

PLANBESKRIVELSE

FOR DETALJREGULERING AV GANG- OG SYKKELVEG - KROSSMOVEIEN – SLETTEBØ



SAMMENDRAG

Plankontoret ved Eigersund kommune har utarbeidet et forslag til detaljregulering for gang- og sykkelveg langs Krossmoveien som et ledd for å få en sammenhengende gang- og sykkelveinett langs rv 42 fra Eigersund sentrum og nordover til Krossmoen. I dag er det bygd gang- og sykkelveg fra sentrum og nordover til krysset Krossmoveien og Museumsveien.

BAKGRUNN

Hensikten med planen er å få etablert gang- og sykkelveg fra krysset Museumsveien og Krossmoeveien som skal sikre ferdsel for gåing og sykling langs strekningen. Dette vil gi økt trygghet for de myke trafikantene og flere vil sykle og gå

Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold

Eigersund kommune er forslagsstiller og plankonsulent og statens vegvesen er eier av rv 42 mens gang- og sykkelveien vil bli liggende på flere private jordbrukseiendommer langs vegstrekningen.

Tidligere vedtak i saken

Det er ikke gjort tidligere vedtak i saken

Utbyggingsavtaler

Det foreligger ingen utbyggingsavtaler i forbindelse utarbeidelsen av planforslaget

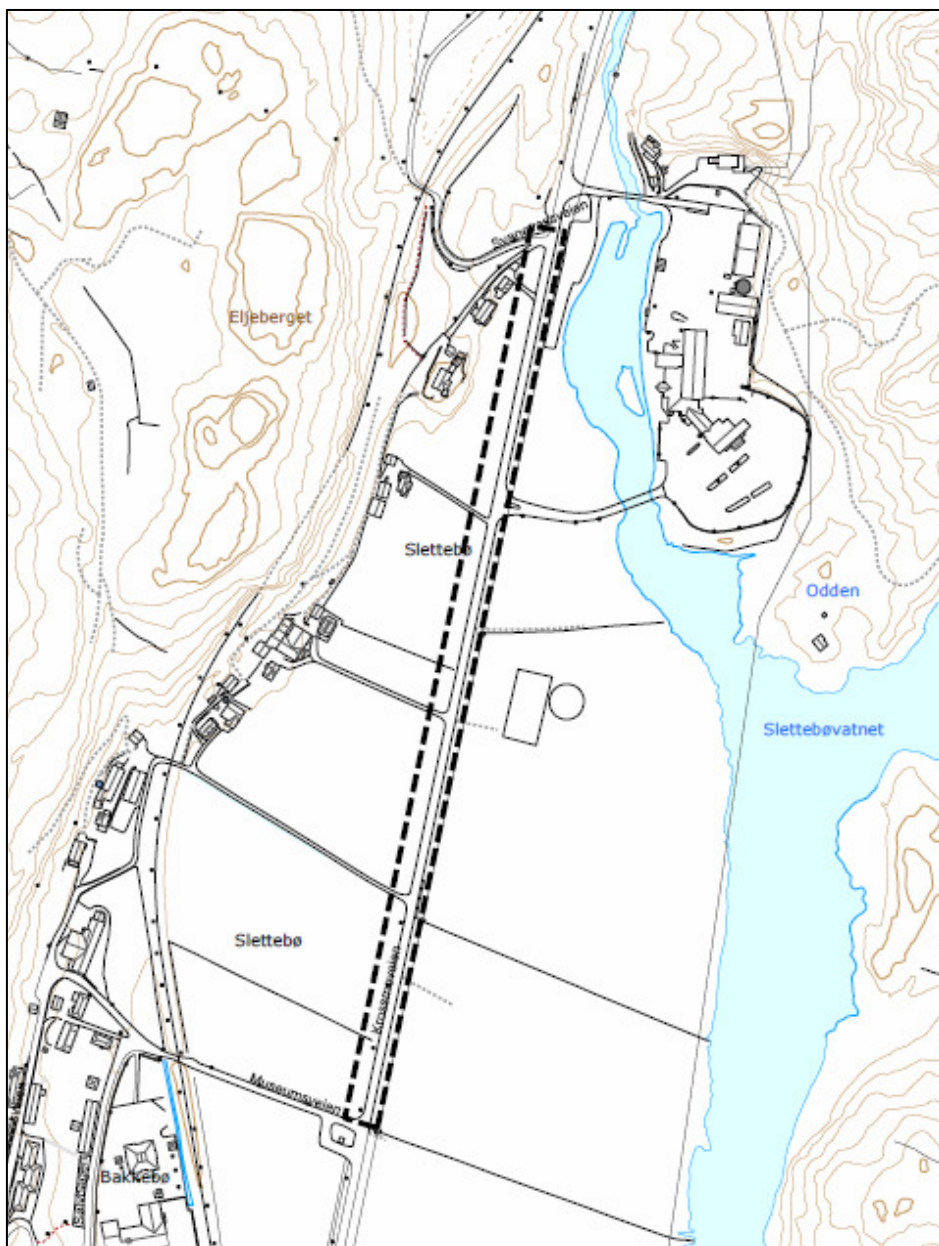
Krav om konsekvensutredning?

