

## SAMMENDRAG AV UTTALELSER, SAMT VURDERING PLAN 4012-4 Endring av reguleringsplan for Storasund havn

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

### VED OFFENTLIG ETTERSYN:

Hovedutvalg teknisk og miljø behandlet planforslaget i møte 25.10.2022, og planen ble sendt på høring og utlagt til offentlig ettersyn med frist for merknader 21.12.2022. Følgende uttalelser og merknader til planen kom inn i løpet av høringsperioden:

### Offentlige uttalelser

1. Statsforvalteren i Rogaland
2. Rogaland fylkeskommune, regional-, plan- og samfunnsavdelingen
3. Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv
4. Statens vegvesen
5. Kystverket
6. Fiskeridirektoratet
7. Samferdselsavdelingen, Karmøy kommune

### Private merknader

1. Karl Heine Johannesen
2. Margareth Nilsen m.fl.

### OFFENTLIGE INSTANSER:

#### 1. Statsforvalteren i Rogaland, 20.12.2022

Statsforvalteren i Rogaland fremmer i sin uttalelse innsigelse til planen på følgende punkt:

- Økning av planert, asfaltert og utbygd areal som er planlagt i forbindelse med småbåthavnen
- Planbestemmelse § 3.5
- Manglende ivaretagelse av barn og unges interesser

Videre gis det faglig råd angående samfunnssikkerhet og utbygging av friareal.

Reguleringsplanen legger opp til omfattende tiltak i strandsonen. Det skal opparbeides molo med småbåthavn, sjøboder, fellesbygg, turstier, parkering og ballfelt. Statsforvalteren påpeker at det ikke kommer klart frem i planbeskrivelsen eller planbestemmelsene hva tjenesteytingen innebærer, eller

hvorfor den er plassert i tilknytning til sjø. Statsforvalteren erfarer at kombinerte formål i strandsonen åpner for uforutsigbar utvikling. Dersom det åpnes for 0,8 daa til tjenesteyting, må det avklares gjennom planbestemmelsene hvilket formål tjenesteytingen skal ha.

I 100-metersbeltet langs sjøen skal det tas særlig hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Det bør legges vekt på løsninger som gir allmennheten bedre tilgang til sjøen og en forbedret landskapsituasjon gjennom terrengbehandling, planting av vegetasjon og lignende. Planområdet langs sjø er i dag uberørt natur med stor funksjonsverdi for fugl, med observasjoner av nøkkelarter og rødlistearter, som viser at området har verdi som funksjons- og næringsøks-område. *Statsforvalteren vurderer artsmangfoldet i området å være større enn det gis uttrykk for i oversendelsen.* Som en sone-2 kommune, må Karmøy kommune ha en restriktiv holdning til utbygging i strandsonen, og legge vekt på mest mulig bevaring av naturmangfoldet.

Statsforvalteren vurderer at mengden utbygd areal må reduseres, og alternative løsninger må vurderes. Statsforvalteren fremmer ***innsigelse*** til økningen av planert, asfaltert og utbygd areal som er planlagt i forbindelse med småbåthavnen, og forutsetter at formålet på f\_KBA1 endres i tråd med deres råd. Det vises til at det ligger en etablert småbåthavn like nord for området, med tilhørende arealer som ikke er bebygd. Det gis faglig råd om at kommunen vurderer området som en helhet, og ser på mulige løsninger for parkering, sjøboder ol. som kan opparbeides innenfor dette arealet i stedet for å bygge ut friområdene innenfor det omsøkte området. Det fremmes også ***faglig råd*** om at tiltakene i friområdet oppføres mest mulig samlet, slik at innvirkningen på naturmangfoldet og landskapets naturlige kvaliteter begrenses.

Statsforvalteren i Rogaland fremmer ***innsigelse*** mot formuleringen i bestemmelse § 3.5 hvor det står at «*det skal opparbeides minst 1.25 parkeringsplasser pr. boenhet, inkludert gjesteparkering.*» Antallet parkeringsplasser er i tråd med gjeldende kommuneplan, men dette er et maksimumskrav. Ordlyden i bestemmelse § 3.5 må endres til «*maks 1,25 parkeringsplasser.*»

Statsforvalteren påpeker videre at det er satt av areal på 1,3 daa til lekeplass, i en sving, ved den mest kupert delen av planområdet. Det vises til gjeldende plan, hvor området til felles lek er 2,6 daa stort, og terrenget bedre egnet. Arealer som brukes av barn og unge skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare, samt at det skal være trafiksikker adkomst fra boligene. Å etablere et lekeareal i et svært kupert terreng, hvor deler ligger i tilknytning til en veisving er derfor ikke i tråd med statlige og vesentlige regionale retningslinjer. Det vises til bestemmelsenes § 3.6, og hevdes at planen legger opp til leke- og uteoppholdsarealer langt under retningslinjene i regionalplanen og bestemmelsene i kommuneplanen.

Aralet avsatt til lek er lite egnet som lekeareal, grunnet terrengets utforming og den nærliggende vegen. Statsforvalteren fremmer av den grunn ***innsigelse*** til f\_LEK og til § 3.6 i bestemmelsene, som er i strid med vesentlig regional retningslinje og kommuneplanens bestemmelse § 5.2.

Det skal legges inn et stort friområde med badestrand og småbåthavn. Det må tilrettelegges for at barn og unge trygt kan gå og sykle til området, det vil si passere hovedvegen. Statsforvalteren har faglig råd om å lage en trafikkanalyse. Funn fra denne bør inngå i ROS-analysen, og eventuelle tiltak tas inn i bestemmelser og arealkart.

Det gis også faglig råd om at brannoppstillingsplasser og tilgang for brannbiler legges inn i plankartet.

Statsforvalteren er i utgangspunktet kritisk til at det skal opprettes en parkeringsplass innenfor 100-metersbeltet til sjø. Ettersom arealet er i en vedtatt plan, kan det ikke fremmes innsigelse til selve

arealbeslaget. Det gis likevel faglig råd om at denne reduseres for å hindre unødig nedbygging av strandsonen.

Forslagsstillers kommentar:

Statsforvalteren fremmer innsigelse til økningen av planert, asfaltert og utbygd areal i forbindelse med småbåthavnen og forutsetter at formålet på f\_KBA1 endres i tråd med deres råd. I gjennomgangen vises det til de allmenne interessene som skal ivaretas ved all planlegging i strandsonen, med særlig vekt på hensynet til naturmiljøet.

Vi mener at Statsforvalteren i sin vurdering i liten grad tar hensyn til at planområdet ligger i et tettbygd område og at det allerede er lagt til rette for etablering av småbåthavn i gjeldende plan. Utvidelsen av det kombinerte byggeområdet vil skje på arealer avsatt til friområde, og er fortrinnsvis tiltenkt sjøboder tilknyttet båtplassene. Anlegget vil ha preg av å være et fellesanlegg, og bodene vil etter vår mening fremme tilgangen til strandsonen både innenfor dette området og til friluftsområder andre steder ved sjøen. For å sikre at tilbudet vil bli tilgjengelig for flest mulig, er det fastsatt rammer for minimum og maksimum størrelse og minste antall bodplasser. Endringen i forslaget går hovedsakelig på utstrekning og tillat BYA, men det er også gitt nye føringer for differensiert byggehøyde etter bygningenes bruk. I revidert planforslag er arealet for småbåtanlegg (SMS1) på land redusert i størrelse, til fordel for utvidelse av friområdet (FRI3) med mulighet for etablering av strandpromenade med beplantning og tilrettelegging for allmenn bruk.

Naturmiljøet er i dag preget av aktiviteten i nærliggende småbåthavn, sjøretta næringsvirksomhet i sør, byggefeltet og ferdselen i sundet. Naturmiljøet vil nok bli påvirket i byggeperioden, men vil tilpasse seg endringene etter utbygging. Planen har rommelige grøntarealer, og området vil fremdeles være aktuelt som leveområde for fugl, fisk, insekter og dyr. Ifølge dagens planverk er det friluftsliv og rekreasjon som skal prioriteres innenfor området. Det ligger også til grunn for planen etter endring.

Formuleringen i bestemmelsenes § 7.1 i planforslaget om tillat bruk for bebyggelsen innenfor kombinert bebyggelse og anleggsformål, er en videreføring fra gjeldende plan. Vi ser at bestemmelsen er vid, og har forståelse for Statsforvalterens synspunkt om at kombinert bebyggelse og anleggsformål slik det er formulert kan gi en uforutsigbar utvikling i dette området. Det er likevel ønskelig å videreføre muligheten for å etablere et fellesbygg i båthavna, som noe mer enn en lagringsplass. Setningen om at bebyggelsen innenfor området skal være felles for blokkbebyggelsen tas derfor ut, men det kombinerte formålet beholdes. Etter endring vil bebyggelsen være felles for småbåthavna og med det være naturlig tilknyttet sjø. Eksempelene om boder, toaletter, skur, møterom m.m. videreføres som i gjeldende bestemmelse.

Statsforvalteren fremmer også innsigelse mot parkeringsbestemmelsene i planen, og hevder at kommuneplanens parkeringsbestemmelser er maksimumskrav. Vi kjenner ikke til slik praktisering av parkeringsbestemmelsene i Karmøy fra tidligere, og kan ikke se at det er slik kommuneplanens bestemmelser skal forstås. Kollektivtilbudet i området er begrenset. Vi mener derfor at de parkeringsplassene som er planlagt for boligbebyggelsen bør opprettholdes og at parkeringsbestemmelsene i denne planen bør beholdes som minimumskrav.

I innsigelsen mot løsningene for lek og uteopphold påpekes det at området vist til lekeplass er uegnet på grunn av terrengforhold og nærhet til veg, og at arealet avsatt til formålet ikke tilfredsstiller kravet i regional arealplan og kommuneplanens bestemmelser.

Arealet vist til lek er bratt i dag, men vil bli opparbeidet og tilrettelagt med universell utforming ved utbygging av området, og det vil bli satt opp gjerde mot vegen iht. teknisk forskrift og kommunens lekeplassnorm.

