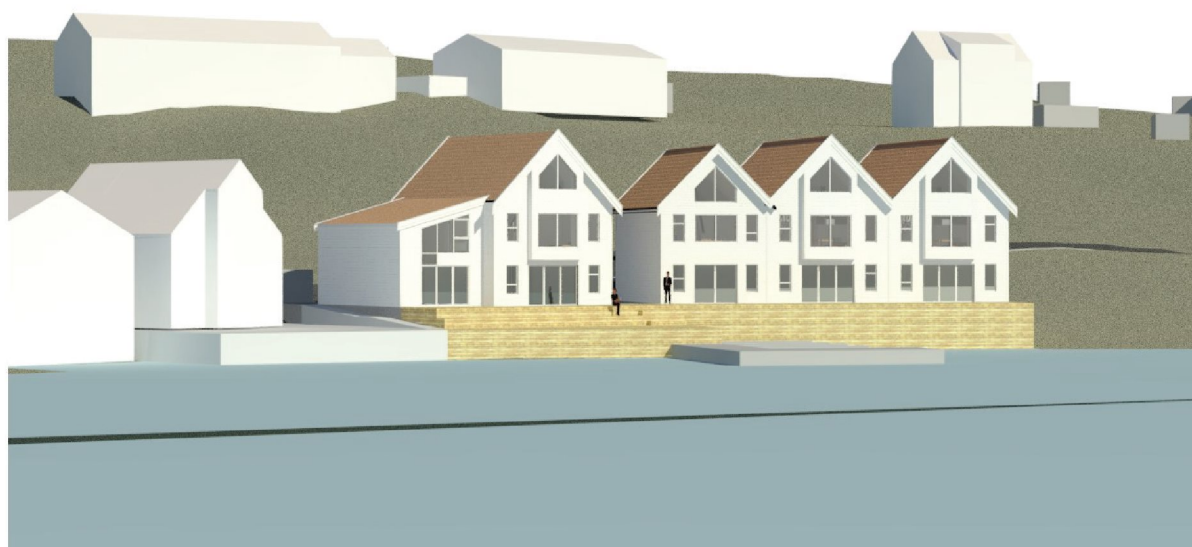


Planbeskrivelse

2114 VEAVÅGEN BRYGGE - 3/134,452 M.FL

Arkivsak: 20/4007
Arkivkode: PLANR 2114
Sakstittel: PLAN 2114 - DETALJREGULERING FOR VEAVÅGEN BRYGGE - 3/134, 452 MFL.

Godkjent i Karmøy kommunestyre 19.10.2020



Utarbeidet av PDS Arkitekt AS

Versjon:	Utarbeidet av:	Merknad:
1	PDS Arkitekt AS	Innsendt til 1. gangsbehandling
2	Karmøy kommune	Endringer i lay-out mv. til 1. gangsbehandling
3	PDS Arkitekt AS	Innsendt til 2. gangsbehandling, 29.04.20
4	Karmøy kommune	Endringer i lay-out og innhold til 2. gangsbehandling
5	Karmøy kommune	Mindre tekstendringer før sluttbehandling/vedtak av plan

Innhold

<u>1</u>	<u>Hensikten med planarbeidet</u>	3
<u>2</u>	<u>Planprosessen</u>	3
<u>2.1.</u>	<u>Varsel om planoppstart</u>	3
<u>2.2.</u>	<u>Merknader til 1. gangs offentlig ettersyn</u>	5
<u>3</u>	<u>Planstatus</u>	10
<u>4</u>	<u>Dagens situasjon</u>	10
<u>5</u>	<u>Planforslaget</u>	12
<u>5.1.</u>	<u>Arealbruk og Arealutnyttelse/tetthet (iht. FDP, KPL)</u>	12
<u>5.2.</u>	<u>Hensiktsmessig planavgrensning, evt. utvidelse av planområdet.</u> <u>(f.eks. siktlinjer)</u>	12
<u>5.3.</u>	<u>Eiendomsforhold (eksisterende/nye grenser)</u>	12
<u>5.4.</u>	<u>Detaljeringsgrad i planen (skille mellom offentlige, felles og private arealer)</u>	13
<u>5.5.</u>	<u>Rekkefølgekrav</u>	13
<u>5.6.</u>	<u>Folkehelseperspektivet (møteplasser, fysisk aktivitet, ulike familietyper)</u>	14
<u>5.7.</u>	<u>Universell utforming</u>	14
<u>5.8.</u>	<u>Barn og unges interesser (areal til lek/aktiviteter)</u>	15
<u>5.9.</u>	<u>Infrastruktur (skole, barnehage, butikk, o.l.)</u>	15
<u>5.10.</u>	<u>Vei-/traffikksituasjonen fram til området (bil/ myke trafikanter- skolevei)</u>	16
<u>5.11.</u>	<u>Kollektiv tilgjengelighet (busstilbud, nærhet)</u>	18
<u>5.12.</u>	<u>Parkering (behov, normer)</u>	18
<u>5.13.</u>	<u>Vegtrafikkstøy</u>	19
<u>5.14.</u>	<u>Naturvern (biologisk mangfold/fauna)</u>	19
<u>5.15.</u>	<u>Strandsone (arealbruk land/sjø, evt. konfliktpotensial) og vassdrag</u>	21
<u>5.16.</u>	<u>Landskap (natur, kulturlandskap, hoveddrag-tilpasning)</u>	21
<u>5.17.</u>	<u>Friluftsliv/grønne interesser (turområde, grøntdrag, sti/korridor, bruk, behov)</u>	21
<u>5.18.</u>	<u>Kulturminner (aut. freda kulturminner, verneverdige miljø, bygninger,</u> <u>anlegg)</u>	21
<u>5.19.</u>	<u>Eksisterende virksomhet i området (næring/handel/industri/kontorinteresser)</u>	22
<u>5.20.</u>	<u>Vann og avløp</u>	22
<u>5.21.</u>	<u>Overvann og flomvann</u>	24
<u>5.22.</u>	<u>Energiforsyning (høyspent, gassledninger)</u>	24
<u>5.23.</u>	<u>Type bebyggelse (utnyttingsgrad, form og volum, byggehøyder)</u>	24
<u>5.24.</u>	<u>Estetikk (form, struktur, funksjon, uttrykk) / Arkitektur og tilpasning</u>	25
<u>5.25.</u>	<u>Annet (sykkelparkering, søppelhåndtering)</u>	26
<u>6</u>	<u>Konsekvensutredning</u>	26
<u>7</u>	<u>ROS - analyse</u>	27
<u>8</u>	<u>Vedlegg</u>	29

1 Hensikten med planarbeidet

På vegne av Erlend Nilsen har PDS Arkitekt AS utarbeidet privat reguleringsplan. Formålet med detaljreguleringen er å tilrettelegge eiendommene med GNR/BNR 3/134 og 3/452 for framtidig boligbebyggelse. Tomtene har en størrelse på hhv. 375m² og 727m² totalt 1102m². Planområdet tar for seg veg fram til kryss og er totalt ca. 3,6 daa.

Eiendommen ligger i Veavågen, avgrenset mot sjø i øst og Vea Sjoarveg mot vest. Planområdet omfatter utover nevnte eiendommer vegareal som skal utbedres. Vegareal er vist med tilstøtende eiendommer i varslingskart.

Området søkes regulert til boligformål og fritidsboligformål, og det er planlagt inntil 5 boliger/boenheter av ulike størrelser som vil være attraktive for flere grupper boligkjøpere. Det er planlagt 1 fritidsbolig. Planen vil samsvare bedre med dagens situasjon med overvekt av boligbebyggelse, og sørge for økt tetthet og fornying lokalt. Langs Vea Sjoarveg søkes deler av veg utbedret for bedre trafikksikkerhet i området. På eiendommene befinner det seg i dag to eldre sjøhus som er i svært dårlig befatning. Disse ønskes revet.

2 Planprosessen

2.1. Varsel om planoppstart

Varsling om oppstart regulering ble sendt ut 27.02.2018 til naboer, myndigheter og foreninger etter kommunens lister. I tillegg ble det annonsert i Karmøynytt og på kommunens nettsider. På kommunens nettsider ble referat fra oppstartsmøte lagt ved, søknad om oppstartsmøte mm.

Det er pdd. registrert følgende mottatte merknader etter varsel utsendt 27.02.2018:

1. Fylkesmannen i Rogaland, mottatt 09.03.2018

«... Arealet innenfor planområdet strekker seg ut i sjøen og vi gjør oppmerksom på at eventuell utfylling i sjø krever behandling og tillatelse etter forurensningsloven.

Fylkesmannen har ikke ytterligere merknader nå, men vil vurdere planen opp mot viktige regionale og nasjonale føringer når den kommer på høring...»

Forslagsstillers kommentar:

Tiltakshaver ønsker flytebrygger og opphengte brygger til sjø som vist i plankart. Det er ikke planlagt utfylling i sjø.

2. Statens vegvesen, datert 22.03.2018

«... Planarbeidet gjelder ikke areal som grenser til fylkesvegen og vil ikke føre til vesentlige endringer i trafikkforholdene på dette vegnettet. Statens vegvesen har ingen merknader til tiltaket ...»

Forslagsstillers kommentar:

Statens vegvesen hadde ingen merknader til tiltaket.

3. Fylkesrådmannen i Rogaland, mottatt 03.04.2018

«... Om det likevel under gjennomføringen av tiltaket oppdages kulturhistorisk materiale som kan være vernet eller fredet (for eksempel vrakdelar, keramikk, bearbeidet flint, glass, kritt Piper eller annet), må arbeidene straks stanses og kulturminnemyndighetene varsles, jf. kml § 8 og §14. Tiltakshaver plikter å underrette den som skal utføre arbeidene om dette, men står også selv ansvarlig for at det blir overholdt (se for øvrig hele uttalelsen fra SMM som ligger vedlagt) ...»

Forslagsstillers kommentar:

Tiltakshaver er innforstått med ansvar om varsling og overholdelse av at de som skal utføre arbeidene skal varsles ved eventuelle funn i byggeprosessen.

4. Fiskeridirektoratet, mottatt 15.04.2018

«... Erfaringsmessig vil likevel boligprosjekter så nær sjø ofte føre med seg ytterligere ideer, ønsker og behov for tiltak i sjø, slik at planomfanget ofte utvides etter oppstartsvarselet. Fiskeridirektoratet region Sør finner derfor grunn til å peke på at tiltak som f.eks. mudring og fylling i sjø og brygger mv. sjelden vil være uten negative konsekvenser for biologisk produksjon og mangfold i gruntvannsområder. Om det f.eks. er slik at bruksnyttene av brygger avhenger av mudring, vil det egentlig si at stedet uansett er lite egnet for båtplasser, i alle fall for større båter. F.eks. vil mudring ofte medføre behov for såkalt vedlikeholdsmudring. Videre bør arbeider i sjø ideelt sett utføres på høst-/vinterstid, når livet i sjøen er mest i ro ...»

Forslagsstillers kommentar:

Det planlegges flytebrygge/opphengt brygge som ikke krever mudring.

5. Karmsund Havn, mottatt 04.04.2018

«... Karmsund Havn IKS har foreløpig ingen merknader til oppstart av planarbeid, men ber om at detaljreguleringsplanen blir oversendt til høring ...»

Forslagsstillers kommentar:

Karmsund Havn IKS mottar detaljreguleringsplanen når den sendes til høring.

2.2. Merknader til 1. gangs offentlig ettersyn

Etter offentlig ettersyn datert 18.03.2019 er det innkommet følgende merknader:

1. Karmsund Havn IKS, motatt 24.03.2019

«Karmsund Havn IKS har ingen merknader til planarbeidet»

2. Statens vegvesen, motatt 03.04.2019

«Planarbeidet gjelder ikke areal som grenser til fylkesveg, og vil ikke føre til vesentlige endringer i trafikkforholdene på dette vegenettet. Statens vegvesen har ingen merknader til planarbeidet.»

3. Rogaland Fylkeskommune planavdelingen, mottatt 25.04.2019

«... For dette planområdet mener fylkesrådmannen at det ikke er tilrådelig å planlegge høyere tetthet enn regionalplanens minstekrav, ettersom bebyggelsen må tilpasses strandsonen og allmennhetens tilgjengelighet langs sjøen. Fylkesrådmannen gir faglig råd om å redusere antall boenheter i planområdet.

Fylkesrådmannen mener planforslaget strider mot plan- og bygningslovens §1-8 forbud mot tiltak langs sjø. Langs sjøen skal det tas særlige hensyn til natur- og kulturmiljø, friluftsliv, landskap og andre allmenne interesser. Planforslaget vurderes å ikke ta slike hensyn, og vil dermed bidra til privatisering av strandsonen. Dette gjelder bebyggelsens plassering på tomten, inkludert koblingen mellom boenheter, brygge og båtplasser. Fylkesrådmannen vurderer at planen også kan skape uheldige presedensvirkninger for tilsvarende tomter i Vedavågen og andre steder i kommunen. Fylkesrådmannen gir faglig råd om å endre bebyggelsens plassering på tomten, slik at hensyn til allmenne interesser i større grad ivaretas i strandsonen.»

Forslagsstillers kommentar:

Det er i planen blitt redusert med en fritidsboenhet, i følge med faglig råd. Ved å redusere med en enhet, har det skapt mer rom for passasje ned til sjøområdet, på denne måten blir tiltaket mer inviterende for allmennheten. Videre er ytre kaifront fått formål «turveg» med adkomst via parkeringsplassen. Turveien/kaien har bredde 2 meter og kan påkoples naboeiendommer i nord og sør ved senere regulering av disse.

4. Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, mottatt 22.07.19

«Vi viser til vår tidligere uttalelse i saken og til befaring sammen med representanter fra kommunens administrasjon og forslagsstiller den 05.06.2019.

Under befaring informerte kommuneantikvar om at sjøhusene sannsynligvis er bygget i 1937. Vi vikk konstatert at tilstanden til det ene sjøhuset er så dårlig at det er i ferd med å rase helt sammen. Det andre sjøhuset så ut til å være i bedre stand fra utsiden, men etter befaring innvendig ble det klart at dette bygget også var i svært dårligere stand. Med bakgrunn i sjøhusenes tilstand vil fylkesrådmannen ikke fraråde rivning av de to sjøhusene.

Imidlertid ser fylkesrådmannen at de to sjøhusene inngår i en større sammenheng med

flere eldre sjøhus i Veavågen. Fra et kulturvernperspektiv anbefaler vi derfor at det gjøres forsøk på at ny bebyggelse på eiendommen i større grad tilpasser seg de eksisterende sjøhusenes volum og uttrykk. På den måten kan ny bebyggelse bidra til å opprettholde noe av karakteren til Veavågens eldre sjøhusmiljø. Dette er føringer som bør vurderes tatt inn i den nye reguleringsplanens bestemmelser.

Fylkeskommunens kulturavdeling stiller seg åpen for dialog med forslagsstiller, og ønsker at det utarbeides alternative forslag, der nye bygg tilpasses innenfor planområdet på en måte som bedre ivaretar Veavågens sjøhusmiljø og karakter.»

Forslagsstillers kommentar:

Det er ikke ønskelig fra forslagsstillers side å endre plassering og uttrykk på planlagte bygg. Det er imidlertid i redigert planforslag redusert antall enheter fra 7 til 6, samt at fritidsbolig i sør har lavere byggehøyde med pulttak.

5. Fiskeridirektoratet, mottatt 06.05.2019

«I en småbåthavn vil det erfaringsmessig pågå mange forurensende aktiviteter, f.eks. skraping og påføring av nytt bunnstoff. Bunnstoff inneholder begroingshindrende midler som også er virksomme mot andre organismer. Videre vil vask og polering av båtskrog og vedlikehold av motor involvere en rekke andre skadelige kjemikalier samt at påfylling av drivstoff, lekkasje/svetting av olje fra motorer og stadig utlekking av selvpolerende bunnstoff vil kunne bidra til små, men hyppige, tilførsler av forurensninger i småbåthavner. I tillegg kan komme uhell og uforutsette hendelser som kan forårsake skadelige utslipp. En småbåthavn vil helt unødvendig kunne påvirke omliggende marint miljø negativt, dersom det ikke settes hensiktsmessige begrensninger og vilkår.»

Forslagsstillers kommentar:

Småbåthavnen tilknyttet prosjektet er planlagt uten opptrekk eller annen måte å landsette båter, det er heller ikke kjørbare vei ned til brygge. Vedlikehold som forårsaker forurensende aktiviteter er ubeleilige å gjøre i denne havnen, eiere av båter vil nødvendigvis måtte foreta denne aktiviteten ved et mer passende sted.

«Et annet spørsmål er hvordan planen vil påvirke allmennhetens tilgang til sjø for rekreasjonsformål og fritidsfiske i dette området.»

Forslagsstillers kommentar:

Bryggen i planen er over to nivåer, det øverste nivået har terrasse preg, det nedre nivået er tilgjengelig for offentligheten.

«Det framgår av planbeskrivelsen at mudring og utfylling i sjø ikke er aktuelt, hvilket vi ser meget positivt på.»

Fiskeridirektoratet region Sør forutsetter at kommunen beskriver og vurderer planens virkninger på marine miljøverdier, jf plan- og bygningsloven § 4-2 første ledd, før neste behandlingsskritt. Eventuelt må man sikre avbøtende tiltak i form av bestemmelser om håndtering av utslipp og avfall, slik at risiko for miljøskadelige stoffer minimeres.»

6. Fylkesmannen i Rogaland, mottatt 07.05.2019

«Området ligger i nærheten av Veavågen tettstedssenter, og i et område det bor mange mennesker. Tilgjengelighet til strandsonen er et viktig hensyn i et slikt område. Med det planforslaget som er lagt fram kunne planområdet med fordel blitt utvidet for bedre å sikre dette, for eksempel ved å innlemme ubebygde areal i nord.

Gjennomføring av planen vil føre til en fullstendig privatisering av strandsonen, uten åpning for allmenn ferdsel gjennom planområdet ned mot sjøen og langs sjøen. Vi ser at området er smalt, og at det er vanskelig å sikre dette med den utnyttelsen det legges opp. Fylkesmannen har faglig råd om at om at antall bygninger blir redusert, slik at man kan trekke bebyggelsen noe vekk fra sjøen og redusere parkeringsareal, for på denne måten å åpne opp for ferdsel for allmenn ferdsel i/gjennom planområdet. En stripe langs sjøen og gjennom området bør reguleres til grønnstruktur eller lignende.»

Forslagsstillers kommentar:

Antall boenheter er redusert med en enhet for å imøtekomme denne og andre innspill i saken. Bryggen i planen er over to nivåer, det øverste nivået har terrasse preg, det nedre nivået er tilgjengelig for offentligheten og reguleres med formål turveg, med adkomst via parkeringsplassen.

“Alle planer for utbygging skal ha ROS-analyse, som ser på risiko og sårbarhetsforhold som gjelder planområdet. Her finner vi kun ei sjekklister for ROS, ingen ros-analyse. Flere tema er mangelfullt behandlet, men særlig savner vi informasjon om havnivå og stormflo, grunnforhold og bølger. Vi ser heller ikke hvordan vedlagt sjekklister følger opp tema som er krysset «ja» på. Funn fra ROS skal følges opp med tiltak i plan. Dette finner vi ikke igjen her. Vi har dermed innsigelse til mangelfull ROS-analyse.”

Forslagsstillers kommentar:

En ny ROS-analyse er vedlagt planforslaget. Det fremkommer fra planbeskrivelsen hva i Ros-analysen som er fulgt opp med krav i reguleringsbestemmelser.

“Videre ser vi ikke hvordan kommunen har kommet fram til at kote 2,5 er i tråd med TEK 17 og sikker byggegrunn for 200års stormflo med klimapåslag og bølger. Vi ber kommunen vise hvilke vurderinger dette er basert på. Vi ser heller ikke ut i fra tegningene hvordan bygningene skal legges over kote 2,5 uten større terrenginngrep, når det meste av planområdet ligger under kote 2,5. Bestemmelsene ivaretar ikke godt nok at bygningene blir sikra mot stormflo, og det er ikke lagt inn hensynssone i plankartet. Vi har innsigelse på grunn av manglende hensyn til havnivåstigning, stormflo og bølger.”

Forslagsstillers kommentar:

Det er utarbeidet en rapport for stormfloberegning som ligger vedlagt i saken. Det er også regulert faresone for flomnivå i planen, som viser stormflo med aktuelt bølgepåslag. Ved å stoppe bølgene før de når bort til bygg, vil kote +2.5 være sikker høyde å plassere bygg. Hensynet er ivaretatt.

7. Fiskerlaget vest, mottatt 22.05.2019

*«Med bakgrunn i at tiltaket er i tilknytting til sjø, og er plassert inne i ein våg må ein vere inneforstått med aktiviteten som vil føregå i området.
I tillegg vil ein peike på at det vil kunne føregå fiskeriverksamdi området i tilknytting til tiltaket, òg natterstid (m.a. bruk av lysbåt med aggregat)
Fiskarlaget Vest har ikke merknader til tiltaket under førestad av at den ikkje kjem til hinder for fortsatt bruk av fiskeområdet i nærleiken.»*

Forslagsstillers kommentar:

Fiskerivirksomhet er en del av det å bo ved kysten. Beboere må være innforstått med aktivitet i området. Videre vil ikke tiltaket være til hinder for fiske i området.

8. Privat merknad 1: Wegner advokatfirma mottatt 29.04.2019

«Oppsummert er det vår oppfatning at byggestopp vil samsvare dårlig med nåværende reguleringplan, som både ivaretar hensynet til bevaring og fremmer muligheten for vekst og utvikling i området ved å åpne opp for kombinasjon av bolig og næring.»

Forslagsstillers kommentar:

En eventuell byggestopp i området vil ikke ha tilbakevirkende kraft, da reguleringsplanen er på begynt før byggestopp, er det vanlig praksis å ikke stoppe pågående saker uten særskilt grunn.

«Det fremgår at forslagsstiller ønsker å oppføre 5 boliger og 2 fritidsboliger. Vi er skeptiske til en så stor fortetning og mener dette er viet for lite oppmerksomhet i kommunens redegjørelse. Kommunen bør vurdere nøye om det er forsvarlig og ønskelig. I tråd med likhetsprinsippet må kommunen også vurdere om den vil tillate slik utbygging for andre eiendommer i området. Ut fra tegninger som er forlagt oss, stilles det også spørsmål ved byggenes avstand til nabogrense og forholdet til Plan og bygningsloven § 29-4.»

Forslagsstillers kommentar:

Antall enheter er redusert med en enhet for å imøtekomme denne og andre innspill i saken.

«Som kjent er Veia Sjoarveg i dag altfor smal og trafikkfarlig for dagens forhold. Planforslaget vil føre til en ytterligere forverring. Kommunen har satt krav om å regulere veien med 7 meter bredde nordover til krysset Veia Sjoarveg/Jovikvegen, dog med en innsnevring på et punkt hvor terrenget vanskeliggjør ønsket bredde. Vi ønsker å fremheve viktigheten av at veien ikke gjøres mindre fremkommelig ved å anlegge fysiske trafikkhinder i stedet for å utbedre. Det nevnes også at bakken ned til sjøen er vanskelig nok fra før, særlig vinterstid med stor bil.»

Endelig stilles det spørsmål ved hvordan utbedring av vei skal finansieres. Da utbygging med så høy utnyttelsesgrad vil medføre konkrete behov utover selve utbyggingsområdet, antas det at det vil stilles rekkefølgekrav i reguleringplan/utbyggeravtalen.»

Forslagsstillers kommentar:

Veiens generelle standard blir hevet, Sjikane og innsnevring er lagt inn hvor det er trafiksikkerhetsmessig forsvarlig og hvor det medfører uforsvarlig høy kostnad å utbedre i forhold til tiltakets omfang. Utbedringen av vei tilligger offentligareal som skal være opparbeidet og overkjøtt til kommunen vederlagsfritt før det gis brukstillatelse på boenheter i planområdet.

9. Privat merknad 2: Sørensen, mottatt 08.05.2019

«

1. *Plan kan ikkje settes i kraft for grensene er uklare- ser kommune har satt ut pinner men da bør vel nabo eier være tilstede?*
2. *Møte 1 april bekreftet våres eiendoms rett til vei og grense område.*
3. *Dere kan ikke legge til grunn en utskifting fra 1941 gjelder på et område og ikkje et annet område*
4. *Vil gjøre oppmerksom på hjemmelshaver til areal i per i dag Egil Sigmund Sørensen – rettmessig eier til areal er Lars Egil Sørensen dette kjenner de på oppmåling til. Eier før 1941 var min fars far Edvard Sørensen»*

Forslagsstillers kommentar:

Planen regulerer veiformål kun der dagens vei fysisk ligger (det vil si noe lenger mot sørøst enn planforslaget i dag har satt av til veiformål). Selve veibanen har kommunen hevd på. Dermed må det ikke opparbeides vei utover dagens asfalterte vei i denne svingen. Planområdet må likevel være like stort som tidligere, for å få fjernet gammel siktkurve.

10. Privat merknad 3: Cortina von Noppen, mottatt 23.05.2019

«I am cortina van noppen ,hasselsstr.105, 40599 düsseldorf I know the new plan from the veasjovegen and I like it. Best wishes cortina van noppen»

3 Planstatus

Gjeldende reguleringsplan for området er 2013 VEDAVÅGEN - OMRÅDE LANGS SJØEN FRA SOLHÅLÅ TIL SÆVIKEVIK der området er regulert til Industri/kontor/bolig/fritidsbolig. Kommende reguleringsplan vil bli gjeldende reguleringsplan for et mindre, avgrenset planområde.

I kommuneplan med planidentitet 670 er området vist med formål kombinert bebyggelse og anleggsformål. Det tillates med funksjon som naust, bolig, fritidsbolig eller kontor i kombinasjon eller i bygninger med bare ett bruksformål.

4 Dagens situasjon

Varslet planområde er avgrenset i sjø mot øst og mot Vea Sjoarveg mot vest. Planområdet inkluderer areal i veg og sjø.

Gjeldende reguleringsplan for området er plan 2013 VEDAVÅGEN - OMRÅDE LANGS SJØEN FRA SOLHÅLÅ TIL SÆVIKEVIK der området er regulert til Industri/kontor/bolig/fritidsbolig. Kommende reguleringsplan vil bli gjeldende reguleringsplan for et mindre, avgrenset planområde. I kommuneplan med planidentitet 670 er området vist med formål kombinert bebyggelse og anleggsformål.

Eiendommene består av GNR/BNR 3/134 og 3/452. På eiendommene befinner det seg i dag to eldre sjøhus som er registrert som: Driftsb. Fiske/fangst/oppdr. Foto 01, under, viser bygning på eiendom 3/452 som illustrerer hvilken stand bygningen er. Bygning 2 er i noe bedre stand. Eiendommen er i øvrig overgrodd som vist av foto 02. I foto 02 vises bygningsfasader på begge bygg sett mot veg.

Det ble den 05.06.2019 gjennomført en befaring på stedet med fylkeskommunen seksjon for kulturarv, de motsetter seg ikke rivning av byggene Se uttale datert 16.07.2019



Foto 01.



Foto 02.

5 Planforslaget

5.1. Arealbruk og Arealutnyttelse/tetthet (iht. FDP, KPL)

Planområdet omfatter 3,56 daa og er fordelt på følgende formål:

Formål	Felt navn	Størrelse (m ²)
Boligbebyggelse	B	32,6
Boligbebyggelse - Konsentrert småhusbebyggelse	BK	475,5
Fritidsbolig	FB	84,8
Småbåtanlegg i sjø og vassdrag	SB	645,9
Lek	LEK	146,5
Renovasjonsanlegg	R	6,8
Øvrig kommunalteknisk anlegg	ØK	11,0
Kjøreveg	KV	996,1
Parkering	P	346,0
Annen veggrunn – tekniske anlegg	AVT	489,0
Turveg	T	108,2
Friområde	FRI	54,3
Kombinerte formål	B/FB/IND/K	54,9
Ferdsel i sjø	FER	108,0
Totalt		3559,6

Det foreslås en maks. utnyttelsesgrad på 60 % for boliger og fritidsbolig.

Boligtettheten er 4,5/daa hvis bare boligenhetene (5 stk) tas med. Dersom også fritidsboligenheten regnes med, er tettheten 5,0/daa. Kommunalt pumpehus, kommunal vei/annen veggrunn, småbåtanlegg i sjø og ferdsel i sjø er ikke medregnet i utregning av boligtetthet.

5.2. Hensiktsmessig planavgrensning, evt. utvidelse av planområdet. (f.eks. siktlinjer).

Planavgrensning omfatter eiendommene GNR/BNR 3/134 og 3/452 i sin helhet samt del av Veia Sjoarveg.

Varslet planområde er avgrenset i sjø mot øst og mot Veia Sjoarveg mot vest. Foreslått område for regulering grenser til følgende eiendommer med GNR/BNR: 3/582,3/605, 3/441, 3/255, 3/110, 3/173, 3/14, 3/8, 3/228, 3/332, 3/374, 3/29, 3/398. Planområdet er 3,6 daa.

5.3. Eiendomsforhold (eksisterende/nye grenser)

Eiendommene har samme eier, og framtidig eierform er felleseie av tomter i forbindelse med byggesøknad.

Eiendommer som ligger til Veia Sjoarveg har ulike eiere. Det er gjennomført oppmåling av usikre grenser, og det må forventes at deler av regulert veiareal frivillig overdras ev. eksproprieres i forbindelse med opparbeidelse av offentlig vei.

5.4. Detaljeringsgrad i planen (skille mellom offentlige, felles og private arealer)

Boliger med tilhørende parkering og uteoppholdsareal, samt en fritidsbolig, reguleres til boligformål og fritidsboligformål med utomhusplan som viser felles uteoppholdsarealer. Private uteoppholdsarealer skal vises i byggesak. Veg reguleres som kjøreveg og får offentlig formål.

Området ved sjø er felles uteoppholdsareal for beboerne, og vil i den forstand oppfattes privat, men området skal holdes åpent for ferdsel. Det legges opp til en todeling av kaifronten der den nederste delen (kote +1,75) vil få formål turvei (f_turveg) med en mer offentlig karakter. Dette området har en bredde på 2 meter i de smaleste partiene med et større parti midt i planområdet. Turvegen/ytre kaifront kan tilkobles naboeiendommer i sør og nord, dersom disse reguleres i fremtiden, slik at det blir mulig å ferdes langs sjøen over en lengre strekning.

Tilkomst skjer fra veg, via parkeringsområde og videre i en gangsoner mellom byggene. Dette gjør det mulig å tilrettelegge for universell utforming der de bratteste partiene blir 1:15 og 1:12. Deler av parkeringspartiet er satt av til snuareal for kommunal pumpebil, og det er beregnet at dette skal være i bruk for teknisk bil 1-2 ganger pr. år. Den øvre del av kaiområdet (kote +2,25) er plassert inntil boliger, og det er naturlig at denne sonen benyttes som privat uteoppholdsareal for beboere. Også selve småbåtanlegget i sjø med flytebrygge skal være privat for beboere innenfor planområdet.

5.5. Rekkefølgekrav

Som beskrevet i planbestemmelsene gjelder følgende rekkefølgekrav:

- § 38 Eiendomsgrense mot sjø (langs formålsgrenser/kai) skal oppmåles før det gis brukstillatelse.
- § 39 Før det blir gitt igangsettingstillatelse for tiltak, skal det foreligge godkjent teknisk plan som viser hvordan vei, lekeplass, vann, avløp og renovasjon, samt flomvannshåndtering skal løses. Ved utarbeidelse av teknisk plan skal brannvannskapasitet dokumenteres. Der bebyggelse trenger forsterket brannvannskapasitet, skal valgt løsning fremgå i teknisk plan. Kommunaltekniske anlegg skal være i samsvar med vedtatte lover, vedtekter og til enhver tid gjeldende Vei- og VA-normer for Karmøy kommune.
- § 40 Det stilles krav om sol/skyggediagram (jf. Kapittel 5.2.4.2 Klima i Karmøy kommunes norm for leke- og uteoppholdsareal), og illustrasjon av felles uteoppholdsareal ved byggesøknad.
- § 41 Offentlig areal skal være ferdig opparbeidet, og overskjøtes vederlagsfritt til kommunen før det gis brukstillatelse på boenheter i planområdet.
- § 42 Opplysninger om rutiner for tilsyn av privat pumpestasjon skal leveres kommunen ved søknad om ferdigattest.
- § 43 Parkering, lekeplass og turvei skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse for bygg innenfor planområdet.

5.6. Folkehelseperspektivet (møteplasser, fysisk aktivitet, ulike familietyper)

Eiendommen ligger plassert i Veavågen inntil et eksisterende boligområde. I et folkehelseperspektiv innehar eiendommen gode kvaliteter for ulike type beboere blant annet med tanke på:

- Nærhet til sjø som friluftsområde, møteplass og opplevelse
- Nærhet til sentrumsfunksjoner/tettsted med skole, butikker, lege, spisested, kirke mm
- Lekearealer/friområder innen anbefalt avstand fra planområdet
- Boligene er planlagt med variert utforming som kan være aktuell for en variert befolkningsgruppe.
- Skjermet lekeareal og mulighet for privat uteoppholdsareal på eiendommens vestside som ligger skjermet av bygningsvolumer mot øst, og terreng mot vest. Felles uteoppholdsareal får utsikt samt direkte tilgang til sjø.

I regional plan for Haugalandet ligger eiendommene i et område som er prioritert som følgende: 2. prioritet: Boliger i sentrumsnære områder med høy andel gange og sykling. Se i øvrig avstander til viktige punkter i området under punkter for: Barn og unges interesser (areal til lek/aktiviteter) og infrastruktur (skole, barnehage, butikk, o.l.). I øvrig må dette punkt sees i samsvar med punkter for barn og unges interesser og infrastruktur.

Videre vil ikke tiltaket medføre negative konsekvenser for forbindelseslinjer for gående og syklende, inkludering, hverdagslig eller identitet/tilhørighet. Tiltaket vil heller ikke medføre negative konsekvenser som øker helseforskjeller (inkludert sosiale faktorer) hos befolkningen i området eller virke negativt for spesifikke grupper i befolkningen jf. kommunal veileder for folkehelse.

Formålet turveg langs ytre kaifront med forbindelse til pakeringsarealet gjør at strandsonen blir mer tilgjengelig for allmennheten enn med dagens forhold. Videre er turveien regulert slik at den i fremtiden kan inngå i en lengre, regulert turvei-strekning langs sjøen, med adkomst fra flere eiendommer. Planforslaget legger derfor til rette for økt fremtidig tilgang til strandsonen.

5.7. Universell utforming

Alle felles arealer og uteoppholdsarealer, skal være utformet ift. prinsipper for universell utforming. I boliger skal gjeldende lover og regler følges, og det skal i størst mulig grad legges til rette for mennesker i ulike faser av livet.

Fra veg ned til nederste del av kaien (turvei-formål) er det planlagt tilkomst. Veg er plassert på kote +2,8 og nederste kaifront på kote +1,75. Tilkomstveg til sjø får varierende fall, der de bratteste partiene blir ca 1:15 og 1:12 i korte strekker.

5.8. Barn og unges interesser (areal til lek/aktiviteter)

Det legges opp til at boligene har et tilknyttet areal for lek og uteopphold på 150 m² som er innenfor arealkrav. Det legges vekt på å sikre så gode solforhold og støyforhold som mulig. Arealene skal ha en utforming som muliggjør lek og opphold på hele arealet. Arealet plasseres vest på eiendommene, nedsenket i forhold til veg for best mulig naturlig skille mellom veg og lekeareal. Arealet er plassert innen 50m avstand fra boliger, og er å regne som en felles nærlekeplass.

For øvrig finnes andre arealer for lek- og uteopphold for unge i nærheten. Totalt sett dekker disse de krav som stilles jf. regional plan og kommuneplan. Disse er vist på illustrasjon under:

Idrettsanlegg (rekreasjonsområde):	500m (anbefalt innen 500m)
Balløkke (ballfelt):	130m (anbefalt innen 150m)
Lekeområde felles (Områdelekeplass):	100m (anbefalt innen 150m)



Illustrasjon områder for lek og idrett.

5.9. Infrastruktur (skole, barnehage, butikk, o.l.)

De fleste viktige funksjoner ligger innenfor en radius på 1 km.

- Tettstedsentrum (skole, bank, butikk mm.): 500m
- Barnehage: 1 km.

Det er opparbeidet en eldre sti like ved som det er naturlig å se for seg blir benyttet som skoleveg for barn, se foto og illustrasjon under.



Foto 03 trapp mot sti



Illustrasjon skoleveg fra planområdet

5.10. Vei-/trafikksituasjonen fram til området (bil/ mye trafikanter-skolevei)

Området ligger inntil et etablert boligområde. Veasjøveg har fartsgrense 30 km/t, og denne fartsgrensen er gjeldende for øvrige adkomstveger fram til samleveg - Austre Veaveg - som har fartsgrense 40 km/t. Adkomstveg, Veasjøveg, søkes utbedret i reguleringsplan. Den

lave fartsgrensen og økt sikt legger til rette for en sikrere veg for myke trafikanter. Dagens veg er kommunalt driftet, men ikke eid av kommunen. Regulert veg vil krysse ulike private grunneiere. Det vil derfor være behov for frivillig overdragelse ev. ekspropriasjon av vegareal ved gjennomføring av planen.

Stedstilpassede tiltak i forhold til vegbredde.

Veia Sjoarveg er en veg med hovedsakelig trafikk til eiendommer langs vegen og har således lav trafikkbelastning og fartsgrense 30 km/t. På eiendommen er det to steder der terrengformasjon og grunnforhold gjør det svært utfordrende sikkerhetsmessig og kostnadmessig å utvide veg. Disse to områdene beskrives mer utfyllende under.

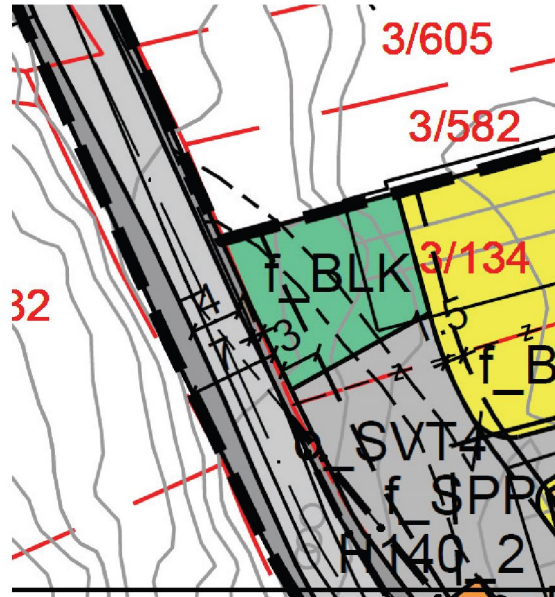
Sjikane:

I Veia Sjoarvegs nordlige del er det lagt inn en sjikane for å snevre inn vegbredde. Denne er lagt inn på grunn av terrengformasjon og støttemurer og tilpasninger til disse, samt som et fartsreduserende tiltak.



Innsnevring:

I vegareal som ligger rett nord for planlagt bebyggelse er det ønskelig med en innsnevring i kjøreveg. Området ligger i en skråning der inngrep i terrenget vanskelig lar seg gjøre i tilstrekkelig grad av sikkerhetsmessige og kostnadmessige årsaker, og det foreslås en løsning der kjøreveg økes med 1 meter i forhold til dagens situasjon (3m) slik at kjøreveg i dette området blir 4 meter. Innsnevringen påvirker ingen områder med innkjørsler eller regulerte innkjørsler. En mulig innsnevring avgjøres ved teknisk plan, da det må ses i sammenheng med lyktestolper, overvann mv.



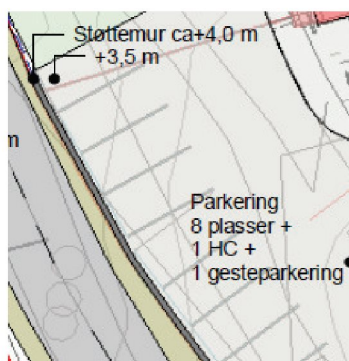
5.11. Kollektiv tilgjengelighet (busstilbud, nærhet)

Nærmeste busstopp 450 m, ved skole/butikk. Det går flere daglige avganger som forbinder området med resten av regionen.

5.12. Parkering (behov, normer)

Det er lagt til rette for felles parkering for å redusere konflikt med uteoppholdsareal og gangsoner og generelt en mer oversiktlig trafikksituasjon. Det er lagt opp til 1,5 biloppstillingsplasser per boenhet, totalt 8 parkeringsplasser. I tillegg er det lagt opp til 1 biloppstillingsplass for gjester som er HC parkering ihht. krav.

Parkeringsareal er plassert innenfor byggegrense mot kommunal veg for å sørge for en mest mulig hensiktsmessig bruk av uteoppholdsareal for boliger. Det blir en liten høydeforskjell mellom annen veggrunn og parkeringsareal som tas opp av en liten mur i høyde 50 cm på det høyeste punktet på vegen. Mur skal plasseres på tiltakshavers eiendom og det skal være plass til autovern på annen veggrunn langs veg. Mur som går mot null i høyde er illustrert i utomhusplan som vist under.



5.13. Vegtrafikkstøy

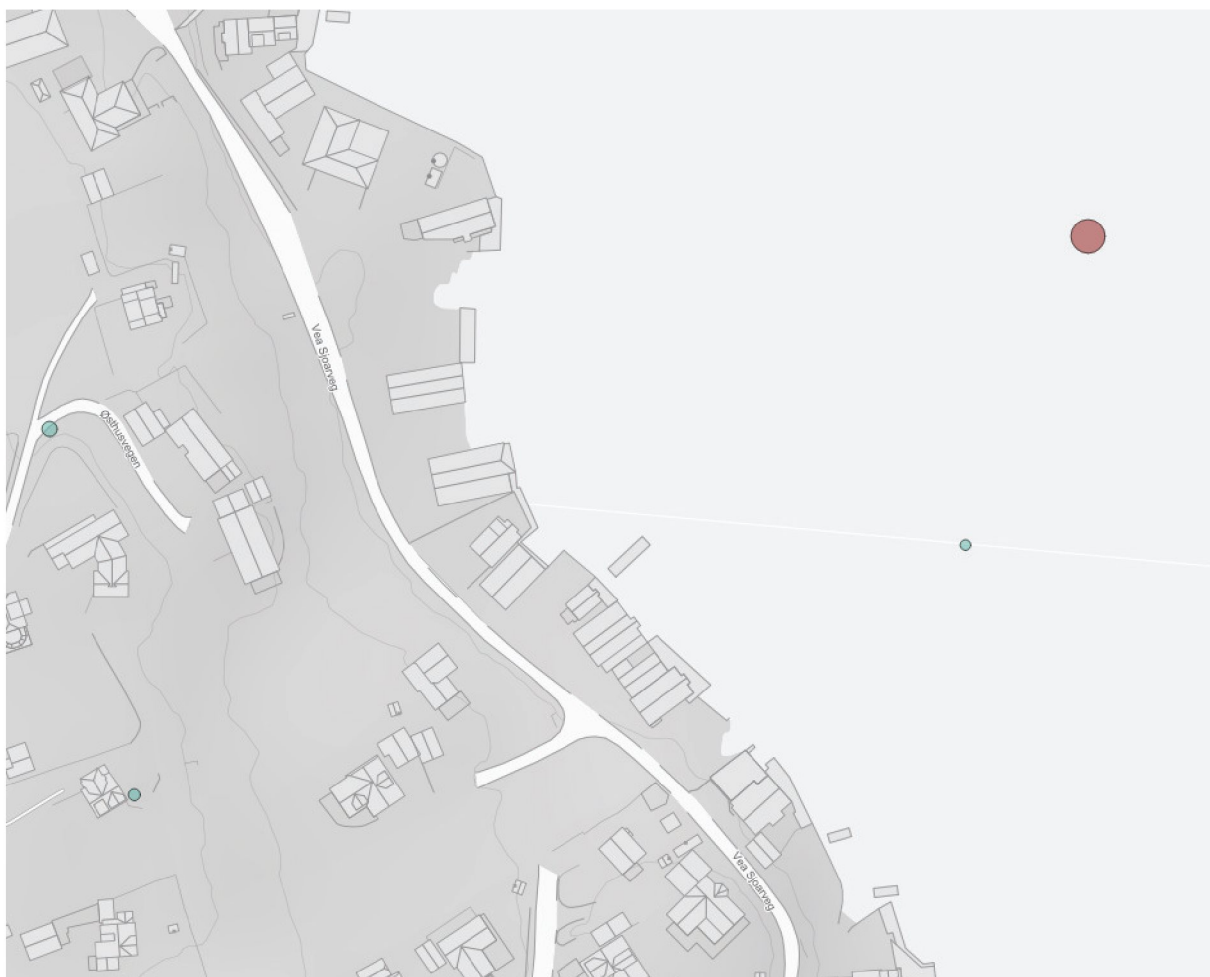
Det er ikke foretatt målinger for vegtrafikkstøy, og det er ikke registrert kilder til støy utover normalverdi for boligområder som krever støydempende tiltak.

5.14. Naturvern (biologisk mangfold/fauna)

Paragraf 7 i naturmangfoldloven krever at vurderinger og vektlegging av §§ 8-12 fremgår av vedtaket. Som en del av arbeidet er §§ 8-12 i naturmangfoldloven vurdert i forhold til konsekvens og eventuell oppfølging i plan. Kunnskapsgrunnlaget baserer seg på registreringer i området til sjø og til lands. Området er et område med begrenset areal, og således er det lite registreringer i nærområdet og ingen registreringer på selve planområdet. Aktuelle kilder har vært Artsdatabankens artskart, naturbase og gårdskart. Følgende registreringer er gjort i nærhet av området:

- Det er ikke registrert biologisk mangfold eller fauna på eiendommen eller umiddelbar nærhet i sjø eller på land. Eiendommen er del av etablert bolig og industriområde.
- I et større perspektiv er det på land registrert eksemplar av arten *Sturnus Vulgaris* - en fugl i stærfamilien. Det er ikke forventet at tiltaket skal påvirke eksemplarer av arten da eiendommen er bebygget og ikke inneholder strukturer som vil påvirke utbredelse av arten.
- Det er ellers ikke registrert Naturvernområder eller viktige naturtyper.
- I sjø er det gjort følgende registreringer som kan ha betydning for biologisk mangfold, disse ligger utenfor planområdet:
 - Skjellsand – ikke registrert i området, registrert utaskjærs.
 - Markert i rødt, Lomvi (dykkende sjøfugl). (se illustrasjon under)

Flytebrygge ligger i et område der det ikke er registrert sårbare arter i sjø eller på havoverflaten.



- RE** 1. Regionalt utdødd
- CR** 2. Kritisk truet
- EN** 3. Sterkt truet
- VU** 4. Sårbar
- NT** 5. Nær truet
- DD** 6. Datamangel
- LC** 7. Livskraftig
- NA** 13. Ikke egnet
- NE** 14. Ikke vurdert

I sjø: Rød prikk i sjø gjelder observasjon av Lomvi i 2004. Grønn prikk i sjø gjelder planten Tusenfryd (1985 og tidligere) her må det antas at det er en feil med koordinatene.
 På land: Øvre grønn prikk, observasjon Gråspurv(2018). Nedre grønn prikk, observasjon av Skjære (1985 og tidligere).

Planområdet er pdd. en del av et etablert boligfelt, og de inngrepene som er tenkt gjort i forbindelse med bygging og etablering av flytebrygge kan ha forstyrrende effekt på fuglearter som benytter området, men denne vil trolig være av svært liten negativ påvirkning i tillegg til at hoveddelen av forstyrrelsen i forbindelse med bygging vil være av forbigående art. Konsekvensen vurderes som liten negativ for naturmangfoldet.

5.15. Strandsone (arealbruk land/sjø, evt. konfliktpotensial) og vassdrag

Plassering av byggene utgjør ingen endring i forhold til dagens situasjon i forhold til offentlig/privat sone. Eksisterende bygg på tomten ligger til sjø og underordner seg bygningstypologi i området med en variert sammensetning av sjønære boliger, naustmiljø og noe industri. Området ved sjø er felles uteoppholdsareal for beboerne, og vil i den forstand oppfattes privat, men de ytterste sonen av kaiarealet skal reguleres som turvei og være åpen for allmenn ferdsel i nord-sør-retning, i tillegg til en adkomst via parkeringsplassen og Vea Sjoarveg.

Brygger er tegnet som opphengte brygger med utliggere. Flytebryggen består av to elementer som skal være sammenhengende. Det er planlagt 5 båtplasser slik at hver boenhet får sin private båtplass, det er ikke lagt opp til gjestebrygge.

Tiltaket berører ikke ferskvannsstrukturer eller nedslagsfelt for disse. Eiendommene ligger til sjø, se pkt. strandsone. Bryggen forankres i opphengte brygger og krever ikke forankringspunkter på bunn. Det settes ikke av plass til opptrekk av båter. Dette vil gjøre det praktisk å foreta reparasjoner og vedlikehold av båter på annet egnet sted, som følge vil fare for forurensing minimeres i planområdet.

5.16. Landskap (natur, kulturlandskap, hoveddrag-tilpasning)

Stedets topografi er et kystterreng som skråner ned fra boligfelt mot havet. Topografien bidrar til å skape soner i terrenget der boliger som ligger innenfor planområdet er plassert høyere i terrenget og derfor får utsikt over prosjekterte bygninger på eiendommen. Veg er plassert på et nivå som ligger høyere i terrenget enn eiendommene, men lavere enn bakenforliggende boliger. Veg blir dermed liggende skjernet i terrenget med god oversikt til planområdet. Avrenning fra omkringliggende terreng er planlagt samlet i kumsystem som leder overvann ut mot sjø.

5.17. Friluftsliv/grønne interesser (turområde, grøntdrag, sti/korridor, bruk, behov)

Se pkt. om folkehelseperspektiv

5.18. Kulturminner (aut. freda kulturminner, verneverdige miljø, bygninger, anlegg)

Det er ikke registrert fredede kulturminner, verneverdige miljø, bygninger, anlegg eller andre kulturminner på tomten i sjø, eller i umiddelbar nærhet til eiendommene. Nærmeste registrerte kulturminne ligger på motsatt side av Veavågen.

Det er foretatt en befaring med Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv, for å bedømme tilstanden til de to eksisterende byggene. Det fremkommer i deres høringssvar at tilstanden er så dårlig at de har forståelse for at byggene rives.

5.19. Eksisterende virksomhet i området (næring/handel/industri/kontorinteresser)

Området består i hovedsak av boligbebyggelse med noe innslag av mindre næringsvirksomheter forbundet til naustbebyggelsen i form av fiske og relaterte servicebedrifter. Nærmeste større industri/forretningsvirksomhet finner vi nordvest for eiendommen som er Veavågen fryseri i Jovikvegen 90. På motsatt side av fjorden finner vi Nor scrap Karmøy AS og Ragn-Sells AS. I retning sør-vest for eiendommen ligger sentrumsfunksjoner for Veavågen i en avstand på 500 m.

Det er fiskerihavn i nærheten av omsøkte tiltak, havna benyttes derfor til næringsvirksomhet i forbindelse med yrkesfiske. Det må påregnes noe støy fra næringsaktiviteten, til tider også på nattestid.

5.20. Vann og avløp

Vann og avløp er plassert i tilknytning til veg. Det settes av areal til kommunal pumpestasjon som skal ha snuplass for bil med henger på felles parkeringsareal. Se plankart.

På eiendommen ligger det et avløpsrør (AF 250 PVC) som ikke skal fjernes, denne legges i trekkerør slik at den kan overbygges. Se i øvrig vedlegg J.

Avløpsvann

Avløpsvann pumpes til kommunalt nett fra privat pumpestasjon. Opplysninger om rutiner for tilsyn av privat pumpestasjon skal leveres kommunen ved søknad om ferdigattest.

Nødoverløp føres inn på nærmeste overvannskum/overvannsledning.

Brannvann

Karmøy kommune, sektor VAR har vært forespurt og har gjennomført en kapasitetsberegning på vannforsyningssystemet på Veavågen for å sjekke tilgjengelig brannvannskapasitet i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Svar fra teknisk avdelingsingeniør er som følgende:

«I Veavågen ligger det en 150 mm SJK vannledning. I nærheten til planlagt område ligger det 3 kummer med brannuttak – markert med rød sirkel – kum nr. 3801, 3804 og 3806»...

SITUASJONSKART VEAVÅGEN



Konklusjon avstand: Som vist på illustrasjon under ligger planområdet innenfor 50 m avstand fra brannkum.

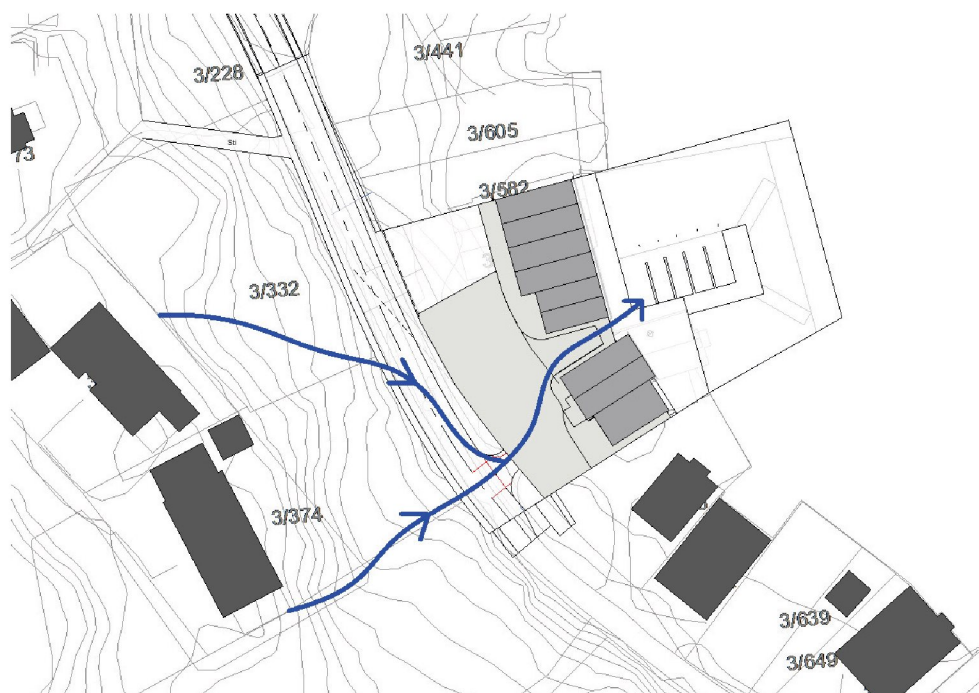


Konklusjon kapasitet: «Slokkevanntest viser at i etterspurte området er det 50 l/s som er tilgjengelig til brannsløkking.» Dette er en teoretisk utregnet vurdering av kapasiteten som forutsetter normal drift på ledningssystemet. Det er ingen faktorer som indikerer at kapasiteten er påvirket av lekkasjer, utbygging eller ukjente situasjoner i området.

5.21. Overvann og flomvann

Overløpsledning skal legges i trekkerør ut til utenfor flytebryggekannten. Ledningen skal være helsveiset.

Flomvei vist i teknisk plan illustrerer hvordan overvann renner fram til eksisterende eiendom i dag. Innkjøringen vil på grunn av tilpasning til gårdsplass ha et fall fra veg som gjør dette området noe lavere enn omkringliggende terreng. Av den grunn er det beregnet at hoveddelen av flomvann vil følge denne veien. Illustrasjonen viser lavpunkter i terrenget som er naturlige ledeveier for vann.



5.22. Energiforsyning (høyspent, gassledninger)

Eiendommene tilknyttes kommunalt strømnett. Eiendommene ligger ikke til traseer for høyspent eller datakabler.

5.23. Type bebyggelse (utnyttingsgrad, form og volum, byggehøyder)

Planen legger til rette for 5 boenheter og 1 fritidsbolig på eiendommen som totalt er 1,2 daa. Boligene er gruppert og varierer i størrelse for å sørge for et mer variert og nedtonet uttrykk i forhold til den varierte bygningstypologien som eksisterer i nærområdet.

Bygningene har tradisjonelt saltak og åpnes mot sjø på bakkeplan i tråd med tradisjonell naust- og sjøhusbebyggelse. Grupperingen av bygningene sørger for å skape variasjon i bebyggelsen og legge til rette for tilgang til sjø fra parkeringsarealer og lekeareal. Det legges opp til et moderne uttrykk med variert størrelse på byggene slik at det bedre stemmer

overens med bygningstypologi i området som er variert. Fritidsbolig-enheten helt sør reguleres lavere med pulttak, for å gi et mer avdempet inntrykk mot nabo i sør. Byggegrense for boliger og fritidsboliger er 1 m fra nabogrensene i nord og sør.

Illustrasjoner som vist under:



Kommunalt pumpehus legges helt i nabogrense i sør.

5.24. Estetikk (form, struktur, funksjon, uttrykk) / Arkitektur og tilpasning

Prosjekterte bygg er planlagt i tråd med eksisterende bygninger og bygningsmiljø. Eksisterende bygninger i området består i hovedsak av boliger med varierende uttrykk og arkitektur. Bygningstypologier består av sjøhus, eneboliger, rekkehus og generelt variert bebyggelse. Fellesnevnerne for bygningene er at de er oppført med skråtak, og flere har

elementer som er inspirert av tradisjonell sjøhusbebyggelsen. Fritidsboligen i sør vil være lavere og med pulttak. Totalt sett vil utbyggingen bidra med å skape variasjon og spille sammen med eksisterende bygningstypologi i forhold til høyere arealutnyttelse samt det marine preget området innehar.

Selve prosjektet er planlagt som boliger i rekke med en hoved fasade mot vest som vender mot veg, innkjøring og terreng og en hoved fasade mot øst som vender ut mot kai og sjø. Denne todelingen er valgt med tanke på å skape et lunt uteområde mot vest som vil ha god soleksponering samt være skjermet mot vind. Lekeareal er plassert i den nordlige delen av den vestlige delen av eiendommen slik at det kan være skjermet av terreng, med gode solforhold på ettermiddagen samt plassert lengst mulig unna innkjøring. Uteområdet mot øst er tenkt som et marint uteområde med tilgang til småbåtanlegg. Visjonen er et uteområde som fungerer både for å hente inn fisk og som et møtested på eiendommen. Området vil ha best solforhold på formiddagen. Disse to uteområdene er forbundet ved at bygningsvolumene er plassert i en avstand som gjør det mulig å bevege seg mellom områdene. Dette mellomrommet skaper i tillegg en visuell kontakt mellom uteområdene samt fra veg mot sjø. Her er også adkomst til turvegen på kai fra kjøreveg i vest.

Høyere utnyttelse pr. daa er i tråd med regional plan for Haugaland med formål å bruke de arealressurser vi har tilgjengelig i et allerede utbygget område. Høyere tetthet bygger opp under Veavågen som tettsted.

Siktlinjer og visuell kontakt til sjø: Fra vei er det visuell kontakt til sjø mellom bygningene. Feltet utgjør ca. 20 m av regulert vei av 45m i forkant av utbyggingsvolumet. Boliger som ligger innenfor planområdet ligger plassert høyere i terrenget og har visuell kontakt over utbyggingsvolumet til sjø og Veavågen.

5.25. Annet (sykkelparkering, søppelhåndtering)

Sykkelparkering og avfallshåndtering er plassert på tomtens sørlige del ved innkjøring til eiendommen.

6 Konsekvensutredning

Kommunen har vurdert at tiltaket ikke antas å kreve konsekvensutredning (KU).

7 ROS - analyse

Resultat av ROS-analyse avbøtende tiltak er gjennomgått under. Etter avbøtende tiltak viser alle punkter konsekvens innen grønn sone, akseptabel risiko/konsekvens. Tiltaket har lav sannsynlighet på de fleste tema, og avbøtende tiltak forsterker dette. Alvorlighetsgraden i enkelte momenter er konstant og det har blitt lagt vekt på å vurdere tiltak som reduserer sannsynligheten for alvorlige tilfeller.

1. ROS analyse pkt 7. Vind

Karmøy er et område som ligger utsatt til i forhold til vind. Vindroser for Haugesund lufthavn, som er nærmeste målestasjon, viser at området har 2 dominerende vindretninger, og vi kan anta at de omtrentlige vindretningene gjelder for Veavågen. Fjordarmen som planområdet ligger til har åpning mot nordvest, som er en av de moderate vindretningene vist i vindrosen, og området er dermed mest utsatt fra vind som kommer fra sør-øst retning. Fjordarmen varierer i bredde og planområdet ligger noe i skjul for de sterkeste vindkastene som følge av terrenget langs sjølinjen.



Avbøtende tiltak:

Planlegging av bygningsvolumer slik at de gir områder med le. Spesielt gjelder dette uteplasser og lekeplasser der det er ønskelig med gode solforhold, men samtidig le mot vinden. Flytebrygge er planlagt plassert slik at båter plasseres i le for brygge- For beboere gjelder det å ha gode rutiner for sikring av løse gjenstander. Gjennom planlegging og gode rutiner kan sannsynligheten reduseres og konsekvensene reduseres i forhold til de faktorene som kan planlegges.

2. ROS analyse pkt. 25. Vei, bru, tunnel, knutepunkt

Det vil alltid være en fare for ulykker i anleggsgjennomføringen og i alle arbeider som har med veg å gjøre. Trafikkbildet i denne fasen kan være mer uryddig og uoversiktlig, med midlertidige omlegginger, stenging av veger/gangveger ol. Faren for ulykker i denne fasen anses som større enn i driftsfasen. Det gjelder alle typer ulykker, både mellom kjøretøy (bil, varelevering, anleggsbiler) og mellom harde og myke trafikanter og mellom myke trafikanter. Området har allerede fartsgrense på 30km/t, noe som bidrar til å redusere alvorlighetsgrad ved ulykker i forhold til en høyere fartsgrense.

Avbøtende tiltak:

Sikring av gående og syklende i anleggsfasen skal inngå i godkjente anleggsplaner for hvert enkelt byggetiltak. Målet er å redusere risiko ved å legge til rette for gode siktlinjer og trygge veier for alle grupper trafikanter. Alvorlighetsgrad i ulykker kan ikke reduseres, men lavere sannsynlighet for skader bidrar å skape en akseptabel situasjon

3. ROS analyse pkt 44. Større branner i bebyggelse

Det finnes stort sett alltid en mulighet for at større branner i bebyggelse kan oppstå. Tek 17 og forskrifter gir retningslinjer for hvordan man kan planlegge med tanke på å redusere sannsynlighet for større branner. Bygningsvolumene er planlagt slik at de står relativt tett i forhold til tomtens størrelse, og det er spesielt viktig å unngå spredning i tilfelle brann samt unngå spredning til nabobebyggelse. Sannsynlighet er vurdert ut fra generelle kriterier.

Avbøtende tiltak:

Forskriftskrav ivaretas med tanke på brann, varsling og rømning. Dette reduserer sannsynligheten for skader og farlige situasjoner. I tillegg skal bygningsvolumene installeres med varslingsystemer etter forskriftskrav som sørger for å varsle og gjøre beboere oppmerksomme i tilfelle brann. Alvorlighetsgraden i forhold til personskade og materielle skader vil være lik uansett grad av sannsynlighet.

4. ROS analyse pkt 53. Ulykke i av- og påkjørsler

Veia Sjoarveg har registrerte ulykkespunkter på strekningen mellom kryss mot Jovikvegen og planområdet. Det er usikkert hva som har medført ulykken. Ulykke skjedde 26.06.2006, med lettere personskade og er registrert som en sykkelulykke ved kryssende trafikk, tørr, bar veg og god sikt. Dato for ulykke tilsier at sannsynligheten for at ulykken skjedde som følge av menneskelig svikt er stor. Dette er den eneste ulykken registrert innen planområdet, Veia Sjoarveg har en fartsgrense på 30 km/t.

Avbøtende tiltak:

Veia Sjoarveg opparbeides fram mot kryss og vegsituasjon strammes opp og ryddes i forhold til dagens situasjon. Bedre sikt, tydeligere avgrensninger er tiltak som reduserer sannsynlighet for ulykker, men konsekvens kan i liten grad påvirkes.

5. ROS analyse pkt 54. Ulykke med gående/ syklende

Punktet henger sammen med foregående punkt.

Avbøtende tiltak:

Som pkt. 4/53: Veia Sjoarveg opparbeides fram mot kryss og vegsituasjon strammes opp og ryddes i forhold til dagens situasjon. Bedre sikt, tydeligere avgrensninger er tiltak som reduserer sannsynlighet for ulykker, men konsekvens kan i liten grad påvirkes.

8 Vedlegg

- ROS-analyse
- Rapport: Havnivåstigning og stormflo
- Diverse:
 - Skisse teknisk plan - kart
 - Utomhusplan
 - Sol/Skyggediagram
 - Terrengsnitt
 - Snitt bygginger
 - Illustrasjon fasader øst-vest
 - Illustrasjon fasader nord-sør