

Hovedutvalg teknisk og miljø
Karmøy kommune
Postboks 167
4291 Kopervik

Kopervik, 13.09.2022

Vedrørende spørsmål til plan 4012-4 Endring av reguleringsplan for Storasund havn

Vi viser til plan 4012-4 Endring av reguleringsplan for Storasund havn, behandlet av Hovedutvalg teknisk og miljø i møte den 06.09.22, sak nr. 100/22. Det ble fattet følgende vedtak i saken:

«Saken sendes tilbake til utbygger for å belyse og ivareta trafiksikkerhet på en bedre måte, vurdere undergang ref. gjeldende plan, parkering og definisjon på parkering for offentlighet og tilgjengelighet, samt bevaring større del av friområder langs sjø.»

Vi oppfatter vedtaket som tredelt, og at hovedutvalget ber om at følgende problemstillinger belyses ytterligere og ivaretas før det tas stilling i saken:

1. Trafiksikkerheten ved endring fra planskilt undergang til opphøyd gangfelt ved kryssing av Storasundvegen
2. Parkeringsdekning og fordeling av parkeringsplasser mellom småbåthavn og offentlig friområde
3. Allmenn tilgang til offentlige friområder langs sjø ved utvidelse av byggeområder i strandsonen

Gjeldende reguleringsplan og forslag til endring

Området er regulert i plan 4012 Reguleringsplan for Perestranda - Storesund. I gjeldende plan er det lagt til rette for at området kan bygges ut med boligbebyggelse for inntil 99 boenheter, fellesbygg, sjøboder og flytende småbåtanlegg. I tillegg er arealene ved sjøen regulert til offentlig friområde (4,7 daa) og felles lek (2,6 daa).

Gjeldende plan inneholder krav om etablering av fotgjengerundergang, kollektivholdeplasser og fortau i tilknytning til Storasundvegen, nødvendig skjerming mot trafikkstøy, samt opparbeidelse av vegadkomst, infrastruktur og areal for lek- og uteopphold i tilknytning til boligbebyggelsen. Videre er det sagt at det skal etableres gangveg gjennom boligområdet, fra Storasundvegen til offentlig veg langs sjøen, som skal være offentlig tilgjengelig og universelt utformet.

Endringene i planforslaget går i hovedsak ut på at:

- Antallet boliger reduseres til 60-80 boliger. Byggegrensene justeres noe og tillatt BRA innenfor areal for blokkbebyggelse reduseres fra 9800 m² til 9500 m².
- Tillatt BYA innenfor kombinerte byggeområder for tjenesteyting og sjøboder utvides fra 220m² til 450 m².



- Småbåthavna etableres med fast molo. Arealet for båtplasser reduseres.
- Krysningspunkt for fotgjengere over Storasundvegen etableres som gangfelt i plan.
- Bussholdeplassene etableres som kantstopp, og nordgående holdeplass flyttes nærmere gangfeltet. I gjeldende plan er holdeplassene vist med busslommer.

Ellers videreføres arealbruken slik den er vist i gjeldende plan.

Trafikksikkerhet ved kryssing av Storasundvegen

I gjeldende reguleringsplan vedtatt i 2010, sist endret i 2012, er kryssing av Storasundvegen for gående og syklende regulert som fotgjengerundergang. Fotgjengerunderganger benyttes som et ledd i vegnettet for myke trafikanter, for å fremme framkommeligheten ved kryssing av veger med stor trafikk, og som separerende trafikksikkerhetstiltak mellom kjørende og gående/syklende. I årene etter at reguleringsplanen ble utarbeidet og godkjent, har det skjedd en utvikling hvor man har blitt mer restriktiv med etablering av nye fotgjengerunderganger. I Statens vegvesens håndbok V127 Kryssingssteder for gående (2017), står følgende om bruk av bruer og underganger ved kryssing av kjøreveger:

«Gående er imidlertid svært følsomme for omveger både horisontalt og vertikalt. Underganger kan øke faren for møteulykker mellom gående og syklende. Ofte oppleves de også som utrygge, spesielt for gående.» Dersom undergangen ikke tas i bruk, hindrer den heller ikke at ulykker skjer.