Når det gjelder arealkravene, stemmer det at kravet til felles uteopphold ikke i sin helhet dekkes innenfor fellesarealene til boligene, dersom området bygges fullt ut i henhold til rammene i planen. Men det er ikke riktig som Statsforvalteren hevder, at planen legger opp til leke- og uteoppholdsarealer langt under retningslinjene i overordna planer. Vi viser til illustrasjon på s. 26 i planbeskrivelsen, som viser hvordan leke- og uteoppholdsarealene kan fordeles internt i området, og til planbestemmelsenes § 3.6. Nødvendige *lekearealer* skal opparbeides innenfor fellesarealene tilknyttet boligbebyggelsen, som er vist til boligformål, gatetun og lekeplass. Arealet for *felles uteopphold* skal også i hovedsak opparbeides innenfor fellesarealene, kun en mindre del kan etableres innenfor offentlige friområder. Arealet for felles lek som Statsforvalteren viser til i gjeldende plan omdisponeres til offentlig friområde, og vil fremdeles være like tilgjengelig for beboerne innenfor området. Friområdene er så store at grøntarealene samlet sett overoppfyller kravene i kommuneplan og regional plan for areal og transport på Haugalandet. Selv om friområdene skal betjene et større område enn det som inngår i planen, vil nærheten til dette området gi beboerne god tilgang til grøntarealer og rekreasjonsområder. I tabellen under er kravene til tilgang til områder for lek og uteopphold fra planforslaget sammenlignet med kravene i gjeldende kommuneplan og regionalplan for Haugalandet. Ut fra tallene i tabellen mener vi at planområdet er svært godt dekket.

Planforslaget	Kommuneplanen	ATP-H
<u>Bestemmelsene:</u> 20 m <sup>2</sup> pr. boenhet til lek 30 m <sup>2</sup> pb. felles uteopphold 8 m <sup>2</sup> pb. privat uteopphold  Minste størrelse, lekeplass: 150 m <sup>2</sup> . Regulert lekeplass (1300 m <sup>2</sup> , felles) skal utstyres iht. krav for kvartalslek.	<u>4-24 boliger:</u> Minst 50 m <sup>2</sup> pb. til nærlek og felles uteopphold Minst 8 m <sup>2</sup> til privat uteopphold. Minste størrelse, lekeplass: 150 m <sup>2</sup>	Minst 50 m <sup>2</sup> pb. til lek og felles uteopphold. Minste størrelse, lekeplass: 150 m <sup>2</sup>
Rekkefølgekrav til opparbeidelse av badestrand og ballfelt innenfor offentlig friområde ved bolig nr. 25.	<u>25-100 boliger:</u> Minst 25 m <sup>2</sup> pb. offentlig kvartalslek i tillegg til arealene i punktet over. Minste størrelse: 600 m <sup>2</sup>	<u>25-200 boliger:</u> Områdelekeplass Minste størrelse: 1500 m <sup>2</sup>
Regulert friområde langs sjøen, offentlig og felles, 10.800 m <sup>2</sup> .	<u>Over 100 boliger:</u> Balløkke 10 m <sup>2</sup> pb. og grøntdrag, totalt 25 m <sup>2</sup> pb. i tillegg til arealene i punktene over. Minste størrelse, ballfelt: 1.000 m <sup>2</sup>	<u>150-600 boliger:</u> Aktivitetsflate, minst 2500 m <sup>2</sup>  <u>600-1200 boliger:</u> Rekreasjonsområde, minst 6000 m <sup>2</sup>

Det vises til vedlagt trafikknotat og vår kommentar til øvrige merknader for vurdering av Statsforvalterens faglige råd om trafiksikkerhet ved adkomst til friområdet. Oppstillingsplasser for brannbil skal vises i utomhusplan ved byggesøknad. Tillegg om det er innarbeidet i § 1.3 i bestemmelsene.

Administrasjonens kommentar:

## **2. Rogaland fylkeskommune – Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen, 13.12.2022**

Badestranda i sør er sikret i planforslaget, men i nord legges det opp til en utvidelse av arealer til fellesbygg, boder og småbåtanlegg på land, på areal tidligere avsatt til friområde. Fylkesrådmannen bemerker at småbåtanlegget vil gi økt bruksmulighet for enkelte grupper som kan gå på bekostning av allmenne muligheten for friluftsliv og rekreasjon. I utomhusplanen er det vist ulike tiltak som vil bidra til at dette området innbyr til ferdsel og opphold for en større gruppe. Fylkesdirektøren gir faglig råd om at denne intensjonen sikres i større grad i planbestemmelsene. Videre bør bestemmelse om at det ikke skal etableres stengsler som hindrer allmenn ferdsel på moloen, også gjelde for kaiområdet.

Fylkesrådmannen vurderer det som positivt at friområdet som ligger i direkte tilknytning til badestranden opprettholdes som offentlig formål, og at felles lekeplass løses lengre vest. Lekeplassen oppfyller ikke fullt ut arealkravet til kvartalslek på 1500 m<sup>2</sup> i regionalplanen. I kombinasjon med tilgrensende friområde og ballfelt som sikres opparbeidet gjennom rekkefølgekrav, mener fylkesdirektøren likevel at det legges opp til akseptabelt leke- og rekreasjonstilbud. Det vises til vedlagt soldiagram og påpekes at solekspontert areal avtar raskt på kveldstid. Lekearealet mellom boligblokk og støyskjerm langs fylkesvegen er det området som har best solforhold på kveldstid. Samferdselsavdelingen har signalisert at støyskjermen må ligge på privat grunn. Ved flytting av støyskjermen bør det sikres at solforholdene der fortsatt kan ivaretas.

Det fremgår av planbeskrivelsen at enkelte parti på gangveg/gatetun vil ha brattere stigning enn 1:15. Det er foreslått å etablere hvilerepos som avbøtende tiltak. Fylkesdirektøren gir faglig råd om at dette sikres i bestemmelsene. Det påpekes også at det må være lett å orientere seg når det etableres ny gangtrasé gjennom prosjektet. Forskyvningen mellom fotgjengerovergang med åpning i støyskjerm – og gatetunet som gir passasje gjennom boligprosjektet, kan gjøre at forbindelsen ikke umiddelbart er lesbar for fotgjengere. Det oppfordres til å se om det kan gjøres grep for å sikre god orientering for fotgjengere og syklist. Støyskjermen bør også utformes slik at det gis gløtt/siktlinjer mot sjø. Videre bør det vurderes om det kan tilrettelegges for universell tilkomst helt ned til sjøen.

Arbeidet med omregulering av området, med endring fra fotgjengerundergang til kryssing i plan, startet for flere år siden. Utbygger har vært i kontakt med Statens vegvesen (tidligere ansvarlig for fylkesvegene) og flere personer i fylkeskommunen. Med mange henvendelser har det vært vanskelig å få oversikt i saken. Bakgrunnen for endringen framkommer ikke klart, men økonomiske forhold synes å ha stor betydning. Utbygger hevder at en i de senere årene har blitt mer restriktiv med etablering av nye fotgjengerunderganger, noe samferdselsavdelingen ikke kjenner til. Det stilles nå mer spesifikke krav til undergangene avhengig av mengden fotgjengere og syklist. Det betyr ikke at fotgjengerunderganger er mindre ønsket, og at kryssing i plan er å foretrekke. Samferdselsavdelingen stiller seg derfor ikke bak at gangfelt vil gi en sikker, mer helhetlig og framtidsrettet løsning, slik utbygger hevder. Men av tilsendt dokumentasjon synes det som om Statens vegvesen i møter i 2019 har akseptert at undergangen kan erstattes med hevet, intensivbelyst gangfelt.

Endring av bussholdeplassene til kantstopp synes å være en god og helhetlig løsning med tanke på planlagt oppgradering av Storasundvegen videre nordover. Samferdselsavdelingen er mer bekymret for at sørgående busstopp er plassert foran og i kort avstand fra planlagt gangfelt. Minstekrav i vegnormalene til avstand synes å være ivaretatt, men det vil likevel være en viss fare ved kryssing av veg, dersom bilister i sørlig retning velger å kjøre forbi buss på holdeplassen. Valgt plassering av busstopp i forhold til krysningspunkt vurderes derfor som uheldig.

Samferdselsavdelingen savner omtale og vurdering av sine tidligere merknader til planarbeidet, og kan ikke se at følgende innspill er tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget:

- Privat støyskjerm skal ikke plasseres på offentlig annen veggrunn. Hele støyskjermen, inkl. fundamentering må plasseres på privat grunn. Siste setning i § 12 må derfor utgå og plankartet må justeres
- Det må sikres at tekniske tegninger for alle tiltak på fv. 4808 sendes til Rogaland fylkeskommune til gjennomsyn. Her må det også påregnes gjennomføringsavtale.
- I planbestemmelsene § 3.3 er det sagt at gjerde kan settes opp inntil 1 m fra veg. Det skal ikke gjelde for fylkesvegen.
- I planbestemmelsene § 3.5 er det krav om 2 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet. Samferdselsavdelingen anbefaler at kravet økes til 3 parkeringsplasser pr. boenhet.

#### Forslagsstillers kommentar:

Planen er endret, - areal for småbåtanlegg med tilhørende strandsone SMS1 er redusert og friområdet langs sjøen FRI3 er utvidet tilsvarende. Det gjenstående arealet for småbåtanlegg tilsvarer vegbredde for adkomstveg og skal ivareta behovet for tilkomst til og snuplass ved moloen. Innenfor friområdet legges det til rette for etablering av strandpromenade som vist i illustrasjonsplanen. Ved utvidelse av friområdet får områdets funksjon som allment tilgjengelig rekreasjonsområde økt prioritet. Vi viser til presisering i bestemmelsenes § 5.1 om at det ikke skal settes opp stengsel som hindrer alminnelig ferdsel innenfor småbåtanlegget og § 17 om at friområdene i planen skal være offentlig tilgjengelige, og ser ikke behov for ytterligere krav om opparbeidelse.

Vi tar fylkesrådmannens vurdering av lekearealer og friområder til orientering. Det vil ikke bli nødvendig å flytte støyskjermen (se forklaring lengre ned i kommentaren). Vurdering av solforholdene vil bli som før.

Innspillene om universell utforming er tatt til etterretning. Det er lagt til en setning i § 1.1 i bestemmelsene, om etablering av hvilerepos og benker ved punkter langs gangforbindelsene der man ikke oppnår tilfredsstillende stigningsforhold, og i § 1.4 om at gangforbindelsen fra Storasundvegen til sjø skal ha ledelinje. Innenfor planens rammer vil det også være mulig å legge til rette for universell tilgjengelighet ut i sjø.

Etablering av nytt gangfelt er vurdert ut fra trafikkforholdene på stedet og i henhold til Statens vegvesens håndbøker. Ut fra trafikkmengden på veien, antall kryssende i gangfeltet, fartsgrense og den sentrale plasseringen krysningspunktet vil få i et større område, vurderes gangfelt som en trafiksikker løsning og kan anbefales. Ettersom fartsnivået er høyere enn det som aksepteres ved gangfelt, forutsettes det at overgangen etableres med fartsreduserende tiltak. *Håndbok V127 Krysningssteder for gående* åpner for det. Gangfeltet

vil bli etablert med fartshump og det vil bli satt opp intensivbelysning. Disse forholdene vil bli ivaretatt ved behandling av teknisk plan, som skal gjennomgås av vegmyndighet før tiltakene kan godkjennes av kommunen (jf. fellesbestemmelse for samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur). Vi viser til vedlagt trafikknotat for nærmere vurdering.

Utsagnet om at gangfelt er en mer helhetlig og framtidsrettet løsning enn fotgjengerundergang er vår vurdering. Det er ikke en ren trafiksikkerhetsvurdering, men viser også til at området er et sentralt knutepunkt i bygda. Når det bygges nye boliger og legges til rette for attraktive friområder langs sjøen, vil det være viktig å knytte sammen områdene øst og vest for vegen på en god måte. Vi mener det bør gjøres på en måte som synliggjør menneskene som bor der og prioriterer de myke trafikantene som en del av trafikkbildet. Dialogen om undergang / fotgjengerfelt har pågått over et langt tidsrom. Både Statens vegvesen (som var hadde forvaltningsansvar for fylkesvegene fram til 01.01.2020) og Rogaland fylkeskommune har deltatt i dialogen og uttalt seg positivt til gangfelt ved tidligere anledninger, forutsatt at man kan oppnå en tilfredsstillende løsning i tråd med vegvesenets håndbøker.

Bussholdeplassene i det opprinnelige planforslaget ligger ca.13 m fra fotgjengerovergangen og er med det godt innenfor kravet i håndboka som sier at kantstopp skal plasseres minst 5 m foran eller 1 m bak gangfelt. I revidert plan er sørgående stopp flyttet ytterligere 8 m fra gangfeltet. Detaljert plan for veg og holdeplass skal godkjennes som teknisk plan, og kan komme til å avvike noe fra formålslinjene i plankartet. Arealet ligger imidlertid på fylkeskommunal grunn, og eventuell justering vil ikke berøre private grunneiere.

Støyskjermen er tegnet inn på plankartet og plassert 0,5 m inn på privat eiendom. Mellom f\_GS1 og Storasundvegen er arealet regulert til annen veggrunn, fellesareal (f\_AVG7). Siste setning i § 12 som sier at støyskjerm kan etableres innenfor annen veggrunn, gjelder derfor kun dette området.

Bestemmelsen om at det kan etableres gjerde inntil 1 m fra veg, gjelder innenfor arealene for blokkbebyggelse og er rettet mot det interne vegsystemet. Langs fylkesvegen vil det bli satt opp støyskjerm som vist i planen. Problemstillingen med gjerde vil derfor ikke være relevant for fylkesvegen, og vi kan ikke se behov for å presisere det ved endring av § 3.3.

Om parkeringsplasser for sykkel stiller kommuneplanens bestemmelser krav om minst 1,5 stk. pr. boenhet. I planen er kravet økt til 2 stk. pr. boenhet. Vi ser ikke behov for å øke det ytterligere.

Administrasjonens kommentar:

### **3. Rogaland fylkeskommune – seksjon for kulturarv 07.12.2022**

Det ligger et automatisk freda kulturminne innenfor planområdet. Det er tidligere påpekt at kulturminnet må sikres i planen med hensynssone og bevaringssone. Dette er gjort i planen ved offentlig ettersyn, og kulturminnet er i så måte sikret og ivaretatt på en god måte. Det er også positivt at steingarden mellom gnr. 142/20 og 651 skal bevares.

Om bestemmelsene til område KBA, kombinert bebyggelse og anleggsformål – tjenesteyting/sjøboder, mener Fylkesdirektøren at bestemmelsen om utforming (§ 7.3) er god, men ber om at man legger til at byggesøknad skal sendes på høring til kulturminnemyndigheten. Videre

sies det at den høyeste bebyggelsen bør plasseres lengst mot sør-øst og at materialer som benyttes vurderes nøye.

Fylkesrådmannen oppfordrer til å utarbeide og oppføre et skilt med informasjon om kulturminnet. Skiltet må ikke plasseres innenfor hensynssone d), men kan settes opp innenfor hensynssone c). Innhold, utforming og plassering må på forhånd godkjennes av kulturminnemyndighetene.

Forslagsstillers kommentar:

Merknaden tas til orientering.

Når det gjelder plassering av bebyggelsen vil det være naturlig å legge hovedbygget nærmest adkomst til området. Det er derfor ikke ønskelig å fastsette plassering av den høyeste bebyggelsen lengst sør i området. Viser til at plassering av denne bebyggelsen er tillatt i gjeldende plan. Forslag til tillegg i § 7.3 om at søknad om tiltak innenfor KBA skal sendes på høring til kulturminnemyndighet før formell godkjenning er innarbeidet i bestemmelsene.

Administrasjonens kommentar:

#### **4. Statens vegvesen, 21.12.2022**

Endringene innebærer å gå bort fra å separere myke og harde trafikanter, og legger opp til at veganleggene samlet sett benyttes av alle trafikantergrupper.

Krysningspunkt over Storasundvegen endres fra undergang til kryssing i plan med intensivbelysning. Regulert busslomme endres til kantstopp.

Rogaland fylkeskommune har gitt uttrykk for at de kan akseptere kryssing i plan framfor undergang. Statens vegvesen forutsetter at gjeldende håndbøker ivaretas, samt at drøftinger og avklaringer knyttet til krysningspunkt, trafiksikkerhet og framkommelighet for fylkesvegen skjer med Rogaland fylkeskommune.

Krav for skilting av gatetun må sikres gjennom reguleringsplanen.

For å sikre gangtilkomst til friområdet og småbåtanlegget kan en vurdere å regulere fortau langs KV6.

Adkomst til parkeringskjeller og annen parkering bør vises i plankart med rett radius og siktsone.

Adkomst til renovasjon bør vises med siktsone i plankartet.

Forslagsstillers kommentar:

Statens vegvesen har også deltatt i prosessen og gitt positive signaler til endring fra fotgjengerundergang til gangfelt. Vi viser til vurdering i vedlagt trafikknotat og vår kommentar til Rogaland fylkeskommune.

Krav til skilting av gatetun er innarbeidet i § 10 i bestemmelsene.

Gangadkomst til friområdet vil bli innarbeidet som en del av f\_LEK1 og er sikret i §1.4 i bestemmelsene. Et fortau langs f\_KV6 vil ikke få tilfredsstillende stigningsforhold.



Adkomst til parkeringskjeller og annen parkering er ikke vist i plankartet, av hensyn til evt. senere justering. Siktsoner og radier er innarbeidet i situasjonsplanen og bli ivaretatt ved godkjenning av teknisk plan. For adkomst fra parkeringskjeller til gatetunet legges det opp til redusert radius for oppstramming av biltrafikken. Areal for renovasjon er omarbeidet og det er lagt inn byggegrense 3 m fra vegkant. Det vil også ivareta siktforholdene mellom inngang til renovasjonsanlegget og veien.

Administrasjonens kommentar:

## 5. Kystverket, 22.12.2022

Kystverket påpeker at de ved flere anledninger har gitt innspill til etablering av småbåthavn i dette området. Planer om utbygging har pågått siden 2008, og vekslet mellom molo og flytende småbåtanlegg. Planområdet ligger til Karmsundet, som er en sterkt trafikkert hovedled som det må tas hensyn til. Kystverket viser til tilgjengelig statistikk over skipstrafikken og sier at hele bredden i farvannet benyttes. I tillegg kommer mindre nyttefartøyer og fritidsbåter uten AIS.

Kystverket har hele veien gjort oppmerksom på at planarbeidet må ta hensyn til ferdsele i Karmsundet, og at det ikke må planlegges tiltak som kan komme i konflikt med fremkommeligheten og merkesystemet i farvannet. Det vil ikke bli gitt tillatelse til tiltak i sjø som kan legge begrensninger på trafikken i hovedleden. Tiltak som blir etablert langs hovedleden må også utformes slik at de tåler den belastningen som de blir påført i form av drag og bølgeslag.

*Kystverket har tidligere sagt at «molo inkludert fyllingsfot må holdes godt vest av HIB-en og ikke virke begrensende på farvannet. Molo med fyllingsfot og navigasjonsinstallasjonen på Søre Storesundflua må vises ved utarbeidelse av forslag til plan. Tiltak må også holdes vest av en linje mellom knekkpunkt på eksisterende molo og Søre Storasundsflua.»*

Fremlagt planforslag viser ikke molo i forhold til navigasjonsinstallasjon som Kystverket har bedt om. Det er derfor vanskelig å avgjøre i hvilken grad merknadene er imøtekommet eller ikke. Dersom moloen kommer lenger øst enn nevnt må moloen reduseres. I tillegg må det tilføyes i planbestemmelsenes § 14 at «molo inkludert fyllingsfot skal holdes innenfor formålsgrensen.» Det vises også til at opplysninger gitt i plandokumentene om at planlagt småbåthavn vil bli mindre enn det som er lagt til rette for i gjeldende plan, ikke stemmer.

Det må tas spesielt hensyn til merkesystemet i hovedleden. I planleggingen må man være bevisst på plassering av bebyggelse og lyskilder, slik at navigasjonsbelysningen ikke blir skjermet eller «forsvinner» blant annen belysning.

Kystverket anbefaler at det tas inn i bestemmelsene krav om redningsutstyr som bl.a. redningsstiger i båthavnen.

Forslagsstillers kommentar:

Fyllingsfot er vist i plankartet. Det er sendt egen henvendelse til Kystverket med kartdokumentasjon som viser molo med fylling og navigasjonsinstallasjon for ny vurdering.

Viser til tillegg i § 1.5 med presisering av at fyllingsfot skal være innenfor planavgrensningen, § 14 om at molo skal dimensjoneres for å tåle bølger fra forbipasserende båttrafikk og § 19 om etablering av redningsstiger i småbåthavna.

Tiltak i sjø skal godkjennes av Kystverket. Belysning vil bli dokumentert og vurdert i sammenheng med søknad om godkjenning av moloen.

Administrasjonens kommentar:

## **6. Fiskeridirektoratet, 21.12.2022**

Planen forutsetter båttopptrekk, men sier lite om båtoppdrag eller om avfallshåndtering i småbåthavn. Kommunen bør av opplysningshensyn og hensyn til maritimt mangfold, miljø og vannkvalitet gi bestemmelser om at aktiviteter som skraping av bunnstoff, vask og vedlikehold av båter, motorer mv. ikke skal være tillatt på stedet.

I motsatt tilfelle må man påby avbøtende tiltak, slik som oppsamlingskummer, tilbud om alternative metoder for miljøvennlig båtvedlikehold mv. som sikrer mot utslipp, forurensing, farlig avfall / skadelige stoffer, plast til sjø mv.

Fiskeridirektoratet viser til rapportene «*Miljøvennlige småbåthavner*», «*Tiltak for å redusere utslipp av mikroplast og helse- og miljøskadelige stoffer fra marine småbåthavner. Kunnskapsstatus*» og *Veileder M-992 «Begrense marin forurensing og utslipp av mikroplast.»*

Forslagsstillers kommentar:

Det legges ikke opp til at større vedlikehold av båter skal skje i båthavna. Etter reduksjon av arealet for SMS1 vil også det tilgjengelige arealet for den type aktivitet begrenses. Men planen hindrer ikke at mindre arbeider kan forekomme, og det er derfor gitt bestemmelser som skal sikre et visst nivå av tilgjengelig utstyr for å begrense eventuelle utslipp. Skulle det bli aktuelt med tilrettelegging for større vedlikeholdsarbeid må tiltakene behandles etter forurensingsloven.

Administrasjonens kommentar:

## **7. Samferdselsavdelingen, Karmøy kommune, 21.12.2022**

Den foreslåtte endringen med å erstatte busslommer med kantstopp kombinert med støyskjerm og gangfelt er etter samferdselsavdelingens oppfatning en løsning som ikke ivaretar trafiksikkerheten på en forsvarlig måte. Kryssingen av Storasundvegen skal fungere som skoleveg og sentralt krysningspunkt for barn og unge til badeplass, båthavn og strandsone. Løsningen som er valgt må kvalitetssikres med en grundigere trafiksikkerhetsvurdering.

For adkomstvegen langs eksisterende småbåthavn etterspør kommunens samferdselsavdeling nærmere redegjørelse for fundamentering for gateløp, terrengsprang mellom veg og fortau og fastsettelse av laveste høyde mot sjø til kote +1,86.

Planbestemmelsene må suppleres med krav om teknisk plan og belysning for felles veganlegg og for gangforbindelsen fra Storasundvegen til offentlige arealer ved sjø. Det må stilles krav om etablering av ledelinje gjennom gatetunet og dokumentert klimatilpasning for adkomstveg o\_KV5 (adkomstveg langs sjø). Planen må ha rekkefølgekrav til opparbeidelse av o\_FO4 (fortau langs Bjørgevegen). Det bør settes krav om etablering av sykkelparkering (minst 20 plasser) ved friområdet og båthavna, og rekkefølgekrav til opparbeidelse av parkeringsplass f\_P1 samtidig med småbåthavna. Samferdselsavdelingen stiller spørsmål ved planbestemmelsen om parkering innenfor SBH1, og antar at dette skal være på P1.

Om endringene i plankartet: Samferdselsavdelingen vurderer Storasundvegen til å ha landevogspreng, og fraråder av trafikksikkerhetsmessige årsaker å endre planen fra busslomme til kantstopp. Plassering av busstopp, med tanke på avstand til gangfelt, må samkjøres med fylkeskommunen. Det må sikres frisikt for støyskjerm og gangfelt. Bom må vises ved starten på TV1, byggegrense settes til 3 m innenfor areal avsatt til renovasjon og snuhammer tilpasses manøvrering for 12,40 lastebil.

#### Forslagsstillers kommentar:

For uttalelse om trafikksikkerhet ved kryssing av Storasundvegen i gangfelt vises det til øvrige kommentarer og vedlagt trafikknottat.

Gående og syklende til og fra de nye boligene vil hovedsakelig benytte gangfeltet over Storasundvegen for å komme videre ut på øvrig gang- og sykkelvegnett. Hensikten med å etablere fortau langs småbåthavna er derfor ikke å sikre ferdsele gjennom området, men å ivareta ferdsele internt i havna og å skape et tydelig skille mot forbigående biltrafikk ved økt trafikkbelastning. Ettersom båthavna ligger på offentlige arealer, er også fortauet vist som offentlig formål i planen. Fastsettelse av høyde for kjørevegen er gjort ut fra vurdering av framtidig havnivå i tilhørende rapport for ny småbåthavn. Øvrige detaljer for utforming av veganlegget vil bli avklart ved gjennomgang av teknisk plan. Det vises til §§ 1.2 og 25 for krav om teknisk plan, og § 1.3 om belysning. Der belysningen er en del av veganleggene vil det også framgå av teknisk plan. Etter offentlig ettersyn er det innarbeidet krav om ledelinje (§ 1.4) og rekkefølgekrav om opparbeidelse av fortau langs Bjørgevegen (§ 26). Krav om opparbeidelse av parkeringsplasser framgår av § 19, der det står at parkeringsplassene skal opparbeides innenfor planområdet. Etter revidert plan vil det si innenfor f\_P1.

Vedrørende etablering av bussholdeplasser som kantstopp viser vi til Rogaland fylkeskommunes vurdering. Etter revidering av planen er kantstoppet i sørgående retning flyttet ytterligere 8 m mot nord, i samsvar med fylkeskommunens uttalelse.

Situasjonsplanen viser anlegg for sykkelparkering ved adkomst til friområdet, men vi finner ikke grunnlag for å stille rekkefølgekrav i planen om etablering og konkret løsning. Frisikt for støyskjerm og gangfelt framgår av plankartet. Bom for TV1 er innarbeidet i planen, og snuplassen justert i henhold til snuplass for lastebil i N100. Renovasjonsanlegget er justert og det er lagt inn byggegrense til vegen i samsvar med uttalelsen.

## **VED OFFENTLIG ETTERSYN: PRIVATE MERKNADER OG ORGANISASJONER:**

### **1. Karl Heine Johannesen, 21.11.2022**

Ønsker opphevet fotgjengerfelt der sykkel- og gangsti slutter før Storasundfeltet, og mener det bør komme flere fotgjengerfelt for å lette kryssingen av Storasundvegen og tvinge bilister til å holde fartsgrensen.

Forslagsstillers kommentar:

Vi tar merknaden til orientering. Det aktuelle krysningspunktet ligger utenfor planområdet og har ikke direkte tilknytning til tiltakene i planen. Innspillet ansees derfor ikke som relevant i denne sammenheng.

Administrasjonens kommentar:

## **2. Margareth Nilsen, Kjell T. Heggheim, Irene Storesund og Gunn Mari Nilsen**

De undertegnede reagerer på at hovedutvalg teknisk og miljø vedtar planen utlagt til offentlig ettersyn uten vesentlige endringer, etter at samme utvalg først sendte saken tilbake til utbygger med henstilling om endringer. Videre ber de om at trafikksikkerhet, inngripen i miljø og flere parkeringsplasser pr. boenhet tas til etterretning.

Friområdet er flittig brukt, og er den eneste stranda fra Salhus til Viken. Planen legger opp til betydelige endringer av stranda. Det som i dag er ei sjarmerende, skjermet og uberørt naturstrand, vil bli innrammet i et parkanlegg med småbåthavn, parkeringsplasser, veier og et titalls leiligheter. De undertegnede mener at dette vil medføre både støy og visuell forsøpling, og at opplevelsen av å sitte på stranda ikke vil bli den samme etter utbygging. Parkering og boder kan løses på andre måter, uten så stor inngripen i miljø og strandsone.

Det påpekes at det planlagte gangfeltet vil bli anlagt mellom bakketopp og sving, og hevdes at plasseringen ikke er riktig for et gangfelt. Store vogntog med potensielt farlig last må stoppe helt eller bremse i bratt oppoverbakke, og kan skape farlige situasjoner. Det vises til at det i tidligere planprosess har blitt sett på innkjørsel til området med undergang for både bil og myke trafikanter. Det ville ha gitt veldig liten inngripen i området, og være mer i tråd med de undertegnedes ønske for området.

Parkeringskravet i planen vil ikke være tilstrekkelig til å dekke det reelle behovet for parkering i området. Det vises til at det er vanlig ha to biler pr. boenhet, og at besøkende også må ha et sted å parkere. De undertegnede mener at parkerte biler vil bli et forstyrrende element i og ved friområdet.

Forslagsstillers kommentar:

Friområdet vil tilrettelegges og gjøres enda mer tilgjengelig enn i dag når området bygges ut. Det er også en forutsetning i gjeldende plan. Endringen innebærer at arealet for småbåtanlegg på land og kombinert bebyggelse utvides med flere sjøboder. Denne utvidelsen vil ikke påvirke landskapsopplevelsen fra dagens badestrand vesentlig, da byggeområdene ligger skjult bak en naturlig knaus. Selve badeplassen vil utvides ved etablering av ny molo. Vi viser også til at store deler av området endres fra fellesarealer for boligbebyggelsen i gjeldende plan, til offentlig friområde etter endring, og til at det innarbeides forbud mot å sette opp stengsel som hindrer allmenn ferdsel innenfor

fellesarealene ved sjøen. Vi mener derfor at den allmenne retten til tilgang og opphold i strandsonen er godt ivaretatt, og at planen legger til rette for videreutvikling av kvalitetene som allerede finnes i området.

For merknad til endring fra fotgjengerundergang til gangfelt, plassering av gangfelt og parkeringsdekning viser vil til øvrige kommentarer og vedlagt trafikknotat.

Administrasjonens kommentar: