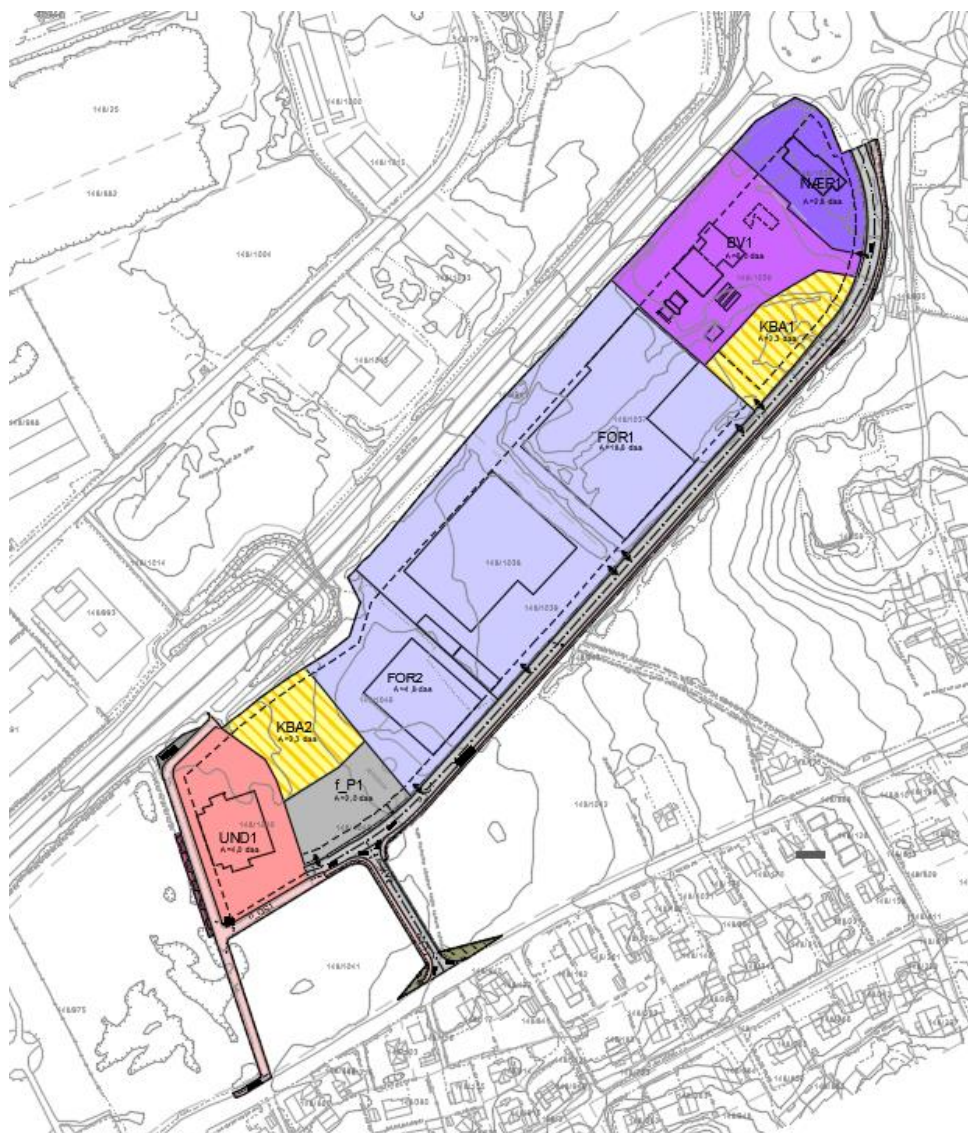


Planbeskrivelse

Plan 5079 – Detaljreguleringsplan for Spannadalen

18.01.2022



Figur 1: Planforslag

Versjon:	Utarbeidet av:	Merknad:
1	COWI AS	
2	Karmøy kommune, Areal og byggesak: EJN	Til 1. gangsbehandling - 24.08.2021
3	Karmøy kommune, Areal og byggesak: EJN	Til sluttbehandling - 18.01.2022

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet	4
Kapittel 2: Planprosessen	5
2.1 Varsel om oppstart av planarbeid	5
Kapittel 3: Planstatus:	7
3.1 Fylkeskommunale planer	7
3.1.1 Regional plan for areal og transport på Haugalandet - ATP	7
3.1.2 Fylkesdelplan for universell utforming	8
3.2 Kommuneplan og kommunedelplaner	9
3.2.1 Kommuneplan 2014-2023	9
3.2.2 Kommunedelplaner	9
3.3 Statlige planretningslinjer, 2014	9
3.4 Sykkelenbyen Haugesund - Karmøy	10
3.5 Detaljreguleringsplaner	11
3.5.1 Gjeldende reguleringsplan	11
3.5.2 Tilgrensende reguleringsplaner	13
3.5.3 Annet igangsatt reguleringsplanarbeid i området	14
Kapittel 4: Dagens situasjon	15
4.1 Planområdets beliggenhet:	15
4.2 Beskrivelse av planområdet:	15
4.3 Arealbruk og infrastruktur:	17
4.3.1 Dagens arealbruk	17
4.3.2 Teknisk infrastruktur	18
4.4 Trafikkforhold:	19
4.4.1 Gang- og sykkelvegnett	19
4.4.2 Dagens kollektivtilbud	19
4.4.3 Trafikkmengde	19
Kapittel 5: Planforslaget	20
5.1 Overordnet ide:	20
5.2 Arealbruk:	21
5.3 Bebyggelse, struktur og tiltak	22
5.4 Samferdselsanlegg:	23
5.5 Teknisk infrastruktur:	24
5.6 Overvannshåndtering:	25
5.7 Universell utforming:	25
5.8 Sosial infrastruktur:	25
5.9 Barn og unges interesser:	25
5.10 Miljøkonsekvenser:	25
5.11 Naturmangfold:	25
5.12 Lyd og støy:	26

5.13 Luftkvalitet:	26
5.14 Forurensning, energiforbruk og lukt:	26
5.15 Anleggsfasen:	26
5.16 Kriminalitetsforebygging:	27
5.17 Folkehelse:	27
5.18 Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen:	27
 Kapittel 6: Konsekvensutredning	 28
6.1 Innledning	28
6.2 Dagens situasjon med hensyn til areal og transportforhold	28
6.2.1 Arealbruk	28
6.2.2 Trafikksituasjon	29
6.3 Tiltaksbeskrivelse med hensyn til areal og transport	31
6.4 Utredningsalternativ	32
6.5 Konsekvensvurdering	32
6.5.1 Vurderingskriterier	32
6.5.2 Rett virksomhet på rett sted	33
6.5.3 Trafikkforhold	36
6.5.4 Konklusjon inkl. avbøtende tiltak	37
 Kapittel 7: ROS - analyse	 39

Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet

På vegne av Norheim Handelspark AS fremmes det med dette endring av Detaljreguleringsplan for Spannadalen PlanID 5079.

Forslagsstiller: Norheim Handelspark AS v/Rolf Børseth. Sundgata 109, 5527 Haugesund, epost: rob@haugaland-handelspark.no, tlf. 930 18 413

Reguleringsplanen er utarbeidet av COWI AS v/Werner Grønås, e-post: weg@cowi.com, tlf. 990 90 357 og Anja Urdal Vinje, epost: auv@cowi.com, tlf: 930 87 377.

Formålet med planarbeidet er å:

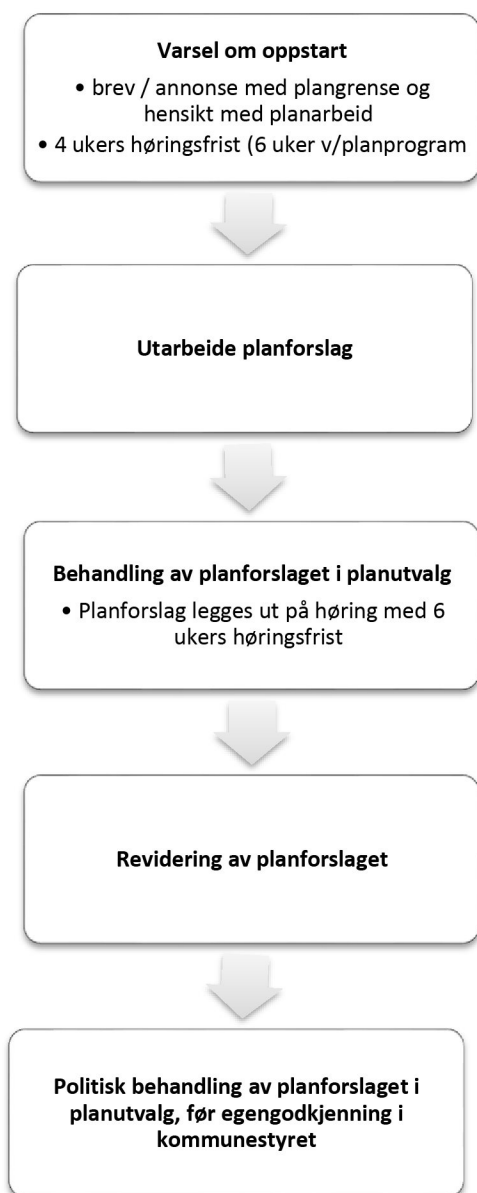
1. Endre arealbruk for deler av området BV1 som i dag benyttes til oppstillingsplass for store kjøretøy. Området omreguleres til næringsbebyggelse (KBA1 i kart).
2. Omregulere f_P2 og del av f_P1 som ikke inngår i parkeringsdekningen for område UND1 og F/K1 til næringsbebyggelse (KBA2 i kart).
3. Endre arealbruk for F/K1 til eksisterende bruk. Området omreguleres til kun forretning (FOR2 i kart).
4. Endre planbestemmelser for området UND1 slik at det er tillatt med ca. 750 m² undervisningslokale i en evt. ny 3. etasje.
5. Endre bestemmelsen knyttet til maksimalt bruksareal. Bestemmelsen økes fra maks 15 000 m² til 19 000 m², § 42 i planbestemmelsene.

Karmøy kommune har vurdert at tiltaket antas å kreve konsekvensutredning.

Konsekvensutredningen er innarbeidet i planbeskrivelsen, side 28 – 39.

Planoppstart er varslet i samsvar med reglene i plan- og bygningsloven. Det er sendt oppstartsvarsel til offentlige myndigheter, berørte grunneiere og naboer, og eventuelle merknader til oppstartsvarsel er kommentert i dette dokumentet. Eierforhold er ikke kommentert ytterligere av hensyn til GDPR.

Gjeldende reguleringsplan ble vedtatt av kommunestyret i sak 13/18 den 05.02.18. Hovedutvalg for teknisk godkjente mindre endring av reguleringsplanen i sak 15/19 den 05.03.19.



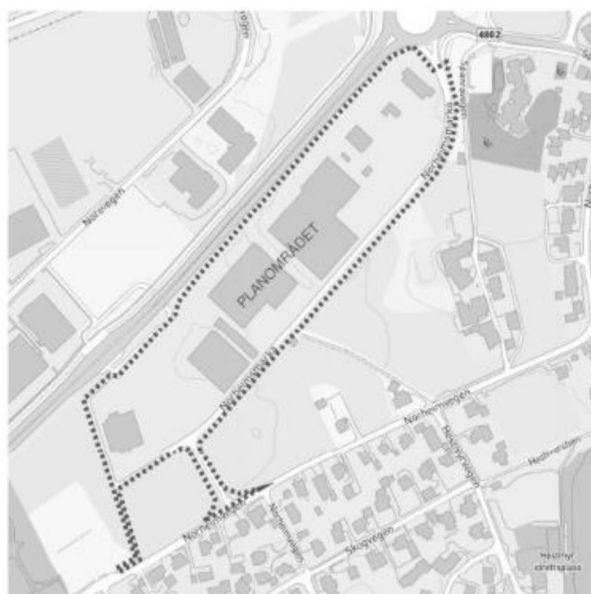
Det ble avholdt oppstartsmøte med Karmøy kommune 10.07.20.

