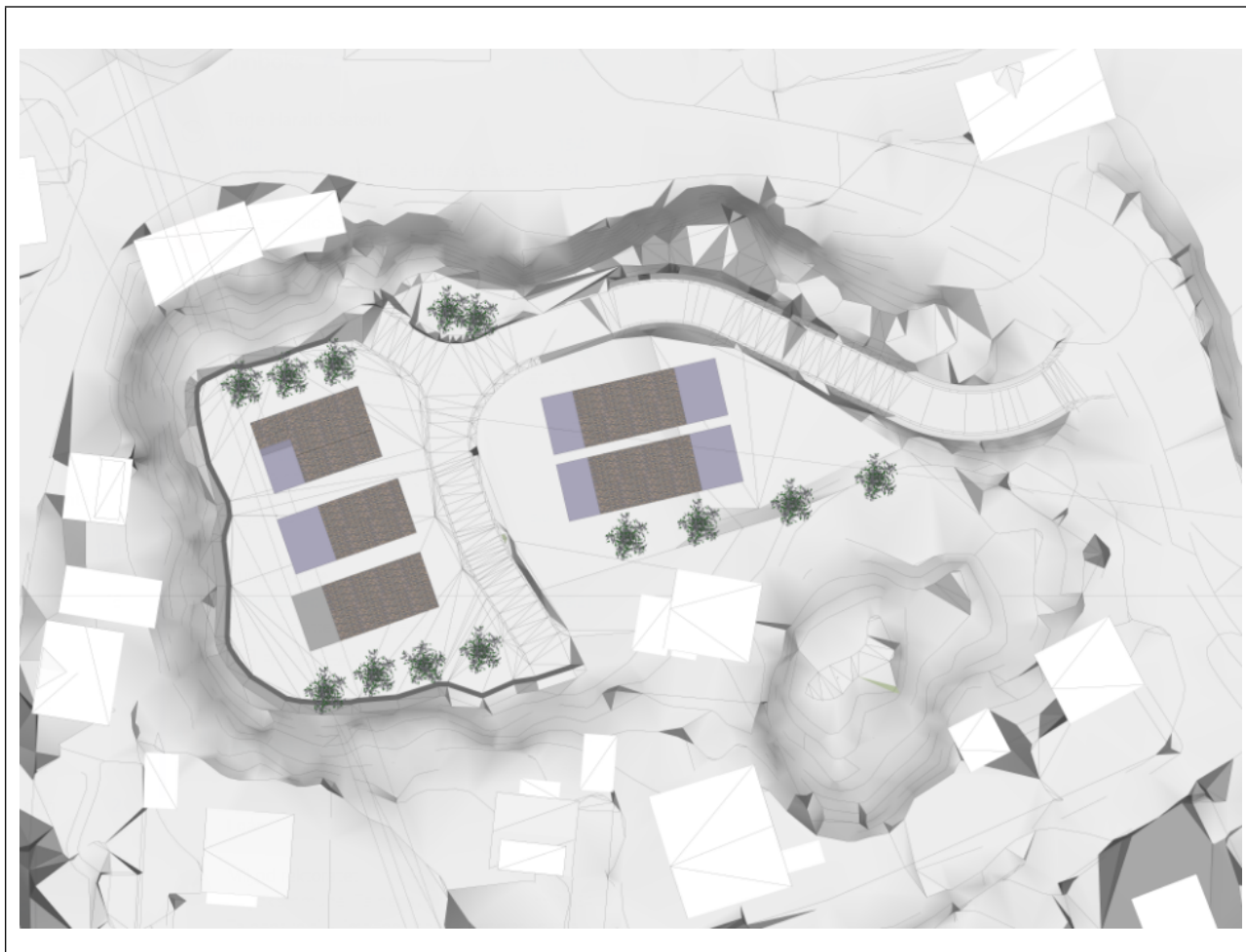


Planbeskrivelse

4071 VIKAFJELLET, VIKJÅ - 141/46 M.FL.

Arkivsak: 16/1518
Arkivkode: PLANR 4071
Sakstittel: PLAN 4071 - DETALJREGULERING FOR VIKAFJELLET, VIKJÅ - 141/46 MFL.

Datert: 22.06.2020



Versjonslogg:

Versjon:	Utarbeidet av:	Merknad:
1	Edb - Tjenester	
2	RH Oppmåling	Planforslag delvis omarbeidet etter omlegging av avkjørselsløsning fra

		fylkesveg 4808 Storasundvegen
3	Karmøy kommune	Omarbeidet etter merknad (se saksfremlegg HTM 21.01.2020)
4	Karmøy kommune	Endring i kap. 5 Samferdselsanlegg

Innholdsfortegnelse

Innholdsfortegnelse	2
Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet.....	4
Kapittel 2: Planprosessen	4
Kapittel 3: Planstatus:	6
Fylkeskommunale planer	6
Kommuneplanens arealdel og bestemmelser, og eventuelle berørte kommunedelplaner	6
Kapittel 4: Dagens situasjon.....	7
Planområdets beliggenhet:.....	7
Eksisterende:	8
Kapittel 5: Planforslaget	12
Overordnet ide:	12
Arealbruk:.....	14
Bebyggelse, struktur og tiltak:.....	15
Samferdselsanlegg:.....	19
Teknisk infrastruktur:	23
Universell utforming:.....	25
Sosial infrastruktur:	25
Grønnstruktur:	25
Barn og unges interesser:.....	25
Risiko- og sårbarhetsanalyse:	25
Miljøkonsekvenser:.....	26
Naturmangfold:.....	26
§8 Kunnskapsgrunnlaget.....	26
§9 Føre-var prinsippet	26
§10 Samlet belastning.....	26

§11 Kostnader	26
§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder	26
Kulturminner:	27
Kriminalitetsforebygging:.....	27
Folkehelse:	27

Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet

Planforslaget er fremma som ny detaljreguleringsplan etter lov om planlegging og byggesaksbehandling § 12 – 3.

Skjalg Lothe er eier av 141/46 og er tiltakshaver.

EDB – Tjenester Norge Ltd fremmet planen til 1. gangs behandling.

Planarbeidet skal legge til rette for en ny avkjørsel for fylkesvei 4808 Storasundvegen og 5 nye boenheter, samt en eksisterende bolig.

Planarbeidet er i tråd med kommuneplanens arealdel og anses ikke å trenge konsekvensutredning.

Kapittel 2: Planprosessen

EDB-tjenester LTD utarbeider planforslaget samt varsler berørte grunneiere/naboer om oppstart av planarbeidet. Offentlige myndigheter blir også skriftlig varslet samt annonsert i Karmøynytt og på www.karmoy.kommune.no, jfr. krav i PBL til digital kunngjøring.

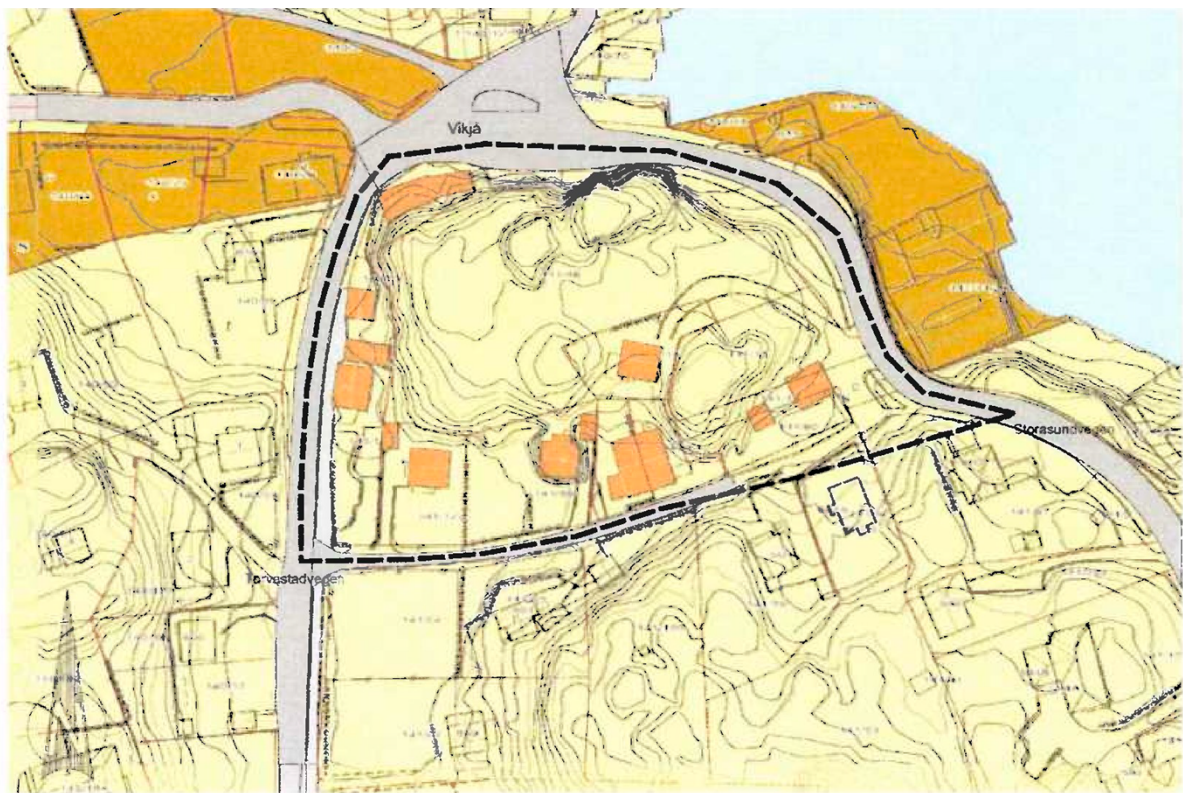
Innkommne merknader og uttalelser som er mottatt i forbindelse med oppstart av planarbeidet er vurdert og i størst mulig grad hensyntatt.

Frist for innspill ble satt til 05.10.2016

Planområdets avgrensing ble vist iht. kartutsnitt fig.1.

Planforslaget ble behandlet første gang i hovedutvalg for tekniske saker og miljø 08.06.2017. Etter protester fra naboer har planforslaget blitt vesentlig endret, samt utstrekningen av planforslaget er endret, se fig. 2.

RH – Oppmåling AS overtok som konsulent for tiltakshaver etter EDB – Tjenester. Eksisterende avkjørsel hadde ikke optimal geometri og vi valgte derfor å etablere ny avkjørsel 25m mot nord for eksisterende avkjørsel iht. SVV håndbok N100.



Figur 1 varslet planområde ved oppstart



Figur 2 Planområdet etter at planforslaget er omarbeidet som følge av naboprotester.

Kapittel 3: Planstatus:

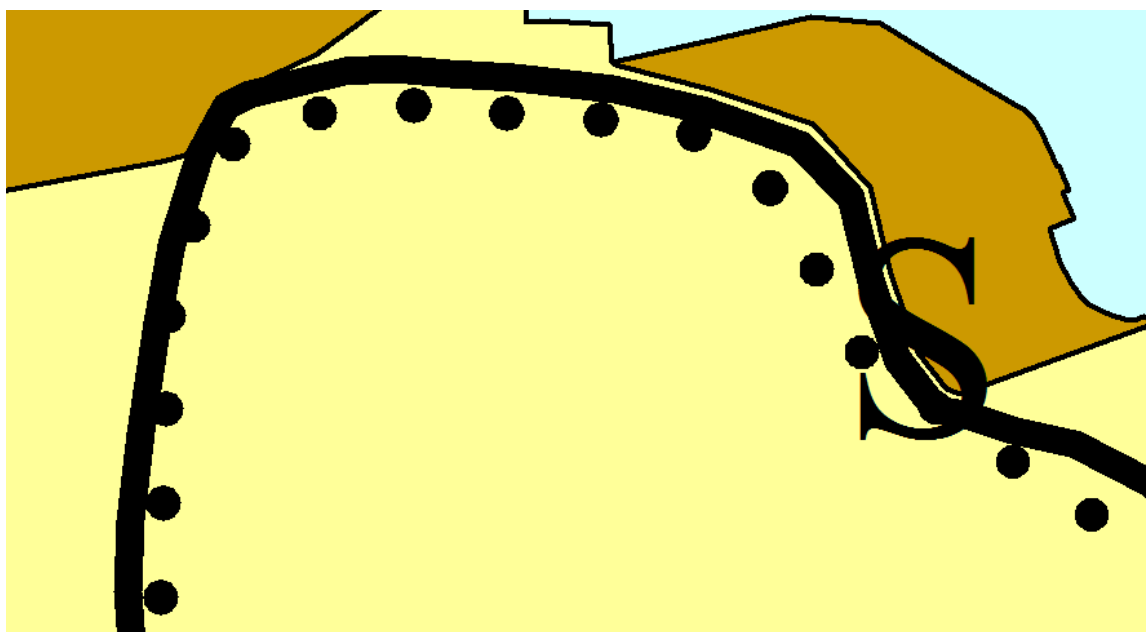
Fylkeskommunale planer

- «I spredtbygde områder med lav befolkningsvekst, kan det åpnes for et mer differensiert bosettingsmønster. Den detaljerte prioriteringen og rekkefølge i utbyggingen defineres gjennom kommuneplanleggingen.»
- Regional plan for areal og transport på Haugalandet, KAP 4.3, side 35
- Fylkesdelplanen for universell utforming:
I fylkesplanen for universell utforming er det ei overordna målsetting at universell utforming skal være strategi i all fysisk planlegging. Bestemmelser med krav om universell utforming skal være innarbeidd i alle reguleringsbestemmelser der dette er relevant.

Kommuneplanens arealdel og bestemmelser, og eventuelle berørte kommunedelplaner

I kommuneplanen er område vist utnyttet til boligformål, se fig. 3.

Planforslaget er således i tråd med kommuneplanens arealdel.



Figur 3 planområdet i kommuneplanen.

Området er ikke fra før detaljregulert. I nordøstre hjørne av planforslaget grenser det til reguleringsplan for Osnesvegen, vedtatt 10.12.1991. Det er ingen pågående planarbeider ellers i området.

Kommunedelplan for klima og energi 2017 – 2020 (vedtatt i kommunestyret 23.10.2017)

Klima- og energiplanen viser hvordan en skal redusere klimagassutslipp og energiforbruk i Karmøy, samt hvordan Karmøy-samfunnet skal tilpasses konsekvensene av klimaendring.

I

vedtaket heter det blant annet at Karmøy kommune skal arbeide for en nullvekst i personbiltransporten, og i økende grad å tilrettelegge for transportformer som gange, sykkel og kollektiv.

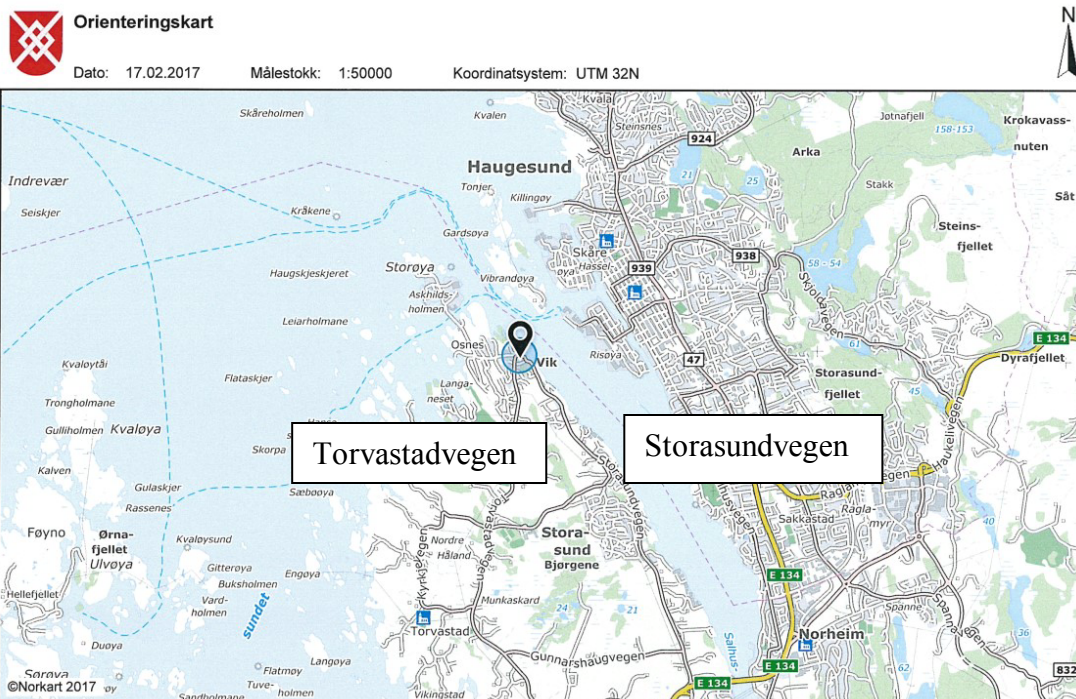
Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet 2018-2021 (vedtatt 11.12.2017)

Denne planen er ment brukt som et nyttig styringsredskap for å få en god og ikke minst behovsrettet utvikling innenfor idrett, fysisk aktivitet og friluftsliv. Det er ønskelig at planen skal bidra til økt innsikt i kommunens situasjon og utfordringer innenfor fagområdet og utviklingstrekkene videre. Kommunen skal ha idrettsanlegg og friluftsområder i nærmiljøet hvor folk bor. Et viktig delmål for å nå dette er økt hverdagsaktivitet. Tilrettelegging for å gå til skolen, sykle/gå til jobben, mindre bruk av bil og lignende kan være tiltak for å oppnå dette.

Kapittel 4: Dagens situasjon

Planområdets beliggenhet:

Området ligg sentralt på Vikjå i Torvastad, på et høydedrag med utsikt i flere retninger, bl.a. over Karmsundet til Risøy og Haugesund sentrum. Planområdet har atkomst fra Storasundvegen i øst. I vest ligger Torvastadvegen. Torvastadvegen og Storasundvegen møtes i kryss med Osnesvegen rett nord for planområdet. Planområdet ligger Planområdet med veganlegg er ca. 5.1 daa (5100.7 m²). Fra kaien i Vikjå er det 50-100 m til området.



Figur 4 Planområdets beliggenhet på Karmøy

Eksisterende:

Topografi

Vest for planområdet skråner Storasundvegen fra mellom kote 5 og 6 til kote 2 nord for planforslaget, før det begynner å stige mot kote 3 i øst på Torvastadvegen. Plataet det skal bygges på er grovplanert til kote 12. Eksisterende bolig ligger på omlagt 11. Det er reist tørrmurer i skråningene mot eksisterende bebyggelse.

Like sør for planområdet ligger en høyde i terrenget på eiendom 141/13 med topp på høydekote 16. Sør for denne ligger en annen høyde, som stiger til høydekote 30. Høydedraget strekker seg i en nord – sør retning. I luftlinjer er det om lag 130 meter mellom planområdets topp og høyeste punkt på dette høydedraget.

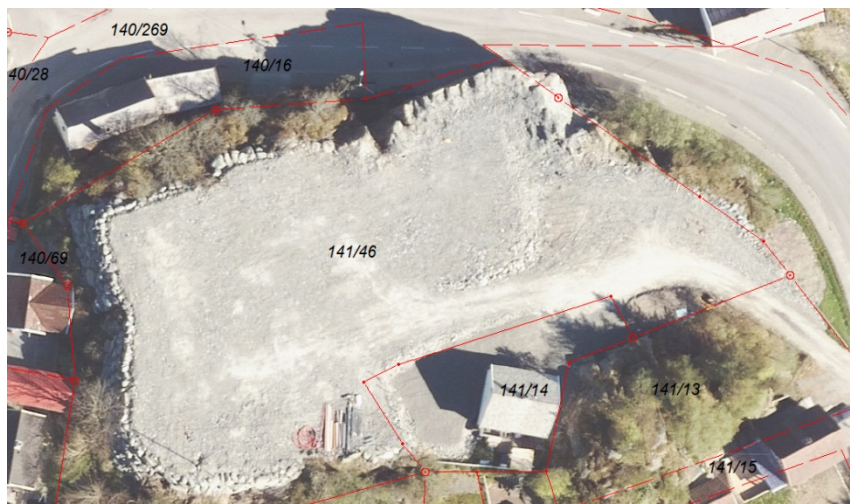
Vest for planområdet ligger et høydedrag som også strekker seg i en nord – sør retning. Høyeste punkt er ca. 20, 7 meter over havet. Toppen på dette høydedraget er om lag 135 meter i luftlinje fra planområdets topp.

Nord for planområdet ligger to høydedrag, et henholdsvis i direkte nordlig retning for planområdet og ett i en nordvestlig retning. Høydedraget rett nord for planområdet har toppunkt på om lag 25 meter over havet. Høyden i nordvest ligger på om lag 21 meter over havet.

Høydedragene er adskilt med søkk, hvor veier og den eldre bebyggelsen er bygd. Nyere bebyggelse ligger i skråningene opp mot høydedragene, og i nord tett mot toppen av høydene.

Vegetasjon

All løsmasser ble fjernet fra planområdet ved sprenging av bebyggelsesområdet. Lekeplassen har gressdekke. Eksisterende bolig har stedvis gjenværende hageareal, men dette er marginalt, se fig. 5. Løsmassene skal tilbakeføres til planområdet under slutføringen av utbyggingen.



Figur 5 planområdet etter nedsprenging og planering

Sol- og skyggeforhold

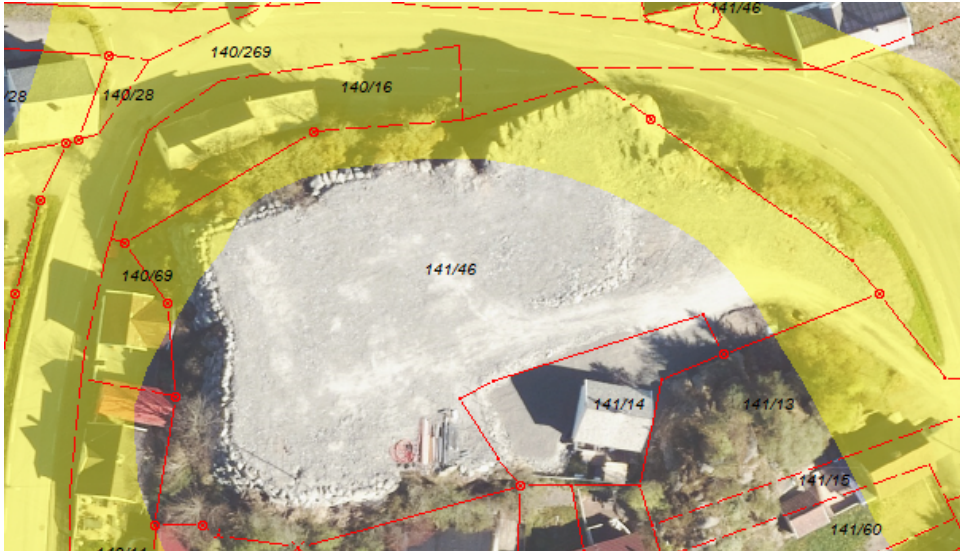
Høyden har naturlige gode solforhold. Det er ingen av høydedragene rundt som skaper skyggeforhold innenfor planområdet. Vegetasjon på den umiddelbare høyden sør for planområdet på eiendom 141/13, skaper noe skyggeforhold på eksisterende bolig i planområdet (bolig på eiendom 141/14).

Grunnforhold (stabilitet, ledninger, ev. rasfare, forurensing i grunn)

Grunnen i utbyggingsområdet er berggrunn. Det er bygd støttemurer i partiene mot tilliggende bebyggelse. Mot fylkesvegen (Storasundvegen) er det gjort rassikrende tiltak. Det er ikke tidligere virksomhet knyttet til planområdet, og det er derfor ikke mistanke om forurensing i grunn.

Annen forurensing (lyd, luft)

Planens byggeområder ligger utenfor støyprognosekart for 2025, se fig. 6. Det er ellers ikke bedrifter eller annen aktivitet i området som innebærer fare for lyd-, luft- eller støyforurensing.



Figur 6 Det gule området er støysone etter prognose for 2025

Bebyggelse og grunneier forhold

Det er en eksisterende bolig i planområdet. Bygningen er en eldre enebolig. Det er ikke nødvendig å rive eksisterende bolig for å gjennomføre planforslaget.

Boligen har i dag atkomst over 141/13 og 141/46. Avkjørsel fra Storasundvegen ligger på mellom kote 6 og 7, og stiger til kote 11 over ca. 50 meter. Avkjørselen ligger i en sving og er delt med 4 andre enheter.

Bebyggelsen rundt planområdet består i hovedsak av eneboliger, iblandet noen tomannsboliger. Om lag 135 meter sørøst for planområdets avkjørsel ligger tre leilighetsbygg. Bebyggelsen er spredt foruten leilighetsbyggene.

Det er en blanding av eldre og nyere bygninger i området rundt planområdet. Den eldre bebyggelsen er eneboliger i lyse farger, med skifertak eller rød takstein. Takene er saltak. Nyere bebyggelse har en blanding av saltak, valmede tak og flate tak, stort sett med svart eller grå takstein. Selv om mange er lyse i farge, er noen malt eller beiset i mørke farger, som rødt og brun/dyp grå.

Grunneierforhold:

Innenfor planområdet:

Gnr.	Bnr.	Eierforhold
141	46	Privat (tiltakshaver)
141	14	Privat (berørt part)
140	269	Offentlig (veg)
141	175	Offentlig (veg)
141	64	Offentlig (LEK)

Grensene i planområdet er innmålt.

Tilliggende planområdet (naboer):

Gnr	Bnr	Eierforhold
141	13	Privat (nabo)
141	61	Privat (nabo)
141	156	Privat (nabo)
141	59	Privat (nabo)
141	63	Privat (nabo)
141	62	Privat (nabo)
141	122	Privat (nabo)
140	11	Privat (nabo)
140	69	Privat (nabo)
140	16	Privat (nabo)

Sosial infrastruktur

Beboerne sokner til Torvastad skole beliggende 2,3 km fra stedet. Elevene vil da følge Torvastadvegen mot Bø på opparbeidd fortau for hele strekningen.

Til nærmeste barnehage (Espira Litlasund barnehage) er det ca. 600 m. langs Storasundvegen (sørgående retning). Det er ikke fortau på deler av strekningen.

Til nærmeste nærbutikk er det 2,85 km, i sørgående retning langs Storasundvegen. Store deler av strekningen mangler fortau/løsning for gående/syklende.

På Storesund/Bjørgene er det opparbeidd mange fine turløyper. Videre er det 1,5 km til Torvastad golfbane og 2,3 km til Torvastad idrettslag (hall + baner)
Nord for område ved sjøen (nordspissen av Karmøy) er det mange fine fiskeplasser.

Litt avhengig av hvor en begynner å måle fra innenfor planområdet er det 150 - 200 meter til opparbeidet lekeplass. Lekeplassen er offentlig og fungerer som lekeplass for et større område med sprett bebyggelse.

Teknisk infrastruktur

Planområdet er ikke tidligere utbygd. Alle tekniske anlegg må opparbeides nytt og tilkobles offentlige nett.

Kollektivtilbud

Det er cirka 140 meter til nærmeste holdeplass. Det er 6 avganger daglig i sørgående retning (mot Haugesund). For de som skal sørover på Karmøy må de bytte buss på Bø.

Overordnede gang- og sykkelveisystem

Langs Torvastadvegen går det gang- og sykkelveg sørover til den passerer Hålandsvegen. Storasundvegen mangler løsninger for gående og syklende mellom Vikjå og Hålandsvegen (Hålandsvegen er en tverrforbindelse mellom Torvastadvegen og Storasundvegen).

Avstand til sentrum

Nærmeste sentrum er på Norheim, som er cirka 6,3 km fra planområdet.

Kjøreatkomst

Planområdet har i dag atkomst over 141/13. Dette er en midlertidig løsning. Veien er gruset og brukt av eksisterende bolig på 141/14 og under sprengningsarbeidene ved planering av området.

Trafikkmengde på adkomstvei/samlevei

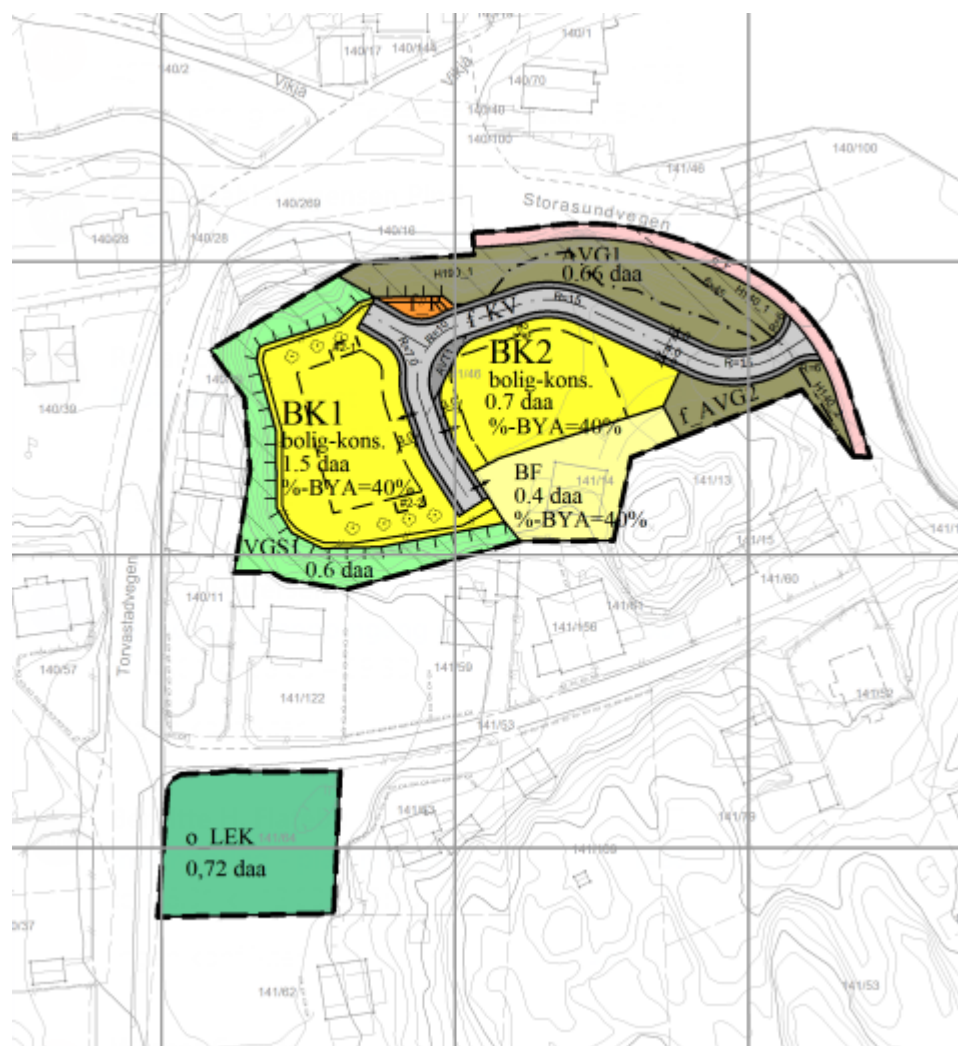
Iht. Vegvesen.no er ÅDT 1900, gjeldene for 2017 med andel lange kjøretøy 10 %.

Kapittel 5: Planforslaget

Overordnet ide:

Det planlegges 5 nye boenheter innenfor planområdet, fordelt på to felt med henholdsvis 3 og 2 enheter. Eksisterende bolig blir liggende som den er, men får ny atkomst. Atkomst fra Storasundvegen legges om fra dagens atkomst til en nordligere avkjørsel. Eksisterende lekeplass sikres gjennom reguleringsplanen som lekeareal for et større område med spredt bebyggelse.

Figur 7 Planforslaget

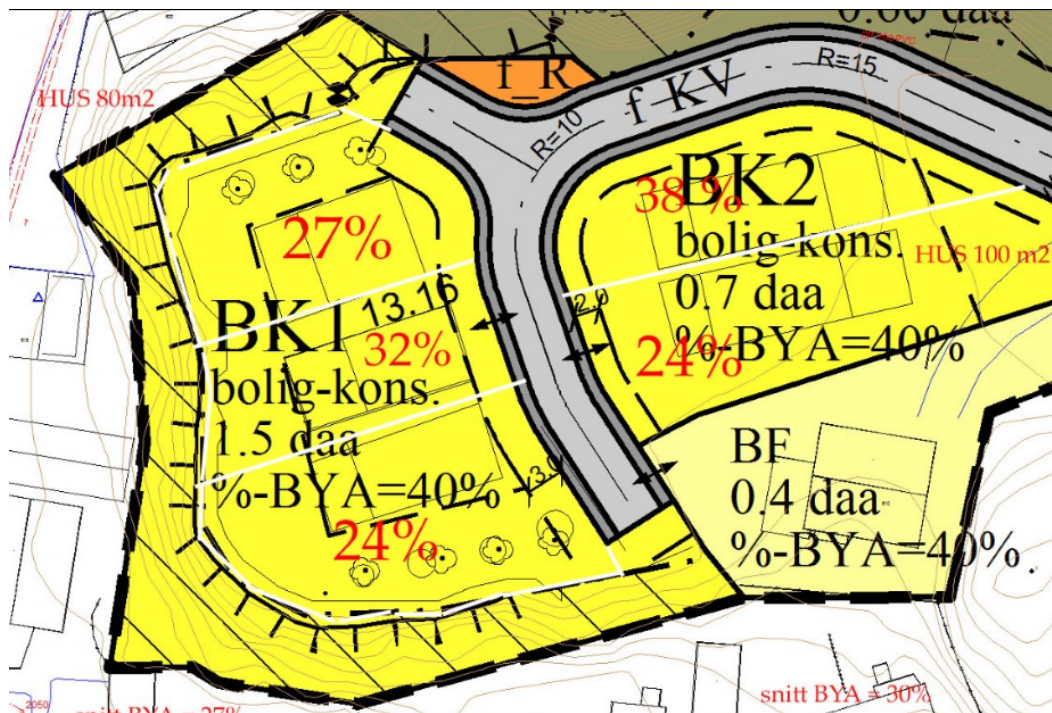


Arealbruk:

Planområdet dekker et areal på ca. 5,1 dekar. Bildet fig. 7 viser fordelingen av areal på de ulike formålene. Tallene i tabellen under er rundet av.

Benevnelse	Full navnsetting	Areal da
BF	Bolig – frittliggende	0,434
BK1	Bolig konsentrert felt 1	0,94
BK2	Bolig konsentrert felt 2	0,66
f_R	Renovasjonsanlegg	0,03
o_LEK	Lekeplass	0,72
f_KV	Kjøreveg	0,45
o_F1	Fortau	0,2
AVT	Annen veggrunn tekniske anlegg	0,21
AVG	Annen veggrunn grøntareal	0,87
f_FRI1	Friområde	0,17
f_vgs	Vegetasjonsskjerm	0,5

Det planlegges for 5 nye enheter fordelt henholdsvis 3 enheter på felt BK1 og 2 enheter på felt BK2. Bebyggelsen planlegges med 40 % BYA. Fig. 8 viser en mulig deling av arealene slike at bygningene ligger innenfor arealbegrensingen i planbestemmelsene. På modellen har boliger på felt BK1 en grunnflate på 80kvm og boliger på felt BK2 en grunnflate på 100 kvm. Bygningene må anlegges med garasje som del av bygningskroppen. Det er ikke plass til frittliggende garasjer innenfor felt BK1 eller felt BK2. Dette kommer også frem på illustrasjonen. På fig. er det bare areal innenfor de hvite strekene som er medregnet i utregningen av % BYA. Sikringssonen er vist med boligformål på denne figuren fordi strekene kom bedre frem med samme farge på begge sider.



Figur 8 Mulig tomteinndeling

Bebyggelse, struktur og tiltak:

Bygninger på felt BK1 skal anlegges innenfor bygningsgrensen. Bygningsgrensen er lagt mot veg samt mot kantene av berget planområdet ligger på. Bygningene er lagt bort fra kantene etter en vurdering av landskapet. De virker mindre bratte dersom de legges noe i bakkant og profilen kan mykes opp med trær eller busker. Profilen vil da kunne sammenlignes med eksisterende slake åser og bergtopper i området. Se fig. 9 og fig 10 for sammenligning. På fig. 10 er bygningenes 2. etasje lagt ytterligere inn, både for å få en veranda i annen etasje, men også for å få en bedre overgang mellom høyeste punkt på planlagt bygningsmasse og bygningsmassen på nedsiden av berget. Dette gir også mulighet til å anlegge tilfredsstillende uteareal på bakkeplan mot vest. Plasseres bygningene lengst mulig mot kanten som vist på fig. 9 mister en mulighet til å anlegge uteareal mot vest. En har da kun anledning til å anlegge uteareal på østsiden, som også er tilkomstsiden. Oppkjørsler anlegges sjelden sammen med gode utearealer, og spesielt ikke eksponert mot øst.



Figur 9 bygninger på BK2 sett fra Torvastadvegen. Bygninger er plasser langs kanten. Illustrasjon fra RH Oppmåling AS



Figur 10 Bygninger på felt BK1 sett fra Torvastadvegen i henhold til byggegrensen i kartet og med beplantning.

Høyder:

Planområdet er planert til kotehøyde +12. Dette blir utgangspunkt for videre prosjektering av bygningene. For felt BK1 skal bygningene ha to etasjer, med maks byggehøyde på kote + 18. Ved beregning av høyden er det lagt til grunn av bygningene skal ha to etasjer. I utgangspunktet regner en med at etasjene har standard etasjehøyder på 2,4 meter innvendig høyde. For etasjeskillene er det gått ut i fra et bjelkelag 48 x 198 mm (ca. 20 cm), 22 mm sponplater, 15, mm parkett, 13 mm gulvgipsplater og 20 mm trinnlyddempere, samt takplater og rom for eventuelt større bjelke dimensjoner gir 30 – 40 cm totalt. Grunnmur og gulv regnes til 0,5 meter. Med tak regner en med at høyden

ligger innenfor 6,5 meter fra ferdig planert terreng til gesims. Byggehøyden i felt BK1 settes derfor til kote + 18,5.

BK2 har fallende terreng mot KV i øst. I felt BK2 skal boligene anlegges med en sokkeletasje, slik at en har inngang fra KV i vest på kote + 12 i bygningens andre etasje. Første etasje ligger på kote + 9. Med samme høyder som for felt BK1 gir dette en maksimal byggehøyde på kote + 15,5. Denne høyden gir en mindre dominerende effekt mot horisonten enn dersom BK2 legges på samme byggehøyde som BK1. Det gir også en bedre terrengtilpasning innenfor feltet, enn om bygningene bygges opp i terrenget på en kunstig flate.

Det er gitt samme byggehøyder (6,5 meter) og utnyttelsesgrad for felt BF.

Justering etter høring (perioden 5.3.20 – 16.4.20): Dersom det viser seg at veien KV kan senkes, åpnes det for at høydene gitt i planbestemmelsene for prosjektering kan justeres ned i forhold til hva som gir en mest hensiktsmessig tilkomst til adkomstveien. Vær oppmerksom på at illustrasjoner i planbeskrivelsen er utarbeidet med tanke på at bygningene er prosjektert ut i fra kote 12 på BK1.

Avstander:

Innenfor felt BK1 og BK2 kan bygningene legges vegg i vegg som rekkehus, eller stå frittstående som frittstående eneboliger. Bygningene tillates oppført inntil fremtidige tomtegrenser, så lenge de tilfredsstiller behov for brannvegger. Det tillates ikke oppført frittstående garasjer/carporter. Dette er delvis for å sikre tilstrekkelig uteareal på bakkeplan, men også for å sikre luft mellom bygningene. Det er et begrenset areal tilgjengelig, og en større bygningsmasse enn det planen legger opp til slik den er forelagt i forslaget vil være overdimensjonert i forhold til arealet.

Mot tomtegrensen til eiendom gnr/bnr 141/14, felt BF, gjelder avstander til tomtegrense som gitt i plan- og bygningsloven.

Brystning på felt BK1:

På felt BK1 er det vist to murer. Det ene er en forstøtningsmur som sikrer skråningen. Den andre er en brystning (sikringsgjerd) med hensyn til landskapet. Det ble vurdert om det var mulig å senke terrenget innenfor planens byggeområder til kote + 11 og bevare en brystning på cirka en meter for å gjøre overgangen mellom berget og bygningene mindre dominerende. Eksisterende forstøtningsmur gjør dette vanskelig, siden en ytterligere nedsprenning kan undergrave muren. Det er i stedet foreslått at det reises en mur på kanten av BK1 for å oppnå samme effekt. Overgangen mellom hage og skrent må uansett sikres, og denne måten gir samtidig en positiv landskapseffekt.

Takform og farge:

Det har i saken blitt vurdert to typer takform. Saltak, som er den tradisjonelle takformen i området, og flate tak. Samtidig ble det vurdert bruk av farger og eventuelt materiale for skråtak. Det ble konkludert med at mørk grå eller mørk brune bygninger med flate tak lettere glir inn som en del av landskapet enn lyse bygninger med saltak. Se fig. 11 og fig. 12. Skråtak viser igjen mot horisonten når de kommer opp. Selv med bruk av matt grå taksten eller skifer ville det vært vanskelig å få en takflate som ikke

brøt horisontlinjen med enten farge eller på grunn av vinklene på takene. Flate tak gir en rettere linje mellom bygningene, som gir en mer naturlig overgang mellom de omkringliggende høydene og planområdets byggehøyde når det sees på avstand.

Mørk grå eller mørk brun som bygningsfarge er også et grep for at bygningsmassen skal være mer tilpasset terrenget. Inngangsparti og dører tillates i kontrastfarger for individualisering av bygningene. Disse partiene er vendt inn mot KV og vil ikke være synlige på avstand.



Figur 11 Illustrasjon utarbeidet for vurdering av lyse bygninger med saltak.



Figur 12 illustrasjon utarbeidet for vurdering av mørke bygninger med flatt tak. Dette er alternativet planen legger opp til.

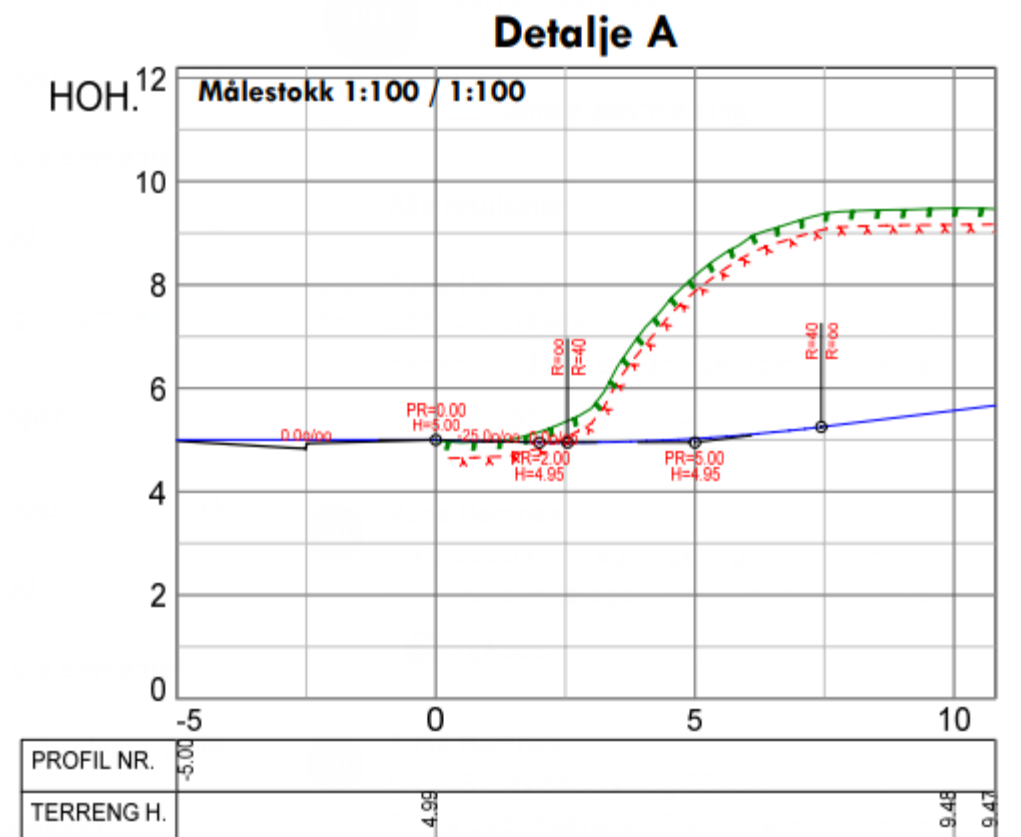
Trær:

Det er vist 7 innregulert trær på plankartet. 4 av disse viser blant annet på fig. 12. Trærne er et innslag som er hentet fra høydene omkring planområdet. De myker opp overgangen mellom bygningene og berget, tar opp noe av høyden mellom takflatene og planeringsflaten, og skaper en sammenheng mellom byggeområdet og høydene som ligger rundt planområdet. Trærne på illustrasjonene er 4 – 5 meter høye.

Samferdselsanlegg:

Det skal opparbeides ca. 100 meter felles vei med avkjørsel til fv. 4808 Storasundvegen i øst. Fellesveg KV skal være felles for de som har adkomst til sine boliger via veien.

Avkjørselen til fylkesveien skal prosjekteres og opparbeides i henhold til N100 og godkjennes av Rogaland fylkeskommune som veimyndighet. Fig. 13 viser avkjørselens lengdeprofil. Fig. 14 viser hele lengdeprofilen. Avkjørselen planlegges med svingradius 6,00 og tilhørende siktsone.

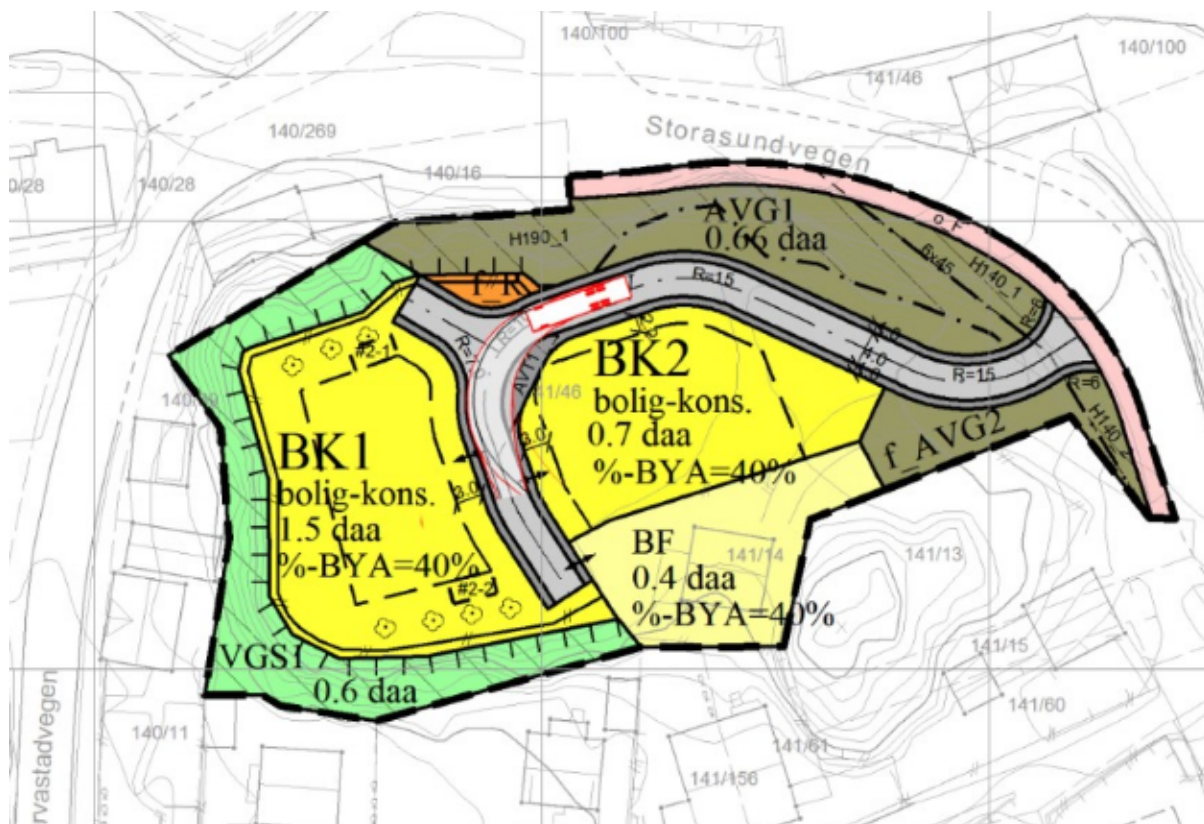


Figur 13 lengdeprofil avkjørsel. Utarbeidet av RH Oppmåling AS.



Det andre avviket er svingradius på fellesvegen der snuhammeren er. Senterlinjen har svingradius lik 10 meter. Dette gir en svingradius i ytterkant sving på 12 meter. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal veier dimensjoneres med minimum svingradius 12,0 meter i ytterkant vei (ytre karosserihjørne foran på kjøretøyet) for lastebiler inkludert brannbiler med stige, samt breddeutvidelse i form av ekstra annen veggrunn – teknisk infrastruktur. Vegen skal i utgangspunktet kun brukes av personbiler. Større kjøretøy enn en renovasjonsbil å være unntak på veien. ÅDT tilsvarer 5X6 boenheter, og farten på slike veier er lav. 30 km/t eller mindre. Personbiler kan bruke arealet som et areal til å kjøre ut av veien dersom det skulle være behov for det. Veien er fremkommelig for utrykningskjøretøy og avviket anses derfor som akseptabelt.

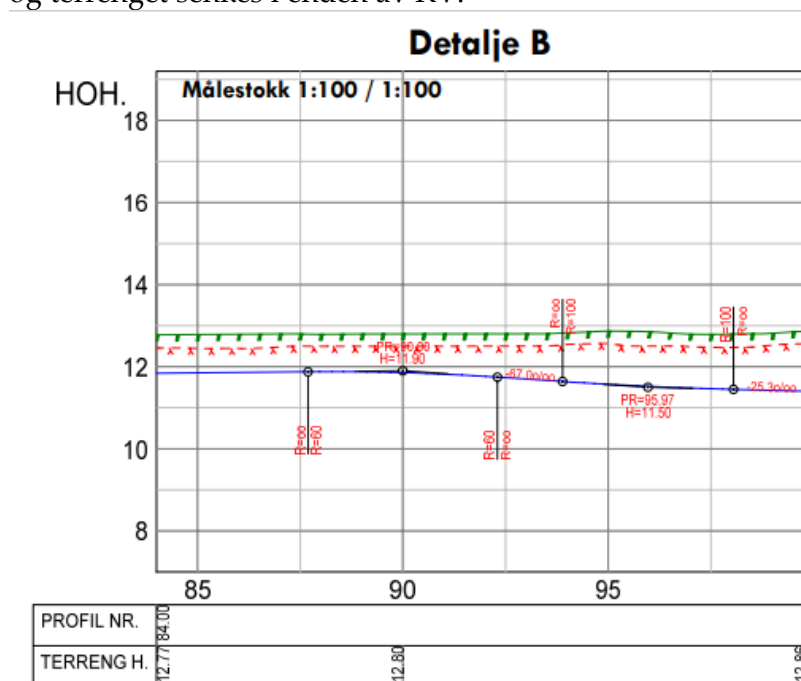
Det er krav til utforming og sikring av skråninger i berg i planbeskrivelsen.



Figur 15 Sporingskurve lastebil 120 grader

Avkjørsel fra KV til BF:

Store deler av plataet BK1 og vestlig del av BK2 ligger på, er planert til kotehøyde + 12, 0 meter. BF ligger på kotehøyde + 11,3, og høydeforskjellen forutsetter dermed at veien og terrenget senkes i enden av KV.



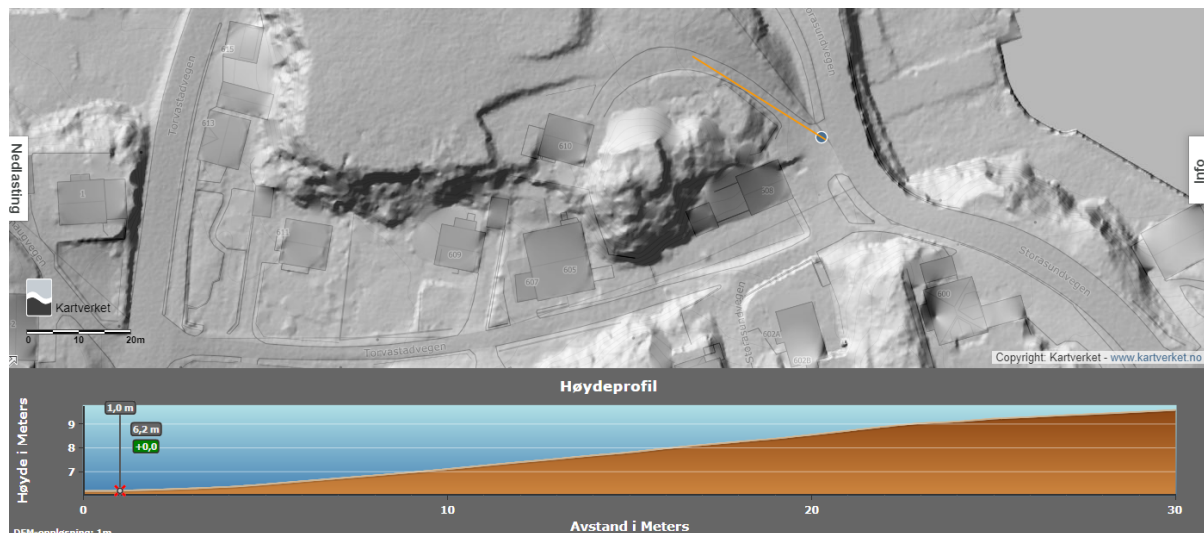
Figur 16 Utarbeidet av RH Oppmåling AS. Viser detalj av lengdeprofilen i enden av KV, ved avkjørselen til BF.

Etter at planen ble lagt ut til høring (perioden 5.3.20 – 16.4.20), er det gjort justeringer i planbestemmelsene. Veien skal ha en stigning inntil 10 %, men dersom terrengendringene for å få dette til viser seg å være en fare for oppført tørrmur eller andre elementer i grunnen, eventuelt at det dokumenteres at tiltaket er en uforholdsmessig byrde etter § 17 i Lov om likestilling og forbud mot diskriminering, tillates veien bygget som beskrevet med 12,5 % stigning som beskrevet ovenfor.

Alternativvurderinger:

Det er blitt vurdert om det er mulig å la BF beholde eksisterende avkjørsel. Rent bortsett fra at denne utkjørselen er utflytende og derfor uoversiktlig, er den også bratt. Over om lag 50 meter stiger den fra høydekote + 6 til + 11. Det bratteste partiet er mellom 10 – 20 meter fra hovedveien, hvor stigningsgraden ligger på rundt 15 %. Avhengig av hvor man begynner å måle kan dette tallet variere noe mellom 12 % og 16 %, dersom man operer med en avstand innenfor de 30 meter første meterne. Det er høyere på strekninger enn anbefalt stigning på adkomstveier, og høyere enn stigning som er gitt i forskrift om alminnelige regler om bygging og vedlikehold av avkjørsler fra offentlig veg.

Ny avkjørsel skal ligge mest mulig vinkelrett på offentlig veg, og for å få dette til blir veien liggende slik at den skjærer inn i eksisterende avkjørsel fra BF. En direkte konsekvens av dette er at BF må inn på ny avkjørsel KV for å ha avkjørsel. I forhold til trafiksikkerheten vurderes dette som det beste alternativet.



Figur 17 høydeprofil første 30 meter av eksisterende avkjørsel. Hentet fra hoydedata.no, en av Kartverkets tjenester.

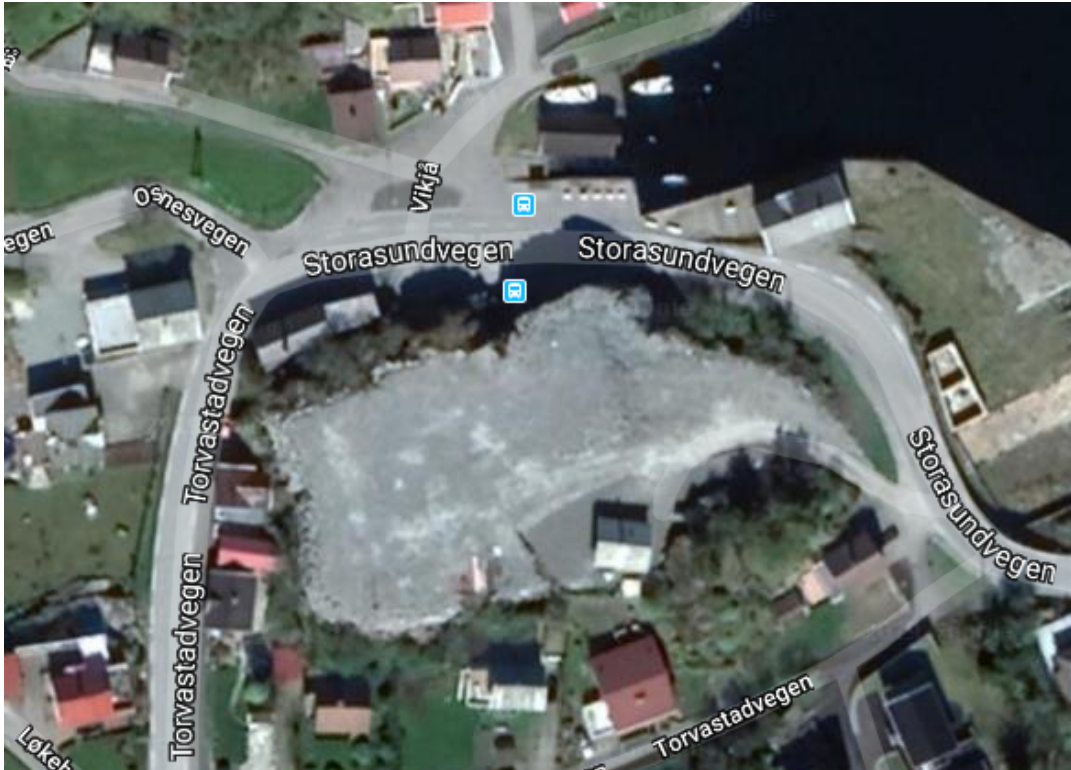
Parkering:

I henhold til Karmøy kommunes bestemmelser for arealdelen til kommuneplanen, skal eneboliger ha 2 parkeringsplasser per enhet. Planforslaget legger opp til at en enhet legges i garasje, som del av bygningskroppen, og en parkeringsplass utenfor garasjen. For felt BK1 er parkeringsplasser utenfor garasje vist med bestemmelsesområder for å sikre nødvendig areal.

I felt BF for eksisterende bolig er det tillatt å oppføre frittliggende garasje.

Kollektivtrafikk:

Det er ca. 140 meter til nærmeste bussholdeplass. Denne ligger langs Storasundvegen, nord for planområdet. Det er fortau langs Storasundvegen i nordlig retning. Planforslaget vil ikke påvirke holdeplassen. Det er ikke trolig at utbygging av 5 boenheter vil ha nevneverdige konsekvenser for kollektivtrafikken.



Figur 18 Bilde fra google maps.no. Det viser holdeplasser for buss nord for planområdet.

Ved utbygging av 5 nye boenheter forventes en økning i ÅDT på hovednettet på $5 \times 5 = 25$ ÅDT. Dette vil ikke ha nevneverdige konsekvenser for hovednettet.

Teknisk infrastruktur:

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. Prinsippskisse for VA – anlegg viser at to kumgrupper (KG1 og KG2) etableres. Ny overvannskum (OV1) mot nord og vannkum (VK1) mot sørøst, som tilknyttes eksisterende kommunal kum 2110.



Figur 19 utarbeidet av RH Oppmåling AS. Illustrasjonen viser skisse til teknisk plan.

Overvann/flomvei:

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 (SF) i enden av KV som fanger opp overvann fra vei og eventuell avrenning fra sørlig del av BK2, slik at vannet havner i overvannsledningen.

Vannledning/brannvann:

Vannledning ved ny KG2 dekker brannvann for hele boligarealet innenfor planområdet. Vannledning er tilknyttet kum 2110 gjennom kum VK1.

Avfallshåndtering:

Området (formål R) skal nyttes til felles renovasjon for boligene innenfor planområdet. Renovasjonspunktet skal sikres mot nedfall på fylkesveien. Renovasjonsbil skal snu ved snuhammer som vist i plankartet.

Universell utforming:

Planbestemmelsene stiller krav om utomhusplan i byggesak som skal vise hvordan universell utforming ivaretas.

Sosial infrastruktur:

Gjennomsnittlig består en husholdning av 2,16 personer. 5 boenheter utgjør ikke nok personer til å gjøre en forskjell for den sosiale infrastrukturen.

Grønnstruktur:

Eneboligene skal ha egen hage. Det er satt byggegrense slik at hageareal sikres til boliger på felt BK1. Felt BK2 har vanlig avstand til felles veg i vest, siden innkjørsel og parkeringsareal bør ligge i vest. Hage og uteareal bør derfor orienteres i øst slik at solinnstrålingen kommer fra sør.

Det er avsatt areal til vegetasjonsskjerm. Dette er areal som er for bratt til at det kan benyttes som byggegrunn, eller oppholdsareal. Av estetiske grunner er det i planbestemmelsene krav om beplantning i form av klatreplanter, og dette er bakgrunnen for valg av vegetasjonsskjerm som areaformål. Arealet kan ikke medregnes som uteoppholdsareal, siden det i praksis ikke kan benyttes til dette.

Barn og unges interesser:

Planforslaget har ikke egen nærlekeplass. Det er lagt opp til at offentlig lekeplass 150 – 200 meter fra planområdet reguleres i forelagte planforslag og slik sikres som lekeareal. Lekeplassen er lekeplass for et større område med spredt bebyggelse.

En av hovedhensiktene med nærlekeplasser er at barn skal kunne møtes og sosialiseres sammen med andre. Dette planområdet ligger slik til at en lekeplass her ikke vil ha en slik effekt. Det er ikke trolig at barn vil gå opp en bratt adkomstvei for å komme til en lekeplass, med et svært begrenset antall lekekamerater i 5 boliger. Barn som bor innenfor dette planområdet vil heller ikke ønske å leke på en lekeplass ingen andre benytter, når samlingspunktet for området ligger 150 – 200 meter unna. Ut i fra denne vurderingen ble det bestemt at det er best at etablert lekeplass reguleres og sikres for fremtiden for hele området som sokner til denne lekeplassen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse:

I forbindelse med ROS – analysen er det avdekket ett faremoment i planforslaget som trenger tiltak utover å følge byggeforskrifter. Dette gjelder sikring av terrengformasjon, som det er satt krav om i planbestemmelsene. Det er vist i plankartet med støttemur og sikringsgjærde. Det første skal stabilisere terrengformasjonen, og sikringsgjærde skal sørge for at ingen går seg utenfor kanten.

Miljøkonsekvenser:

Planforslaget ligger usentralt til i kommunen. Det er ikke i gå- eller sykkelavstand til sentrumsområder eller arbeidsintensive bedrifter. Det betyr at de som bor i området, vil være avhengige av kollektivtransport eller privat bil for å komme til og fra disse funksjonene. I et klimaperspektiv er det uheldig at planforslaget legger opp til utbygging som kan medføre økt bilbruk.

Naturmangfold:

§8 Kunnskapsgrunnlaget

BK1, BK2 og KV er en bergknatt som er sprengt ned og planert. Det består av fast fjell med sprengt løsmasser i et tynt lag på toppen. Det er ikke gjort registreringer i planområdet, men i nærheten til nærområdet er det registrert ærfugl, klengelerkespore og gulspurv (Artskart.no)

Det er ikke gjort registreringer etter at berget ble sprengt ned, men det er vurdert at sjansen for funn er minimal.

§9 Førre-var prinsippet

Ærfuglens aktivitet er knyttet til sjøen, og det er ikke registrert hekkende ærfugl i eller i nærheten til planområdet.

Observasjonen av klengelerkespore ble gjort i 1895. Det er stor usikkerhet knyttet til stedslokalisjonen (radius på 2500 meter) og det er ikke gjort senere observasjoner i området.

Gulspurv foretrekker åpent terreng med busker eller nær dyrket mark. Det er ikke karakteristisk for planområdet.

Det er vurdert at det ikke er behov for å ta spesielle hensyn til naturmangfoldet.

§10 Samlet belastning

Samlet belastning på artene i området vurderes til å være svært liten.

§11 Kostnader

Kostnadene bæres av tiltakshaver

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det er ikke funnet arter eller miljø som gjør det nødvendig med særlige tiltak.

Kulturminner:

Området er sprengt og planert. Det er vurdert til ikke å ha potensiale for kulturminner slik det ligger.

Kriminalitetsforebygging:

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 gode eller dårlige konsekvenser for kriminalitetsforebyggingen.

Folkehelse:

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, skule og nærbutikk. Barnehage er ca. 600 meter fra planområdet.

Området har derimot kvaliteter som friområder og andre grøntområder i nærheten, som fiskeplasser og golfanlegg.

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