



SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Yvonne S Løvseth
Arkivsaksnr.: 16/1518

Arkiv: PLANR 4071

Sign:

Dato:

Utvalg:

Hovedutvalg teknisk og miljø	08.06.2017
Hovedutvalg teknisk og miljø	17.04.2018
Hovedutvalg teknisk og miljø	05.06.2018
Hovedutvalg teknisk og miljø	09.04.2019
Hovedutvalg teknisk og miljø	18.02.2020
Formannskapet	22.06.2020

SAKSFREMLEGG - PLAN 4071 - DETALJREGULERINGSPLAN FOR VIKAFJELLET, VIKJÅ - 141/46 M.FL.

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet vedtar detaljregulering for Vikafjellet, Vikjå med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 22.06.20), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

SAKSFRAMSTILLING

EDB – tjenester Norge Ltd og senere RH Oppmåling har på vegne av Skjalg Lothe utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan 4071 for Vikafjellet, Vikjå.

Planforslaget ligger nord på Karmøy, i Vikjå. Det ligger på bergknausen mellom Storasundvegen og Torvastadvegen.

Karmøy kommune har omarbeidet planen etter merknader fra berørt part, registrert 23.06.2019. Planforslaget ble omarbeidet etter denne merknaden ble sendt inn, og er derfor ikke kommentert. Forelagte planforslag er sendt til partene (forslagstiller og berørt part). Det ble gitt merknader på dette planforslaget fra berørt part, og det er det som er kommentert i merknadsbehandlingen.

Planforslaget omfatter et areal på ca. 5,1 da. Den foreslåtte arealdisponeringen er i hovedtrekkene boligareal, kjørevei, annen veggrunn, grøntareal og vegetasjonsskjerm. Planen skal legge til rette for 5 nye boliger innenfor planområdet, samt den eksisterende boligen på BF.

OVERORDNA PLANER:

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er vist til bolig.

Regionalplan for areal og transport på Haugalandet sier at i spredtbygde områder med lav befolkningsvekst, kan det åpnes for mer differensiert bosettingsmønster. Den detaljerte prioriteringen og rekkefølgen i utbyggingen defineres gjennom kommuneplanleggingen.

Torvastad er ikke et prioritert utbyggingsområde.

EKSISTERENDE FORHOLD:

Reguleringsplan:

Planområdet er uregulert.

Området grenser til plan 442 reguleringsplan for Osnesvegen, vedtatt 10.12.1991.

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

Det er en eksisterende bolig i planområdet. Denne har løsninger for vann- og avløp. Det må lages nye løsninger for nye boliger i planområdet.

Annet (eksisterende bebyggelse mv.):

Planområdet er planert, og det er oppført tørrmur. Tiltaket er godkjent av kommunen.

PLANFORSLAGET:

Generelt:

Planområdet er sprengt og planert. Det ble gitt tillatelser til dette av kommunen, saknr. 16/854. Det kom ikke naboprotester til planeringsarbeider.

Planområdet trenger ny avkjørsel fra Storasundvegen. Dette ble utarbeidet og fremlagt for hovedutvalg teknisk og miljø 9.4.2019. På grunn av naboprotester har planforslaget blitt omarbeidet ytterligere og fremlagt for HTM 18.02.2020, denne gangen med fokus på byggehøyder og estetikk.

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

Vann og avløp vil knyttes til kommunale ledninger i Storasundvegen. Det antas at avløpet fra ny bebyggelse må føres via slamavskiller enten for hver bolig eller felles for alle boligene.

Overvann blir ført til sjø via nye ledninger. For ikke å føre flomvann ut i offentlig vei, må en dimensjonere rør for 200 års nedbør. Siden BF ligger lavere i terrenget, må det anlegges en sluk i enden av KV som fanger opp overvann fra vei og eventuell avrenning fra sørlig del av BK2, slik at vannet havner i overvannsledningen.

Skisse for teknisk plan er i planbeskrivelsen figur 19.

Barn og unge:

Planforslaget har ikke egen nærlekeplass. Det er lagt opp til at offentlig lekeplass 200 – 250 meter fra planområdet reguleres i forelagte planforslag og slik sikres som lekeareal. Dette er en akseptabel avstand for større barn, men mindre barn bør ikke slippes ut uten tilsyn ved en slik avstand. Lekeplassen er lekeplass for et større område med spredt bebyggelse og er avsatt som boligområde i kommuneplanen.

En av hovedhensiktene med nærlekeplasser er at barn skal kunne møtes og sosialiseres sammen med andre. Dette planområdet ligger slik til at en lekeplass på felt BK1 og BK2 ikke vil ha en slik effekt. Planområdet ligger isolert til, med bare 6 enheter. Barn som bor innenfor planområdet vil ikke ønske å leke et sted som ingen andre benytter, når en har en lekeplass som fungerer som samlingspunkt for et større område. Ut ifra denne vurderingen ble det bestemt at det er best at etablert lekeplass reguleres og sikres for fremtiden for hele området som sokner til lekeplassen.

Ved vurdering av nærlekeplass ble det også sett på at krav om nærlekeplass først slår inn ved bygging 4 eller flere boenheter. Dersom en fjerner enheter på BK1 eller BK2 for å anlegge en lekeplass, vil en komme under antall enheter som krever en lekeplass.

Skolebarn i området sokner til Torvastad skole, 2,3 km fra Vikafjellet. Eldre elever sokner til Bø ungdomsskole, om lag 5,5 km fra planområdet. Det er ca. 600 meter til nærmeste barnehage, og ca. 3 km til nærbutikk. Hvis et målpunkt skal ligge innenfor gåavstand til boligen, må det være innen en radius av 1 km (ca. 1 kvarters gange). Sykkellavstand for barn og unge regnes som 2 km.

Det anbefales ikke å ferdes som myk trafikant langs nordre del av Storasundvegen. Den er ikke tilrettelagt, og der er til dels høye trafikk tall og høy andel tunge kjøretøy (10 %). Torvastadvegen har gang- og sykkelveg til like sør for Hålandsvegen, men er lettere trafikkert enn Storasundvegen.

Folkehelse:

Planområdet ligger i avstander over 2 km til skole, nærbutikk, og idrettsanlegg. Avstand 5 – 10 km regnes som akseptable avstander for transportsyklister. Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter langs Storasundvegen nord for kryss med Hålandsvegen. Det er ca. 100 meter fra avkjørsel KV til Storasundvegen, til busstopp.

Det er gode friluftstilbud i området, enten tilrettelagt gjennom lysløyper og golfanlegg, eller som stier i utmark. Det er kort vei til sjø, for å drive sjørettet fritidsaktiviteter. Det anbefales ikke å spise skjell og skalldyr fra Karmsundet, etter anbefalinger fra Mattilsynet.

Det er ca. 3 km til nærbutikk, og nærmeste sentrumsfunksjoner ligger på Avaldsnes eller Norheim, begge med en avstand over 5 km.

I følge ATP Haugalandet fremmer avstander over 2 km bilkjøring, mens avstander under 1 km fremmer gange og sykkel som fremkomstmiddel. Planforslaget er over 2 km fra sentrum, skole og nærbutikk. Barnehage er ca. 600 meter fra planområdet.

Lekeplassen er sentral for et større område med spredt bebyggelse, og fungerer som et møtested. Det er lett tilgang til kollektivholdeplasser, men rutetilbudet fra disse er begrenset i løpet av en dag. Effektiv bruk av kollektivtilbudet i området krever planlegging.

Planforslaget legger opp til et boligområde med 6 boliger; 5 nye enheter og 1 eksisterende enhet, på toppen av et berg. Det vil kun være en tilkomstvei for bil. Boligene er arrangert rundt adkomstvegen. Aktiviteten i området vil være naturlig begrenset, og lett oversiktlig for de som bor i planområdet å følge med på.

Det er ut over dette lite trolig at planforslaget har hverken positive eller negative konsekvenser for kriminalitetsforebyggingen.

Det kommer frem av veiprofilene at universell utforming av KV ikke er mulig å oppnå. Det er inntil 10 % stigning på veien, og kan ved unntak som er listet i planbestemmelsene, tillates inntil 12,5 % stigning. I vurderingen om dette er en akseptabel stigning, er det lagt vekt på at dette ikke er en offentlig vei, eller fører til et offentlig formål, og at det omfatter et svært begrenset antall boenheter (maksimalt 6 enheter totalt). Det er ikke rom for å øke dette antallet ytterligere. Det er ikke krav om at boenhetene skal være tilgjengelige boenheter, dvs. ha kjøkken, stue, soverom og bad/toalett på inngangsplanet.

Det er ellers ikke krav til universell utforming av kjøreveier. TEK17 § 8-5 stiller krav til utformingen av gangadkomsten til bygning med boenhet. Dette gjelder gangadkomsten mellom stedet en parkerer bilen til inngangsdøren. SVVs håndbok V129 tar kun for seg offentlige vegareal og gater, og nevner ikke boligater, boligveger eller adkomstveger i veilederen.

Kommunalsjef teknisk har anbefalt at det legges inn et hvilerepos (hvileplattform), bestemmelsesområde #2-3, langs vegen. Dette fordi vegen er adkomstveg til boligene. Stigningen vil være et problem for mennesker som har pustebesvær eller problemer knyttet til fremkommelighet (rullestol, krykker, rullator etc.), eller for de som skal dytte opp en barnevogn. For brukere av rullestol som ikke har elektrisk rullestol, vil bakken fortsatt være et hinder, og disse må kjøres opp eller ned.

Naturmangfold:

Naturgrunnlaget er i sin helhet omdisponert til andre formål. Det er ikke funnet arter eller miljø som krever særskilte tiltak.

Andre forhold:

Universell utforming:

Forholdet har vært omtalt flere ganger i saken allerede, fordi adkomstveien ikke lar seg utforme universelt. Dette er terrengbasert, og en må redusere høyden på fjellformasjonen Vikafjellet mye mer enn det som kan anbefales for å få en stigning tilsvarende 5 %, eller også 8 %. Det har aldri vært lagt skjul på at KV ikke oppnår universell utforming.

I utgangspunktet har adkomstveien vært planlagt med en stigning på inntil 12,5 % over en strekning på 30 meter. I forelagte plan er det sagt at stigningen skal være inntil 10 % (se **Avvik fra kommunale, regionale og statlige normer**). KV skal anlegges med hvilerepos, selv om stigningen reduseres til 10 %. 10 % er fortsatt bratt, og ikke universelt utformet.

I en plansak er det ikke utelukkende universell utforming som skal ivaretas. Det er omtalt tidligere i saken at også andre forhold spiller inn når det gjøres en helhetsvurdering av om et tiltak kan anbefales eller ikke.

Plikten til å gjennomføre tiltak for å sikre universell utforming faller bort dersom virksomheten sannsynliggjør at det vil innebære en uforholdsmessig byrde, jf. likestillings- og diskrimineringsloven § 17 tredje ledd. I så henseende skal det særlig legges vekt på følgende:

1. Effekten av tilretteleggingen for å nedbygge funksjonshemmende barrierer
2. Om virksomhetens funksjon er av offentlig art
3. Nødvendige kostnader ved tilretteleggingen
4. Virksomhetens ressurser
5. Sikkerhetsmessige hensyn
6. Vernehensyn

I forelagte tilfelle er det gjort følgende vurderinger:

1. Effekten av å tilrettelegge for full universell utforming av KV må deles i tre.
Det første punktet vil være den estetiske virkningen. Dersom Vikafjellet sprenes bort, som en mer eller mindre må gjøre for å få full universell utforming eller tilnærmet dette, fjernes et landemerke fra området. For å oppnå en stigning i underkant av 10 %, må terrenget på toppen av Vikafjellet senkes med 1 meter. For å komme ned i 8 %, må en ytterligere redusere høyden. Det er ikke tilrådelig visuelt og estetisk å fjerne landemerket,

eller å drastisk redusere det. Folk som bor i et område, identifiserer seg med kjente landemerker. Å fjerne eller endre kjente landemerker har virkninger på folks opplevelse av et område, og trivselen deres. Inntil 1 meter vil sannsynligvis ikke ha store visuelle konsekvenser, men det skal ikke mye mer til før det blir åpenbart at berget har «krympet».

Det andre punktet er hvor stor effekt det har samfunnsøkonomisk. I dette tilfellet har det svært liten effekt. KV skal være adkomst til 6 boliger, og det er derfor et svært begrenset antall mennesker som vil ha nytte av tilretteleggelsen i så måte. Private boliger er det eneste det planlegges for, det er ingenting annet som skulle tilsi at noen vil ta seg opp til stedet.

Det tredje punktet er hva slags presiderende virkning det vil ha å tillate en stigning utover det som er normalt. Karmøy kommune er i hovedsak relativt flatt, med begrensede områder med bratt terreng. Det er derfor relativt få saker hvor problemstillingen dukker opp. For disse sakene kan det være en viss virkning. For hver plansak vil det sannsynligvis være en vurderingssak hvor avbøtende tiltak vurderes fremfor å lene seg på en foregående plansak med andre forhold og andre avbøtende tiltak, til tross for at utfordringene i utgangspunktet ser like ut.

2. Dette er et privat planforslag som omfatter private arealer og som skal bygges ut i privat regi, til private boliger. Kommunen har ingen utbyggingsinteresser i området. Det er en offentlig lekeplass i planforslaget, men denne har ikke adkomst via KV.
3. Ingen av partene involvert i planforslaget har lagt frem et kostnadsoverslag over hva tilretteleggingen vil medføre av utgifter. Siden planforslaget kun omfatter 5 boliger til oppføring, vil ressursene til utbyggingen være begrenset. Det er derfor antatt at det å fjerne berget (og det anbefales overhode ikke) vil være en uforholdsmessig kostnad. Om det er en uforholdsmessig kostnad å redusere høyden på toppen av berget, er det ikke fremlagt tall på. Rådmannen går ut i fra at det er avhengig av hvor mange kubikk stein det blir snakk om, men er også klar over at veien, nødvendige ledninger og tomtearrondering må anlegges uansett. Sett i lys av dette, og siden det ikke er lagt frem tall på noe annet, er det gått ut i fra at reduksjon i høyden på veien med 1 meter for å oppnå stigning inntil 10 % er akseptabelt.
4. Planforslaget er i privat regi. Dette forhindrer ikke de nåværende eierne i å siden selge eiendommen til et større firma, som muligens har flere ressurser tilgjengelig. Det er derfor vanskelig å skulle gjøre en vurdering av ressursene til virksomheten som skal gjennomføre planforslaget.
5. Det er i planforslaget tatt høyde for at veien kan bli så bratt som 12,5 % dersom det viser seg at en reduksjon i høyden medfører risiko for oppført tørrmur eller andre grunnforhold. Andre grunnforhold kan være at slike tiltak vil medføre fare for ras, utglidning, steinsprang etc. Det er kommunalsjef teknisk sin vurdering at det å redusere risiko for liv og helse alltid har forrang.
6. Det er ingen kjente vernehensyn i planområdet, men det er en SEFRAX registrert bygning, og flere eldre bygninger, langs botn av Vikafjellet. Dersom berget kraftig reduseres eller

fjernes, vil også det kulturmiljøet de hører til, bli endret. Bygningene er tilpasset berget, og er plassert med tanke på at de ligger i le bak det.

Samlet sett har Rådmannen kommet til at planforslaget, med hvilerepos, kan godkjennes med en stigning inntil 10 % på KV. Dersom det skulle vise seg at dette medfører en fare for liv og helse, eller være en uforholdsmessig byrde, vil kommunen tillate inntil 12,5 % stigning på inntil 30 meter.

Økonomiske konsekvenser:

Kommunen har ikke utbyggingsinteresser i planområdet. Det skal ikke anlegges offentlig (kommunal) infrastruktur som skal overtas for drift og vedlikehold.

Utbygging i spredtbebygde strøk medfører ellers kostnader med skoleskyss, hjemmehjelp og andre kommunale tjenester. Området er allerede et forholdsvis stort tettsted, og det er lite trolig at de nye enhetene vil føre til en stor merkostnad for kommunens tjenester.

Avvik fra kommunale, regionale og statlige normer:

Stigning på vei:

Kommunal norm viser til at maksimal stigning på vei skal være 10 %. Det er i planforslaget lagt opp til en stigning på veien som på en strekning inntil 30 meter kan bli 12,5 %, se planbestemmelse 4.2.1.

En av partene i saken har sendt inn merknad hvor de mener det er mulig å senke veiens høyde, og dermed stigning, ved å skråne BK1 fra vest mot øst. De mener det da er mulig å oppnå en stigning under 10 %, dersom veien senkes med 1 meter. Regnestykket deres forutsetter at stigningen på veien er jevn.

Forslagstiller har fått anledning til å uttale seg om dette. Forslagstiller mener det ikke lar seg gjøre å senke terrenget ytterligere og at de allerede har imøtekommet parten i saken på mange punkter.

Ingen av partene har lagt frem veiprofiler, terrengprofiler eller tilsvarende som støtter opp om deres påstander.

Forutsatt at det er trygt å senke terrenget, noe en ikke kan forutsi bestemt uten en fagkyndig vurdering av stabiliteten til tørrmuren, er det ikke noe som tilsier at en ikke kan tillate en helning på boligtomtene på inntil 1:3 (om lag 33 %). Det er om lag tyve meter fra regulert vei til tørrmuren, så dette utgjør en høydeforskjell på 6,6 meter. 1 meter reduksjon i høyde er dermed fullt innenfor det som anbefales som maksimal helning på boligtomter. En må ta høyde for at terrenget rett innenfor tørrmuren sannsynligvis må ha en hvis avstand før en kan begynne å senke terrenget. Dette må det, som tidligere påpekt, gjøres en fagkyndig vurdering av.

Rådmannen har derfor valgt å skrive i planbestemmelsene at veien KV skal anlegges med inntil 10 % stigning, med mindre det dokumenteres at en senkning av terrenget for å gjøre dette mulig,

medfører en uakseptabel risiko knyttet til oppført tørrmur eller andre forhold i grunnen, eller at et slikt tiltak utgjør en uforholdsmessig byrde. I så tilfelle åpner planbestemmelsene for at det over inntil 30 meter tillates en stigning på 12,5 %.

SAKSBEHANDLING:

Ovennevnte forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 1.gang i møte den 08.06.17 - sak 84/17 og følgende vedtak ble fattet:

- 1. Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1. gangs behandling at forslag til detaljreguleringsplan 4071 for Vikafjellet, Vikjå datert 8.6.2017 legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.*

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn med frist for merknader satt til 16.08.17. Det er innkommet følgende uttalelser og merknader til planforslaget:

A. Uttalelser:

1. Rogaland Fylkeskommune, regionalplanseksjonen.....07.07.17
2. Rogaland Fylkeskommune, kulturseksjonen.....19.07.17
3. Fylkesmannens miljøvernavdeling.....16.08.17
4. Statens vegvesen, Rogaland vegkontor.....14.07.17

B. Private merknader:

1. Kay Inge Skårhaug26.07.17
2. Richard Vinnes Nilsen21.09.17

Saken ble trukket av tiltakshaver i møte 5.6.2018, saksnr. 71/18. Forelagte forslag er et omarbeidet forslag og ovenstående merknader ble sendt til det tidligere forslaget. De er derfor ikke vedlagt saken, og er ikke kommentert i dette saksfremlegget. Saken anbefales sendt på nytt offentlig ettersyn.

Ovennevnte forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 2.gang i møte den 09.04.19 - sak 45/19 og følgende vedtak ble fattet:

- 1. Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 2.gangsbehandling forslag til endringer – markert med rødt i planbestemmelser og planbeskrivelse - i forslag til detaljreguleringsplan 4071 for Vikafjellet, Vikjå 141/46 m.fl.*
- 2. Planforslaget legges ut til nytt offentlig ettersyn og berørte grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-10.
De innkomne merknader er vedlagt.*

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn med frist for merknader satt til 16.08.17. Det er innkommet følgende uttalelser og merknader til planforslaget:

A. Uttalelser:

- Rogaland Fylkeskommune, regionalplanseksjonen22.05.20

Statens vegvesen, Region vest.....	27.05.19
Mattilsynet	30.04.19

B. Private merknader:

Kay Inge Skårhaug	02.01.20, samt tidligere merknad datert 21.06.2019
-------------------------	--

På bakgrunn av merknad fra Kay Inge Skårhaug datert 21.06.2019, ble planforslaget omarbeidet for å se om man kunne imøtekomme noen av merknadene.

Endringene i planforslaget inkluderer blant annet:

- Høydebegrensing for BK1 og BK2 på henholdsvis høydekote 18,5 og 15,5 meter.
- Det reduseres 1 bolig på felt BK1
- Det legges inn siktsoner i kurver på KV og ekstra manøvreringsareal i sving nærmest snuhammeren.
- Det legges inn hvilerepos langs KV

Forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 3.gang i møte den 18.02.20. – sak 16/20, og følgende vedtak ble fattet:

Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 3. gangs behandling at forslag til detaljreguleringsplan 4071 for Vikafjellet, Vikjå, datert 18.02.20, 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 05.03.20-16.04.20.

Følgende uttalelser er kommet inn etter offentlig ettersyn:

A: Offentlige myndigheter

1. Rogaland fylkeskommune, forvaltning.....	16.04.20
2. Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen	25.03.20
3. Fylkesmannen i Rogaland	27.03.20
4. Statens vegvesen, Rogaland	15.04.20

B: Private og organisasjoner

1. Kay Inge Skårhaug	15.04.20
2. Kjetil D Waage og Janne Garberg.....	16.04.20

På grunn av at planbestemmelse 4.2.1 endres, ble forslagstiller og berørt part gitt mulighet til å uttale seg om endringen. Forslagstiller hadde ikke kommentar til endringen, men berørt part sendte merknad innen fristen.

3. Kay Inge Skårhaug	03.06.20
----------------------------	----------

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.

Etter behandling i kommunestyret 11.05.2020, saknr. 29/20, er Formannskapet midlertidig delegert myndighet til å vedta reguleringsplaner.

Høringsrunden har avdekket en konflikt knyttet til planens adkomstvei KV.

Rådmannens konkrete vurdering av planen er at slik den foreligger, kan den vedtas. Det er vedlagt vurdering fra sektor samferdsel og utemiljø angående adkomstveg KV, som konkluderer med at veien er hverken bedre eller verre enn andre adkomstveier i kommunen. Det er et faktum at det noen ganger er naturgitte forhold til stede som gjør det vanskelig, og i noen tilfeller fullstendig urealistisk, å kreve full tilpasning til universell utforming. Det er ikke slik i noen plansak at et enkelt hensyn råder over alle de andre hensynene som skal vurderes, og i den forbindelse er det Rådmannens vurdering at det i denne saken er gjort mye for å imøtekomme merknadene fra nabo/berørt part.

Det er gjort et kompromiss i planbestemmelsene, om at hvis det er mulig, så skal KV være anlegges med inntil 10 % stigning. Dette er i henhold til kommunal norm. Hvis dette viser seg å være en uforholdsmessig byrde eller at det medfører uakseptabel risiko etter uttale fra en fagperson, kan veien anlegges med inntil 12,5 % stigning på inntil 30 meter av strekningen. Tiltakshaver og berørt part har fått anledning til å uttale seg om planbestemmelsen (frist 3.6.2020).

Tiltakshaver hadde ikke merknader til endringen, men berørt part har sendt inn merknad via advokat. Merknaden går ut på de samme tema som er kommet inn i tidligere merknader, og Rådmannen har derfor ikke sett behov for å gjengi noe mer enn det som er tidligere kommentert i saksfremlegget.

Rådmannens konklusjon:

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 22.06.20, godkjennes.

Rådmannen i Karmøy, 22.06.2020

Vibeke Vikse Johnsen
sign.

VEDLEGG:

1. Planbestemmelser
2. Oversiktskart
3. Gjeldende kommuneplan – utsnitt
4. Plankart, datert 22.06.20
5. Planbeskrivelse med ROS-vurdering
6. Diverse vedlegg

- a. Tverrprofil
- b. Lengdeprofil

Det gjøres oppmerksom på at profilene er for veien dersom den overskrider stigning anbefalt i kommunal norm, så den viser profiler for KV med stigning 12,5 % over en strekning på 30 meter.

- c. Vurdering av KV fra sektor samferdsel og utemiljø.

7. Uttalelser

- a. Merknader etter offentlig ettersyn 25.4.19 – 6.6.19, sammenslått.
- b. Merknader etter offentlig ettersyn 05.03.2020 – 16.04.2020 sammenslått.
- c. Merknad til endring av planbestemmelse 4.2.1

SAMMENDRAG AV UTTALELSER, SAMT ADMINISTRATIV VURDERING

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

Offentlig ettersyn, etter omarbeiding 05.3.19 – 6.6.19:

A. Uttalelser:

Rogaland Fylkeskommune, regionalplanseksjonen, 22.05.19

Trafikksikkerhet:

Fylkesrådmannen viser til utfordringer kommentert i oppstartsvarselet knyttet til terrenget og høydeforskjell mellom planområdet og Storasundvegen. Det er positivt at det er fastsatt rekkefølgebestemmelse om at krysse med Fv.840 skal godkjennes av Statens vegvesen før igangsettingstillatelse innen planområdet kan gis. Fylkesrådmannen stiller likevel spørsmål ved bestemmelse hvor det gis tillatelse til stigning på 12,5 % over en strekning på 30 meter og hvorvidt dette gir trafikksikker adkomst til planområdet for ulike trafikantgrupper. Som saksfremlegget fra kommunen også viser til, kan en så høy stigning gjøre området utilgjengelig for bevegelseshemmede, samt bli et trafikksikkerhetsproblem for syklister, spesielt barn og unge. Fylkesrådmannen ber om at kommunen på ny vurderer om det kan finnes en annen løsning som gjør vegen mindre bratt.

Lekeplass:

Det er positivt at o_LEK nå blir regulert og dermed sikret til videre bruk for nærmiljøet. Fylkesrådmannen mener likevel at avstanden til lekeplassen er en svakhet i planen, i tillegg til de utfordringer som gjelder trygg adkomst mellom bolig og lekeplass for barn og unge. Avstanden til lekeplassen er spesielt et hinder for de yngste barna, og dermed deres forelder av hensyn til at barna må følges til lekeplassen. Av hensyn til planområdet topografi viser situasjonsplanen begrenset areal for uteopphold og lek rundt boligene. Fylkesrådmannen gir derfor faglig råd om å gjøre rom i planen til et felles uteoppholdsareal i umiddelbar nærhet til boligene.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Trafikksikkerhet:

Utformingen av avkjørselen fra fylkesveg 840 ble utarbeidet i samarbeid med Statens vegvesen. KV må ligge mest mulig vinkelrett på hovedvegen, og den må svinge for å ta inn noe av høydeforskjellen. Rett opp blir brattere enn forslaget. Den eneste retningen den kan svinge, er mot nord. Dette legger føringer for hvordan resten av vegen kan utformes. Det er ikke mulig å få en veg med slakere stigning uten å gjøre hele planområdet til et vegsystem. Det vises forøvrig til forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg. På de nærmeste 50 meterne fra offentlig veg skal avkjørselsvegen ha maksimum stigning (fall) 1:8, som er 12,5 %. Rogaland fylkeskommune har ikke forskrifter som tilsier noe annet, og kommunen har ikke kommuneplanbestemmelser som omhandler stigning på avkjørselsveger. Det er derfor vanskelig å skulle hjemle at det ikke er lov med stigning inntil 12,5 %.

Det er lagt inn friskt i svingene, samt et hvilerepos for å avbøte forholdene for gående og syklende. Se ellers omtalen av trafiksikkerhet i saksfremlegget.

Lekeplass:

Merknader om lekeplassen og hvorfor det ikke anses som hensiktsmessig å anlegge en egen lekeplass i planområdet, er omtalt i saken. Ellers er anbefalingen at det skal anlegges lekeplass for 4 boenheter og oppover i ATP Haugalandet. Dersom man legger til rette for en lekeplass innenfor dette planområdet, kommer man under dette antallet boenheter, som da gjør at kravet faller helt bort. Kommunen har vurdert at det er bedre å sikre den sentrale lekeplassen, enn ikke å sikre et lekeareal i det hele tatt.

Statens vegvesen, Region vest, 27.05.19

Det har vært utstrakt dialog mellom tiltakshaver, Statens vegvesen og kommunen i denne saken. Det har vært vanskelig å finne en tilfredsstillende løsning for adkomst til boligområdet, og flere alternativer har vært utredet. I e post fra Statens vegvesen datert 31.10.2018 vektla vi følgende forhold i vår vurdering av adkomst til området:

- 1) Det må reguleres tilfredsstillende frisksone til fylkesvegen.
- 2) planforslaget må omfatte fortau langs sørsiden av fylkesvegen
- 3) terreng mot nord må opparbeides og sikres på en tilfredsstillende måte.

Når det gjelder punkt 3 ber vi om at dette sikres gjennomført ved å innarbeide følgende setning i planbestemmelsene:

Teknisk plan skal også omfatte skjæring vist som annen veggrunn – grøntareal i plankartet.

I planbestemmelsene må tilknytningspunktet til fv. 840 endres fra kryss til avkjørsel.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Planbestemmelsene er endret i tråd med merknaden. Planbestemmelsene er blitt omarbeidet siden de ble lagt ut til offentlig høring. Den relevante planbestemmelsen er nå 7.1.

Mattilsynet, 30.04.19

Mattilsynet avd. Sunnhordaland og Haugalandet vil som alltid minne om at kravene til sikker levering av trygt drikkevann til planområdet. Vi har ellers ingen merknader til saken.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Planområdet skal kobles til kommunalt ledningsnett, som inkluderer drikkevann.

B. Private merknader:

Graffoco Advokatfirma på vegne av Kay Inge Skårhaug, 02.01.2020:

Planbestemmelser

2.6 Her må også Skårhaugs eiendom regnes med.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Bestemmelsen setter en maksimums grense for antall tillatte enheter tilknyttet avkjørselen, og sier at fem av disse skal være innenfor BK1 og BK2. Dette gir 5 overflødige plasser som teoretisk kan plasseres innenfor BF. I planbestemmelse 4.2.1 står det hvilke felt som har adkomst via f_KV. Det er ikke nødvendig å spesifisere at en plass skal ligge innenfor BF i dette tilfellet.

2.7 «søknad om tiltak» Slik det står skrevet her må Skårhaug om han søker om garasje lage en detaljert plan for hele området. Det bes om at Skårhaugs eiendom holdes utenfor.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Planbestemmelsen er endret til å gjelde ny boligbebyggelse. Dermed kan man søke om mindre tiltak uten å utløse krav om en fullstendig plan for hele planområdet.

Planbestemmelsen vil fortsatt gjelde dersom Skårhaug river det stående huset og ønsker å sette opp ett nytt.

2.8 «Tiltaksklasser». Slik det står, vil det bli veldig kostbart for Skårhaug å oppgradere et over 100 år gammelt hus til dagens tiltaksklasser. Vi ber om at Skårhaugs eiendom holdes utenfor.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Dette er endret til å gjelde ny boligbebyggelse, veg, byggemodning etc. Mindre tiltak som garasjer er ikke ment å skulle falle inn under bestemmelsen.

3.1 Fellesbestemmelser

Her står at «ny bebyggelse skal ha flatt tak». Skårhaug har saltak på sin bolig og ønsker å fortsette med den type tak på fremtidig øvrig bebyggelse. Vi ber om at denne setningen kan flyttes inn under punkt 3.1.2 eller fjernes. Om skårhaug ønsker å bygge garasje/utebod må han ifølge fellesbestemmelsene i 3.1 bygge med flatt tak. Dette samsvarer ikke med punkt 3.1.1 der det står at garasje skal tilpasses boligen.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Bestemmelsen er endret til «ny boligbebyggelse skal ha flatt tak». Dette følger opp om intensjonen til bestemmelse 3.1.1, hvor eventuelle garasjer/uthus tilpasses boligen på eiendommen. Skårhaug kan fortsette med saltak, i den grad han ikke bygger en helt ny bolig.

«Takterrasse tillates på tak»

Å tillate takterrasser på område BK1 vil gi direkte innsyn til Skårhaugs soverom, som han har i andre etasje om øst. Det bes om at det utredes muligheter for å begrense innsynet fra område Bk1, eventuelt ta vekk mulighet for takterrasse.

Takterrasse på BK2 og bygningene plassert så langt mot øst som avmerket på planbeskrivelsen figur 14, vil det gi direkte innsyn i Skårhaugs takvindu mot nord hvor han har baderom. Det bes om at det utredes muligheter for å begrense innsynet fra område BK2 ved å flytte boligene lenger mot vest.

Med takterrasser åpnes det for at beboerne setter partytelt og andre ruvende «ikke bygningsmessige» gjenstander på taket, som er med på å øke den dominerende effekten av bygningene i terrenget. Det bes om at takterrasser ikke tillates i planområdet, da en inntrukket andre etasje på bygningene kan gjøre samme nytten.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Høydebegrensingene gjelder uansett hvilken bygningsdel det er som stikker opp. Det er satt en maksimums kotehøyde for bygningene, og dette må de holde seg innenfor. Om dette gjøres ved at det velger å ha bolig i en etasje eller en og en halv etasje med takterrasse, eller to etasjer uten takterrasse, er for så vidt opp til de som skal bygge. Utover dette vil terrassene som vist i skissene i planbeskrivelsen ligge på taket til første etasje, og er også takterrasser.

Partytelt, parasoller, trampoliner og annet løsøre som plasseres på terrasser er ikke søknadspliktige etter plan- og bygningsloven. *Teknisk forskrift § 10 – 3. Nedfall fra og sammenstøt med byggverk* ivaretar konstruksjonssikkerheten.

På Karmøy er det liten fare for at innretninger slik som partytelt blir semipermanente, siden området er naturlig vindutsatt. Dette innebærer at slike innretninger tas ned. Private er selv ansvarlige for å sørge for at deres løsøre ikke forårsaker skader og vil være erstatningsansvarlige dersom noe slikt skulle skje.

Karmøy kommune har ikke en bestemmelse i kommuneplanen som forbyr bruk av denne typen innredninger, og det vil derfor være vanskelig å hjemle en slik bestemmelse. Noen kommuner har kommuneplanbestemmelser som sier at det ikke er tillatt å sette opp partytelt eller tilsvarende konstruksjoner i strandsonen, men begrunnelse i at dette privatiserer strandsonen og hindrer fri ferdsel og allmenn bruk av området. Dette er ikke en aktuell hjemmel for forelagte planområde. Det er hjemmel i plan- og bygningslovens § 12 – 7 Bestemmelser i reguleringsplan punkt 1 til å stille krav til estetikk. Det er imidlertid usikkert om en kan bruke en bestemmelse om estetikk for å forby en gjenstand som a) ikke omfattes av plan- og bygningsloven, og b) vil være vanskelig å følge opp.

Når det gjelder utsikt er dette et annet punkt som ikke omfattes av plan- og bygningsloven. Det er et for subjektivt tema til at det kan omfattes av et lovverk. Utover dette gjøres det oppmerksom på at eiendommen som omfattes av BF før planering av området som omfattes av BK1, BK2 og KV, ikke hadde de samme forholdene som etter at det ble planert. Utsikten var da tydelig mer begrenset, som en ser av bildet under.



Bildet er hentet fra gulesider.no skråfoto, eksisterende bolig på BF sett fra nord. Det viser planområdet før det ble planert.

Innsyn fra nabo, eller til nabo, er noe en må påregne når en bor i byggefelt som enten fortettes eller bygges ut på tidligere ubebygde areal. Når et område blir avsatt til bolig i kommuneplanen, eller det åpnes for fortetting, betyr dette at det kan komme boliger hvor det tidligere ikke har vært noen. Dette innebærer også at eksisterende bebyggelse får innsyn fra andre kanter enn tidligere. Det er et forhold som ikke dekkes av plan- og bygningsloven.

«Avsnitt om parkering og snumuligheter»

De to avsnittene som omhandler parkering og snumuligheter inneholder motstridende opplysninger. Det bes om avklaring på hva som gjelder.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

De to avsnittene om snuplass og garasje er justert slik at det er samsvar mellom dem. De er slått sammen slik at de skal være enklere å lese.

«På hver tomt skal det opparbeides parkeringsplass for 1 bil utenom garasje.

Også snuplass skal opparbeides samtidig med boligen. Felles atkomstveg kan benyttes som del av snumulighetene, men må oppfylle gjeldende kommunale siktkrav.»

3.1.1 «Bolig i området»

Det blir kunstig å skrive at det skal oppføres 1 frittliggende bolig siden det allerede er oppført en bolig i området.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Planbestemmelsen er endret slik at det står «det skal stå en frittliggende bolig». For øvrig påpekes det at selv om det kan virke kunstig, er det ikke usannsynlig at det stående huset på et tidspunkt rives og en ny bolig føres opp. Intensjonen med planbestemmelsen er at det skal stå ett frittstående bolighus på felt BF, uavhengig av om dette er boligen som står der i dag eller et eventuelt fremtidig bygg.

3.1.1 «garasjer»

Det er ønskelig at bestemmelsen endres til «Garasjer tillates oppført. Garasje skal ikke benyttes til varig beboelse, men kan innredes. Garasjer skal tilpasses bebyggelsen på eiendommen med hensyn til utforming og material- og fargevalg.»

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Karmøy kommune tillater generelt ikke at garasjer innredes, da de alt for ofte blir brukt til varig opphold dersom man først tillater slik innredning. Innredning til garasje er innforstått en del av bruken som garasje, og man trenger ikke tillatelse til det. Innredning til stue, loftstue, kjøkken etc. tillates ikke. Det kan føre til bruk til opphold som fort blir mer varig enn planlagt, uten å ha tilstrekkelige rømningsveier, uteopphold, sanitære forhold med videre, og kan i ytterste konsekvens føre til sosial dumping blant befolkningen.

3.1.1 «Byggets høyeste punkt skal ikke overskride kote + 17,5 m.»

Skårhaug har per i dag mønehøyde på 17,97 meter der pipen stikker over mønet (+ ca. 1 meter). Han kan derfor ikke akseptere at høyden settes lavere enn kote + 19 på høyeste punkt, da hans hus allerede overgår den angitte maksimumshøyden.

Det bes om vurdering om at setningen endres til «Byggets mønehøyder skal ikke overskride kote + 18,5.»

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Merknaden tas delvis til følge. Planbestemmelsen er endret til følgende:

«Ved nybygg av bolig skal byggets høyeste punkt ikke overskride kote + 17,5 m.

Eksisterende boligs mønehøyde skal ikke overskride kote + 18,5.»

3.1.2.1 «Juridiske linjer»

Det kan se ut som om kommunen henviser til feil areal i planområdet. Skal f_FRI1 være AVG eller mangler grøntområdet til venstre for BK1 betegnelse?

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Området det henvises til er VGS, vegetasjonsskjerm.

4.2.2 «Fortau»

Ettersom stigningsgraden er høy, kan det være aktuelt at man legger inn hvilereposer her. Det må kommunen utrede og sjekke om det er i henhold til krav om universell utforming.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Det kan se ut som om dere har misforstått kartet. Fortauet ligger langs Storasundvegen, det rosa arealet merket o_F. I gamle plankart var fortau en mørkere grå enn vegareal, og det kan derfor være at dere har blandet det sammen med annen veggrunn – teknisk infrastruktur som ligger på begge sider av KV. Strekningen med fortau langs Storasundvegen har relativt liten stigning.

4.3.2 «Vegetasjonsskjerm» Det henvises her til felt f_VGS. Vi kan ikke se at dette er markert i kartet.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Vegetasjonsskjerm er det grønne området vest for BK1. Det er avmerket med navn f_VGS i kartet. Det kom ved en feiltakelse ikke med i kartet som ble sendt ut til gjennomsyn.

3.1.3 «Lekeplass»

Jf. KK Lekeplassnorm bør ikke avstanden til lekeplass være mer enn 200 meter. Planbeskrivelsen sier at der ca. 150 – 200 meter fra boliger til lekeplass. Vedlagt figur viser at det er nærmere 250 meter fra lekeplass til bolig (figur viser i vedlagt brev fra Graffoco Advokatfirma DA). Etter det Skårhaug er kjent med er det ikke sikret veirett over 141/47. Om eier vil utnytte dette området, må barna gå rundt langs Fv. 840 fra bolig til lekeplass. Det hadde vært bedre med enn nærlekeplass på området BK1 og BK2.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

I planbeskrivelsen kapittel 5 er det beskrevet hvorfor kommunen i dette tilfellet anser at det er bedre å sikre en større sentral lekeplass enn en liten lekeplass helt nært boligene. Dette endres ikke om det er 200 meter eller 250 meter til lekeplassen fra boligene.

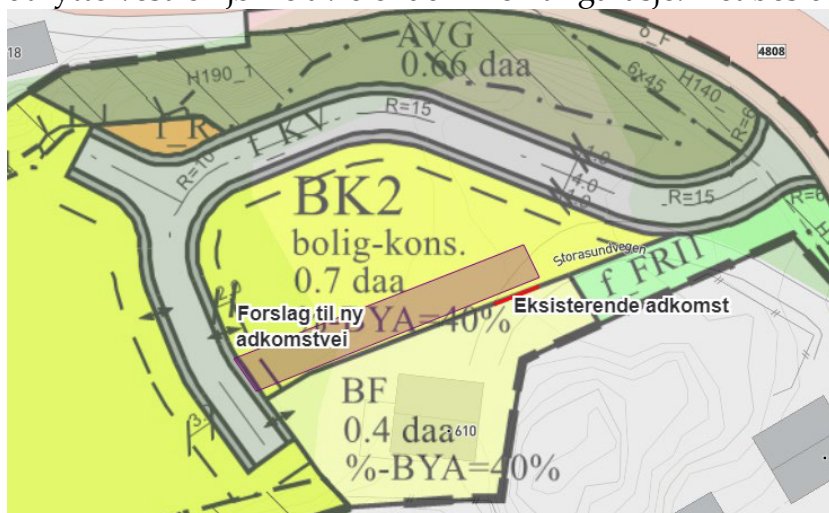
Hva gjelder veirett over 141/47, er denne veien en tverrforbindelse mellom Torvastadvegen og Storasundvegen som har vært brukt lokalt siden den ble opparbeidet. Det er noe uklart når veien ble opparbeidet, men de to eiendommene veien består av ble utskilt i 1947. Veien er opparbeidet på historiske flyfoto fra 1969, se bildet under. Veien er i dag stengt med bom ved 141/61, men blir fortsatt brukt som en tverrforbindelse av gående og syklende, og som adkomst til boliger langs den. Boliger på 141/79 og 141/52 har adkomst over 141/47. Allmennheten kan dermed ha ervervet rett til å bruke veien over privat eiendom gjennom fast og langvarig bruk. Det har vært en oppfatning om at allmennheten har bruksrett til veien, noe som understøttes av at resten av veien, eiendom 141/53, eies av kommunen. Veien, og bruken av den, har heller ikke vært til sjenanse for bolig på 141/47. Boligen ligger flere høydemeter høyere enn vegen, og har inngang og utearealer i sør.



Planbeskrivelsen

Kap. 5 Overordnet ide

Her står det «eksisterende bolig blir liggende som den er, men får ny atkomst». Skårhaug ønsker ikke å flytte plassering av hvor han kjører inn på eiendommen. Se figur for forslag til ny adkomstvei til eksisterende bolig. Med dette forslaget får Skårhaug mulighet til å utnytte vestre hjørne av eiendommen til garasje. Det bes om at denne løsningen utredes.



Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Foreslått adkomstvei ligger på BK1 som er regulert boligareal. Dersom eierne av området er villige til det, er det i teorien ingenting som stanser dem eller Skårhaug i å anlegge en adkomstvei som vist på figuren over. Dette trenger man imidlertid ikke å regulere i plankartet, og er noe de må bli enige seg imellom som private parter. Noe ytterligere utredninger anses ikke som nødvendig i plansaken.

Kap. 5 «Høyder»

Her står det at boligene på felt BK2 «...har inngang fra KV i vest på kote + 12 o bygningens andre etasje». Å legge boligens andre etasje med inngang på kote +11 vil gi en bedre tilpasning til eksisterende bebyggelse. Å argumentere med at det er bedre å legge andre etasje på samme nivå som BK1 fordi de da må bygges opp som en kunstig flate, er ikke holdbar, da område BK2 allerede en opparbeidet kunstig flate. Å sette bygningens andre etasje grunnnivå kote 12 vil gi en dominerende effekt i forhold til eksisterende bolig. Vi ber derfor om utredning på om boligene i område BK2 senkes til kote 11 for andre etasje.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Hvis man ser på veiprofilene for KV, vil en legge merke til at på stav 25, 30 og 35 er veien på koter under 9 meter. Det vil også vise forskjellen mellom veiens overflate og terrenget i overkant.

Hvis bygningens grunnkote for andre etasje, altså inngangen, legges til kote 11, må man nødvendigvis flytte grunnkoten i første etasje lenger ned også. Flyttes andre etasje en meter ned, må første etasje flyttes en meter ned. Planbeskrivelsen viser hvordan en har beregnet nødvendig høyde for bygningene, medregnet noe høyde for tak og grunnarbeid. Det er ikke meningen at første etasje i disse boligene skal være en kjeller. Boligene på område BK2 må ha uteareal på bakkeplan med solinnstråling hovedsakelig fra sørøst. Det betyr at det må være en naturlig overgang mellom bygningens første etasje og terrenget utenfor. Dette får vi ikke ved grave første etasje ned. Terrengmessig vil det også være en fordel og ikke gå for langt ned. Desto lenger ned man flytter bygningen, desto større er sjansen for at man må tilpasse overgangene mellom BF, BK2 og KV med murer. Det er i hovedsak betraktet som en bedre løsning om en har mer naturlige overganger.

Ved å legge boligene ned en etasje til kote +9, senkes byggehøyden til kote 15,5 meter. Når mønehøyden på eksisterende hus er på kote 17,9 kan dette neppe sies å være dominerende. Byggehøyden fra grunn til tak på de nye boligene regnes å være 6,5 meter. Bygningshøyden på den eksisterende boligen, når grunnen står på kote + 11,3, er 6,6 meter fra bunn til topp. Bygningene er dermed relativt like i høyde.

Kap. 5 «Brystning på felt BK1»

Her er det vurdert mulighet for å senke planens byggeområder til kote + 11, men funnet det for vanskelig å gjøre på grunn av eksisterende forstøtningsmur. Vi vil påpeke at muren ble oppført før godkjenning av kommunen (saksnr 16/854 – 6). Skårhaug er av den oppfatning at tiltakshaver har tatt seg til rette med utvidelse av tiltaket uten kommunens godkjenning og at dette nå hensyntas til ulempe for Skårhaug. Det bes derfor om at det utføres en ny utredning på om område kan senkes til kote +11.

Som vist i kommunens saksnummer 16/854 – 5 ligger muren på en naturlig steinhylle, og er utført med store steinblokker. I bakkant er det fylt opp med frostsikre masser. I denne kontrollen er det kommentert at estetikken av muren «kunne vært bedre». Derfor bes det om at det vurderes om muren kan fjernes, og at en eventuell nedsprenget av området til kote + 11 kan gjennomføres før muren bygges opp igjen. Dette for å gi et bedre estetisk uttrykk på planområdet.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Muren ble riktignok oppført før det ble gitt godkjenning fra kommunen, men tiltaket ble godkjent som oppført. Det forelå ikke naboprotester eller klager til saken. Muren er, manglende i estetikk eller ikke, godkjent. Kommunen er nødt til å forholde seg til dette.

Krav som stilles i en reguleringsplan skal ses i sammenheng med tiltaket som planlegges. Det er fem boliger som skal opp, ikke en ny bydel. Det vil derfor være urimelig av kommunen å kreve at muren skal fjernes og deretter settes opp igjen av estetiske hensyn, all den tid kommunen godkjente muren slik den står.

Kap.5 «Takform og farge» + figur 12

Denne figuren viser ikke med takterrasse, slik som planbestemmelsene foreslår. Skal bygningene ha takterrasse skal det være ifølge TEK17 § 12 – 15 et rekkverk på minimum 1,0 meter. Det er derfor uklart om man i realiteten får et enda høyere bygg. Dette må komme klart frem i senere presentasjoner. Er det denne figuren som danner grunnlaget for vurderingene og konklusjonen i avsnittet Takform og farge, anmodes det om at dette punktet revurderes. Vurdering og konklusjon må fremlegges slik at vi kan se om de er vurdert på rett grunnlag. Det bør også utredes om takterrasse faktisk er nødvendig, når andre etasje er trukket tilbake, og danner en naturlig terrasse der.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Figuren er med takterrasse. Terrasse i andre etasje som vist på figuren er lagt på taket av første etasje og er dermed en takterrasse. Planbestemmelsene setter høydebegrensingene. Disse er absolutte, med mindre en får dispensasjon fra dem. En kan derimot ikke gå ut ifra at det blir gitt dispensasjon til en helt ny plan. Det planbestemmelsene derimot ikke sier, er at bygningene skal ha to etasjer. Innenfor forelagte planbestemmelser kan det også bygges boliger i en etasje, eller en og en halv etasje, med takterrasse om de så ønsker. Så lenge de ikke er over maksimum høydebegrensing i planbestemmelsene. Figuren viser en bygning som er to etasjer, fordi dette er det meste planbestemmelsene åpner for. Figurene er ikke gjort rettslig bindende gjennom planbestemmelsene, og må derfor anses å være illustrasjoner.

Kap.5 Figur 14

Den viste plassering av garasje på Skårhaugs tomt vil være lite aktuell, da den vil ta all utsikt mot Karmsundet. Lilla linjer viser den utsikten han har i dag. Boenheten på BK2 som ligger nærmest Skårhaugs eiendom må vurderes om den kan trekkes lenger vest slik at den tar minst mulig av hans utsikt. Å trekke bygningen lenger mot vest samsvarer med bygningsplassering beskrevet i avsnitt «bebyggelse, struktur og tiltak» og «grønnstruktur».

Skårhaug ønsker å ha sin adkomst der den er i dag, ikke i vest. Derfor ønskes det utredet om det kan opprettes en ny adkomst til nåværende adkomstpunkt på hans eiendom.

På figur 14 vises boligene med 3 etasjer. Det bes om redegjørelse på om det er tillatt her. Det bes også redegjøres på hvorfor boligene er oppgitt med kote 9,3 og 12,3, når det tidligere i planforslaget og i planbestemmelsene er oppgitt kote +9 og +12.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Det gjøres oppmerksom på at figur 14 viser en mulig situasjonsplan. Det er ikke gitt at det er slik det blir, men det er en mulighet at det kan løses slik. Den er ellers for å vise hvor lengdeprofilen til veien går, og er ikke ment som et situasjonskart. Den er, som de andre figurene i beskrivelsen, illustrerende og ikke rettslig bindende. Hva kotehøydene angår, viser de høydene på ferdig gulv. Høydene som er gitt ellers i planforslaget, er gitt ut i fra hvilken høyde bygningene skal projekteres ut ifra. Det er med andre ord grunnmur og gulv mellom for eksempel kote +9 og +9,3.

Hva gjelder Skårhaugs adkomst er dette tidligere kommentert.

Kap.5 «Grønnstruktur»

Det ses på som positivt at det står her at felt BK2 bør ha hager og uteareal orientert i øst. Det bes vurdert om felt BK2 byggegrense i øst trekkes lenger mot vest, slik at Skårhaug kan beholde mest mulig av sin utsikt mot Karmsundet.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Det blir vanskelig å få plass til to boliger på felt BK2 hvis byggegrensen flyttes lenger mot vest.

Adkomst:

Skårhaug har i dag sin avkjørsel nordøst på eiendommen. Han vil få adkomst på vestsiden dersom planen vedtas med de foreslåtte planbestemmelser. Han vil få lenger kjørevei og bratt stigning i starten av veien.

At adkomst til område BF blir omlagt har ikke Skårhaug gitt samtykke til. Skårhaug som eier av 141/14 har veirett over 141/46 som er en sivilrettslig rettighet. En eventuell endring av veiretten over 141/46 må tiltakshaver avtale med rettighetshaver, og endringen må være minst like god som den opprinnelige rettigheten. Det kan ikke sies å være tilfelle når Skårhaug får lenger og vanskeligere vei til sin bolig. For det tilfelle at endringen likevel kan aksepteres, må rettighetshaver kompenseres. Skårhaug har allerede en etablert adkomstvei som muliggjør en ytterligere utnyttelse av hans tomt på vestsiden til å kunne bygge en dobbel garasje. Det fremstår som urimelig å frata ham denne muligheten.

Siden Skårhaug er avhengig av å kunne kjøre helt frem til sin eiendom, bes det om at det utredes og at det i planen reguleres en gjennomføring som sikrer Skårhaug kjørbare adkomst til sin eiendom til enhver tid.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Skårhaug har en bratt adkomstvei i dag, stedvis brattere enn det som er foreslått i forelagte planforslag – se planbeskrivelsen. At det er en lenger vei, endrer ikke det faktum at avkjørselen mot fylkesveien blir tryggere og mer oversiktlig.

De privatrettslige forholdene må holdes utenfor planen – det er forhold de private partene må bli enige om på egenhånd. Dette gjelder også adkomst under anleggsfasen.

Hverken planbestemmelsene eller plankartet hindrer at Skårhaug kan føre opp en dobbel garasje på vestsiden av sin bolig slik de foreligger. Det eneste som er markert er at han skal ha adkomst fra KV – det er det pilen betyr. Illustrasjonene i planbeskrivelsen er nettopp det, illustrasjoner, og disse er ikke gjort bindende i planbestemmelsene. De viser en mulighet. Om denne muligheten ikke er ønskelig, kan man løse situasjonen på en annen måte.

Veiutforming:

I planbeskrivelsen står det: «KV planlegges med to avvik fra kommunal norm. Over en strekning på 30 meter (mellom stolpe 5 og 35 i lengdeprofilen fig. 14) stiger veien 12,5 %. På grunn av terrenget får en ikke redusert dette stigningsforholdet ytterligere.

Universell utforming bør tilstrebes selv om dette medfører en ekstrakostnad for tiltakshaver. Vi ber om at dette utredes på nytt.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Å utrede dette på nytt endrer ikke på forholdene. Terrenget gjør at en ikke får redusert stigningsforholdet ytterligere. Det har ingenting med kostnader for tiltakshaver å gjøre, men med terrenget slik det faktisk er.

KV er innenfor kravene i forskrift om alminnelige regler for bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg. Karmøy kommune har ikke bestemmelser i kommuneplanen eller som kommunedelplan for veger. Det finnes en kommunal norm, men normer er veiledende. De er ikke krav. Det er viktig å skille mellom det som er lov og forskrift, og det som er normer, veiledere og retningslinjer. Praksis er at så lenge alt er i henhold til normen, henvises det til dette, og hvis ikke må det utredes og påpekes hva avviket går ut på. Hvis kommunen skal overta veien for drift og vedlikehold, skal standardene i normen legges til grunn. På private veger er det større muligheter for avvik.

Kjøreveien frem er et samferdselsanlegg, og universell utforming av slike anbefales gjennom Statens vegvesens veileder V129. Kjøreveier er ikke omfattet av V129. Universell utforming er ellers kommentert i saksfremlegget.

KV i planforslaget skal også brukes av gående og syklende til boligene. V129 anbefaler hvilemuligheter 50 – 100 meter hvor det er stor gangtrafikk. Ifra bunnen av KV til snuhammer er der ca. 70 meter. Det er derfor innenfor avstand som en bør ha mulighet til å gå ut av veien. Det er allikevel lagt inn et hvilerepos i planen, bestemmelsesområde #2-3.

«Neste avsnitt»

Det står i planbeskrivelsen «Det andre avviket er svingradius på fellesvegen der snuhammeren er. Senterlinjen har svingradius lik 10 meter. Dette gir en ytterkant sving på 12 meter. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal veier dimensjoneres med svingradius 12,0 meter i ytterkant vei (ytre karosserihjørne foran på kjøretøyet) for lastebiler inkludert brannbil med stige».

Dette er en feilrepresentasjon av hva som faktisk står i SV håndbok N100. Det stemmer at N100 i kapittel F1.2 sier at kjøretøy i kategori L lastebiler har en svingradius 12,0 meter. Å direkte si at håndboken dermed sier at veien dimensjoneres med svingradius 12,0 meter er direkte feil. I håndboken N100 står det i tabell C17 om «adkomstveier til boligområder» at adkomstveier dimensjoneres med minste horisontalkurveradius 30 meter. I tillegg står det i kapittel F3 om breddeutvidelse i horisontalkurver skal legges inn når horisontalkurveradius er mindre eller lik 500.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Det burde vært tatt med et minimum i setningen om svingradius for lastebil. Dette er rettet, og det er lagt til om breddeutvidelse. I dette tilfellet blir breddeutvidelse noe søkt, siden snuhammeren ligger hvor breddeutvidelsen ville ligge i yttersving. Det er derimot lagt til et areal på innsiden av svingen. Siden veien i hovedsak er til privatbiler er ikke dette arealet vist som veiareal, men som annen veggrunn – teknisk infrastruktur. Sporingskurve er vist i planbeskrivelsen

Konklusjonen

Setningen «Veien er fremkommelig for utrykningskjøretøy og avviket anses derfor som akseptabelt» stiller spørsmål ved kompetansen til de som har gjort vurderingen om dette avviket. Ifølge Haugaland Brann og Redning IKS sitt dokument «Tilrettelegging for rednings- og slokkeinstanser» kapittel C punkt 1 skal minste svingradius ytterkant vei være 14 meter for å sikre fremkommelighet. Det stilles spørsmål om det er hentet inn uttalelser fra redningstjenestene før avviket ble satt inn i planen. På grunn av ovennevnte feilrepresentasjon som Statens vegvesen sin håndbok, manglende kunnskap om kommunens egne rettleidende dokumenter, TEK17 og Brann og eksplosjonsvernloven stilles det spørsmål om hvordan det er kommet frem til denne konklusjonen. Det bes forelagt dokumentasjon på hvordan, og på hvilket grunnlag vurderinger og konklusjoner er blitt utført i denne planen.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

Det er kommunen som avgjør om noen har kompetanse eller ikke. Innledningsvis i Håndbok N100 gjøres det oppmerksom på at håndboken gjelder for offentlige veier. KV i dette forslaget er en felles adkomst, per definisjon ikke en offentlig veg. Håndbok N100 gjelder for utforming av avkjørselsområdet, dvs. lengden av bilen og fra offentlig veg. Felles eller private avkjørsler reguleres av forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg. Når planbeskrivelsen referer til at minste

svingradius i ytterkant sving er hentet fra håndbokens tabeller, er dette fordi det er uhensiktsmessig for kommunen å selv definere hvilke svingradius en lastebil trenger. Det er generelt akseptert at det er sporingskurvene og minste svingradius som er oppgitt i håndbøkene til SVV som legges til grunn når det gjøres en vurdering av om veien er fremkommelig eller ikke.

For øvrig påpekes det at det er en noe dobbel standard og først å mene at veien bør anlegges med 5 meter kjørebane, som forslås i merknaden, for deretter mene at den bør anlegges i henhold til N100 Øvrige lokalveger, når håndboken anbefaler en bredde på 3,5 – 4,5 m inklusive skuldrer. Videre vises det til at Karmøy kommunes veinorm kap. 3.3.2 anbefaler universell stigning 1:20 på adkomstveger, og at dette skal legges til grunn. I samme kapittel er det også anbefalt lav geometrisk standard eller smidig linjeføring og krappe kurver på adkomstveger. Dette argumenteres det i mot i merknaden.

Normen er gammel (2013) og det jobbes med en felles vegnormal for Rogaland. Det er noen kommuner i fylket som ikke er med i dette arbeidet, men et flertall av kommunene er deltakende. Vegnormen for Karmøy kommune, den gjeldende, er utdatert. Dette gjelder spesielt i forhold til private/felles veger, der kommunen har gått bort i fra å ta over nærmest enhver vei som anlegges. Dette betyr at det er flere private veier i kommunen, som benyttes av blant annet renovasjon. Så lenge det er tilrettelagt for at renovasjon kan benytte vegen, gjør de det, uavhengig av om vegen er offentlig eller privat.

Vegnormalen er en veileder. Hvis det er avvik fra normen, skal det utredes i planen. Det er det som er gjort i dette planforslaget. Hvis alt er i henhold til normen, blir det vesentlig mindre vurderinger knyttet til veg i planarbeidet.

TEK17 § 11 – 17. Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap punkt 1 sier at det skal være brukbar tilgjengelighet til og i byggverket for rednings- og slokkeinnsats. Adkomst for brannmannskap er et tema i saken fordi Karmøy kommune tar dette alvorlig, ikke fordi man ikke er klar over hva TEK 17 sier. Det påpekes at anbefalingene fra brannvesenet også er en retningslinje. Det vil alltid være noen steder retningslinjene ikke lar seg oppfylle, og i dette tilfellet har kommunen sett på om det til tross for avviket er tilgang for brannbil. Andre retningslinjer fra andre brann- og redningstjenester er søkt opp, og det viser seg at svingradiusen som anbefales varierer fra 12 meter til 15 meter i ulike deler av landet. Asker og Bærum operer med 13 meter, Rogaland Brann og Redning sier kjørevei skal utformes og dokumenteres med sporingskurver for lastebil iht. håndbok N100, vedlegg sporingskurver, Drammensregionen operer med 12 meter og tallet varierer tilsvarende i de ulike områder av landet. Tilsvarende varierer kjørebredde på rettløpt vei, akseltrykk etc.

Alle planforslag i Karmøy kommune legges frem for Haugaland Brann og Redning IKS, tidligere den kommunale brann- og redningstjenesten. De har ikke kommet med uttalelser til saken, og man må derfor gå ut i fra at de mener KV er en akseptabel adkomstvei. Kommunen har lagt sporingskurver over veien, for å sjekke. Det er for øvrig sporingskurvene fra N100. Sporingskurven viste at det gikk, men at det var knapt. Siden det er bedre å være på den sikre siden, ble det lagt inn noe ekstra veigrunn i svingen, slik at større biler har ekstra rom til å manøvrere.

«Saksfremlegg»

Ifølge saksfremlegget anbefaler kommunalsjef teknisk avbøtende tiltak på adkomstveien på grunn av den bratte utformingen. Vi kan ikke se at avbøtende tiltak er blitt vurdert i dette planforslaget. Vi ber om en vurdering av om kommunalsjef teknisk sine forslag tas inn i planen.

For å sikre Skårhaugs fremkommelighet til hans eiendom bes det utredet, på grunn av den bratte og svingete veiutformingen, følgende endringer i veiutformingen:

- 1) Utvidelse av veibanen til 5 meter, som vil sikre passering for 2 biler.
- 2) Varmekabler i veibane, for å sikre fremkommelighet vinterstid.
- 3) Breddeutvidelse i svinger i henhold til SVVs håndbok N100.
- 4) Frisikt i svinger i henhold til kommunens Frisiktbrosjyre, vedlagt.
- 5) Parkeringsplass på område FRI1 med trapp opp til BF slik at Skårhaug er sikret adkomst om veien skulle være sperret.
- 6) Utforming og sikring av skrent mellom KV og BK2. Som det fremgår av figur 13 er det ved stolpe 7,5 en høydeforskjell på ca. 4 meter. Her må det sikres mot fallende gjenstander.

Kommunalsjef teknisk sin kommentar:

1) Kjørebane i planforslaget er planlagt 4 meter, som er vanlig for adkomstveier til større boligområder enn i forelagte planforslag. Dette i stor grad fordi kommunens norm anbefaler 4 meter som kjørebane for adkomstveier i kategori A (rene boligområder). Disse er beregnet på ÅDT 0 – 500. Det anses derfor ikke som rimelig å kreve en bredere vei når ÅDT i planområdet ligger rundt 30.

2) Varmekabler i veibaner er ikke noe som reguleres i detaljreguleringsplanen.

3) Det er lagt til ekstra areal i sving med senterlinje svingradius 10 meter. Dette for å sikre fremkommelighet til større kjøretøyer.

4) Det er ikke vedlagt en brosjyre som Karmøy kommune skal ha gitt ut. Kommunen har en artikkel om frisiktsoner og hekker i og langs veg på sine hjemmesider, sist oppdatert 13. desember 2018. Denne gjelder tre, busker og annen plantevekst langs veier og vegetasjon i avkjørsler og kryss. Det er lagt inn frisikt i kurvene.

5) FRI1 hadde ingen funksjon som friområde og er tatt bort. Det er erstattet for det meste med annen veggrunn – grøntareal. Dersom de private parter seg i mellom blir enige om bruk av dette området til et eller annet formål knyttet til parkering etc., er det en privat sak så lenge de holder seg utenfor siktsonen.

6) Det er stilt krav om utforming og sikring av skrent i planbestemmelsene.

Uttalelser offentlig ettersyn 05.03.2020 – 16.04.2020:

1. ROGALAND FYLKESKOMMUNE – REGIONALPLANAVIDELINGEN

Fylkesrådmannen viser til uttale til saken 22.05.19 og har ingen ytterligere kommentarer.

Rådmannen sin vurdering:

Uttale datert 22.5.19 er kommentert i tidligere saksfremlegg.

2. ROGALAND FYLKESKOMMUNE – FORVALTNING

Ber om at nye veinummer innarbeides i plandokumentene.

Ber om at Statens vegvesen i planbestemmelse 7.1 erstattes med veimyndigheten.

Har ellers ingen merknader til planforslaget.

Rådmannen sin vurdering:

Endringene er innarbeidet i plandokumentene. Endringene anses som kosmetiske, og planforslaget anbefales derfor ikke utlagt til nytt offentlig ettersyn.

3. FYLKESMANNEN I ROGALAND

Viser til uttale datert 16.08.17 og har ingen ytterligere merknader til planforslaget.

Rådmannen sin vurdering:

Uttale datert 16.08.17 er kommentert i tidligere saksfremlegg.

4. HAUGALAND BRANN OG REDNING IKS

Brannvesenet viser til retningslinjer for ivaretagelse av «Behov ved innsats fra brannvesenet». Dersom retningslinjene følges har ikke brannvesenet ytterligere kommentarer.

Om retningslinjene ikke kan følges bes det om at brannvesenet tas inn til høring i den videre plan/byggesaken.

Vi ber om at det settes rekkefølgekrav i planbestemmelsene:

«Krav til slokkevann og oppstillingsplass for brannvesenets biler og utstyr må være på plass for en midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest gis.»

Rådmannen sin vurdering:

Det antas at brannvesenet mener at dokumentasjon på at § 27 – 1 i plan- og bygningsloven oppfylles skal vedlegges byggesaken når den oversendes kommunen for behandling. Krav fremsatt i eksisterende lovverk skal ikke gjentas i planbestemmelsene. Dokumentasjonen er heller ikke et rekkefølgekrav, men en fellesbestemmelse. Rådmannen har tillatt seg å skrive om forslaget til planbestemmelse slik:

«Dokumentasjon til at krav til slokkevann, og oppstillingsplass for brannvesenets biler og utstyr, er tilfredsstillende skal vedlegges byggesøknad.»

5. STATENS VEGVESEN, ROGALAND

Statens vegvesen har ikke ytterligere merknader til planen.

Rådmannen sin vurdering:

Ingen ytterligere kommentar.

Private merknader offentlig ettersyn 05.03.2020 – 16.04.2020:

1. KAY INGE SKÅRHAUG

Siden merknaden er lang, er det i oppsummeringen her prøvd å gjengi kun hovedpunktene:

1. Terreng-/veihøyde: I merknaden fremsettes det at terrenget på BK1 kan skrånes slik vegen blir liggende lavere i terrenget enn forslagstillers forslag. Ved å senke veien påstås det i merknaden at en får bedre overvannshåndtering og bedre stigning på vegen. Dette er utregnet matematisk, og forutsetter at det er jevn stigning på vegen. Ved å redusere høyden en meter, menes det i merknaden at stigningen på vegen kan reduseres til under 10 %.
2. Merknaden mener vegen slik den er i planforslaget blir ufremkommelig.
3. Det bes om at det redegjøres for hvorfor UU fravikes.
4. Frisikt rundt sving ved snuhammer.
5. Avvik fra normaler
6. For lav byggehøyde på BF
7. Hvorfor noen punkter fra tidligere saksfremlegg ikke er vurdert i forelagte planforslag.
8. Hvorfor det er gjort endringer på bestemmelse 2.2, samt spørsmål til planbestemmelser 2.1, 3.1.1, 3.1.2, 5.1.1, 5.1.3.
9. Mener planforslaget ikke er blitt behandlet i HTM, og at det kun er gjort vedtak om å legge planforslaget ut til høring.

Forslagstillers vurdering:

Forslagstiller mener Skårhaug ble informert i forkant av arbeider om hva som skulle skje med tomten, og at han gjorde avtaler med entreprenør for å få gjort arbeid på egen eiendom i forbindelse med dette.

Det er SVV som selv foreslo hvor ny adkomst skulle komme. Planen er endret for å vektlegge estetikk, og høydene redusert i forhold til hva de opprinnelig var. I merknad fra Skårhaug datert 26.07.17 foreslo han selv byggehøyder på BK1 til maks kote 20 og bolighøyde til 8 meter.

Etter forslagstillers oppfatning er Skårhaugs ønsker så langt det lar seg gjøre imøtekommet.

Rådmannen sin vurdering:

1. Se Rådmannen sin vurdering i saksfremlegget, under **Avvik fra kommunale, regionale og statlige normer.**
2. Det er en påstand. Det er vedlagt saken uttale fra kommunens sektor for samferdsel og utemiljø, som tilsier at veien skal være fullt ut fremkommelig slik den er planlagt i forelagte plan.
3. Dette er omtalt tidligere i saken, men er nå oppsummert under en egen overskrift i saksfremlegget: **Andre forhold.**
4. For en vei med lav fart, og så lav ÅDT som det vil være her, anses det at det er tilstrekkelig sikt i kurven.
5. Det har vært påpekt tidligere i saken at normaler er normaler. De er veiledende. I noen tilfeller vil det være saker hvor normalene avvikes, og det er i plansaker de avvikes. Hvis alt er i henhold til normalen, så er dette greit, mens når det ikke er det, så kreves det mer utredninger sli som i denne planen. Normaler er ikke lover eller forskrift. I beste fall er de erfaringsbasert og har bransjekonsensus, i verste fall er de i beste mening og til inspirasjon.
6. Dersom man leser planbestemmelsene, ser man at det står at nybygg, også på BF, skal ha flatt tak. Nybygg på BF har høyeste kotehøyde til +17,5 meter. Dersom man reparerer/vedlikeholder det eksisterende bygget med skrått tak, har det kotehøyde 18,5. Altså er det tatt høyde for skråtaket på eksisterende bygg.
7. Planforslaget ble gjennomgått på nytt, og omarbeidet på bakgrunn av innsendt merknad. På bakgrunn av omarbeidingene ble det ikke ansett som nødvendig å gjøre direkte vurderinger av disse punktene, ettersom de er innarbeidet på andre måter i planforslaget slik de foreligger. Blant annet er det innarbeidet en hvilelomme på KV.
8. Setningen som står i planbestemmelsene dekker hele behovet for å kreve teknisk plan i byggesaken. Ytterligere spesifiseringer anses ikke som nødvendig.
 - 2.1 Selv om veien ikke blir universelt utformet, er det andre areal i planen hvor det bør legges til grunn.
 - 3.1.1 Høyder er tidligere gjennomgått.
 - 5.1.1 Det er ikke nødvendig med ytterligere spesifisering av faresonen. TEK17 ivaretar krav til sikkerhet.
 - 5.1.3 H140_3,_4 og _5 er siktsoner. De er ikke navngitt på kartet fordi siktsonene er små. Skriften vil dermed være større enn sonene. Kartet blir rotete og vanskelig å lese. I kartløsningen på nettet kan man gå inn og velge seg kartlag for å få et spesifikt navn på formålet. For papirkart er lesbarhet fortsatt en ting som må vurderes ved navnsetting av små områder. Tegnforklaringen viser til at sonene H140 er siktsoner.

9. Når det er fattet et vedtak i HTM sier vi at saken er behandlet i HTM. Folk skjønner hva som menes når vi sier eller skriver dette, og det er det som er viktig. Klarspråk i saksbehandling betyr ikke alltid at ordbruken er språklig korrekt, men at meningen bak ordbruken er noe folk flest skjønner. I all vesentlighet er dette ordkløveri og semantikk. Det har ingen vesentlig betydning for plansaken, og det bes om at en holder seg til ting som har en faktisk betydning for saken.

Kjetil D Waage og Janne Garberg

Mener mengden overvann som kommer ned på deres eiendom er betydelig økt etter at tørrmur ble oppført. Mener planen må utrede hvordan overvann skal håndteres.

Rådmannen sin vurdering:

En kan ikke bruke en plansak til å klage på et ferdig tiltak. Det er utarbeidet en skisse til teknisk plan som viser hvordan overvann planlegges håndtert ved utbygging etter plan. Detaljene rundt dette må tas i en teknisk plan.

Det er sendt brev til Waage og Garberg som opplyser om at de må sende inn en forespørsel om de ønsker at kommunen skal føre tilsyn med tiltaket (tørrmuren), samt at det kan være et privatrettslig forhold etter Granneloven § 2. Kommunen tar ikke stilling til privatrettslige forhold.

Merknad til endring i planbestemmelsene:

1. KAY INGE SKÅRHAUG

- Det bes redegjort for forslagstiller mener veien ikke kan senkes mellom stolpe 5 og 70 på grunn av risiko for tørrmur som ligger 20 til 80 meter unna, men det kan sprenges ned i enden av KV som ligger kun ca. 10 meter unna tørrmur.
- Det bes redegjort for hva det er med terrenget som gjør at stigningsforholdet ikke kan reduseres.
- Ønsker at planbestemmelse 4.2.1 skal endres til «inntil 10 % stigning tillates, og universell utforming skal tilstrebes».
- Ønsker at tilgang til eksisterende bolig under anleggsperioden skal sikres i planen.
- Teoretiske eksempler på problemer med siktlinjer på KV
- Byggehøyder

Rådmannens kommentar:

- Kommunen har fått opplyst at terrenget allerede er lavere i enden av KV enn resten av det planerte området, og at masser kan skrapes av for å oppnå høyden.
- Kommunen har bedt om å få kommentar fra forslagstiller, og har ikke mottatt dette. Kommunen har dermed valgt å si at veien skal ha en stigning i henhold til norm, med mindre det kan dokumenteres at et slikt tiltak utgjør en fare eller er urimelig (planbestemmelse 4.2.1).
- Kommunen har gjort en vurdering av KV, av planforslaget som helhet, og har valgt å legge det frem for godkjenning med planbestemmelsen som det står.

- Midlertidig adkomst til eksisterende bolig er best gjort når prosjektet er ferdig detaljprosjektert. Det er ikke gjort i denne planen, og midlertidig adkomst blir derfor ikke fastsatt i plansaken. Da låser en seg til en løsning som i etterkant kan vise seg å være mindre praktisk.
- Kommunens samferdselsavdeling har vurdert KV, vurderingen ligger ved saken. I alle saker, på alle veier, er det mulig å finne scenarier hvor ting går galt. Det er like enkelt å si, dersom en legger til rette for full sikt hele veien opp KV, hva hindrer da en syklist i å sette seg på sykkelen og ha full fart ned hele veien før han/hun er rett ut i fylkesveien? De vil ikke ha sikt rundt kurven i fylkesveien uansett hva man gjør med KV. Kommunen har vurdert forholdet slik at siktlinjene er del av tiltakene for å holde farten på KV lav.
- Byggehøyder har vært kommentert flere ganger tidligere, og det blir ikke repetert.