



Sakshandsamar: Aage Steen Holm

Kommunedirektør/rådmann:

Saksnr.	Utval	Møtedato
113/20	Hovedutvalg teknisk og miljø	13.10.2020
139/20	Kommunestyret	19.10.2020

Plan 2114 - sluttbehandling - Veavågen brygge - 3/134, 452 mfl. - detaljregulering

Rådmannen sitt forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering for plan 2114 Veavågen brygge – 3/134, 452 mfl. med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 13.10.20), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Hovedutvalg teknisk og miljø 13.10.2020:

Behandling:

Barnas representant stilte spørsmål vedrørende sin habilitet og fratrådte under habilitetsvurderingen.

Enstemmig erklært habil og gjeninntrådte, jf. fvl. § 6.2.

Innstillingen enstemmig vedtatt.

HTM- 113/20 Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering for plan 2114 Veavågen brygge – 3/134, 452 mfl. med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 13.10.20), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Kommunestyret 19.10.2020:

Behandling:

Nilsen (AP) redegjorde for Nilsens (H) habilitet, og viste til at han er tiltakshaver i saken. Nilsen (H) ble erklært direkte inhabil, jf. fvl § 6-1.

Nilsen (H) fratrådte.
44 representanter til stede.

Votering:

Innstillingen enstemmig vedtatt.

Nilsen (H) tiltrådte. 45 representanter til stede før behandling av sak 140/20.

KST- 139/20 Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering for plan 2114 Veavågen brygge – 3/134, 452 mfl. med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 13.10.20), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

SAKSFRAMSTILLING

PDS Arkitekt AS har på vegne av Erlend Nilsen utarbeidet forslag til privat reguleringsplan for plan 2114 Veavågen brygge, gnr. 3/134, 452 m.fl. Planen har vært på offentlig ettersyn i 2019, og det kom inn innsigelser og merknader til planforslaget. Det er derfor laget et revidert planforslag for å imøtekomme innsigelser/merknader, som har vært på nytt offentlig ettersyn med frist 25.08.2020.

Formålet med planen er å omregulere området til boligformål og fritidsboligformål, med tilhørende fellesareal, lekeareal og kommunalt pumpehus. Det er planlagt 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. På eiendommene befinner det seg i dag to eldre sjøhus som er i svært dårlig befatning. Disse ønskes revet.

Langs Vea Sjoarveg søkes deler av veg utbedret for bedre trafiksikkerhet i området.
Planforslaget omfatter et areal på ca. 3,6 daa.

OVERORDNA PLANER:

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er vist til kombinert formål, der det tillates naust, bolig, fritidsbolig eller kontor i kombinasjon eller i bygninger med bare ett bruksformål.

I henhold til Regional plan for samordnet areal og transport på Haugalandet (ATP), skal området ha en utnyttelse på minimum 3 boliger/daa.

EKSISTERENDE FORHOLD:

Reguleringsplan:

Området er regulert, reguleringsplan – plan 2013 *Reguleringsplan for Vedavågen – Område langs sjøen fra Solhåla til Sævikevik* – vedtatt i 18.11.2003, og avsatt til kombinerte formål: Industri, kontor, bolig og fritidsbebyggelse.

Området grenser og overlapper så vidt i vest til plan 291 *Reguleringsplan for Veia Nord I – Området mellom fv852 og Vedavågen og mellom Veia Sjoarveg og Sævikvik*, vedtatt 30.09.2003.

Vann, avløp, overvann/flomvei, brannvann og renovasjon:

Det er eksisterende vann- og avløpsledninger som går i Veia Sjoarveg. Ved planområdet er det også brannkum. Eksisterende utslippsledning til sjø kan ikke benyttes for ny bebyggelse. Kommunen har ønsket en kommunal pumpestasjon i området.

Veia Sjoarveg driftes av kommunen, men er ikke kommunalt eid. Fram til kryss Veia Sjoarveg/Jovikvegen i nord, må Veia Sjoarveg reguleres og overskjøtes kommunen.

Annet (eksisterende bebyggelse mv.):

Gjeldende reguleringsplan fra 2003 har til hensikt å ta spesielt hensyn til eksisterende sjøhusbebyggelse og -miljø, gjennom to planbestemmelser:

- § 17: Eksisterende sjøhusbebyggelse skal som hovedregel bevares. Mindre tilbygg/ endringer kan tillates dersom dette er nødvendig for å tilpasse ny bruk av bygget. Ved endring og utskiftning av utvendige materialer skal opprinnelig utseende søkes tilbakeført. Før endringer eller sanering av bygg kan godkjennes skal bygningens kulturhistoriske kvaliteter og den rolle bygningen har i det omkringliggende bygningsmiljø avklares. Ved søknad om bygningsmessige endringer stilles det krav til tiltaksklasse 3 når det gjelder estetikk; Jfr. Plan- og bygningslovens § 74. – 2. Det skal legges ved fasadeoppriss av eksisterende nabobebyggelse for bedømmelse av helheten i bygningsstrukturen på stedet. Fargebruken på bebyggelsen kan variere, men fargene skal bygge på den opprinnelige fargetradisjonen i området.
- § 18: Nybygg skal tilpasses eksisterende tomte- og bebyggelsesstruktur, og en skal ta avgjørende hensyn den rolle bygningen vil få i omkringliggende bygningsmiljø. Nybygg skal tilpasses helheten i området med hensyn utforming og material- og fargevalg, samtidig som hvert enkelt bygg skal ha sitt eget arkitektoniske uttrykk. Ved søknad om nybygg stilles det krav til tiltaksklasse 3 når det gjelder estetikk; Jfr. Plan- og bygningslovens § 74. – 2. Ved søknad om nybygg skal det legges ved fasadeoppriss av eksisterende nabobebyggelse for bedømmelse av helheten i bygningsstrukturen på stedet.

I forbindelse med første gangs offentlig ettersyn, ble det foretatt en befaring av Rogaland fylkeskommune og kommunen. 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 ble det derfor anbefalt å gjøre forsøk på at ny bebyggelse på eiendommen i større grad tilpasser seg de eksisterende sjøhusenes volum og uttrykk.

PLANFORSLAGET:

Generelt:

Planen innebærer en økning av tomteutnyttelse, samt endring av formål fra sjøretta næring til bolig- og fritidsboligformål, i tråd med kommuneplanens arealdel.

Innenfor planområdet har kommunen satt krav om at det må opprettes ny, kommunal pumpestasjon for avløp. Denne krever også areal til parkering med snuplass for kommunal pumpebil (eller bil med henger).

Veia Sjoarveg går langs området som skal bebygges. Veien er regulert for smal for dagens og fremtidig trafikk, og kommunen har satt krav om å regulere veien med 7 m bredde (fra dagens 5 m) inklusiv sidegrøfter nordover til krysset Veia Sjoarveg/Jovikvegen (5 meter kjørebane + sideareal). På et punkt

er det på grunn av terreng (både på oppsiden og nedsiden av vei) vanskelig å opparbeide veien med 7 meters bredde. Her er det ønsket fra kommunens side en «sjikane» (innsnevring) i tråd med norm fra Statens vegvesen. Sjikanen gjør at veibanen er smalere, og hindrer trafikk i å passere samtidig. På et annet punkt like nord for utkjørsel fra planlagte boliger/fritidsboliger, kan det også være aktuelt med en kort strekning med noe smalere kjørevei (fra 5 til 4 meter kjørebane). Dette avklares i teknisk plan.

Dagens vei er kommunalt driftet, men ikke eid av kommunen. Det er målt opp eiendomsgrenser, og regulert vei vil krysse ulike private grunneiere. I nord mot gnr. 3/24 vil regulert veiareal med veigrøfter ikke gå ut over dagens asfalterte vei som kommunen allerede drifter. Her snevres altså kjørebanen noe inn, og erstattes med sidekanter/grøfteareal. Planen setter krav om overskjøting av offentlig areal til kommunen. For tiltakshaver vil det derfor være behov for frivillig overdragelse ev. ekspropriasjon av veiareal ved gjennomføring av planen.

Den historiske interessen i området er først og fremst knyttet til gamle sjøhus/sjøhusmiljø som ligger langs Veavågens vestsida. I gjeldende reguleringsplan er det bestemmelser om at disse i størst mulig grad skal bevares, men de er ikke vernet innenfor planområdet. Det er i planforslaget satt krav om tiltaksklasse 3 for arkitektur ved nybygg i området, for å sikre at nyere bygg tilpasser seg eksisterende, eldre sjøhusbebyggelse. Videre skal byggesak innenfor planområdet oversendes kommuneantikvaren for uttalelse. Kommunen erfarer at mange av de eldre sjøhusene blir revet til fordel for nyere bolighus i bryggestil. Dette er en naturlig utvikling da området er avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel. Det bidrar imidlertid til at de gamle sjøhusene ikke blir bevart. I dialog med Rogaland fylkeskommune har det vært ønsket å tilpasse foreslått utbygging mer i tråd med eksisterende sjøhusmiljø hva gjelder volum og plassering. Tiltakshaver har valgt ikke å endre revidert planforslag på dette punktet, men har redusert totalt bygningsvolum og delvis bygge høyder.

Revidert planforslag har også lagt bedre til rette for allmenn ferdsel langs sjøsiden, markert med formålet «turveg».

Vann, avløp, overvann/flomvei, brannvann og renovasjon:

En framtidig utbygging av området kan knyttes til offentlig ledningsanlegg. Det er satt av plass til en kommunal pumpestasjon innenfor området. En eldre, eksisterende privat avløpsledning fjernes ikke, men legges i trekkerør. Denne ledningen fungerer i dag som kloakkrør og utslippsrør av overvann for bebyggelse innenfor og utenfor planområdet. Med denne planen, vil alle enheter som i dag har kloakk via dette røret, få ført kloakken inn til ny kommunal pumpestasjon, som også skal etableres innenfor planområdet. Dette innebærer at eksisterende rør ikke lenger vil bli brukt til kloakk, men kun slippe ut overvann fra terreng. Dersom det blir langvarig driftsstans i ny kommunal pumpestasjon, vil eksisterende rør fungere som nødoverløp (= utslipp), men dette er helt unntaksvis. I den nye, kommunale pumpestasjonen vil det bli etablert en «sump» som fanger opp kloakk midlertidig, slik at nødoverløpet ikke tas i bruk så lenge det ikke blir langvarig driftsstans.

Avløpsvann fra de nye byggene innenfor planområdet pumpes over til kommunalt nett via privat pumpestasjon. Det er satt rekkefølgekrav i planbestemmelsene om at opplysninger om rutiner for tilsyn av privat pumpestasjon skal leveres kommunen ved søknad om ferdigattest.

Det er utarbeidet en skisse til teknisk plan som viser hvordan slik tilknytning i prinsippet kan løses. Den kommunale pumpestasjonen blir lagt helt i eiendomsgrense mot eiendommen i sør. Det settes av plass til snuareal/parkering for kommunal pumpebil innenfor planområdet.

Det er satt av plass til felles renovasjonspunkt ved utkjørsel.

Barn og unge:

Planen legger opp til utbygging av arealer som i dag er bebygde med to eldre, felleferdige sjøhus. Disse

er så falleferdige at de utgjør en fare dersom det foregår lek på området. Det er ingenting som tilsier at arealene er i jevnlig bruk til dette formålet. Etter utbygging vil området bli et boligområde (+1 fritidsbolig) med lekeplassdekning i tråd med de krav som kommunen stiller i sine normer.

Rett over Veia Sjoarveg fra planens foreslåtte boligområde, går det en sti vestover som kan benyttes av barn og unge til skole/Veavågen sentrum.

Langs sjø er det avsatt en ytre kai med formål «turveg». Det er krav om stiger opp fra sjøen, samt belysning i dette området.

Folkehelse:

Plan- og bygningslovens § 3-1 omhandler oppgaver og hensyn som skal ivaretas i planlegging etter loven. Listen over oppgavene er omfattende. I et eget punkt er det formulert at planleggingen skal «fremme befolkningens helse og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet»

Foreliggende plan er vurdert i forhold til dette punktet. Kommunalsjef teknisk vurderer at planens innhold kan innebære en viss utfordring i å legge til rette for å fremme befolkningens helse - og forebygge sosiale helseforskjeller på grunn av økt boligtetthet, uten at forholdene for gående og syklende er endret. Dette gjelder blant annet mulighet for å gå og sykle til skolen for barn og unge. Det er vanskelig å ta hensyn til både tilfredsstillende vei, myke trafikanter og eiendomsstruktur i dette området. Som avbøtende tiltak knyttet til disse utfordringene, har kommunalsjef teknisk foreslått utvidelse av Veia Sjoarveg fram til nærmeste kryss (regulering med rekkefølgekrav). Smal vei bidrar for øvrig til lav hastighet på trafikk. Det finnes også andre snarveier mot Veavågen sentrum som gjør at ferdsel ikke nødvendigvis må skje kun langs veiene.

Det er flere avsatte grøntområder i nærheten. Veavågen skole, sentrum og matbutikk ligger ca. 400 m mot vest, og Karmøy storhall en drøyt km mot sør. Ved Veavågen sentrum er også nærmeste busstopp.

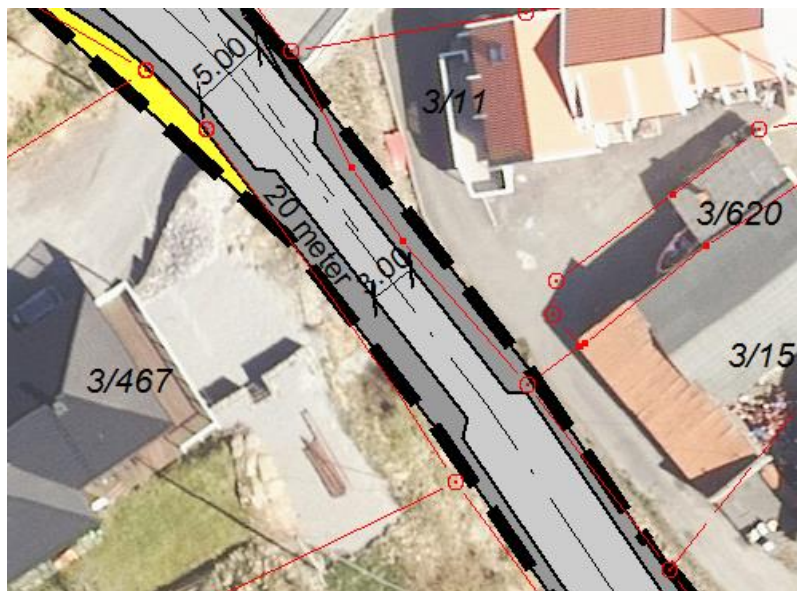
I revidert planforslag er ytre kaikant sikret med formål «turveg» og skal være tilgjengelig for allmenn ferdsel. Dette innebærer at strandsonen på sikt kan bedre åpnes for befolkningen, dersom også omkringliggende eiendommer åpnes opp tilsvarende. Det er i planen lagt opp til at man kan komme seg ut til kaikanten gjennom felles parkeringsplass.

Naturmangfold:

Planområdet er allerede utbygd, det er ikke registrert forekomst av sjeldne arter eller naturtyper innenfor planområdet. Utbygging etter foreslått plan vil ikke påvirke naturmangfoldet i særlig grad. Området i sjø er avsatt til småbåthavn i gjeldende kommuneplan. Historisk sett er store deler av sjøsiden langs Veavågen blitt brukt til sjøretta næring, hvor hovedtrafikken kom fra sjøveien. Omregulering til båt plass for beboere vil i praksis innebære mindre belastning på miljøet enn næringsrelatert sjøtrafikk. Det åpnes ikke for utleie av båtplasser eller båttopptrekk. Vedlikehold av båter må derfor skje andre steder enn innenfor planområdet.

Andre forhold:

Veia Sjoarveg er ikke dimensjonert for utbygging av boliger/fritidsboliger med høy tetthet. Veien er både regulert og utarbeidet med total bredde 5 meter eller mindre. Det er ingen fortau, og terrenget vanskeliggjør å få plass til både veiutvidelse og fortau, samtidig som eldre sjøhusbebyggelse og avkjørsler skal sikres. Kommunen har derfor satt krav om at Veia Sjoarveg må utvides til 7 meters bredde (5 m asfalt) fram til og med nærmeste kryss, som er krysset Veia Sjoarveg/Jovikvegen. Pga. en terrengformasjon (hammer) og bratt terreng også på nedsiden, er det godtatt at det forbi denne hammeren lages en sjikane (innsnevring i veien) med lav fartsgrense.



Regulert innsnevring (sjikane) langs Vea Sjoarveg. Sjikanen er 20 m lang.

Det er foretatt en stormfloberegning (inklusive bølgepåslag) som viser at det er sikker byggegrunn 2,5 moh., både med tanke på stormflo/oppstuvning av vannmasser, og bølgepåslag. Største bølger oppstår ved kraftige vinder fra sørøst, mens oppstuvning av vannmasser vil skje ved kraftige vinder fra nordvest. Disse to forholdene vil derfor ikke inntreffe samtidig. Sikker byggegrunn er synliggjort i planbestemmelser og plankart (faresone flom).

Ca. 40 meter sør for sjikanen er det i gjeldende plan regulert et kryss/snuhammer. For å gjøre overgangen mellom ny regulert vei og eldre vei riktig, er det i revidert planforslag omregulert noe veiareal i svingene i krysset/snuhammeren. Dette arealet har fått samme formål som omkringliggende arealer (kombinert byggeformål).



Opprydding av sideareal langs ny-regulert vei innebærer at noe eldre veiformål omreguleres til kombinert byggeformål (se røde piler i illustrasjon over).

Økonomiske konsekvenser:

Innenfor planområdet vil *Vea Sjoarveg* overskjøtes vederlagsfritt til kommunen. Denne driftes allerede i dag av kommunen og vil således ikke få økonomiske konsekvenser for kommunen. Planen setter krav om overskjøting av offentlig areal til kommunen. For tiltakshaver vil det derfor være

behov for frivillig overdragelse ev. ekspropriasjon av veiareal ved gjennomføring av planen. Ekspropriasjon vil kreve kommunal ressursbruk i forbindelse med behandling.

Innenfor planområdet skal det også oppføres et kommunalt pumpehus. Areal/grunn til denne overskjøtes vederlagsfritt til kommunen.

Turveien/ytre kaifront blir ikke offentlig eid, men den skal holdes åpen for allmenn ferdsel. Kommunen vil ikke ha vedlikeholdsutgifter for dette.

Avvik fra kommunale, regionale og statlige normer:

Planforslaget har ingen avvik fra normer, foruten at samlevei (Vea Sjoarveg) normalt sett skal ha fortau. Dette er vanskelig å realisere i området pga. eiendomsstruktur, eksisterende bygningsmasse langs vei/sjø og terreng.

Byggegrense mot vei/veigrøft er satt til 3 m innenfor byggeområdet, og det tillates carport og parkeringsplasser innenfor byggegrense på avsatt areal til parkering, men friskt må overholdes.

SAKSBEHANDLING:

Forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 1.gang i møte den 05.03.19 – sak 25/19, og følgende vedtak ble fattet:

«Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1. gangsbehandling at forslag til detaljreguleringsplan 2114 for Veavågen brygge – gnr. 3/134, 452 m.fl., datert 05.03.19, legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.»

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn i tidsrommet 18.03.19 – 08.05.19.

Følgende uttalelser er kommet inn etter offentlig ettersyn:

A: Offentlige myndigheter

- | | |
|---|----------------------------|
| 1. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen | 10.05.19 |
| 2. Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv | 06.07.19 (etter befarings) |
| 3. Fylkesmannen i Rogaland | 09.05.19 |
| 4. Statens vegvesen, region Vest | 03.04.19 |
| 5. Fiskeridirektoratet | 07.05.19 |
| 6. Karmsund Havn IKS | 25.03.19 |
| 7. Fiskarlaget Vest..... | 22.05.19 |

B: Private og organisasjoner

- | | |
|--|----------|
| 1. Wegner Advokatfirma AS | 08.05.19 |
| 2. Lars Egil Sørensen og Egil Sigmund Sørensen | 06.05.19 |
| 3. Cortina van Noppen | 06.05.19 |

De innkomne uttalelsene er vedlagt.

Revidert forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 2.gang i møte den 09.06.20 – sak 76/20, og følgende vedtak ble fattet:

«1. Hovedutvalg teknisk og miljø viser til kommunalsjef teknisk sin vurdering av de innkomne uttalelser og merknader og vedtar endringer i planforslaget i samsvar med anbefaling fra

kommunalsjef teknisk.

2. Planforslaget legges ut til nytt offentlig ettersyn og berørte grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-10.»

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn i tidsrommet 23.06.20 – 25.08.20.

Følgende uttalelser er kommet inn etter offentlig ettersyn:

A: Offentlige myndigheter

- | | | |
|----|--|----------|
| 1. | Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen | 26.08.20 |
| 2. | Fylkesmannen i Rogaland | 21.08.20 |
| 3. | Statens vegvesen, region Vest | 26.08.20 |
| 4. | Fiskeridirektoratet | 24.08.20 |
| 5. | Kystverket | 26.08.20 |
| 6. | Fiskarlaget Vest..... | 25.08.20 |

B: Private og organisasjoner

- | | | |
|----|-----------------------------|----------|
| 1. | Tor Ståle Veia | 05.08.20 |
| 2. | Egil Sigmund Sørensen | 08.08.20 |
| 3. | John Kristian Davidsen mfl. | 24.08.20 |

De innkomne uttalelsene er vurdert og vedlagt.

For vurdering, se «Sammendrag av uttalelser» bakerst i saksfremlegget.

RÅDMANNEN SIN VURDERING:

Forslag til reguleringsplan er behandlet i samsvar med bestemmelsene i plan- og bygningsloven. Det foreligger ikke innsigelse fra fylkeskommune eller statlig fagmyndighet, og planen kan godkjennes av kommunestyret.

Høringsrunden har ikke avdekket vesentlige konflikter knyttet til planforslaget. Det er enkelte private merknader angående veistandard, trafiksikkerhet og omregulering fra privat eiendom til offentlig samferdselsformål. Disse forholdene er vurdert i sammendraget under, og også underveis i planprosessen. Det samme gjelder fylkeskommunens faglige råd om bygningstruktur. Rådmannen vil i denne sammenheng vise til den etterfølgende gjennomgang av de enkelte uttalelsene.

Det er i denne gjennomgangen ikke foreslått endringer i planforslaget som betinger nytt offentlig ettersyn. På bakgrunn av det som er sagt over, vil rådmannen anbefale at planforslaget med tilhørende bestemmelser, datert 13.10.20, godkjennes.

Rådmann i Karmøy, 17.09.2020

Vibeke Vikse Johnsen
sign.

SAMMENDRAG AV UTTALELSER, SAMT ADMINISTRATIV VURDERING

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

1. ROGALAND FYLKESKOMMUNE - REGIONALPLANAVDELINGEN

Nyere tids kulturminner:

Reguleringsplanen har tidligere vært på høring. Fylkesrådmannen viser til tidligere uttalelse i saken og mener planforslaget som nå foreligger ikke har ivaretatt faglige råd i tilstrekkelig grad. I hovedsak dreier dette seg om at uttrykk og form til ny bebyggelse innenfor planområdet bør ta utgangspunkt i de to store sjøhusene som søkes revet. Dette ville vært en bedre måte å videreføre stedets særpreg og tilpasse ny bebyggelse til det kulturhistoriske sjøhusmiljøet i Veavågen. Med bakgrunn i tidligere vurderinger fraråder fylkesrådmannen planforslaget fra et kulturvernperspektiv

Boligtetthet og strandsone:

Da planen var på høring forrige gang, gav fylkesrådmannen faglig råd om å redusere antall boenheter i planområdet, og endre bebyggelsen sin plassering på tomten for å i større grad ivareta allmenne interesser i strandsonen.

Antall fritidsboenheter er nå redusert. Fylkesrådmannen ser også at det er gjort endringer som legger bedre til rette for allmenn ferdsel langs sjøen.

Rådmannens vurdering:

Fylkeskommunen fraråder planforslaget fra et kulturvernperspektiv. Rådmannen viser til kommunens vurderinger om samme forhold ved utleggelse av revidert planforslag ved 2. gangs offentlige ettersyn:

«Den eldre reguleringsplanen fra 2003 hadde som hensikt å bevare et større, sammenhengende eldre sjøhusmiljø langs Veavågens vestsida, samtidig som arealformålet hovedsakelig var sjøretta næring. I kommuneplanens arealdel fra 2015 er overordnet formål endret til bolig/fritidsbolig/naust/kontor. Dette gjør det vanskelig å følge opp gjeldende reguleringsplan, da mange eldre sjøhus ikke er egnet til å omgjøres til bolig og fritidsbolig. Videre er det opp gjennom årene gitt mange dispensasjoner fra disse kravene, som også gjør at området i dag fremstår med mindre helhetlig sjøhusmiljø enn tidligere.

Etter befaring vil heller ikke fylkeskommunen fraråde riving av de to eksisterende bygg. Både fylkeskommunen og kommunen har i utgangspunktet ønsket at ny bebyggelse bedre kunne tilpasses historisk bygningsmiljø i stil, plassering og volum. Dette har ikke tiltakshaver ønsket. Kommunalsjef teknisk ser at dette er en trend i området, og at det kan være vanskelig å imøtekomme alle krav mtp. leke- og uteoppholdsareal, parkering, allmenn tilgang til strandsonen, samtidig som opprinnelig bygningsstruktur skal ivaretas. Det er heller ikke eldre sjøhusmiljø på naboeiendommene, slik at foreslåtte utbygging vil ikke stå i direkte kontakt med eldre sjøhus og brygger. Tiltakshaver har dessuten redusert byggevolum, og det er i planbestemmelsene satt krav om tiltaksklasse 3 for arkitektur på nye bygg. Fritidsboligenheten i sør er redusert i høyde og med pulttak, som gir variasjon i bygningsutforming og uttrykk. Kommunalsjef teknisk mener at tilpasningen for dette området er tilfredsstillende.»

Det er ingen nye momenter som tas opp. Rådmannen tar til orientering at fylkeskommunen ikke anbefaler planforslaget. Som enda et avbøtende tiltak er det etter 2. gangs offentlig ettersyn tatt inn

ytterligere presiseringer i planbestemmelsene:

- Ny § 6: Byggesaker skal sendes kommuneantikvaren for uttale.
- Tillegg til §§ 13 og 18: Taktekking skal være tegl eller skifer.

Disse to presiseringene bidrar til at kommuneantikvaren kan komme med innspill hva gjelder endelig utforming av byggene i en byggesøknad, samt at det settes krav til takmateriale i tillegg til eksisterende krav til materialbruk og fargebruk.

2. FYLKESMANNEN I ROGALAND

Strandsone:

Revidert planforslag har lagt bedre til rette for allmenn ferdsel langs sjøen. Fylkesmannen er positiv til at kommunen ønsker å gjøre strandsonen mer tilgjengelig på sikt.

Angående innsigelse knyttet til mangelfull ROS-analyse og manglende hensyn til havnivåstigning, stormflo og bølger:

Vi vurderer at endringene knyttet til dette planforslaget imøtekommer de innsigelsene vi hadde ved forrige høring. Vi stiller imidlertid spørsmål til hvordan bygningene skal legges over kote 2,5, jamfør pkt. 8 under anbefalte tiltak under rådgivningsnotatet og stormflo og bølgepåslag, uten store terrenginngrep/tilpasninger, når det meste av planområdet ligger under kote 2,5.

Rådmannens vurdering:

Rådmannen tar til etterretning at grunnlaget for innsigelse er frafalt, og at planen kan egengodkjennes av kommunestyret.

Hva som regnes som «store terrenginngrep/tilpasninger» er en skjønnsvurdering. Dagens kai (som skal fortsette å være ytre kai/turvei ved fremtidig utbygging), ligger på 1,75 moh. De bakerste arealene på tomte (opp mot Veia Sjøarveg) ligger på kote 2-4 moh, innkjøring på ca. 2,5 m. Det er altså kun deler av tomte som må heves, anslagsvis ca. 75 cm (fra 1,75 moh til 2,5 moh.).

Fagkyndig har presisert ytterligere: «Massene langs vågen og på eiendommen består av frilagt fjell og noe løsmasser over fast fjell. Terrengtilpasning vil skje ved uttak og fylling av sprengstein og planlagte tiltak er i tråd med bestemmelser for Bebyggelse og Anlegg. Terrenget får en avtrapping fra bakenforliggende veg ned til brygger og friarealer. Tiltak begrenses til hva som er naturlig for best mulig terrengtilpasning.»

Enhver utbygging i strandsonen vil for øvrig måtte påregne noe utfylling, for å sikre at krav til beliggenhet over stormflo-nivå blir overholdt.

3. STATENS VEGVESEN, REGION VEST

Ingen merknader.

4. FISKERIDIREKTORATET

Det følger av planbeskrivelsen at: «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.» samt at: «Det planlegges flytebrygge/opphengt brygge som ikke krever mudring.»

Vi har på denne bakgrunn ikke ytterligere merknader til planen utover ovennevnte uttalelser til oppstartsvarsel og forrige høring.

Rådmannens vurdering:

Tas til etterretning.

5. KYSTVERKET VEST

Kystverket har ikke særlig merknader til fremlagt forslag til detaljplan. I planen legges det blant annet til rette for 5 småbåtplasser. Ved etablering av flytebryggeanlegg/ båtplasser må det tas hensyn til fremkommeligheten i farvannet. De tiltak som planlegges etablert må dimensjoneres slik at de kan motstå påregnelig drag og bølgeslag i området.

Vi har merket oss at det er tatt med i planbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndighet

Rådmannens vurdering:

Tas til etterretning.

6. FISKARLAGET VEST

Det er registrert fiskerihavn i nærleiken av omsøkt tiltak og blir difor nytta til næringsverksemd i samband med yrkesfiske. Ein har diverre dårleg erfaring frå andre stader der det blir planlagt fritids-/bustadhus i område med næringsverksemd relatert til fiskeri. Om det blir gjeve løyve til omsøkte tiltak må det inn i føresegnene at det må forventast aktivitet og støy frå næringsaktivitet i nærleiken, til tider òg nattestid. Omsøkte tiltak må ikkje vere til hinder for framtidig fiskerirelatert utnytting av vågen.

Ein kan ikkje godta klage på bruk av vågen i samband med fiskeriverksemd.

Rådmannens vurdering:

Det er ikke hjemmel i plan- og bygningsloven til å sette planbestemmelser om aktivitet utenfor planområdet. Ei heller kan en eventuell klagerett reguleres. Hensynet til fiskeri er en del av kommunens samlede vurdering ved behandling og godkjenning av en reguleringsplan, også sett opp mot kommuneplanens arealdel. Da området er satt av i overordnet plan til bolig- og fritidsboligformål, vil ikke fiskeriinteressene være de eneste interesser som skal tas hensyn til i området.

Forholdet rundt fiskeaktivitet kan derimot nevnes i planbeskrivelsen. Det er lagt inn følgende tilleggstekst i planbeskrivelsen under kap. 5.19 Eksisterende virksomhet i området (næring/handel/industri/kontorinteresser):

«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.»

7. TOR STÅLE VEA

Vi har gitt muntlig tillatelse til at kommunens pumpehus kan plasseres i grensen til vår eiendom 3/398 som vist i reguleringsforslag. Det tas forbehold på at dette ikke forvolder unødig støy og lukt.

Det er inngått muntlig enighet om at bygningene kan settes opp en meter fra grensa som vist i reguleringsforslag. Da mener vi at det er rett og rimelig at dette er gjensidig uten at vi må forholde

oss til hvor fremtidige eiere eller et evt sameie. Dette kan ordnes ved at utbygger tinglyser et dokument som viser dette.

Ellers ser vi oss fornøyd med tiltakene som er gjort.

Rådmannens vurdering:

Kommunalt pumpehus er satt i planområdet, fordi kommunen trenger et pumpehus innenfor en viss radius langs Veavågen/Vea Sjoarveg. At pumpehuset kom akkurat her, skyldes at det ble akseptert av utbygger som et premiss for planarbeidet. Men kommunen presiserer at pumpehusets funksjon gjelder for et langt større område, og ville ha måttet bli plassert langs Vea Sjoarveg på en privat eiendom uansett.

Pumpestasjoner for kloakk blir utformet og bygget med tanke på å redusere problemer med lukt og støy. Der pumpestasjoner står tett opp til boliger, har vi i anskaffelsen satt støykrav på 45 dB målt på utsiden av stasjonen. De deler av pumpestasjonen som inneholder kloakk leveres med tette lokk for å redusere problemer med lukt. Vi kan imidlertid aldri garantere at det ikke kan forekomme støy- og luktproblemer.

Til sammenligning har de fleste moderne oppvaskmaskiner et støynivå på ca. 45 desibel. Pumpehuset er lagt ca. 6 meter fra deres hus, og det vil dermed være adskillig mindre støy ved husveggen. Generelt i plan- og bygningsloven er det krav om maks 55 db på utsiden av bygg, og nattero har krav om maks 35 db. På leke- og uteoppholdsareal (lekeplasser osv.), er det krav om maks 55 db i forhold til veitrafikkstøy. Kommunen vil derfor anta at støynivået fra pumpehuset ikke vil være til belastning.

Vedørende byggegrense mot nabo, er det fra kommunens side ønskelig med bygg tett opp mot eiendomsgrensene i dette området. Også ved en ev. fremtidig regulering av deres egen tomt, vil dette kunne aksepteres fra kommunens side. Inntil dette skjer, gjelder regulerte byggegrenser (eller som i deres tilfelle da dette ikke er regulert: 4 m fra nabogrense).

En tinglyst avtale vil derfor kun gjelde som en privatrettslig avtale mellom to naboer, men gir ikke rett til utbygging nærmere nabogrense uten at dette er regulert eller innvilget dispensasjon for. I slike tilfeller, vil kommunen måtte vurdere en ev. negativ merknad fra berørt nabo. En privatrettslig, tinglyst rett fra nabo vil i så fall være til gunst for dere. Kommunen har vært i dialog med utbygger, og fått bekreftet at det er utarbeidet en slik erklæring i forhold til deres eiendom, som kan underskrives av begge parter. Dette gjøres ikke som en del av reguleringsarbeidet.

8. EGIL SIGMUND SØRENSEN

Vi ser igjen det forsøkes og fra ta oss bruksretten for deler av våres areal. Dette bør nå kvalifisere til gratis advokat osv. - ligner veldig på tvangsekspropriasjon.

Vi har protestert før, det er ikke nødvendig å inkludere våres areal. Veien er privat veg- det var ikke mulig for Karmøy kommune å legge frem den var overtatt. Vennligst flytt veien osv inn på utbyggers område.

Rådmannens vurdering:

Vea Sjoarveg er en kommunalt driftet vei, og kommunen vil – uavhengig av hvem som bygger ut – stille krav til oppgradering av veianlegget til tilfredsstillende bredde, inklusiv veigrøfter. Siden Veavågen/Vea Sjoarveg i dag er for smal, må en utvidelse gå på bekostning av private grunneierinteresser. Ny regulert vei er utvidet i begge retninger (både mot sjø og mot land), og kommunen kan ikke se at en liten utvidelse av veiformål gir nevneverdig ulempe for utnyttelse av deres eiendom. Et godt veinett må regnes som et fellesgode som av og til går på bekostning av private interesser.

Nytt regulert veiformål innebærer at ca. 50 m² av deres eiendom vil bli berørt og overført til

kommunalt eie. Ut fra tomtens totale areal på ca. 2,2 daa, er dette en ubetydelig redusering (ca. 2,25 %). Deler av disse 50 m2 fungerer allerede i dag som veibane/kjørevei og/eller er regulert til veiformål i gjeldende reguleringsplan. Netto økning av regulert veiformål er derfor mindre enn 50 m2. Alle arealene som berøres ligger innenfor byggegrensen mot vei, og vil uansett ikke kunne benyttes til utbyggingsformål.

Ved utbygging må forslagsstiller bli enig om pris for overdragelse av deres eiendom til kommunalt eie, eller det må foretas en ekspropriering av berørt grunn til veiformål.

9. JOHN KRISTIAN DAVIDSEN MFL.

Vi vet at det ved flere tidligere byggeprosjekter langs Veavågen er stilt krav i form av heftelser på eiendommene om at de ved en framtidig realisering av regulert vei via Skipanes er forpliktet til i bidra økonomisk til i opparbeide omtalte vei. Dersom det i dette tilfellet ikke skulle medføre slike forpliktelser knyttet til eiendommene det søkes byggetillatelse for, er dette å anse som usaklig forskjellsbehandling, særlig siden dette er det desidert største byggeprosjekt langs Veavågen på flere tiår også det første kommersielle prosjektet langs sjøen. Intensjonen med denne veien var i sin tid å avlaste trafikken langs andre veier i bygda.

Veiløsningen som kommunen ser ut til å akseptere for dette prosjektet medfører ikke en reell heving av veistandarden på den delen som er underlagt reguleringsplanen. Heller ikke videre oppover mot fylkesveien er veien i dag av en slik beskaffenhet at den vil tåle noe særlig økt trafikkmengde. Særlig ved skolens begynnelse samt slutt er veien sterkt belastet. Det vil også være unaturlig i lede trafikken fra prosjektet en omvei via et allerede etablert boligområde i stedet for mer direkte ut mot hovedferdselsåren i bygda.

Vi stiller også spørsmål ved kommunens vurdering som sier at en utvidelse av en del av veien er vanskelig og vil medføre store utlegg for utbygger, og at det i stedet godtas at veien snevres ytterligere inn på denne strekningen. Her er veien mer enn smal nok som det allerede, særlig med tanke på at den stiger ganske bratt på denne strekningen. Det aksepteres ikke at kjøreforholdene, særlig på vinterføre, gjøres enda vanskeligere enn de er i dag.

Vi finner det også merkelig at kommunen kan akseptere at en gammel og ikke lenger brukt gangsti som er ufarbar med både sykkel og barnevogn, nå skal kunne fungere som adkomst for grupper av myke trafikanter. Her må det være total svikt i vurderingsevnen både fra utbyggers samt fra kommunens side.

I det første utkastet til planen framkom det at kommunen vurderte framtidig byggestopp langs Veavågen etter at dette prosjektet var realisert. Vi konstaterer at det nå avkreftes at slike vurderinger gjøres og setter pris på at framtidige utbygginger ikke stanses av en byggestopp.

Vi har ikke noe imot at det bygges langs Veavågen, men mener det må skje på like vilkår for tidligere, nåværende samt framtidige prosjekter, noe som ikke er tilfellet i dag i og med at noen tidligere prosjekter har heftelser i form av framtidig realisering av regulert vei samtidig som denne utbygging ikke utløser et slikt krav.

Kommunens vurdering:

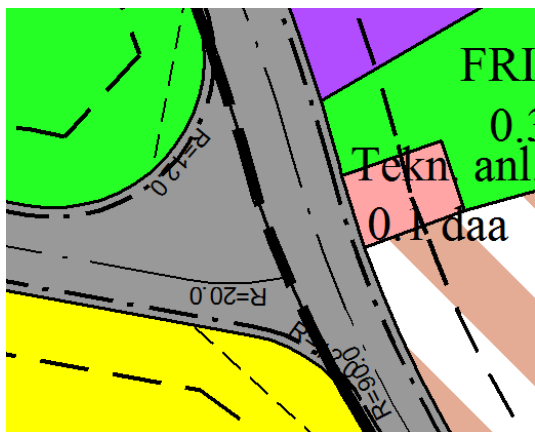
Krav til økonomisk bidrag i form av heftelser er krav som er satt i byggesaker, der det er blitt bygget nye boliger i henhold til gjeldende reguleringsplan (som regel også dispensasjoner). Det er satt krav om bidrag frem til ny Skipanesveg-kryss, som er nærmeste kryss fra boligene.

Ved regulering har forslagsstiller fått krav om å utbedre vei. Forskjellen er at utbygger får dette kravet som et absolutt krav før det gis brukstillatelse til nye bygg. Det er derfor et sterkere krav for utbygger i denne planen, enn for over nevnte byggeprosjekter (som kun har påtatt seg å bidra økonomisk ved en fremtidig veibygging).

Siden planområdet ligger omtrent midt mellom to veikryss (ett opparbeidet ved Jovikvegen i nord, og et regulert ubebygd ved Skipanesvegen i sør), godtok kommunen ved planoppstart at forslagsstiller kunne velge hvilken retning man ønsket å utbedre. Planforslaget legger derfor til rette for utbedring nordover, og ikke sørover til Skipanesveg-krysset.

Det er ikke riktig at planen ikke medfører utlegg for utbygger. Som sagt må veien være i henhold til reguleringsplan før nye bygg får brukstillatelse. Selv om veibanen ikke utvides, må utbygger sikre veilys, veigrøfter med overvannshåndtering, rette opp krysset mellom Veia Sjoarveg og Jovikvegen, lage innsnevring (sjikane) mv. Utbygger har måttet få oppmålt alle usikre eiendomsgrenser langs veien for å avgjøre hvem som står som eier i dag, og det er krav om at alt veiareal (kjørevei inklusiv veigrøfter) skal overskjøtes kommunen vederlagsfritt før nye bygg får brukstillatelse. Det vil si at utbygger må komme til enighet med alle grunneiere langs dagens vei som er berørt av veiformålet, og kjøpe berørte arealer for deretter å overskjøte disse til kommunen.

Dagens vei er regulert fem meter bred. Selve kjørebane er hovedsakelig 5 meter i dag. Utvidelsen av veiformål i reguleringsplanforslaget innebærer at veien forblir omtrent like bred, men den utvides med veigrøfter (1 m på hver side), overvannshåndtering, lys, asfalt mv. Det er nettopp blitt satt opp autovern langs veikanten mot sjø ved sjikane. Planforslaget innebærer mer ordnet forhold, også i krysset mot Jovikvegen som strammes opp, og som tydeligere vil markere at Jovikvegen er et «kryss» mot Veia Sjoarveg. I dag er krysset mer utflytende. Rådmannen ser at smal vei med sjikane i en bakke kan være en utfordring. Dette kan løses ved at kommunen setter opp et skilt med forkjørrett for bilister som kjører nordover (gjennom sjikane), og som dermed må ha fart oppover i bakken. Skilting kan imidlertid ikke reguleres, og må ordnes opp i og etableres i ettertid. Sjikane har også regulert «annet vegformål» på begge sider av kjørebane. Dersom det blir behov for å utvide kjørebane i ettertid, er dette noe som kan gjøres innenfor rammene av reguleringsplanen.



Dagens regulerte kryss mellom Veia Sjoarveg og Jovikvegen.



Nytt regulert kryss, der Jovikvegen tydeligere blir en avstikker fra Veia Sjoarveg.

Som det stod i saksfremlegget ved 2. gangs offentlige ettersyn, innrømmer kommunen at forholdet for gående og syklende langs Veia Sjoarveg ikke er optimalt:

«Kommunalsjef teknisk vurderer at planens innhold kan innebære en viss utfordring i å legge til rette for å fremme befolkningens helse - og forebygge sosiale helseforskjeller på grunn av økt boligtetthet, uten at forholdene for gående og syklende er endret. Dette gjelder blant annet mulighet for å gå og sykle til skolen for barn og unge. Det er vanskelig å ta hensyn til både tilfredsstillende vei, myke trafikanter og eiendomsstruktur i dette området.»

Slik vil det være i historiske byggeområder med tett bebyggelse eller der andre forhold gjør det vanskelig å utvide veiarealet. I Veavågen er eiendommene mot sjøen smale og små i areal. Dersom mye av arealet til disse eiendommene skal tas til utvidelse av vei og fortau, blir det nær sagt umulig å bygge ut området og samtidig tilfredsstille regionale plan til boligtetthet, leke- og uteoppholdsarealer, parkering osv. Dersom areal på oppsiden av veien skal tas, innebærer dette større terrenginngrep med forstøtningsmurer. Krav om fortau gjelder først ved 50 boenheter, og skal vurderes ved 30 boenheter. Siden det er veier ut av området både i nord (ved Jovikvegen) og i sør, og det er regulert enda en vei (Skipanesvegen), vil det neppe bli et krav om fortau på hele strekningen. Dertil kommer eksisterende snarveier, som også kan brukes. Snarveien som er nevnt i planforslaget (trapp) er ikke en premiss for å bygge ut, men det er like fullt en mulig bruksvei, som også er regulert til offentlig formål. Ved en utbygging av eiendommene langs denne snarveien, vil utbygger få krav om å utbedre denne. På grunn av terrenget, vil denne aldri bli universelt utformet.

Det kan selvsagt være ønskelig å få på plass all ønsket infrastruktur fra første utbygging i et område. Kommunen har imidlertid ikke anledning til å kreve rekkefølgekrav som er urimelige ut fra det som skal bygges. I denne saken er vår vurdering at utbedring av Veia Sjoarveg med sidekanter og kryss, samt tilrettelegging av kommunal pumpestasjon, var en rimelig avveining mellom ønsker og krav. Alternativet for kommunen er å innføre generelt midlertidig byggestopp inntil ny kommunal plan for området er laget. Dette ble vurdert, men kommunen har gått bort i fra det, da det ikke er avsatt midler til et slikt planarbeid. Et generelt midlertidig byggeforbud ville rammet alle langs Veia Sjoarveg, også mindre byggetiltak.

Vedlegg:

Planbestemmelser - plan 2114

Oversiktskart

Plankart

Gjeldende kommuneplan

Gjeldende reguleringsplan

Planbeskrivelse - plan 2114

2114 ROS

2114 Rapport Stormflo

2114 Diverse illustrasjoner

Uttalelser samlet etter 1. off. ettersyn

Uttalelser samlet etter 2. off. ettersyn