

Planbeskrivelse

PlanID 2023002 – Åkra Obs Bygg

30.06.23



Figur 1 Planområdet sett fra øst. Kilde: LY areal & landskap

Versjonslogg:

Versjon:	Utarbeidet av:	Merknad:
1	LY areal & landskap	Innsendt kommunen for adm. behandling
2		
3		

Innholdsfortegnelse

Planbeskrivelse	1
PlanID 2023002 – Åkra Obs Bygg	1
Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet	5
Krav om konsekvensutredning	5
Kapittel 2: Planprosessen	5
Kapittel 3: Planstatus:	5
Statlige retningslinjer	5
<i>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging</i>	5
Fylkesdelplan/ regionalplan	5
<i>Regionalplan for areal og transport på Haugalandet (ATP)</i>	5
<i>Fylkesdelplan for universell utforming</i>	9
<i>Andre regionale planer</i>	9
Kommuneplaner/ kommunedelplaner	10
<i>Kommuneplanens arealdel 2014-2023</i>	10
<i>Kommunedelplan for Åkrehamn</i>	11
<i>Temaplaner</i>	12
Detaljreguleringsplaner	12
<i>Gjeldende detaljreguleringsplan for området</i>	12
<i>Tilgrensende detaljreguleringsplaner</i>	13
Kapittel 4: Dagens situasjon	14
Planområdets beliggenhet:	15
Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	15
Landskap	16
Kulturminner	16
Grunnforhold	17
Naturverdier	18
Landbruk	20
Rekreasjonsverdi/-bruk, uteområder	21
Trafikkforhold	21
Kollektiv	21
Myke trafikanter/universell tilgjengelighet	22
Trafikkulykker	22
Støy	23
Barn og unges interesser	23
Sosial infrastruktur	23
Teknisk infrastruktur- ledningsanlegg	24
Flom	25

Skredfare	26
Beredskap og ulykkesrisiko	26
Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon).....	26
Kapittel 5: Planforslaget	27
Overordnet ide	27
Arealbruk	27
Forholdet til overordnede føringer	28
Bebyggelse, struktur og tiltak.....	29
Samferdselsanlegg.....	31
Adkomst – kjørende og myke trafikanter.....	31
Kollektiv	33
Varelevering	33
Parkering	34
Teknisk infrastruktur	35
Vannforsyning.....	35
Spillvann	36
Strømforsyning	36
Avfallshåndtering.....	36
Overvannshåndtering.....	36
Universell utforming.....	37
Sosial infrastruktur	37
Grønnstruktur.....	37
Matjord.....	38
Barn og unges interesser	38
Risiko- og sårbarhetsanalyse	38
Miljøkonsekvenser	38
Naturmangfold	39
§8 Kunnskapsgrunnlaget	39
§9 Føre-var prinsippet	39
§10 Samlet belastning	39
§11 Kostnader	39
§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder	39
Kulturminner	39
Lyd og støy.....	40
Luftkvalitet.....	40
Forurensning, energiforbruk og lukt	40
Anleggsfasen	40
Kriminalitetsforebygging	40

Folkehelse.....	40
Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen	40
Kapittel 6: Vedlegg	41

Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet

LY areal & landskap AS har på vegne av CSV Eiendom Åkra AS utarbeidet forslag til detaljreguleringsplan for Åkra Obs Bygg i Karmøy kommune

Forslagstiller: CSV Eiendom Åkra AS v/Robert Gabrielsen Selseng, telefon: 952 49 994,
[e-post: robert.selseng@coop.no](mailto:robert.selseng@coop.no)

Plankonsulent: LY areal & landskap AS v/Anja Urdal Vinje, telefon 480 79 239,
[e-post: anja@ly-al.no](mailto:anja@ly-al.no)

Formålet med planarbeidet er å oppdatere gjeldende plan, da dette er en eldre plan, samt spesifisere bruken av området til planlagt tiltak.

Følgende eiendommer ligger innfor planområdet og berøres i større eller mindre grad av planforslaget: 15/2304, 15/2097, 15/1984, 13/8.

Krav om konsekvensutredning

Kommunen har vurdert at planens omfang, innhold og art ikke medfører krav om utarbeidelse av konsekvensutredning. Tiltaket er ikke nevnt i vedlegg I. Tiltaket vurderes ikke å få vesentlige virkninger slik at det skal konsekvensutredes etter §10b i vedlegg II. Forhold vedrørende å benytte landbruksareal til utbygging er avklart i overordnede planer.

Kapittel 2: Planprosessen

Oppstartsmøte med kommunen ble avholdt den 28.03.23.

Det ble varslet oppstart av planarbeidet den 14.04.23, med frist til å komme med merknader den 12.05.23. Forslagsstiller har mottatt 4 merknader. Disse følger vedlagt plansaken. Sammendrag og kommentarer til merknadene følger i eget vedlegg.

Kapittel 3: Planstatus:

I dette kapittelet er aktuelle planer og retningslinjer for dette planarbeidet beskrevet.

Statlige retningslinjer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging

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.

Fylkesdelplan/ regionalplan

Regionalplan for areal og transport på Haugalandet (ATP)

Vedtatt 15.06.16 med endringer fastsatt 21.06.17.

Planen skal bidra til at Haugalandet framstår som en attraktiv region for både innbyggere og næringsliv. Kvaliteter som variert boligmarked, attraktive tettstedsentre og god tilgjengelighet skal videreutvikles. Planen legger til rette for en utvikling som bygger opp om by-, tettsteds- og grensentre i alle deler av regionen, slik at de i størst mulig grad kan:

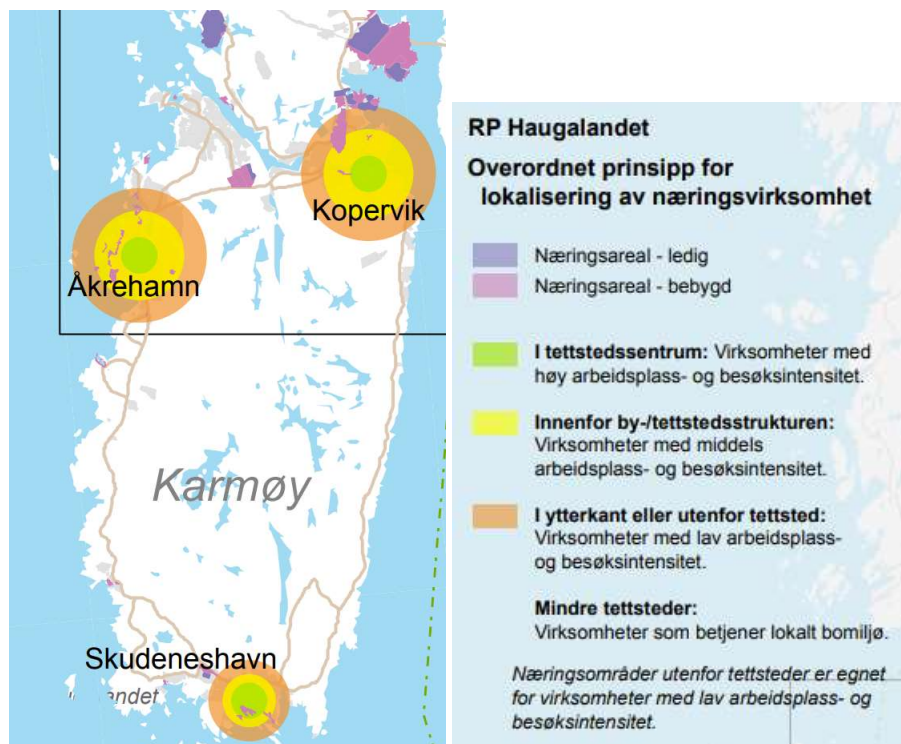
- Gi rom for vekst og utbygging av boliger, næringsvirksomheter og offentlige funksjoner
- Dekke daglige behov, skape møteplasser og styrke lokal identitet
- Gi korte avstander til handel, service, arbeidsplasser og andre funksjoner
- Tilrettelegg for å gå og sykle, eller ta bussen der det er mulig.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

Åkrehamn er definert som et områdesenter i ATP. I områdesentrene kan det lokaliseres publikumsrettede eller besøks-/arbeidsplassintensive funksjoner for senterets nærmeste omland, men ikke tilbud som vurderes å konkurrere med regionsenter eller regiondelssentrene. Nærmeste regiondelssenter er Kopervik.

Nyetablering eller utvidelse av eksisterende handelsvirksomhet er bare tillatt i områder avsatt til sentrumsformål, slik disse er lokalisert, dimensjonert og avgrenset i gjeldende kommuneplanens arealdel eller kommunedelplan. Unntak for nærbutikk og varegruppene biler, båter, landbruksmaskiner, trelast og andre større byggevarer, framgår av retningslinjene.

Ved etablering eller utvidelse av handelsvirksomhet i bynære områder, skal det vurderes konsekvenser for det aktuelle senteret, og hvordan tiltaket kan påvirke fordelingen av handel mellom nærliggende sentre.

Regionalplanen legges det opp til at næringsvirksomhet i regionen lokaliseres etter prinsipp om «rett virksomhet på rett sted». Begrepet innebærer å tilrettelegge for at næringsvirksomhet lokaliseres i områder som ha de rette areal- og transportegenskapene i forhold til virksomhetens behov, samtidig som samfunnet oppnår en effektiv arealbruk, god tilgjengelighet, og styrket grunnlag for miljøvennlig transport og for by-/tettstedsutvikling.



Figur 2 Overordnet prinsipp for lokalisering av næringsvirksomhet - utsnittet viser sørlige deler av Karmøy. Kart s. 48 i ATP. Kilde: Regionalplan for areal og transport Haugalandet (ATP)

I byområdet Haugesund/fastlands-Karmøy skal kommunene sette maks-normer for bilparkering og minimums-normer for sykkelparkering i nærings- og sentrumsområder. Kravene bygger opp under lokaliseringsstrategi for næringsvirksomhet jfr. punkt 19.

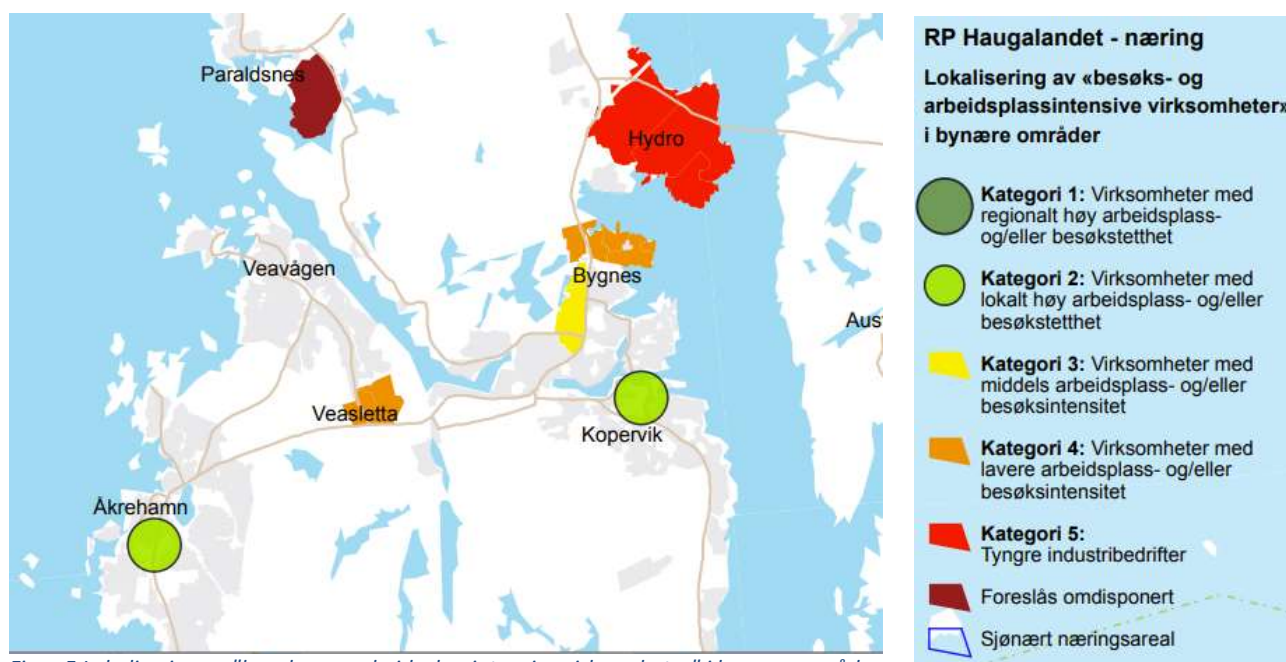
Punkt 19 er kategorisering av næringsområder i bynære områder (avgrenset i kart s 48 i ATP). I punkt a vises det til at lokalisering av næringsvirksomheter skal baseres på illustrasjon på s. 49 i ATP, og at kategoriseringen detaljeres gjennom kommuneplanen. Her er Åkrehamn nevnt under kategori 2.

Nærings-kategori 2	Andre større sentre med lokalt høy kollektivtilgjengelighet og gang-/sykkelpotensiale	Kopervik, Åkrehamn og Akسدal sentrum, og Norheim sentrum/Oasen	Virksomheter med lokalt høy arbeidsplass- og/eller besøksintensitet
--------------------	---	--	---

Figur 3 Punkt 19a. Lokalisering av næringsvirksomheter i Haugesund og bynære deler av Karmøy, Tysvær og Sveio. Kilde: Regionalplan for areal og transport Haugalandet (ATP)

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

Figur 4 Kategorisering av næringsområder i Haugesund/fastlands-Karmøy og tilrettelegging for type næringsvirksomhet. Kilde: Regionalplan for areal og transport Haugalandet (ATP)



Figur 5 Lokalisering av "besøks- og arbeidsplassintensive virksomheter" i bynære områder. S. 48 i ATP. Kilde: Regionalplan for areal og transport Haugalandet (ATP)

I punkt b er det beskrevet at innenfor byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy skal kommunene gjennom bestemmelser til kommuneplanen stille krav til arealutnyttelse i nærings- og sentrumsområder tilpasset områdene lokaliseringsstrategi. Det er listet opp områder etter næringskategori, men dette punktet gjelder kun byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy og nevner ikke Åkrehamn. I dette punktet er det også beskrevet arealutnyttelse og parkeringsdekning.

Punkt 26c. Næringsparkering i bynære områder (avgrenset i kart s 53):

I bynære område for øvrig skal kommunene sette maks-normer for bilparkering og minimumsnormer

for sykkelparkering i nærings- og sentrumsområder. Kravene skal bygge opp om lokaliseringsstrategi for næringsvirksomhet i de enkelte områdene.



Figur 6 Kart s 53 i ATP. Åkrehamn er vist som del av bynære hovedakser. Kilde: Regionalplan for areal og transport Haugalandet (ATP)

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»

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 innarbeidet i alle reguleringsplaner der dette er relevant.

Andre regionale planer

Andre regionale planer som kan nevnes er:

- *Regionalplan for klimatilpasning 2020-2050*
- *Regionalplan for friluftsliv og naturforvaltning 2017-2024*

Kommuneplaner/ kommunedelplaner

Det er påbegynt arbeid med å revidere kommuneplanen. Ny samfunnsdel med arealstrategi er vedtatt, mens arbeidet med arealdelen ikke er startet enda.

I forbindelse med arbeidet med ny samfunnsdel for kommunen er det utført studier av byene. Felles for de tre byene i Karmøy er behovet for økt handel og antall kontorarbeidsplasser.



Figur 7 Fra mulighetsstudie utarbeidet i forbindelse med kommuneplanens samfunnsdel. Planområdet er vist med rød stiplestrek. Kilde: Karmøy kommune

Kommuneplanens arealdel 2014-2023

Området er i kommuneplanen vist med sentrumsformål.



Figur 8 Kommuneplanens arealdel. Kilde: kommunekart.com

Følgende bestemmelser i kommuneplanen ansees som relevante for planområdet:

«3.2 Håndtering av overvann

b. Reguleringsplaner

Reguleringsplan skal gis en utforming som ivaretar følgende forhold:

- Større flommer skal sikres i flomvier over bakkenivå.

- Fordrøyning av flomvannet skal sikres i utbyggingsområdet lavpunkt(er).

Det vises til gjeldende VA-norm, vedlegg 9 og administrative bestemmelser pkt. 3.2

c. Påslippkrav

Tilkobling til kommunalt overvannssystem skal ikke skje uten forutgående fordrøyning. Slik fordrøyning kan fortrinnsvis skje lokalt på den enkelte tomt, eller for flere tomer i fellesskap.

5.3.2 Bestemmelser om parkering ved forretningsbebyggelse

a. Ved forretningsbebyggelse kan det etableres inntil 1 parkeringsplass per 50m² brutto gulvareal. Om det skal stilles krav til parkering, vurderes i det enkelte tilfelle. Ved vurdering av eventuelt parkeringskrav, skal den samlede tilgang på parkeringsplasser i området tillegges vekt.

b. Ved forretningsbebyggelse skal det anlegges 1 sykkelparkeringsplass per 100m² brutto forretningsareal. Ved forretningsbygg mellom 1000 og 2000m² skal det etableres 10 sykkelparkeringsplasser. Ved forretningsbygg mellom 2000 og 3000m² skal det etableres 15 plasser. Ved forretningsbygg over 3000m² skal det etableres 20 plasser. Sykkelparkeringen skal opparbeides med stativ, fortrinnsvis under tak nær inngang.

b. Eventuelle krav til opparbeiding av parkeringsplasser, kan etterkommes ved frikjøp i henhold til regelverk fastsatt av kommune jf pbl §28-7»

Kommunedelplan for Åkrehamn

Kommunedelplan for Åkrehamn er vedtatt 13.05.2019. Området er vist som SEN01. Det er ikke oppgitt egne bestemmelser for dette området utover de generelle, men reguleringsplan 2027 – COOP Åkrehamn, gnr. 15/36 og 145 er oppgitt til å gjelde foran kommunedelplanen.



Figur 9 Kommunedelplan for Åkrehamn. Kilde: kommunekart.com

Følgende fellesbestemmelser nevnes:

§ 2-2-3 Ved utarbeidelse av områdeplaner og detaljerte reguleringsplaner skal overvannshåndtering og flomveier beskrives. Naturlige flomveier skal kartlegges og i størst mulig grad bevares. Dersom det er behov for det, skal det avsettes areal til fordrøyningstiltak på egen eller felles eiendom. Det skal, spesielt i nye utbyggingsområder, vurderes om overvannet kan håndteres på overflaten og utnyttes som et positivt landskapselement på stedet.

§2-5 Skilt og reklameinnretningene skal forholde seg til, underordne seg og tilpasse seg bygningens arkitektur og områdets egenart, både mht. plassering og innbyrdes gruppering i forhold til bygning og omgivelser, samt utforming og materialvalg.

Skilt og reklameinnretninger skal ha en utforming, format og farge som er tilpasset bygningens og omgivelsenenes arkitektur og visuelle kvaliteter.

Skilt og andre innretninger må være plassert slik at de ikke hindrer ferdsel eller vedlikehold på eller ved vei/fortau, eller på annen måte kan innebære fare for omgivelsene. De må ikke plasseres i konflikt

med trafikkskilt, lysstolper eller andre offentlige innretninger. Skilt/reklame må ikke plasseres i frisiktsoner og på ledelinjer.

§2-6 Nye bygninger og anlegg, samt endringer av eksisterende bygninger og anlegg, skal utformes i samspill med omgivelsenes karakter og form. Bebyggelsen skal underordne seg områdets topografiske særpreg, ha en helhetlig form- og volumoppbygging, og fremme gode gate- og uterom.

I planbeskrivelsen står det at det i den grad det har vært mulig har kommunedelplanen blitt avgrenset til ikke å omfatte LNF-formål. Planavgrensningen er ment til å tydelig definere en bygrense for Åkrehamn by. De arealene som likevel er inkludert, er inneklemt i bebyggelsen eller har en begrenset funksjon til landbruksdrift.

Temaplaner

Følgende temaplaner nevnes også som aktuelle for planarbeidet.

- *Kommunedelplan for trafikksikkerhet 2018 – 2021*
«Planen inneholder Karmøy kommunes visjon, målsetting og strategier for å forebygge ulykker i trafikken.»
- *Plan for universell utforming*
«Plan for universell utforming skal være et virkemiddel for å oppnå mer inkluderende og allmenne løsninger i de fysiske omgivelsene der kommunen er ansvarlig.»
- *Jordvernstrategi*
Vedtatt 01.07.2019. *«Karmøy kommune skal igjennom sin arealplanlegging- og forvaltning begrense nedbygging av jordbruksarealer. Årlig omdisponering av jordbruksareal i Karmøy bør i gjennomsnitt ikke overstige 25daa, eller 6% av det regionale jordvernmålet for Rogaland.2*

«Ved realisering av reguleringsplaner og byggeprosjekt stilles det krav om deponeringsplan for matjord. «

I planen er det ønske om restriksjoner og tilbakeføring av arealformål til landbruk, men dette gjelder ikke for områder som er vist som sentrumsområder i kommuneplanen

- *Kommunedelplan for klima og energi 2017-2020*
«Karmøy kommune skal fortett eksisterende by- og tettstedsområder og redusere utbyggingen av landbruks-, - natur- og friluftsområder. En skal særlig vektlegge jordvern og arealplanlegging knyttet opp mot landbruk.»

Detaljreguleringsplaner

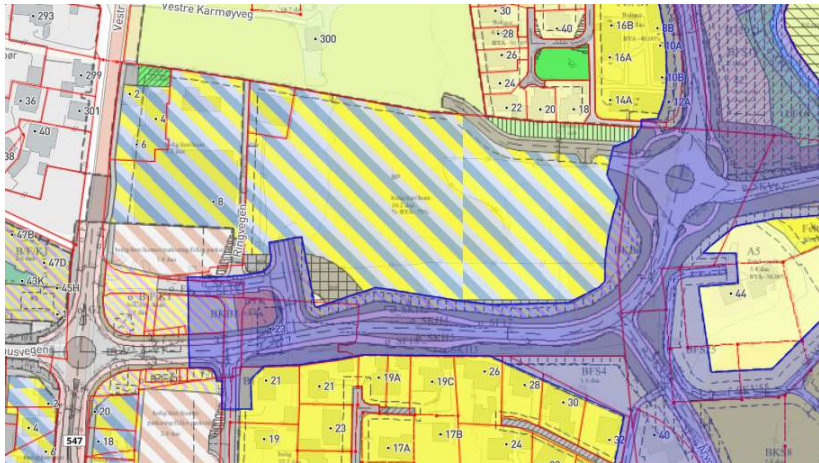
Gjeldende detaljreguleringsplan for området

Plan 2027 – COOP Åkrehamn, gnr. 15 bnr. 36 og 145 gjelder for planområdet i dag. Det er i denne planen vist 19,2 daa til formålet bolig/forretning/kontor, og resterende arealer vist som samferdsels/trafikkarealer og parkbelte mot boligene i nord. BYA for byggeområdet er satt til 70%. Planen er godkjent i kommunestyret i 2008.



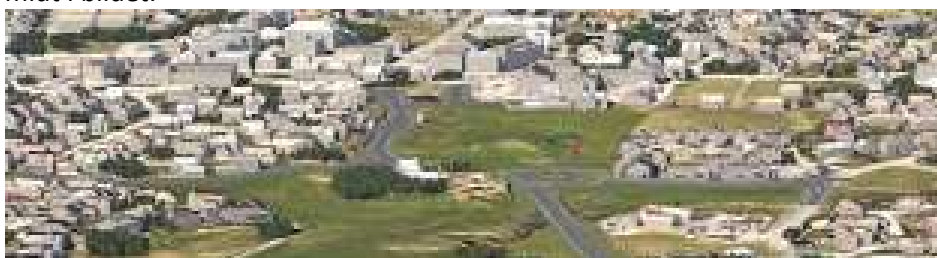
Figur 10 Plan 2027 – COOP Åkrehamn, gnr 15 bnr 36 og 145. Kilde: arealplaner.no

Planforslaget berører også plan 2017 FV47, Åkra- Veakrossen i forbindelse med vegtilkomst og kryssløsning inn til planområdet. Planen oppgir ikke byggegrenser til nye vegareal verken i plankart eller bestemmelser.



Figur 11 Plan 2017 - FV47, Åkra sør - Veakrossen. Utsnitt av planen fremhevet i blått. Kilde: kommunekart.com

Det er i planarbeidet for fylkesvegen utarbeidet følgende illustrasjon, hvor dette planarbeidet viser midt i bildet.



Figur 12 Illustrasjon fra Plan 2017- FV47, Åkra sør - Veakrossen. Kilde: Statens vegvesen/karmøynt

Tilgrensende detaljreguleringsplaner

Plan «253- Reguleringsplan for busstasjon mm i Åkrehamn», og plan «2012 Rundkjøring Rv47/rådhusvegen m/tilstøtende arealer» grenser opp til planområdet.



Figur 13 Plan 253-1 Reguleringsplan for busstasjon m.m i Åkrehamn. Kilde: arealplaner.no



Figur 14 Plan 2012 Rundkjøring Rv47/Rådhusvegen m/tilstøtende arealer. Kilde: arealplaner.no

Kapittel 4: Dagens situasjon

Planområdets beliggenhet:



Figur 15 Planområdets beliggenhet Ca. planområde er vist med stiplet, rød strek.. Kilde: kommunekart.com

Planområdet er en del av sentrumsområdet til Åkrehamn by, men er i ytterkanten, og blir ved etablering av ny fylkesveg en del av randsonen til sentrumsområdet. Området ligger tett på nye og eksisterende sentrale samferdselsårer.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet ligger i tilknytning til det eksisterende sentrumsområdet på Åkra. Vest for området ligger et forretningsbygg som inneholder Extra, med leiligheter i 2. og 3. etasje. Langs eksisterende fv. 547 er det forretningsbygg som inneholder bl.a. sportsbutikk, gardinbutikk og kontorlokaler.



Figur 16 Bygning på gnr/bnr. 15/1984. Kilde: www.google.com/maps

Områdene rundt planområdet blir i hovedsak benyttet til boligformål. Selve planområdet er benyttet til beite, og under bygging av ny fylkesveg, delvis til anleggsområde.

De omkringliggende boligene er i hovedsak 2etasjes småhus med saltak, med noe innslag av flermannsboliger i nordøst. Den mest nærliggende forretningsbebyggelsen er på 3 -4 etasjer med saltak eller valmtak, men mange av bygningene som definerer området som et sentrum har flate tak.

Landskap

Området er registrert som «eksponert ytre kystslettelandskap med tett bebyggelse»

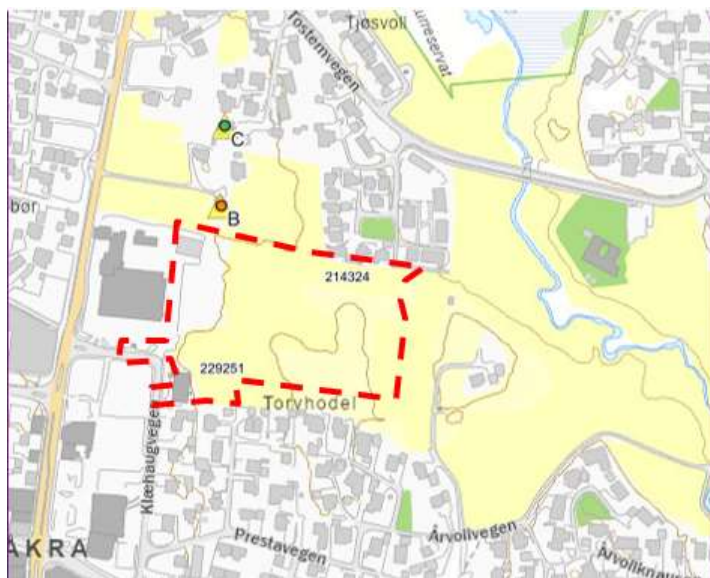
Planområdet fremstår som åpent kulturlandskap mellom etablerte bebyggelsesområder/sentrumsområde. Terrenget heller svakt mot nordøst med noen mindre forhøyninger.



Figur 17 Planområdet. Kilde: CSV Eiendom Åkra AS

Området er ikke registrert som verdifullt kulturlandskap, viktige landskap i Rogaland, eller utvalgte kulturlandskap (ref.: temakart-rogaland).

Kulturminner



Figur 18 Kulturminner. Ca. planområde er vist med stiplet, rød strek. Kilde: temakart-rogaland.no

Det er et kulturminne registrert innenfor planområdet. Dette har lokalistsid 214324, og er registrert som fjernet.

Rett sør for planområdet er det et annet kulturminne (lokalistsid 229251) som ikke er fredet. Dette gjelder funnsted for råstoffdepot av bly datert til nyere tid.



Rapporten er ikke konkret fra eiendommen, men gir en god indikasjon på grunnforhold og type jordmasser. Under graving i forbindelse med opparbeidelse av nye fylkesveg er det påtruffet en del dypere sandmasser enn rapporten tilsa. Dette tilsier at det kan være lokale variasjoner, og at det vil kunne være en viss grad av usikkerhet knyttet til dybder også innenfor planområdet. Dette gjelder i hovedsak området i nordvest, da det er fjell med skrint gressdekke på forhøyningene innenfor dagens planområde. Dette fra observasjoner på befaring.

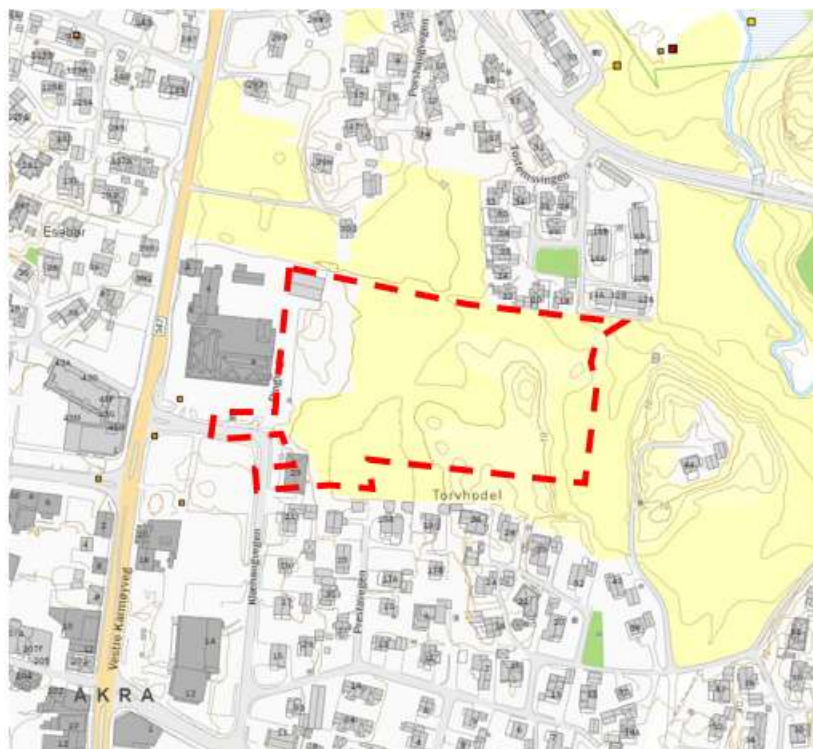
Det er ikke påtruffet tette masser som skulle tilsi at det er dårlig infiltrasjon av overvann til grunnvann i området.

Naturverdier

Årvollsåna med tilhørende kantvegetasjon er registrert som sårbart område mht. forurensning og er oppgangsbekk for ørret og næringsområde for rikser og hegrer (Kilde: temakart-rogaland.no – tema forurensning).

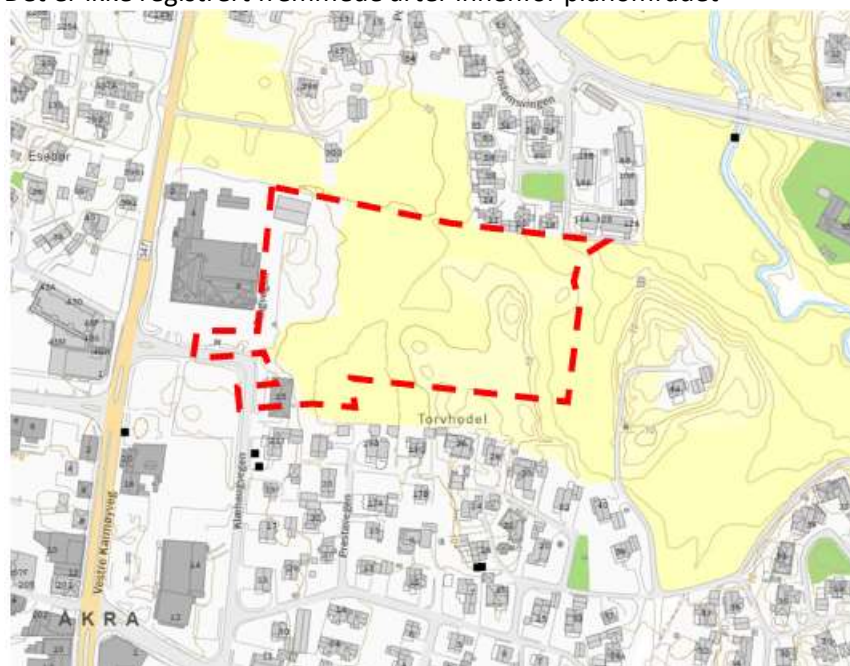
Planområdet er innenfor område registrert med sensitive arstdata for havørn, vandrefalk og hubro. Av disse er havørn og vandrefalk vurdert som livskraftige i artdatabanken.no, mens hubro er vurdert til sterkt truet.

Det er ikke registrert viktige eller utvalgte naturtyper innenfor planområdet. Det er et par registreringer av nær truede arter mot fylkesvegen. Dette er pinnsvin og tyrkerdue.



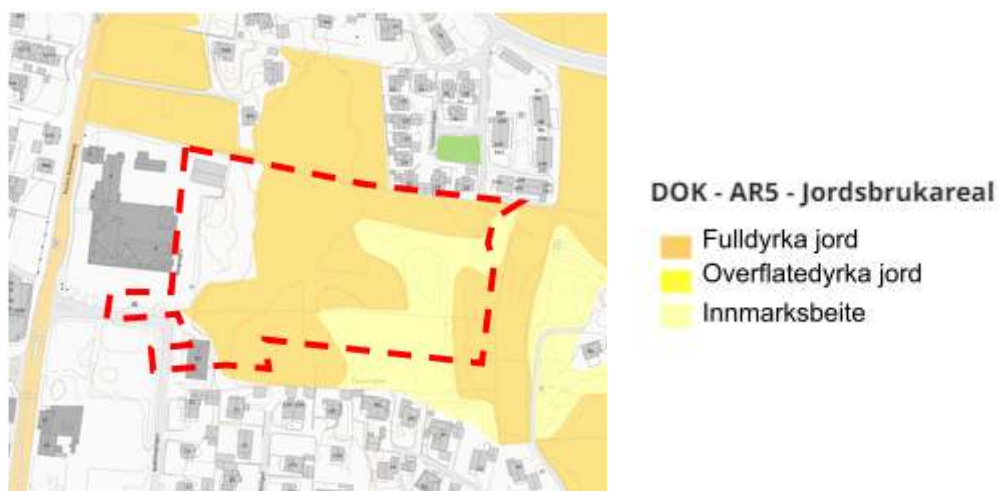
Figur 23 Truede arter vist med kvadratiske punkter. Ca. planområde vist med stiplet, rød strek. Kilde: temakart-rogaland.no

Det er ikke registrert fremmede arter innenfor planområdet



Figur 24 Fremmede arter vist med kvadratiske svarte punkter. Ca. planområde vist med stiplet, rød strek. Kilde: temakart-rogaland.no

Landbruk



Figur 25 Jordsbruksareal. Ca. planområdet vist med stiplet, rød strek Kilde: temakart-rogaland.no

Areal innenfor planområdet, som ikke inngår i reguleringsplan for ny fylkesveg, og som er jorddekt er ca. 19 200 m². Ca. 3000 m² av dette arealet inngår ikke i registreringen av jordsbruksareal i temakart Rogaland. Ca. 11 000 m² er vist som fulldyrket areal innenfor planområdet (temakart Rogaland), og ca. 5 000 m² som innmarksbeite.

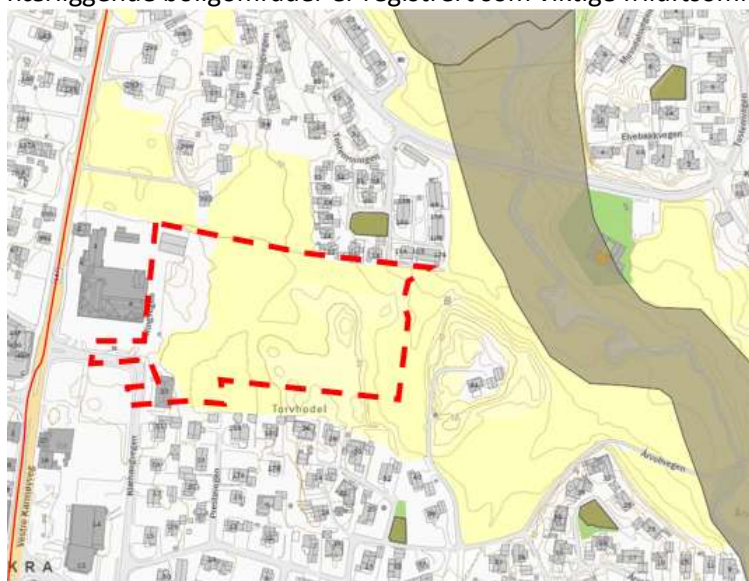
Området blir benyttet til beite. Det er noen gresskledde kuperte formasjoner midt i bildet under hvor det er tynt jorddekke. Entreprenør som arbeider med fylkesvegen har estimert matjordmengdene til ca. 20 000 m³.



Figur 26 Landbruksområde 25.05.23. Anleggsområde for fylkesvegen kan sees bak i midten, og til høyre på bildet. Kilde: LY areal & landskap AS

Rekreasjonsverdi/-bruk, uteområder

Det er ikke registrerte friluftsområder innenfor planområdet, men Årvollsåna og lekeplasser i nærliggende boligområder er registrert som viktige friluftsområder.



Figur 27 Friluftsområde Årvollsåna. Ca. planområde vist med stiplet, rød strek. Kilde: temakart-rogaland.no

Trafikkforhold

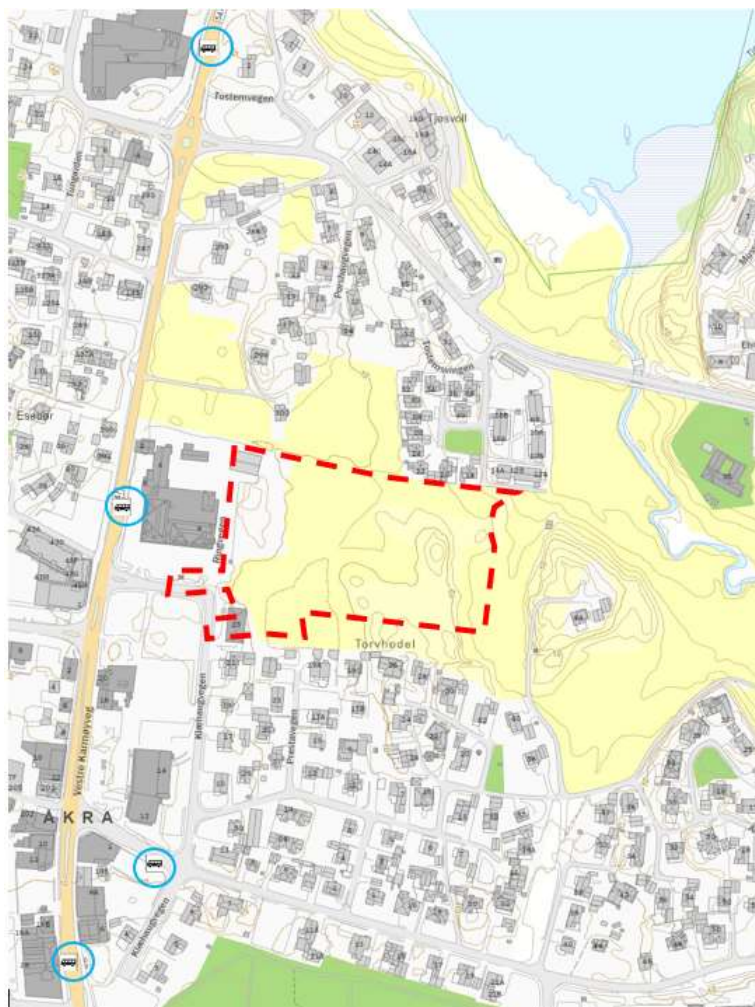
Planområdet har i dag sin tilkomst via Ringvegen som går østover fra eksisterende fv. 547. Det er planlagt ny fylkesveg sør for planområdet. Med denne på plass vil trafikkmengden på dagens fylkesveg reduseres. Dersom fylkesvegen bygges mellom Ådlandskrysset og Veakrossen vil vegen forbi planområdet trolig få en ÅDT på 4 500 i 2040.



Figur 28 Trafikkmengde 2040- alternativ 1. Kilde: Reguleringsplan FV47, Åkra sør-Veakrossen.

Kollektiv

I dag er det kollektivholdeplasser langs eksisterende fylkesveg. Den nærmeste er like utenfor Extra. Her har bussene i dag en frekvens på ca. hvert kvarter. Det er planlagt holdeplasser på begge sider av ny fylkesveg langs planområdet.



Figur 29 Kollektivholdeplasser. Holdeplasser er markert med lys blå sirkel, og ca. planområde er vist med stiplet, rød strek
Kilde: temakart-rogaland.no

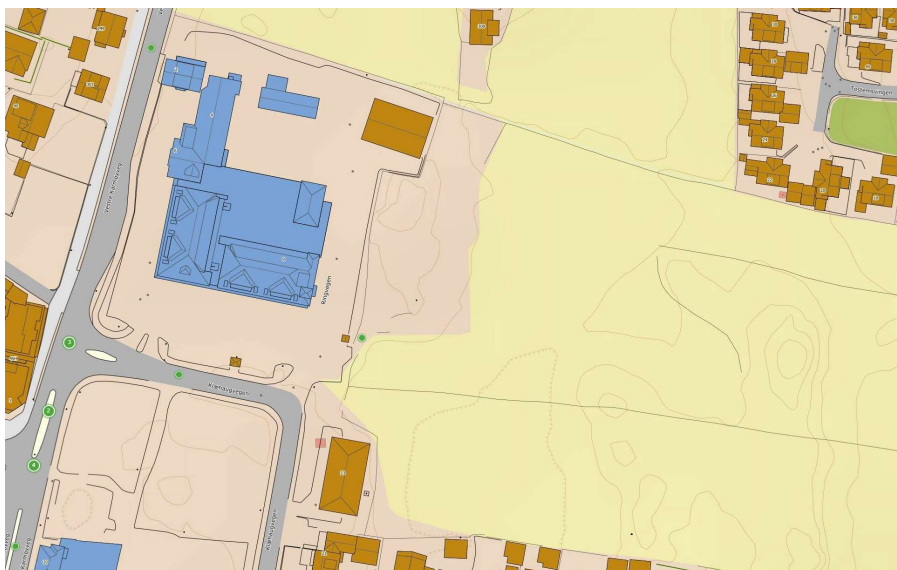
Myke trafikanter/universell tilgjengelighet

Det er ikke skoleveg gjennom planområdet, og overordnet gang og sykkelvegsystem følger fylkesvegen (ny og eksisterende).

Alle kjørevegene nært til planområdet er i dag etablert med fortau. Fortauene har en bredde på 2-2,5m. Noen tekniske installasjoner/skilt gjør fortauene smalene på enkelte punkt. Krysning av kjøreveg skjer i plan. Dagens arealer for myke trafikanter langs Ringvegen har nedsenket kantstein ved krysningsspunkt, men det er ikke helt konsekvent på begge sider av vegen. Ny fylkesveg forbi planområdet er regulert med tosidig fortau. I planbestemmelsene til ny fylkesveg står det at prinsippene for universell utforming skal legges til grunn for bussholdeplasser og gang og sykkelarealer. Det planlegges for fotgjengerkryssing langs ny fylkesveg på nordsiden, og kryssing av selve fylkesvegen ved ny rundkjøring i vest, og øst for planlagte bussholdeplasser.

Trafikkulykker

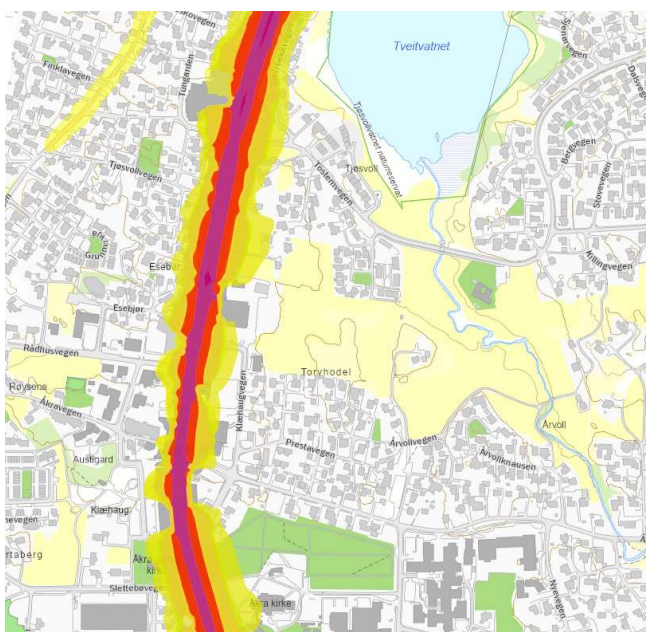
De fleste ulykkene i nærområdet er registrert på fylkesveg og er knyttet til kryss. Det er registrert to ulykker nærmere planområdet som gjelder myke trafikanter. Flere av ulykkene er av eldre dato (2005 eller eldre). Ulykkene fremstår ikke som at de skyldes forhold med trafikksystemet.



Figur 30 Trafikkulykker (vist med grønne punkt). Kilde: vegkart.atlas.vegvesen.no

Støy

Planområdet er ikke utsatt for støy fra eksisterende fylkesveg. Det vil være støy fra ny fylkesveg. Nødvendige støyberegninger og beskrivelse av tiltak er del av plan for fylkesvegen.



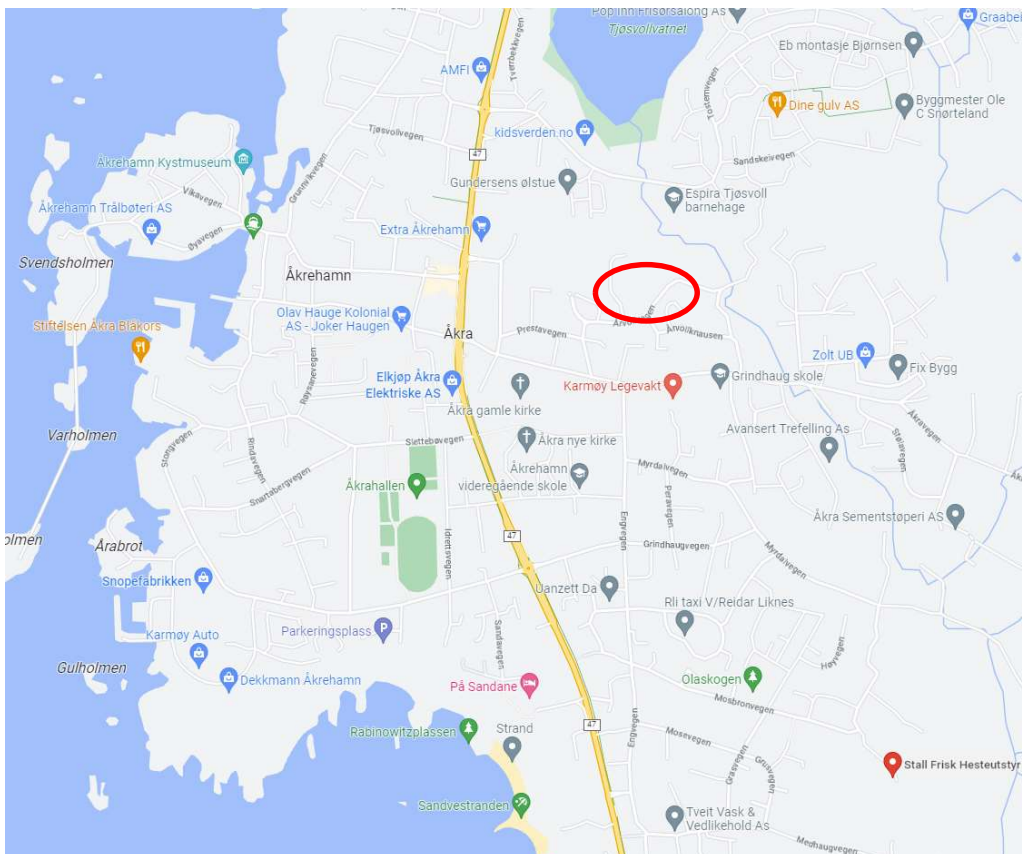
Figur 31 Vegtrafikkstøy. Kilde: temakart-rogaland.no

Barn og unges interesser

Området er inngjerdet og benyttes til beite. Området bærer ikke preg av å være benyttet til barns lek, og vi har heller ikke mottatt informasjon om dette. Barn og unges interesser i nærområdet vil i stor grad knytte seg til å bevege seg forbi planområdet for å komme seg fra boligområdene til fritidsaktiviteter, kollektivanlegg eller skole.

Sosial infrastruktur

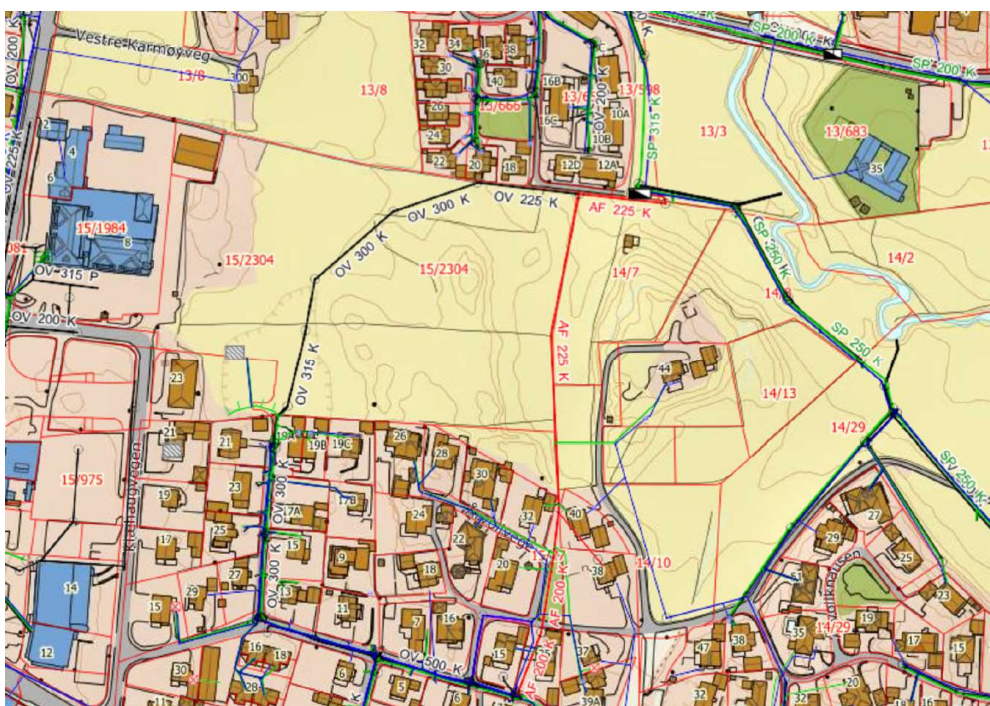
Planområdet ligger i Åkrehamn sentrum og det er kort veg til bl.a. kirke, idrettsanlegg, skoler og barnehager.



Figur 32 Aktiviteter. Planområdet er vist med rød sirkel. Kilde: google.no/maps

Teknisk infrastruktur- ledningsanlegg

Langs sør og østsiden av planområdet pågår det arbeid med bygging av nye fylkesveg inkludert ledningsanlegg. I dag går det to ledningsstrekking gjennom planområdet, og begge er foreslått utfaset i forbindelse med etablering av nytt ledningsanlegg i fylkesvegen. Dette er en OV300 og en AF225.



Figur 33 Eksisterende VA-anlegg før utbygging av ny fylkesveg. Kilde: Gemini Portal +

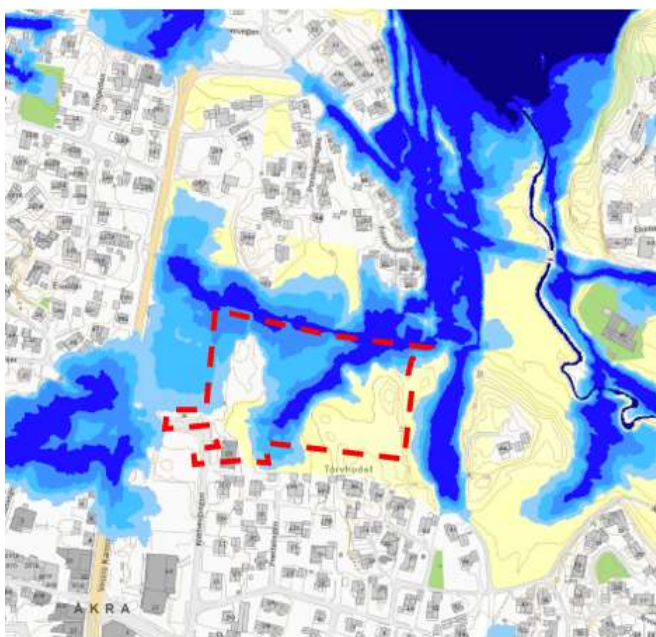
I fylkesvegprosjektet blir det lagt en ny vannledning PE 180 på østsiden av planområdet. I tillegg ligger det en SJK 300 i dagens fylkesveg. Det vil også bli etablert stikk DN180PE til planområdet fra øst.

For spillvann blir det lagt ny spillvannsledning med DN160 og 200 PVC øst for planområdet. Det er opplyst at kapasiteten på denne ledningen også ivaretar utbyggingen planområdet. Det blir etablert stikk øst for planområdet med dimensjon DN160 PVC.

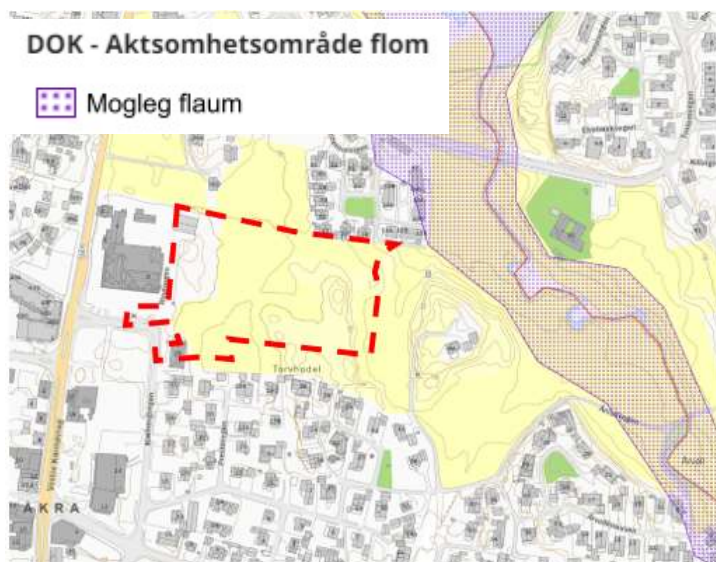
Det blir også lagt nye overvannsledninger i ny fylkesveg. Dette er hovedsakelig BTG 400, og med fordrøyning i rør (2 stk. BTG 1200) øst for planområdet før overvannet ledes til bekk som går til Tjøsvollvatnet. Det legges opp til to stikk til planområdet. Et i øst og et i sør. Stikkledningen i øst med dimensjon på DN400 BET vil være hovedstikkledningen for planområdet. Dimensjonene forutsetter fordrøyning på 15/2304.

Flom

I forhold til markfuktighetsklasser kan området fremstå som vått, men området er ikke vist innenfor noen aktsomhetssone for flom. Planområdet har i dag naturlig avrenning nordøstover, i retning Tjøsvollvatnet



Figur 34 Markfuktighetsklasser. Ca. planområde er vist med rød, stiplet strek. Kilde: temakart-rogaland.no



Figur 35 Aktsomhetssone flom. Ca. planområde er vist med rød, stiplet strek. Kilde: temakart-rogaland.no



Figur 36 Dagens avrenning i området før utbygging av ny fylkesveg. Utsnitt fra Scalgo. Ca. planområde er vist med rød, stiplet strek. Kilde: COWI AS

Skredfare

Det er ikke registrert noen aktsomhetsrområder for skred i offentlige registre. Området er forholdsvis flatt. Forhold vedrørende marin grense er beskrevet under grunnforhold.

Beredskap og ulykkesrisiko

Planområdet slik det er i dag har ingen påvirkning på beredskap og ulykkesrisiko. Nærmeste brannstasjon ligger ca. 350m fra planområdet.

Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Det er 2 punkt som gjelder eksisterende situasjon som er vurdert til gul risikofaktor. Dette er punkt «1. Masseras, kvikkleire, steinsprang» og punkt «21. Viktige landbruksområder».

Det er en teoretisk sannsynlighet for marin leire da området er under marin grense. Med bakgrunn i dette er det foreslått avbøtende tiltak dersom ustabile masser eller leire/silt påtreffes.

Ellers er det også er området vurdert til å være utsatt for vind, nedbør og overvann, men ikke mer enn hva som er vanlig for området, og er vurdert til grønn risikofaktor. Grønn risikofaktor vurderes som akseptabel risiko og kommentere ikke ytterligere. Andre tema som også er vurdert til å ha grønn risikofaktor er «nytere tids kulturminne/miljø» og «sårbar fauna». Sårbar fauna er inkludert pga. nærheten til Årvollsåna og at området er innenfor areal registrert med sensitive artsdata for havørn, vandrefalk og hubro.

Overordnet ide

Figur 37 Forslag til plankart. Kilde: LY areal & landskap

Planområdet er på ca. 26daa, og fordelt på formål vist i tabell under:

Formål	Areal (daa)
§12-5. Nr. 1 -Bebyggelse og anlegg	
1001- Bebyggelse og anlegg	0,2
1150 – Forretninger	15,2
1802 – Bolig/forretning/kontor	0,3

1900 – Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål	7,0
Sum denne kategorien	22,6
§12-5. Nr. 2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
2011 – Kjøreveg	1,4
2012 – Fortau	0,5
2019 – Annen veggrunn -grøntareal	0,8
Sum denne kategorien	2,8
§12-5. Nr. 3 – Grønnstruktur	
3050 - Park	0,4
Sum denne kategorien	0,4
Sum totalt alle kategorier:	25,9

Tabell 1 Arealformål. Kilde: LY AL

Foreslåtte eierforhold fremgår av plankartet. Eiendommen 15/2304 er vist med to formål (hhv forretning og BAA) for å skille på bruk av de forskjellige arealene. Ny eiendomsgrense kan avvike fra formåls grensen, og avklares på et senere tidspunkt.

I planforslaget er det foreslått et areal til forretning knyttet til ønsket etablering av Obs Bygg. Arealer innebærer også parkering, lager og tilhørende funksjoner utover selve butikklokalet.

Formålet B/F/K1 er tatt med da gangveg i gjeldende plan er foreslått tatt ut. Bestemmelser for tilgrensende plan, planid 253-1 «Busstasjon m.m. i Åkrehamn- fra næring til sentrumsomr.» er opprettholdt for dette området da det naturlig hører sammen. Gjeldende bestemmelser er også foreslått opprettholdt for BAA2, men for område BA er formål og bestemmelser i kommunedelplan for Åkrehamn gjort gjeldende. BA er tatt med da vegføringen inn til mulig fremtidig utbyggingsområde i nord er foreslått endret.

Fremtidig kommunal veg, og kryss mot fylkesveg, er inkludert for å sikre varelevering og trafikkavvikling til dagens forretning vest for planområdet. Trafikkarealer ellers er inkludert for å sikre tilpasningen til omkringliggende planer, samtidig som at adkomstene skal passe med planlagt bygningsmasse. Nærmere detaljer om valg og utforming av samferdselsarealer er beskrevet i kapittel «Samferdselsanlegg»

Annen veggrunn AVG1 er inkludert med bredde tilsvarende fortau i gjeldende plan. Med planlagt etablering på området vil det ikke være naturlig å etablere fortau her før det evt. bygges ut nord for planområdet (13/8), og behovet bør da sees i sammenheng med denne utbyggingen. Frem til det evt. er aktuelt kan arealet benyttes som grøft eller teknisk infrastruktur.

Bygge og anleggsområde i plan for fylkesvegen er tatt ut da fylkesvegen er under utbygging og er planlagt ferdigstilt i 2024.

Forholdet til overordnede føringer

Planforslaget er i tråd med overordnede føringer.

Det er foreslått formål som er med å bygge opp under Åkrehamn by som et sentrumsområde, samtidig som at området ligger helt inntil den nye fylkesvegen og dermed sikrer god tilgjengelighet for f.eks. varelevering. Området er også nært knyttet til kollektivakser, og gang og sykkeltraseer i området. Planforslaget er i tråd med gjeldende kommuneplaner og kommunedelplaner for området.

Bebyggelse, struktur og tiltak

BYA er foreslått til 80% inkl. parkering jf. H- 2300 veiledergrad av utnyttning. Dette er 10% mer enn i gjeldende plan. Da boligformål er foreslått tatt ut av planen for bnr/bnr. 15/2304 er BYA økt for få mulighet til en arealeffektiv utnyttelse, samtidig som at det da ikke er krav til uteoppholdsareal.

I forslag til planbestemmelser står det at bruksareal skal regnes uten tillegg for tenkte plan.

Bygningsmassen er planlagt fordelt på to bygningskropper. Ny fylkesveg følger en naturlig terrengformasjon som synker mot øst, og bygningene er i vedlagt situasjonsplan tilpasset dette, men med høyder som på en naturlig måte tas opp gjennom parkeringsarealer.

Det laveste punktet er i øst, og med hensyn til overvannshåndtering er det foreslått at den østlige bygningen ligger høyere enn dette laveste nivået.

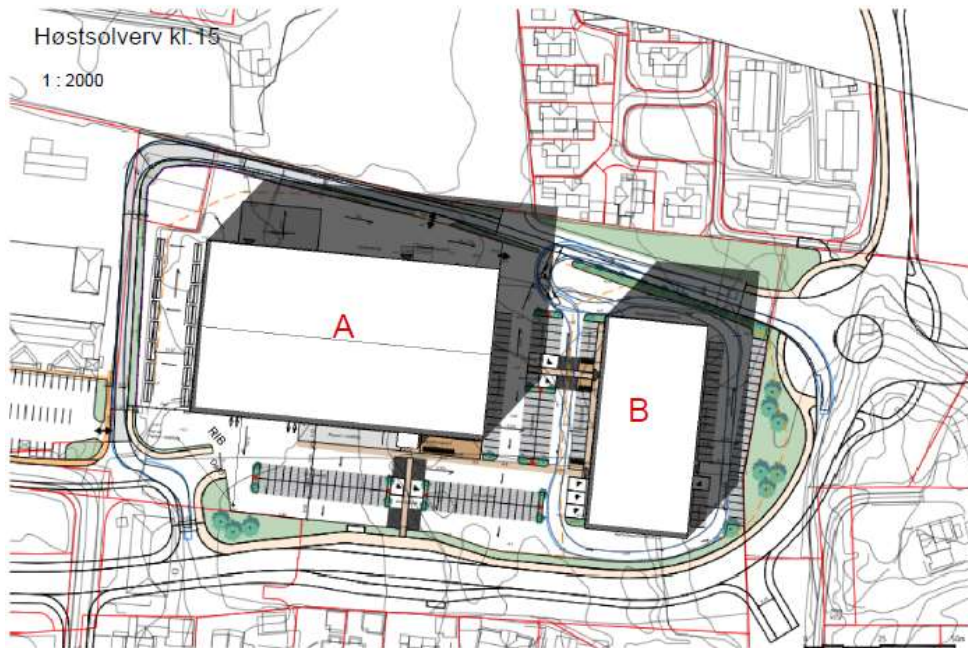
I foreløpig utomhusplan er det skissert en bygning med grunnflate på ca. 5 700m² innenfor areal foreslått til forretning, og en bygning med grunnflate på ca. 2 400m² på areal foreslått til BAA1. Utearealene er delt opp med grønne rabatter, og det er skissert forskjellig dekke på gangarealer, oppstillingsplasser og kjørearealer.



Figur 38 Situasjonsplan. Kilde: LY areal & landskap

I gjeldende planbestemmelse er det satt krav om at bebyggelsen skal ha flatt tak. Dette er foreslått opprettholdt i planforslaget.

Byggehøyde er foreslått beholdt som i gjeldende plan, med maks gesimshøyde 12,5m fra gjennomsnittlig planert terreng. Det er utført en sol-studie for å vurdere konsekvensene for nabobebyggelsen. Denne følger vedlagt planforslaget.



Figur 39 Solstudie. Høstsolverv kl. 15. Kilde: Petter J. Rasmussen AS

Bygningen i vest er planlagt som en byggevareforretning med drive-in i vest, og butikkinngang i øst på den sørlige fasaden. Den sørlige fasaden vil være hovedfronten mot fylkesvegen, med innganger, parkeringsarealer og ganglinjer. I vest er det planlagt utelager. Varemottak er tenkt i nord. Ganglinjene og foreslått plassering av bygningskroppen er med å knytte bygningen mot eksisterende forretning i vest, og fylkesvegen som en kommunikasjonslinje. Obs Bygg har en standardisert utforming som gjør bygningen gjenkjennelig. I foreløpig utomhusplan vises ikke flaggstenger/pyloner. Plassering av disse og tilsvarende tiltak vil fremkomme i byggesøknad.



Figur 40 Obs BYGG Madla. Kilde: Bygg.no

Bygningen i øst har ikke et like klart konsept enda. Her er det i planforslaget åpnet for en mer blandet bruk. Inngangsparti er foreløpig tenkt mot vest. Valg av fasader og visuell utforming vil gjenspeile bruken av bygget.

I situasjonsplanen som følger planforslaget er byggevareforretningen foreslått plassert på omtrent samme høyde som eksisterende bebyggelse i vest. Det kan bli behov for en mindre mur mellom den interne vegen i vest og utelager på ca. 0,5m. Høydeforskjeller er i hovedsak foreslått tatt opp enten som fall over parkeringsarealer, eller i skråninger mot trafikkarealer.

Byggegrenser er hovedsakelig foreslått i formålsgrense, da området er satt av til sentrumsformål. Mot vest og nord er det foreslått 4m byggegrense. Der byggegrense ikke er vist gjelder plan og bygningsloven §29-4. Det er åpnet for enkelte tiltak utenfor byggegrense i bestemmelsene. Basert på foreløpig utomhusplan vil dette i hovedsak være interne kjøreveger. Dette er foreslått til å gjelde der byggegrense ikke ligger i formålsgrense.

Samferdselsanlegg

Adkomst – kjørende og myke trafikanter

Adkomst til planområdet er foreslått fra ny fylkesveg via kommunal veg i sørvest, og direkte via rundkjøring i nordøst. Kapasiteten på vegnettet anslås til å være god. Dette er veger som bygges nå etter ny reguleringsplan, og planområdet lenge har vært vist som utbyggingsområde med omtrent tilsvarende formål.

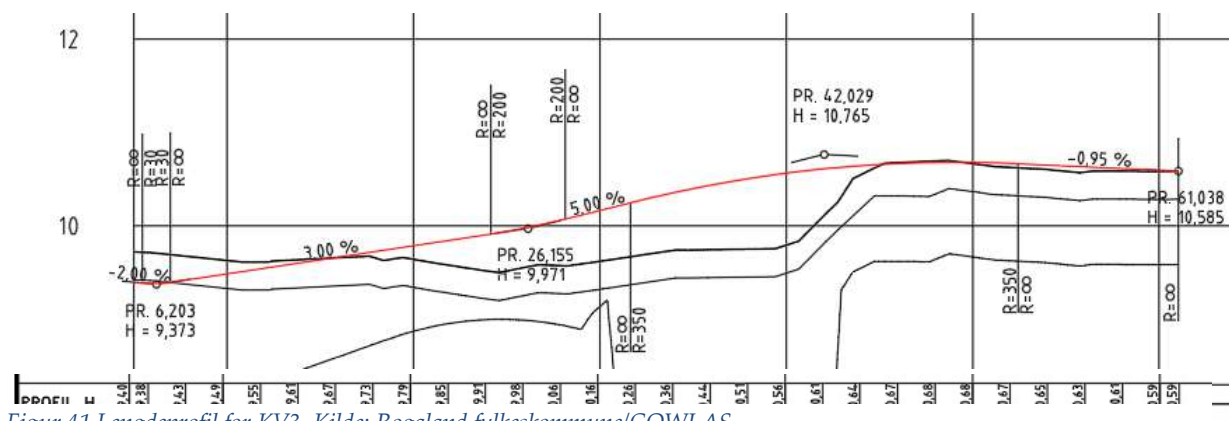
I løpet av planarbeidet kom det frem informasjon om at det i reguleringen av fylkesvegen med tilhørende kommunale veger ikke var tatt tilstrekkelig høyde for varelevering med semitrailer til eksisterende forretning vest for planområdet (Extra). Da byggingen av fylkesvegen er godt i gang ble det avtalt at endringen som gjøres for å sikre kjøremåte og endeavslutning av den kommunale vegen tilpasset dimensjonerende kjøretøy (semitrailer) inkluderes i dette planforslaget. Løsningen er utarbeidet av Rogaland fylkeskommune, og innebærer en breddeutvidelse av kommunal veg, samt en endret linjeføring. Det er ikke vist vendehammer tilstrekkelig for semitrailer i enden av offentlig veg.

Fortauskant for F04 er vist i samsvar med eksisterende fortauskant. Dette gir en noe bredere kjøreveg enn kommunal norm, men smalere enn dagens kjøreveg.

Det er foreslått regulert senterlinje på vegene innenfor planområdet selv om vegene ikke tilfredsstiller kravene til å ha oppmerket senterlinje jfr. Statens vegvesen sine håndbøker.

Koblingen mellom den fremtidige kommunale vegen og ny fylkesveg er definert som kryss både fordi avkjørsler i håndbok N100 defineres som en fysisk sammenkobling mellom en privat og en offentlig veg, og pga. trafikkmengde.

Vi har mottatt følgende lengdeprofil for den fremtidige kommunale vegen:



Figur 41 Lengdeprofil for KV3. Kilde: Rogaland fylkeskommune/COWI AS

Krav til sekundærvægens vertikalgeometri i kryss fra håndbok N100:

Vertikalgeometri

Sekundærvægens vertikalgeometri utformes for å sikre enkel akselerasjon, men også slik at minimalt med overvann kan renne inn på primærvægen.

KRAV 4.1.1.1—2 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

I en avstand lik lengden til dimensjonerende kjøretøy, skal stigning/fall $\leq 3\%$.

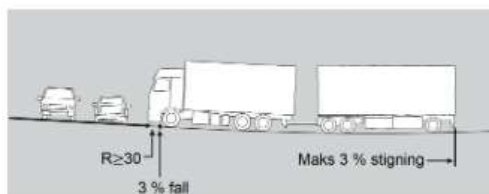
Figur 42 Utdrag fra håndbok N100. Kilde: Statens vegvesen

KRAV 4.1.1.1—3 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

For å justere for eventuell differanse mellom primærvægens tverrfall og sekundærvægens lengdefall, skal det benyttes vertikalkurve med radius på minst 30 meter ved tilknytningspunktet mellom primær- og sekundærvægen. (Radiusen skal ikke være større enn nødvendig for å minimere mengden overvann som kan renne inn på primærvægen). Kurven skal ende i en tangent med 1 – 3 % fall bort fra primærvægen. 3 % fall skal benyttes når sekundærvægen stiger bort fra krysset.

Figur 43 Utdrag fra håndbok N100: Statens vegvesen



Figur 4.1.1.1—3 — Krav til sekundærvægens vertikalegeometri i kryssområdet, når sekundærvægen tilknyttes i nedkant av primærvægens tverrfall og stiger fra primærvægen.

Figur 44 Utdrag fra håndbok N100. Figur 4.1.1.1-3. Kilde: Statens vegvesen

Teksten på figur 4.1.1.1-3 i håndbok N100 kan tolkes som at det er tillatt med 3% stigning etter en kurve mot primærvægen, men i punkt 4.1.1.1-3 står det at kurven skal ende i en tangent med 1-3%fall bort fra primærvægen. Dersom håndbok skal tolkes slik at det er krav om fall bort fra primærvægen i dimensjonerende kjøretøys lengde innebærer forslaget fravik fra håndbok.

Den nye løsningen til avkjøring fra fylkesvegen innebærer at den fremtidige kommunale vegen nordover og avkjøringen til Klæhaugvegen vil få en avstand fra senterlinje-senterlinje på ca. 37m.

Da problemstillingen kom opp seint i planarbeidet kan det være behov for å gjøre enkelte tilpasninger også etter høring. Det er tett dialog mellom Rogaland fylkeskommune, Karmøy kommune og COOP for å sikre en best mulig løsning som ivaretar både eksisterende og fremtidige behov på området.

Kjørevegen i nord som i gjeldende plan er vist som mulig tilkomst til fremtidig boligområde i nordvest er i planforslaget endret til felles. Vegen er ikke vist med vendehammer da den tilknyttes opparbeiding av eiendommene og trafikkavvikling på disse. Ved eventuell utbygging av boligområdet

kan vegen tillegges en vendehammer og endres til offentlig etter nærmere avtale med Karmøy kommune. Dette er også årsaken til at annet vegareal er vist helt til eiendomsgrense.

Kjørevegen er vist 6m bred i gjeldende plan med 2m fortau på nordsiden.

Kommunal norm tilsier 5m kjørebane og 1m annet vegareal, men da vegen planlegges benyttet til varelevering er det foreslått å opprettholde 6m kjørebanebredde (inkl. skulder). Til sammenligning er det i håndbok N100 vist kjørebanebredde på 6,5m til næringsområder. Dette er der det er fortau på begge sider og da er 1 m indre skulder inkludert.

Det er i planforslaget foreslått 3m annet vegareal på nordsiden til fremtidig fortau og grøft (f_AVG1). Det er også foreslått 0,75m annet vegareal på sørsiden av f_KV1 for å sikre areal til grøft. Skulder er inkludert i areal vist som kjøreveg. Kjørevegen vil med høyder som vist i vedlagt utomhusplan ha en stigning mot vest på ca. 2,5%, men flate ut etter første avkjørsel.

Planforslaget innebærer en justering av annet vegareal mot fylkesvegen. Selv om areal foreslås endret er det satt av tilstrekkelig areal til at grøfter og skråninger/fyllinger som bygges i forbindelse med ny fylkesveg opprettholdes. Planforslaget innebærer en terrengendring, og det totale behovet for grøfteareal blir da endret. Endringen medfører også en mer arealeffektiv utnyttelse av områdene.

Det er vist en mindre justering av annet vegareal like nord for leskur på nordsiden av fylkesvegen. Bussholdeplasser med leskur bygges ikke som en del av fylkesvegplanen nå, og den foreslåtte endringen gir ca. 0,7m med annet vegareal rett bak det fremtidige leskuret. På foreløpig utomhusplan er det også foreslått en gangtilknytning rett ved siden av leskuret. Kombinasjonen med smalt annet vegareal og gangforbindelse gjør at det trolig uansett blir lagt drensledning her. Det er ikke andre forhold enn overvannshåndtering som blir påvirket av endringen.

Frisikt er vist i plankartet. For frisikt fra forretningsområde og til kommunal veg vises det til kommunal norm der det står:

«I sentrumsgater med fortau er kravet til frisikt i kryss oppfylt i de tilfeller der det er fortau med samlet bredde på min. 2,5m. I de øvrige situasjoner vurderes frisikt konkret i hvert enkelt tilfelle». Fortau langs den fremtidige kommunale vegen er i gjeldende plan vist med 2m bredde. Denne opprettholdes i planforslaget. Frisikt til kommunale veger er derfor vist iht. kommunal norm 6x25m I kryss mellom fremtidig kommunal veg og ny fylkesveg er frisikt opprettholdt som i gjeldende plan (6x36m).

Planforslaget innebærer at gangvegen som er vist mot gnr/bnr. 15/1984 i gjeldende plan utgår. Det vil ikke være heldig å kombinere gs-veg med tilkomst for varetransport. I tillegg ville denne gs-vegen ikke ledet til noe målpunkt verken med dagens situasjon eller når planforslaget er utbygd. Nå etableres det gangforbindelser langs fylkesvegen som knytter eksisterende bebyggelse til sentrum, og disse forbindelsene vil være naturlige å benytte. Det er i planbestemmelsene foreslått krav vedrørende universell utforming.

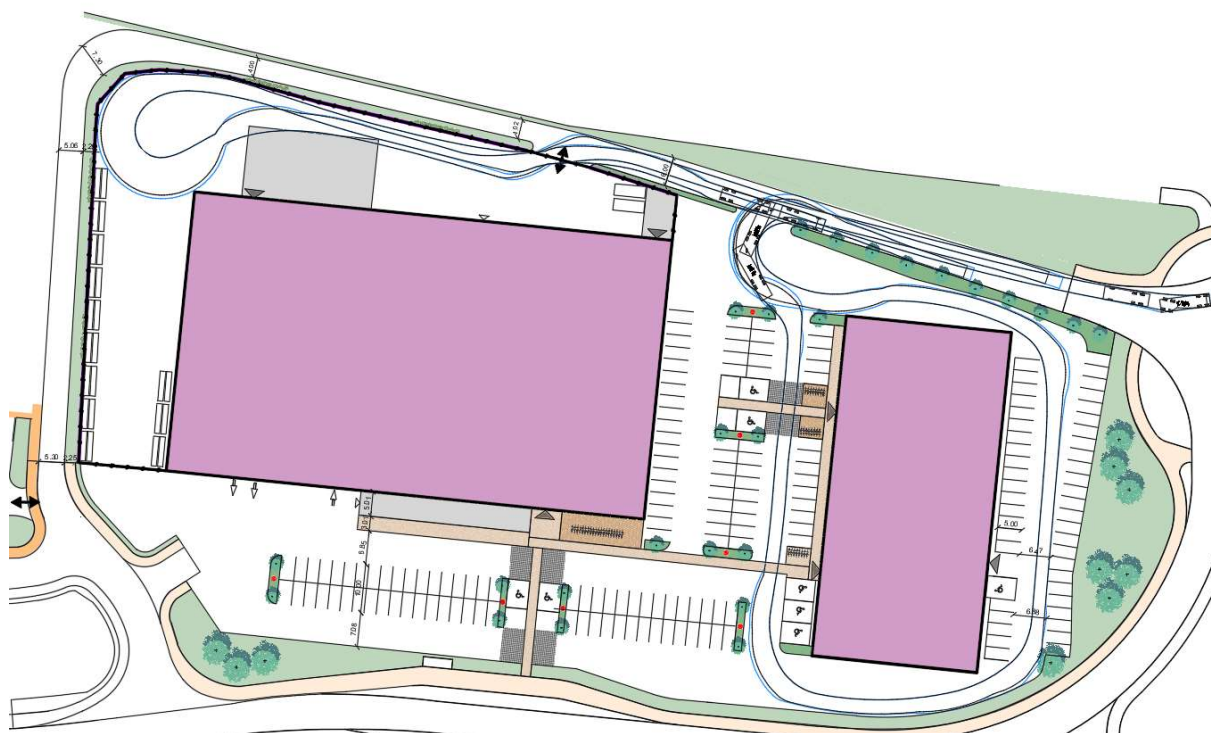
Kollektiv

Det er i dag kollektivholdeplasser langs dagens fylkesveg i vest. Det er også satt av plass til nye kollektivholdeplasser langs ny fylkesveg, men disse vil ikke bli bygd nå. Planområdet vil uansett ha kort veg til kollektivtrase. I situasjonsplan som følger dette planforslaget er det vist gangareal fra inngangsparti til fortau og fremtidig holdeplass.

Varelevering

Det er opplyst fra Rogaland fylkeskommune at krysset mellom den fremtidige kommunale vegen og fylkesvegen tilfredsstiller kjøremåte A for passerende semitrailer/vogntog og personbil. Dersom det

skulle vise seg å bli for trangt for kjøremåte A vil det bli kjøremåte B, og det innebærer at kjørende som skal ut på fylkesvegen må vente til det større kjøretøyet har passert. Dette krysset vil ivareta tilkomst til varelevering for eksisterende forretninger i vest. Ny bebyggelse vil ha varelevering fra rundkjøringen på fylkesvegen i øst. Det er med planlagt bebyggelse mulig å snu større kjøretøy uten å rygge enten i det nordvestre hjørnet, eller eventuelt å kjøre rundt fremtidig bygning i øst. Kjørespor for varelevering rundt bygning i øst er vist som lastebil.



Figur 45 Utomhusplan med sporing for varelevering. Kilde: LY areal & landskap

Parkering

Parkering for kjøretøy

Parkering er foreslått tilsvarende som i gjeldende kommuneplan. Dette er en lavere parkeringsdekning enn i gjeldende detaljreguleringsplan. Parkering for kunder og ansatte er i utomhusplanen vist mot sør og mellom bygningsmassen.

I gjeldende reguleringsplan er det satt krav til 1 plass pr 35m² forretnings-/kontorlokale og 1 plass pr 200m² lager. Med 5700m² forretningslokale gir det totalt 163 parkeringsplasser. For fremtidig bygning i øst estimeres det med 2400m² forretnings-/kontorlokale og 2400m² lager. Dette gir 81 parkeringsplasser. Totalt 234 parkeringsplasser.

I gjeldende kommuneplan står det at for forretningsbebyggelse kan det etableres inntil 1 parkeringsplass pr 50m² brutto gulvareal, mens det for industri- og lagerbebyggelse kan etableres inntil 1 parkeringsplass pr 100m² gulvflate og at i tillegg kommer parkeringsplasser for eventuelle besøkende etter behov. Dersom en legger til grunn bestemmelsene for parkering i gjeldende kommuneplan med hhv 1 parkeringsplass pr 50m² og 1 pr 100m² og samme arealer som antatt i avsnittet over gir det totalt: 114+72=186 parkeringsplasser.

Bygningen i øst er usikker med tanke på fordeling og etasjehøyder. Dersom en finner rom til 1 etasje med lager og 2 med forretning/kontor vil det med gjeldende detaljreguleringsplan gi grunnlag for opparbeidelse av 312 parkeringsplasser, mens med kommuneplanens bestemmelser inntil 260 parkeringsplasser. Det er arealet på bakkeplan som vil være begrensende for antallet som etableres.

I tillegg står det i kommuneplanen at om det skal stilles krav til parkering vurderes i det enkelte tilfelle, og at ved vurdering av parkeringskrav skal den samlede tilgang på parkeringsplasser i området vektlegges i tillegg til kollektivtilbud og sykkelvegnett i området.

I regionalplan for areal og transport Haugalandet (ATP) er det henvist til at kategoriseringen av næringsvirksomheter i bynære områder skal detaljeres gjennom kommuneplan. Det er ikke beskrevet krav eller retningslinje for arealutnyttelse eller parkeringsdekning utenfor byområdet Haugesund og fastlands- Karmøy.

Det er i planbestemmelsene satt krav til at minimum 5% av parkeringsplassene utformes til bruk for bevegelseshemmede.

I foreløpig situasjonsplan er det skissert opp 179 parkeringsplasser.

Sykkelparkering

Sykkelparkering er foreslått tilsvarende som i gjeldende kommuneplan for forretningsbebyggelse.

I bestemmelsene i kommuneplanens arealdel står det følgende vedrørende sykkelparkering for forretningsbebyggelse: *«Ved forretningsbebyggelse skal det anlegges 1 sykkelparkeringsplass pr 100m² brutto forretningsareal. Ved forretningsbygg mellom 1000 og 2000m² skal det etableres 10 sykkelparkeringsplasser. Ved forretningsbygg mellom 2000 og 3000m² skal det etableres 15 plasser. Ved forretningsbygg over 3000m² skal det etableres 20 plasser. Sykkelparkering skal opparbeides med stativ, fortrinnsvis under tak nær inngang.»*

For den planlagte byggevareforretningen gir det krav om 20 sykkelparkeringsplasser.

Det er ingen krav til sykkelparkering for kontor, industri eller lagerbebyggelse i bestemmelsene til gjeldende kommuneplan. For formålet «Angitt bebyggelse og anleggsformål kombinert med andre angitte hovedformål» er det derfor i planbestemmelsene foreslått at det etableres sykkelparkering etter samme bestemmelse som ved forretning. Dette gir med en bygningsmasse på 4 800m² eller større et krav om 20 sykkelparkeringsplasser.

I regionalplan for areal og transport er det ikke beskrevet krav eller anbefaling om sykkelparkeringsplasser utenfor byområdet Haugesund og fastlands-Karmøy.

Hovedsakelig vil varer fra en byggevareforretning være uhåndterlige eller for tunge til å ta med på sykkel (selv med transportsykkel eller sykkelhenger).

Teknisk infrastruktur

Det er utarbeidet en VA-rammeplan som følger vedlagt. De siste justeringene av avkjøringene fra fylkesvegen kom så sent før innlevering at illustrasjonene i VA-rammeplan ikke er helt oppdaterte.

Vannforsyning

Det er i VA-rammeplan foreslått vannforsyning både fra nytt ledningsanlegg som er etablert i forbindelse med bygging av ny fylkesveg i øst, og fra eksisterende vannledning i fylkesvegen i vest. Dette for å sikre tilstrekkelig trykk for å ivareta antatt behov for sprinkling, og to bygninger. Dimensjonerende vannmengde som er lagt til grunn i overordnet VA-plan er 75l/s basert på et annet prosjekt for etablering av en obs Bygg forretning. Det foreligger ikke brannprosjektering av de konkrete bygningene som planlegges på planområdet pr dags dato.

Det er overordnet VA-plan beskrevet at brannvannsuttak i kum eller hydrant skal plasseres 25-50m fra hovedangrepsvei.

Spillvann

Det er i VA-rammeplan foreslått at området knyttes til nytt spillvannsnett som etableres i ny fylkesveg sørøst for planområdet. Det er ikke planlagt for aktivitet hvor det er krav om olje- eller fettutskiller.

Strømforsyning

Det har ikke kommet inn merknad fra Fagne om behov for oppgradering av nettstasjoner i området. Det er trafo like vest for planområdet, ved parkeringsplassen på gnr/bnr. 15/1984.

Det er foreløpig ikke planlagt lading for elbiler, men ifølge rundskriv H-6/20 må det i dagens moderne samfunn anses at ladestasjoner er nødvendig teknisk utrustning til bl.a. parkeringsplasser.

Avfallshåndtering

Avfallshåndtering er planlagt på egen grunn. Det er i planbestemmelsene satt krav om at områder for avfallsinnsamling i størst mulig grad skal være skjermet/innbygget.

Overvannshåndtering

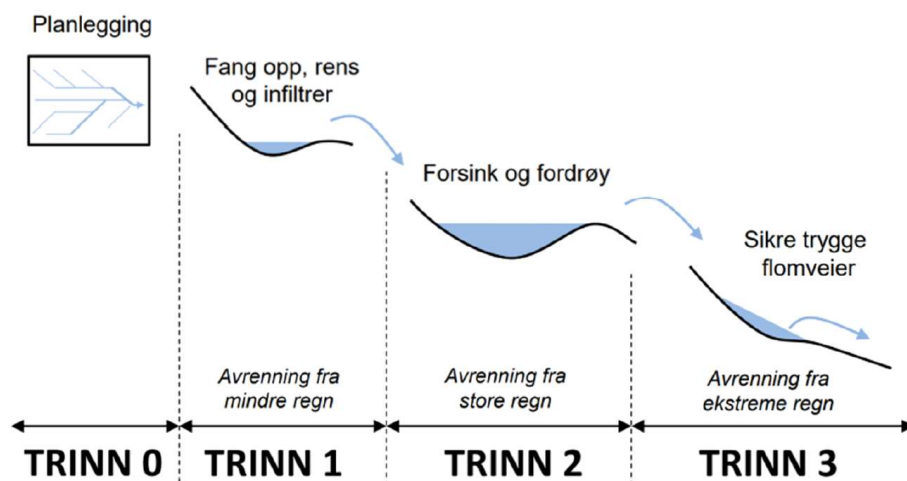
Karmøy kommune har stilt krav om det skal legges til grunn gjentakende nedbørsfrekvens på 200år. Dette avviker fra normal praksis som tilsier 20- 50 år.

Utbygging av planområdet vil medføre at det blir mer tette overflater enn i dag, noe som gir økt avrenning. Denne økte avrenningen må kompenseres med fordrøyning av overflatevann i lukket eller åpne systemer, og /eller infiltrasjon. Infiltrasjon er svært anvendelig da det er mye sand i grunnen som er lette å infiltrere i, samt at Årvollsåna ligger 6m lavere enn planlagt planert område, og med det indikerer at grunnvannstanden er relativt lav i det nærmeste området.

Hovedvegnettet rundt planområdet vil fungere som flomveg ved nedbørsmengder over 200års nedbørsfrekvens. Overvannet vil ledes til Årvollsåna.

Det er i overordnet VA-plan lagt til grunn treleddstrategi for håndtering av overvann, der trinn 1 er å fange opp og infiltrere vannet. Dette kan f.eks. gjøre med permeable dekker og slisserenner som fanger opp og infiltrerer mindre nedbørshendelser og i startfasen av større hendelser. I tillegg må det fanges opp overvann som renner mot tilstøtende veger og eiendommer. Der det ikke kan gjøres med andre metoder må sandfang tilknyttet infiltrasjon eller fordrøyning benyttes. Dette er i hovedsak mot vest og nord, der det kan være vanskeligere å holde vannet på eiendommen.

Strategi for håndtering av overvann



Figur 46 Treleddstrategi. Kilde: Norsk Vann

For å sikre overvannshåndteringen ved store regn kan de grønne områdene, som i foreløpig utomhusplan er vist i sør og øst langs ny fylkesveg, brukes til åpen forsinking og fordrøyning. Ved store regn (jfr. Treleddstrategien trinn 2) legges det til grunn at vannet kommer såpass fort at infiltrering ikke tar unna, eller at infiltrasjonsvolumene allerede er fulle. Arealene som planlegges til åpen forsinking og fordrøyning kan utformes som forsenkninger slik at de leder vann i gress eller rullesteinsrenner ned mot øst. Her kan f.eks. etableres en større forsenkning i øst med strupet utløp. Nøyaktig plassering og utforming av løsningen vil være del av detaljprosjektering og teknisk plan for området.

Beregninger av overvannsmengder er vist i VA rammeplan.

Overvannsmengder som overgår 200års frekvens vil renne østover og kryss fylkesvegen ned mot Årvollsåna.

Universell utforming

Det er i planbestemmelsene oppgitt at universell utforming av bygninger og uterom skal legges til grunn for planleggingen av området. Det er og beskrevet at store asfalterte flater skal i den grad det er mulig brytes opp slik at parkeringsplasser, kjøreveg og gangareal er klart definerte.

Planforslaget legger opp til fortau langs alle kjørevegene. Dette viderefører prinsipp fra tilgrensende planer og sikrer logiske forbindelseslinjer til målpunkt i nærområdet. Tilrettelagte krysningsplan skal etableres med nedsenket kantstein.

Sosial infrastruktur

Planforslaget medfører ingen endring vedrørende sosial infrastruktur.

Grønnstruktur

Planforslaget inneholder ikke tiltak som gir grunnlag for etablering av lekeplass, friområder eller tilsvarende.

Parkområdet vist i eksisterende plan er videreført, men er i planforslaget delvis omgjort til annen veggrunn for å sikre arealer til grøfter etc. Området er foreslått med eierform tilsvarende tilliggende kjøreveg f_KV1. Området har også fått en mindre endring i utforming da kjørevegen må tilpasses avkjørsel fra fylkesvegen.

Matjord

Det er estimert 20 000m³ matjord innenfor planområdet. Det er i planbestemmelsene tatt med et punkt om at jorden skal gjenbrukes, og at plan for bruk av matjord skal godkjennes av kommunens landbruksforvalter.

I tillegg er det i bestemmelsene beskrevet at dersom det er risiko for funn av potetål skal dette undersøkes, og masser med potetål skal ikke plasseres der dette ikke finnes fra før.

Barn og unges interesser

Planforslaget påvirker ikke barn og unges interesser.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er 3 punkt som er vurdert til gul risikofaktor og som er knyttet til endret bruk av området. Dette er punkt «54. Ulykke med gående/syklende», punkt 53 «Ulykke i av-påkjørsel» og punkt «59. Ulykke ved anleggsgjennomføring». Da området i dag hovedsakelig er beite og derfor ikke benyttes av gående og syklende vil risikoen være større enn i dag. Den er allikevel mindre enn med gjeldende detaljreguleringsplan, da gangveg som er regulert nært til varelevering er foreslått tatt ut av planen. Avbøtende tiltak som er foreslått er:

- Frisikt iht. kommunal norm til offentlig veg, og Statens vegvesen sine håndbøker langs fylkesveg.
- Varelevering plasseres på andre steder på eiendommen enn der det blir tilrettelagt for myke trafikanter.
- Vise gangsoner i situasjonsplan/utomhusplan

For punktet vedrørende ulykke i kryss mellom kjørende, er det hovedsakelig fartsnivået på ny fylkesveg

I vurdering av risikoen for ulykker i kryss er det vektlagt at planforslaget inkluderer kryss mot fylkesvegen. På ny fylkesveg vil farten være høyere enn ellers innenfor planområdet. Ingen av de planlagte vegene er tiltenkt høyere fart enn 50km/t, så konsekvensen er derfor ikke vurdert til å være spesielt høy. Avbøtende tiltak som er foreslått er:

- Bestemmelse om at for alle tiltak som berører fylkesvei skal det før igangsetting foreligge teknisk plan som er godkjent av vegmyndighet.
- Frisikt iht. kommunal norm til offentlig veg, og Statens vegvesen sine håndbøker langs fylkesveg.
- Utforming som sikrer tilgjengelighet for varelevering.

For punktet vedrørende anleggsgjennomføring er det ikke påvist spesielle forhold ved planområdet som gir økt risiko, men det vil være risiko knyttet til anleggsvirksomhet. Dette vil fremkomme nærmere i SHA plan, og her blir også avbøtende tiltak knyttet direkte til anleggsgjennomføringen vurdert.

Ellers er punkt «53. Ulykke i av-påkjørsler» og «25. Ve, bru, tunnel, knutepunkt» vurdert til grønn risikofaktor.

Miljøkonsekvenser

Planforslaget medfører ingen vesentlig endring i forhold til gjeldende plan for området. Planområdet ligger tilknyttet sentrum i Åkrehamn og gir med det gode muligheter for å velge gange, sykkel eller kollektiv til området. Ved handling av tyngre varer vil det naturlig nok være mest hensiktsmessig å velge bil, men andre transportformer er tilgjengelige.

Det er estimert 20 000 m³ matjord som skal omdisponeres. Det er i planbestemmelsene stilt krav til gjenbruk av disse massene.

Det er ikke bekk, myr, vassdrag eller våtmarksområder innenfor området, eller i direkte tilknytning til dette.

Naturmangfold

Planforslaget har ingen påvirkning på naturmangfoldet innenfor planområdet.

I Miljødirektoratets Naturbase eller i Artsdatabanken er det ikke registrert arter av nasjonal forvaltningsinteresse eller fremmede arter innenfor planområdet. Det er heller ikke registrert utvalgte naturtyper innenfor planområdet. Området er imidlertid registrert med sensitive artsdata for havørn, vandrefalk og hubro, hvor havørn og vandrefalk er kategorisert som livskraftige, mens hubro som sterkt truet.

Årvollsåna med tilhørende kantvegetasjon er registrert som sårbart område mht. forurensning. Overvann fra planområdet vil til slutt ende i Årvollsåna etter infiltrasjon og/eller fordrøyning. Ved svært store nedbørshendelser over 200års frekvens vil overvannet gå på overflaten til Årvollsåna. Aktiviteten som planforslaget åpner for, skal ikke gi forurensning til vassdrag.

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Det er ikke registreringer i naturbase og artsdatabanken innenfor planområdet

Det er ikke foretatt spesifikk befarings mht. kartlegging av naturmangfold i området for dette planarbeidet. Området er imidlertid registrert med sensitive artsdata for hubro og vandrefalk. Sensitive artsdata har svært grov inndeling for aktuelle områder. Området ligger omsluttet på to sider av reguleringsplan for ny fylkesveg. Det er rimelig å anta at planområdet også har vært del av denne vurderingen, og det står ingenting nevnt om planområdet i planbeskrivelsen for fylkesvegen. Det er heller ikke foreslått spesifikke planbestemmelser for fylkesvegen for det aktuelle området.

§9 Føre-var prinsippet

Ingen rødlistearter blir berørt direkte av tiltakene i planforslaget, og det er ikke grunn til å ta ekstra hensyn til naturmangfoldet i området. Hubro, som er registrert under sensitive artsdata, og derfor ikke er konkretisert med leveområde, blir trolig ikke berørt av planarbeidet da arealet er omkranset av ny fylkesveg, boligområder og næringsområder og derfor har stor aktivitet.

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

§10 Samlet belastning

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

§11 Kostnader

Kostnader for tiltak knyttet til å hensynta naturmangfold bæres av tiltakshaver

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Det er ikke påvist noen belastning for naturmangfoldet ved å gjennomføre planforslaget. Det er i planbestemmelsene satt krav om at dersom det oppdages fremmede plantearter innenfor planområdet skal tiltak for å hindre spredning ved masseforflytning iverksettes.

Kulturminner

Planforslaget har ingen påvirkning på kulturminner, da eksisterende kulturminner innenfor området er fjernet.

Lyd og støy

Planforslaget innebærer ikke behov for støyfaglig utredning. Støyberegninger for ny fylkesveg og tiltak knyttet til denne er ivaretatt i det planarbeidet. