

Planbeskrivelse

Åsatua AS

Forslag til endring av vedtatt detaljreguleringsplan for
Åsatua, boligområde B14(gnr. 60/bnr. 45 m.fl.),
Eigersund kommune.



Datert: 13.03.2018



Innhold

1	Bakgrunn for planarbeidet	6
2	Planprosessen, medvirkning.....	7
3	Planstatus og rammebetingelser.....	8
3.1	Overordnede føringer og gjeldende planstatus	8
3.2	Gjeldende reguleringsplan	9
4	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	11
4.1	Beliggenhet og avgrensning av planområdet.....	11
4.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	11
4.3	Stedets karakter	11
4.4	Landskap, grønnsstruktur, rekreasjonsområder og uteområder	12
4.5	Kulturminner og kulturmiljø	12
4.6	Trafikkforhold	13
4.7	Barn og unges interesser	13
4.8	Teknisk infrastruktur	14
4.9	Universell utforming.....	14
4.10	Grunnforhold.....	14
4.11	Miljøfaglig forhold	15
5	Beskrivelse av planforslaget	16
5.1	Hovedtrekk i forslag til endring av gjeldende plan.....	16
5.2	Endringer i forslag til ny reguleringsplan.....	18
5.3	Planlagt arealbruk	20
5.3.1	Planlagt arealbruk i gjeldende reguleringsplan.....	20
5.3.2	Planlagt arealbruk i forslag til endring av reguleringsplan	20
5.4	Bebyggelsens plassering og utforming	21
5.5	Parkering	21
5.6	Trafikkløsninger.....	21
5.7	Uteoppholdsareal, lekeplasser, friområder og parker.....	22
5.8	Kulturminner og kulturmiljø	22
5.9	Sosial og teknisk infrastruktur. Planlagte offentlige anlegg.	23
5.10	Universell utforming	23
5.11	Rekkefølgekrav.....	24
6	Risiko og sårbarhet, ROS-analyse	24
6.1	Metode	24

6.2 Analyse	24
6.3 Vurdering av risikoreduserende tiltak/avbøtende tiltak.....	25
6.3.1 Hendelser med risiko.....	25
6.3.2 Hendelser med middels risiko	25
6.3.3 Hendelser med høy risiko	26
7 Forslagstillers vurdering	27
8 Merknader til varsel om oppstart og offentlig ettersyn.....	28
8.1 Innkomne merknader ifm varsel om endring av detaljreguleringsplan.....	28
9 Vedlegg.....	29

SAMMENDRAG

Gjeldende plan ble vedtatt i kommunestyret 14.03.2016. I etterkant av vedtatt plan har det vært nødvendig å vurdere helheten i planen hva angår arealformål.

Hensikten med planen er å legge til rette for et moderne boligfelt med boliger nært tilknyttet Hellvik stasjon. Det tas sikte på å etablere frittliggende småhusbebyggelse med tilhørende anlegg, samt lekeplass og kryssforbedring ved vegen Åsatua/Stasjonsveien. For krysset Stasjonsveien/Jærveien vil gjeldende kryssløsning bli videreført.

Forslag til endring av gjeldende plan hjemler oppføring av maksimalt 79 nye boenheter. For feltene nærmest jernbanen tillates en høyere utnyttelse enn i resten av planområdet. To av utbyggingsfeltene, f_B2 og f_B5, har uteoppholdsareal innenfor rød støysone. Dette kan ikke medregnes som et tilfredsstillende uteareal. Kryss ved Stasjonsveien og vegen Åsatua blir som i gjeldende plan. Eksisterende veger videreføres utover dette. Det er gjort noen justeringer/tilpasninger for å få tilgang til utbyggingsområdene hva angår nye atkomstveger. Sør for vegen Åsatua, der broparten av ny bebyggelse vil komme, vil det bli etablert en offentlig kvartalslekeplass som inkluderer en sandlekeplass. Det tas også sikte på å etablere en turveg som fungerer som en snarveg til Hellvik stasjon.

Planbestemmelsene angir at det tillates frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse. For enkelte felt, nærmest jernbanen, er utnyttelse satt til %-BYA = 40 %. For resterende utbyggingsfelt, foreslås %-BYA = 35 %. Eksisterende boligeiendommer angis med %-BYA = 25 %. Ny bebyggelse skal ha flatt tak, pulttak eller saltak med vinkel mellom 0 – 45 grader. Maks tillatte gesimshøyde = 7,5 meter, mens maks. tillatte mønehøyde = 9,0 meter. Mindre takoppbygg, takopplett, arker o.l. kan tillates. Takopplett tillates i maks. 40 % av takflatens lengde, og maks. gesimshøyde gjelder ikke for takopplett. Høyder måles ut i fra gjennomsnittlig planert terreng, og må angis på fremtidig situasjonsplan.

Fremtidig situasjonsplan skal utarbeides ved søknad om tiltak innenfor hvert delfelt. Denne skal vise tomtegrenser, bygningers plassering og høyder, fasadetegninger, høyder på planert terreng, utforming av murer, beplantning, avkjørsel og parkering og snitt i forhold til nabotomt/nabobebyggelse og tilstøtende veg. Situasjonsplanen skal vises for hele delfeltet.

Det er i planbestemmelsene stilt krav om at før det gis rammetillatelse skal det foreligge godkjente tekniske planer. Dette ivaretar veg-, vann- og avløpsløsningene som området skal tilknyttes. Når det gjelder midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for bolig skal samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur være opparbeidet i tråd med godkjent teknisk plan. Når det gjelder midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for bolig innenfor felt f_B3 – f_B10 og f_B20, skal tilhørende offentlig felles lekeplass være ferdig opparbeidet. Tilsvarende gjelder for ny bebyggelse innenfor felt f_B1 – f_B2, f_B19 og f_B21, der tilhørende felles lekeplass skal være ferdig opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest.

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til jernbane. Det ble derfor på oppstartsmøtet bedt om å foreta støyberegning. Det er utført beregninger av støynivå fra jernbane og vei på Åsatua i Egersund. Beregningene viser at området ligger i gul og rød støysone etter retningslinjen T-1442. Rød støysone er en sone som ikke egner seg til støyfølsomt bruksformål. Det kan ikke anbefales oppføring av nye boliger i rød sone, men det bør vurderes endret formål (kontor eller næring) for bygninger i rød støysone. Gul sone er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. For å oppnå tilfredsstillende lydforhold kan uteoppholdsarealet plasseres på sørvestsiden av boligene, og/eller skjermes. Soverom må plasseres på fasaden som vender bort fra jernbanen. Detaljerte vurderinger av skjerming og fasadetiltak kan gjøres i en senere fase. Av hensyn til dette, har vi foreslått følgende planbestemmelse: *Nye boliger skal tilfredsstillende kravene til grenseverdier*

for støy i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442. Dette gjelder både utemiljø og innemiljø.

Men det anbefales at forslag til endring av detaljreguleringsplan for Åsatua, boligområde B14, som viser gang- og sykkelveg fra utbyggingsområdet og frem til Hellvik bedehus, vedtas.

1 Bakgrunn for planarbeidet

Gjeldende plan ble vedtatt 14.03.2016. Komplette forslag til plan ble utarbeidet av Multiconsult AS på vegne av forslagsstiller Byggefirma Seglem & Åse AS.

I etterkant av vedtatt plan har det vært nødvendig å se på en justering av denne. Foreliggende forslag til endring av plan er innsendt av Vial AS på vegne av forslagstiller Åsatua AS. Endringen av planforslaget er utført i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-3.

Hensikten med planen er å legge til rette for et moderne boligfelt med boliger nært tilknyttet Hellvik stasjon. Det tas sikte på å etablere frittliggende småhusbebyggelse med tilhørende anlegg, samt lekeplass og kryssforbedring ved vegen Åsatua/Stasjonsveien. For krysset Stasjonsveien/Jærveien vil gjeldende kryssløsning bli videreført.

Planområdet omfatter følgende eiendommer:

- Gnr. 60
- Bnr. 8,45,54,82,92,93,99,114,133,138,139,151,152,162,164,298,306,453,480,611,630,716 og 740.

Endringene er i hovedsak knyttet til en optimalisering av boligfeltet. I hovedsak dreier det seg om et mer funksjonelt vegsystem. Noen endringer av byggegrenser mot veg. Disse endringene har medført at det er foretatt mindre justeringer for å tilpasse dette på en bedre måte.

Utbyggingsavtale

Med bakgrunn i forslaget, vil det være aktuelt å inngå en utbyggingsavtale med Eigersund kommune. Det gjelder spesielt kostnader i forbindelse med opparbeidelse av tekniske anlegg.

Konsekvensutredning

I forbindelse med oppstart av forslag til endring av gjeldende plan er det avholdt et oppstartsmøte med Eigersund kommune. Dette møtet ble avholdt 15.12.2017. I dette møtet ble det avklart at endringene ikke medfører krav om konsekvensutredning. Det faller ikke inn under krav til forskriften.

2 Planprosessen, medvirkning

Kunngjøring og varsling

Oppstart av planarbeid i forbindelse med endring av vedtatt detaljreguleringsplan ble kunngjort i Dalane Tidende 22.12.2017, og på internett, www.eigersund.kommune.no. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 21.12.2017.

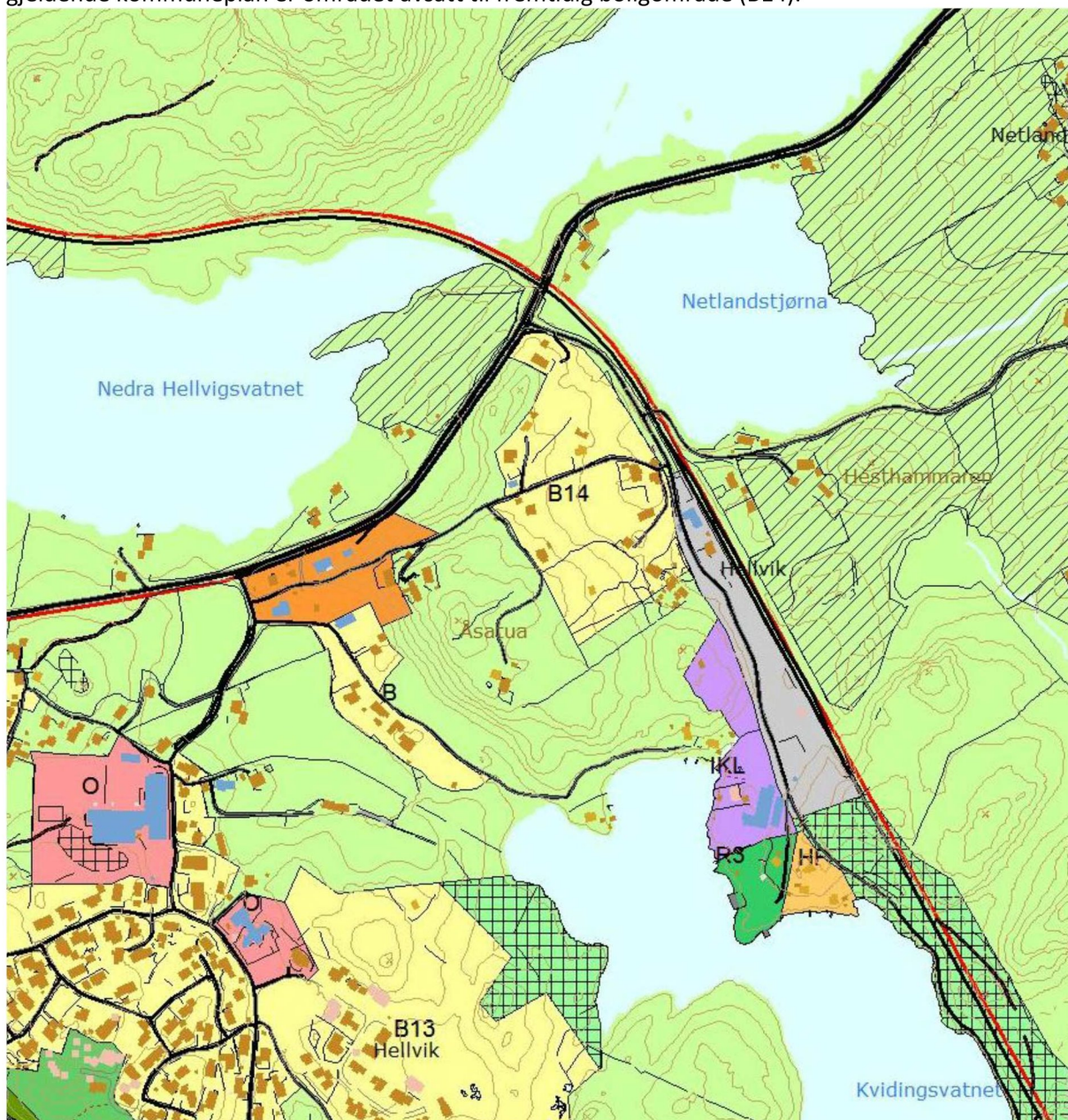
Medvirkning

Oppstartsmøte med Eigersund kommune ble avholdt 15.12.2017, og det ble varslet oppstart av endring av detaljreguleringsplan, jf ovenfor. I forbindelse med varsling av oppstart av planarbeid har det kommet fem brev/e-poster med merknader og innspill til planarbeidet. Merknadene følger som eget vedlegg. I planbeskrivelsen, eget kapittel, gis det et utdrag fra de ulike merknadene, samt forslagsstillers kommentar.

3 Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Eigersund kommune vedtok 6.6.2011 ny kommuneplan 2011-2022 med tilhørende dokumenter. Planen viser sammenhengen mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk for kommunen. I gjeldende kommuneplan er området avsatt til fremtidig boligområde (B14).

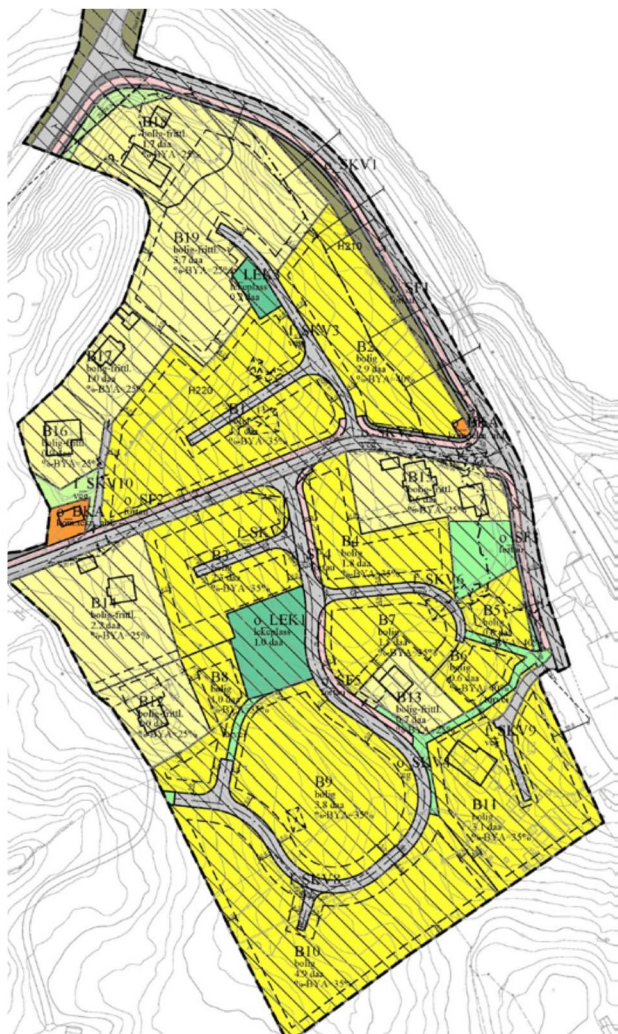


Figur 1. Utsnitt av kommuneplanens arealdel.

Gjeldende kommuneplan innehar planbestemmelser med retningslinjer, og disse angir krav til utarbeidelse av reguleringsplaner, generelle krav til fremtidig boligbebyggelse o.l.

3.2 Gjeldende reguleringsplan

Eigersund kommune vedtok 14.03.2016 gjeldende reguleringsplan. Nedenfor er vist et utsnitt av planen.



Figur 2. Gjeldende reguleringsplan.

Det er vist 19 felter, der 12 av feltene tillater utbygging/fortetting. De resterende 7 feltene viderefører eksisterende bebyggelse. To nye lekeplasser er plassert sentralt i området. Det etableres nytt vegsystem, men hovedvegen, Åsatua, videreføres med forbedret kryssløsning. Atkomst til tomtene er via nye atkomstveger med tilhørende siktlinjer. Med bakgrunn i nærheten til jernbanen er det utført støyanalyse. Området nærmest havner innenfor rød støysone, mens resterende del havner i gul støysone.

Tabell som viser areal fordelt på de ulike formål:

Formål	Areal(m2)
Bebyggelse og anlegg - Boligbebyggelse frittliggende/konsentrert småhusbeb.(f_B1-f_B11)	26400
Bebyggelse og anlegg - Frittliggende småhusbebyggelse (f_B12-f_B19)	12462
Bebyggelse og anlegg – Øvrig kommunalteknisk anlegg	244
Bebyggelse og anlegg – Lekeplass	1200
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Kjøreveg	6556
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Fortau	1529
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Gang- og sykkelveg	777
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Annen veggrunn-teknisk anlegg	1651
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur-Annen veggrunn-grøntareal	1266
Grønnstruktur-Grønnstruktur generelt	640
Grønnstruktur-Turveg	502
LNF-områder-Landbruksformål	465
Hensynssone-Sikringssone friskt	414
Hensynssone-Rød støysone(H210)	7302
Hensynssone-Gul støysone(H220)	43872

4 Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

4.1 Beliggenhet og avgrensning av planområdet

Planområdet ligger ved Hellvik og grenser inntil Hellvik stasjon. Området ligger nordvest for Egersund sentrum, og ligger cirka 12 km unna. Med tog tar det cirka 5 minutter å kjøre. Mot nordvest grenser området til Jærveien, fylkesvei 44, mot nordøst og øst grenser det til Stasjonsveien, fylkesvei 66, og jernbanetraséen og Hellvik stasjon. Mot sør og sørvest grenser området til eksisterende naturområde. Lengre sør ligger også Kvidningsvatnet. Planområdet har nærhet til skole, barnehage, jernbane og bussholdeplass. Det legges ikke opp til endringer i eksisterende vegnett i området, unntatt kryssløsningen fra Stasjonsveien og til utbyggingsområdet. Dette ivaretas i planforslaget. Det samme gjelder fortau langs Stasjonsveien.

Størrelsen på arealet innenfor planens avgrensning er cirka 55,8 dekar.

4.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet er en del av gjeldende kommuneplan der området er i det store og hele avsatt til fremtidig boligbebyggelse.



Figur 3. Utsnitt av flybilder(ortofoto) hentet fra Eigersund kommunes kartløsning.

4.3 Stedets karakter

Innenfor planområdet er det i dag bestående ti eneboliger. For åtte av eiendommene vil tomtene og utnyttelsen forbli uendret. Det er i dag et område med landsbruksarealer omkring og store tomter,

men med potensiale for fortetting innenfor flere eiendommer. Bebyggelsen består i hovedsak av mellomstore boliger med garasje, boder o.l., samt gårdsbygninger. Hovedbebyggelsen er oppført i en eller to etasjer, med saltak eller valmtak. Boligene er i all hovedsak trehusbebyggelse. Utearealene er pent opparbeidet, og beliggenheten har gå- og sykkelavstand til Hellvik stasjon.

4.4 Landskap, grønnsstruktur, rekreasjonsområder og uteområder

Landskapet er et typisk landbruksområde med bebyggelse tilpasset terrenget. I henhold til tabeller fra

www.gardskart.skogoglandskap.no består enkelte eiendommer av følgende markslagsklasser:

Gnr/bnr	Fulldyrka jord	Overflate-Dyrka jord	Innmarks-beite	Produktiv skog	Annet markslag	Bebygd Samf. mm	Ikke Klassifisert
60/45	3,4	0	0	1,1	2,8	0	0
60/151	0	0	7,5	0,1	1,7	1,8	0
Del av 60/99	5,8	0	0	1,7	1	1,4	0

Når det gjelder atkomst, utvides dagens vegsystem, vegen Åsatua og dens kryssløsning med Stasjonsveien. I tillegg vil det etableres nye veger slik at det tilrettelegges for atkomst til fremtidige boliger. Langs disse vegene vil det bli enkeltavkjørsler til enkelte boligtomter.

For utbyggingsområdet bør det avsettes sandlekeplasser i nærheten av boligene. Med tanke på planlagt antall boliger, bør det etableres flere lekeplasser. I tillegg ligger Hellvik skole i gåavstand fra utbyggingsområdet, slik at dens lekearealer vil kunne benyttes for større barn.

4.5 Kulturminner og kulturmiljø

Utsnitt fra miljostatus.no nedenfor viser at planområdet innehar ett registrert kulturminne. Som kartet viser er en av bygningene innenfor planområdet oppført før 1900, SEFRAK-registrert. I henhold til data fra Riksantikvaren er boligen tidfestet til 1850-1874 og er en enfamiliebolig.

I forbindelse med varsel om oppstart til gjeldende plan, datert 09.05.2014, kom Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, med følgende uttalelse:

Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, har etter forespørsel foretatt en første synfaring av det aktuelle området med henblikk på forholdet til automatisk freda kulturminner. Ved befaringen ble det klart at det vil være nødvendig med kulturhistoriske registreringer innenfor deler av planområdet. Dette da det er potensial for tidligere ikke-registrerte automatisk freda kulturminner under dagens markoverflate. Potensialet for tidligere ikke-registrerte automatisk freda kulturminner vurderes som stort, vil det være behov for nærmere arkeologiske registreringer før vi kan komme med en endelig uttale til planen.(...) Hensikten med den kulturhistoriske registreringen er å få klarhet i om det finnes automatisk freda kulturminner, i form av bevarte aktivitets-/bosetningsspor fra forhistorisk tid, under dagens markoverflate og som kan komme i konflikt med planforslaget.



Figur 4. Utsnitt fra miljøstatus.no – som viser arkeologiske kulturminner og SEFRAK-registrerte bygninger.

4.6 Trafikkforhold

Adkomst til planområdet er fra Jærveien, fv44, via Stasjonsveien, fv66 og fra den kommunale vegen Åsatua. Fartsgrensen er 30 km/t, både for den kommunale vegen Åsatua og Stasjonsveien. Det er ikke gjort trafikktellinger på den kommunale vegen. Mens det på Stasjonveien er en ÅDT = 200. Nordvest for planområdet er fylkesveg 44, Jærveien. Den har en ÅDT = 3600, og fartsgrense er 60 km/t.

Deler av planområdet grenser til jernbanetraséen, og området har gåavstand til Hellvik stasjon. Trafikken består av både lokaltog (Jærbanen), regiontog (Sørlandsbanen) og godstog. Det er ikke etablert fortau langs Stasjonsveien eller Åsatua. Langs Jærveien er det etablert gang- og sykkelveg som er avgrenset fra kjørevegen.

4.7 Barn og unges interesser

Det er lite eller ingenting som tyder på at områdene som foreslås utbygd blir brukt aktivt av barn og unge i dag. Arealene er enten private boligtomter eller landbruksformål. Eksisterende bebyggelse er plassert på store tomter og mesteparten av leken foregår innenfor egne private tomter. Det er ikke etablert avsatte arealer til lek i dag.

Nærmeste barnehage ligger ca. 500 meter fra planområdet i Tueveien 2 (Hellvik barnehage). Gangavstand langs veg er ca. 700 meter. Nærmeste barneskole er Hellvik skole og den ligger cirka 500 meter i gangavstand fra planområdet. Hellvik skole er en 1. – 10. trinn skole. Der er det også

idrettsbaner og idrettshall. Når det gjelder Dalane videregående skole, ligger den ved Egersund, og det er cirka 7-8 km unna.

4.8 Teknisk infrastruktur

Planområdet er etablert i nærheten av kommunale vann og avløpsledninger. Disse ligger i Stasjonsveien og i vegen Åsatua. Etter at planen vedtas, bør det stilles krav til en teknisk plan, som blant annet viser hvordan påkoblingen til kommunalt VA-nett er tenkt løst.

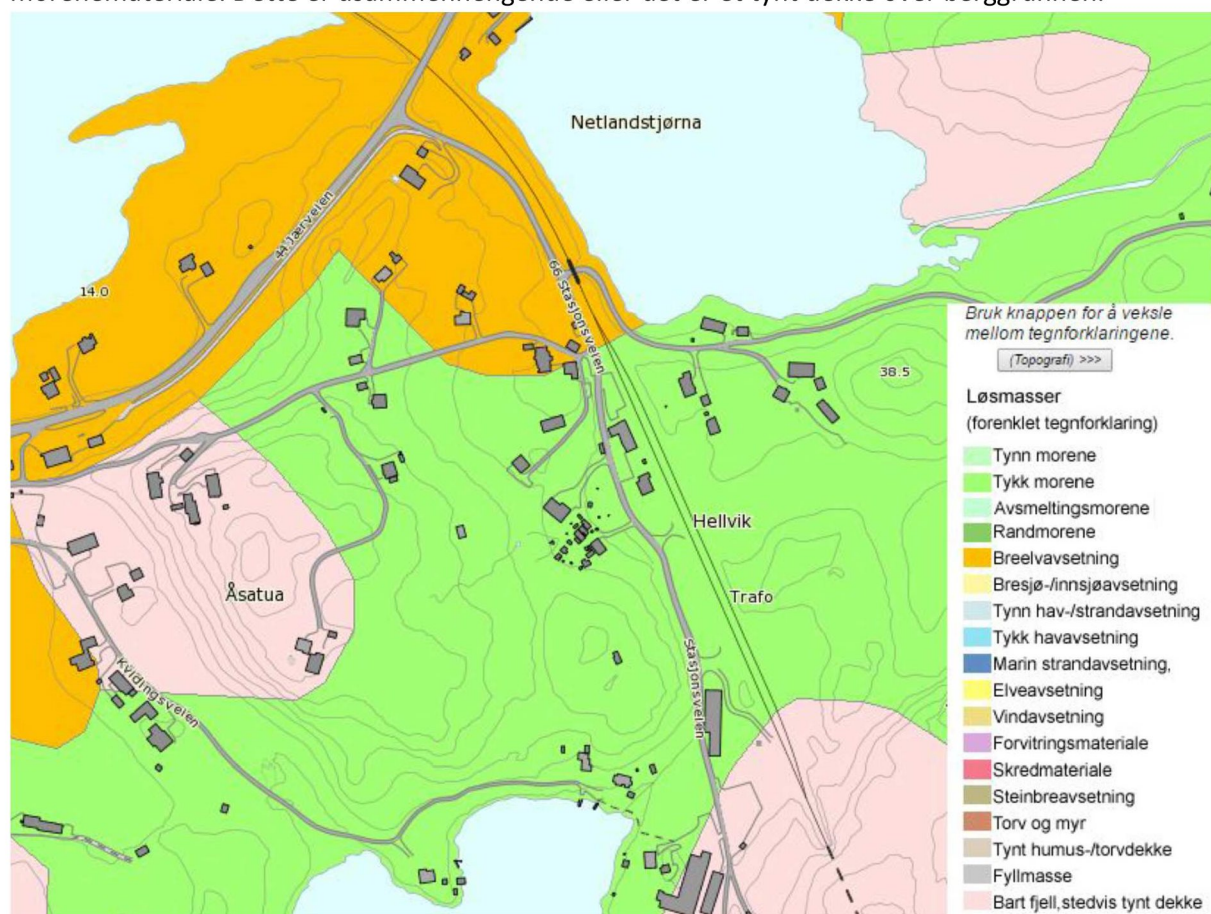
4.9 Universell utforming

Innenfor gjeldende kommuneplan er eget punkt i retningslinjene som omhandler universell utforming; *Prinsippene om universell utforming skal legges til grunn for planlegging, søknad om tiltak og opparbeiding av bygg og anlegg inkludert adkomst og uteområder. Det skal dokumenteres hvordan universell utforming ivaretas og ev. avvik skal begrunnes.*

4.10 Grunnforhold

I henhold til tilgjengelig informasjon består berggrunnen for hele området av anortositt. Det er en grovkornet, lys blålig grå til brunlig magmatisk bergart (størkningsbergart). Denne bergarten er typisk for Egersundfeltet av anortositt.

Når det gjelder løsmasser, viser kvartærgeologiske kart at planområdet består av tynt morenemateriale. Dette er usammenhengende eller det er et tynt dekke over berggrunnen.



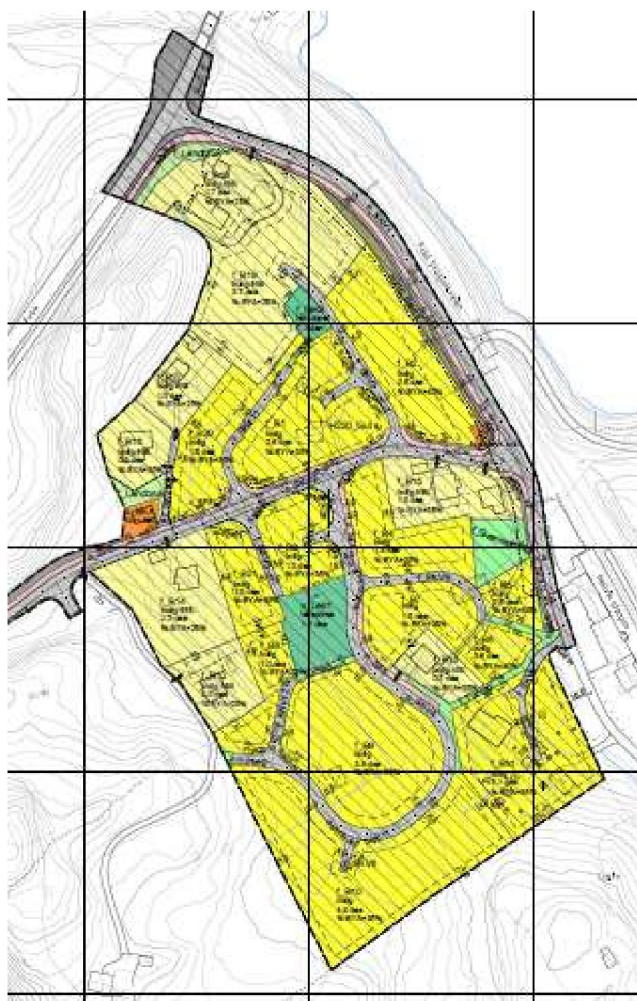
Figur 5. Utsnitt fra kvartærgeologisk kart, jf. Nasjonal løsmassedatabase.

4.11 Miljøfaglig forhold

Det er ikke påvist luftforurensning eller forurensset grunn i nærområdet. Både Stasjonsveien og vegen Åsatua er lite trafikkert, noe som gir minimal støy fra trafikken. Nærheten til jernbanen medfører at støy bør undersøkes i forbindelse med denne planen.

5 Beskrivelse av planforslaget

5.1 Hovedtrekk i forslag til endring av gjeldende plan.



Figur 6. Forslag til endring av gjeldende reguleringsplan.

Ovenfor er vist utdrag av forslag til endring av gjeldende plan. Det er vist 21 felter, der 14 av feltene (f_B1-f_B11, f_B19 og f_B20-f_B21) tillater utbygging/fortetting. De resterende 7 feltene er eksisterende bebyggelse. Det er fortsatt lagt opp til to nye lekeplasser, men disse er justert noe både i plassering og størrelse i forhold til gjeldende plan. Nytt vegsystem etableres med noen endringer fra vedtatt plan. Dette er gjort for å oppnå en bedre utnyttelse av planområdet. I tillegg til dette er siktsoner og byggegrenser endret noe. Det er også foretatt nye støyberegninger i henhold til nytt planforslag.

En oppstilling av areal fordelt på de ulike formål:

Formål	Areal(m2)
Bebyggelse og anlegg - Boligbebyggelse frittliggende/konsentrert småhusbeb.(f_B1-f_B11, f_B20-f_B21)	25920
Bebyggelse og anlegg - Frittliggende småhusbebyggelse (f_B12-f_B19)	12610
Bebyggelse og anlegg – Øvrig kommunalteknisk anlegg	262
Bebyggelse og anlegg – Lekeplass	1220
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Kjøreveg	7011
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Fortau	1697
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Gang- og sykkelveg	777
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur – Annen veggrunn-teknisk anlegg	2292
Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur-Annen veggrunn-grøntareal	418
Grønnstruktur-Grønnstruktur generelt	623
Grønnstruktur-Turveg	635
LNF-områder-Landbruksformål	463
Hensynssone-Sikringssone friskt	460
Hensynssone-Rød støysone(H210)	5824
Hensynssone-Gul støysone(H220)	45156

5.2 Endringer i forslag til ny reguleringsplan

Nedenfor er en oppsummering av hvilke endringer som er gjort i forhold til gjeldende reguleringsplan.

§ 12-5. Nr. 1 Bebyggelse og anlegg:

Endringer eksisterende felt:

- Felt f_B1 er redusert fra 4,9 daa til 2,6 daa.
- Felt f_B2 er redusert fra 2,9 daa til 2,6 daa.
- Felt f_B3 er redusert fra 2,3 daa til 1,2 daa.

Nye felt:

- Felt f_B20. Areal 1,5 daa.
- Felt f_B21. Areal 1,0 daa.

Øvrig kommunaltekniske anlegg:

- Økt areal fra 0,24 daa til 0,26 daa.

Lekeplass:

- f_LEK3 økt fra 0,2 daa til 0,3 daa.

§12-5. Nr.2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

Endringer eksisterende kjøreveger:

- o_SKV1. Breddeutvidelse langs fv66 er lagt til.
- f_SKV3. Avkjørsel til felt f_B1 er redusert med 17m.
- o_SKV4. Avkjørsel til felt f_B3 er redusert med 12m.
- o_SKV4. Veg avgrenset til å omfatte snuhammer.

Nye kjøreveger:

- f_SKV5. Er flyttet fra avkjørsel fra f_SKV4 til ny avkjørsel fra o_SKV2, og betjener felt f_B3 og B21.
- f_SKV11. Ny felles veg med avkjørsel fra o_SKV2. Denne betjener felt f_B1 og f_B20.
- f_SKV12. Ny felles veg til felt f_B8 og f_B9 fra o_SKV4.

Fortau:

- Fortau på nordsiden av o_SKV2 er tilpasset ny kjøreveg f_SKV11.

§12-5. Nr.3 – Grønnstruktur:

Turveger:

- Ny turveg fra f_SKV11 til lekeplass f_LEK3.
- Turveg forlenget fra f_SKV12 til o_SKV4.

§12-6. Hensynssoner:

Frisikt:

- ∞ Frisiktsoner i kryss Fv44/Fv66 endret.
- ∞ Frisiktsoner i kryss Fv66/kommunal veg Åsatua endret.
- ∞ Nye frisiktsoner lagt inn ved kryssene til f_SKV5 og f_SKV11.

Støy:

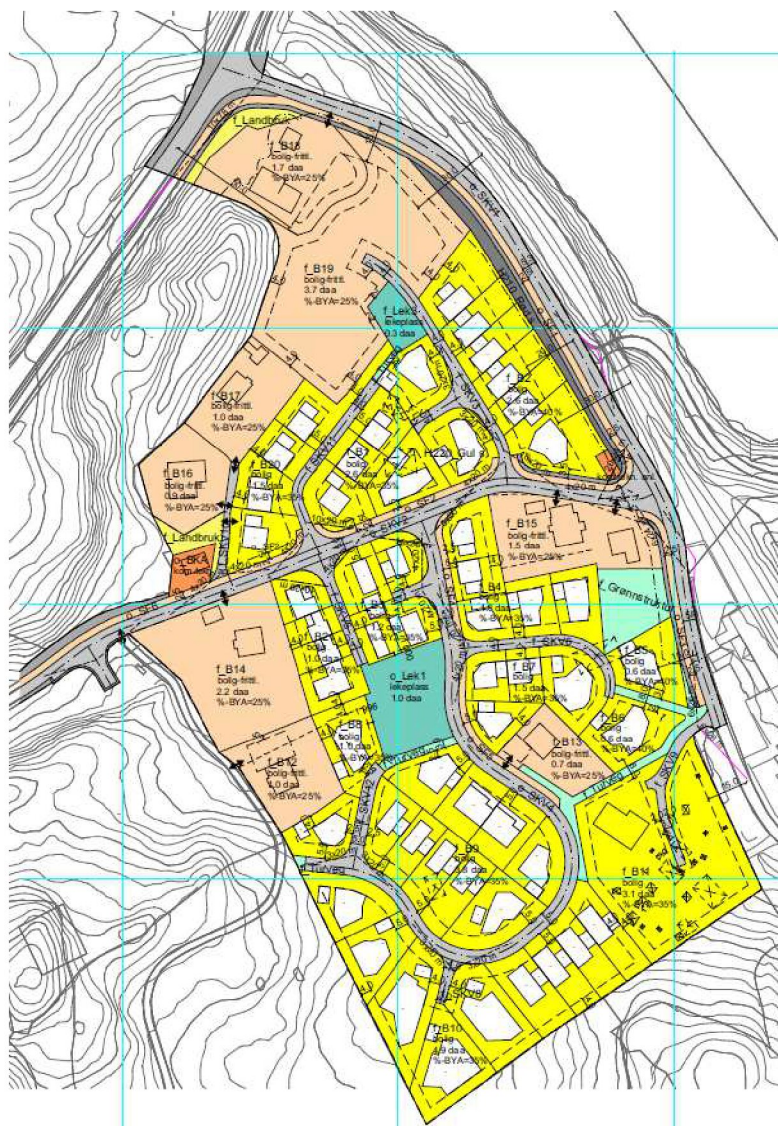
- ∞ Hensynssone H210(Rød sone) redusert fra 7,3 daa til 5,8 daa.
- ∞ Hensynssone H220(Gul sone) er økt fra 43,8 daa til 45,1 daa.

5.3 Planlagt arealbruk

5.3.1 Planlagt arealbruk i gjeldende reguleringsplan

Gjeldende plan hjemler oppføring av maksimalt 75 nye boenheter. For feltene nærmest jernbanen tillates en høyere utnyttelse enn i resten av planområdet. To av utbyggingsfeltene, f_B2 og f_B5, har uteoppholdsareal innenfor rød støysone. Dette kan ikke medregnes som et tilfredsstillende uteareal. Det etableres et nytt kryss ved Stasjonsveien og vegen Åsatua. Men eksisterende veger videreføres utover dette. For å få tilgang til utbyggingsområder, så foreslås det å etablere nye atkomstveger. Sør for vegen Åsatua, der brorparten av ny bebyggelse vil komme, vil det bli etablert en stor felles lekeplass. Det tas også sikte på å etablere en turveg som fungerer som en snarveg til Hellvik stasjon, samt en turveg som forbinder søndre del av planområdet med den store lekeplassen.

5.3.2 Planlagt arealbruk i forslag til endring av reguleringsplan



Figur 7. Skisse som viser hvordan planområdet kan bygges ut.

Planforslaget hjemler oppføring av maksimalt 79 nye boenheter. For feltene nærmest jernbanen tillates en høyere utnyttelse enn i resten av planområdet. To av utbyggingsfeltene, f_B2 og f_B5, har uteoppholdsareal innenfor rød støysone. Dette kan ikke medregnes som et tilfredsstillende uteareal.

Nytt kryss ved Stasjonsveien og vegen Åsatua blir som i gjeldende plan. Frisiktsonene er justert noe. Eksisterende veger videreføres utover dette. For å få tilgang til utbyggingsområder, så er det i forslag til endring av gjeldende plan gjort noen justeringer av atkomstvegene. Sør for vegen Åsatua, der brorparten av ny bebyggelse vil komme, vil det bli etablert en stor felles lekeplass. Det tas også sikte på å etablere en turveg som fungerer som en snarveg til Hellvik stasjon, samt en turveg som forbinder søndre del av planområdet med den store lekeplassen.

5.4 Bebyggelsens plassering og utforming

Forslag til endring av gjeldende reguleringsplan har 21 ulike felt hvorav syv er eksisterende boliger. Terrenget er skrått hellende mot øst. Planområdets utbredelse er i samsvar med det som ble avtalt i forbindelse med oppstart av gjeldende plan. Dato for dette møte var 11.04.2014. Mot nordvest grenser området til Jærveien, fylkesvei 44, mot nordøst og øst grenser det til Stasjonsveien, fylkesvei 66, og jernbanetraséen og Hellvik stasjon. Mot sør og sørvest grenser området til eksisterende naturområde. Lengre sør ligger også Kvidningsvatnet.

Planbestemmelsene angir at det tillates frittliggende og konsentrert småhusbebyggelse. For enkelte felt, nærmest jernbanen, er utnyttelse satt til %-BYA = 40 %. For resterende utbyggingsfelt, foreslås %-BYA = 35 %. Eksisterende boligeiendommer angis med %-BYA = 25 %. Ny bebyggelse skal ha flatt tak, pulttak eller saltak med vinkel mellom 0 – 45 grader. Maks tillatte gesimshøyde = 7,5 meter, mens maks. tillatte mønehøyde = 9,0 meter. Mindre takoppbygg, takopplett, arker o.l. kan tillates. Takopplett tillates i maks. 40 % av takflatens lengde, og maks. gesimshøyde gjelder ikke for takopplett. Høyder måles ut i fra gjennomsnittlig planert terreng, og må angis på fremtidig situasjonsplan.

Fremtidig situasjonsplan skal utarbeides ved søknad om tiltak innenfor hvert delfelt. Denne skal vise tomtegrenser, bygningers plassering og høyder, fasadetegninger, høyder på planert terreng, utforming av murer, beplantning, avkjørsel og parkering og snitt i forhold til nabotomt/nabobebyggelse og tilstøtende veg. Situasjonsplanen skal vises for hele delfeltet.

5.5 Parkering

Eigersund kommune har i kommuneplanens bestemmelser og retningslinjer krav vedrørende parkering. Det er i planen satt krav om at det skal avsettes minimum to biloppstillingsplasser pr. boenhet på egen tomt. Innenfor hver tomt tillates det garasje/carport, med størrelse maks. 50 m². Parkering i garasje/carport er også innenfor kravet om biloppstillingsplass. En garasje på maks. størrelse, ivaretar dermed kravet om to biloppstillingsplasser.

5.6 Trafikkløsninger

Eksisterende fylkesveger og kommunale kjøreveger videreføres som i gjeldende plan. Det er lagt til breddeutvidelse langs Stasjonsveien slik at den er i tråd med vegvesenets håndbøker og gjeldende vegnorm for Jæren. Nytt kryss mellom Stasjonsveien og vegen Åsatua blir som i gjeldende plan. Denne løsningen samsvarer også med vegnormen for Jæren, versjon 2. 8. februar 2017.

Videre innehar forslaget nye offentlige atkomstveger, i tillegg til fellesveger. Trafikkløsningen gir et effektivt vegsystem, og avkjørsel til de ulike tomtene skal avklares i fremtidig situasjonsplan. Det tas

ikke sikte på nye avkjørsler fra verken Stasjonsveien eller vegen Åsatua. I henhold til vedtaket i planteknisk utvalg, er det også tatt med eksisterende veg ned mot Hellvik bedehus. Vegen Åsatua stenges for gjennomkjøring og det etableres snuhammer. Resten av vegen reguleres til gang- og sykkelveg. Den vil også være adkomst til tiliggende eiendommer. Det er avsatt areal til frisiktsoner, for regulerede avkjørsler. Frisiktsonene og nye veger er i henhold til vegnormen for Jæren.

5.7 Uteoppholdsareal, lekeplasser, friområder og parker

Det er lite eller ingenting som tyder på at områdene som foreslås utbygd blir brukt aktivt av barn og unge i dag. Arealene er enten private boligtomter eller landbruksformål.

Erfaringsmessig foregår ofte barns lek på egne tomter, såfremt tomten har et attraktivt og stort nok uteareal. I planområdet vil det være mulighet for å etablere gode og solrike utearealer innenfor hver enkelt tomt. Spesielt gjelder dette utbyggingsfeltene nord for vegen Åsatua. Sør for nevnte veg, foreslås det å etablere en kvartalslekeplass som også inneholder en sandlekeplass. I nærområdet er det kort avstand til lekeplasser, ballbaner og tilsvarende aktiviteter tilknyttet Hellvik skole og Hellvik Idrettslag. De lekeplassene som foreslås er utenfor gul støysoner når det gjelder uteoppholdsareal. Det vises til støyrapport.

Innenfor felt f_B2 og f_B5 er deler av uteoppholdsarealet innenfor rød støysoner. Dette kan dermed ikke tas med i beregningen av tilfredsstillende uteoppholdsareal.

Minimum antall kvadratmeter uteoppholdsareal pr. boenhet innenfor hvert enkelt felt, jf. feltets areal, utnyttelsesgrad og antall boenheter:

Felt	Uteoppholdsareal (gjeldende reguleringsplan)	Uteoppholdsareal (forslag endring reguleringsplan)
f_B1	Ca. 336 m ²	Ca. 85 m ²
f_B2	Ca. 172 m ²	Ca. 178 m ²
f_B3	Ca. 189 m ²	Ca. 163 m ²
f_B4	Ca. 221 m ²	Ca. 169 m ²
f_B5	Ca. 85 m ²	Ca. 85 m ²
f_B6	Ca. 87 m ²	Ca. 85 m ²
f_B7	Ca. 304 m ²	Ca. 85 m ²
f_B8	Ca. 330 m ²	Ca. 85 m ²
f_B9	Ca. 407 m ²	Ca. 85 m ²
f_B10	Ca. 177 m ²	Ca. 85 m ²
f_B20		Ca. 178m ²
f_B21		Ca. 121m ²

5.8 Kulturminner og kulturmiljø

Rogaland fylkeskommune har foretatt kulturhistoriske registreringer innenfor planområdet.

Registreringene ble utført i perioden 23/9-3/10 2014. I tilbakemeldingen skriver de:

Det vart ikkje gjort funn av automatisk freda kulturminne ved denne registreringa og planen er såleis ikkje i konflikt med Lov om kulturminne. På bakgrunn av dette har Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, ingen merknader til at planen vert gjennomført.

Det foreligger også rapport frå registreringa, datert 05.02.2015.

Rogaland fylkeskommune vil også understreke at dersom reguleringsplanen skulle omfatte eit større område enn det som går fram av varselet, vil vi måtte vurdere å gjennomføre vidare registreringar

også i disse områda. Vi vil gjere merksame på at sjølv om det pr. i dag ikkje er kjent automatisk freda kulturminne i området som vert omfatta av tiltaket, må eventuelle funn ved gjennomføringa av planen straks varslast om til Rogaland fylkeskommune, og alt arbeid må stansast inntil vedkommande myndighet har vurdert funnet, jfr. Lov om kulturminner § 8, 2. ledd.

Det er som nevnt ovenfor ikke gjort funn av automatisk fredete kulturminner, og de har dermed ingen merknader til at planen blir gjennomført.

§ 9 – Føre-var-prinsippet

Det planlagte tiltaket er av en slik art at man har god kunnskap og erfaringsgrunnlag til å kunne forutsi konsekvensene av tiltaket. Basert på kunnskapsgrunnlaget, og allerede foretatte utbygginger i området, er tiltaket vurdert å ikke gi store/irreversible konsekvenser for naturmangfoldet.

§ 10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Dersom man vurderer tiltaket i større sammenheng, må man se på hvordan tiltaket kan virke inn på andre økosystemer. I dette tilfellet er det spesielt økosystemet i Netlandstjørna som er utsatt. Siden tiltaket er avgrenset av jernbanetraséen anses det at både påvirkning på økosystemet og samlet belastning på naturmiljøet vil være minimal. Tiltaksområdets beskaffenhet og de vilkår som er satt for gjennomførelse, gjør at det ikke er sannsynlig at økosystemet i vannet blir skadelidende. Vurdert ut i fra naturmangfoldloven anses tiltaket samlet sett derfor å gi ingen negative konsekvenser for naturverdiene i området.

§ 11 – Kostnader ved miljøforringelse bæres av tiltakshaver

Naturmangfoldloven slår fast at tiltakshaver er ansvarlig dersom forurensning skulle inntreffe. Kostnader til å hindre eller begrense skader hviler dermed på tiltakshaver, så vidt det er rimelig i forhold til tiltakets og skadens karakter. Tiltak for å unngå skader er å benytte seg av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

§ 12 – Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Naturmangfoldlovens § 12 omhandler miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, men også vurderinger av alternative lokaliseringer av tiltaket. Det skal i forbindelse med utbygging av tiltaket benyttes teknikker og driftsmetoder som for dette prosjektet er best mulig egnet og miljøforsvarlige. Da dette er et tiltak på et konkret eiet område, er ikke alternativ lokalisering aktuelt.

5.9 Sosial og teknisk infrastruktur. Planlagte offentlige anlegg.

Det er nærliggende kommunalt VA-nett, og boligene må koble seg på dette. Eksisterende pumpestasjon ved krysset fv. 66 (Stasjonsveien) og vegen Åsatua blir liggende i henhold til gjeldende plan. De tekniske løsningene avklares i forbindelse med teknisk plan. Denne utarbeides etter at detaljregulering er vedtatt. Det eksisterer allerede nærliggende areal for nettstasjon/transformator, og dette videreføres.

5.10 Universell utforming

Planforslaget og fremtidig bebyggelse vil forholde seg til TEK17, der krav om tilgjengelig boenhet er angitt. Det er derfor ikke angitt egne planbestemmelser i forslaget. I forklaringen til TEK17 er følgende blant annet nevnt: *Viser tegningsgrunnlaget at alle hovedfunksjoner i realiteten er planlagt på inngangsplanet, gjelder kravet til tilgjengelighet. Å benevne flere rom på inngangsplanet eksempelvis for arbeidsrom istedenfor soverom, vil ikke være grunnlag for å unngå kravene til tilgjengelighet.*

5.11 Rekkefølgekrav

Det er i planbestemmelsene stilt krav om at før det gis rammetillatelse skal det foreligge godkjente tekniske planer. Dette ivaretar veg-, vann- og avløpsløsningene som området skal tilknyttes. Når det gjelder brukstillatelse for bolig innenfor felt f_B3 – f_B10 og f_B21, skal tilhørende offentlig lekeplass være ferdig opparbeidet. Tilsvarende gjelder for ny bebyggelse innenfor felt f_B1 – f_B2 og f_B19– f_B20, der tilhørende felles lekeplass skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse. Videre angir rekkefølgebestemmelsene krav til tilfredsstillende sikringsanordninger i tråd med Bane Nors regelverk og at Stasjonsveien skal være utbedret i tråd med plankartet.

6 Risiko og sårbarhet, ROS-analyse

6.1 Metode

Det er foretatt en vurdering av ROS-analysen som danner grunnlag for vedtatt detaljreguleringsplan. Forslaget til endring medfører ingen momenter av vesentlig betydning for ROS-analysen som ble gjennomført i forkant av vedtatt plan. Det er derfor gjengitt ROS-analysen fra denne planen med de vurderingene/konklusjonene denne ga.

Hensikten med en ROS-analyse er å gjennomføre en systematisk kartlegging av uønskede hendelser for derigjennom å identifisere hvordan prosjektet eventuelt bør endres for å redusere risikoen til et akseptabelt nivå.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) har utarbeidet veileder for kommunale risiko- og sårbarhetsanalyser. I den forbindelse er det tatt utgangspunkt i sjekklister for kommunale areal-, regulerings- og bebyggelsesplaner som er vist i Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskapsrapport GIS i samfunnssikkerhet og arealplanlegging (2011). Nevnte sjekklister er gjennomgått i henhold til krav i plan- og bygningsloven. Vurderingen er gjort for å finne mulige risiko- og sårbarhetsforhold som har betydning for om arealet er egnet til formålet. Videre om det er behov for endringer i slike forhold som kan komme av planlagt utbygging. Tiltak som reguleres av lover, forskrifter og regelverk må gjelde uansett hva ROS-analysen viser, som for eksempel grunnforurensning, støy- og luft forurensning.

6.2 Analyse

Nedenfor følger en oppsummering av de hendelsene som risiko- og sårbarhetsanalysen har påvist har en betydning for tiltaket.

Tabell 6-1. Grønt er utenfor risiko-området, gult krever tiltak og rødt krever tiltak iverksatt.

	Aktuelle tema: Risiko- og sårbarhetsanalyse	Sannsynlighet	Konsekvens	Risiko
14.	Kulturminner/-miljø	Lite sannsynlig	En viss fare	
29.	Støv og støy; trafikk	Meget sannsynlig	En viss fare	
38.	Støy og støv fra trafikk	Sannsynlig	En viss fare	
44.	Ulykke i av-/påkjørslar	Mindre sannsynlig	Kritisk	
45.	Ulykke med gående/syklende	Mindre sannsynlig	Kritisk	

46.	Ulykke ved anleggsgjennomføring	Mindre sannsynlig	Kritisk	
-----	---------------------------------	-------------------	---------	--

Sannsynlighet	Konsekvens				
	Ufarlig	En viss fare	Kritisk	Farlig	Katastrofalt
Meget sannsynlig		29			
Sannsynlig		38			
Mindre sannsynlig			44,45,46		
Lite sannsynlig		14			

6.3 Vurdering av risikoreduserende tiltak/avbøtende tiltak

6.3.1 Hendelser med risiko

14 Kulturminne/kulturmiljø

I forbindelse med varsel om oppstart ble det stilt krav om kulturhistoriske registreringer. Dette arbeidet er utført, og det skal ikke være gjort funn. Eventuelle funn må tas hensyn til, ved hjelp av blant annet hensynssoner på plankartet, i den videre planleggingen.

6.3.2 Hendelser med middels risiko

38 Støy og støv fra trafikk

Planforslaget hjemler utbygging med boligbebyggelse, noe som vil medføre økt trafikk inn til området. Det antas også at det i anleggsperioden vil være støv og støy fra transport. Når det gjelder støy og støv fra trafikk vurderes det som sannsynlig, mens konsekvensene vurderes som en viss fare. Økt trafikk anses ikke som såpass stor til at det vil gjøre utslag på støynivået i forhold til dagens situasjon. Det er derfor ikke etablert støyreduserende tiltak.

44 Ulykke i av- og påkjørsler

Det vil alltid eksistere en sannsynlighet for trafikkuhell langs vegnettet, og planforslaget antas dermed å ha en mindre sannsynlighet for ulykker, men en eventuell ulykke vil kunne være en kritisk konsekvens.

45 Ulykke med gående/syklende

Det vil alltid eksistere en sannsynlighet for trafikkuhell langs vegnettet. Langs Stasjonsveien viser planforslaget en separering mellom gående og kjørende. Trafikkmengden er liten, og nye avkjørsler vil ha standard som en felles atkomstveg i et boligområde. Planforslaget antas dermed å ha en mindre sannsynlighet for ulykker, men en eventuell ulykke vil kunne være en kritisk konsekvens.

46 Ulykke ved anleggsgjennomføring

Det vil være en generell ulykkesrisiko ved anleggsgjennomføring. Ulike lovverk regulerer imidlertid virksomheter som skal operere i området. Når det gjelder ulykke ved anleggsgjennomføring vurderes det som mindre sannsynlig, mens konsekvensene vurderes som kritiske. Området skal merkes/skiltes og sikres for uvedkommende. Eventuelle sprengningsarbeider kan bare gjennomføres etter godkjent sprengningsplan og må gjennomføres av kompetent foretak. Spesielle tiltak utover dette anses ikke å være nødvendig.

6.3.3 Hendelser med høy risiko

29 Støv og støy; trafikk

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til jernbane. Det ble derfor på oppstartsmøtet bedt om å foreta støyberegning. Det er utført beregninger av støynivå fra jernbane og vei på Åsatua i Egersund. Beregningene viser at området ligger i gul og rød støysone etter retningslinjen T-1442. Rød støysone er en sone som ikke egner seg til støyfølsomt bruksformål. Det kan ikke anbefales oppføring av nye boliger i rød sone, men det bør vurderes endret formål (kontor eller næring) for bygninger i rød støysone. Gul sone er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. For å oppnå tilfredsstillende lydforhold kan uteoppholdsarealet plasseres på sørvestsiden av boligene, og/eller skjermes. I tillegg må boligene ha en tilstrekkelig god nok fasade for å oppnå $L_{p,A,24h} < 30$ dB i soverom og oppholdsrom, og $L_{p,AF,Max} < 45$ dB i soverom på nattestid. Soverom må plasseres på fasaden som vender bort fra jernbanen. Detaljerte vurderinger av skjerming og fasadetiltak kan gjøres i en senere fase. Med dette antas planområdet å ha en meget sannsynlighet for skade/ulykke, og dette vil være av en viss fare.

7 Forslagstillers vurdering

Detaljreguleringsplan for Åsatua ble vedtatt 14.03.2016. I ettertid av godkjenningen har det framkommet et behov for å se på arealbruken og de trafikale løsningene som den gang ble lagt til grunn. Endringene har gitt en bedre optimalisering av området samtidig som hovedgrepene fra vedtatt plan er videreført i endringsforslaget

Området har en flott beliggenhet, tomtene gir gode og kvalitative utearealer og vil gi gode oppvekstmuligheter for barn. Området er beliggende flott med gåavstand til Hellvik stasjon. Det antas at området vil være attraktivt for pendlere, som dermed har kort veg til lokaltoget Egersund-Stavanger.

Boligbebyggelsen som foreslås er godt tilpasset markedssituasjonen og tillatt bebygd areal er på 35 – 40 %. Dette inkluderer også garasje og biloppstillingsplass. Boligbebyggelsen tillates med mønehøyde på 9,0 meter og gesimshøyde på 7,5 meter. Dette gir boliger med to fulle etasjer.

Utearealene vil være av god kvalitet og det gir gode solforhold. Utearealet er sikret med utnyttelsesgrad, og vil være sammenhengende med god størrelse. Erfaringsmessig vil småbarns lek foregå på egen tomt, når tomtene er i denne størrelsesorden. I tillegg skal det etableres to sentralt beliggende lekeplasser. Det er blant annet med på at lekeplassen vil kunne fungere som et samlingspunkt.

Når det gjelder rekkefølgekrav er det i planbestemmelsene stilt krav om at før det gis rammetillatelse skal det foreligge godkjente tekniske planer. Dette ivaretar veg-, vann- og avløpsløsningene som området skal tilknyttes. Når det gjelder brukstillatelse for bolig skal samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur være opparbeidet i tråd med godkjent teknisk plan. Når det gjelder lekeplasser, så skal disse være opparbeidet før det gis brukstillatelse for tilliggende delfelt.

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til jernbane. Det ble derfor på oppstartsmøtet bedt om å foreta støyberegning. Det er utført beregninger av støynivå fra jernbane og vei på Åsatua i Egersund. Beregningene viser at området ligger i gul og rød støysone etter retningslinjen T-1442. Rød støysone er en sone som ikke egner seg til støyfølsomt bruksformål. Det kan ikke anbefales oppføring av nye boliger i rød sone, men det bør vurderes endret formål (kontor eller næring) for bygninger i rød støysone. Gul sone er en vurderingssone, hvor støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støyforhold. For å oppnå tilfredsstillende lydforhold kan uteoppholdsarealet plasseres på sørvestsiden av boligene, og/eller skjermes. Soverom må plasseres på fasaden som vender bort fra jernbanen. Detaljerte vurderinger av skjerming og fasadetiltak kan gjøres i en senere fase. Av hensyn til dette, har vi foreslått følgende planbestemmelse: *Nye boliger skal tilfredsstille kravene til grenseverdier for støy i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinje T-1442. Dette gjelder både utemiljø og innemiljø.*

8 Merknader til varsel om oppstart og offentlig ettersyn

8.1 Innkomne merknader ifm varsel om endring av detaljreguleringsplan

Statens vegvesen, Region Vest, brev datert 04.01.2018:

Vei, avkjørsler og kryss skal dimensjoneres og gis en teknisk utforming iht. krav stilt i gjeldende håndbøker «N100 Veg- og gateutforming» og «V121-Geometrisk utforming av veg- og gatekryss». Byggegrensen skal være minimum 50 meter mot fv. 44, og minimum 15 meter mot fv. 66. Byggegrensene skal være gjennomgående og skal målsettes på plankartet.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til etterretning. På grunn av støyrapport og rød støysone, er byggegrensen lengre unna enn kravet fra vegvesenet. Alle veier, kryss og avkjørsler er dimensjonert etter Statens vegvesens håndbøker samt gjeldende vegnorm for Jæren versjon 2, 8. Februar 2017.

Bane Nor, brev datert 22.01.2018:

Krav jfr veiledere og teknisk regelverk må tas hensyn til i planleggingen. Videre stilles det krav om at byggegrense er minimum 30 meter fra spormidt nærmeste jernbanespor.

Eigersund kommune, folkehelsekoordinator/sykelbyen Eigersund, epost datert 10.01.2018:

For at det skal bli en akseptabel løsning for gående og syklende må fortau langs Stasjonsveien og Åsatua (SF1 og SF2) omreguleres til gang- og sykkelvei.

Jf. *Forskrift om kjørende og gående trafikk* § 1 er fortau kun et anlegg for gående. Dermed strider det med både dagens og fremtidig bruk av veien – med mange syklisters til togstasjon og Gamle Jærbaneveien/Nasjonal sykkelrute nr. 1 – å opprettholde reguleringen med fortau som nå. Gang- og sykkelvei vil sikre syklisters rettigheter og mulighet for trygg ferdsel.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til orientering.

Brigt Rosland, grunneier av 60/243, epost datert 05.01.2018:

Eiendommen 60/243 har tinglyst vegrett over planområdet.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til orientering.

Ole Tom Dirdal, grunneier av 60/8, epost datert 12.01.2018:

Viser til tinglyst avtale om hvor veien inn på 60/8 skal gå. Ønsker ikke at vegen skal justeres mot øst eller mot jernbanelinjen.

Forslagsstillers kommentar:

Innspillet tas til orientering.

9 Vedlegg

- Detaljregulering for Åsatua, plankart datert 06.03.2018
- Tilhørende planbestemmelser, datert 06.03.2018
- Rapport; oppdatert støyberegning, datert 24.06.2016
- Kopi av innkomne merknader
- Varselbrev, annonse og adresseliste