

Hovedutvalg teknisk og miljø
Karmøy kommune
Postboks 167
4291 Kopervik

Kopervik 03.10.2022

Vedrørende spørsmål til plan 4012-4 Endring av reguleringsplan for Storasund havn

Vi viser til plan 4012-4 Endring av reguleringsplan for Storasund havn, behandlet av Hovedutvalg teknisk og miljø i møte den 06.09.22, sak nr. 100/22. Det ble fattet følgende vedtak i saken:

«Saken sendes tilbake til utbygger for å belyse og ivareta trafiksikkerhet på en bedre måte, vurdere undergang ref. gjeldende plan, parkering og definisjon på parkering for offentlighet og tilgjengelighet, samt bevaring større del av friområder langs sjø.»

Vi oppfatter vedtaket som tredelt, og at hovedutvalget ber om at følgende problemstillinger belyses ytterligere og ivaretas før det tas stilling i saken:

1. Trafiksikkerheten ved de regulerte vegarealene, spesielt virkningen av at planskilt undergang endres til opphøyd gangfelt ved kryssing av Storasundvegen
2. Parkeringsdekning og fordeling av parkeringsplasser mellom småbåthavn og offentlig friområde
3. Allmenn tilgang til offentlige friområder langs sjø ved utvidelse av byggeområder i strandsonen

Oppsummering av samlet besvarelse

1. Trafiksikkerhet

Trafiksikkerheten er grundig utredet og godt ivaretatt i planforslaget.

- Området vil ha adkomst fra Storasundvegen via dagens kryss ved eksisterende småbåthavn. Planendringen innebærer reduksjon i antall boliger og båtplasser, og dermed redusert trafikkmengde sammenlignet med gjeldende regulering. Krysset er opparbeidet med tilfredsstillende radier og siktforhold i henhold til Statens vegvesens håndbøker.

-Adkomstvegen fra Storasundvegen til byggeområdene ligger nært på eksisterende båtforening langs deler av strekningen. Det er innarbeidet trafikkseparerende og fartsreducerende tiltak i planen for å unngå at kryssende interesser og ulikt fokus kan føre til farlige situasjoner langs det smaleste partiet. Trafikkarealene ved boligbebyggelsen er regulert til gatetun, og vil bli utformet på fotgjengernes premisser. Se ytterligere utredning side 3-4



-Gangfelt over Storasundsvegen. Det er gjort en grundig utredning av krysningspunktet for gående og syklende over Storasundvegen. På grunnlag av det som kommer fram i utredningen, mener vi at kryssing ved gangfelt vil gi en oversiktlig, trafikk sikker og fornuftig løsning, både for trafikanter som passerer langs veien og for de som skal krysse den. Krysningspunktet vil bli etablert som opphøyd gangfelt med intensivbelysning. Detaljerte løsninger for utforming av gangfeltet skal godkjennes av vegmyndighet, som en del av teknisk plan for veganlegget i sin helhet. Se ytterligere utredning side 4-6

2. Parkering

Planen inneholder krav om parkeringsdekning for boligbebyggelsen og båthavna i samsvar med bestemmelsene i gjeldende kommuneplan. Se ytterligere utredning side 6

Om den regulerte parkeringsplassen sier planbeskrivelsen at den skal dekke behovet for parkering for småbåthavna, men at også andre besøkende kan benytte plassen. Men arealet er regulert privat, både i gjeldende plan og i endringsforslaget, og skal ifølge bestemmelsene være felles for småbåthavna og byggeområdet for tjenesteyting og sjøboder. Vi viser til alternativt forslag (se s. 7), med deling av parkeringsarealene i en felles del for brukerne av båthavna og en offentlig del som skal eies av kommunen. Vi er positive til en slik delt løsning for parkeringsarealene, dersom kommunen mener det er viktig å sikre parkeringsplasser for allmennheten i planen. Se ytterligere utredning side 6-7

3. Frrområder langs sjø

Det er regulert store, offentlige frrområder i planen. Etter planendringen legges det til rette for at en større del av arealet i strandsonen enn tidligere, kan bygges ut med sjøboder, toaletter, møtelokale og lignende. Men det er sikret god avstand mellom byggeområdet og strandlinja (se illustrasjon av gjeldende plan og ny plan side 8 for nærmere informasjon), og høydedraget bak byggeområdet vil gi naturlig avgrensning mellom bodene og badestranda. Arealet for småbåthavn i sjø er betydelig redusert, og det er stilt krav om at sørsiden av moloen skal opparbeides slik at den oppleves som en forlengelse av badestranda. I bestemmelsene er det sikret at området ikke kan stenges for allmenn tilgang.

Et område på 2,6 daa omdisponeres også fra privat område, felles lekeplass for boligbebyggelsen i gjeldende plan, til offentlig frrområde etter endringen. Denne endringen vil styrke området som offentlig badestrand, turmål og rekreasjonsområde, og er et positivt tilskudd til befolkningen på hele Torvastad. Stranda har hatt økende besøk de siste årene. Etter utbygging av området vil denne perla bli enda bedre tilrettelagt og flere vil få kjennskap og tilgang til tilbudet. Se ytterligere utredning side 8-9

I det følgende er disse forholdene nærmere vurdert og ytterligere begrunnet. Vi har også forsøkt å klargjøre hvilke tiltak som allerede er godkjent og hva forslaget til endring vil innebære, sammenlignet med gjeldende regulering.



Gjeldende reguleringsplan og forslag til endring

Området er regulert i plan 4012 Reguleringsplan for Perestranda - Storesund. I gjeldende plan er det lagt til rette for at området kan bygges ut med boligbebyggelse for inntil 99 boenheter, fellesbygg, sjøboder og flytende småbåtanlegg. I tillegg er arealene ved sjøen regulert til offentlig friområde (4,7 daa) og felles lek (2,6 daa).

Gjeldende plan inneholder krav om etablering av fotgjengerundergang, kollektivholdeplasser og fortau i tilknytning til Storasundvegen, nødvendig skjerming mot trafikkstøy, samt opparbeidelse av vegadkomst, infrastruktur og areal for lek- og uteopphold i tilknytning til boligbebyggelsen. Videre er det sagt at det skal etableres gangveg gjennom boligområdet, fra Storasundvegen til offentlig veg langs sjøen, som skal være offentlig tilgjengelig og universelt utformet.

Endringene i planforslaget går i hovedsak ut på

- Antallet boliger reduseres til 60-80 boliger. Byggegrensene justeres noe og tillatt BRA innenfor areal for blokkbebyggelse reduseres fra 9800 m² til 9500 m².
- Tillatt BYA innenfor kombinerte byggeområder for tjenesteyting og sjøboder utvides fra 220m² til 450 m².
- Småbåthavna etableres med fast molo. Arealet for båtplasser reduseres.
- Krysningpunkt for fotgjengere over Storasundvegen etableres som opphøyd gangfelt.
- Bussholdeplassene etableres som kantstopp, og nordgående holdeplass flyttes nærmere gangfeltet. I gjeldende plan er holdeplassene vist med busslommer.

Ellers videreføres arealbruken slik den er vist i gjeldende plan.

Trafikksikkerhet

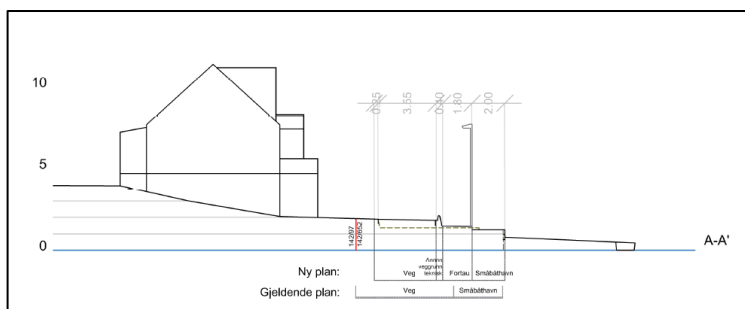
Adkomst til området, krysset Storasundvegen – eksisterende båthavn

Adkomst til de nye boligene og nytt småbåtanlegg videreføres som i gjeldende plan. Krysset mellom Storasundvegen og vegen til småbåthavna er opparbeidet med tilfredsstillende radier og gode siktforhold. Ettersom trafikkmengden i krysset reduseres som en følge av planendringen, inngår ikke dette krysset i planarbeidet.

Trafikken gjennom eksisterende småbåthavn

Gjennom planprosessen er det ytret bekymring for adkomstvegen langs eksisterende småbåthavn, når det gjelder vegens stabilitet og trafikksikkerheten på den delen av strekningen der veg- og kaiområdet er på sitt smaleste. I dette området vil ulike trafikantgrupper og bevegelsesmønstre møtes, og trafikkfarlige situasjoner kan oppstå som følge av begrenset plass og ulikt fokus hos trafikantene. Planområdet ble derfor utvidet etter oppstart av planarbeidet, og vegarealene justert for å legge til rette for trafikkseparering og fartsdempende tiltak.





Planen forutsetter at det skal gjøres tiltak på adkomstvegen ved eksisterende småbåthavn for å redusere farten og å sikre alle trafikanter. Tiltakene innebærer etablering av egne arealer for fortau, kai og biltrafikk, redusert kjørebredde og fartshumper i begge ender.



Gangfelt over Storasundvegen

I gjeldende reguleringsplan vedtatt i 2010, sist endret i 2012, er kryssing av Storasundvegen for gående og syklende regulert som fotgjengerundergang. Fotgjengerunderganger benyttes som et ledd i vegnettet for myke trafikanter, for å fremme framkommeligheten ved kryssing av veger med stor trafikk, og som separerende trafikksikkerhetstiltak mellom kjørende og gående/syklende. I årene etter at reguleringsplanen ble utarbeidet og godkjent, har det skjedd en utvikling hvor man har blitt mer restriktiv med etablering av nye fotgjengerunderganger. I Statens vegvesens håndbok V127 Kryssingssteder for gående (2017), står følgende om bruk av bruer og underganger ved kryssing av kjøreveger:

«Gående er imidlertid svært følsomme for omveger både horisontalt og vertikalt. Underganger kan øke faren for møteulykker mellom gående og syklende. Ofte oppleves de også som utrygge, spesielt for gående.» Dersom undergangen ikke tas i bruk, hindrer den heller ikke at ulykker skjer.

Separering av ulike trafikanter har også den negative effekten at kjørevegen framheves som bilenes areal. Med det forsterkes vegens virkning som en barriere i området. Når boligområdene på Storasund nå skal utvides på østsiden av Storasundvegen og fasiliteter som småbåthavn og friområder blir mer tilgjengelige langs sjøen, er det derfor verdt å vurdere om en nedgravd fotgjengerundergang vil fremme eller hemme tilgjengeligheten mellom områdene. I henhold til utredningen under og dialog med vegeier, mener vi gangfelt vil gi en sikker, mer helhetlig og framtidsrettet løsning.

Vurdering av krysningspunkt over Storasundvegen iht. Statens vegvesens håndbøker

Ifølge Statens vegvesens håndbok N100 Veg og gateutforming, kan gangfelt etableres på veg med fartsgrense 50 km/t dersom:

- Antall fotgjengere > 20 og antall kjøretøy > 200 i dimensjonerende time og
- Antall fotgjengere > 10 og antall kjøretøy > 800 i dimensjonerende time

For veger med standard HØ2 – Øvrige hovedveger, trer krav om planskilt eller signalregulert kryssing inn ved ÅDT > 6000.



Planforslaget iht. N100

Storasundvegen har skiltet hastighet 50 km/t og er registrert med ÅDT 4800 og 10% andel lange kjøretøy. Planendringen vurderes å innebære en trafikkøkning på ÅDT 300-400 (total ÅDT 5200). Trafikkmengden i dimensjonerende time vurderes til 510-620 etter utbygging.

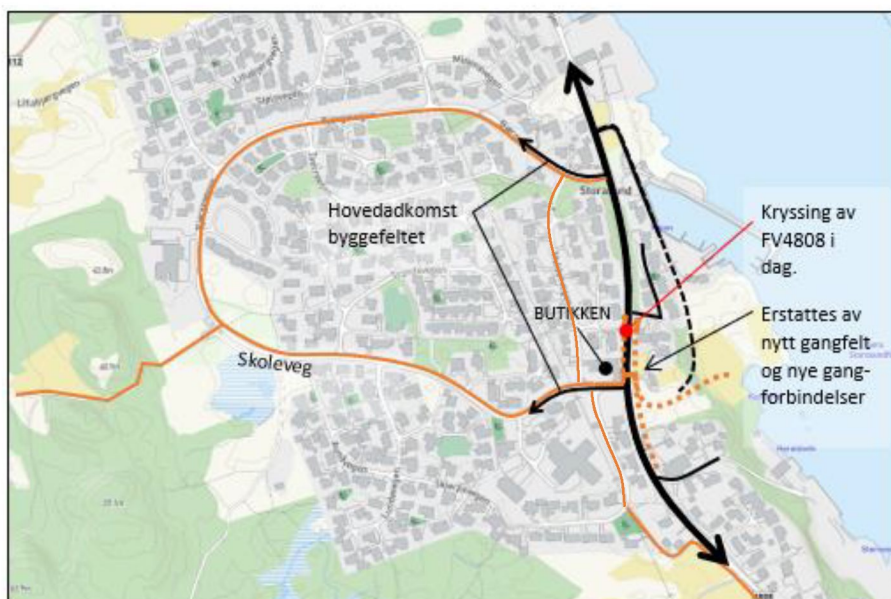
Det er ikke et eksisterende, sammenhengende vegnett for gående og syklende på østsiden av Storasundvegen, og derfor vanskelig å anslå tall for hvor mange gående som vil bruke gangfeltet etter utbygging. Men vi har grunn til å tro at fotgjengerovergangen vil bli tatt i bruk, fordi:

- Gangfeltet og de nye boligene vil ligge sentralt i forhold til dagligvareforretning og trasé for kollektivtransport. Det vil være kortere for nye beboere å gå enn å kjøre til butikken.
- I dag er forbindelsen mellom eksisterende boligarealer øst for Storasundvegen og boligfeltet/butikken på vestsiden av vegen dårlig eller fraværende. Ved utbygging vil gangtrafikken på østsiden av Storasundvegen, fra områdene nord og sør for utbyggingsområdet, samles til dette krysningspunktet. Vi anser det som realistisk at dette punktet vil bli valgt i de fleste sammenhenger, da punktet ligger sentralt i forhold til vegsystemet vest for Storasundvegen.
- Området ligger innenfor gang-/sykkelavstand både til barneskole og ungdomsskole.
- Arealene langs sjøen vil bli tilrettelagt som nye turområder og bli et nytt målpunkt, også for beboere på vestsiden av Storasundvegen.

Ifølge håndbok V127 Kryssingssteder for gående, kan gangfelt anbefales på viktige krysningssteder over trafikerte veger når krysningsstedet inngår i et større gangnett, og når fartsnivået kan reduseres til 45 km/t.

Planforslaget iht. V127

Som nevnt over, vil det bli etablert et sammenhengende vegnett for gående og syklende fra boligarealene øst for Storasundvegen når området bygges ut. Vest for Storasundvegen er gang- og sykkeltrafikken integrert i vegsystemet for kjørende, enten med fortau eller som adkomstveger med



blandet trafikk. Gangfeltet vil bli etablert like ved butikken og ved den første av to adkomster til selve boligfeltet.

Skiltet hastighet på Storasundvegen er 50 km/t på strekningen, men nåværende gjennomsnittshastighet for forbipasserende antas å være noe høyere enn skiltet fartsgrense. Planen innebærer derfor fartsreducerende tiltak. Vi mener at det ved etablering av modifisert sirkelhump eller trapeshump, er realistisk å oppnå akseptabelt fartsnivå forbi krysningspunktet. Gangfeltet vil bli etablert med tilfredsstillende siktsoner, og det vil bli satt opp intensivbelysning.

Vurdering av trafiksikkerheten har vært en viktig del av planarbeidet. Løsningene er planlagt i samsvar med krav i Statens vegvesens håndbok N100 og V127, og er langt på veg avklart med vegeier Rogaland fylkeskommune som en del av planprosessen. Tiltakene skal godkjennes av vegmyndighet som en del av teknisk plan for veganlegget i sin helhet.

Skiltet fartsgrense	ÅDT	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
	Kryssende i makstimen	< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	Akseptabelt fartsnivå						
	35 km/t						
	40 km/t						
	45 km/t				✓		
	45 km/t						

Ikke anbefalt gangfelt. Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikkerte veger. For veger der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss). For veger med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Anbefaling for nye og eksisterende gangfelt. Kilde: Statens vegvesen, V127

Parkeringsarealer

For boligbebyggelsen er det stilt krav i planbestemmelsene (§ 3.5) om at området skal ha parkeringsdekning på minst 1,25 parkeringsplasser pr. boenhet, i tråd med krav i kommuneplanens bestemmelser for opparbeiding av parkering i fellesanlegg for 10 boliger eller flere. Prosjektet som er under planlegging, legger opp til 66 leiligheter og etablering av én parkeringsplass pr. boenhet i felles parkeringsanlegg i kjelleren. Resterende parkeringsplasser vil bli opparbeidet på terreng.

Intensjonen med den regulerte parkeringsplassen er at den skal kunne benyttes i fellesskap av brukerne av småbåthavna og de offentlige friområdene ved sjøen. I bestemmelsene til småbåthavna



(§ 19) er det stilt krav om 0,2 parkeringsplasser pr. båtplass. Det vil si 16 parkeringsplasser for ei båthavn med 80 plasser. I henhold til kravet er parkeringsarealet i plankartet betydelig større enn hva som kreves for å dekke båthavnas behov.

Bestemmelsene til parkeringsplassen (§ 15) sier imidlertid at området skal være felles for småbåthavna og byggeområdet for tjenesteyting og sjøboder, og samstemmer altså ikke med intensjonen slik den framgår på s. 23 i planbeskrivelsen. For å sikre at parkeringsplassene ikke stenges for brukere uten egen båtplass i havna, kan parkeringsarealene eventuelt differensieres i en offentlig del mot sør og en felles privat del mot nord som vist i utsnittet på neste side. Vi er positivt innstilt til en slik justering, dersom kommunen mener det er viktig å sikre dette i planen.



Utsnitt av utomhusplan. Se s. 17 og 20 i planbeskrivelsen.

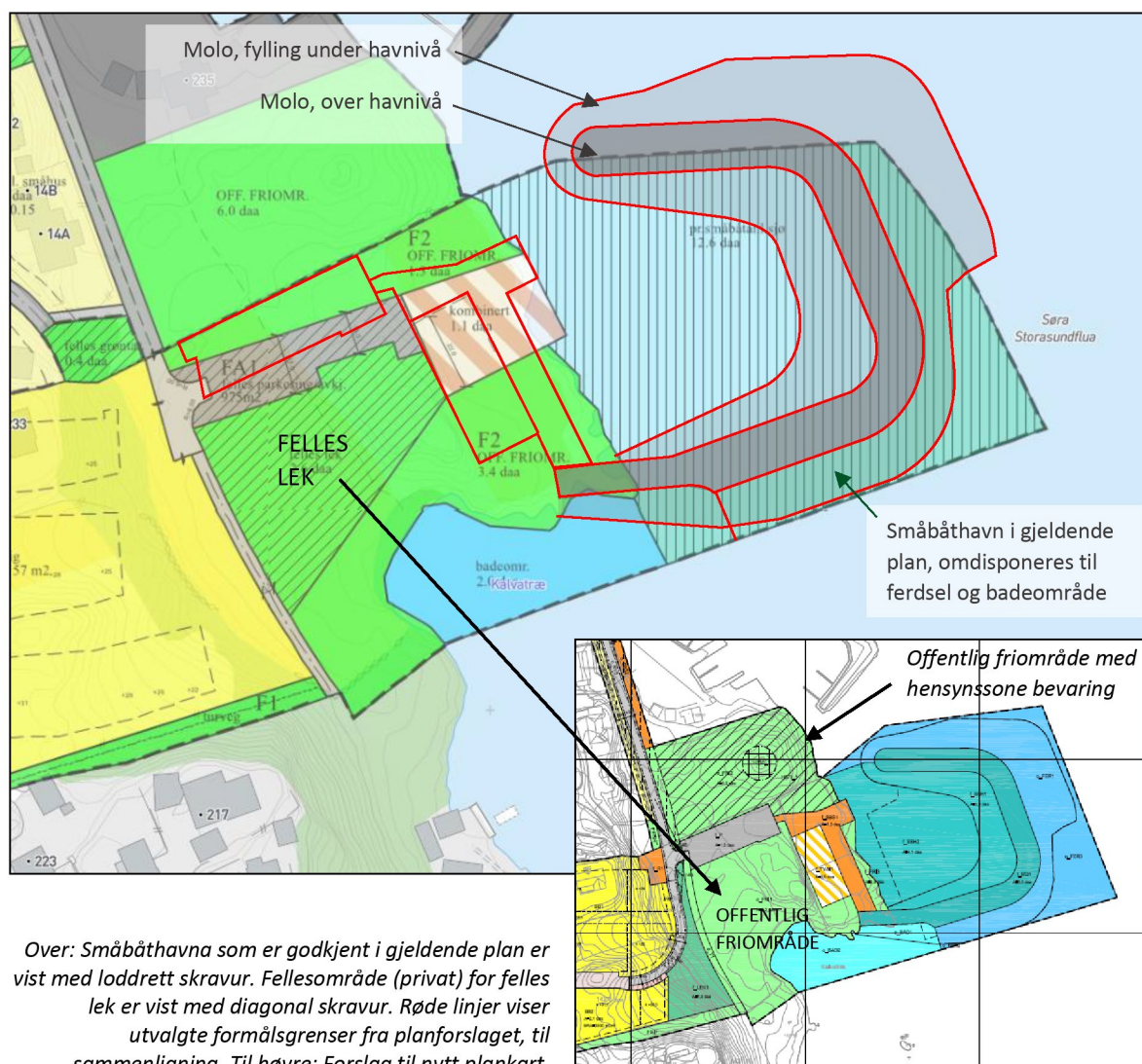


Forslag til alternativ fordeling innenfor regulert parkeringsplass. f_P1 er felles parkeringsplasser for de som disponerer båtplass i havna, mens o_P2 er offentlige parkeringsplasser som skal driftes og eies av kommunen og brukes av alle.

Friområdene

Planforslaget legger opp til at arealer i strandsonen som tidligere var regulert til friområde, omdisponeres til småbåtanlegg på land og kombinert byggeområde for fellesbygg og boder i tilknytning til småbåthavna. Anlegget planlegges i forståelse av at det finnes et behov for flere boder i området, ref. opplysninger fra Storesund båtforening, og at rom for oppbevaring nær båtplassene vil være en positiv del av det samla tilbudet i båthavna.

Småbåthavna vil etter planendringen bli en god del mindre enn i gjeldende plan (se areal merket med grønt i illustrasjonen under), og den vil bli etablert med fast molo i stedet for flyteanlegg. Vi vurderer trafikk- og strømforholdene i Karmsundet slik at det vil være utfordrende å etablere ei tilstrekkelig sikker havn i dette området med flytende molo. Ved gjenopptakelse av prosjektet hadde utbygger derfor gått bort fra planen om å etablere ny båthavn. Men prosjektet vil ha et stort masseoverskudd, og med mulighet for å bygge fast molo kan man også oppnå bedre massebalanse.



Vi mener at anlegget slik det er planlagt, med molo, båtplasser, boder og kaianlegg, vil ha betydelig samfunnsmessig nytte, særlig for folkehelsen. Flere vil få mulighet for tilgang til sjøen og arealene vil være tilgjengelige for alle, uavhengig av om man eier eller disponerer plass i anlegget eller ikke. Det er satt av god avstand mellom bodarealet og sjøkanten. Området vist med oransje i plankartet er åpne kaiarealer, og byggegrensa mellom bodene og sjøen vil være minst 12 m. I bakkant av bodene vil eksisterende terreng utgjøre en naturlig avgrensing og buffer mot friområdet og badestranda. Moloen skal også opparbeides slik at sørsiden vil oppleves som en forlengelse av badestranda (§ 14). Med fast molo vil man skape et tydeligere og sikrere skille mellom båttrafikken og de badende. Men dersom småbåthavna reduseres og moloen flyttes lengre mot nord, vil man miste kontakten med stranda. Følgende formulering er innarbeidet i planbestemmelsene for flere arealformål, for å sikre alminnelig adgang og ivareta retten til fri ferdsel i strandsonen: *«Det skal ikke etableres stengsel som hindrer alminnelig ferdsel i området.»*

Selv om både bodene og båtplassene vil komme til å bli privateide, vil området ha karakter av å være et fellesanlegg for mange brukere. Planbestemmelsene (§ 7.2) sikrer at det skal kunne etableres minst 30 bodplasser. Den privatiserende effekten kan derfor ikke sammenlignes med et anlegg for én eier, én familie eller for beboere innenfor et begrenset område. Dette må også sees i sammenheng med de store friområdene ellers i planen, der en betydelig andel endres fra å være felles lekeplass for boligbebyggelsen i gjeldende plan, til å reguleres til offentlige friområder etter planendringen.

Planen legger til rette for god kontakt mellom eksisterende og ny båthavn. Vi vil minne om at det foregår mye og variert aktivitet i dagens båthavn. Området er godt besøkt, og åpent og tilgjengelig for hele bygdas befolkning. Det er denne typen bruk vi ønsker og ser for oss i den nye delen av havnearealet også.

Med vennlig hilsen
Kvala Arkitekter
v/Åslaug Nyhamn

Kopimottakere:

Engelsen Bygg AS og Alliance Invest Holding AS

