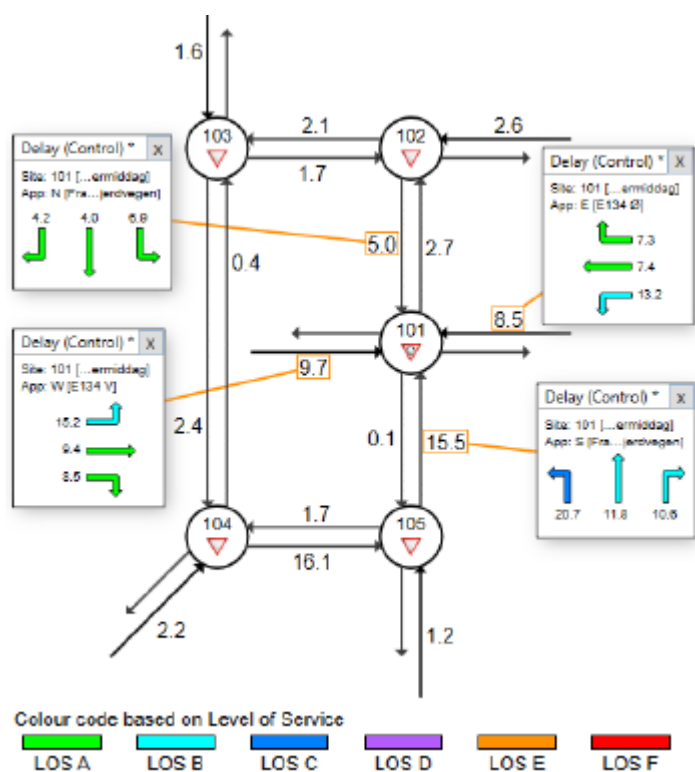


Figur 5.9: Gjennomsnittlig kølengde i meter i makstime om morgenen.

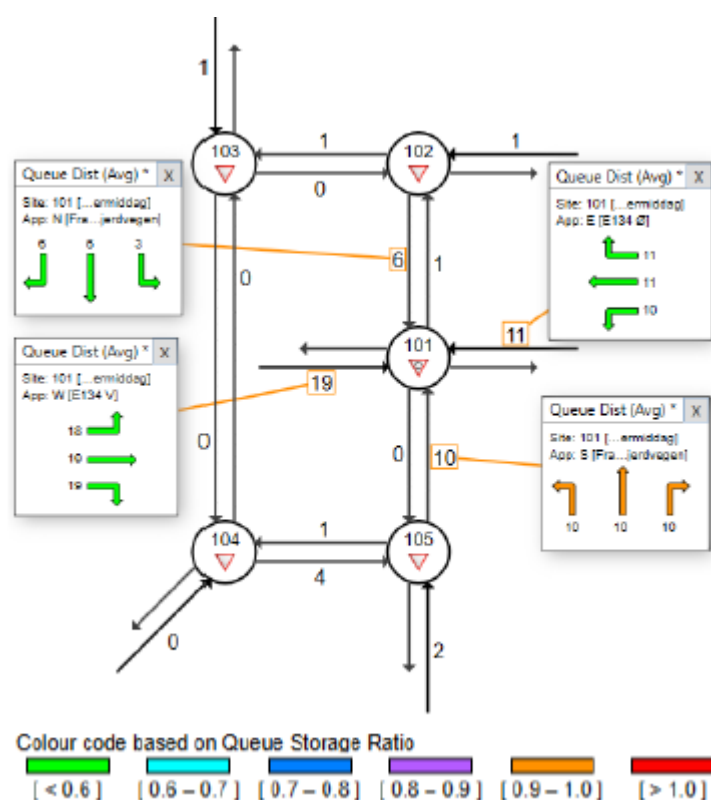
På figurene under vises følgende situasjoner på ettermiddag: Belastningsgrad, forsinkelse i sekunder og gjennomsnittlig kølengde i meter.



Figur 5.10: Belastningsgrad i makstime om ettermiddagen.



Figur 5.11: Forsinkelse i sekunder i makstime om ettermiddagen.



Figur 5.12: Gjennomsnittlig kølengde i makstime om ettermiddagen.

5.4.2 Veg

E134 dimensjoneres som en Hø2-veg. Den planlegges med samme bredde på kjørefelt som eksisterende veg. Vegen har ÅDT over 13 000 men på grunn av tilfarten til rundkjøringen er

fartsgrensen senket fra 70 km/t til 60 km/t og vegen kan dermed klassifiseres under dimensjoneringsklasse H1.

Frakkagjerdvegen sør blir smalere enn den er i dag, men med en grønn rabatt som skiller bilveg fra gang- og sykkelveg, tilpasset vedtatt reguleringsplan (Frakkagjerd Områdeplan)

5.4.3 Kollektivtrafikk

Bussholdeplassen like vest for rundkjøringen, i østgående retning, fjernes.

5.4.4 Skolevei

Frakkagjerdvegen er skolevei i dag. Ved å lage en sammenhengende gang -og sykkelvei fra boligområdet nord for E134 og sørover Frakkagjerdvegen øker trafikksikkerheten til skolebarn. Videre nedover Frakkagjerdvegen er gang- og sykkelveg adskilt fra bilveg med grønn rabatt.

5.4.5 Gang-/sykkelveg

I planen planlegges det sammenhengende g/s-veg som kobler seg på eksisterende g/s-veg ved Høgahaug bru og sørover Frakkagjerdvegen. Langs Frakkagjerdvegen adskilles g/s-vegen og bilveg med grønn midtrabatt.

I planarbeidet ble det arbeidet med å opprette en gang- og sykkelveg langs sørsiden av E134 øst for rundkjøringen. Dette forslaget ble tatt ut av planen grunnet trafikksikkerhet med kryssing av eksisterende innkjørsel til nærliggende næringsvirksomhet. Flytting av dagens innkjørsel til denne eiendommen vil forringe dagens drift og forslaget utgår derfor.

5.4.6 Trafikkavvikling

Planlagt rundkjøring får to felt i sirkulasjonsarealet. Alle tilfartene får to felt inn mot rundkjøringen. Planlagt rundkjøring får derfor større kapasitet enn eksisterende rundkjøring som bare har ett felt i sirkulasjonsarealet og ett felt i vegarmene inn mot rundkjøringen. Veganlegget er dimensjonert for modulvogntog og semitrailer.

5.4.7 Trafikksikkerhet

Rundkjøringen tilfredsstiller krav til avbøying for alle svingebevegelser. Dette sikrer lavt fartsnivå gjennom rundkjøringen.

Ny gs-veg og rabatt langs vestsiden av Frakkagjerdvegen gir bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter. Fartsgrensen i Frakkagjerdvegen sør for rundkjøringen planlegges å settes ned fra 50 km/t til 30 km/t. Dette vil også bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter.

5.4.8 Universell utforming

Stigning på nye planlagte gs-veger/fortau er maksimalt 5%.

5.4.9 Varelevering

Ivaretatt hos berørte parter

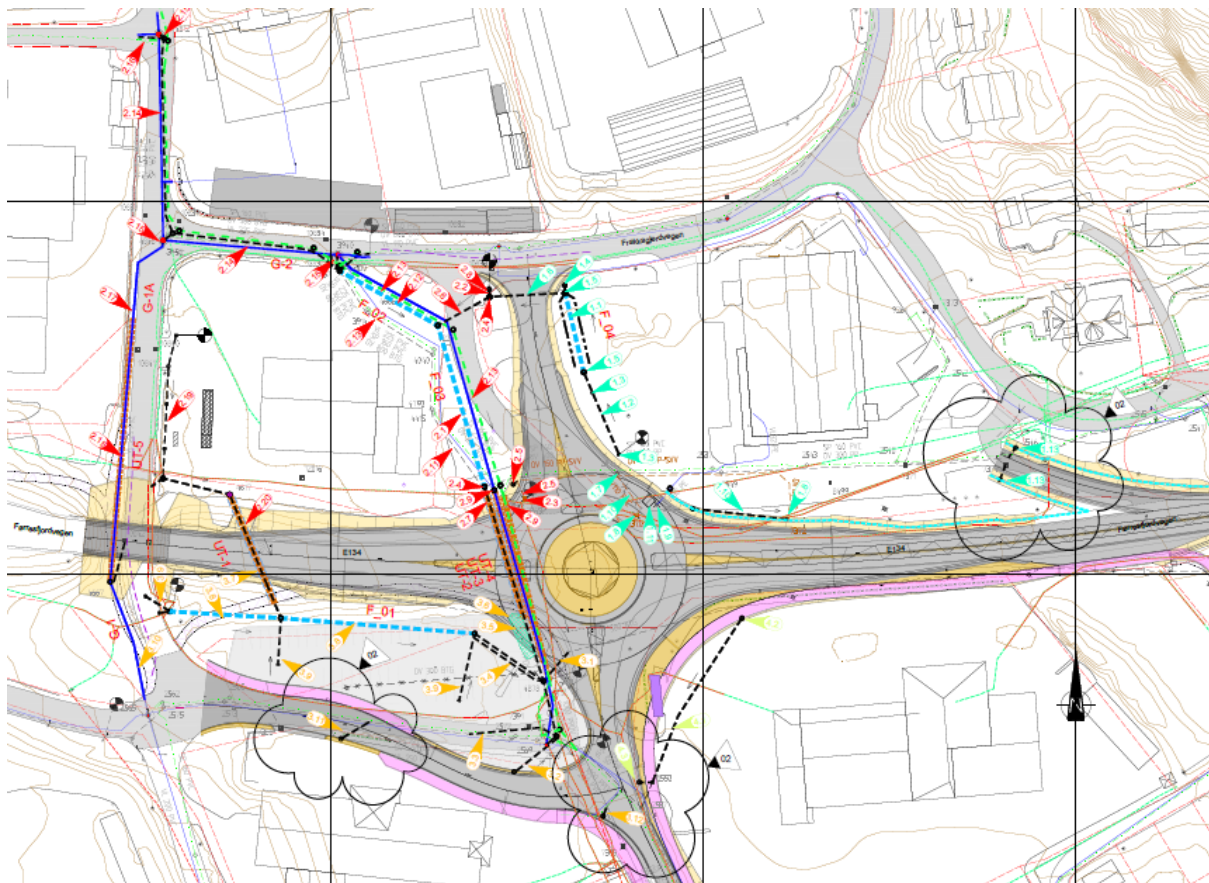
5.5 Landskapsbilde

Konsekvenser av planforslaget

Ny vegtrase vil følge eksisterende veg. Endringene vil begrense seg til utvidelse av eksisterende rundkjøring. Områdets tette konsentrasjon av tyngre næringsvirksomhet og eksisterende infrastruktur fører til at skadepotensialet for fagtema landskapsbilde er lik dagens.

5.6 Overvannshåndtering

Det planlegges for delvis lukket drenering ved utvidelse av Frakkagjerdkrysset i Tysvær kommune som i reguleringsplan 2024, men med delvis rensing av vegvann i grøntområde og sidearealer, sandfangkummer og infiltrasjonskummer. Ny reguleringsplan for veglinjene skal ha samme prinsipp for vegdrenering og overvannshåndtering til infiltrasjon av overflatevann, smeltevann og vegvann i åpne sidegrøfter og i vegskråninger. Rensing av forurenset overvann fra vegarealer vil for denne strekningen finne sted i grøfter og sidehelninger med gressdekke.



Figur 5.5: Valg av prinsipp for overvannshåndtering og drenering (NB! G/s-veg som går langs Scaniatomten er i dette planforslaget fjernet)

På figur 5.5 indikerer lyseblå tykke linjer strekning med fordrøyningsmagasin av typen rørmagasin. Mørkeblå linjer indikerer drenering i åpne sidegrøfter og på terreng.

Det vil etableres et separat system for drens vann og smeltevann fra veg som skal fanges opp via en langsgående åpen grøft og føres til sandfang før det ledes til rørmagasin for fordrøyning. Fra rørmagasinet ledes overvannet til eksisterende tilkoblingspunkt på kommunalt nett. Behovet for rensing av vegvann/-smeltevann utredes i detalj i neste fase. Utslipp til resipient (Svarteløk) og hensyn til ytre miljø er omhandlet i egen uttalelse for overvann fra anleggsfasen til Fylkesmannen.

Vannforsyning og slokkevann forsyning i utbyggingsområde etableres iht. VA-norm i Tysvær kommune og TEK17.

For nedbørfelter som er mindre enn 50ha kan den rasjonale formelen brukes for beregning av overvannsmengder,

der:

Q = Vannføring (l/s)

A = Areal (ha)

C = avrenningskoeffisient

K_f = Klimafaktor

F_u = Sikkerhetsfaktor for usikkerhet ved beregningsmetode (fra Håndbok N200)

For nedslagsfelt som er større enn 50ha skal andre metoder benyttes. Nedbørfelt i og oppstrøms planområdet er mindre enn 50ha slik at den rasjonale formelen kan benyttes for beregning av overvannsmengder.

Avrenningskoeffisienter er valgt i henhold til tabell 2, som er hentet fra *Veiledninger i overvannshåndtering i Tysvær kommune. Revidert 28.09.2023. Tabell 4.1.*

Type areal	Avrenningskoeffisient
Tette flater (tak, asfalterte plasser/veger o.l)	0,85 – 0,95
Bykjerne	0,7 – 0,9
Rekkehus-/leilighetsområder	0,6 – 0,8
Eneboligområder	0,5 – 0,7
Grusvei/-plasser	0,7 – 0,8
Industriområder	0,7 – 0,9
Plen, park, eng, skog, dyrket mark	0,3 – 0,5
Grønne tak	0,4 – 0,7

Tabell 2: Avrenningskoeffisienter

Vegkryssområdet er delt inn i 2 delfelt for beregning av overvannsmengde og et hovedfelt for beregning av flomvannsmengde. Nedbørsberegninger er vist i vedlegg 1.

Område	Nedbørfelt t	Areal ha	C	Konsentrasjonstid min	Q(20 år) l/s	Q(200 år) l/s
Hovednedbørfelt	V0	33,3	0,8	9	3287	4890
Sør-Øst	V1	0,49	0,78	5	136	203

Tabell 3: Oversikt over nedbørsfelt og nedbørsmengder

5.7 Sosial infrastruktur

Dette planforslaget medfører ikke behov for flere barnehage- eller skoleplasser. Det medfører heller ikke økt behov for annen sosial infrastruktur. Men det tilrettelegges for bedre og tryggere skoleveg i prosjektet.

5.8 Grønnstruktur

Planforslaget påvirker ikke eksisterende grønnstruktur som lek- og uteoppholdsareal eller offentlige friområder. Det er heller ikke planlagt ny grønnstruktur innenfor planområdet utenom en grønn rabatt i Frakkagjerdveien sør som skiller bilveg fra gang- og sykkelveg.

5.9 Barn og unges interesser

Det finnes både barnehage, skole og idrettstilbud sør for Frakkagjerdkrysset, en del barn og unge må krysse E134 for å komme til skole/fritidstilbud.

Det legges opp til sikker kryssing av E134 på begge sider av rundkjøringen, i tillegg kobler prosjektet seg på kommunens vedtatte reguleringsplan som legger opp til oppgradert gang- og sykkelveg langs Frakkagjerdvegen sør for rundkjøringen.

5.10 Risiko- og sårbarhetsanalyse

Beskrevet i kapittel 6.

5.11 Naturmangfold

Planområdet er preget av industriområder med beplantning i ytterkant av områdene, boligområder med hager, enkelte små skogsområder preget av løvtrær og tregrupper med sitkagran.

Berggrunnen består av migmatitt med glimmergneispaleosom. Løsmassene består av bart fjell og morenemateriale, usammenhengende eller tynt dekke over berggrunnen.

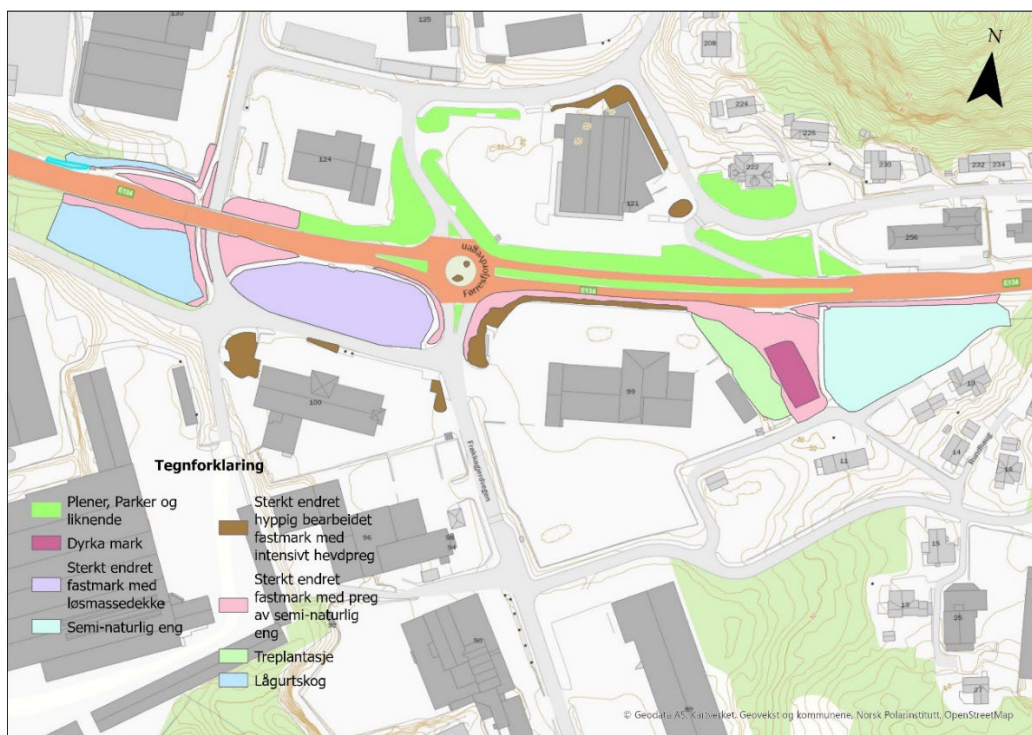
Naturbase har ingen registreringer av naturtyper i planområdet.

5.11.1 Naturtyper

Det ble kartlagt naturtyper under befaring utført av naturforvalter i Statens vegvesen, se figur 5.8.

Av skogstyper i området ble det funnet lågurtskog og treplantasje. Flere av vegetasjonsområdene kan kategoriseres som sterkt endret fastmark med preg av semi-naturlig eng. En del av naturen i området går under kategorien plener, parker og liknende. Det ble funnet et lite område med dyrka mark.

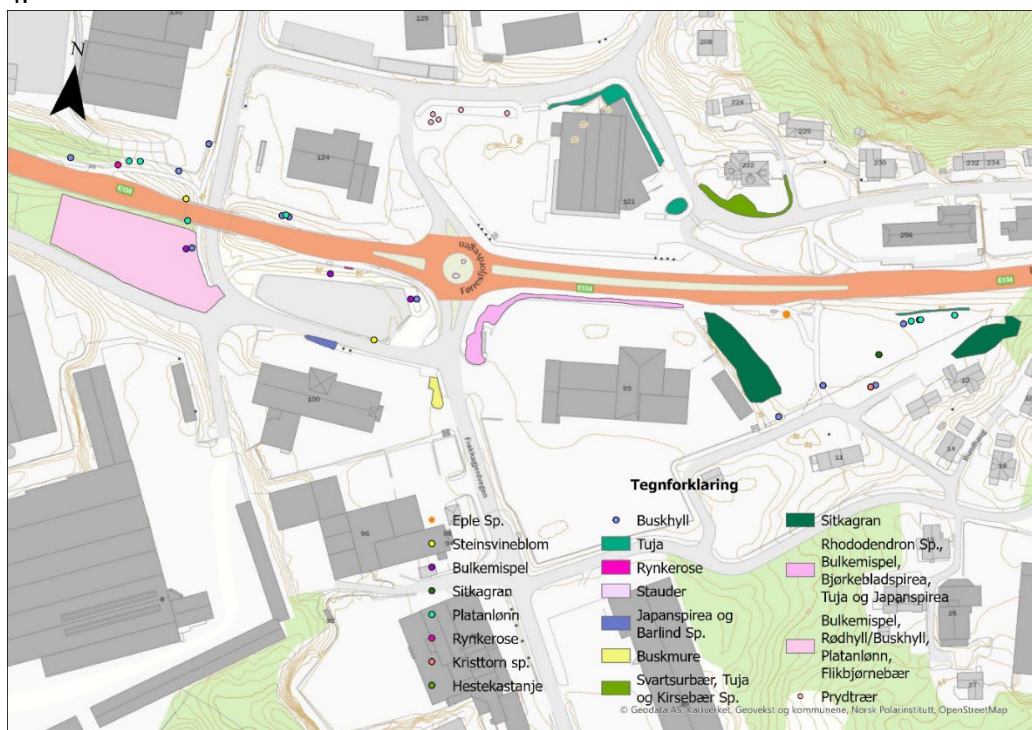
Sterkt endret mark med løsmassedekke ble funnet innenfor inngjerdet grusområdet. Enkelte steder i planområdet finner man også sterkt endret hyppig bearbeidet fastmark med intensivt hevdpreg. Øst i planområdet finner man semi-naturlig eng, hvor det er plantet mye forskjellige treslag.



Figur 5.6: Naturtyper som ble funnet under befaringen.

5.11.2 Fremmede arter

Det ble funnet en del arter som står på Fremmedartslista 2023 under befaring, se figur 5.8 og tabell 4.



Figur 5.7: Under befaring ble det registrert arter fra Fremmedartslista 2023 og andre hageplanter innenfor og i tilknytning til planområdet.

Fremmede arter som er registrert i planområdet kan sees i tabell 4 og i figur 5.8.



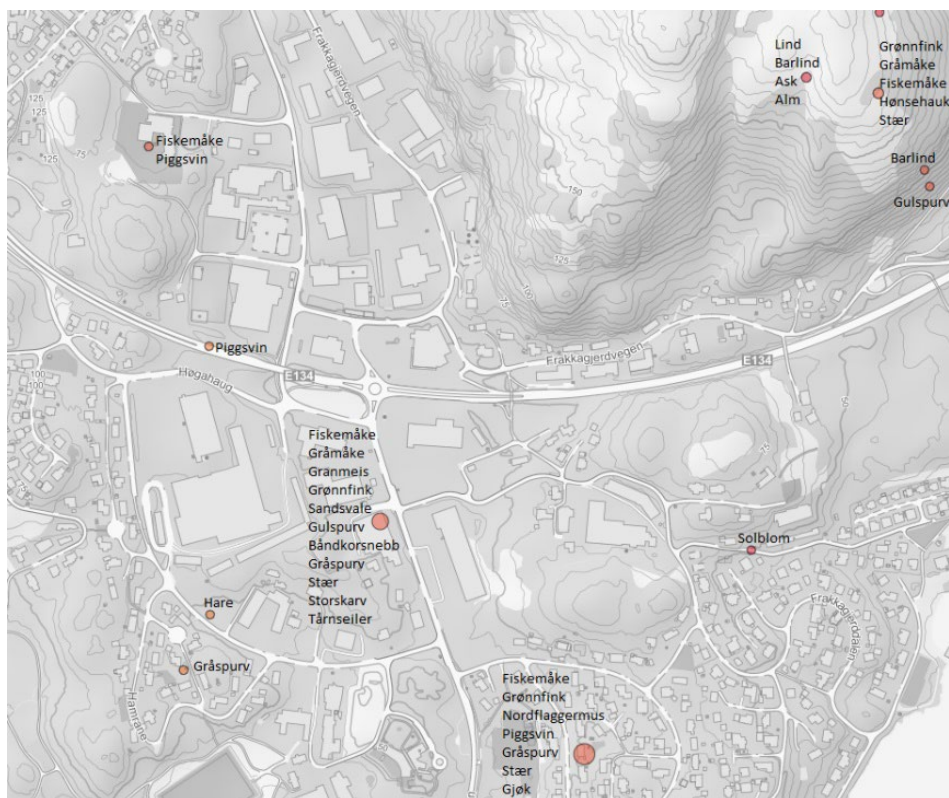
Figur 5.8: Fremmedartslista arter er markert.

Arter av nasjonal forvaltningsinteresse	Fremmede arter	Rødlista arter
Musvåk (Andre spesielt hensynskrevende arter) Stær (Nær trua arter) Bjørkefink (Ansvarsart) Fiskemåke (Trua arter) Parkslirekne (Fremmede arter) Rynkerose (Fremmede arter)	Gyvel (SE) Hagelupin (SE) Parkslirekne (SE) Eple sp. (SE) Steinsvineblom (HI) Bulkemispel (SE) Sitkagran (SE) Platanlønn (SE) Rynkerose (SE) Hestekastanje (HI) Buskhyll (SE) Tuja (HI) Japanspirea (PH) Buskmure (PH) Svartsurbær (LO) Bjørkebladspirea (LO) Flikbjørnebær (HI).	Fiskemåke (VU) Gråmåke (VU) Granmeis (VU) Grønnfink (VU) Sandsvale (VU) Gulspurv (VU) Båndkorsnebb (VU) Gråspurv (NT) Stær (NT) Storskarv (NT) Tårnseiler (NT) Ask (EN)

Tabell 4: Registrerte arter av nasjonal forvaltningsinteresse, fremmede arter og rødlista arter funnet i felt og databaser.

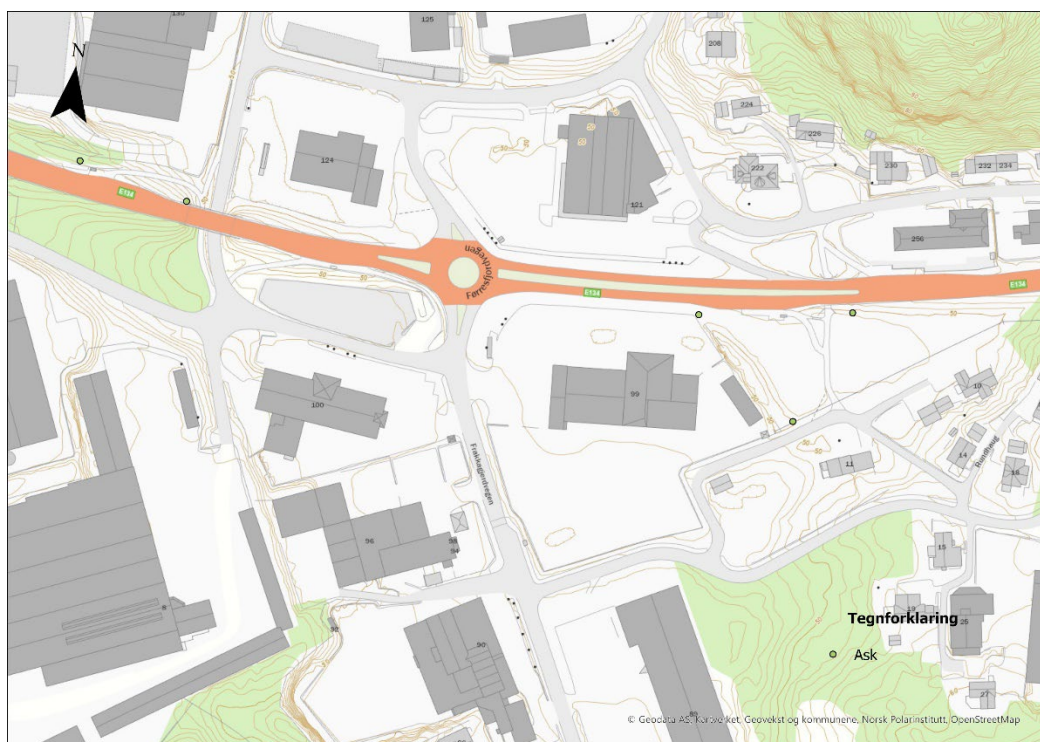
5.11.3 Rødlistede arter

Det er kun registrert rødlistede fugler i Artskart innenfor og i nærheten til planområdet. Disse er avmerket i figur under.



Figur 5.9: Rødlistede arter registrert i området rundt Frakkagjerdkrysset.

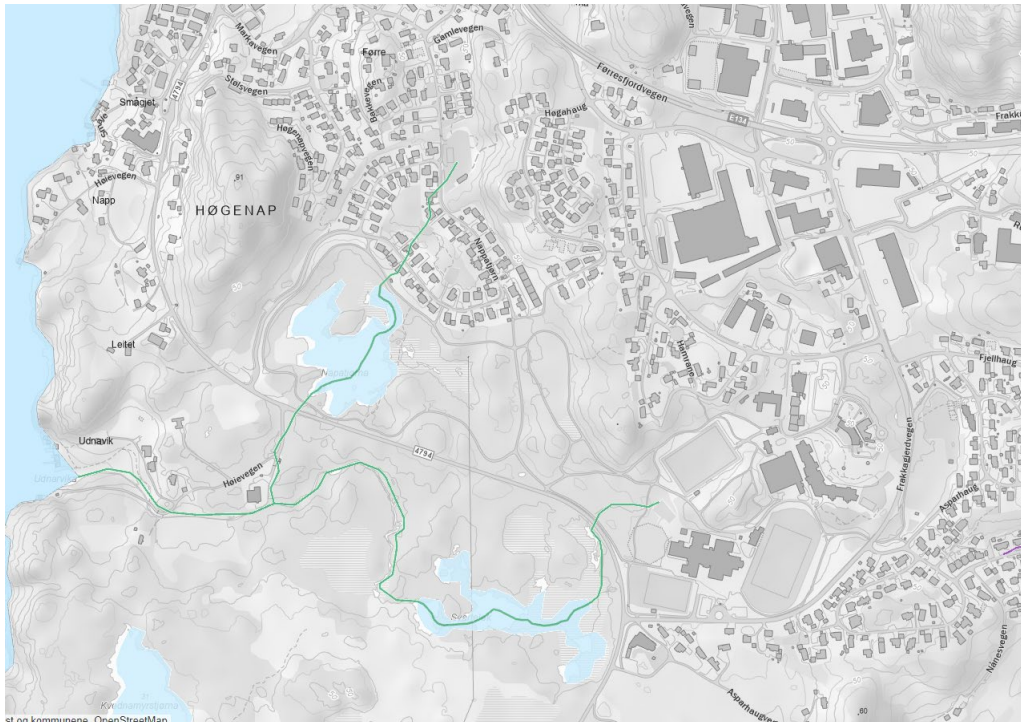
Under befaring av Statens vegvesen ble det registrert flere forekomster av ask (sterkt truet (EN)) innenfor planområdet, se figur under.



Figur 5.10: Det ble registrert ask (EN) flere steder under befaring.

5.11.4 Vassdrag

Det går en bekk i rør under Frakkagjerdkrysset som har en kort dagsone ved kryssområdet før den ligger i rør helt ned til tjernet Svarteløk. Bekken som går under E134 er en del av bekkefeltet Førresfjorden øst (vannforekomst ID 039-68-R), se figur 5.11 som har god økologisk tilstand. Gjengroingen av vannet Svarteløk ble per 2002 påvirket av forurensning som kom med vannet i bekken. Med bakgrunn i at bekken ligger i rør vurderes den ikke til å ha verdi for fisk eller andre vannlevende organismer innenfor planområdet.



Figur 5.11: Kartutsnitt av bekkefeltet Førresfjorden øst. Kilde: NVE.

5.11.5 Forurenset grunn

Det er registrert et område med forurenset grunn i planområde på eiendommen til Coop Extra. Det har tidligere stått en bensinstasjon på tomten. Jorda i grunnen er hovedsakelig i tilstandsklasse 1 (meget god) og 2 (god), samt noen områder med tilstandsklasse 3 (moderat) og 4 (dårlig), ifølge søknad for tomten i 2015.

5.12 Konsekvenser for naturmangfold

5.12.1 Naturtyper

Siden Frakkagjerdkrysset er et industri- og boligområde er naturen i området allerede veldig påvirket av dette. De registrerte naturtypene i området vil påvirkes av inngrep og arealbeslag. Det vurderes at dette vil ha liten negativ påvirkning for naturmangfoldet i området da naturtypene er vanlige og ikke rødlistede.

5.12.2 Arter

Rødlistede arter

De rødlistede artene i området er stort sett fugler. Det er lite trolig at det forekommer hekking innenfor planområdet eller at områdene benyttes til oppholdsområder. Det vurderes at fuglene i liten grad vil bli negativt påvirket av tiltaket både i anleggs – og permanent fase.

Det er registrert flere forekomster av ask (EN) innenfor planområdet. Disse vil trolig gå tapt da de ligger tett inntil eksisterende veg.

5.12.3 Fremmede arter

Det er registrert flere forekomster av fremmede arter innenfor planområdet. Det skal utføres en ny kartlegging av fremmede arter siste sesong før byggestart og basert på det skal utarbeides en tiltaksplan for å forhindre spredning av fremmede arter ut av planområdet ved massetransport. Det er registrert fremmede uønskede arter av samme art som innenfor planområdet, det vurderes derfor som lite hensiktsmessig å fjerne fremmede arter fra planområdet da de trolig vil spres inn fra områdene rundt.

5.12.4 Vassdrag

Tiltaket vil påvirke bekkeløpet som ligger åpent i dagen. Planlagt tiltak vil medføre at det åpne bekkeløpet må legges i rør under ny rundkjøring. Det vurderes at det korte åpne bekkeløpet ikke har noen økologisk funksjon og at en lukking ikke vil medføre negativ påvirkning på bekken siden den totale rørlengden er anslått til å være omtrent 1,2 km langt.

5.12.5 Forurensing

Det skal tas miljøprøver i området ved Frakkagjerdkrysset i prosjekteringsfasen og utarbeides en tiltaksplan basert på resultatene. Tiltaksplanen skal godkjennes av kommunen før byggestart.

5.12.6 Vurdering av naturmangfoldloven

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Informasjon om naturmangfold i området er basert på eksisterende registreringer i aktuelle databaser og befarings i felt av naturmangfoldsrådgiver i Statens vegvesen. I tillegg har det vært dialog med vannområdekoordinator for Haugaland vannområde og miljørådgiver i Tysvær kommune. Kunnskapen om naturmangfoldet vurderes som god, og anser naturmangfoldlovens §8 om kunnskapsgrunnlaget som oppfylt.

§9 Føre-var prinsippet

Kravet til kunnskap skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet. Det planlagte tiltak skal utføres med dagens vegtrase som utgangspunkt. Det planlagte tiltaket omfatter en utbedring av dagens kryssløsning. Kunnskapen om naturmangfold og effekter av tiltaket i planområdet vurderes som tilstrekkelig for vurdering av fare for tiltakets skade på naturmangfold. Det er ikke sannsynlig at tiltaket vil medføre alvorlig skade på økosystem, naturtyper, vegetasjon og flora. Føre-var prinsippet tillegges derfor ikke stor vekt videre.

§10 Samlet belastning

Eksisterende inngrep i og ved planområdet er i hovedsak på dagens vegnett, i et industriområde og i nærheten av boligområder. Planen anses derfor å ikke gi noen negative innvirkninger på sårbare naturverdier. Det er ikke andre pågående eller kjente aktiviteter i området. Dermed blir den samlede belastningen for naturmangfoldet i området liten i denne saken.

§11 Kostnader

Statens vegvesen dekker kostnader ved å iverksette tiltak for å ivareta naturmangfold i tiltak. Avbøtende tiltak vil bli beskrevet i en ytre miljø plan som utarbeides i prosjekteringsfasen.

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Bestemmelsen går ut på å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet ved å ta utgangspunkt i driftsmetoder, 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. Det legges vekt på at anlegget skal utføres med driftsmetoder og teknikk som minimerer terrenginngrep, utslipp eller andre uheldige effekter som kan føre til miljøforringelse eller negativ påvirkning på biologisk mangfold.

5.13 Kulturminner

Det finnes ingen kjente kulturminner i planområdet.

5.14 Støy og luftforurensing

Som grunnlag for reguleringsplanen er det utarbeidet en støyfaglig utredning, se vedlegg 3.

Støysituasjonen er beregnet og vurdert mot overordnede kommunale krav og støyretningslinjen T-1442.

Utviding av rundkjøringen gir bare mindre endringer i støysituasjonen i området. Ingen bygg med støyfølsom bruk får økning i støynivå over 1 dB ved fasade og lokale støyavbøtende tiltak er derfor ikke aktuelt her.

Støyavbøtende tiltak langs veg er vurdert, aktuelle tiltak blir uforholdsmessig kostbare i forhold til støysituasjonen som i praksis er uendret.

Støy fra anleggsarbeidet må vurderes i byggeplan.

5.15 Anleggsgjennomføring

Tiltaket vil berøre trafikken på E134, samt tilstøtende veger. Strekningen har høy ÅDT. Ved gjennomføring av tiltaket skal det tas særlig hensyn til framkommelighet og sikkerhet for trafikanter.

Ved gjennomføring av tiltaket skal det også tas hensyn til framkommelighet og sikkerhet for myke trafikanter.

5.16 Fravik

Det er søkt om tre fravik fra håndbøkene i planprosjektet.

Fravik om rundkjøring på nasjonal hovedveg

Det er søkt fravik fra krav om at rundkjøring ikke skal bygges på nasjonal hovedveg.

Det ble vurdert at da det er en utvidelse av eksisterende rundkjøring vil det ikke bety økt antall rundkjøringer på hovedveg. Søknaden ble godkjent i vegdirektoratet.

Fravik om avkjørsel på nasjonal hovedveg

Det er søkt fravik om krav som sier at veger med ÅDT mer enn 8000 skal være avkjørselsfrie. Det ble søkt fravik om å beholde enveiskjørt avkjørsel fra E134 til Coop Extra. Søknad ble godkjent i vegdirektoratet da prosjektet etterstreber i størst mulig grad og tilpasse eksisterende veg, inkl. eksisterende avkjørsel. Det er enveiskjørt avkjørsel som kun betjener en svingradius og avkjørselen er med på å avlaste rundkjøringen.

Fravik om stigning i tilfart

Dagens stigning fra rundkjøringen og i retning Haugesund er i dag for høy til det kravet som er 3%. Vegdirektoratet godkjente søknaden med følgende vurdering: Prosjektets stigning er tilnærmet lik eksisterende situasjon, men for å unngå at stigningen skaper problemer (særlig for tunge kjøretøy) bør det vurderes å ha ekstra høy standard på vintervedlikehold knyttet til rundkjøringen.

6. ROS-analyse

I henhold til plan- og bygningsloven § 4-3 har det blitt utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) for planforslaget. Hovedhensikten med en ROS-analyse er å gjøre en systematisk gjennomgang av mulige uønskede hendelser og å vurdere hvilken risiko disse hendelsene representerer.

Risikovurderingene i ROS-analysen bygger på grunnlagsmateriale fra NVE Atlas, DSBs karttjenester og vegkart, samt fagrapporter -og notat skrevet eller innhentet av prosjektgruppens ulike medlemmer. Kartleggingen av risikoforhold har tatt utgangspunkt i og benyttet seg av Statens vegvesens risikoidentifiseringsskjema. Det er ikke gjennomført en HAZID-samling for prosjektet, men ansvarlig ROS-analytiker har deltatt på ukentlige statusmøter og ellers vært i løpende dialog med prosjektets øvrige fagressurser over Teams. Også eksterne parter fra kommune, skole og nødetater har blitt kontaktet.

Hovedfunnene fra analysen tilsier at de største naturfarene er knyttet til nedbør og framtidig økt nedbør, noe som kan forverre risikoen knyttet til skred, flom og overvann. Den faktiske risikoen knyttet til skred framstår som veldig lav, men da planområdet omfattes av aktsomhetssone for jord- og snøskred utløses det likevel videre kartleggingsplikt. Prosjektet antas å redusere risikoen knyttet til flom og overvann dersom de foreslåtte tiltakene gjennomføres. Det anbefales å opprette dialog med kommune for å samtidig bedre VA-situasjon.

Prosjektet antas å negativt påvirke tilkomst/trafikkgjennomkjøringen i anleggsperioden, noe som kan være utfordrende med tanke på nødetatenes tilkomstmuligheter. Det er viktig at disse kontaktes i forkant av anleggsfasen og at man kommer fram til en endelig løsning som på best mulig vis ivaretar deres behov. Videre vil prosjektet kunne negativt påvirke både reell og oppfattet risiko med tanke på trafiksikkerhet ovenfor myke trafikanter, og da spesielt sørgående i- og fra planområdet og nedover mot lokale skoler/barnehager utenfor planområdet. Problematikken er spesielt relevant ved anleggsfasen, men også i videre driftsfase. Det anbefales at ulike avbøtende tiltak vurderes, og da i dialog med kommune og berørte skoler/barnehage.

Samlet sett framstår de største behovene å være knyttet til videre kartlegging og nærmere dialog og kommunikasjon med relevante og/eller berørte parter.

7. Gjennomføring av forslag til plan

7.1 Framdrift og finansiering

Prosjektet finansieres av bompenger fra Haugalandspakken. Der er det satt av 50 mill. 2022 kr. Prosjektet har ikke bevilgning til bygging, men med vedtatt reguleringsplan i 2025 kan prosjektet prosjekteres og starte bygging i 2026.

7.2 Sikkerhet, helse og miljø (SHA)- og ytre miljø (YM) for byggefasen

7.2.1 SHA for byggefasen

Det skal utarbeides SHA plan prosjektering- og byggefasen.

7.2.2 Ytre miljø for byggefasen

Basert på innspill til ytre miljø, som er listet opp i denne beskrivelsen, skal det utarbeides en plan for ytre miljø for prosjekterings- og byggefasen. Denne planen blir utarbeidet av ytre miljøkoordinator.

7.2.2.1 Innspill til YM-plan

- Bekk i planområdet må sikres mot forurensing og utslipp i forbindelse med utbyggingen av Frakkagjerdkrysset.
- Maskiner som kommer i kontakt med vannmassene skal rengjøres/ kostes godt før bruk, for å hindre smitte fra tidligere arbeid og spredning av fremmede arter. Ras av masser fra bekkekanter og – skrånninger skal unngås så langt det er mulig.
- Tiltaket gjennomføres mellom 15.juni og 15.september, for å hensynta rekrutteringen til eventuelle fisk lengre ned i vassdraget.
- I anleggsperioden må man unngå forurensing til vannresipienten Bekkefelt Førresfjorden fra maskiner og utstyr.
- Vegetasjonen i berørt terreng/sideareal skal tilbakeføres ved å bruk godkjente frøblandinger Spire veivesenet B3.
- Anlegget skal ikke spre eller føre med seg spredning av fremmede, uønskede arter. Det skal utarbeides en risikovurdering med tiltak for håndtering av de eventuelt registrerte artene. Maskiner og utstyr vaskes for å unngå spredning av fremmede arter inn i området og ut fra området.
- Det skal utarbeides tiltaksplan for massehåndtering i prosjekteringsfasen.
- Fremmede arter skal sendes til et forbrenningsanlegg/renovasjonsanlegg i området Haugalandet, som er godkjent for å ta imot fremmede arter, til forbrenning.
- Det skal tas vannprøver i forkant og etterkant av utbyggingen for å sikre at vannkvaliteten ikke forringes i Bekkefeltet Førresfjorden.
- Det må undersøkes om den registrerte Parkslirekne-forekomsten faktisk er der sommeren 2024. Dette må spesielt gjøres hvis nabotomten skal brukes til masselagring. Dersom det er parkslirekne, må denne behandles før området kan brukes til masselagring.
- Rynkerose må håndteres på riktig måte med frøbank, for å få den fjernet helt fra prosjektområdet. Detaljert beskrivelse, se ytre miljø plan.
- Prosjektet bør følges opp jevnlig av fagperson med biologisk kompetanse i byggefase med befarig.
- Det skal utarbeides ytre miljøplan og miljørisiken.

8. Sammendrag av innspill og merknader

Nr.	Fra	Innspill og merknad	Kommentar
Innspill og merknader fra varsel om oppstart i 2017			
1	Berg Eiendom 14.11.2017	Vi i Berg Eiendom Haugaland AS eier Bergbygget i Frakkagjerdveien 100 i Tysvær kommune (Gnr 71, Bnr 147) For tiden har vi ca. 10 leietakere med til sammen rundt 60 ansatte som har sitt daglige virke i Bergbygget. En forutsetning for å kunne drive et næringsbygg på Frakkagjerd er å kunne tilby ansatte og besøkende parkering. Slik de nylig mottatte planene for toplanskryss fremstår nå mister vi tilkomst, parkering og ellers alt areal i front av bygget. Dersom dette gjennomføres, vil det føre til at våre leietakere flytter og bygget gjøres nærest verdiløst. Vi blir imidlertid gjerne med på en diskusjon for å finne løsninger. Om dette innebærer innløsning av eiendommen eller et nytt alternativ der eiendomsgrensene respekteres og opprettholdes, får vi komme nærmere tilbake til. Vil med dette erklære at vi motsetter oss de mottatte planene for nytt frakkagjerdskryss.	Tatt til orientering
2	Rogaland fylkeskommune 22.11.2017	Vi viser til ovennevnte sak som er tilsendt fylkeskommunen til uttalelse. Fylkesrådmannen har ikke vesentlige merknader til at planarbeidet starter. Det er positivt at planen skal sikre gode kryssinger for gående og syklende til blant annet busslommer på begge sider av E 134. Opparbeiding av krysset er satt som et rekkefølgekrav i forbindelse med utbygging av Skeiseid sør og vest for Høievegen/Frakkagjerdvegen.	Tatt til orientering
3	Haugaland kraft Nett AS 04.12.2017	Hk Nett har i utgangspunktet ingen merknader til varsel om planoppstart, men vi har en del strømførende kabel- og luftlinjer på 22KV og lavere spenningsnivåer samt fiber innen planområdet, som vi ber om at det ved senere opparbeidelse av kryssområdet blir tatt hensyn til, jf. Vedlagt i kart i M 1:2000, dat. 01.12.2017. Dersom luftstrekk av 22 KV linjer kabler kommer innenfor planområdet, ber vi om at disse blir regulert som fareområde med kode 370, Hæyspentanlegg, med bredde totalt 16 m for luftstrekk og 8 m for kabel i regulerte formålsområder. Når kabel ligger i regulert offentlig veg, kan fareområdet utelates. Det vedlagte	Tatt til orientering

		kartutsnittet, ber vi om at ikke blir brukt og sendt videre til 3. mann eller vedlagt behandlingsdelen i den videre planbehandling av detaljreguleringsplanen. Ved gjennomføring av arbeidet ber vi på vanlig måte at vi blir kontaktet og tatt med ved oppstartsmøte og gjennomføring av anleggsarbeidet. I den forbindelse ber vi også om at det blir tatt nødvendig kontakt for kabelpåvisning: HK kabelpåvisning kabelpavisning@hkraft.no	
4	Frakkagjerdalen Velforening 02.12.2017	Frakkagjerddalen velforening er en velforening med ca. 80 husstander fordelt på eneboliger og flermannsboliger. Det er ca. 150 beboere som ligger i velforeningens geografiske område. Flere av disse er barn og eldre. I flermannsboligene er det de fleste beboerne i kommunal leid bolig, og mange av disse benytter ikke bil selv. Derfor er det viktig for velforeningen at den nye planløsningen for krysset på Frakkagjerd samt tilhørende veier, at det tas spesielt hensyn til trafikkløsningen for myke trafikanter. Det må og i planleggingen tas hensyn til at Tysvær kommune, i flere av sine planer for fremtidig skolestruktur i Tysvær. Da skal fra barn fra Frakkagjerd gå til og fra Asparsletta/Fjellhaug/Frakkagjerddalen/Høgahaug og til Førre skole. Da må de krysse E134 ved krysset på Frakkagjerd. Det må legges inn fortau og sykkelstier til de omkringliggende gangfelt og sykkelstier som er i dag. Det er i planområdet mange små felt hvor dette mangler. Som for eksempel langs Frakkagjerdveien 100. Tysvær kommune planlegger mulig ny ungdomsskole på Aksdal, hvor det da er tenkt at elevene skal benytte sykkel og kollektiv trafikk fra Frakkagjerd til Aksdal. Det må dimensjoneres tilstrekkelig med på og avstigningsmuligheter for buss, til store mengder elever. Samt gode, korte og rasjonelle tilkomster til disse busstoppene. Slik at personer som skal til og fra busstoppene, benytter tiltenkt vei og ikke tar korte og farlige snarveien på grunn av at tilkomst veiene blir utrolig lange og lite rasjonelle å bruke for folk som skal nå bussen. Det må og legges inn i planarbeidet bedre trafikkløsning for gående og syklende som kommer fra Haugesund via Høgahaugveien, og som skal videre til Aksdal. Per dags dato er disse henvist til Under E134 (Høgahaug bru) og	Tatt til orientering

		inn på veien langs Frakkagjerdveien 124. Her er det flere områder som mangler fortau og fotgjengeroverganger.	
5	Bilbygg AS 07.12.2017	Det vises til varsel om oppstart av planarbeid for nytt kryss mellom E134 og Kv.1046, Frakkagjerdkrysset i Tysvær kommune, mottatt den 10. november 2017. Vårt firma bistår Bilbygg AS (heretter Bilbygg), eier av gnr. 71 bnr. 143, Frakkagjerdveien 99, i Tysvær kommune. Vi vil i det følgende redegjøre for Bilbyggs foreløpige innspill til det varslede planarbeidet. På eiendommen er det oppført et verkstedbygg som leies ut til Norsk Scania AS (Scania) til service og reparasjoner av lastebiler og busser. Etter en gjennomgang av de foreløpige skissene til rundkjøring og omleggingen av veisystemet i Frakkagjerdkrysset, ser vi at planlagte løsning har store negative konsekvenser for dagens drift på eiendommen. Etableringen av rundkjøringen betyr at dagens avkjørsel til eiendommen må flyttes. Dette vil medføre at kjøremonsteret inne på eiendommen endres betydelig, og så vel Bilbygg som Scania antar at det ikke vil være tilstrekkelig manøvreringsareal igjen for lange kjøretøy inn og ut fra verkstedhallen. I dag kjører vogntogene inn fra den ene siden på bygget og ut på den andre siden. Dette er også den vanlige løsningen for lastebilverksteder. Etter det vi kan se innebærer skisserte løsning at et langt større areal av eiendommen vil måtte benyttes til trafikkareal på bekostning av parkeringsarealet. Størrelsen på parkeringsarealet har avgjørende betydning for verkstedets kapasitet og fleksibilitet. Videre vil flyttingen av avkjørselen beslaglegge store deler av det arealet som i dag benyttes til parkeringsareal. Vi gjør oppmerksom på at gnr. 71 bnr. 448 ikke er del av Bilbyggs eiendom, men ble ervervet i 2005 av Scania som et nødvendig tilleggsareal for å imøtekomme kravene til rasjonell drift. Bakgrunnen for ervervet var at bilbygg ikke hadde tilstrekkelig parkeringsareal for rasjonell drift. Eiendommene benyttes i dag under ett. Effekten av sambruken mellom disse eiendommene reduseres dersom avkjørselen flyttes, og det etableres gang/sykkelvei over eiendommen. Parkeringskapasiteten for arealet vil bli vesentlig redusert, og det gjenværende parkeringsarealer vil ikke være tilstrekkelig for å imøtekomme kravene til dagens drift. Vi ber følgende om at det vurderes andre løsninger for plassering av	Tatt til orientering

		avkjørselen og gang/sykkelveien med den målsetning å minimere de negative konsekvensene for driften på eiendommene. Etter det vi kan se vil omleggingen også innebære et behov for å grunnnerverve fra Bilbyggs eiendom, hvilket ytterligere vil legge begrensninger på driften på eiendommen. Vi legger til grunn at det vil stilles krav til etablering av grøntareal mot det nye veisystemet slik at Bilbyggs eiendom vil bli beslaglagt i langt større grad enn det de foreløpige tegningene illustrerer. Vi ber for orden skyld om å få fremlagt tegninger som viser hvor mye areal som medgår til veianlegget og derigjennom hvor stor del av veianlegget som faktisk spiser av eiendommens operative areal. Vi gjør videre oppmerksom på at det i dag er etablert en dieseltank med oljeutskiller ved dagens innkjøring. Skisserte løsning innebærer at dette anlegget må flyttes. Anlegget er nødvendig for dagens virksomhet på eiendommen og en flytting til et annet sted vil ytterlige bidra til en trang situasjon inne på eiendommen. På bakgrunn av dette anmodes forslagstiller om å legge opp til en løsning som i langt større grad ivaretar virksomheten på eiendommen. Det bes om at det tas kontakt med Bilbygg og leietaker Norsk Scania AS v/eiendomssjef Einar M. Moe, PB 143 Skøyen, 0212 Oslo slik at man i det videre planarbeidet kartlegger hvilke krav og behov virksomheten på eiendommen har. Vår klient forbeholder seg for øvrig retten til å komme med ytterligere merknader når veianlegget er prosjektert og planforslaget legges ut til offentlig ettersyn. Avslutningsvis bes det om at vi holdes løpende orientert i det videre planarbeidet.	
6	Berg Eiendom 12.12.2017	Viser til tlf. Samtale. Som vi har snakket om har vi nå fått et ledig lokale i Bergbygget på Frakkagjerd. Eik Maskin, senere Eiksenteret, har de siste 20 årene vært leietaker i en seksjon på ca. 1000 kvm. De har nå imidlertid bygget eget bygg i Aksdal Næringspark og flyttet ut 1. desember d.å. Vi sitter som nevnt på telefon i et dilemma nå, da vi har mottatt varslingsplan fra dere om igangsetting av offentlig reguleringsplan for Frakkagjerkrysset. Skissen som følger varselet viser en rundkjøring med gangvei og som tar tilkomst og parkering til bygget. Vi har hatt noen	Tatt til orientering

		interessenter i de ledige lokalene, men når de hører at det i løpet av 2-3 år kan skje så store endringer er det med stor sannsynlighet vil måtte føre til flytting, faller interessen bort. Vi har også vært i dialog med næringsmegler som bekrefter at lokalene ikke er mulig å leie bort før en avklaring har funnet sted. Vårt forslag til løsning er at det i tiden frem til alle avklaringer er gjort, blir inngått en leieavtale/kompensasjon for de aktuelle lokalene. Bygget ellers er utleid, og går videre frem til en endelig plan for krysset foreligger, og avtale er gjort med Vegvesenet.	
7	Coop Sørvest SA 08.12.2017	Som næringsdrivende på 71/47 er vi opptatt av at ny kryssløsning berører vårt parkeringsareal i minst mulig grad. Avkjøringsrampe legges lengst mulig vest og busstrase legges mest mulig sørvest slik at vårt parkeringsareal opprettholdes i størst mulig grad. I anleggsperioden bes det tas hensyn til at trafikkavvikling kan utføres smidig og trygt med god tilkomst for våre kunder. Avkjøring fra øst, direkte til vår parkeringsplass, bes opprettholdt både i og etter anleggsperioden. Når vår eksisterende tilkomst fra rundkjøring stenges for trafikk ønsker vi ett henvisningsskilt ved avkjøringsrampe østover som forteller om vår nye tilkomst (under E134). Vi vil bemerke at vi har fremlagt vann og strøm til kum i det sørvestre hjørnet av vår tomt. Skissert busstrase umuliggjør fremtidig bruk slik at vann og el. Må flyttes av utbygger.	Tatt til orientering
8	Laila Nemeth 10.12.2017	Sender herved merknader til plan 1146 2017 Tysvær kommune, detaljreguleringsplan for Frakkagjerdkrysset. Som eier av Frakkagjerdveien 173, 71/338, 71/25 og 71/460 ønsker jeg å gi merknad til planarbeidet. Ser at store deler av mine eiendommer er lagt inn i planområdet. Tiltak innenfor de områdene vil få store konsekvenser for bruksmuligheter, beboelighet og verdi på eiendommene. Blant annet er hele området som i dag er ridebane/uteområde for hestene, opparbeidet hage og paviljong samt deler av stallen og parkeringsplass tatt med. Det er foretatt støymålinger og gjort tiltak på hus og eiendom i tråd med dette. Dersom tiltak knyttet til hovedveien blir flyttet nærmere huset vil hele støyrekka med trær forsvinne, og støyen vil øke merkbart. Jeg ber om at alt som angår disse eiendommene tas ut av planområdet. Ber om tilbakemelding om dette blir tilfelle, da jeg ønsker å	Tatt til orientering

		tilknytte meg juridisk bistand om så ikke blir tilfelle. Ber om bekreftelse på at dere har mottatt merknaden.	
9	Frakkagjerdvegen 124 AS 11.12.2017	Frakkagjerdvegen 124 AS har noen kommentarer til detaljreguleringsplan for Frakkagjerdkrysset. 1. Det mest presserende for oss er at arealet på nordsiden av E134, mellom vårt bygg på Frakkagjerdvegen 124 og E134, ikke reduseres ved event. Bygning av inntegnet påkjøringsrampe. 2. Tilsvarende presserende for oss er at vi beholder begge våre innkjørsler/utkjørsler slik de er i dag og har vært siden bygget ble laget i 1984, og tilbygg i 1987, en tilgang på nordsiden, og en på vestsiden. Følgende leietakere i bygget er: Tess Vest AS Minutten Grill AS Lass-service AS TANKEN AS Tysvær regnskap AS Siden bygget ble satt opp og eiendommen disponert, har den økende trafikken med trailere, landbruksmaskiner og privatbiler på eiendommen økt, under kontroll. Etter TANKEN AS ble etablert for et par år siden, ble det innført enveiskjøring på eiendommen, med skilting rundt bygget, med inngang/innkjørsel på vestsiden, og utkjørsel rundt østsiden av bygget, med naturlig utkjørsel i nord. Vi forventer at eksisterende trafikkstruktur på eiendommen blir opprettholdt slik at den altså er funnet mest tjenlig og smidig. Utkjørsel til vegen rundt vår eiendom har stoppeplikt for møtende trafikk, og vil av den grunn ikke forårsake noe problem, tilsvarende som i dag. 3. Hvorfor ikke bruke kommunens areal på sørsiden av E134 til planlagt nytt vegkryss/alternativ utvidet rundkjøring. Vi har målt bredden på dette arealet til mellom 30-35 meter!? (arealet som tidligere ble benyttet som plassering av landbruksmaskiner for Eikmaskin AD. Arealet videre vestover langs hovedvegen er så vidt oss bekjent et kommunalt område som også burde vært benyttet ifbm med ny struktur for dette krysset. 4. Hvorfor ikke benytte en snutt av arealene nærmest dagens rundkjøring, hos Scania, Coop Extra, og kommunenes eiendom på sør-vestre og nord-vestre side? Vi ble fortalt for en god del år siden, fra kommunens hold, at dette ville	Tatt til orientering

		kunne løse de trafikale utfordringene som ville komme i dette krysset fremover. Anmoder om at våre merknader hensyntas, alternativt at vi innkalles til møte om saken.	
Merknader og innspill til oppstart varslet januar 2024			
1	Rogaland fylkeskommune 08.01.2024	Utvikling av tettstedet Frakkagjerd: I gjeldende kommunedelplan for Frakkagjerd er det markert sentrumsområder på begge sider av E134. Fylkesdirektøren oppfordrer både Tysvær kommune og Statens vegvesen til å la utvikling av Frakkagjerd sentrum være en viktig premiss i videre arbeid med krysset. Et viktig moment vil være å legge til rette for trygge og attraktive forbindelser for gående og syklende på tvers av E134.	Tatt til orientering. Fokus på sikker kryssing av E134 i planarbeidet.
2	Terje Knoff 25.01.2024	Jeg er bruker av Frakkagjerdskrysset flere ganger om dagen og har følgende innspill for å få flyt i trafikkbildet. Det bør bygges akselerasjonsfelt fra Frakkagjerd mot Haugesund og avkjøringsfelt fra Haugesund mot Frakkagjerd samt akselerasjonsfelt fra Frakkagjerd mot Aksdal. Men nye boligområder, fortetning av eksisterende felter, økning i skoleelever og økt aktivitet på idrett og kultur må ÅDT prognoser ta opp vekst 30 år frem i tid. Spm. Er dette med i planreguleringen?	Se kapittel 5 i planbeskrivelsen.
3	Fagne 22.01.2024	Vi gjør oppmerksom på at Fagne har høy- og lavspentanlegg innenfor planområdet. Dette inkluderer hengekabel, jordkabel etc. Vedlagt ligger to kart som viser nettanleggene.	Tatt til orientering.
4	Tysvær kommune 13.01.2024	Tysvær kommune har noen kommentarer til planarbeidet E134 Frakkagjerdskrysset. 1. Sør for rundkjøring må arm treffe Tysvær kommunens reguleringsplan for Frakkagjerdvegen 2. Det er ikke ønskelig å ha fotgjengerfelt like sør for rundkjøring. 3. Bør fortau/gs-veg øst for rundkjøring flyttes lenger sør til Rundhaug? 4. Detaljer for prosjektering vann og avløp tar Tysvær kommune videre med Norconsult	1. Reguleringsplan er justert i forhold til gjeldende reguleringsplan i Frakkagjerdvegen. 2. På grunn av trafiksikkerhet er fotgjengerovergangen i sør fjernet. 3. G/s-veg langs scania/øst for rundkjøring er fjernet, det legges til rette for forbindelse via Rundhaug.

			4. Tatt til orientering.
5	NVE 18.01.2024	Flom og overvann Søk i NVEs kartsystem viser at mindre deler av planområdet i sør ligger innenfor aktsomhetsområde for flom. Flyfoto viser at området er i stor grad er nedbygd og vi antar at naturlige bekker er lagt i rør. Lokale terrengforhold bør vurderes før flomfaren kan utelukkes. Planen må vise hvordan overvann skal håndteres. Dere må sikre at det er tilstrekkelig kapasitet i vannveien slik at vann som kommer fra overliggende områder fanges opp, forsinkes og fordrøyes ved behov og at planen sikrer trygge flomveier til resipient. Generelle råd For å få en fullstendig oversikt over hvordan dere kan ta hensyn til våre tema i reguleringsplanen anbefaler vi dere å bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledningen lagt opp etter plannivå. Vi vil særlig vise til Kartbasert veileder for reguleringsplan. Veilederen leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til planarbeidet. Den som utarbeider planen, har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov. Ta gjerne kontakt på e-post eller telefon ved konkrete spørsmål om NVEs saksområder.	Tatt til orientering.
6	Statsforvalteren i Rogaland 18.01.2024	Fremmede arter bør håndteres i henhold til rapporten https://www.miljodirektoratet.no/globalassets/publikasjoner/m982/m982.pdf. Viser også til Forskrift om fremmede organismer.	Tatt til orientering.
Merknader og innspill til offentlig høring av forslag til reguleringsplan september 2025			
1	NVE 11.08.2025	NVEs generelle tilbakemelding Som planmyndighet har dere ansvar for å se til at NVE sine saksområder blir vurdert og ivaretatt i planforslaget. Vi har laget en Kartbasert veileder for reguleringsplan som leder dere gjennom alle våre fagområder, og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Hvis dere ikke allerede har gått gjennom veilederen anbefaler vi at dere gjør det, og vurderer om våre saksområder er ivaretatt i planen. Dere må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. NVEs	Tatt til orientering

		veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging. Dere kan også bruke våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, https://www.nve.no/arealplanlegging/. På NVEs internettsider finner dere koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på NVEs kartløsninger. Meld inn naturfareutredninger Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til pbl§2-4 og Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger. Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: Meld inn naturfareutredninger – NVE. Kommunens ansvar NVE minner om at det er kommune som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken.	
2	Rogalands fylkeskommune 19.08.2025	Vi viser til høring og offentlig ettersyn av reguleringsplan E134 – Frakkagjerdkrysset. Hensikten med planen er å utvide dagens rundkjøring for å få en bedre trafikkflyt. I oppstartsvarelet trakk fylkesdirektøren frem utvikling av Frakkagjerd sentrum og viktigheten av trygge og attraktive forbindelser for gående og syklende på tvers av E134. 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.	Tatt til orientering
3	Advokatfirmaet DLA Piper Norway AS på vegne av Norsk Scania AS og Bilbygg AS 01.09.2025	Planforslaget vil gå store negative konsekvenser for Scantias anlegg, samtidig som det ser ut til at justeringer og tilpasninger kan redusere en del av disse. Justeringene må gjøres i tett dialog mellom kommunen, Vegvesenet, Bilbygg og Scania. Det bes derfor om at kommunen/Vegvesenet så snart som mulig inviterer til et møte med befarer på Eiendommene (gnr. 71 bnr. 143 og bnr. 71 bnr. 448) for nærmere gjennomgang og avklaringer. Under gjennomgåss kort de problemene Bilbygg og Scania har identifisert og noen mulige justeringer. Dette	Midlertidig anleggsbelte: Prosjektet har endret anleggsområdet på eiendommen fra ca. 8 meter til ca. 4 meter bredde. Rabatten i innkjørsel:

	er ikke en uttømmende liste. Et understrekes av Bilbygg og Scania forstår at rundkjøringen må utvides og at de må gjøre tilpasninger, men slik planforslaget er utformet, vil det være virksomhetskritisk for Scania. Planen må derfor justeres. Bilbygg og Scania ga innspill til oppstart av plan i 2017 og vi ser at Vegvesenet i foreliggende planforslag har forsøkt å hensynta disse innspillene, noe som oppfattes som konstruktivt. Grunnet endret plangrep i foreliggende planforslag, blant annet at gang/sykkelvei som skulle krysse innkjøringen til Scanias anlegg ikke er videreført, er det nå andre problemstillinger og muligheter. Planforslaget er også langt mer konkretisert slik at det vil være mer hensiktsmessig med tettere dialog og medvirkning. Leiekontrakten mellom Bilbygg og Scania er også forlenget vesentlig sammenlignet med det som ble lagt til grunn i 2017. En god løsning for Scanias anlegg er viktig for Bilbygg og Scania og de vil prioritere slik dialog. Undertegnede kan kontaktes for avklaring av møtetidspunkt. Scanias anlegg, som et av de første og største etableringene i området, har vært og er en viktig aktør og premissgiver. Anlegget er vesentlig for transportsektoren i Haugesundsområdet og må anses som samfunnskritisk infrastruktur. Det er høy aktivitet på anlegget gjennom hele dagen. Scania forestår periodisk kjøretøykontroll (PKK) på vegne av Statens vegvesen for alle kjøretøy på 7,5 tonn eller mer. Antallet PKK i året utgjør ca 1200 hvor en stor andel er modulvogntog og semitrailere. Andelen vogntog med hengere, utgjør ca 40%. Denne type kontroll er helt essensiell for transportsektoren og Norges oppfyllelse av europeiske forpliktelser. Det nærmeste tilsvarende anlegget ligger i Stavanger, 2 timer unna. Det er således ikke mulighet for avlastning fra Stavangeranlegget. Det er derfor avgjørende at Scanias virksomhet i Frakkagjerdveien 99 kan fungere både i anleggsperioden og etter utvidelsen av rundkjøringen. 1 Merknader til den permanente løsningen 1.1 Beslaglegging om omdisponering av arealer innenfor Eiendommene Planforslaget vil permanent beslaglegge arealer som i dag er viktige for funksjonaliteten av Scanias anlegg. Det gjelder både kjøretøysoppstillingsplasser og manøvreringsrom for å kunne få de største kjøretøyene inn og ut av PKK-hallen. Flyfoto med reguleringsplanen viser at planen blant annet vil beslaglegge et område på over 10 meter langs nytt gangfelt. Arealer som er	Rabatten er justert slik at den ikke går lenger inn på tomten enn det dagens rabatt gjør. Adkomst og stigningsforhold: Sporing viser 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. Planens utforming: Planen er utformet etter statens vegvesens håndbøker og krav. Parkeringsareal i anleggsperioden: Prosjektet skal undersøkes om det finnes aktuelle tomter som kan brukes til ansattparkering i anleggsperioden.
--	---	--

nødvendige for Scanias anlegg i dag, planlegges regulert til o_AVG. Dette skaper store problemer for driften av Scanias anlegg. Under er det markert områder med særlige utfordringer:



1.2 Atkomst til anlegget og stigningsforhold

Selv om planforslaget legger til grunn at innkjøringen til anlegget ikke endrer plassering, vil endringene av selve rundkjøringen medføre at atkomstforholdene for anlegget blir vanskeligere enn i dag. Det bør undersøkes om en forskyvning av innkjøringen vil kunne avhjelpe dette, alternativt om en forskyvning av rundkjøringen mot vest vil gi en bedre situasjon

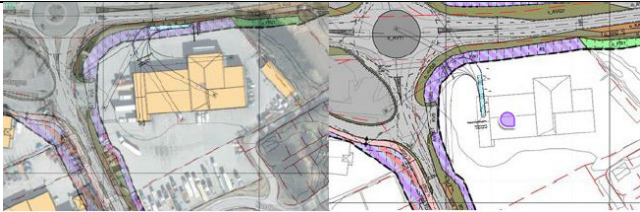
(a) Utkjøringssituasjonen

Flyfoto under til venstre viser at man i dag må krysse over i motsatt kjørefelt for å komme inn i rundkjøringen. Når rundkjøringen utvides, vil midtrabatten flyttes nærmere innkjøringen til Scania, se flyfoto med reguleringsplan til høyre. Dette vil forverre de eksisterende utfordringene.



I tillegg er det utfordringer knyttet til høydeforskjellen i forhold til rundkjøringen og innkjøringen. Så vidt vi kan se vil det bli en høydeforskjell på 1,4 meter over en avstand på ca. 40 meter – fra innkjøringen til Scanias anlegg (47,60) opp til rundkjøringen (49,00). Innenfor et område på ca. 15 meter mellom innkjøringen til Scania og rundkjøringen, viser vedlegg 3 i tegningsheftet at stigningen er ca. 3,2 grader. Denne stigningen skaper problemer i utkjøringssituasjonen.

		(b) Innkjøringssituasjonen Også for innkjøring til Scanias anlegg, vil planforslaget skape problemer. Flyfoto under til venstre viser dagens innkjøringssituasjon. Denne løsningen er funksjonell. Når rundkjøringen utvides vil manøvreringsmulighetene i innkjøringssituasjonen vesentlig begrenses se flyfoto med reguleringsplan til høyre:  1.3 Utforming av sydlig avkjøring fra rundkjøringen Den sydlige avkjøringen fra rundkjøringen synes vesentlig smalere enn den tilsvarende nordlige avkjøringen. Det må undersøkes om plassering/utforming av den sydlige avkjøringen er korrekt. Vi har også merket oss at den prosjekterte innkjøringen fra rundkjøringen virker feilaktig utformet. Midtrabatten bør utformes slik at den kan kjøres over, for eksempel ved bruk av asfaltmarkering eller tilsvarende løsninger. Dersom det benyttes kantstein som skaper høye, markerte rabatter, vil disse bli overkjørt. Dette kan føre til farlige situasjoner og skade både kjøretøy og midtrabatt. 2 Merknader til anleggsperioden Som det fremgår over vil den permanente situasjonen som planforslaget legger opp til medføre vesentlige problemer for driften av Scanias anlegg. I anleggsperioden vil situasjonen være helt kritisk da nødvendige manøvreringsareal for å komme inn/ut av PKK-hallen vil bli beslaglagt. Vegvesenet må derfor utrede og avklare kompenserende tiltak. 2.1 Manøvreringsrom inn/ut av PKK-hallen Som flyfoto med reguleringsforslaget og reguleringskartet under viser vil det ikke lenger bli mulig å kjøre inn/ut av PKK-hallen med de største vogntogene (20-25 meter) så lenge det midlertidige anleggsbeltet er i bruk. Dette er uavhengig av hvilken retning som benyttes. Dette er helt kritisk for driften av Scanias anlegg. Anleggsbeltet må reduseres på det kritiske området.	
--	--	--	--

		 For øvrig vises til dronefilmer som har blitt utarbeidet i fellesskap mellom Scania og Vegvesenet. Disse illustrerer problemene svært tydelig. 2.2 Tap av parkeringsareal og generelt manøvreringsrom – kan midlertidig parkeringsplass benyttes? Selv om inn/utkjøring av PKK-hallen er det mest kritiske, vil også den generelle reduksjonen av manøvreringsrom og kjøretøyoppstillingsareal skape store problemer for driften av Scanias anlegg. Av planforslaget fremgår at det skal anlegges parkeringsplass på vestsiden av Frakkagjerdveien. Det må undersøkes om den kan benyttes av Scania i anleggsperioden for å avhjelpe noe. Bilbygg og Scania mener at planforslaget justeres slik at Scanias virksomhet i området kan opprettholdes.	
4	Statens vegvesen 15.08.2025	Våre merknader til planforslaget Statens vegvesen v/transportforvaltning vest 2 har ingen særlige merknader til planforslaget.	Tatt til orientering
5	Birdy Eiendom 02.09.2025	Merknad til detaljregulering for E134 Frakkagjerdkrysset Vi viser til pågående offentlig ettersyn for detaljregulering for E134 Frakkagjerdkrysset, og ønsker med dette å komme med våre merknader som grunneier av gnr. 71 bnr. 246 (Frakkagjerdvegen 124). Vi ber om at våre innspill vurderes nøye da planforslaget i sin nåværende form kan ha direkte konsekvenser for eiendommen, dagens bruk og fremtidige utviklingsmuligheter. Det aktuelle arealet ligger rett foran vår butikkfasade, som har stor åpen profilering mot rundkjøringen. 1. OPP1 og grøntområde Eiendommen vår grenser mot det som i dag er et grøntområde (nå foreslått som OPP1). Området har fram til nå vært en positiv buffersone foran vår butikkfasade som har stor åpen profilering mot E134 og rundkjøringen og har bidratt til et helhetlig og åpent preg. Planforslaget legger opp til etablering av parkering her, med innkjøring over vår eiendom. Vi er svært usikre på hvilke	1. OPP1 og grøntområde Alternativt forslag er egen innkjøring til parkeringsplassen som ikke går via aktuell eiendom. 2 Fremtidige planer og byggelinjer Parkeringsplassen går ikke utover eiendomsgrensene og vil derfor ikke være til hinder for fremtidig utbygging på eiendommen. 3 Skråningen mot sør

		konsekvenser dette kan få for både dagens bruk og fremtidige planer. For oss er det avgjørende at: - Vi ikke mister nødvendig parkerings- og uteareal tilknyttet vår eiendom, - Trafikkavviklingen ikke legger begrensninger for nåværende og fremtidige planer, - Vi har nylig blitt informert om at det vurderes endringer i parkeringsvilkårene for OPP1, uten at vi har mottatt nærmere informasjon om dette. Dette må ikke etableres uten en avtale som ivaretar våre interesser. 2. Fremtidige planer og byggelinjer 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 forventer 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 utvides dersom OPP1 etableres. 3. Skråningen sør (mot E134) Langs sørfasaden grenser vår eiendom mot en bratt skråning ned 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, redusere 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 lags fasaden og skråning er derfor ønskelig.	Det blir sett på løsninger for å håndtere dette på egen eiendom i prosjekteringsfasen
--	--	--	--

		 Vi ser det som nødvendig å få en avklaring på hvordan våre interesser kan ivaretas i denne reguleringen. Vi ber derfor om et møte med Statens vegvesen og kommunen for å drøfte mulige løsninger som sikrer at planforslaget ikke legger unødige begrensninger på vår eiendom og fremtidige utviklingsmuligheter.	
6	Statsforvalt eren i Rogaland 29.08.2025	Semi-naturlig eng Vi gir faglig råd om at semi-naturlig eng skal, så langt det lar seg gjøre, holdes intakt. Det vil gjelde for gnr. 71 bnr. 206 og gnr. 71 bnr. 32. Bevaring av semi-naturlig eng (evt. tilbakeføring) må forankres i reguleringsplanens bestemmelser. En tids- og tiltaksplan for å tilbakeføre naturtypen må utarbeides dersom engen blir berørt av tiltak. Vi gir faglig 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, slik det fremstår av høringsutgaven. Det bør utarbeides en tiltaksplan for ask etter ny vurdering av trærne og avbøtende tiltak som nyplantning av ask på egnede areal i/nært planområdet eller flytte mindre trærne til en mer egnet plassering i nærområdet. Vi gir derfor faglig råd om å hensynte måkefugler i planen, da særlig i forbindelse med støy i hekkeperioden. Vi gir faglig råd om å sette minimumskriterier og vilkår til de forhold som kommer ved utarbeidelse av YM-planen, jf. plan- og bygningsloven § 12-7. Disse bør tilføyes bestemmelsene for å sikre private og offentlige interesser juridisk.	Tatt til orientering. Ingen av eiendommene skjøttes i dag, ved inngrep vil topplaget fjernes og legges tilbake for naturlig revegetering. Tatt til orientering. Det er kun et ungt tre som potensielt vil bli berørt og det vil bli vurdert i byggefasen om det kan flyttes. Tatt til orientering 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. Viser til §2.4 Ytre miljøplan der dette er sikret.
--	--	--	--

9. Vedlegg

1. ROS-analyse
2. Tegningshefte
3. Støyrapport
4. Trafikkanalyse



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag