



SAKSPROTOKOLL - PLAN 268-5 - REGULERINGSPLAN FOR TRÆLHAUG - ENDRING VEDR. UNDERGANG - DEL AV 10/84 MFL.

Kommunestyret behandlet saken den 17.12.2018, saksnr. 152/18

Behandling:

Innstilling enstemmig vedtatt.

Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar forslag til endring i reguleringsplan for gnr. 10, bnr. 84 m. fl. - del av godkjent reguleringsplan for Trælhaug med tilhørende reguleringsbestemmelser(vist på kart sist datert 04.12.18).
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens 12-12.



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler:	Bergitte Hatteland Flatebø	Arkiv:	PLANR 268-5
Arkivsaksnr.:	15/1037	Sign:	
		Dato:	

Utvalg:

Hovedutvalg teknisk og miljø	17.04.2018
Hovedutvalg teknisk og miljø	28.08.2018
Hovedutvalg teknisk og miljø	04.12.2018
Kommunestyret	17.12.2018

PLAN 268-5 - REGULERINGSPLAN FOR TRÆLHAUG - ENDRING VEDR. UNDERGANG - DEL AV 10/84 MFL.

Rådmannens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar forslag til endring i reguleringsplan for gnr. 10, bnr. 84 m. fl. - del av godkjent reguleringsplan for Trælhaug med tilhørende reguleringsbestemmelser(vist på kart sist datert 04.12.18).
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens 12-12.

Hans J. Rasmussen Prosjekt AS er initiativ- og tiltakshaver og den som fremmer forslag til endring av reguleringsplan for Trælhaug.

Planforslaget omfatter et areal på ca. 18 da og er beliggende på Sevland, langs Fv. 47 fra Trælhaugvegen i nord til Varnevegen i sør. Den foreslåtte arealdisponeringen er i hovedtrekkene boligbebyggelse, lekeplass, kjøreveg, gang/-sykkelveg, fortau, annen veggrunn – grøntareal, leskur og kollektivholdeplass.

Formålet med planendringen er å ta ut regulert undergang ved Fredheimsvegen og erstatte denne med annen planovergang. I gjeldende reguleringsplan er det satt som betingelse at undergangen skal være opparbeid før utbygging innenfor planområdet kan skje. Denne forutsetningen har ikke vært mulig å oppfylle, i første rekke av økonomiske grunner, i tillegg til at den i praksis ikke vil tilfredsstille dagens krav til utforming slik veg og topografi i området fremstår. Statens vegvesen har i den senere tid signalisert at de er villig til å se på alternative muligheter for kryssing av Fv. 47 ved Fredheimsvegen, og det er på bakgrunn av dette at denne reguleringsendringen fremkommer.

Beskrivelse av de eksisterende forhold og planens hovedtema:

Planforslaget omfatter arealer som ligger innenfor reguleringsplan 268 - 2, godkjent 17.02.04. Planen innebærer å ta ut regulert undergang ved Fredheimsvegen for å tilrettelegge for boligutbygging innenfor allerede regulert areal på sørsiden av fylkesvegen. Plangrensene følger stort sett Fv. 47 fra Trælhaug til Varnevegen inkl. kryss med Fredheimsvegen og Varnevegen.

Planforslaget omfatter arealer til samferdselsanlegg i form av kryss til fylkesvegen, gang/-sykkelveg og bussholdeplasser i begge kjøreretninger med tiliggende boligarealer. Boligarealene er i hovedsak tilhørende allerede utbygde tomter langs fylkesveien. Formålene er stort sett overensstemmende med dagens arealbruk.

Endringen gjelder i første rekke endring av gangvegmonster i forbindelse med kryssing av fylkesvegen for myke trafikanter. Fv. 47 er i plan forutsatt opprettholdt slik den fremstår i dag. I dag er det registrert en ÅDT på 11500 kjøretøyer. Det regnes imidlertid med at dette tallet blir vesentlig redusert når ny omkjøringsveg for Åkra blir realisert. Det er nå bestemt politisk at denne vegen skal realiseres innen overskuelig fremtid. I det foreliggende forslag reguleres undergangen vekk, da det er vurdert at kryssing i plan vil være det mest hensiktsmessige. Med dette forslaget forutsetter en at dagens ÅDT om få år vil bli vesentlig redusert, gangfeltet opparbeides forhøyet og det etableres intensiv belysning. Det kan også vurderes om fartsgrensen bør reduseres til 40 km/t, noe som for øvrig ikke avgjøres gjennom planprosessen.

Busslommen ved Trælhaugvegen for sørgående trafikk opprettholdes. For nordgående trafikk er det i dag etablert kantstopp vest for kryss ved Fredheimsvegen. Her er det funnet fornuftig å etablere ny busslomme med leskur øst for krysset. Vegvesenet har i denne forbindelse vurdert at eksisterende busslomme øst for Varnevegen skal saneres og regulert busslomme like øst for denne reguleres bort og erstattes med gang- sykkelveg og annen veggrunn. Arealene som var avsatt til undergang reguleres til bolig.

Gang/- sykkelveg reguleres langs sørsiden av fylkesvegen gjennom hele planområdet, med rekkefølgekrav om opparbeidelse av strekket mellom kryss ved Fredheimsvegen og kryss ved Varnevegen i forbindelse med opparbeidelse av disse. Øvrige deler er avsatt for å sikre areal til på sikt å ha mulighet for å opparbeide g/s-veg langs hele strekningen mellom Åkra og krysningspunkt på Heia. Gang-og sykkelvegen på nordsiden av FV 47 opprettholdes slik den i dag fremstår.