Separering av ulike trafikantgrupper har også den negative effekten at kjørevegen framheves som bilenes areal. Med det forsterkes vegens virkning som en barriere i området. Når boligområdene på Storasund nå skal utvides på østsiden av Storasundvegen og fasiliteter som småbåthavn og friområder blir mer tilgjengelige langs sjøen, er det derfor verdt å vurdere om en nedgravd fotgjengerundergang vil fremme eller hemme tilgjengeligheten mellom områdene. I henhold til utredningen under og dialog med vegeier, mener vi gangfelt vil gi en sikker, mer helhetlig og framtidsrettet løsning.

Vurdering av krysningspunkt over Storasundvegen iht. Statens vegvesens håndbøker

Ifølge Statens vegvesens håndbok N100 Veg og gateutforming, kan gangfelt etableres på veg med fartsgrense 50 km/t dersom:

- Antall fotgjengere > 20 og antall kjøretøy > 200 i dimensjonerende time og
- Antall fotgjengere > 10 og antall kjøretøy > 800 i dimensjonerende time

For veger med standard HØ2 – Øvrige hovedveger, trer krav om planskilt eller signalregulert kryssing inn ved ÅDT > 6000.

Storasundvegen har skiltet hastighet 50 km/t og er registrert med ÅDT 4800 og 10% andel lange kjøretøy. Planendringen vurderes å innebære en trafikkøkning på ÅDT 300-400 (total ÅDT 5200). Trafikkmengden i dimensjonerende time vurderes til 510-620 etter utbygging.

Det er ikke et eksisterende, sammenhengende vegnett for gående og syklende på østsiden av Storasundvegen, og derfor vanskelig å anslå tall for hvor mange gående som vil bruke gangfeltet etter utbygging. Men vi har grunn til å tro at fotgjengerovergangen vil bli tatt i bruk, fordi:







- Gangfeltet og de nye boligene vil ligge sentralt i forhold til dagligvareforretning og trasé for kollektivtransport. Det vil være kortere for nye beboere å gå enn å kjøre til butikken.
- I dag er forbindelsen mellom eksisterende boligarealer øst for Storasundvegen og boligfeltet/butikken på vestsiden av veien dårlig eller fraværende. Ved utbygging vil gangtrafikken på østsiden av Storasundvegen, fra områdene nord og sør for utbyggingsområdet, samles til dette krysningspunktet. Vi anser det som realistisk at dette punktet vil bli valgt i de fleste sammenhenger, da punktet ligger sentralt i forhold til vegsystemet vest for Storasundvegen.
- Området ligger innenfor gang-/sykkelavstand både til barneskole og ungdomsskole.
- Arealene langs sjøen vil bli tilrettelagt som nye turområder og bli et nytt målpunkt, også for beboere på vestsiden av Storasundvegen.

Ifølge håndbok V127 Krysningssteder for gående, kan gangfelt anbefales på viktige krysningssteder over trafikkerte veger når krysningsstedet inngår i et større gangnett, og når fartsnivået kan reduseres til 45 km/t.

Som nevnt over, vil det bli etablert et sammenhengende vegnett for gående og syklende fra boligarealene øst for Storasundvegen når området bygges ut. Vest for Storasundvegen er gang- og sykkeltrafikken integrert i vegsystemet for kjørende, enten med fortau eller som adkomstveger med blandet trafikk. Gangfeltet vil bli etablert like ved butikken og ved den første av to adkomster til selve boligfeltet.



Skiltet hastighet på Storasundvegen er 50 km/t på strekningen, men nåværende gjennomsnittshastighet for forbipasserende antas å være noe høyere enn skiltet fartsgrense. Planen innebærer derfor fartsreducerende tiltak. Vi mener at det ved etablering av modifisert sirkelhump eller trapeshump, er realistisk å oppnå akseptabelt fartsnivå forbi krysningspunktet. Gangfeltet vil bli etablert med tilfredsstillende siktsoner, og det vil bli satt opp intensivbelysning.

Skiltet fartsgrense	ÅDT Kryssende i maksstimen Akseptabelt fartsnivå	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green ✓	Yellow	Green
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red

Ikke anbefalt gangfelt. Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstiltak for gående på svært trafikkerte veier. For veier der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss). For veier med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Anbefaling for nye og eksisterende gangfelt. Kilde: Statens vegvesen, V127

Vurdering av trafiksikkerheten har vært en viktig del av planarbeidet. Løsningene er planlagt i samsvar med krav i Statens vegvesens håndbok N100 og V127, og er langt på veg avklart med vegeier Rogaland fylkeskommune, som en del av planprosessen. Tiltakene skal godkjennes av vegmyndighet som en del av teknisk plan for veganlegget i sin helhet.

Parkeringsarealer

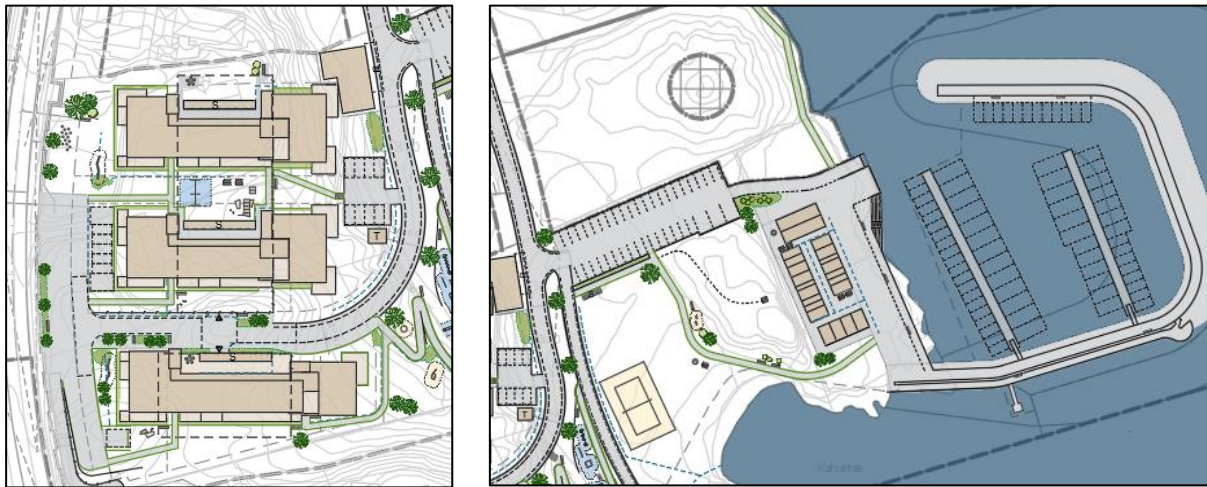
For boligbebyggelsen er det stilt krav i planbestemmelsene (§ 3.5) om at området skal ha parkeringsdekning på minst 1,25 parkeringsplasser pr. boenhet, i tråd med krav i kommuneplanens bestemmelser for opparbeiding av parkering i fellesanlegg for 10 boliger eller flere. Prosjektet som er under planlegging, legger opp til 66 leiligheter og etablering av én parkeringsplass pr. boenhet i felles parkeringsanlegg i kjelleren. Resterende parkeringsplasser vil bli opparbeidet på terreng.

Intensjonen med den regulerte parkeringsplassen er at den skal kunne benyttes i fellesskap av brukerne av småbåthavna og de offentlige friområdene ved sjøen. I bestemmelsene til småbåthavna (§ 19) er det stilt krav om 0,2 parkeringsplasser pr. båtplass. Det vil si 16 parkeringsplasser for ei båthavn med 80 plasser. I henhold til kravet er parkeringsarealet i plankartet betydelig større enn hva som kreves for å dekke båthavnas behov.