Diagrammet til venstre viser hovedstegene i planprosessen i henhold til plan- og bygningsloven.

2.1 Varsel om oppstart av planarbeid

Oppstart av planarbeid ble kunngjort i Haugesunds Avis og på kommunens nettside 30.09.20 med frist for innsending av merknader 11.11.20. Berørte grunneiere, naboer og offentlige myndigheter fikk tilsendt brev/mail.

Følgende område ble varslet:



Figur 2: Planområdet vedlagt oppstartsvarselet

Kunngjøringstekst var som følger:

Varsel om planarbeid – Detaljreguleringsplan for Spannadalen

I samsvar med §§ 12-3 og 12-8 i plan- og bygningsloven blir det med dette varslet oppstart av privat detaljreguleringsarbeid. Området er i dag regulert til næring, bensinstasjon, forretning, forretning/kontor, parkering og undervisning.

Formålet med planarbeidet er:

- 1. Endre arealbruk for den del av området BV1 som i dag benyttes til oppstillingsplass for store kjøretøy. Området vurderes omregulert til næringsbebyggelse.*
- 2. Omregulere f_P2 og del av f_P1 som ikke inngår i parkeringsdekningen for område UND1 og F/K1 til næringsbebyggelse.*
- 3. Endre planbestemmelser for området UND1 slik at det er tillatt med ca. 750 kvm undervisnings-lokale i en ny 3. etasje.*
- 4. Endre eller slette planbestemmelsene § 41 som setter tak på maksimalt bruksareal innfor planområdet.*

Planområdet er på ca. 54 daa, og ligger sør for fv. 4848 på Norheim. Endring i plankart ønskes for ca. 5 daa. Planforslaget er av Karmøy kommune vurdert til å utløse krav om begrenset konsekvensutredning, jf. forskrift om konsekvensutredning. Utfyllende informasjon, kart over planområde, referat fra oppstartsmøte og planinitiativ finnes på www.karmoy.kommune.no/oppstart

Henvendelser vedrørende planarbeidet kan rettes til: Anja Urdal Vinje, Tlf: 930 87 377, E-post: auv@cowi.com. Eventuelle merknader sendes innen 11.11.20 til:

E-post: auv@cowi.com eller COWI AS, Rennesøygata 12, 5537 HAUGESUND

Kapittel 3: Planstatus:

3.1 Fylkeskommunale planer

3.1.1 Regional plan for areal og transport på Haugalandet - ATP

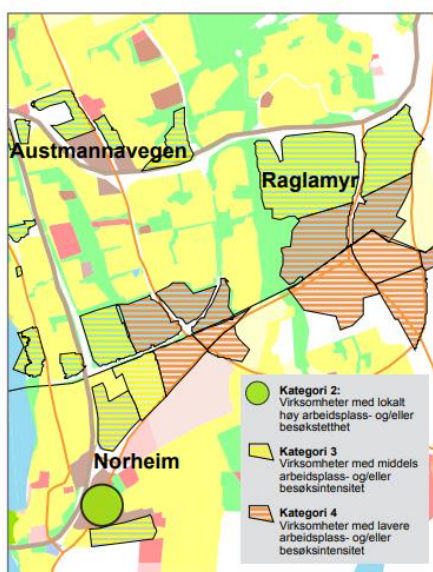
Regional plan for areal og transport på Haugalandet (2017) er overordnet plandokument som skal legge til rette for videre utvikling av regionene og fylket. Formålet med planen er blant annet:

".....bidra til at Haugalandet framstår som en attraktiv region for både innbyggerne og næringsliv. Kvaliteter som variert boligmarked, attraktive tettstedssentre og god tilgjengelighet skal videreutvikles. Samtidig styrkes fokuset på nærhet, miljø og samhandling i regionen.

Planen leger til rette for en utvikling som bygger opp om by-, tettsteds- og grendesentre i alle deler av regionene, slik at de i størst mulig grad kan:

- ✓ *Gi rom for vekst og utbygging av boliger, næringsvirksomhet og offentlige funksjoner.*
- ✓ *Dekke daglige behov, skape møteplasser og styrke lokal identitet*
- ✓ *Gi korte avstander til handel, service, arbeidsplasser og andre funksjoner.*
- ✓ *Tilrettelegge for å gå og sykle, eller ta bussen der det er mulig*
- ✓ *Videre utvikling av vegnettet, tilgjengelighet og trafiksikkerhet- differensiert ut fra forutsetninger og utfordringer i ulike deler av regionen. "*

Retningslinjer for lokalisering av virksomhet "rett næringsvirksomhet på rett sted" skal bidra til effektiv bruk av attraktive næringsområder, god tilgjengelighet til arbeidsplasser og funksjoner, redusert transportbehov, og styrket grunnlag for miljøvennlig transport og sentrumsutvikling. Lokalisering av næringsvirksomheter skal baseres på virksomhetenes areal- og transportegenskaper etter prinsipp om "rett virksomhet på rett sted."



Figur 3: Norheim og Raglamyr, etter prinsippet "rett virksomhet på rett sted". (Kilde: Figur 4.14 i ATP)

Planområdet er ikke markert på figur 4.14 i ATP, men ligger mellom næringsområdene i nord som er vist i næringskategori 3 og 4 og Norheim sentrum.

Tabell 1: Næringskategori 3 og 4. (Kilde: ATP)

Kategori 3: Innenfor by-/tettstedsstrukturen	Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	Blandet næring, arealkrevende handel, håndverkere
Kategori 4: Ytterkant av by-/tettsted og langs hovedvegnett	Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	Transport/distribusjon, anlegg, lettere industri, reparasjon, lager, engros

Norheim er definert som områdesenter i ATP. Sentrumsområder og sentrale næringsområder bør planlegges med høy arealutnyttelse for å sikre effektiv bruk, mens områder for mer ekstensiv virksomhet kan tillegges med lavere arealutnyttelse.

Hovedrutene for kollektivtransport planlegges å gå langs hovedvegnettet i ytterkant av næringsområdene. Dette gjør at nordre del av Raglamyr og vestre del av Norheim vil oppnå høyere kollektivtilgjengelighet og kan være egnet for noe mer intensiv utnytting enn Norheim øst og Raglamyr sør.

Planområdet har kort avstand til kollektivtraseer, men også til hovedvegnettet med fv. 4848. Områdene mellom planområdet og Oasen kjøpesenter består hovedsakelig av kirke med kirkegård og kollektivterminal.

I fylkesdelplanen for areal og transport er det ytret bekymring for integreringen av næringsområder mot boligområdene spesielt med hensyn til avstander, opplevelseskvaliteter og store dimensjoner som innbyr til utendørs opphold og trivsel. Spannadalen er regulert hovedsakelig til arealkrevende handel, og er med dette ikke spesielt tiltenkt opplevelseskvalitet eller utendørs opphold. Det at området ligger på sørsiden av fv.4848, har relativt kort avstand til Norheim sentrum og kollektivterminal samt tiliggende boligområder, gjør området til en overgangssone mot næringsområdet på nordsiden av fv. 4848 og Raglamyr mot øst.

3.1.2 Fylkesdelplan for universell utforming

Fylkesdelplan for universell utforming handler om hvordan vi kan innrette samfunnet, tjenesteyting, omgivelser og produkt slik at flest mulig mennesker kan delta på vanlige vilkår uten behov for spesiell tilpasning. Et viktig mål er å gi "likeverdige levekår for alle i alle faser av livet". Rogaland er pilotfylke. I Fylkesdelplanen er det en overordnet målsetting at universell utforming skal være en førende strategi i all fysisk planlegging. Bestemmelser med krav om universell utforming skal innarbeides i alle reguleringsplaner der dette er relevant.

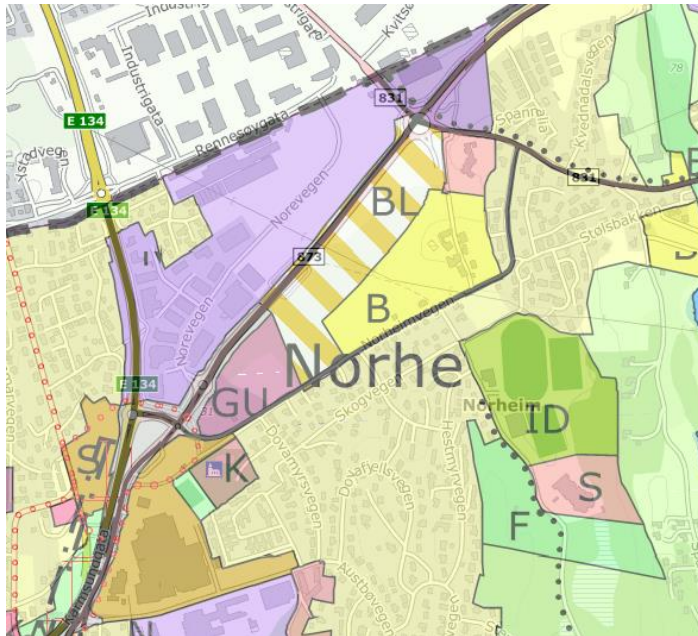
Krav om universell utforming er tatt med som bestemmelse til reguleringsplanen.

3.2 Kommuneplan og kommunedelplaner

3.2.1 Kommuneplan 2014-2023

Planforslaget som fremmes er en del av gjennomføringen av gjeldende kommuneplan

I kommuneplanen, vedtatt 16.6.2015 er området satt av til blandet formål.



Figur 4: Utsnitt av kommuneplan. Kilde: kommunekart.no

I planbestemmelsene til kommuneplanen fremgår:

8.3 Bestemmelser knyttet til byggeområde for blandet formål

Innenfor områder vist til blandet formål, kan det oppføres bygninger med funksjon som naust, bolig, fritidsbolig eller kontor i kombinasjon eller i bygninger med bare ett bruksformål.

Bygninger for næringsvirksomhet og kulturelle formål kan oppføres når de etter kommunens skjønn ikke er til sjenanse for omgivelsene.

3.2.2 Kommunedelplaner

Følgende kommunedelplaner har også relevans ift. utarbeidelse av reguleringsplan:

- › Kommunedelplan for idrett og fysisk aktivitet
- › Kommunedelplan for klima og energi
- › Kommunedelplan for trafiksikkerhet 2018-2021

3.3 Statlige planretningslinjer, 2014

Statlige planretningslinjer angir bl.a. følgende:

"Hensikten med retningslinjene er å oppnå samordning av bolig-, areal- og transport-planleggingen og bidra til mer effektive planprosesser. Retningslinjene skal bidra til et godt og produktivt samspill mellom kommuner, stat og utbyggere for å sikre god steds- og byutvikling.

Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Infrastruktur og framkommelighet for kollektivtrafikken skal prioriteres i planleggingen.

Planleggingen skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transport-systemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.

I planleggingen skal det tas hensyn til overordnet grønnstruktur, forsvarlig overvannshåndtering, viktig naturmangfold, god matjord, kulturhistoriske verdier og estetiske kvaliteter. Kulturminner og kulturmiljøer bør tas aktivt i bruk som ressurser i by- og tettstedsutviklingen.

I henhold til klima-forliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange."

Statlige planretningslinjer gir overordnede føringer for planarbeidet. Retningslinjene angir ikke konkrete tiltak, men føringer på utbyggingsmønster og samfunnets behov.

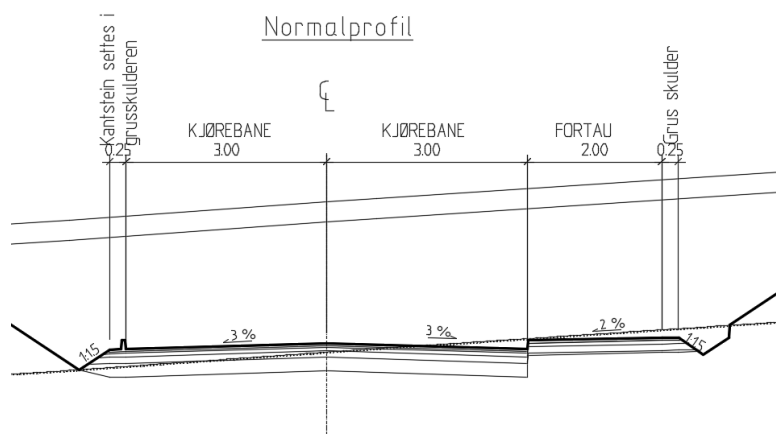
3.4 Sykkelbyen Haugesund - Karmøy

Sykkelbyprosjektet er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Rogaland fylkeskommune, Haugesund kommune og Karmøy kommune. Prosjektet har som hovedmål å øke sykkelandelen i Haugesund og på fastlands-Karmøy.

I sykkelbyavtalen mellom partene heter blant annet:

«Prosjektets hovedmål er å øke sykkelbruken på kort sikt (4 år) gjennom å gjøre det trygt, effektivt og attraktivt for alle å sykle. Reiser skal overføres fra bil til sykkel. Sykkel skal framstå som et godt, trygt og hensiktsmessig transportmiddel for kortere turer opp mot 5 kilometers lengde, også vinterstid»

Reguleringsendringen medfører ikke endringer mht. tilgjengelighet for sykkel.

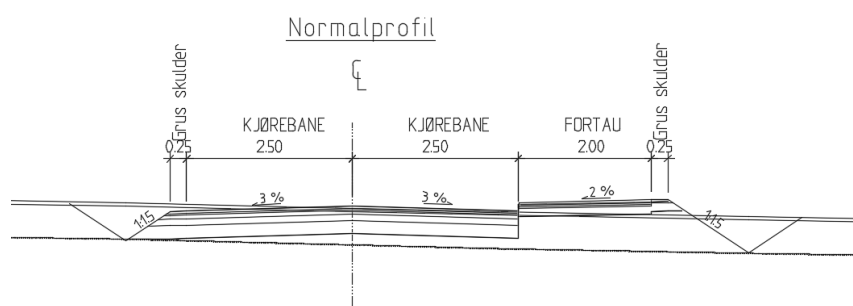


Figur 6: Normalprofil for kjørevege o_SKV1

Vegbredde 6,0m og 2m ensidig fortau. I reguleringsplanen er det også vist 1m annet vegareal i tråd med "vegnorm-reguleringsnivå" til Karmøy kommune.

Langs veien er det i tillegg etablert breddeutvidelse for vogntog i kurver.

Tverrvegen til Norheimvegen, o_SKV2, er regulert som samleveg SI med fortau:

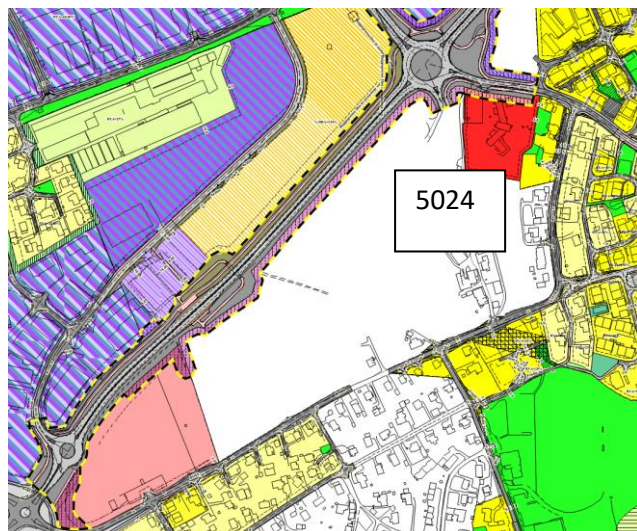


Figur 7: Normalprofil for kjørevege o_SKV2

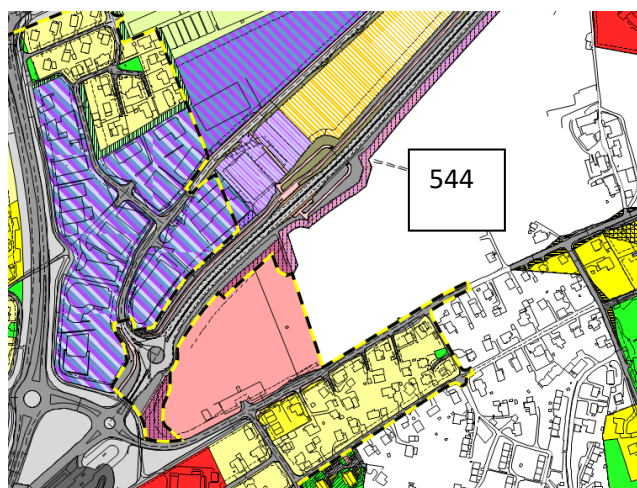
Vegbredde 5,0m med ensidig fortau på 2m. Det er i reguleringsplanen også vist 1m annet vegareal i tråd med "vegnorm-reguleringsnivå" til Karmøy kommune

3.5.2 Tilgrensende reguleringsplaner

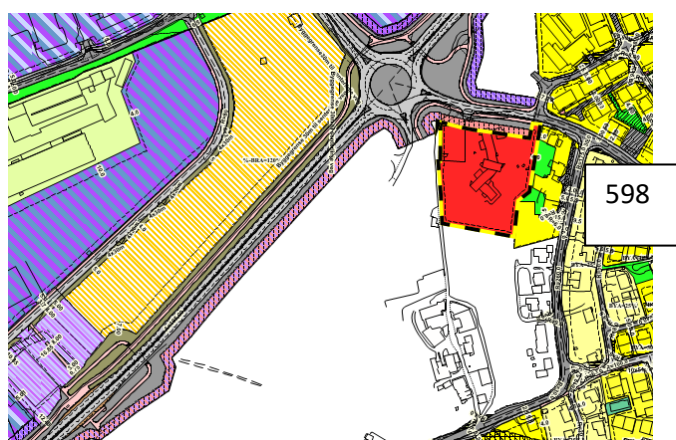
Følgende gjeldende reguleringsplaner grenser til planområdet:



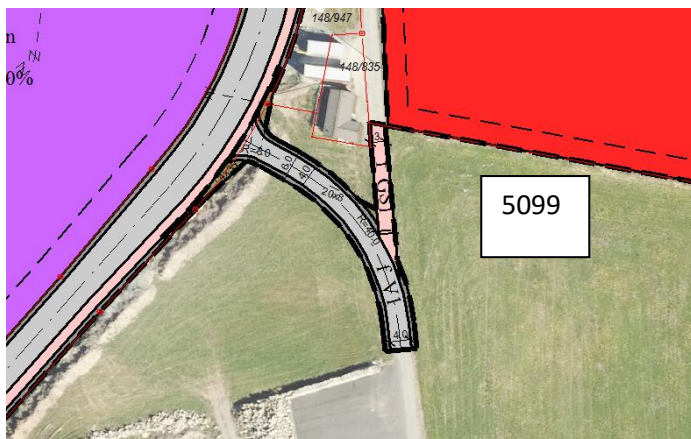
Figur 8: Plan 5024- Omkjøringsveg Norheim-Raglamyr. Ikrafttredelsesdato 30.06.2010



Figur 9: Plan 544- Norheim - nyregulering. Ikrafttredelsesdato 13.12.1994



Figur 10: Plan 598 - Barnehagetomt sør for Spannavegen. Ikrafttredelsesdat 1.4.2008



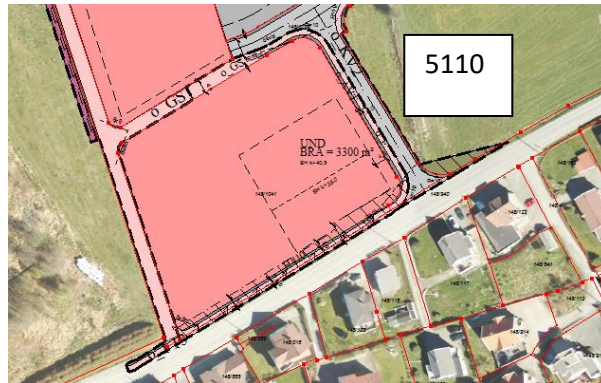
Figur 11: Plan 5099 - Detaljplan for Avkjørsel Landen. Ikrafttredelsesdato 11.02.2019



Figur 12: Plan 5096 - Norheimmarka, ikrafttredelsesdato 21.06.2021

3.5.3 Annet igangsatt reguleringsplanarbeid i området

Det ble i januar 2021 varslet oppstart av planarbeid på eiendom 148/1041. Hensikten er å åpne opp for etablering av Danielsen ungdomsskole Norheim. Planen ble 1. gangsbehandlet i HTM-møte den 23.11.2021, sak 126/21.

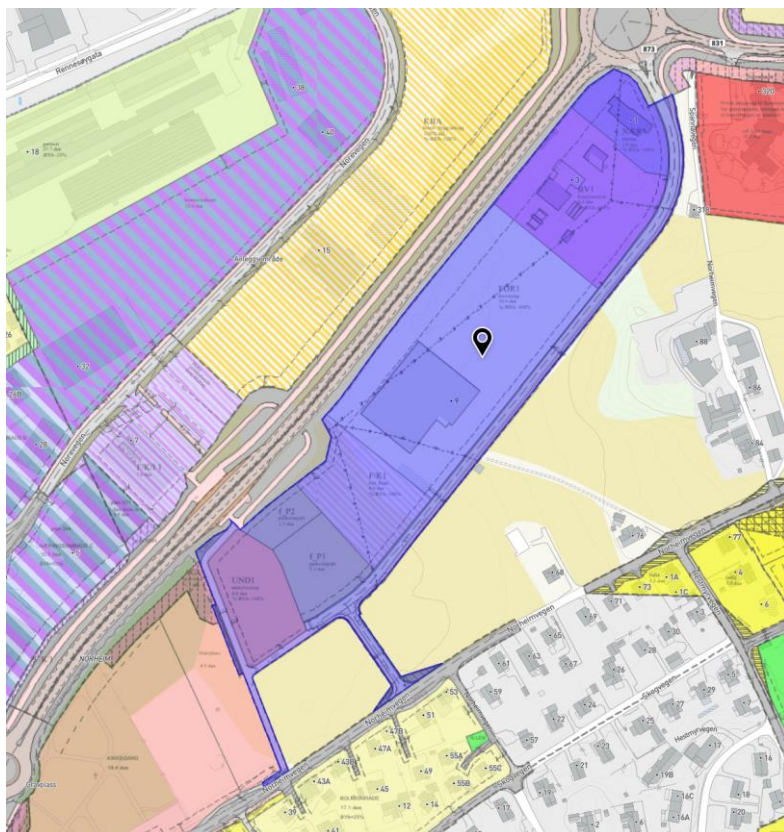


Figur 13: Plan 5110 – Danielsen ungdomsskole Norheim. Varslet oppstart av planarbeid på 148/1041 og forslag til arealplankart.

Kapittel 4: Dagens situasjon

4.1 Planområdets beliggenhet:

Planområdet ligger på sørsiden av fv. 4848 på Norheim og har sin tilkomst via 5. arm i rundkjøringen på fv. 4802. Videre har området tilkomst fra Norheimvegen. Ny bebyggelse har tilkomst fra kommunal kjøreveg Norheimsmarka.



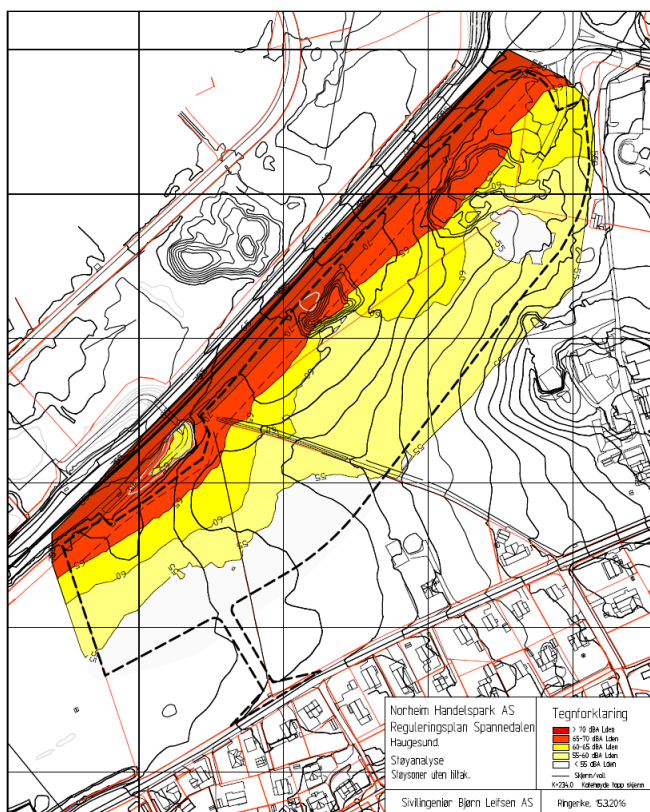
Figur 14: Planområdet

4.2 Beskrivelse av planområdet:

Topografien innenfor planområdet er forholdsvis flatt med helning mot sør-vest. Det er gode solforhold i planområdet basert på topografien. Området er i hovedsak utbygd med ny bebyggelse og ubebygde områder er planert ut og asfaltert. Det er lite eller ingen naturlig vegetasjon i området.

Det er ingen kjente kulturminner eller jordbruksarealer innenfor planområdet. Det er ingen virksomheter innenfor planområdet som gir forurensning med lyd eller luft, og det er heller ingen forurensninger i grunnen.

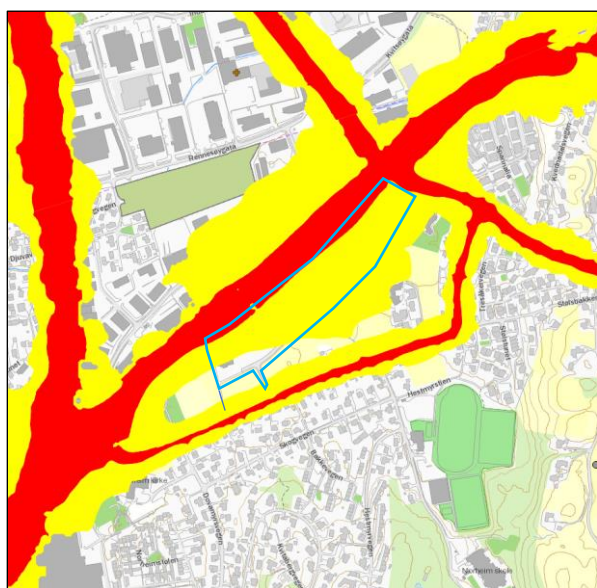
I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan 5079 ble det i 2016 utarbeidet støyrapport og støysonekart for fv. 4848 og Norheimvegen med trafikkmengde fremført i 10 år.



Figur 15: Støysonekart fv. 4848. (Kilde: COWI)

Støysonekartet viser at store deler av planområdet ligger i gul sone og at deler av planområdet nærmest fv. 4848 ligger i rød sone.

Statens vegvesen har også utarbeidet støysonekart for Haugalandet. Dette viser støysoner med trafikkmengder fremskrevet til 2040:



Figur 16: Støysonekart beregnet for år 2040 (Kilde Statens vegvesen). Planområdet markert i blått.

4 3 Arealbruk og infrastruktur:

4.3.1 Dagens arealbruk

Planområdet er i dag stort sett utbygd. Det er oppført bebyggelse for følgende virksomheter:

- › Hurtigmatkjeden Burger King AS innenfor område NÆR1
- › Bensinstasjon for Shell AS innenfor område BV1
- › Byggevareutsalg for Monter AS innenfor vestre del av FOR1
- › MegaFlis Haugesund innenfor den østre delen av FOR1
- › RUSH Trampolinepark innenfor gjeldende formål F/K1 (foreslått endret til FOR2)
- › KVH – Kristen videregående skole Haugalandet innenfor UND1

Med unntak av skolen og parkeringsområdet til denne, eies eiendommene av næringsparken som leier disse videre ut til bedrifter.

Den videregående skolen brukes også som forsamlingslokale for Misjonshuset.

Regulerte offentlige kjøreveger, fortau og gang/sykkelveger er opparbeidet i samsvar med reguleringsplanen.



Figur 17: Eksisterende virksomheter innenfor planområdet.

Et asfaltert område sør på Shell-tomten benyttes som truckstopp/døgnhvileplass.

Området på nordsiden av fv. 4848 er delvis utbygd med næringsbebyggelse.

Nær planområdet ligger Oasen kjøpesenter, Norheim kirke, Espira Norheim barnehage, Norheim barneskole, idrettsanleggene Nordheimshallen og Nordbanen.



Figur 18: Ortofoto over nærområdet. Kilde kommunekart.no

4.3.2 Teknisk infrastruktur

Området er allerede utbygd med kommunalt vann- og avløpsanlegg.

4.4 Trafikkforhold:

Område har tilkomst fra Norheimsmarka via Norheimsvegen samt fra rundkjøringen på fv. 4848 / fv. 4802.

4.4.1 Gang- og sykkelvegnett

Nord for fv. 48028 er det etablert sykkelveg med fortau på strekningen mellom Norheim og Raglamyr. Fv. 4802, Spannavegen er opparbeidet som miljøgate øst for rundkjøringen på fv. 4848.

Det er opparbeidet gang- og sykkelveg til planområdet fra kollektivanlegget på Norheim, samt gang- og sykkelveg fra Norevegen, via undergang på fv. 4848. Det er opparbeidet fortau på sørsiden av Norheimsmarka.



Figur 19: GS-veger og fortau i og nær til planområdet (vist med oransje streker).

4.4.2 Dagens kollektivtilbud

Planområdet ligger ca. 350 meter fra Norheim terminal med omstigningsmulighet til en rekke bussruter. Videre er det holdeplass for buss langs Norheimvegen. Det er også etablert holdeplasser på begge sider av fv. 4848 tilknyttet fotgjengerundergangen, men det går ingen bussruter på fylkesvegen i dag.

4.4.3 Trafikkmengde

Karmøy kommune har i september og november/desember 2020 foretatt maskinell telling av trafikkmengden på Norheimvegen og for to tellepunkt sør og nord på Norheimsmarka.

Data fra trafikktegninger for Norheimvegen utført mellom 3. og 15. september 2020 viser at Norheimvegen har en årsdøgntrafikk (ÅTD) på ca. 1050 kjøretøy. ÅDT i max-time (ettermiddagsrush) er på ca. 200 kjøretøy.

Norheimsmarka har en ÅDT på ca. 2 200 kjøretøy mellom rundkjøring på fv. 4848 og innkjørsel til Shell og en ÅDT på ca. 730 før kryss mot Norheimvegen. Tellingene viser med dette at trafikkmengden er størst i tilknytning til hovedveinettet i nord og at det er lite trafikk som kommer inn fra Norheimvegen i sør.

Kapittel 5: Planforslaget

5.1 Overordnet ide:

Området er allerede utbygd i stor grad. Gjeldende reguleringsplan setter begrensinger knyttet til arealbruk og til maksimalt tillatt bruksareal. To delområder ønskes omregulert for å gi mulighet for videre næringsutvikling:

- › Ubebygde område sør for Shell innenfor delområde BV1 er i dag asfaltert og benyttes som parkeringsplass/døgnhvileplass for større kjøretøy. Statens vegvesen har tidligere signalisert at man ikke ønsker å videreutvikle dette området som døgnhvileplass, og forslagstiller ønsker derfor å utvikle dette området som et næringsområde, primært knyttet til bilrelaterte virksomheter.
- › Ubebygde område mellom den videregående skolen og Rush trampolinepark er regulert til parkering/sykkelparkering (f_P2 og f_P1). Området er overdimensjonert i forhold til behovet, og for å sikre en god utnyttelse av området ønskes dette regulert til utbyggingsformål.



Figur 20: Eksisterende situasjon for UND1 (øverst i bildet), RUSH/FOR2 (nede høyre hjørne), P1 og det foreslåtte området KBA2 (vist midt i bildet). Kilde: Norheim Handelspark AS

Planbestemmelser knyttet til maksimalt bruksareal innenfor planområdet foreslås tatt ut slik at denne ikke setter begrensinger for videreutvikling av området.

For den videregående skolen foreslås det å åpnes opp for å etablere 750m² undervisningslokale i en ny 3. etasje. Dette muliggjør utvikling av undervisningstilbudet på skolen. Tillatelse til utvidelse av skolen forutsetter nødvendige godkjenninger fra Utdanningsdirektoratet.

Område F/K1 foreslås omregulert til Forretning (FOR2), da området allerede er utbygd til dette formålet.

5.2 Arealbruk:

Planområdet i gjeldende reguleringsplan er på ca. 53 daa. Av dette omfatter endringsforslaget ca. 9,4 daa, fordelt på følgende områder:

- › Deler av område BV1 omreguleres til kombinert bygge og anleggsområde (KBA1)
- › Hele f_P2 og deler av f_P1 omreguleres til kombinert bygge og anleggsområde (KBA2)
- › Område F/K1 omreguleres til Forretning (FOR2) i henhold til eksisterende forhold.

I oppstartsvarelet var det oppgitt at endringen i plankart omfattet ca. 5daa. Dette inkluderte ikke endringen av F/K1 til forretning, som medførte at 5000m² kontor utgår av planen

For nye områder satt av til bebyggelse og anlegg foreslås det at tillatt bebygd areal (% BYA) ikke skal overstige 100% av tomtas nettoareal. Dette er samme utnyttelsesgrad som i gjeldende reguleringsplan.

Basert på revidert plankart vil man da innenfor planområdet kunne få følgende arealbruk:

Tabell 2: Arealbruk i planforslaget

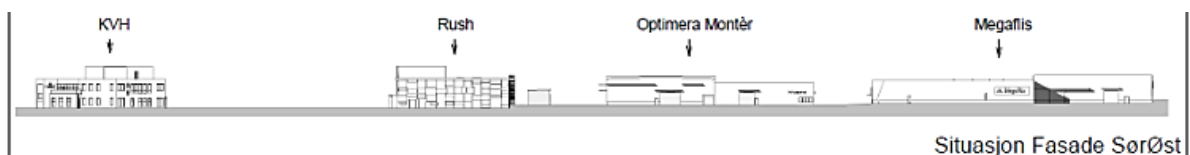
Reguleringsformål	Areal
§ 12-5 Nr. 1 Bebyggelse og anlegg	41,0
› 1150 – Forretninger	23,4
› 1162 – Undervisning	4,0
› 1300 – Næringsbebyggelse	2,8
› 1360 – Bensinstasjon/vegserviceanlegg	6,0
› 1700 – Grav-og urnelund	0,1
› 1900 – Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål	4,6
§ 12-5 Nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	9,3
› 2011 – Kjøreveg	2,0 + 3,5
› 2012 – Fortau	1,2
› 2015 – Gang-/sykkelveg	1,3
› 2018 – Annen veggrunn – tekniske anlegg	1,2
› 2019 – Annen veggrunn – grøntareal	0,2
› 2080 – Parkering	2,0

Tabell 3 Arealbruk i planforslaget

5.3 Bebyggelse, struktur og tiltak

Områdene er i dag planert og reguleringsendringen medfører derfor ikke terrenginngrep.

Vestre del av planområdet har bebyggelse for videregående skole (KVH) med forsamlingslokale og for Rush trampolinepark. Området mellom bygningene er regulert til felles parkeringsplass og til sykkelparkering. Parkeringsplassen er overdimensjonert i forhold til faktisk behov og sykkelparkering er løst i tilknytning til inngangspartier for den enkelte bygning. For å sørge for god arealutnyttelse innenfor planområdet foreslås deler av ovennevnte parkeringsarealer omregulert til kombinert bygge og anleggsområde (KBA). Innenfor dette området er det ønskelig å tilrettelegge for etablering av bedrifter/virksomheter som kompletterer eksisterende virksomheter, og da kanskje rettet mot fysisk aktivitet. Alternativt vil det bli tilrettelagt for annen næringsvirksomhet.



Figur 21: Snitt gjennom sørlig del av planområdet

I midtre del av planområdet er oppført bebyggelse for to forretninger med storvarehandel for henholdsvis fliser og byggevarer.

Virksomheten til Burger King og Shell i øst relateres i stor grad til biltrafikken på fylkesveinettet. Deler av parkeringsarealene sør for Shell foreslås omregulert til kombinert bygge og anleggsområde (KBA) med tilrettelegging for etablering av virksomheter som hører til samme næringsgruppe eller passer sammen med eksisterende bedrifter. I planforslaget foreslås det at her tillates næringsvirksomhet knyttet til salg, utleie eller service/vedlikehold av bil, båt, osv.

Det er i planforslaget ikke foreslått endringer mht. tillatt arkitektonisk utforming av nye bygninger. Det samme gjelder høyde på næringsbebyggelse. For den videregående skolen foreslås det at det tillates en tredje etasje til undervisningsformål, men dette medfører ikke økning i tillatt bygningshøyde. Da byggehøyden ikke er foreslått endret er det ikke utarbeidet snitt som viser utvidelsen av bygningen.

NLM Eiendom som driver den videregående skolen har jevnlig dialog med kommunelegen om uteareal for skolen. Det er pr. dags dato ikke aktuelt å øke elevtallet på skolen, dersom det skulle bli aktuelt i fremtiden må det søkes om ny godkjenning av utearealer.

For KBA1 og KBA2 med tomtearealer på 2,3daa vil det med en byggeavstand på 4m fra eiendomsgrense gi en bebyggelse på maks ca750m² i grunnflate og 1500m² over to plan. Dette vil være avhengig av bl.a. behovet for parkering for virksomhetene som etablerer seg her.

Området er i dag bebygd med ca. 14 900m² bruksareal. Trafikktellingene viser en ÅDT på ca. 2 200 ved bensinstasjonen øst i planområdet og ca. 730 sør i planområdet.

For å kunne anta økning i trafikk mengde pr m² for nye etablering legger vi til grunn 1500m²x2=3000m² forretning. Økningen i areal for skolen kan vi se bort fra da dette ikke gir økning i elevtall. Arealene som ikke er utbygd er forholdsvis små, og vil derfor ikke generere store mengder trafikk. Vi ser også bort fra generell gjennomkjøringstrafikk.

Dersom vi antar at hele den sørlige delen av planområdet (ca. 7500m²) har trafikk mot sør, blir det ca. 1 kjøretøy pr 10 m² forretning. Hvis vi da har 3 000m² ny forretning gir det en økning i ÅDT på 300. Det er trolig mer sannsynlig med nærmere 50% av trafikkmengden som vil kjøre til og fra den sørlige delen av planområdet fra Norheimvegen, og dette vil da innebære en økning på 150 ÅDT istedenfor 300.

5.4 Samferdselsanlegg:

Reguleringsendringen medfører ikke endring av samferdselsanleggene. Dersom det ikke etableres felles løsninger skal parkering for nye virksomheter opparbeides innenfor de enkelte delområdene. Krav til parkeringsdekning i gjeldende reguleringsplan er videreført i planforslaget.

Område KBA2 vil få tilkomst over område f_P1 og utforming og plassering av tilkomstvei må godkjennes i forbindelse med utbygging. Trafikksikkerhet for bilister og myke trafikanter samt løsninger varetransport skal særskilt vektlegges og dokumenteres.

Det ble på oppstartsmøtet med kommunen opplyst om at åpning av RUSH har ført til en merkbar endring i trafikkmønster, spesielt ved større arrangement som barneselskap. Områdene som foreslås omregulert er vesentlig mindre i størrelse og kan vanskelig skape like stor trafikkmengde som RUSH. Basert på trafikkmålinger i området gjennomført i november-desember 2020 er det gjort et estimat på trafikkmengde, men det er ikke laget en egen trafikkanalyse. Trafikkmålingene er gjennomført etter åpningen, og mens det var normal drift av RUSH. Koronasituasjonen har påvirket driften av RUSH i perioder etter at trafikkmålingene ble gjennomført.

Det er god tilkomst for brannbil. KBA2 skal ha tilkomst over f_P1, jamfør planbestemmelsene.

Parkering:

F_P1, som vist i planforslaget, er slik området er opparbeidet i dag (2 000m²). Dette er 1100m² mindre enn i gjeldende reguleringsplan for f_P1. For å erstatte dette arealet er det foreslått en endring i planbestemmelsen § 3:

§ 3. FOR2 skal ha felles parkering med UND1 på felt f_P1. Det tillates etablert 10% handicap – parkering i tilknytning til innganger.

§ 44. Parkeringsplasser for nyttekjøretøy for næringsdrivende som av avhengig av bil med utstyr er unntatt fra beregningen av totalt antall parkeringsplasser. Det skal dokumenteres behov for

nyttekjøretøy, og antall parkeringsplasser for nyttekjøretøy skal ikke oversi bedriftens antall kjøretøy.

Avhengig av type virksomhet på KBA2 vil det enten være nok parkering innen for f_P1, alternativt må parkering etableres innenfor KBA2, eller innenfor FOR2.

Det er i dag noe ledig areal nord på FOR2, og for å sikre mulighet for å optimalisere områdene foreslås det å endre planbestemmelsens § 25 til at parkering for KBA2 også kan etableres innenfor FOR2:

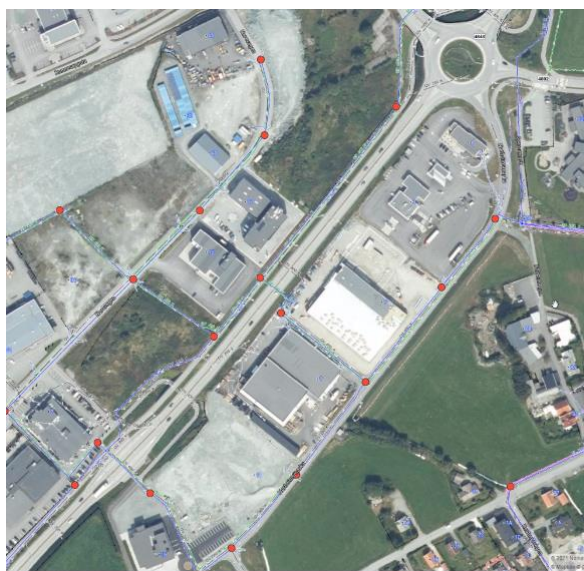
§ 25. KBA2 skal ha tilkomst over P1. Parkering etableres på egen grunn, innenfor område P1 eller FOR2 etter nærmere avtale med grunneier. Det tillates inntil 0,5 parkeringsplasser per 100 kvm bruksareal.

I tillegg skal det i tilknytning til hovedinnganger etableres 3 sykkelparkeringsplass pr 100 m² brutto bruks- / forretningsareal.

Endringen i bestemmelsene for parkering vil ikke endre adkomstforholdet.

5.5 Teknisk infrastruktur:

Planendringen medfører ikke behov for endring av eksisterende kommunalt vann- og avløpsanlegg. Området er nylig bygd ut med nye kommunale ledninger og basert på ledningsdimensjonene i området er det rimelig å anta at det vil være tilfredsstillende brannvannsdekning. Det er ikke lagt opp til endring i avfallsløsninger eller energiforsyning.



Figur 22: Eksisterende ledningsanlegg

5.6 Overvannshåndtering:

Planforslaget gir ingen endring i overvannshåndteringen i forhold til i gjeldende plan. Området KBA1 er i dag asfaltert og en utbygging her vil ikke medføre vesentlige endringer i forhold til overvann. KBA2 vil få flere harde flater enn området har i dag, men det er regulert til sykkelparkering noe som ville medført at området ble asfaltert.

Eksisterende ledningsanlegg er tilknyttet ny tunnel for overvann som går direkte til Karmsundet. Med bakgrunn i dette er det ikke behov for fordrøyning av overvann på eiendommene.

5.7 Universell utforming:

Det er ikke gjort endringer vedrørende krav til universell utforming innenfor planområdet. Universell utforming skal dokumenteres i byggesaken for den enkelte bygning / tiltak.

5.8 Sosial infrastruktur:

Planforslaget gir ingen konsekvenser for sosial infrastruktur

5.9 Barn og unges interesser:

I plan- og bygningsloven av 2008 er krav til ivaretagelse av barn og unges interesser i planleggingen styrket. Alle reguleringsplaner skal etter loven ta hensyn til barn og unge og legge til rette for gode bomiljøer og gode oppvekst- og levekår.

Ved gjennomføring av planforslaget er det allerede bygget gang- og sykkelvegløsning mellom Norheim og undergangen på fv. 4848. Videre er det etablert fortau langs internveger som kan fungere som snarveg for de som skal ferdes i området mellom kollektivanlegget på Norheim og Spannavegen.

For utearealer til skolen er det satt krav i planbestemmelsene vedrørende støy og støv.

5.10 Miljøkonsekvenser:

Planforslaget påvirker verken bekk, myr, vassdrag, våtmarksområder eller jordbruksjord.

5.11 Naturmangfold:

Planendringen har ingen påvirkning på naturmangfoldet innenfor planområdet.

I Miljødirektoratets Naturbase eller i Artsdatabanken er det ikke registrert arter av nasjon forvaltningsinteresse eller fremmede arter innenfor planområdet. Det er heller ikke registrert utvalgte naturtyper innenfor planområdet.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Det er ikke registreringer i naturbaser og artsdatabanken innenfor planområdet.

§ 9 Føre-var prinsippet

Ingen rødlistede arter blir berørt av tiltakene i planforslaget, og det er ikke grunn til å ta ekstra hensyn til naturmangfoldet i området. Det er i planbestemmelsene satt krav om at fremmede plantearter innenfor planområdet skal fjernes og at det skal iverksettes tiltak for å hindre spredning ved eventuell masseforflytning.

§ 10 Samlet belastning

Ingen arter påvirkes av tiltaket, og samlet belastning endres derfor ikke sammenlignet med dagens situasjon.

§ 11 Kostnader

Kostnadene for tiltak knyttet til å hensynta naturmangfold bæres av tiltakshaver.

§ 12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det er i planbestemmelsene satt krav om at fremmede plantearter innenfor planområdet skal fjernes og at det skal iverksettes tiltak for å hindre spredning ved masseforflytning.

5.12 Lyd og støy:

Planendringen gir en liten økning av biltrafikk til området, og dette medfører derfor marginal økning av vegtrafikkstøy.

Planbestemmelsen angir at det ved etablering av bebyggelse for støyfølsom bruk innenfor planområdet, skal dokumenteres at innendørs og utendørs støynivå er lavere enn grenseverdiene i veileder T-1442.

5.13 Luftkvalitet:

Det er ikke foreslått endringer i planen som vil gi endringer i luftkvaliteten.

5.14 Forurensning, energiforbruk og lukt:

Planforslaget gir ingen endring mht. forurensning og energibruk.

Det er foreslått en noe høyere utnyttelse da bl.a. parkeringsareal er foreslått endret til utbyggingsformål. Da dette er et etablert næringsområde er økt utnyttelse positivt mht. forurensning pga. transport.

Det er ikke lagt opp til etablering av bedrifter som vil gi forurensning mht. lukt eller støy.

5.15 Anleggsfasen:

Områdene er allerede planert ut og videre utbygging vil ikke medføre vesentlig trafikk med større kjøretøy. Mht. anleggsstøy er retningslinjer for støy (T-1442) gjort gjeldende i reguleringsplanbestemmelsene.

5.16 Kriminalitetsforebygging:

Planendringen påvirker ikke forhold knyttet til kriminalitetsforebygging. Det er satt krav i bestemmelsene om at ved planlegging av bebyggelse og uteområder skal kriminalitetsforebyggende tiltak vurderes.

5.17 Folkehelse:

Planendringen påvirker ikke forhold knyttet til folkehelsen.

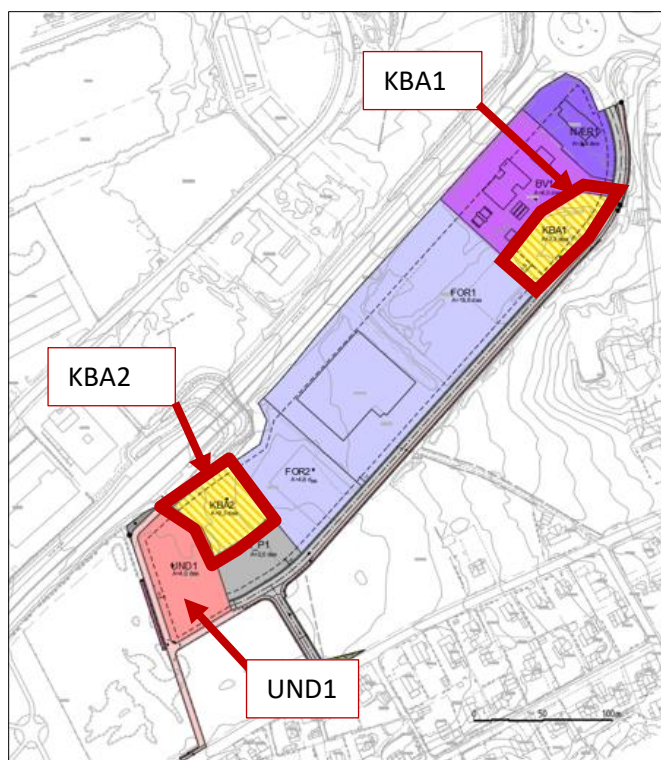
5.18 Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen:

Planforslaget har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen mht. investeringer. Offentlige veganlegg er allerede fradelt og overskjøttet Karmøy kommune. Planendringen gir noe økt ÅDT som igjen kan medføre hyppigere drift- og vedlikeholdsarbeid av veganlegget.

Kapittel 6: Konsekvensutredning

6.1 Innledning

Planforslaget er av Karmøy kommune vurdert til å utløse krav om begrenset konsekvens-utredning, jf. forskrift om konsekvensutredning. Dette kapittelet utgjør konsekvensutredning (KU) med fokus på trafikk og forholdet til regional plan for areal og transport (rett virksomhet på rett sted) som følge av planlagt utvikling i planområdet.



Figur 23 Områder som er vurdert i konsekvensutredningen (KBA1, KBA2 og UND1).

For vurderingen av konsekvenser er det benyttet en forenklet variant av HB V712. Første del omfatter en kartlegging og vurdering av kvaliteter i dagens situasjon, med hensyn på arealbruk og trafikkforhold, før man videre ser på hvordan planforslaget forholder seg til viktige føringer i *Regional plan for areal og transport på Haugalandet (2017)*, heretter kalt ATP. Til slutt gjøres en oppsummering av konsekvenser av planforslaget for dette temaet.

6.2 Dagens situasjon med hensyn til areal og transportforhold

For beskrivelse av dagens situasjon for arealbruk og trafikkforhold henvises det i hovedsak til planbeskrivelsens kapittel 4.

6.2.1 Arealbruk

Planområdet er i dag utbygd med til sammen ca. 14 900 m² BRA, det vil si tett oppunder grensen for tillatt bruksareal i planområdet før det utløses krav om konsekvensutredning i gjeldende regulering. For de områdene som foreslås omregulert i planforslaget er status med hensyn til bebyggelse som følger:

Tabell 4: Arealbruk i dag

Felt	Status
UND1	Feltet er i dag utbygd med bebyggelse med bruksareal ca. 2023 m ² .
Nytt felt KBA1	Foreslått areal er i dag ubebygd, men på felt BV1, som området i gjeldende plan er en del av, er det i dag bebyggelse med bruksareal på ca. 768 m ² .
Nytt felt KBA2	Foreslått areal er i dag ubebygd.
F/K1 omreguleres til Forretning (FOR2)	Feltet er i dag utbygd med trampolinepark (RUSH)

Hva slags type virksomheter som inngår i planområdet i dag, fremgår av kap. 4.3

6.2.2 Trafikksituasjon

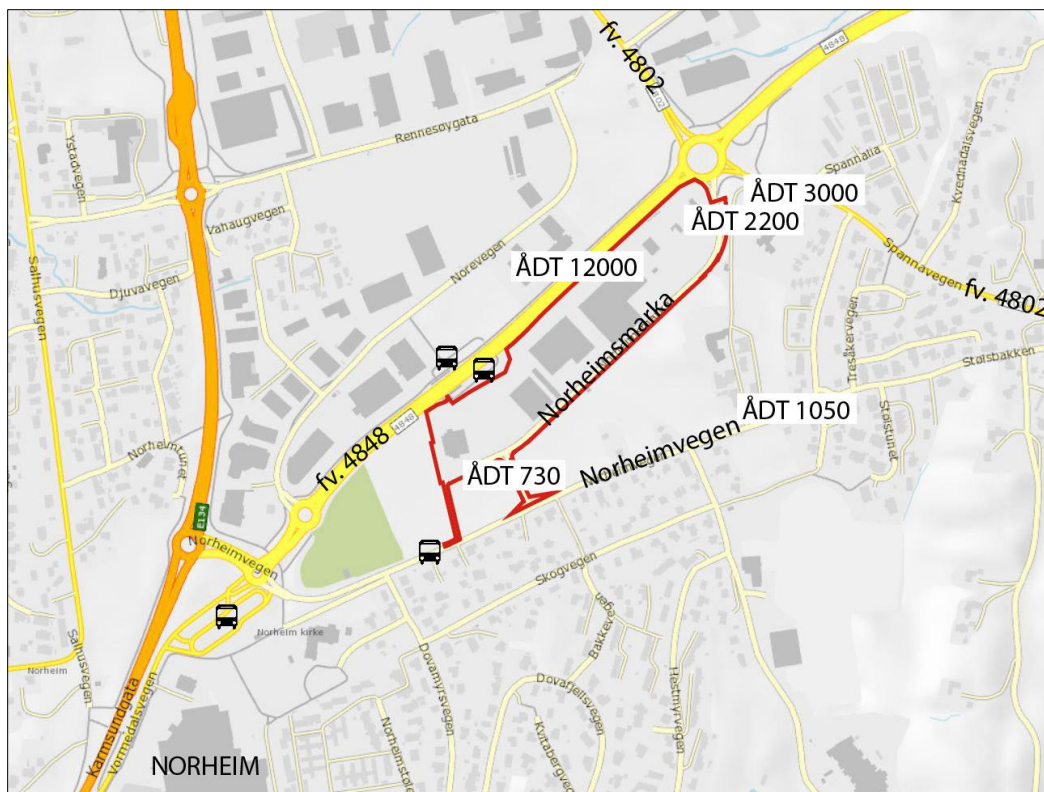
Trafikkmengden innenfor, og i nærhet av planområdet, fremgår av trafikktegninger og informasjon fra Statens vegvesens Vegkart.

Hovedvegen Norheimsmarka gjennom området er opparbeidet som samleveg med kjørebanebredde 6 meter. Her er det fortau langs sørsiden.

Tverrvegen til Norheimvegen (o_SKV2) er regulert og opparbeidet som samleveg med kjørebanebredde 5 meter, og fortau langs vestsiden.

Kapasiteten på vegsystemet i planområdet er i dag tilfredsstillende og ikke fullt utnyttet. Nord og øst for planområdet er det store, robuste vegsystemer bestående av fv. 4848 og fv. 4802 med direkte atkomst til planområdet.

Norheimvegen sør for planområdet har kjørebanebredde på 7 meter, med delvis opparbeidet fortau.



Figur 24 Trafikksituasjonen i og rundt planområdet. Planområdet er vist med rød strek. (Kilde: COWI AS/Vegkart, Statens vegvesen)

Planområdet ligger ca. 400 meter unna kollektivknutepunkt på Norheim. Videre er det holdeplass for buss langs Norheimvegen. Det er også etablert holdeplasser på begge sider av fv. 4848 tilknyttet en fotgjengerundergang, men det går få/ingen busser på fylkesvegen i dag.



Figur 25: Kollektivholdeplasser langs fv. 4848, (Google Maps).



Figur 26: Sykkelvei med fortau langs fv. 4848, (Google Maps).

Det er planskilt kryssing under fv. 4848 slik at man kommer seg trygt til skolen og planområdet ellers fra sykkelvei/fortau og bussholdeplass på nordsiden av fv.4848.

6.3 Tiltaksbeskrivelse med hensyn til areal og transport

Grunnlaget for utredningen baserer seg på planforslaget slik det er beskrevet i kap. 5. Her gis en oppsummering av forholdene som er relevante for temaene i denne utredningen:

UND1

Økning med 750 m² undervisningslokale i ny 3. etasje. Utvidelsen innebærer kun mer bruksareal for skolen, det planlegges ingen økning i antall elever eller ansatte.

KBA1

Nord i planområdet foreslås et ubebyggt areal på ca. 2300 m² endret fra bensinstasjon (BV1) til kombinert formål for bebyggelse og anlegg (KBA1). Utnyttelsesgrad: 100% BYA inkl. utvendig parkering. Maks. gesimshøyde 16 m.

Type virksomhet spesifisert i bestemmelsene: forretning, lager, annen næring eller en kombinasjon av disse. Maksimalt nytt bruksareal (BRA) for bebyggelse er anslått til 1500 m².

KBA2

Sør i planområdet foreslås et areal på ca. 2300 m² endret fra parkering (deler av f_P1 og f_P2) til kombinert formål for bebyggelse og anlegg (KBA2). Utnyttelsesgrad: 100% BYA inkl. parkering. Maks. gesimshøyde 16 m for KBA1.

Type virksomhet spesifisert i bestemmelsene: forretning, idrettsanlegg/anlegg for fysisk aktivitet (treningssenter el. tilsvarende), eller lager med tilhørende kontorfunksjon. Maksimalt nytt BRA for bebyggelse er anslått til 1500 m².

Totalt bruksareal for ny bebyggelse i planområdet som følge av endringen er anslått til 3750 m² BRA. Dette rundes opp til 4000 m².

FOR2

Området med formål forretning og kontor (F/K1) er foreslått endret til kun forretningsformål (FOR2). Dette omfatter ca. 5 daa.

Maksimalt bruksareal

I planforslaget foreslås planbestemmelse § 41 som setter tak på maksimalt bruksareal innenfor planområdet fjernet. Med en utnyttelsesgrad på 100% gir dette et potensiale for utvidelse av eksisterende bygningsmasse innenfor øvrige felt i planen, men det antas at dette er lite aktuelt i praksis. Konsekvensutredningen omfatter derfor ikke dette forholdet.

Etter innspill og merknader fra høringsperioden er det kommet inn *faglig råd* om å sette en ny maks grense for BRA i planen. Den lages derfor en ny bestemmelsens med ordlyd:

§ 42. *Det tillates maksimalt bygg på 19 000 kvm samlet bruksareal innenfor planområdet. Bruksarealet skal regnes uten tillegg for tenkte plan. Det ligger ved planbestemmelsene en oversikt over BRA som er «brukt» i de ulike byggesakene.*

6.4 Utredningsalternativ

Referansealternativet (0-alternativet) utgjør sammenligningsgrunnlaget som påvirkning av planalternativet vurderes opp mot. Referansealternativet defineres i dette tilfellet som eksisterende situasjon og konsekvenser vil være 0. Dette er tilnærmet lik gjeldende reguleringsplan for området, siden området er utbygd tilnærmet maksimalt iht. gjeldende maksimumskrav for bruksareal (BRA).

Planalternativet

Planforslaget, slik det er beskrevet i planbeskrivelsens kap. 5.

6.5 Konsekvensvurdering

6.5.1 Vurderingskriterier

Tabellene nedenfor gir en oversikt over hvilke kriterier som ligger til grunn for konsekvensvurdering av planforslaget, med hensyn til areal- og transportforhold. Kriteriene baserer seg på viktige prinsipper og sentrale føringer i *Regional plan for areal og transport på Haugalandet* (ATP Haugalandet, 2017) og kommuneplanens arealdel for Karmøy kommune (2014-2023). I det videre omtales disse nærmere, og for hvert punkt gis en vurdering av hvordan planalternativet forholder seg til temaet.

Tabell 5: Tabellene viser temaer som belyses i utredningen.

Tema: Rett virksomhet på rett sted	Tema: Trafikkforhold
Type virksomheter og varegrupper	Atkomst
Påvirkning på nærliggende sentrumsområder (konkurranse)	Trafikkmengde
Transport inkl. arealutnyttelse	Kollektivtransport
	Gang-/sykkelforhold
	Parkering bil og sykkel

6.5.2 Rett virksomhet på rett sted

Type virksomheter

"Lokalisering av «rett næringsvirksomhet på rett sted» skal bidra til effektiv bruk av attraktive næringsområder, god tilgjengelighet til arbeidsplasser og funksjoner, redusert transportbehov, og styrket grunnlag for miljøvennlig transport og sentrumsutvikling." (retningslinje nr. 16 i ATP, om lokalisering av næringsvirksomhet).

Lokalisering av næringsvirksomheter skal baseres på virksomhetenes areal- og transportegenskaper etter prinsipp om «**rett virksomhet på rett sted**»:

Planområdet vurderes til å falle inn under kategori B og/eller C:

B - Virksomheter med middels arbeids- og besøkstetthet lokaliseres integrert i by-/tettstedsstrukturen og med god gang-/sykkeltilgjengelighet. Virksomhetene gis middels arealutnyttelse og høy parkeringsdekning for sykkel.

C - Virksomheter med lav arbeids- og besøkstetthet lokaliseres nær hovedvegnettet og kan ha lavere arealutnyttelse og lavere gang-/sykkeltilgjengelighet.

Planområdet vurderes å komme i kategori 3 og 4 i oversikten over *Lokalisering av besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter* (ATP, s. 49). Nedenfor vises kategorisering av næringsområder i Haugesund/fastlands-Karmøy og tilrettelegging for type næringsvirksomhet (ATP, s. 46).

Tabell 6: Utsnitt fra ATP, s 46.

Kategorisering av næringsområder i Haugesund/fastlands-Karmøy og tilrettelegging for type næringsvirksomhet:

Kategori næringsområder	Tilrettelegges for:	Eksempler på type virksomheter
Kategori 1: Regionsenter	Virksomheter med regionalt høy arbeidsplass og/eller besøkstetthet.	Finans og eiendom, privat tjenesteyting, kontorvirksomheter, overnatting, servering, kultur
Kategori 2: Andre større sentre	Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	Som kategori 1, lokalt basert.
Kategori 3: Innenfor by-/tettstedsstrukturen	Virksomheter med middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	Blandet næring, arealkrevende handel, håndverkere
Kategori 4: Ytterkant av by-/tettsted og langs hovedvegnett	Virksomheter med lavere arbeidsplass- og/eller besøksintensitet.	Transport/distribusjon, anlegg, lettere industri, reparasjon, lager, engros
Kategori 5: Utenfor by/tettsted	Tyngre industribedrifter	Tyngre industri

Vurdering av planforslaget

Type forretningsvirksomhet som det åpnes for i KBA1 og KBA2 vil være i tråd med kategoriene for område 3 og/eller 4.

Utvidelser av bebyggelse i UND1 er knyttet til eksisterende skole. Et mulig anlegg for fysisk aktivitet på KBA2 kan få tilknytning til skolen, slik at lokalisering av slik virksomhet i planområdet bygger opp under eksisterende situasjon.

Ved å fjerne mulighet for kontor i formålet (FOR2) reduseres denne typen arealbruk i planen. Dette er i tråd med føringer i ATP om at arbeidsplassintensive virksomheter hovedsakelig skal legges til

sentrumsområder. Innenfor KBA2 åpnes det opp for idrettsanlegg/anlegg for fysisk aktivitet (treningssenter el. Tilsvarende). Slik virksomhet har en høyere besøksintensivitet og kan havne i en høyere kategori. Men en slik virksomhet har likevel en lavere besøksintensivitet enn kontorlokaler.

Type varegrupper

Regional planbestemmelse for lokalisering av handel tillater nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet kun i områder avsatt til sentrumsformål. Det er imidlertid et unntak for næringsområder egnet for middels arbeidsplass- og/eller besøksintensitet (næringskategori 3 el. tilsvarende). Her kan kommunene avsette områder som rommer salg av varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer. Ikke plasskrevende varer som naturlig tilhører de nevnte plasskrevende varegruppene, tillates solgt på maksimalt 15% av salgsarealet, begrenset til 500 m².

Planområdet er i kommuneplanens arealdel (KPA) avsatt til formålet "byggeområde for blandet formål", hvor det blant annet kan tillates næringsvirksomhet. I retningslinjene til ATP nevnes at det for næringsområder i kategori 3 skal gis bestemmelser i KPA om type, areal, utnyttelse, parkering. Det finnes foreløpig ikke slike bestemmelser i KPA, da denne er eldre enn ATP.

Vurdering av planforslaget

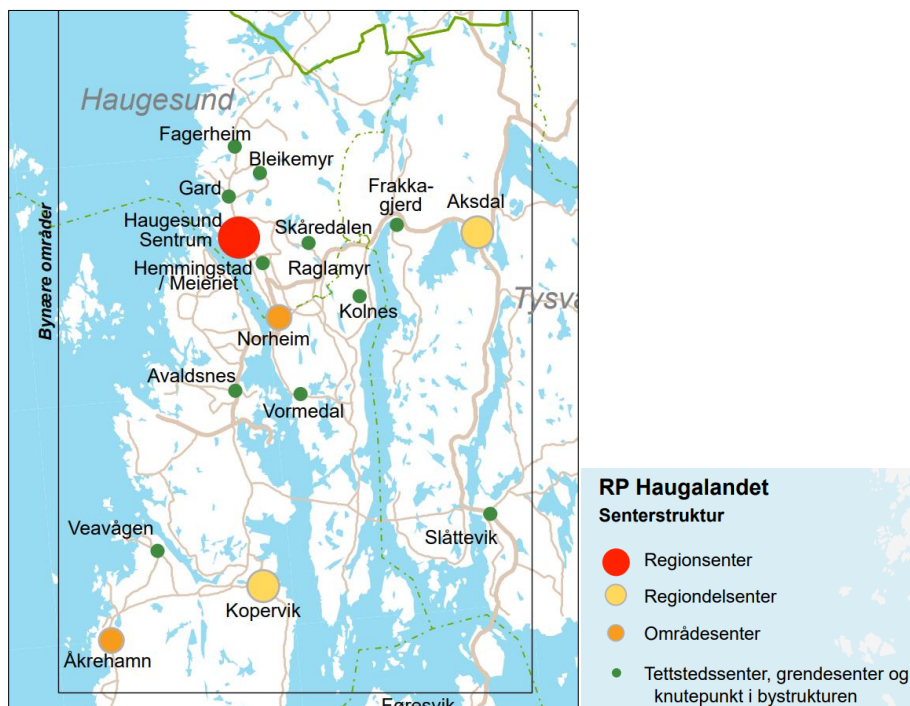
Planforslaget vil være i tråd med forutsetningene i ATP med hensyn til type varegrupper.

Planforslaget har bestemmelser i tråd med begrensningen for ikke plasskrevende varer.

Parkeringsforhold kommenteres nærmere under trafikkforhold.

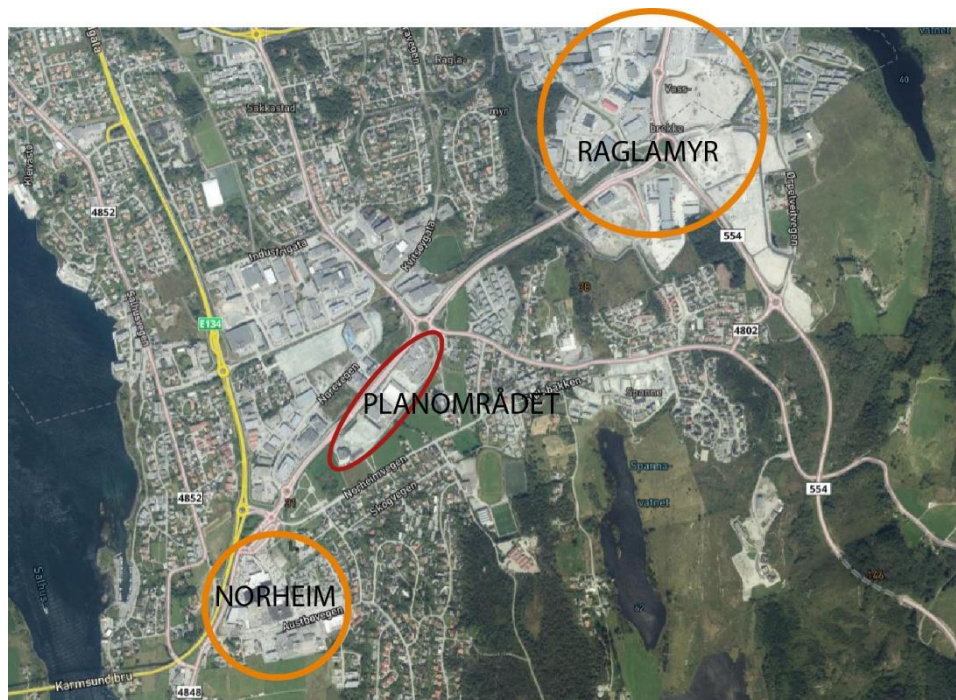
Påvirkning på nærliggende sentrumsområder

Norheim er definert som et områdesenter i senterstrukturen for Haugalandet, jf. kartet nedenfor (ATP, s. 30).



Figur 27: Senterstruktur, (Kilde:ATP).

Planområdet er del av "bynære områder" jf. figuren over. Iht. retningslinje 7. b) medfører BRA over 1200 m² krav om vurdering av tiltakets konsekvenser for aktuelt senter, i dette tilfellet Norheim.



Figur 28: Planområdet med handelssentrene Norheim og Raglamyr på hver sin side, (Kilde: COWI AS, kommunekart.com).

På Norheim finnes ulike typer handelsvirksomhet, samt noe offentlig tjenesteyting. Av handelsvirksomhet finnes hovedsakelig Oasen storsenter, med ulike typer detaljhandel, men også enkelte frittstående butikker med mer plasskrevende varer.

Nordøst for planområdet utgjør Raglamyr et større handelsområde, men er ikke definert i senterstrukturen i ATP, og inngår derfor ikke i vurderingen av konkurranseforhold knyttet til sentrumsfunksjoner.

Virkninger av planforslaget

Utvidelsen av næringsarealer i planområdet vurderes til i liten grad å påvirke konkurransesituasjonen for virksomheter i Norheim, da planområdet ikke vil omfatte sentrumsfunksjoner knyttet til detaljhandel og tjenesteyting.

Transport inkl. arealutnyttelse (forholdet til ATP)

Et viktig mål i ATP omhandler effektiv og miljøvennlig transport. Klimagassutslipp skal reduseres, og gange, sykling og kollektivtransport skal utgjøre hovedtyngden av korte reiser innenfor tettstedene. En av strategiene omfatter en parkeringspolitikk som støtter opp under by- og tettstedsutvikling og miljøvennlig transport. Ny utbygging bør minimere belastning på overordnet vegnett, nærmiljø mm.

b. Innenfor byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy skal kommunene gjennom bestemmelser til kommuneplanene stille krav til arealutnyttelse i nærings- og sentrumsområder tilpasset områdenes lokaliseringsstrategi:

Næringskategorori	Områder i kategorien	Arealutnyttelse %BRA (min – maks)	Parkeringsdekning for bil pr 100 m2 BRA, jf. kap. 4.5.5	Parkeringsdekning for sykkel pr 100 m2 BRA, jf. kap. 4.5.5.
Næringskategorori 1	Haugesund sentrum	Høy (min 160 %BRA)	Handel/service: Maks. 0,9. Kontor/annen næring: Maks 1,2.	Min. 3
Næringskategorori 2	Norheim sentrum/Oasen	Lokalt høy (min. 100 %BRA)		
Næringskategorori 3	Kvalamarka, Killingøy, Hasseløy, Risøy, deler av Raglamyr/Norheim, næringsområder i søndre bydel	Middels (min 80 %BRA)	Arealkrevende handel, industri, verksted, lager: Maks. 0,5. Overgangsordning for etablert handel/service og kontor/annen næring: Som næringskategori 1-2.	
Næringskategorori 4	Deler av Norheim og Raglamyr	Lavere (min 40%BRA)		

Krav til parkeringsdekning er nærmere omtalt i kap. 4.5.5

Figur 29: Utsnitt fra ATP, s. 51. Figuren viser at planområdet faller inn under kategori 3 og 4.

Vurdering av planforslaget

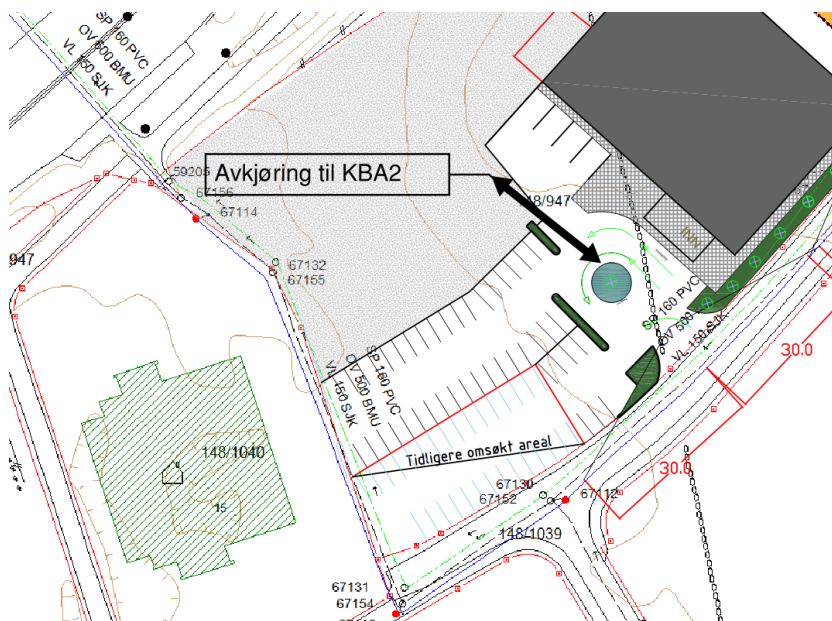
Utvidelse av eksisterende næringsvirksomhet i planområdet vil medføre bedre utnyttelse av næringsarealer som allerede er tatt i bruk, fremfor å måtte bygge ut nye områder for plasskrevende varer. Dette vil derfor kunne medføre redusert transportbehov i regionen, sammenlignet med en situasjon der nye arealer tas i bruk lenger vekk fra tettbebyggelse. Dette forutsetter at man innenfor planområdet ikke får virksomheter som konkurrerer med eksisterende sentrumsfunksjoner.

6.5.3 Trafikkforhold

Utover det som er vurdert i forrige kapittel, mot ATP, vurderes planforslaget her ut fra hvordan trafikksystemet fungerer ift. trafikkavvikling og trafiksikkerhet for alle trafikantgrupper.

Atkomst

Nytt felt KBA2 vil få atkomst over P1. Utomhusplanen for RUSH (se figur under) viser at det er gode muligheter for å etablere avkjørsel til KBA2 over eksisterende opparbeidet trafikkareal.



Figur 30: Forslag til avkjørsel til KBA2. Kilde: Norheim Handelspark AS.

For øvrig vil reguleringsendringen ikke medføre endring av samferdselsanlegg. Atkomstforholdene i planområdet blir som før, fra Norheimsmarka som kobler seg på overordnet vegnett i rundkjøringen mellom fv. 4848 og fv. 4802, eller via Norheimvegen.

Trafikkmengde

Utvidelsene planforslaget legger opp til forventes ikke å medføre vesentlig økning i trafikk til og fra planområdet. Det er anslått en økning i ÅDT på 300 som følge av utbyggingen, noe som vil være en makssituasjon dersom all trafikken fra den nye utbyggingen går sørover, langs boliger i Norheimvegen mm. Fordi det forventes så liten økning vurderes det ikke å bli vesentlige ulemper for nærmiljøet. Nordover ut av planområdet vil de store veiene ha god kapasitet.

Andel tungtransport vil sannsynligvis reduseres, som følge av at truckstop i nordre del av planområdet forsvinner.

UND 1: Økt bruksareal skal ikke påvirke antall elever eller ansatte, slik at påvirkning på trafikkforhold kan sees bort fra.

KBA1 og KBA2: Noe ny trafikk vil genereres, avhengig av type virksomhet.

FOR2: Ved å fjerne mulighet for kontor i formålet reduseres transportbehovet sammenlignet med gjeldende reguleringsplan.

Kollektivtransport

Planforslaget vil ikke påvirke forhold knyttet til kollektivtransport.

Gang- og sykkelforhold

Planforslaget vil ikke medføre endringer for gående og syklende. Eksisterende løsninger vil være tilfredsstillende og gi trafiksikker atkomst til planområdet for myke trafikanter.

Parkering

Krav til parkering for næringskategori 3 og 4, som gjelder for planområdet, er i ATP satt til max. 0,5 plasser for bil og min. 3 plasser for sykkel pr. 100 m² bruksareal, jf. figur 16. Kommuneplanens bestemmelser om parkering sees bort fra, da denne planen er eldre enn ATP.

Planforslagets bestemmelser om parkering er iht. krav ATP for de nye områdene (KBA1 og KBA2). Planforslaget forutsetter at parkering for nye virksomheter skal løses innenfor formålene.

Opprinnelig regulert (men ikke benyttet) areal til sykkelparkering (tidligere P2) inngår i nytt felt KBA2, men behovet for sykkelparkering blir ivaretatt på annen måte, i tilknytning til inngangspartier for de enkelte virksomheter.

6.5.4 Konklusjon inkl. avbøtende tiltak

Nedenfor gjøres en samlet vurdering av konsekvenser av planforslaget i forholdet til *Regionalplan for areal og transport på Haugalandet (ATP)*, samt trafikkforhold. Vurderingen gjøres i forhold til referansealternativet, som er definert som dagens situasjon.

Tabell 7: samlet vurdering av konsekvenser av planforslaget i forhold til ATP.

Tema: "Rett virksomhet på rett sted" iht. ATP	Referanse-alternativ	Planforslaget
Type virksomheter og varegrupper	0	Liten positiv konsekvens Planen åpner for noe videreutvikling av eksisterende virksomhet med noen nye etableringer. Tiltaket vil være i tråd med føringer i ATP for type virksomhet og varegrupper. Å fjerne kontorformål fra gjeldende plan er positivt iht. ATP.
Påvirkning på nærliggende sentrumsområder (konkurranse)	0	Ingen konsekvens Utvidelsen av næringsarealer i planområdet vurderes til i liten grad å påvirke konkurransesituasjonen for virksomheter i Norheim
Transport inkl. arealutnyttelse	0	Liten positiv konsekvens Ny næringsvirksomhet i planområdet vil medføre bedre utnyttelse av eksisterende næringsarealer, noe som vil kunne medføre redusert transportbehov for regionen.

Tabell 8: Samlet vurdering av konsekvenser for tema trafikkforhold.

Tema: Trafikkforhold	Referanse-alternativ	Planforslaget
Atkomst	0	Ubetydelig konsekvens Atkomstforhold blir uendret.
Trafikkmengde	0	Ubetydelig - liten negativ konsekvens Det kan forventes en mindre økning i trafikkmengde
Kollektivtransport	0	Ubetydelig konsekvens Forholdene forblir uendret.
Gang-/sykkelforhold	0	Ubetydelig konsekvens Forholdene forblir uendret.
Parkering bil og sykkel	0	Liten positiv konsekvens Høyere krav til sykkelparkering.

Konklusjon

Siden planforslaget innebærer en begrenset utvidelse av eksisterende type virksomheter, vil forholdene knyttet til prinsipper om lokalisering av "rett virksomhet på rett sted" (ATP) bli noe bedre. Utvikling av planområdet vil ikke innebære konkurranse med sentrumsfunksjoner på Norheim, og bedre arealutnyttelse i dette området vil medføre en noe bedre tilpasning til prinsipper i ATP enn dagens situasjon.

Oppsummert vil planforslaget medføre en liten positiv konsekvens iht. forholdet til ATP. For trafikkforhold vil det i sum gi tilnærmet ubetydelig konsekvens, og løsninger i dagens situasjon vil være tilfredsstillende også for de mindre endringene som planen åpner for.

Anleggsperiode

Det forutsettes at anleggsarbeid kan gjennomføres innenfor planområdet. Det vil tidvis kunne bli noe redusert fremkommelighet i Norheimsmarka pga. anleggstrafikk, men det vurderes ikke til å påvirke øvrige virksomheter/funksjoner i planområdet, eller overordnet vegnett.

Avbøtende tiltak

Det vil ikke være behov for spesielle avbøtende tiltak for temaet arealbruk og transport i forbindelse med gjennomføring av planforslaget.

Kapittel 7: ROS - analyse

I forbindelse med utarbeidelse av gjeldende reguleringsplan ble det utarbeidet ROS-analyse for planforslaget (https://webhotel3.gisline.no/Webplan_1149/gl_planarkiv.aspx?planid=5079). (ROS-analysen er en del av planbeskrivelsen). Planendringen medfører ikke at risiko- eller sårbarhetsforholdene endres i forhold til det som fremgikk av denne ROS-analysen, og det er derfor ikke utarbeidet egen ROS-analyse for planendringen.