

SAMMENDRAG AV UTTALELSER, SAMT VURDERING

3052, Stølebuktvegen 10, gnr./bnr. 58/10

Alle uttalelsene er i sin helhet vedlagt. Sammendraget gjengir hovedinnholdet fra uttalelsene, samt forslagsstillers og administrasjonens vurderinger.

VED PLANOPPSTART:

OFFENTLIGE INSTANSER:

1. Statens vegvesen, datert 03.01.22

Ingen merknader.

Forslagsstillers kommentar:

Tas til orientering.

Administrasjonens kommentar:

~

—

2. Kystverket, datert 06.01.22

Når det planlegges tiltak i sjø er det sentralt å ha fokus på maritim sikkerhet og fremkommelighet i farvannet. Kystverket presiserer viktigheten av at fremtidige inngrep i sjøarealene ikke må komme i konflikt med ferdsele i farvannet. Indirektebelysning på bryggeanlegg og redningsutstyr er forebyggende sikkerhetstiltak som bør vurderes videre i planarbeidet. Brygger etc. som stikker ut i sjøen må være synlige i mørket. Det må også tas med i planbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighet.

Forslagsstillers kommentar:

Merknaden tas til etterretning.

Administrasjonens kommentar:

~

3. Fiskeridirektoratet, datert 11.01.22

Det må i minst mulig grad foretas inngrep som arealbeslag, sprenging, mudring, utfylling og utslipp i sjø for å sikre seg at marint biologisk mangfold generelt sett ikke berøres negativt.

Undervannsvegetasjon, egg, larver og tidlige stadier av fisk og skalldyr og fisk og skalldyr som gyter, beiter og lever i grunne sjøområder vil være følsomme for sterk støy, trykkbølger, partikkelspredning, oppvirvlet masse og forurensning.

Det forutsettes en tilstrekkelig beskrivelse og vurdering av planens virkninger på marine ressurser og marint miljø, øvrige interesser og næringer, jf. pbl § 4-2 første ledd. Særlig inngripende tiltak og arbeider bør foregå i vinterhalvåret når livet i sjøen er mest i ro. Ved tiltak i sjø, eller med virkning til sjø, forutsetter vi tilstrekkelig avbøtende tiltak mot forurensning, avfall og skadelige utslipp mv., og at dette tas inn i reguleringsbestemmelsene.

Forslagsstillers kommentar:

Selve bygningen skal oppføres på eksisterende landareal, som dels består av naturlig terreng og fyllmasser. Kaien som skal oppføres som offentlig tilgjengelig havnepromenade vil kreve enten ny utfylling, eller pæling av brygge. Brygge vil være å foretrekke for naturmangfoldet, siden denne gir skjul for flere arter. Anleggsperioden for tiltakene i sjø kan legges til vinterhalvåret og begrenses til det nødvendige i omfang.

Bestemmelsene viser til at tiltak i forurenset grunn i sjø må gjennomføres etter en godkjent tiltaksplan.

Administrasjonens kommentar:

~

4. Statsforvalteren i Rogaland, datert 13.01.22

Et viktig tema i planleggingen vil være å sikre en viss tetthet med boliger og restriktiv parkeringsdekning samtidig som en sikrer uteoppholdsarealer av en viss kvalitet og størrelse. Kommunen rådes til å samlet regulere området som er avsatt til sentrumsområde i kommunedelplanen.

I planarbeidet bør det legges stor vekt på å opprettholde og forbedre tilgjengeligheten til strandsonen for allmenheten.

I kommunedelplanen er området avsatt til sentrumsområde på land og ferdsel og i sjø. Planlegging av småbåthavn i strid med kommunedelplanen og fastsatt byggegrense kan være konfliktfylt. Tilrettelegging for småbåthavner bør vurderes i en mer overordnet prosess. Det er modellert sannsynlighet for ålegras og det finnes rødlista sjøfugler i området. Også dette tilsier at småbåthavn her kan være konfliktfylt.

Arealer som skal brukes av barn og unge skal være tilstrekkelig sikret mot trafikk og forurensing, samt at det skal være tilfredsstillende støyforhold.