Bestemmelsene til parkeringsplassen (§ 15) sier imidlertid at området skal være felles for småbåthavna og byggeområdet for tjenesteyting og sjøboder, og samstemmer altså ikke med intensjonen slik den framgår på s. 23 i planbeskrivelsen. For å sikre at parkeringsplassene ikke stenges for brukere uten egen båtplass i havna, kan parkeringsarealene eventuelt differensieres i en



offentlig del mot sør og en felles privat del mot nord. Vi er positivt innstilt til en slik justering, dersom politikerne mener det er viktig å sikre dette i planen.



Utsnitt av utomhusplan. Se s. 17 og 20 i planbeskrivelsen.

Friområdet

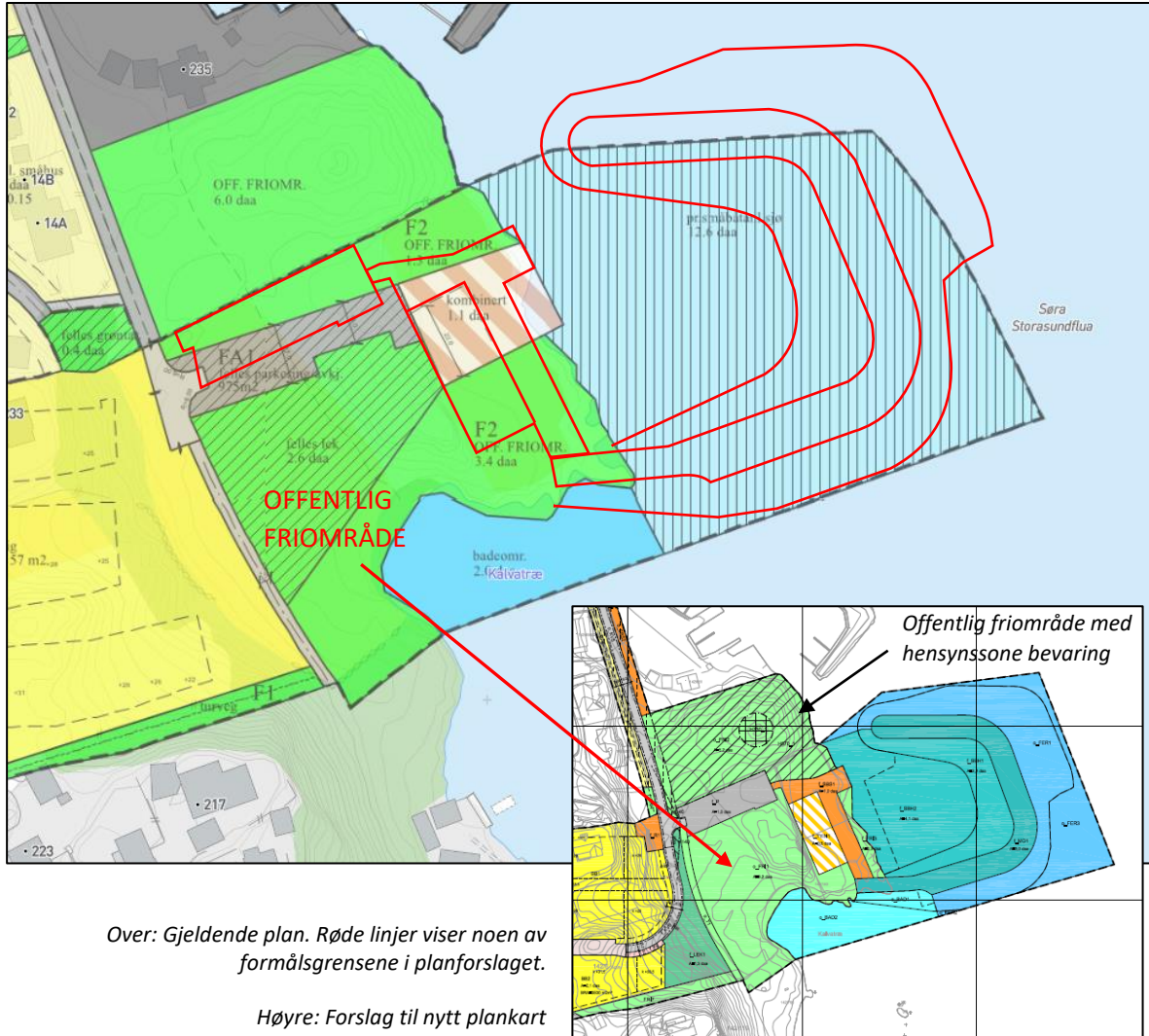
Planforslaget legger opp til at arealer i strandsonen som tidligere var regulert til friområde, omdisponeres til småbåtanlegg på land og kombinert byggeområde for fellesbygg og boder i tilknytning til småbåthavna. Anlegget planlegges i forståelse av at det finnes et behov for flere boder i området, ref. opplysninger fra Storesund båtforening, og at rom for oppbevaring nær båtplassene vil være en positiv del av det samla tilbudet i båthavna.

Småbåthavna i planforslaget vil bli noe mindre enn havna i gjeldende plan, og den vil bli etablert med fast molo i stedet for flyteanlegg. Vi vurderer trafikk- og strømforholdene i Karmsundet slik at det vil være utfordrende å etablere ei tilstrekkelig sikker havn som flyteanlegg. Ved gjenopptakelse av prosjektet hadde utbygger derfor gått bort fra planen om å etablere båthavna. Men prosjektet vil ha et stort masseoverskudd, og med muligheten for å bygge fast molo kan man også oppnå en bedre massebalanse.

Vi mener at anlegget slik det er planlagt, med molo, båtplasser, boder og kaianlegg, vil ha betydelig samfunnsmessig nytte. Flere vil få mulighet for tilgang til sjøen og arealene vil være tilgjengelige for alle, uavhengig av om man eier eller disponerer plass i anlegget eller ikke. Det er satt av god avstand mellom bodarealet og sjøkanten, og terrenget i bakkant vil gi en naturlig avgrensing og buffer mot badestranda. Moloen skal opparbeides slik at sørsiden vil oppleves som en forlengelse av badestranda. Med fast molo vil man også skape et tydeligere skille mellom båttrafikken og de badende. Følgende formulering er innarbeidet i planbestemmelsene for flere arealformål, for å sikre alminnelig adgang og ivareta retten til fri ferdsel i strandsonen: *«Det skal ikke etableres stengsel som hindrer alminnelig ferdsel i området.»*

Selv om både bodene og båtplassene vil komme til å bli privateide, vil området ha karakter av å være et fellesanlegg for mange brukere. Planbestemmelsene sikrer at det skal kunne etableres minst 30 bodplasser. Den privatiserende effekten kan derfor ikke sammenlignes med et anlegg for én eier, én familie eller for beboere innenfor et begrenset område. Dette må også sees i sammenheng med de store friområdene ellers i planen, der en betydelig andel endres fra å være felles lekeplass for boligbebyggelsen i gjeldende plan, til å reguleres til offentlige friområder etter planendringen.

Planen legger til rette for god kontakt mellom eksisterende og ny båtavn. Vi vil minne om at det foregår mye og variert aktivitet i dagens båtavn. Området er godt besøkt og åpent og tilgjengelig for hele bygdas befolkning. Det er denne typen bruk vi ønsker og ser for oss i den nye delen av havnearealet også.



Over: Gjeldende plan. Røde linjer viser noen av formålsgrensene i planforslaget.

Høyre: Forslag til nytt plankart

Med vennlig hilsen
Kvala Arkitekter
v/Åslaug Nyhamn

Kopimottakere:

Engelsen Bygg AS og Alliance Invest Holding AS