Det er regulert 2 kryss til fylkesvegen fra planområdet, fra Fredheimvegen og Varnevegen, i denne forbindelse er det innarbeidet følgende rekkefølgekrav:

§ 42:

Før det gis igangsettingstillatelse til nye boliger innenfor planområdet skal det opparbeides opphøyet gangfelt med intensivbelysning for kryssing av Fv47 øst for Fredheimsvegen. Samtidig med gangfeltet skal regulert holdeplass med leskur og sykkelparkering øst for Fredheimsvegen, samt o_GS4 fra kryss Fredheimsvegen/Fv. 47 frem til eksisterende Varneveg opparbeides. Eksisterende busslomme øst for Varnevegen skal i denne sammenheng saneres.

§ 43:

Ved opparbeidelse av nytt kryss på Varne skal opphøyet gangfelt med intensivbelysning for kryssing av Fv47 øst for Fredheimsvegen, regulert holdeplass med leskur og sykkelparkering øst for Fredheimsvegen, samt o_GS4 fra kryss Fredheimsvegen/Fv. 47 til eksisterende Varneveg være etablert. o_GS4 fra nytt kryss på Varne skal kobles til øvrige deler av o_GS4.

Når kanalisert kryss Fv. 47/ny samleveg ved Varne er opparbeidet, skal krysset Fv47/Fredheimsvegen stenges. Arealet skal tilbakeføres til annen vegggrunn – grøntareal og gang-sykkelveg(dersom o_GS3 er opparbeid). o_FT2 skal være opparbeid.

Det vises forøvrig til den vedlagte planbeskrivelsen.

Overordnede planer:

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er vist til boligområde.

Tilgrensende reguleringsplaner:

Planforslaget er en endring av plan 168 – 2 som strekker seg sør for planområdet. Planområdet har for øvrig ingen tilgrensede reguleringsplaner.

Teknisk plan – overvann og kloakksystem:

Alt overvann som vil bli generert pga. utbygging innenfor plan 268 skal ikke merbelastes eksisterende fellesledningen 300 mm i FV47. Overvann skal føres enten til 500 mm betong eller til 250 mm i Nylandsvegen. I begge tilfeller må overvann fordrøyes forutsigbart. Løsning for overvannsproblematikken må fremgå av teknisk plan.

Med tanke på kloakk vises det til VAR-sjefens tidligere uttalelse i Plan 268-2 saksnr 99/01644-072. Der står det at utbygging av område kan tidligst skje når eksisterende kloakksystem rundt Tjøsuvollvatnet vil bli sanert. Dette systemet kan ikke motta den økte belastning som regulert boligområde representerer. I Hovedplan avløp sanering av det omtalte ledningsanlegget satt til 2023.

Planens konsekvenser for barn og unge:

Planforslaget er del av en hovedplan med flere regulerte leke- og friområder i varierende størrelser fra 0,2 – 2,9 da med en maks avstand på 400 meter innenfor planområdet.

Sevland skole ligger ca. 300 meter nord for planområdet ved kryssing av fylkesvegen, ved bruk av eksisterende undergang vest for området er avstanden omkring 800 meter. Det ligger en barnehage omkring 100 m vest for skolen.

Fv. 47 har en ÅDT på ca. 11500. Dette er et høyt tall og medfører at trafikksikkerhet i planområdet må vektlegges høyt, spesielt gjelder dette kryssing av fylkesvegen for myke trafikanter. Frem til i dag har fotgjengerne benyttet et gangfelt øst for Fredheimsvegen. Hastigheten på stedet er maks. 50 km/t. Dagens reguleringsplan viser en planfri fotgjengerundergang ved Trælhaug. Denne blir meget kostbar å oppføre og kan i praksis ikke tilfredsstillende dagens krav til utforming/atkomst og stigningsforhold slik veger og topografi i område fremstår. I denne forbindelse gjøres det oppmerksom på den planfri fotgjengerundergangen som for ca. 10 år siden ble bygd knappe 200 m lenger sør i luftlinje (v/kryss ved Vestre Veaveg). I dag er det denne som hovedsakelig blir brukt av skolebarn og myke trafikanter til og fra bl.a. Sevland skole, barnehage mv.

Fotgjengerovergangen ved Fredheimsvegen har ifølge innhentede opplysninger fra området lav belastning av myke trafikanter, det er hovedsakelig beboerne i nærliggende område som naturlig nytter overgangen samt gangtrafikk til/fra Fredheim aldershjem. I denne sammenheng påpekes det at dagens ÅDT på fylkesvegen regnes å bli vesentlig redusert når ny omkjøringsveg for Åkra blir realisert.

Krysset Fredheimsvegen/FV 47 er ikke optimalt utformet, spesielt gjelder dette vertikalplan m/stigningsforholdet opp mot fylkesvegen. Det stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av dette krysset, nytt forhøyet gangfelt med intensiv belysning, bussholdeplass med leskur og sykkelkur, samt adkomst til holdeplass før det kan etableres nye boliger innenfor planområdet.

I forbindelse med at planforslaget var utlagt til offentlig ettersyn etter 1. gangsbehandlingen kom det en privat merknad som uttrykte bekymring for planforslagets løsning om å fjerne undergangen og ikke minst forholdene for myke trafikanter fra krysset Fv. 47/Varnevegen og Varnefeltet. I denne forbindelse vil rådmannen vise til at kommunalsjef teknisk til 2.gangsbehandling vurderte at opparbeidelse iht. planforslaget gir disse trafikantene et bedre forhold enn dagens etablerte situasjon. Det vises til sammendraget av merknaden og kommunalsjef teknisk sin vurdering av denne.

Planens konsekvenser for naturmangfoldet:

Naturgrunnlaget er i sin helhet omdisponert til andre formål. En vurdering av planforslaget i forhold til naturmangfoldet er ikke relevant.

Planområdet er allerede utbygd, det er ikke registrert forekomst av sjeldne arter eller naturtyper innenfor planområdet. Utbygging etter foreslått plan vil ikke påvirke naturmangfoldet i særlig grad.

Planens innhold i et folkehelseperspektiv:

Plan- og bygningslovens § 3-1 omhandler oppgaver og hensyn som skal ivaretas i planlegging etter loven. Listen over oppgavene er omfattende. I et eget punkt er det formulert at planleggingen skal « fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet».

Foreliggende plan er vurdert i forhold til dette punktet og teknisk sjef har ut fra etterfølgende gjennomgang konkludert med at planens innhold ikke vil innebære negative konsekvenser i forhold til å ivareta befolkningens helse, risiko for økt kriminalitet eller sosiale helseforskjeller.

Planområdet ligger langs Fv.47 omkring 1 km fra Åkra sentrum, i tilknytning til et regulert boligområde som er delvis opparbeid. Tomtene langs fylkesvegen er stort sett utbygd. Planbestemmelsene stiller krav til at regulert støyskjerm langs Fv. 47 skal anlegges samtidig med utbygging eller endring av de berørte boligområdene, evt. samtidig med veganlegget for øvrig. Boligområdene skal støyskjermes mot Fv. 47 i henhold til T-1442.

Foreliggende endringsforslag er del av en hovedplan som legger til rette for et godt bomiljø. Hovedplanen har flere regulerte arealer for utendørs lek og friområder som er grunnleggende for folks helse og trivsel. For barn og unge er egnede oppholdsarealer viktig for fysisk og mental utvikling.

Sevland skole og nærmeste barnehage ligger ca. 300 meter nord for planområdet ved kryssing av fylkesvegen, ved bruk av eksisterende undergang vest for området er avstanden omkring 800 meter. Nærmeste tilknytning til øvrige offentlige tjenester og handelssenter er i Åkrehamn, ca. 1 km sørvest av planområdet. Nevnte tjenester nås via gang- sykkelveg.

Fv. 47 må krysses fra planområdet for å nå gang- sykkelvegen, i plan eller via etablert undergang. Det er per i dag etablert gang-/sykkelveg og busstopp med leskur på nordsiden av fylkesvegen, mens det i planforslaget reguleres gang-/sykkelveg og nytt busstopp med leskur langs sørsiden av vegen langs planområdet. Med tanke på kryssing av fylkesvegen vises det til saksframleggets avsnitt *Planens konsekvenser for barn og unge*.

Det stilles rekkefølgekrav til opparbeidelse av kryss til fylkesvegen, nytt forhøyet gangfelt med intensiv belysning, bussholdeplass med leskur og sykkelkur, samt adkomst til holdeplass før det kan etableres nye boliger innenfor planområdet.

Økonomi/ gjennomføring av planen:

Med tanke på kostnader for etablering av nytt gangfelt over Fv. 47 vises det til møtereferat fra Statens vegvesen datert 12.03.15:

H.J. Rasmussen AS skal bygge 16 boenheter på Trælhaug. I reguleringsplan 268-2 Trælhaug er det rekkefølgekrav om at undergang ved Fredheimsvegen under fv. 47 som er vist i reguleringsplanen skal være ferdig bygd, før boligområdene kan bygges ut. Tidligere lå det inne et tilskudd fra fylkeskommunen/SVV på 1 mill. kr til undergang. Dette tilskuddet har senere blitt flyttet til eksisterende undergang ved Statoilstasjonen på Sevland. I tillegg har flere andre fått dispensasjon fra rekkefølgekravet om undergang ved Fredheim.

Regulert undergang ved Fredheim kan ikke bygges i tråd med dagens vegnormaler. I møtet ble det diskutert mulige alternative kryssløsninger til en undergang. Et alternativ kan være lysregulert gangfelt.

Fylkeskommunen v/Statens vegvesen har på nåværende tidspunkt ikke midler til verken planlegging eller bygging av lysregulert gangfelt. Tiltaket vil bli spilt inn til handlingsplan for fylkesveger for perioden 2018-23.

Statens vegvesen anbefaler utbygger å starte en omregulering av reguleringsplan 268-2 Trælhaug, for å få fjernet regulert undergang ved Fredheim, og samtidig regulere inn et tilrettelagt krysningspunkt (lysregulert) på egnet sted med tilhørende gang- og sykkelveg. Det legges opp til at fylkeskommunen dekker kostnadene ved bygging.

Det gjøres oppmerksom på at ved planlegging og bygging i tilknytning riks- og fylkesveger skal skje etter avtale med Statens vegvesen.

Saksbehandling:

Ovennevnte forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 1.gang i møte den 17.04.18 - sak 50/18 og følgende vedtak ble fattet:

1. Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1.gangsbehandling at forslag til endring i reguleringsplan for gnr. 10, bnr. 7 m. fl. - del av godkjent reguleringsplan for Trælhaug legges ut til offentlig ettersyn (vist på kart sist datert 17.04.18). Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-10 og § 5-2.

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn med frist for merknader satt til 20.06.18. Det er innkommet følgende uttalelser og merknader til planforslaget:

A. Uttalelser:

1. Statens vegvesen, Region vest 14.06.18
2. Fylkesmannen i Rogaland 04.06.18
3. Fylkesrådmannen, Regionalplanavdelingen 24.05.18
4. Direktoratet for mineralforvaltning 14.05.18

B. Private merknader:

1. Jan Kåre Johannesen..... 19.06.18

Sammendrag av uttalelser og merknader som inneholder anmerkninger til reguleringsforslaget er, sammen med den administrative vurdering, vedlagt.

Forslaget ble behandlet 2.gang i møte den 28.08.18 - sak 92/18 - og følgende vedtak ble fattet:

1. Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 2.gangsbehandling at forslag til endring i reguleringsplan for gnr. 10, bnr. 84 m. fl. - del av godkjent reguleringsplan for Trælhaug legges ut til offentlig ettersyn (vist på kart sist datert 28.08.18).