Vi gjør oppmerksom på at planområdet ligger i aktsomhetszone for stormflo. Arealkartet må derfor markeres med hensynssone fare stormflo, og avbøtende tiltak må vurderes i ROS-analysen, og fastsettes i bestemmelsene jf. veileder fra DSB: Havnivåstigning og stormflo. Parkeringskjeller må også bygges med tanke på klimaendring, og må tåle at sjøen står opp til et fastsatt nivå uten vesentlige skader.

Vi viser til kommuneplanen punkt 5.12, som sier at bygninger ved sjø skal ha lavest golvnivå på kote 2,5 (NN2000).

Fare for trafikkulykker, særlig myke trafikanter bør vurderes. Vi anbefaler også en konsultasjon fra brannvesenet med tanke på tilgang til fasade.

Planområdet ligger delvis i gul og rød støysone og det skal foretas en detaljert utredning av støyforholdene. Alle boenheter og andre støyfølsomme bruksformål bør tilfredsstillende grenseverdiene i tabell 2 og kvalitetskriteriet om stille side.

Dersom andre enn naturbaserte løsninger for overvannshåndtering velges, skal det begrunnes.

Forslagsstillers kommentar:

Antallet boliger i planen er redusert fra 11 i planinitiativet til 9 i planforslaget.

Parkeringsdekningen er også restriktiv, hvis en kjøper seg fri fra 30 % av parkeringskravet, i henhold til overordnet plan. Arealkrav til uteoppholdsareal kommer fra ATP for Haugalandet, som avtalt ved oppstart. Planområdet som ble godkjent til oppstartsvarselet dekket ikke hele sentrumsformålet i KDP Kopervik, og forslagsstiller holder seg innenfor dette arealet.

Det planlegges for kai med offentlig tilgjengelig promenade, som kan videreføres østover på naboeiendommen når den tid kommer.

Det er allerede kontinuerlig med småbåthavn 500 m vest for planområdet, men forslagsstiller er innforstått med at det kreves en vurdering av konsekvenser for natur og miljø og eventuelle avbøtende tiltak for at det skal være aktuelt med småbåthavn utenfor eiendommen.

Merknaden tas ellers til etterretning.

Administrasjonens kommentar:

~

5. Rogaland fylkeskommune – plan- miljø- og samfunnsavdelingen, datert 17.01.22

Fylkesrådmannen ser at plasseringen taler for en høy utnyttelse, men påpeker at den med 11 boliger er høyere enn anbefalt norm for boligtetthet i ATP. Det blir vanskelig å ivareta en god bokvalitet med den antydde tettheten. Dimensjonene svarer heller ikke til omgivelsene. Det er usikkert om leke- og uteoppholdsarealene vist i skissene til oppstart vil kunne bli bra, arealene skal primært løses på bakkenivå. Støy, solforhold, lokalklima med vind, skjermingsmuligheter og trafiksikkerhet må også vurderes i denne sammenhengen. Det bør stilles krav om minste jorddybde på deler av arealet.

En attraktiv og tilgjengelig strandpromenade må sikres.

Støy fremheves som et tema langs veien. *Planarbeidet bør sikre at alle leiligheter planlegges med en stille side. Ensidige leiligheter mot støyutsatt veg bør unngås, da det vil være krevende å oppfylle kvalitetskriteriene i T-1442/2021.*

Adkomst til planområdet går via fylkesveg 511, med en fartsgrense på 50 km/t, og en ÅDT på 3800. Det videre planarbeidet med detaljreguleringen må ta hensyn til følgende:

- 1. Avkjørsel mot fv. 511 skal utformes iht. N100 og målsettes med siktlinjer og kurveradius på plankartet. Følgende krav tas inn i bestemmelsene: «I områdene regulert til frisiktsoner skal det være fri sikt innenfor en høyde fra 0,5 meter over tilstøtende veibaner.»*
- 2. Det må reguleres inn fortau langs fylkesvegen i tråd med N100 (minimum bredde 2,5m).*
- 3. Det må reguleres inn annen veigrunn langs fylkesvegen. Langs fortau og gang- og sykkelvei skal annen veigrunn ha en bredde på minimum 0,50 meter. Arealet skal ta opp eventuelle høydeforskjeller, samtidig som det skal sikres mulighet for drift og vedlikehold og en eventuell fremtidig veiutbedring.*
- 4. Det må utarbeides en trafikkanalyse i forbindelse med detaljreguleringen som sier noe om trafikksituasjonen i området, hvilke konsekvenser planforslaget får for det offentlige veinettet og eventuelle behov for tiltak. Analysen bør også omtale sikkerhet for myke trafikanter, kryssing av Stølebuktvegen, fortau mm.*
- 5. Med tanke på planens grensesnitt mot Stølebuktvegen, herunder det som går på byggegrense, siktforhold, fortau og annen veggrunn, må planforslaget legges frem for Samferdselsavdelingen i fylkeskommunen før offentlig ettersyn. Dette slik at vi unngår en*

situasjon hvor vi må motsette oss planen ved høring. Avkjørselen skal betjene en båthavn i tillegg til adkomst til leilighetsbygget, og vi ønsker derfor å se nærmere dokumentasjon før offentlig ettersyn (i form av for eksempel C-tegninger) på hvordan dette skal løses med hensyn til avkjørsel, manøvreringsareal etc.

6. Gjeldende forskrift T1442/2021 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, må legges til grunn i planarbeidet. Dette må sikres i reguleringsbestemmelsene.
7. I forbindelse med tiltakene i planforslaget må det utarbeides et tegningsgrunnlag i tråd med håndbok R700. Det må sikres i et eget punkt i reguleringsbestemmelsene at alle planer for tiltak som berører fv. 511 skal oversendes til veimyndigheten for gjennomsyn. Det vil ved gjennomsyn av de tekniske planene avklares om det er behov for en gjennomføringsavtale.
8. Dersom tiltak krever fravik fra vegnormalene skal dette søkes om særskilt og tidligst mulig i reguleringsplanprosessen. Eventuelle fravik bør være avklart før planen sendes på offentlig ettersyn.

Forslagsstillers kommentar:

Antallet boliger i planen er redusert fra 11 i planinitiativet til 9 i planforslaget. 810 m² landareal gir da en utnyttelse på 11,1 bol/daa, som er innenfor fylkets anbefalinger i ATP. Det bør likevel noteres at med små planområder gir også små endringer i arealer relativt store utslag i utregning av boliger per dekar.

Uteområdene bearbeides i plan, i dialog med kommunen, for å oppnå tilfredsstillende forhold for alle beboere.

ÅDT er – til orientering – 3500 i Stølebuktvegen, ifølge vegvesenets *Vegkart*.

Svar til fylkets punktliste (her nummerert for enkelhets skyld):

1. N100 sitt skal-krav 4.66: *Avkjørsler med liten trafikk (ÅDT < 50 eller færre enn 10 boenheter) skal hjørneavrundingen utføres som en enkel sirkel med radius R = 4 m.* Dette følges opp i reguleringen. Fortauet forlenges til å gå i eksisterende veikant, som strammer opp det regulerte adkomstkrysset. Det må likevel beholdes en større enn standard bredde på grunn av manglende dybde til å rette opp biler med båttilhenger. Siktlinjen er tilfredsstillende i gjeldende plan (planID 384, *Stølebukt småbåthavn*) og videreføres i planforslaget.
2. Det er regulert fortau på 2,5 meter i gjeldende plan langs søndre side av Stølebuktvegen, utenfor planavgrensningen som ble varslet til oppstart.
3. Det er regulert annen veggrunn i gjeldende plan langs søndre side av Stølebuktvegen. Det er ellers sjelden rom for å ha annen veggrunn mellom fortau og bebyggelse i sentrumsområder.
4. Etter dialog med fylkeskommunen, ble det presisert at analysen var ment som en faglig vurdering. Denne er gjort i ulike kapitler i planbeskrivelsen, inkludert i ROS-kapittelet.
5. **Dette tas til etterretning.**
6. Dette er tatt til etterretning.
7. Selve fylkesveien berøres ikke av planforslaget, kun avkjørselen, som også er regulert som offentlig vei ca. 5 meter ned. Planforslaget følger kommunens melding om å regulere fylkesveien slik den er opparbeidet, dermed gjengis bare fortauet på nordre side av Stølebuktvegen slik det ligger.
8. Se punkt 8.

Administrasjonens kommentar:

~