Planenforlaget utløser ikke krav om konsekvensutredning etter kapittel kap. VII-a i plan- og bygningsloven og forskrift om konsekvensutredning av 01.04.2005 da det i kommuneplanen er vist som fremtidig gang- og sykkelveg.

PLANPROSESSEN

Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, evt. planprogram

Planoppstart ble varslet med brev til berørte parter og offentlige myndigheter den 06.03.2013 og ved annonse i Dalane Tidende og Eigersund kommunes hjemmeside med frist for merknader satt til 12.04.2013. Merknadene er oppsummert og kommentert.



Innkomne merknader

En har mottatt flere merknader til planen og som medfører justeringer i arealbruk og lignende.

V.nr	Fra	Innhold/tema	J/N/E/O/D
Offentlige merknader			
1	Dalane Folkemuseum - brev datert 19.03.2013	Merknad	O
2	Rogaland fylkeskommune – brev datert 04.04.2013	Merknad	O
3	Statens vegvesen – brev datert 08.04.2013	Merknad	O, E
4	Felles brukerutvalg – brev datert 11.04.2013	Ingen merknad	O

4 INNSENDE MERKNADER

	Fra	Innhold/tema	Saksbehandlers vurdering
Offentlige uttaler			
1.	Dalane Folkemuseum	- Takker for igangsatt planarbeid for gang- og sykkelveg. Strekningen har stor trafikkbelastning og tydelig skille mellom ulike trafikkgrupper er et fornuftig grep. - Minner om at krysset Krossmoveien-Museumsveien er svært utsatt da det daglig oppstår farlige trafikksituasjoner. Oppfordrer Eigersund kommune at det tas hensyn til at nevnte veikryss forbedres med forbikjøringsfelt under planarbeidet.	O <u>Kommunens kommentar:</u> Merknaden tas til orientering E - Kommunen har forståelse for den trafikkfarlige situasjonen ved nevnte vegkryss. Videre er dette fanget opp i og innarbeidet i gjeldende reguleringsplan for Slettebø som rekkefølgekrav i trå med statens vegvesens ønske da planen her ble utarbeidet. Her er det stilt rekkefølgekrav til forbedring av vegkrysset før området kan ytterligere bebygges.
2.	Rogaland fylkeskommune	- Kan ikke se at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk freda kulturminner. Anser potensiale for kulturminner er lavt i området siden det er flomutsatt. På dette grunnlag har kulturseksjonen ingen merknader til tiltaket i nåværende fase av planprosessen. - Vil understreke at selv om det pr. i dag ikke kjennes automatisk freda kulturminner i området som omfattes av tiltaket, må eventuelle funn ved gjennomføringen av planen	O <u>Kommunens kommentar:</u> Merknaden tas til orientering. E - Det er innarbeidet i bestemmelsene til planforslaget punkt som sikrer hensyn til automatisk freda kulturminner.

		straks varsles Rogaland fylkeskommune, og alt arbeid stanses inntil vedkommende myndighet har vurdert funnet, jfr. Lov om kulturminner § 8, 2. ledd.		
3.	Statens vegvesen	- Viser til Dalane Energi IKS innvilget konsesjonssøknad fra NVE om etablering av trafokiosk nord for Svanevassveien med tilhørende jordkabeltrase sørfra langs vestsiden av Krossmoveien. - Har følgende merkander til planarbeidet: 1. Rabatt mellom rv 42 og ny gang og sykkelveg skal være min. 3 meter 2. Bredde på gang- og sykkelveg skal være 3,5 meter. 3. G/s-vegen må ha tilfredsstillende belysning jf Statens vegvesens håndbok 264 "Teknisk planlegging av veg- og gatebelysning"	O <u>Kommunens kommentar:</u> Merknaden tas til orintering E - Det er satt av areal til utforming av gang- og sykkelveg i trå med statens vegvesen sitt krav.	
4.	Lyse Elnett AS	Bemerket at det er restriksjoner for alt arbeid som skal utføres ved eller under deres 50 kV linje. Det må tas kontakt med Lyse sin gravemelding i god tid før arbeid kan startes. Sikkerhetsinformasjon vil fremkomme her. Sikringsområde som gjelder for eksisterende 50 kV luftlinje på østsiden av Krossmoveien må vises på plankartet. Nevnte kommentar må tas inn i reguleringsbestemmelsene under punkt "Teknisk infrastruktur"	O <u>Kommunens kommentar:</u> - Merknaden tas til orientering E - Det er innarbeidet en faresone for høyspenningsanlegg med utgangspunkt på 18 meter i total bredde. D	

PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

Overordnede planer

- Nasjonale planer
Nasjonal transportplan 2014-2023.
Nasjonal sykkelstrategi
- Sats på sykkel! er et grunnlagsdokument for Nasjonal transportplan 2014-2023.

Hovedmål

 Sykkeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023

Delmål

 Fremme sykkel som transportform

- 🚲 Sykkeltrafikken i byer og tettsteder er minst doblet
- 🚲 Bedre framkommelighet og trafiksikkerhet for syklist
- 🚲 80 prosent av barn og unge går eller sykler til skolen

Nasjonal gåstrategi

Strategien har to hovedmål:

🚶 Det skal være attraktivt å gå for alle.

Målet innebærer at alle grupper i befolkningen skal oppleve at det er attraktivt å gå og at det er lagt til rette for at de kan gå mer i hverdagen.

🚶 Flere skal gå mer

Målet innebærer at flere av befolkningens totale reiser skal gjøres til fots og at alle befolkningsgrupper skal gå mer i hverdagen.

Utforming av fysiske omgivelser er definert som ett av innsatsområdene:

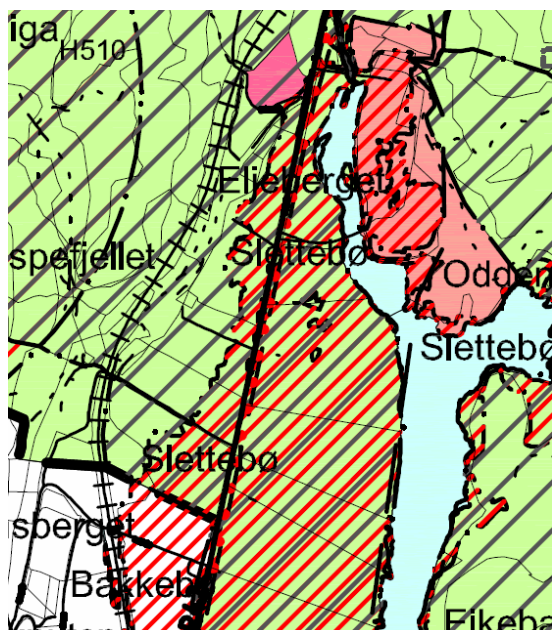
- Utvikle by- og tettstedstrukturene til å bli mer tilrettelagt for gåing.
- Utvikle attraktive omgivelser med utgangspunkt i gåendes forutsetninger og behov.
- Utvikle sammenhengende og finmasket gangnett med vekt på framkommelighet sikkerhet, attraktivitet og universell utforming

- Fylkeskommunale planer

- Fylkesplan for Rogaland 2006-2009 – Vedtatt i Rogaland fylkesting 1.11.2005
- Regionalplan for energi og klima i Rogaland - vedtatt i Rogaland fylkesting 16.2.2010.
- Fylkesdelplan for areal og transport i Dalane 2005-2015 - Vedtatt i Rogaland fylkesting 7.12.2004.
- Fylkesdelplan for friluftsliv, idrett, naturvern og kulturvern - Vedtatt i Rogaland fylkesting 8.6.2004.
- Fylkesdelplan for universell utforming - vedtatt i Rogaland fylkesting 6.3.2007.

- Kommuneplanens arealdel

Gjeldende kommuneplan for Egersund sentrumsdel, vedtatt i 20.06.2010 viser arealet avsatt til landbruk, natur, og friluftsområde samt reinsdyrdrift, og fremtidig gang- og sykkelveg, hensynssone for landbruk og faresone for flomfare.



Gjeldende reguleringsplaner

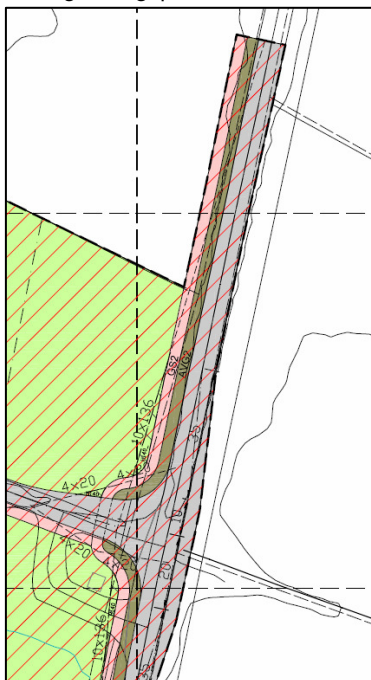
Planområdet er i dag ikke regulert.

Tilgrensende planer

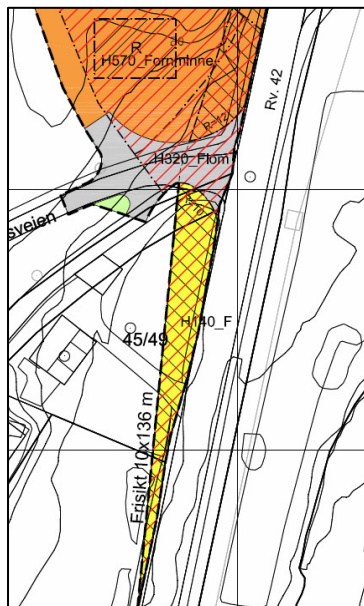
Reguleringsplan for Slettebø, Bakkebøområdet-vedtatt i kommunestyret 03.10.2011, sak 051/11.

Detaljregulering for transformatorstasjon – Slettebø - vedtatt i kommunestyret 03.10.2011, sak 055/11.

Utsnitt av reguleringsplan for Slettebø, Bakkebøområdet



Utsnitt av detaljregulering for transformatorstasjon – Slettebø



BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

Beliggenhet

- Beliggenhet

Planområdet ligger ved riksveg 42 som er hovedfartsåren fra Krossmoen til Egersund sentrum. Dette er en trafikkert strekning med mye biltrafikk og det ferdes syklister langs strekket.

- Avgrensning og størrelse på planområdet

Planområdet omfatter i alt 28 dekar. Planområdet er begrenset til arealet fra østre vegkant av rv.42 til ytterkant skulder av g/s-veg. Nødvendig skråningsareal og areal i forbindelse med avkjørsler, frisiktsoner, kryss er tatt med.



Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Mesteparten av dette arealet er eid av Statens vegvesen – resten er private jordbrukseiendommer.

Stedets karakter

- Struktur og estetikk

Området er åpent og flatt med parseller av dyrket mark liggende langs riksvegen.

- Eksisterende bebyggelse

Omkringliggende bebyggelse består av gårdsbruk med boliger og driftsbygninger liggende spredt langs vegstrekket.

Landskap

- Topografi og landskap

Krossmvegen ligger langs en bred dal som strekker seg sør til nord. Strekningen her fortøner seg dermed ganske flatt med dyrket mark på begge sider av kjørebane.

- Solforhold

Det er gode solforhold innenfor planområdet.

- Lokalklima

Vegstrekingen kan i perioder utsatt for vind og mye nedbør.

- Estetisk og kulturell verdi

Det er ikke registrert spesielle landskapsverdier som har estetisk eller kulturell betydning.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke kjennskap automatisk freda kulturminne innenfor planområdet.

Naturverdier

Det er ikke kjennskap til spesielle naturverdier innefor planområdet.

Rekreasjonsverdi/ rekreasjonsbruk, uteområder

Strekingen blir ofte brukt av syklende som må bruke selve vegbanen.

Landbruk

Store deler av planområdet er i dag vegareal og areal i Statens vegvesens eie. Innregulering av gang-og sykkelveg medfører inngrep av om lag 5,4 daa dyrka mark av høy kvalitet.

Trafikkforhold

- Vegsystem

Rv 42 er hovedfartsåren til Egersund sentrum fra E 39 og Krossmoen mot norsøst og mye av tungtrafikken foregår på dette strekket. Det ligger samtidig 3 avkjørsler fra riksveien til de eksisterende gårdsanleggene.

- Trafikkmengde

Årsdøgntrafikk (ÅDT) for rv.42 er på aktuell strekning beregnet til ÅDT <4000 (tall fra Statens vegvesen).

- Ulykkessituasjon

Det har forekommet en del trafikkulykker på vegstrekken som følge av høy hastighet eller uoppmerksom ved avkjøring til sekundære veger.

- Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er per i dag ikke opparbeidet gang- og sykkelveg og er dermed ikke sikret for myke trafikanter fra krysset mellom Bakkebø/Slettebøområdet og rv 42 (Krossmoveien/Museumsveien).

Barns interesser

Det er ikke kjennskap til at området har særlig interesse for barn og unge i dag, eller blir brukt til lek og rekreasjon.

Universell tilgjengelighet

Det er ikke lagt tilrette for universell tilgjengelighet innenfor planområdet.

Teknisk infrastruktur

- Vann og avløp

Det ligger kommunalt vann- og avløpsledninger i grøft langs vegstrekingen.

- Trafo

Det er registrert trafo lenger mot sør som skal flyttes nord for planområdet.

- Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m

Grunnforhold

- Stabilitetsforhold

Det er ikke registrert ustabile masser innenfor planområdet

- Ledninger

- Evt. rasfare

Det er ikke registrert rasfare innenfor planområdet.

Støyforhold

Det antas at det forekommer en del trafikkstøy langs vegstrekningen, men det er ikke gjort noen målinger.

Luftforurensing

Det er ikke foretatt målinger av luftforurensing i området, men det antas at dette ikke er noe problem.

Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

- Risikomatrise, alle relevante forhold skal vurderes

TEMATISK VURDERING AV ROS OG KONSEKVENSER

Det er foretatt en tematisk vurdering knyttet til sannsynlighet for en hendelse og konsekvens av denne og/eller planen. Dette vil bedre synliggjøre fare/risiko og alvorlighet knyttet til en rekke tema. Denne gjennomgangen er basert på ulike temakart, gjennomgang av tiltakshaver, lokalkunnskap, innspill i forbindelse med varsel om oppstart m.m.

Vurderinger av grad av sannsynlighet og mulige konsekvenser er angitt i tallverdier:

Grønn: Risiko er lav og akseptabel uten ytterligere tiltak utifra kjente kilder (åpenbare tiltak bør vurderes)

Gul: Risiko er moderat og akseptabel, men det bør vurderes nye risikoreduserende tiltak i forbindelse med detaljplanlegging

Rød: Risiko er høy, det må iverksettes risikoreduserende tiltak ev. konflikten er så høy at det ikke kan legges inn.

Mulige uønskede hendelser er ut fra en generell/teoretisk vurdering sortert i hendelser som kan påvirke planområdet og omgivelsene, og hendelser som direkte kan påvirke omgivelsene (hhv konsekvenser for og konsekvenser av planen). Vurdering av sannsynlighet for uønsket hendelse er delt i:

Svært sannsynlig (4) – kan skje regelmessig; forholdet er kontinuerlig tilstede

Sannsynlig (3) – kan skje av og til; periodisk hendelse (år)

Mindre sannsynlig (2) – kan skje (ikke usannsynlig; ca. hvert tiende år)

Lite sannsynlig (1) – det er en teoretisk sjanse for hendelsen; skjer sjeldnere enn hvert 100. år

Verdisetting av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell nedenfor.

Konsekvens: Sannsynlighet:	1 Ubetydelig:	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				

3. Sannsynlig				
2. Lite sannsynlig				
1. Usannsynlig				

Hendelser i røde felt: Tiltak nødvendig eller gjør konfliktnivået for høyt til at det kan legges inn i kommuneplanen.

Hendelser i gule felt: Tiltak vurderes ut fra kostnad i fht nytte ev. ytterligere utredninger er påkrevd.

Hendelser i grønne felt: Rimelige tiltak gjennomføres ev. konfliktnivået vurderes som akseptabelt eller det ikke er konflikt i særlig grad.

En har foretatt vurdering i tilknytning til det enkelte tema om det skal legges inn rekkefølgekrav eller at arealet justeres slik at risikoen fjernes, ev. vurderer en at det er for konfliktfyllt og det blir ikke lagt inn i kommuneplanen. Tiltak som reduseres sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene ev. at det ikke legges inn.

Tabell etter utbygging

Hendelse/ situasjon	Aktuelt?	Sannsynlig	Konsekvens	Risiko	Kommentar/ Tiltak
Grunnforhold og risiko for ras	Nei	Usannsynlig 1	Ubetydelig 1		
Flomfare	Ja	Sannsynlig 1	Ubetydelig 1		
Vind	Ja	Sannsynlig 3	Ubetydelig 1		
Støy	Ja	Svært sannsynlig 4	Mindre alvorlig 2		
Luftforurensing	Ja	Lite sannsynlig 2	Alvorlig 3		
Forurensing i grunn	Nei	Usannsynlig 1	Alvorlig 3		
Brann	Ja	Lite sannsynlig 2	Svært alvorlig 4		
Trafikkulykke	Ja	Sannsynlig 3	Svært alvorlig 4		

BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

Planlagt arealbruk

I reguleringsplanen er vegen regulert fra dagens vegkant fra østre del av rv42 med 7,5 meter til vegformål. Mellom riksveg og g/s-veg er det avsatt 3,0 en meters sone etter krav til adskillelse mellom kjøreveg og g/s-veg. Selve g/s-vegen er regulert med en bredde på 3,5 meter etter vegnormal 017. Denne kan i følge reguleringsbestemmelsene opparbeides med en asfaltert bredde på 3 meter, men skulderbredde på minimum 0,25 meter kommer i tillegg. Premissene for bredden på kjøreveg og g/s-veg er lagt i vegnormal 017 og Statens vegvesens krav. På vegstrekningen er det i dag skiltet fart 70 km/t. En har vurdert at sikringssonen på 3 meter mellom veg og g/s-veg ikke bør reduseres.

Vegnormalens krav er utformet for blant annet å unngå/ redusere ulemper knyttet til sølesprut, støy, avgasser, vindsug og lufttrykk fra større kjøretøy, og vindkast generelt. G/s-vegen skal i tillegg kunne oppfattes som trygg i hastigheter opp til 30 km/t. Det er i dag avkjørsel direkte fra rv 42 til enkelte gårdsanlegg langs vegstrekket som skal opprettholdes etter at gang- og sykkelvegen er etablert. Disse avkjørslene er merket med symbol på plankartet og bestemmelsene tillater krysning av kjøretøy der symbolene/avkjørslene er vist.

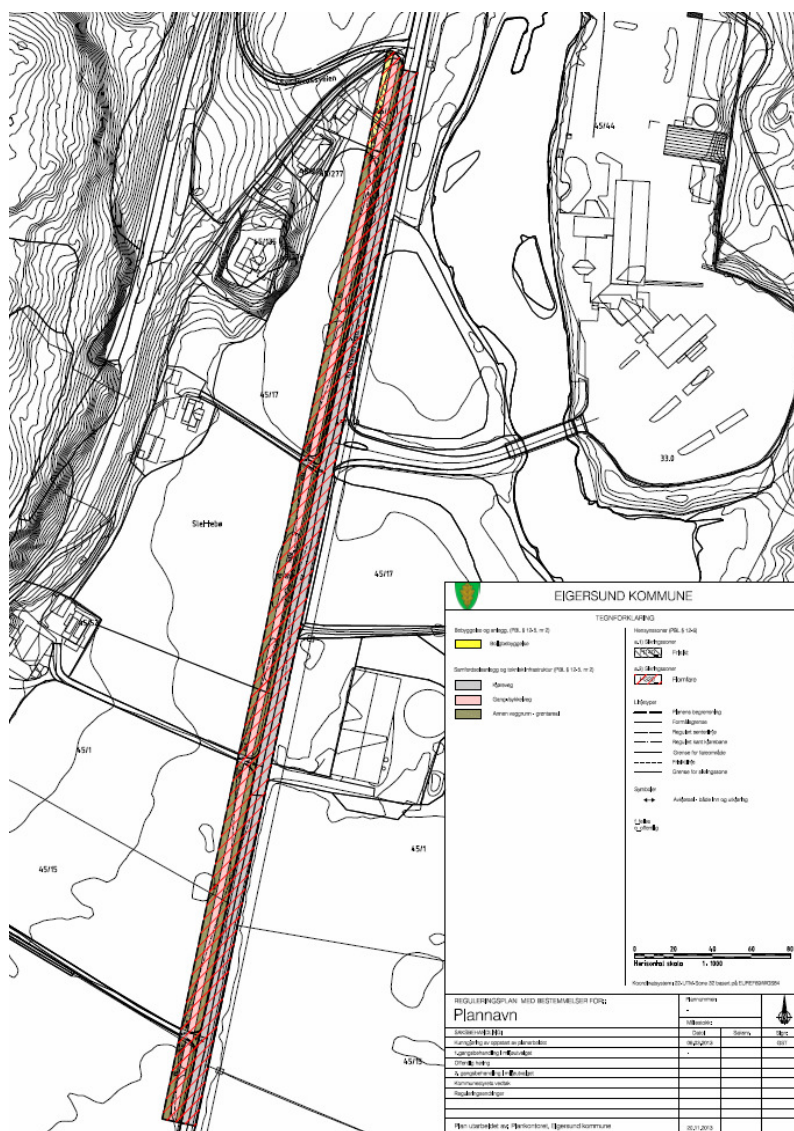
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5, 2. ledd nr 2)

- Kjørveg
- Gang- og sykkelveg
- Annen veggrunn-teknisk anlegg

Hensynssoner (PBL § 12-6)

- Frisikt

Hensynssoner (PBL § 12-6)



Tilknytning til infrastruktur

Trafikkløsning

Det legges ikke opp til endring vedrørende trafikkmønsteret for biltrafikk langs Rv 42. Derimot vil g/s-vegen medføre at myke trafikanter som fotgjengere og syklister fysisk blir fraskilt biltrafikken og øke trafikksikkerheten.

Kjøreatkomst

Adkomstveg til de tre gårdsbrukene blir i prinsippet ikke endret. Hver avkjørsel vil bli regulert med tillatt avkjørsel over gang- og sykkelveg og det er lagt inn frisktssoner i henhold til vegnormalen.

Utforming av veger

Planen regulerer i prinsippet areal fra østre vegkant og ut til teoretisk fyllingsutslag for g/s-vegen (7,5m + 3,0m + 3,5m + 0,5m + landbruksareal/ skråningsutslag). Areal som fremdeles skal tilligge de respektive landbrukseiendommene er ikke regulert.

Følgende standardkrav stilles:

- Anlegget skal planlegges som en hovedrute med krav til framføringshastighet på 25 – 30 km/t
- Gang- og sykkelvegen skal bygges med 3,5 m bredde derav 0,5 meter til skuldre.



- Anlegget skal tilpasses eksisterende anlegg i begge ender
- Det skal tilstrebes 3 x 20 m sikt i kryss og avkjørsler til gang- og sykkelveg.
- Gang og sykkelvegen skal ha lys
- Det bør vurderes å plante en trerekke langs deler av gang- og sykkelvegen, på siden mot jordet.
- Stigningsforhold på g/s-vegen vil bli lagt etter norm for universell utforming og ikke overstige 1:20 da området er tilnærmet flatt.

Tilgjengelighet for gående og syklende

Planforslaget vil medføre økt tilgjengelighet for gående og syklende da de får klart definert areal som kun skal brukes av denne gruppen foruten de plassene det er tillatt for kryssing av kjøretøy til eksisterende avkjørsler for tiliggende gårdsbruk.

Vann- og avløpsanlegg, håndtering av overvann, strøm

Koordinering med eventuelle VA-anlegg, overvann og strøm vil kunne vurderes gjennom arbeidet med tekniske planer for strekningen.

VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Overordnede planer

Planforslaget vil være i trå med kommuneplanen for Egersund da det her er lagt inn fremtidig gang- og sykkelvegtrase.

Landbruk

Utbyggingen av g/s-vegen medfører nedbygging av ca 5,4 daa dyrket landbruksareal over en strekning på 564 meter. Overskuddsjord fra anleggsarbeid kan brukes til jordforbedring eller nydyrking i samråd med grunneierne i området.

Overvann/ flom

Ved kryssing av vassdrag må det sikres nødvendig lysåpning for bekk/ elv. Dimensjonering tas stilling til i forbindelse med byggeplaner.

Gang- og sykkelvei må bygges på slik måte atflomutsatt

Kultur- og naturlandskap

En kan ikke se at det er særlige negative konsekvenser for landskap, bortsett fra at utvidingen medfører nedbygging av landbruksjord med høy kvalitet.

Trafikksikkerhet

Planen legger til rette for økt trafikksikkerhet i området generelt, spesielt fordi myke trafikanter blir fysisk delt fra bilkjørende.

Barn- og unge sine interesser

Utbyggingen vil være positiv for barn og unge sine interesser da nærområdet blir mer tilgjengelig/ trafikksikkert.

Universell utforming

Krav om universell utforming er tatt inn i reguleringsbestemmelsene generelt. Tekniske planer skal utformes med tanke på universell utforming, og temaet må videre følges opp i selve byggeprosessen.