



Arkivsak-dok. 17/00002-44
Saksbehandler Åslaug Nyhamn

Saksgang	Møtedato
Hovedutvalg for plan, miljø og utvikling	20.02.2019
Kommunestyret	11.03.2019

PLAN 2017002 DETALJREGULERING FOR GS-VEI FRA ELTARVÅG TIL ØSTHUSVIK - INNSTILLING TIL 2. GANGS BEHANDLING OG ENDELIG PLANVEDTAK

Forslag til vedtak/innstilling:

Kommunestyret vedtar plan 2017002 Detaljregulering for gs-vei fra Eltarvåg til Østhusvik med plankart, bestemmelser og tilhørende plandokumenter, sist datert 06.02.2019.

Vedtaket fattes i tråd med plan- og bygningslovens § 12-12.

Vedlegg:

1. Plankart, 1-7
2. Planbestemmelser
3. Planbeskrivelse
4. Innkomne merknader til offentlig ettersyn

Saksframstilling:

Sammendrag

Rådmannen legger fram forslag til detaljregulering for gs-vei langs Hanasandveien fra Eltarvåg til Østhusvik til 2. gangs behandling og endelig vedtak. Planen er utarbeidet av Multiconsult på vegne av og i samarbeid med Rennesøy kommune. Planen består av plankart i 7 deler, planbestemmelser og planbeskrivelse med ROS-analyse.

Gang- og sykkelveien er planlagt langs sør- og vestsida av fv. 519 og 575, Hanasandveien. Planområdet er til sammen 70 daa stort og omfatter offentlige veiarealer, samt private bolig-, fritidsbolig- og landbrukseiendommer. Hovedformålene i planen er gang- og sykkelveg, annen veggrunn, adkomst til private eiendommer, kollektivholdeplasser og midlertidig rigg- og anleggsbelte. På en kortere strekning på Nedrabø legges kjøreveien om for å unngå riving av et verneverdig bygningsmiljø. For denne strekningen er nytt veiareal for fylkesveien og tilhørende adkomster på motsatt side tatt med i planen. Rogaland fylkeskommune og Statens vegvesen eier fylkesveien.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for etablering av gang- og sykkelvei mellom Eltarvåg og Østhusvik, og med det oppnå sammenhengende forbindelse for gående og syklende på hele strekningen mellom Vikevåg til Østhusvik.

Kommunen har vurdert planarbeidet til ikke å innebære krav om konsekvensutredning.

Saksbehandling

Oppstartsmøte ble holdt 07.12.2016, og planarbeidet ble varslet i tråd med pbl § 12.8, den 02.01.2017. Frist for innspill var satt til 17.02.2017. Ved fristens utløp var det kommet inn 14 uttalelser og merknader til planarbeidet.

Hovedutvalg for plan, miljø og utvikling (PMU) behandlet saken i møte den 25.04.2018 og fattet følgende vedtak:

Hovedutvalg for plan, miljø og utvikling vedtar å legge ut forslag til plan 2017002 Detaljregulering for gs-vei langs Hanasandveien, fra Eltarvåg til Østhusvik med plankart, bestemmelser og tilhørende plandokumenter, sist datert 11.04.2018 på offentlig ettersyn.

Fram til 2.gangsbehandling vurderes det om midtrabatten mellom vei og gang/sykkelsti på strekningen Hanasand til Eltarvåg kan settes til 2m.

Vedtaket fattes i tråd med plan- og bygningslovens §§ 5-2 og 12-10.

Planforslaget ble kunngjort og var utlagt til offentlig ettersyn i perioden 03.05.-14.06.2018. Det kom inn elleve uttalelser i høringsperioden. Innholdet i uttalelsene er gjennomgått og vurdert i tabellen under. Kopi av uttalelsene i sin helhet følger saken som eget vedlegg.

Offentlige uttalelser	Rådmannens kommentar
Rogaland fylkeskommune, kulturavdelingen 07.06.18 og 15.11.18 Ved offentlig ettersyn fremmet Rogaland fylkeskommune v/kulturavdelingen innsigelse til planforslaget på grunn av manglende arkeologisk registrering. Deler av planområdet er vurdert til å ha høyt potensial for funn av uregistrerte automatisk freda kulturminner, og det ble ved oppstart stilt krav	Rådmannen tar uttalelsen til etterretning.

<p>om gjennomført arkeologisk registrering før kulturavdelingen kunne avgi endelig uttalelse vedrørende planforslagets virkning på automatisk fredete kulturminner.</p> <p>Arkeologisk registrering ble gjennomført i løpet av høsten 2018, og det ble ikke registrert funn av automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. På den bakgrunn frafalles den administrative innsigelsen til planforslaget.</p>	
<p>Fylkesmannen i Rogaland, 23.05.18 Tiltaket er et viktig trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter. Fylkesmannen er positiv til tiltaket og måten det er plassert for å unngå unødvendige inngrep i landbruksareal og av landskaphensyn.</p> <p>Fylkesmannen fremmer faglig råd om at det sikres i bestemmelsene at riggområdene skal istandsettes med samme landbruksmessige kvalitet som de har i dag eller bedre, og at matjord skal tilbakeføres til landbruk.</p> <p>Det bes også om en redegjørelse for massebalansen i prosjektet.</p>	<p>Rådmannen tar uttalelsen til etterretning.</p> <p>Det er lagt inn et tillegg i bestemmelsene knyttet til anlegg- og riggområdene om kvalitet ved tilbakeføring etter utbygging.</p> <p>Det er ikke gjort tilstrekkelige beregninger for massebalansen i prosjektet. Terrenget på overordna nivå heller fra et høyere område i sør og vest ned mot sjøen i nord og øst, og gs-veien er lagt til oversiden av eksisterende vei. Dersom gs-veien blir lagt i samme nivå som kjøreveien, vil det innebære et masseoverskudd i prosjektet. Dette bekrefte i tilhørende terrengprofiler. Ved detaljprosjektering vil det være naturlig å se på muligheten for å tilpasse gs-veien noe mer til eksisterende terreng og redusere behovet for større skjæringer, innenfor de rammer som er gitt for utforming av gs-veier.</p>
<p>Statens vegvesen, 14.06.2018 Det bør vektlegges å regulere tilstrekkelig bredde på gang- og sykkelveien der aktiviteten er eller har potensiale til å bli størst.</p> <p>Rabatten mellom gs-veien kan ved fartsgrense 50 og 60 km/t være minimum 1,5 m. Det anbefales at bredden på rabatten reguleres til 3 m for hele strekningen. Rabatten skal sikre areal til drenering, drift og vedlikehold og evt. framtidig vegutbedring. En bred rabatt sikrer også opplevelsen av trygghet for brukerne.</p> <p>Areal til leskur på bussholdeplassene må reguleres til 5,5x2,5 m + et areal på 1,5 m mellom skur og gs-vei. Behov for sykkelparkering ved bussholdeplassene bør vurderes.</p>	<p>Gang- og sykkelveien er regulert med bredde på 3-3,5 m i tråd med gjeldende normer. Sett i forhold til befolkningstettheten er ikke dette et område hvor framtidig belastning vil overgå vegens kapasitet ved dimensjonering i tråd med normen.</p> <p>Rabatt mellom kjørevei og gang- og sykkelvei langs de deler av strekningen som har fartsgrense på 50-60 km/t, er vist med bredde på 1,5 m av hensynet til landbruket og eksisterende bebyggelse langs veien. Rabatten vil på denne strekningen bli opparbeidet med kantstein på begge sider. Kommunen er kjent med at det foreligger unøyaktigheter i planmaterialet og at rabatt og gs-vei noen steder er vist noen cm smalere enn kravet i normen. Slike avvik vil bli rettet opp ved detaljprosjektering av anlegget. Det vises til normalprofil vist på s. 19 i planbeskrivelsen.</p> <p>Plassering av leskur i planen ansees som veiledende. Størrelse og nærmere plassering vil bli vurdert ved utarbeidelse av detaljplan.</p>

<p>Stoppsikt på strekninger med fartsgrense på 60 km/t skal reguleres til minimum 80 m, ved fartsgrense på 50 km/t skal stoppsikt reguleres til minimum 50 m.</p> <p>På strekningen hvor veien skal flyttes, må ny vei tilpasses eksisterende vei og vises i byggeplanene.</p> <p>SKV 9, 10, 11, 15, 16 og avkjørsel nord for SKV31 må gjennomgås og utformes i tråd med håndboka, med krav til tilfredsstillende sikt.</p> <p>Statens vegvesen forutsetter at eksisterende jordbruksavkjørsler er regulert på plankartet. Avkjørsler som skal stenges ved opparbeidelse av gs-vegen må vises som stengt på plankartet.</p> <p>Dersom prosjektet medfører økt framkommelighet for bil som følge av flytting av fv. 575, må behovet for støytiltak utredes.</p>	<p>Siktsonene i planen er dimensjonert i tråd med normer gitt i Statens vegvesens håndbok N100.</p> <p>Plankartet er gjennomgått og det er gjort følgende endringer for å imøtekomme vegvesenets kommentarer: SKV 10 og avkjørsel nord for SKV 31 er justert i tråd med vegvesenets kommentar.</p> <p>SKV 9 er parkeringslomme for gnr. 41/11. Parkeringsplassen vil ikke være tilgjengelig og miste sin funksjon dersom avkjørselen reduseres i tråd med vegvesenets ønske. Ingen endring.</p> <p>SKV 11 brukes av store biler og samler trafikk fra flere retninger. Den bør derfor beholde regulert bredde. Sperring av eksisterende adkomst er flyttet til innsiden av gs-vegen.</p> <p>Ved SKV15 er gs-vegen rettet ut og radius utvidet for å imøtekomme vegvesenets merknad.</p> <p>Ved SKV16 er det gjort en stedlig tilpasning til eiendommen og de gamle eiketrærne. Radius er økt fra 10 til 20 m for den nordlige svingen. For den sørlige vil en utvidelse av radien føre til en mer uoversiktlig kryssing av avkjørselen.</p> <p>Planen er justert for å imøtekomme vegvesenets kommentarer på best mulig måte, samtidig som det er tatt enkelte stedlige hensyn. Det foreligger ikke innsigelse fra Statens vegvesen, og planen kan egengodkjennes slik den foreligger.</p>
<p>Lyse Elnett AS, 28.05.2018 Det må ikke iverksettes tiltak som forringer kjøreadkomst til eksisterende nettstasjoner i eller utenfor planområdet.</p>	<p>Eksisterende nettstasjoner i området vil etter utbygging ha kjøreadkomst via gang- og sykkelvegen.</p>
<p>Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), 22.05.2018 NVE kan ikke se at det er bedt om særskilt bistand til vurdering av denne planen, og har derfor ikke gitt konkret uttale. NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare i arealplaner, slik at ny utbygging blir tilstrekkelig sikker.</p>	<p>Rådmannen tar uttalelsen til etterretning.</p>
<p>Fellesråd for eldre og personer med funksjonsnedsettelse (FEF), 05.06.2018 FEF har tatt saken til orientering.</p>	
<p>Private merknader</p>	<p>Rådmannes kommentar</p>
<p>Björg Kittelsen, 33/16, 18.05.2018 Grunneier ber om at ny gang- og sykkelvei ikke etableres som foreslått over gnr. 33/16. Kommunen</p>	<p>Krav til dimensjonering ved etablering av kjøreveg er betydelig tyngre enn for gang- og sykkelveg. Derfor</p>

<p>har ervervet grunn til turvei på motsatt side av veien. Den aktuelle eiendommen har begrenset størrelse, og undertegnede mener at veien kan flyttes mot sør-øst for å unngå inngrep. Det opplyses om at det også tidligere er avstått grunn fra gnr. 33/16 for utbedring av veien.</p>	<p>legges vegen kun om ved helt spesielle tilfeller der det er særskilte hensyn som må ivaretas. Ved utarbeidelse av planforslaget er rabatten mellom kjøreveg og gs-veg redusert til 1,5 m på denne strekningen for å redusere de negative virkningene for gnr. 33/16 og andre boligeiendommer langs vegen. Tiltak for ivaretagelse av eksisterende bebyggelse og andre eksisterende forhold på tilstøtende eiendommer vil bli gjort rede for ved detaljprosjektering.</p>
<p>Bjørn Arild Lode, 34/5, 26.06.2018 Lode spør om det vil bli lagt avløp i forbindelse med etablering av gs-vegen og påpeker at det vil ha stor betydning for miljøet.</p>	<p>Planen legger opp til at avløpsledning kan legges i gs-vegen. Hvorvidt det vil bli gjort vil bli avklart i forbindelse med detaljprosjektering.</p>
<p>Kazimiera Renata og Janusz Semeniuk, 41/10, 14.06.2018 En betydelig del av undertegnede eiendom vil gå med ved etablering av gs-veien slik den er regulert. Nylig opparbeidet hage og parkeringsmulighet vil gå tapt. Det bes derfor om at planen revideres slik at de negative konsekvensene reduseres.</p>	<p>Rådmannen viser til øvrige kommentarer.</p>
<p>Linnéa Blakéus Calder, 33/10-11, 12.06.2018 Det vises til tidligere inngrep i eiendommen i forbindelse med utbedring av offentlig vei, etablering av busskur og anlegg for vann og avløp, og settes som en forutsetning at eiendommen reguleres til boligformål før det avgis grunn til etablering av gang- og sykkelvei. I tillegg bes det om at rabatt mellom vei og gs-vei reduseres til 1,5 m og at eksisterende steingard bygges opp igjen for å ivareta eiendommen best mulig. Det påpekes også at det er regulert gangsti i friområdet på sjøsiden av veien. Dette oppleves urimelig, og undertegnede mener at det bør være tilstrekkelig med ny gs-vei på vestsiden av veien.</p>	<p>Rådmannen viser til øvrige kommentarer.</p> <p>Regulering til boligareal ligger utenfor formålet for dette planarbeidet.</p>
<p>Nils Eivind Hanasand, 40/9, 25.06.2018 Undertegnede viser til sitt innspill til oppstart av planarbeidet og klager på at det legges gs-vei over hans eiendom. Han minner om at det ligger kloakk inntil veien og viser til at ca. 4 m av hans hage tatt til veiformål sist veien ble utvidet.</p>	<p>Eventuell omlegging av kloakk vil bli løst som en del av detaljprosjekteringen. Det vises ellers til øvrige kommentarer.</p>

Vurdering av redusert midtrabatt

Som en del av vedtaket ved 1. gangs behandling, besluttet PMU at det skulle vurderes om midtrabatten mellom vei og gang-/sykkelvei kan reduseres fra 3 til 2 m på strekningen mellom Hanasand og Eltarvåg. Vedtaket sier ikke noe om hensikten med å redusere midtrabatten på denne måten, men rådmannen forstår vedtaket som et resultat av et ønske om å redusere terrenginngrepene og å bevare landbruksjorda. Hanasandveien har skiltet fartsgrense på 80 km/t på strekningen mellom Eltarvåg og Hanasand.

Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming beskriver standardkrav for utforming av offentlige gater og veger. Ifølge normen bør trafikkdelere mellom veg med fartsgrense høyere enn 60 km/t og gang- og sykkelveg være minst 3 meter for å ivareta sikkerheten for gående og syklende på gang- og sykkelvegen. Det gis ikke føringer for avbøtende tiltak ved avvik fra normen, men i andre vegprosjekter med knappe arealressurser har rekkverk blitt brukt som alternativt sikkerhetstiltak. Det er noen ulemper ved bruk av

rekkverk som skille mellom vegarealer for kjørende og for gående/syklende. Rekkverkløsningen er kostbar. Rekkverk utgjør også i seg selv ofte en skaderisiko for syklister. De mest alvorlige ulykkene oppstår når syklisten treffer skarpe kanter eller utstikkende partier. I tillegg skaper rekkverk en unødvendig visuell barriere og påvirker landskapsopplevelsen både fra vegen og fra omgivelsene rundt.

Vegen slik den ligger i dag, befinner seg i et slakt hellende terreng med partier med brattere stigning. Av arealene som vil bli berørt er omtrent $\frac{3}{4}$ av strekningen registrert som skog og åpen fastmark i arealbrukskartet. Resten er overveiende registrert som innmarksbeite.

Sett ut fra de stedlige forholdene langs Hanasandveien overveier ikke fordelene ved å redusere rabatten med en meter, ulempene ved å etablere rekkverk. Rådmannen vil derfor anbefale å beholde 3 m rabatt mellom gs-vei og kjørevei i den delen av planområdet hvor tillatt fartsgrense er 80 km/t.

Endringer i planen etter 1. gangs behandling og offentlig ettersyn

Det er gjort følgende endringer i planen etter at den var utlagt til offentlig ettersyn:

Plankart

- Avkjørsler med siktsoner er gjennomgått og justert i tråd med merknad fra Statens vegvesen. Det vises til sammendraget og rådmannens vurdering av vegvesenets kommentarer for nærmere detaljer.

Planbestemmelser

- § 3.8 Tillegg om at plassering av leskur er veiledende og at sykkelparkering kan tillates i tilknytning til holdeplassene
- § 5.1 Tillegg med krav til kvalitet ved tilbakeføring av rigg- og anleggsbeltet i forbindelse med avslutning av anleggsperioden.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Rådmannen vil anbefale at detaljregulering for gs-vei fra Eltarvåg til Østhusvik, med nevnte endringer i plankart og planbestemmelser vedtas.

Det foreliggende forslaget til reguleringsplan er et ledd i gjennomføringen av kommuneplanen for Rennesøy. Endringene som er gjort etter at planen var utlagt til offentlig ettersyn er tilpasninger til gjeldende plangrunnlag og ansees å være i tråd med innholdet i kommuneplanen. Rådmannen kan ikke se at det til nå i saksbehandlingen er avdekket forhold som skulle tilsi at planen ikke bør godkjennes.

For ytterligere detaljer om planen vises til plankart, bestemmelser og planbeskrivelse.