2. *Hovedutvalg teknisk og miljø viser til kommunalsjef teknisk sin vurdering av de innkomne uttalelser og merknader og vedtar endringer i planforslaget i samsvar med anbefaling fra kommunalsjef teknisk.*
3. *Planforslaget legges ut til nytt offentlig ettersyn og berørte grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-10.*
4. *Hovedutvalg teknisk og miljø ber kommunalsjef teknisk starte en prosess med tanke på at fartsgrensene på stedet reduseres.*

Planforslaget har vært utlagt til nytt offentlig ettersyn med frist for merknader satt til 31.10.18. Det er innkommet følgende uttalelser og merknader til planforslaget etter 2. utlegging til offentlig ettersyn:

A. Uttalelser:

1. Rogaland Fylkeskommune, regionalplanavdelingen.... 15.10.18
2. Fylkesmannen i Rogaland 04.10.18
3. Statens vegvesen, region Vest.....03.10.18

Sammendrag av uttalelser og merknader som inneholder anmerkninger til reguleringsforslaget er, sammen med den administrative vurdering, vedlagt.

Rådmannen vil bemerke:

Det foreliggende forslag til reguleringsendring er en oppfølging av den arealbruken og det plankrav som kommuneplanen trekker opp.

Forslaget til endring i reguleringsplanen er behandlet i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det foreligger ikke innsigelse fra fylkeskommunen eller statlig fagmyndighet og endringen kan egengodkjennes av kommunestyret.

Den nye høringsrunden har ikke avdekket vesentlige konflikter knyttet til endringsforslaget. Rådmannen vil i denne sammenheng vise til den etterfølgende gjennomgang av de enkelte uttalelser og merknader.

Det er i denne gjennomgangen ikke foreslått endringer i planforslaget som betinger nytt offentlig ettersyn. På bakgrunn av det som er sagt over, vil rådmannen anbefale at planforslaget med tilhørende bestemmelser sist datert 04.12.18, godkjennes.

Rådmannen i Karmøy, 02.11.2018

Vibeke Vikse Johnsen
sign.

Oversikt over vedlegg:

Planbestemmelser
Oversiktskart
Plankart
Gjeldende reguleringsplan
Planbeskrivelse
Uttalelser og merknader

SAMMENDRAG AV INNKOMNE UTTALELSER OG MERKNADER SOM INNEHOLDER ANMERKNINGER TIL PLANEN SAMT ADMINISTRATIV VURDERING

Alle uttalelser og merknader som inneholder anmerkninger til det foreliggende planforslag, er vedlagt. Sammenraget gjengir hovedinnholdet knyttet til de forhold som angår reguleringsplanen. Det fullstendige innholdet i uttalelsen eller merknaden framgår av vedleggene.

1. MERKNADSBEHANDLING ETTER 2. UTLEGGING TIL OFFENTLIG ETTERSYN:

A. UTTALELSER:

1. Rogaland Fylkeskommune, regionalplanavdelingen:

Fylkesrådmannen viser til vår uttalelse datert 24.05.18 da planen var ute på høring våren 2018. Det er nå etter vår vurdering gjort ytterligere forbedringer av planen.

Vi minner om vår kommentar fra brev datert 24.05.18 om at planen må sikre nødvendig støyskjerming ut fra dagens og forventet framtidig trafikkmengde for strekningen. Støyberegninger bør altså gjøres ut fra dagens situasjon og uavhengig av forventet trafikkmengde etter at ny omkjøringsveg blir realisert.

Rådmannens vurdering:

Bestemmelsene sier følgende om støyskjerming og vil ved ev. søknad om bygging på støyutsatte eiendommer vurderes i forhold til trafikken på veien:

§ 25. ~~Støyvoller evt. Støyskjerm langs Fv. 47 skal anlegges samtidig med utbygging eller endring av de berørte boligområdene, evt. samtidig med veganlegget for øvrig. Voller og støyskjermer skal konstrueres som vist i planen. Ingen bebygde arealer skal ha høyere utendørs støynivå enn 55 dB (A). Boligområdene skal støyskjermes mot Fv. 47 i henhold til T-1442.~~

2. Fylkesmannen i Rogaland:

Har ingen merknader.

3. Statens vegvesen, region Vest:

Statens vegvesen sine interesser i denne saken er knyttet til fv. 47. Vi uttaler oss på vegne av Rogaland fylkeskommune som vegeier og som fagmyndighet med ansvar for vegtransport og trafikksikkerhet. Vårt hovedfokus i denne saken har vært på trafikksikkerhet for myke trafikanter og kollektivløsninger.

Statens vegvesen sine merknader ved 1. gangshøring er hensyntatt i nytt planforslag.

Planbestemmelsene er endret slik at det nå er krav om at Fredheimsvegen skal stenges når krysset fv. 47/ny samleveg ved Varne er opparbeidet. Krav til sikt er innarbeidet i samsvar med vår uttale. I tillegg er planområdet utvidet slik at det omfatter regulert busslomme øst for Varnekrysset. Busslommen er regulert bort, i samsvar med vår anbefaling om framtidig sanering.

Statens vegvesen har ingen merknader til revidert planforslag.

2. MERKNADSBEHANDLING ETTER 1. UTLEGGING TIL OFFENTLIG ETTERSYN:

A. UTTALELSER:

1. Statens vegvesen, Region vest:

Det har vært utstrakt korrespondanse mellom utbygger og Statens vegvesen i løpet av planprosessen. Vårt hovedfokus i saken har vært på trafikksikkerhet for myke trafikanter og kollektivløsninger. Våre innspill til planarbeidet er fulgt godt opp i planforslaget. Vi har likevel noen merknader:

- **Planbestemmelsene:**

I planbestemmelsene § 42 står det:

Når kanalisert kryss Fv. 47/ny samleveg ved Varne er opparbeidet, skal krysset

Fv47/Fredsheimsvegen stenges dersom ikke ny «omkjøringsveg» utenfor Åkra er etablert.

Når krysset ved Varne og ny samleveg er bygget bør krysset ved Fredheimsvegen stenges, uavhengig av om «omkjøringsvegen» er bygget. Statens vegvesen gir faglig råd om å omformulere planbestemmelsene § 42, og stille krav til at Fredheimsvegen skal stenges når krysset fv. 47/ny samleveg ved Varne er opparbeidet.

- **Siktkrav:**

Statens vegvesen finner ikke at det framgår av plandokumentene hvilken dimensjoneringsklasse som er lagt til grunn i planarbeidet. Vi mener at dimensjoneringsklasse H1 må legges til grunn. Krav til sikt i begge kryss blir da 10x96 m (ikke 6x54 eller 10x54). Siktkrav fra kjøreveg til gang - og sykkelveg er 8x20 m (ikke 4x35m). Mellom to kryssende gang - og sykkelveger er siktkravet 8x8 meter. Det er planlagt opphøyd gangfelt øst for Fredheimsvegen. Da blir det krav til sikt for ventearealet mot gangfeltet. Kravet er 2 x 1, 2 x stoppsikt. Statens vegvesen ber om at planen endres og siktkravene innarbeides i samsvar med vegnormalen.

- **Kollektivholdeplasser:**

Planforslaget viser kollektivholdeplasser i samsvar med vegvesenet sine innspill i planprosessen. Eksisterende bussholdeplasser på Varne bør saneres. Holdeplassene vil imidlertid ikke bli sanert før kollektivanleggene vist i foreliggende planforslag er etablert.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Statens vegvesen er vegmyndighet for fylkesveien, dermed tas faglig råd om å omformulere § 42 (nå § 43) til følge. Kommunens Sektor for samferdsel og utemiljø har i forbindelse med offentlig ettersyn av planen også påpekt det samme.

Siktkrav innarbeides iht. uttalelsen.

I forhold til eksisterende og regulert busstopp på Varne så gjøres følgende endringer:

Planområdet utvides til å ta med regulert busstopp øst for Varnekrysset. Busstoppet reguleres bort og erstattes med gang- sykkelveg og annen veggrunn i samråd med Statens vegvesen som til høring uttalte at busstoppet bør saneres. Med dette følger det at rekkefølgekrav til opparbeidelse av gang- sykkelveg i forbindelse med opparbeidelse av krysset Fredheimsvegen/Fv47 må gjelde helt frem til krysset Varnevegen/Fv47. Dette ettersom beboere fra Varnevegen da får regulert bort både opparbeidet (ligger i det nye krysset som reguleres) og regulert busstopp. § 42 endres til: *Før det gis igangsetningstillatelse til nye boliger innenfor planområdet skal det opparbeides opphøyet gangfelt med intensivbelysning for kryssing av Fv47 øst for Fredheimsvegen. Samtidig med gangfeltet skal regulert holdeplass med leskur og sykkelparkering øst for Fredheimsvegen, samt o_GS4 fra kryss Fredheimsvegen/Fv. 47 frem til eksisterende Varneveg opparbeides. Eksisterende busslomme øst for Varnevegen skal i denne sammenheng saneres.*

2. Fylkesmannen i Rogaland:

I kommunens oversending er det vist til at en må vurdere redusert fartsgrense i området for krysning. Dette må Karmøy vurdere og ta stilling til ut i fra trafiksikkerhetshensyn innenfor planområdet. Vi viser videre til fylkeskommunens uttale om at planen må sikre nødvendig støyskjerming ut fra dagens situasjon og forventning om framtidig trafikkmengde for strekningen.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Fartsgrensen er ikke noe som blir regulert i plan, dette er en vurdering Statens vegvesen som vegmyndighet må ta, ev. i forbindelse med søknad og etablering av nytt gangfelt. Kommunalsjef teknisk vil fremheve at Statens vegvesen har hatt utstrakt korrespondanse med utbygger ved utarbeidelse av planforslaget, og påpeker følgende fra deres uttalelse: *Vårt hovedfokus i saken har vært på trafiksikkerhet for myke trafikanter og kollektivløsninger.*

Bestemmelsene sier følgende om støyskjerming og vil ved ev. søknad om bygging på støyutsatte eiendommer vurderes i forhold til trafikken på vegen:

§ 25. ~~Støyvoller øst. Støyskjerm langs Fv. 47 skal anlegges samtidig med utbygging eller endring av de berørte boligområdene, evt. samtidig med veganlegget for øvrig. Voller og støyskjermer skal konstrueres som vist i planen. Ingen bebygde arealer skal ha høyere utendørs støy nivå enn 55 dB (A). Boligområdene skal støyskjermes mot Fv. 47 i henhold til T-1442.~~

3. Fylkesrådmannen, Regionalplanavdelingen:

Fylkesrådmannen er enig i de vurderinger som gis for endring av planen med hensyn til krysning av fylkesvei 47. Det vil allikevel være viktig å gjøre endringer basert på dagens trafikkmengde på fylkesveien, og således gi de myke trafikantgruppene tilfredsstillende sikkerhet ved krysning av veien.

Det er vist til løsninger som fylkesrådmannen støtter og som skal inngå i planen:

- Forhøyet gangfelt
- Intensiv belysning

Det bør vurderes om fartsgrensen skal reduseres i området for krysning.

For øvrig må planen sikre nødvendig støyskjerming ut fra dagens og forventning om fremtidig trafikkmengde for strekningen, uavhengig om og når en ny omkjøringsvei blir realisert.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Kommunalsjef teknisk viser til egen vurdering av merknaden fra Fylkesmannen.

4. Direktoratet for mineralforvaltning:

Har ingen merknader.

PRIVATE MERKNADER:

1. Jan Kåre Johannesen:

Vi leser den nye foreslåtte Reguleringsplanen slik at Statens vegvesen ikke lenger mener det er teknisk mulig å lage undergangen som planlagt? Og at Rasmussen er anbefalt å prøve å endre reguleringsplanen for å få bygget boligene de ønsker. En tidligere betingelse var ingen nybygg før undergangen var på plass. Det er den da altså ikke, pga. økonomi, tross en start på 1 mill fra fylkeskommunen. Har vi forstått det rett?

Vi som bor i Varnevegen 1, ser det er helt nødvendig med tiltak for sikring av myke trafikanter v/ kryssing av Fv47. Men om det beste forslaget er å sende barna over hovedveien, er det ikke bra nok. Om det nå blir opphøyet, ekstra belyst og ekstra synlig. Bilene må vekk fra barna. Økonomi? Det har jo allerede vært en dødsulykke på stedet. Vi vil ikke ha flere!

Her er våre argumenter i denne saken, som har bodd her i mange år og bruker av disse kryssene og veien hver dag. For vi mener det er 2 kryss det er snakk om her. Krysset v/Fredheim OG krysset v/Varnefeltet. Det er høyst på tide å gjøre skoleveien trygg, også for barna som bor på Varne. Å krysse en hovedvei i morgenrushet, i 60-sone, uten mulighet for å bruke sykkel og gangsti eller undergang er alt annet enn det.

Men for å ta reguleringsplanen først, så er forslaget nå å lage støyvegg langs vegen v/vårt hus og naboene. Det ser vi er nødvendig. Og ny fartshump, med ekstra synlighet som i Kopervik og økt belysning. Flott med planlagt lekeplass.

Det positive ved dette forslaget, er at endelig slipper de myke trafikantene fra Varnefeltet og krysse den sterkt trafikkerte Fv47 ved det farlige krysset inn til Varnefeltet. Men de må fremdeles likevel krysse F47 lenger borte, ved krysset v/Fredheim. Dette og overgangen er særdeles uoversiktlig og trafikkfarlig. En dødsulykke har allerede skjedd, og vi har vært vitne til mange nesten-ulykker både i overgangen og ved krysset til Varnevegen. Farten behøves senkes ytterligere pga. gangfeltets farlige karakter og historie. Beliggenheten til selve gangfeltet er også urovekkende og skaper mange farlige situasjoner på et daglig basis.

Hvis omkjøringsvegen kommer, ser vi at tungtrafikken forbi her vil minke. At det da kan være forsvarlig nok med en fartshump, økt belysning og synlighet er noe vi forstår og er enig i. Men når kommer den nye veien? Og kommer den i det hele tatt? Skal dette være hovedvegen forbi her, er det ikke forsvarlig for våre barn å krysse Fv47.

Uansett må farten ned til max 40 km/t fra Fredheimskrysset til Varnekrysset. Omkjøringsvei eller ikke.

Høyden Fredheimskrysset det ligger på, ja i 50-sonen men rett etter økes fartsgrensen til 60. Undertegnede har selv, med sine barn måttet springe for å komme seg i sikkerhet på andre siden og bokstavelig dra redde barn med seg, for en bil så oss ikke midt på lyse dagen og var nær ved å kjøre oss ned. Og har vært vitne til mange nesten-ulykker i senere tid. Det er uoversiktlig og burde flyttes etter vår og flere beboere her sin mening. Det er ingen fartsmålere på denne strekningen, noe vi legger merke til blir utnyttet til råkjøring både morgen, dag, kveld og nattestid.

Det beste er om de myke trafikantene kan få en under eller overgang. Vi ber om at det vurderes på nytt. Det er våre barns sikkerhet og ønske om en trygg skolevei vi snakker om her. Minner om at i Karmøy kommunes trafikksikkerhetsplan fra 2012-2016, påpeker Helsestasjon ved Helsesøster **behov for gang og sykkelvei mellom Fredheimsvegen og Varnevegen. Elever som bor på Varnevegen har ikke sikker skolevei.**

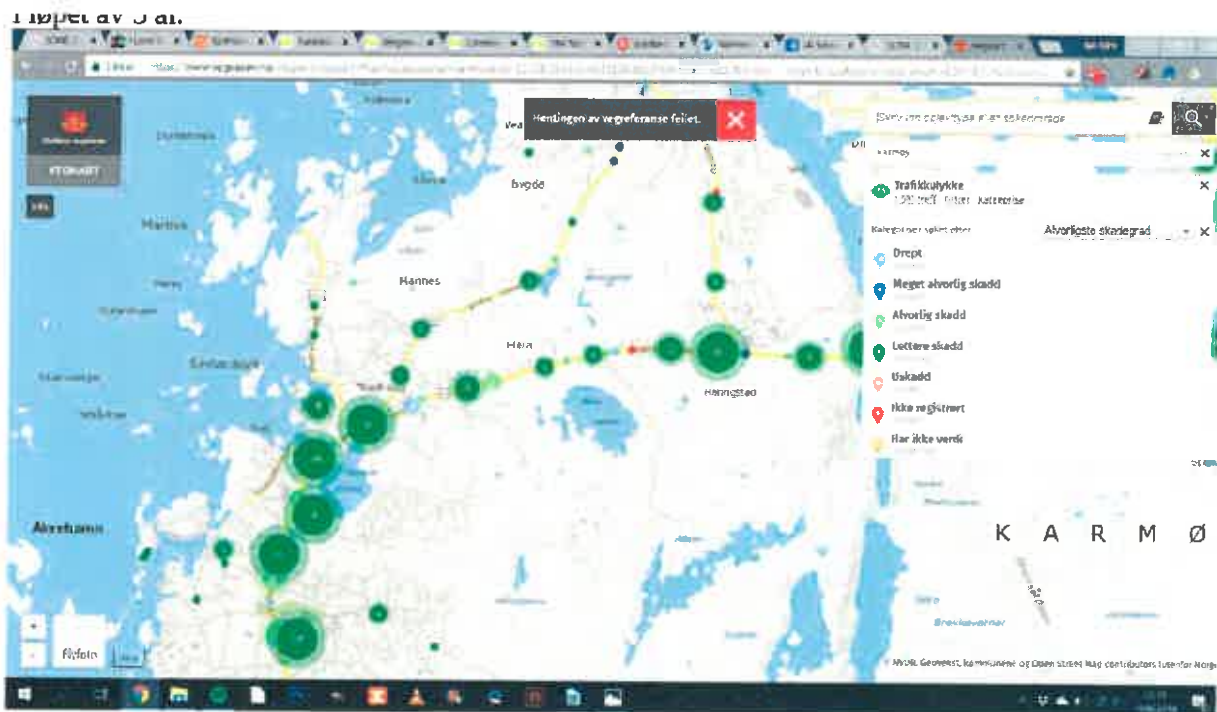
Karmøy kommune er også opptatt av at flest mulig skal gå eller sykle til skolen. Dette fokuseres det på årlig gjennom «Beintøft-aksjonen». Pr i dag har ca 90% av elevene en trygg og passe lang skolevei til Sevland skole. De fleste elevene går/sykler dermed til skolen hver dag. Og det ønsker vi også å følge. Men med den trafikksituasjonen vi har, er ikke det mulig per dags dato. Kjøring av elever til skolen fra Varnevegen gir ytterligere trafikk både langs veien og i området rundt skolen. Dette gjør skoleveien enda mer utrygg for de barna som går/sykler. Jo flere som kjører barna sine, jo mer farlige situasjoner kan oppstå. Den farlige skoleveien er en belastning for oss som bor her.

Er Varnevegen feltet glemt?

Barna har ingen plass å krysse veien i overgang, undergang eller gangfelt. Det er ikke sykkel/gangsti. I selve Varnekrysset er det bussholdeplasser på begge sider. Noe som hindrer

Nyere bilde fra SVV:

«Ulykkesstrekning» «en strekning på inntil 1 km hvor det har skjedd minst 10 personskadeulykker i løpet av 5 år.



«Ulykkespunkt» En strekning på inntil 100 meter med minst 4 personskadeulykker i løpet av 5 år.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Kommunalteknisk sjef viser til følgende som fremkommer i møtereferat fra Statens vegvesen datert 12.03.15:

H.J. Rasmussen AS skal bygge 16 boenheter på Trælhaug. I reguleringsplan 268-2 Trælhaug er det rekkefølgekrav om at undergang ved Fredheimsvegen under fo. 47 som er vist i reguleringsplanen skal være ferdig bygd, før boligområdene kan bygges ut. Tidligere lå det inne et tilskudd fra fylkeskommunen/SVV på 1 mill. kr til undergang. Dette tilskuddet har senere blitt flyttet til eksisterende undergang ved Statoilstasjonen på Seoland. I tillegg har flere andre fått dispensasjon fra rekkefølgekravet om undergang ved Fredheim.

Regulert undergang ved Fredheim kan ikke bygges i tråd med dagens vegnormaler. I møtet ble det diskutert mulige alternative kryssløsninger til en undergang. Et alternativ kan være lysregulert gangfelt.

Fylkeskommunen v/Statens vegvesen har på nåværende tidspunkt ikke midler til verken planlegging eller bygging av lysregulert gangfelt. Tiltaket vil bli spilt inn til handlingsplan for fylkesveger for perioden 2018-23.

Statens vegvesen anbefaler utbygger å starte en omregulering av reguleringsplan 268-2 Trælhaug, for å få fjernet regulert undergang ved Fredheim, og samtidig regulere inn et tilrettelagt krysningspunkt (lysregulert) på egnet sted med tilhørende gang- og sykkelveg. Det legges opp til at fylkeskommunen dekker kostnadene ved bygging.

Det gjøres oppmerksom på at ved planlegging og bygging i tilknytning riks- og fylkesveger skal skje etter avtale med Statens vegvesen.

Det har i etterkant av møtet det refereres til vært kontinuerlig dialog med vegvesenet i forbindelse med planarbeidet, hvor det har endt med enighet om å gå for foreliggende forslag til løsning. Vegvesenet sier blant annet i sin uttale til planforslaget som var utlagt til offentlig ettersyn: *Det har vært utstrakt korrespondanse mellom utbygger og Statens vegvesen i løpet av planprosessen. Vårt hovedfokus i saken har vært på trafiksikkerhet for myke trafikanter og kollektivløsninger.*

Kommunalsjef teknisk vil starte med å påpeke at formålet med endringsforslaget i hovedsak er å fjerne regulert undergang og erstatte denne med annen planovergang, i tillegg til mulige, mindre endringer av planbestemmelsene og kryssene Fv47/Fredheimvegen og Fv47/Varnevegen. Det som er positivt for myke trafikanter fra Varnevegen i forhold til endringen, er at det reguleres gang- sykkelveg mellom de to kryssene til fylkesvegen i tilknytning til gangfelt og holdeplass som også plasseres her. Følgende rekkefølgekrav er innarbeidet i forbindelse med etablering av nye boliger innenfor planen:

- § 42. *Før det gis igangsettingstillatelse til nye boliger innenfor planområdet skal det opparbeides opphøyet gangfelt med intensivbelysning for kryssing av Fv47 øst for Fredheimsvegen. Samtidig med gangfeltet skal regulert holdeplass med leskur og sykkelparkering øst for Fredheimsvegen, samt o_GS4 fra kryss Fredheimsvegen/Fv. 47 frem til eksisterende Varneveg opparbeides. Eksisterende busslomme øst for Varnevegen skal i denne sammenheng saneres.*
- § 43. *Ved opparbeidelse av nytt kryss på Varne skal opphøyet gangfelt med intensivbelysning for kryssing av Fv47 øst for Fredheimsvegen, regulert holdeplass med leskur og sykkelparkering øst for Fredheimsvegen, samt o_GS4 fra kryss Fredheimsvegen/Fv. 47 til eksisterende Varneveg være etablert. o_GS4 fra nytt kryss på Varne skal kobles til øvrige deler av o_GS4.*

Når kanalisert kryss Fv. 47/ny samleveg ved Varne er opparbeidet, skal krysset Fv47/Fredheimsvegen stenges. Arealet skal tilbakeføres til annen veggrunn – grøntareal. o_FT2 skal være opparbeid.

For myke trafikanter fra Varnevegen er det per dags dato og i gjeldende reguleringsplan ikke regulert gang-sykkelveg langs fylkesvegen. I gjeldende reguleringsplan er det regulert samleveg med fortau som knytter Varnevegen opp mot Fredheimvegen. Med rekkefølgekrav til opparbeidelse av gang- sykkelveg kan fylkesvegen dermed krysses i gangfeltet via gang-

sykkelveg eller det er mulig å gå sørover, via feltet vestover til undergangen ved bensinstasjonen. Fartsgrensen ved gangfeltet er per i dag 50 km/t. Ev. justering av fartsgrensen og hvor sonen for nedsatt grense skal gå, er ikke noe som avgjøres av kommunen og heller ikke som del av et reguleringsplanarbeid. Dette er en vurdering Statens vegvesen må gjøre.

Det legges opp til opphøyd gangfelt og intensiv belysning, noe Statens vegvesen som vegmyndighet for fylkesvegen har anbefalt, Kommunalsjef teknisk stiller seg bak deres faglige vurdering. Det samme gjelder plasseringen, som kunne vært foreslått et annet sted i forbindelse med endringen, men som har blitt liggende på samme sted som dagens. I forhold til valgt løsning sa vegvesenet til oppstart blant annet: *I etterkant av den dialogen som har vært mellom Statens vegvesen og utbygger, har Statens vegvesen oppgradert flere kryssinger langs fv. 47 med blant annet opphøyet gangfelt og intensivbelysning. Det vil være naturlig å gå for samme type løsninger langs fv. 47 og vurderes også for denne kryssingen.*

Omkjøringsveien utenfor Åkra, *Kommunedelplan for fylkesvei 47 på strekningen Åkra sør – Veakrossen* er godkjent av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, og reguleringsplan for området er under utarbeidelse. Kommunalsjef teknisk tar utgangspunkt i at veien vil komme, men kan ikke si noe sikkert om ev. når. Uansett påpekes det at eksisterende trafikkforhold er lagt til grunn ved vurdering av løsning for kryssing av fylkesvegen, en kan ikke regulere ut i fra et forhold som ikke er på plass eller endelig avgjort.

I sin uttalelse til planforslaget som var utlagt til offentlig ettersyn har Statens vegvesen sagt følgende om kollektivholdeplasser:

Planforslaget viser kollektivholdeplasser i samsvar med vegvesenet sine innspill i planprosessen. Eksisterende bussholdeplasser på Varne bør saneres. Holdeplassene vil imidlertid ikke bli sanert før kollektivplanleggingen vist i foreliggende planforslag er etablert.

I etterkant av offentlig ettersyn av planforslaget er det gjort følgende endringer i forhold til bussholdeplassen på Varne:

Planområdet utvides til å ta med regulert busstopp øst for Varnekrysset. Busstoppet reguleres bort og erstattes med gang- sykkelveg i samråd med Statens vegvesen. Med dette følger det at rekkefølgekrav til opparbeidelse av gang- sykkelveg i forbindelse med opparbeidelse av krysset Fredheimsvegen/Fv47 må gjelde helt frem til krysset Varnevegen/Fv47. Dette ettersom beboere fra Varnevegen da får regulert bort både opparbeidet og regulert busstopp. § 42 endres til: *Før det gis igangsettingstillatelse til nye boliger innenfor planområdet skal det opparbeides opphøyet gangfelt med intensivbelysning for kryssing av Fv47 øst for Fredheimsvegen. Samtidig med gangfeltet skal regulert holdeplass med leskur og sykkelparkering øst for Fredheimsvegen, samt o_GS4 fra kryss Fredheimsvegen/Fv. 47 frem til eksisterende Varneveg opparbeides. Eksisterende busslomme øst for Varnevegen skal i denne sammenheng saneres.*

Ved etablering av nytt kryss i Varnevegen skal det på plass fortau langs østsiden av veien og gang- sykkelveg vestover langs fylkesvegen, noe som vil gi arealer hvor en kan stå og vente for å krysse Varnevegen.

Sikt som er lagt inn til veger og gang- sykkelveier er i tråd med Statens vegvesens håndbøker, det vises i denne forbindelse til uttalelsen fra Statens vegvesen og Kommunalsjef teknisk sin vurdering av denne.

Adkomst til gnr/bnr 12/269, 218 og 253 skal skje fra sør via ny veg(som i gjeldende reguleringsplan) som må på plass ved utbygging av gang-sykkelveg og evt. støyskjerming, som kommer i konflikt med dagens adkomst til eiendommene.

Med tanke på støyskjerming så vises det til Kommunalsjef teknisk sin vurdering av uttalelsen fra Fylkesmannen.

Fartsmålere inngår ikke som del av en reguleringsplan, dette er et forhold som må tas opp med Statens vegvesen som vegmyndighet for Fv47.

Lekeplassen som inngår i planforslaget er videreført fra gjeldende plan.

Det er i forbindelse med foreliggende planarbeid ikke stilt krav om vurdering av eller tiltak på eksisterende gang-sykkelveg på nordsiden av fylkesvegen. Undergangen i gjeldende plan er lagt fra Fredheimvegen til Trælhaugvegen, og legger ikke opp til endring av gang-sykkelvegen her. Med tanke på skoleveg til Sevland skole legges det opp til bruk av eksisterende undergang ved Breifjord eller nytt gangfelt og videre adkomst via Trælhaugvegen. Breifjordbakken behøver ikke å nyttes i denne forbindelse. Øvrig adkomst for myke trafikanter vestover må skje via Breifjordbakken eller via boligfelt sør for planområdet og videre gjennom eksisterende undergang ved Breifjord.

