



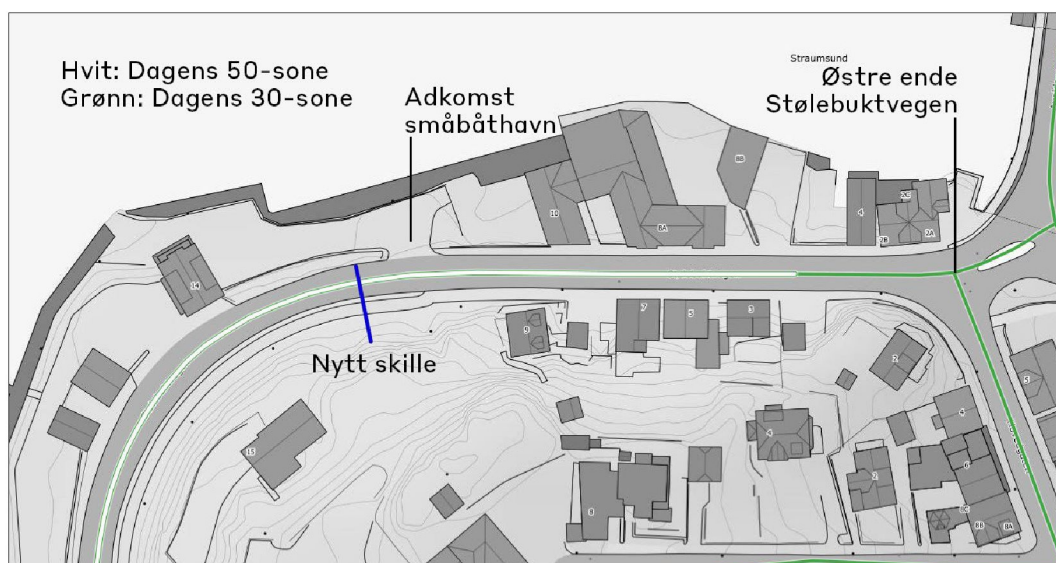
Rogaland fylkeskommune
Samferdselsavdelingen
Postboks 130 sentrum
4001 Stavanger

09.01.2023

Søknad om endring av fartsgrense

Østre del av Stølebuktvegen, Karmøy kommune

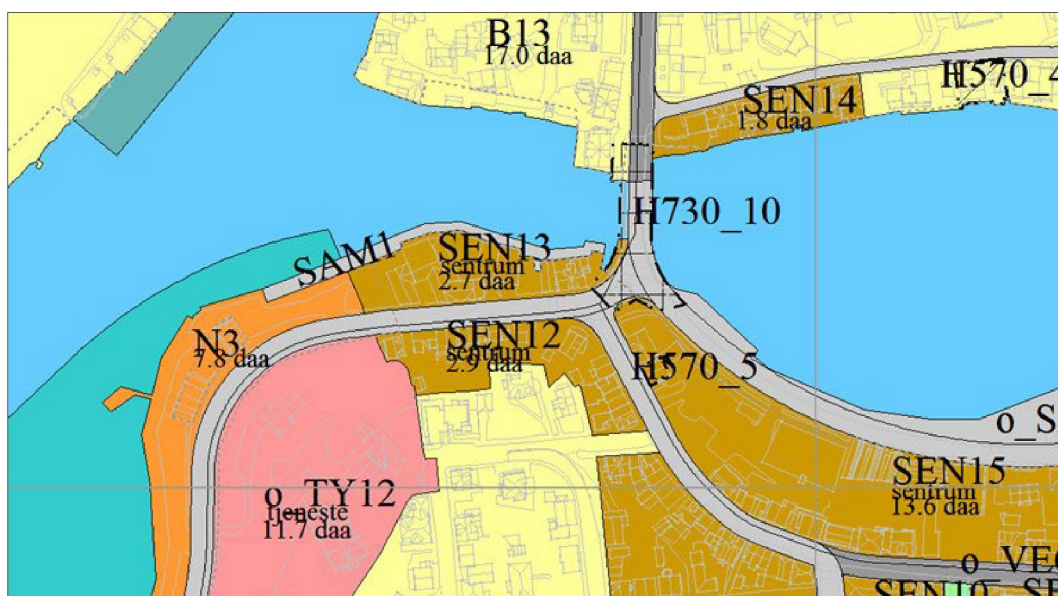
I forbindelse med en reguleringsplan i Karmøy kommune, ønsker vi å få skillet mellom 50-sone og 30-sone i FV.511 Stølebuktvegen flyttet minimum 85 meter lenger mot vest. HOLON Arkitektur AS søker på vegne av Jan Ove Welde, eier av gnr./bnr. 58/10. Vi ønsker at denne søknadsprosessen går parallelt med detaljregulering for Stølebuktvegen 10, planID 3052.



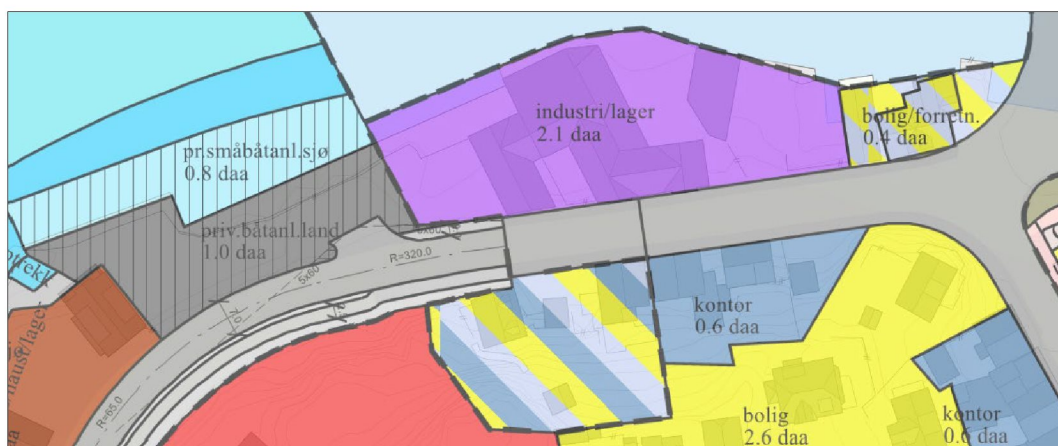
Fra Stølebuktvegens østende til Kobbernaglen småbåtforenings adkomst er det fortau på begge sider av veibanen. Fasadene ligger inntil fortauet og det fremstår som en gate. Vest for adkomsten tar veien en sving mot sør, og flankeres av en adskilt gang- og sykkelvei (Stølebuktvegen er del av kommunens hovednett for sykkel). Her slutter bebyggelsen å henvende seg til veien.



Med tanke på dagens situasjon, er det allerede gode grunner for å si at 50-sonen får strekke seg vel langt mot øst. Reguleringsplanen er likevel den utløsende faktoren for at vi vil søke om at fartsgrensen endres ved skiltvedtak. Foran Stølebuktvegen 10 er den faktiske veibredden ca. 11,5 meter: Søndre fortau er ca. 2,5 m, det nordre ca. 2,0 m, og avstanden mellom dem ca. 7,0 m. Bredden på fortauene er varierende i bredde i retning sentrum på grunn av eksisterende bebyggelse. Når man utarbeider en reguleringsplan, skal vegvesenets håndbok N100 følges for utforming av fylkesvei. En total bredde på 11,5 m er etter N100 (2.3.2–3) tilstrekkelig for et minimumsgatesnitt i en 30-sone i hovednett for personbiltrafikk, men en halv meter for lite i en 50-sone. Gatesnittet er med 2,5 m fortau på begge sider, 0,25 m klaring til kantstein på hver side, og to 3,0 m kjørebanner i 30-sone – men 3,25 m kjørebanner i 50-sone.



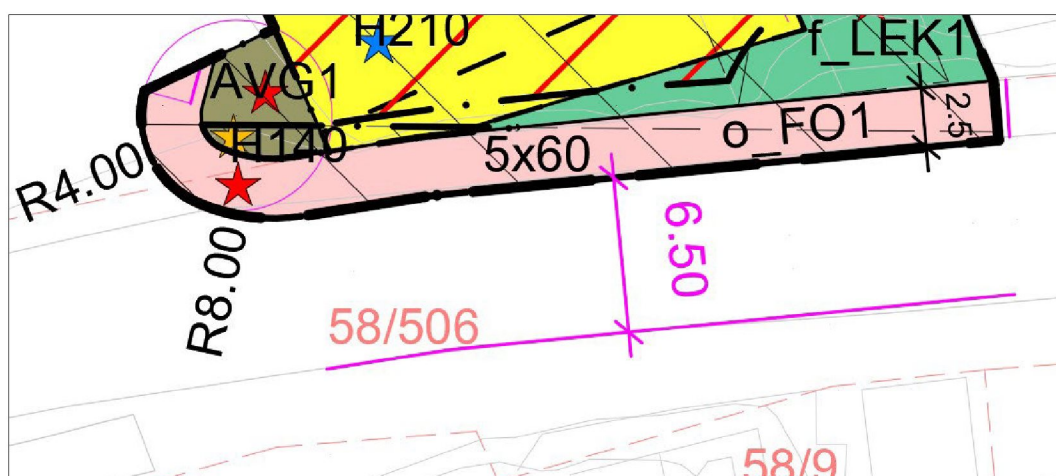
Utsnitt av kommunedelplan for Kopervik, 2019. Merk utstrekningen av sentrumsformål.



Reguleringsplaner som gjelder per 1. jan. 2023. Vi omregulerer vestre eiendom i det lilla «industri/lager» til bolig.



Reguleringsplanen skal legge til rette for et nybygg som følger kommuneplanen og kommunedelplanen for Kopervik i at sentrumsbebyggelsen skal strekke seg til og med Stølebuktvegen 9 og 10. Boligbygget skal derfor henvende seg til gaten og tilby boliger sentralt i Kopervik. Det nordre fortauet ender som nevnt i adkomsten til småbåthavnen, som vil deles med nybyggets beboere. Det er per nå planlagt 9 boenheter, alle av en størrelse som passer barnefamilier. Av den grunn har vi argumentert for at det bør tilrettelegges for kryssing av vei der nordre fortau slutter, med god belysning, og at 30-sonen flyttes vest for adkomstkrysset – uavhengig av veibredde etter håndbok N100.



Utsnitt av vårt forslag til plankart. Tosidig 2,5 m fortau, 6,5 m kjørebredde inkludert kantsoner.

Det er langt fra ideelt at biler kommer vestfra rundt en sving i 50 km/t, og møter både en adkomst som vil bli litt mer trafikkert og i praksis siste muligheten til å krysse veien for mange trafikanter på nordsiden. Hvis man antar at en andel av beboerne i nybygget vil være barn, er det desto viktigere å sikre et tilrettelagt kryssingssted. Vegvesenet har anslått 3500 ÅDT i Stølebuktvegen og utbygging etter vedtatt regulering vil kunne øke dette minimalt. Det ble tirsdag 3. januar 2023, 08.00–08.30 talt mye trafikanter langs Stølebuktvegen på strekket med tosidig fortau. På denne halvtimen kom 5 personer fra øst, 1 fra vest. 3 krysset veien. Alle personene var voksne. Eide skole i vestenden av Stølebuktvegen ble nylig lagt ned, og tellingen tyder på at skoleelever ikke går denne veien.

Med 2000–8000 ÅDT og < 20 kryssende i makstimen er gangfelt ikke anbefalt, ifølge tabell 2.1 i vegvesenets håndbok V127. Kryssingsstedet kan om nødvendig oppfylle krav til sikt for gangfelt helt opp til 50 km/t fartsgrense (kap. 3.2 i V127). Reguleringen kan få bestemmelser om belysning og nedsenket kantstein ved kryssingsstedet.

HOLON



Endringen vi foreslår i denne søknaden er liten i omfang, men vil endre forutsetningene for trafiksikkerhet og tillatt veibredde. Det vil også være til fordel for boliger i gatestrekket, med tanke på redusert støy.

Med vennlig hilsen

Odin Stafsnes
HOLON Arkitektur AS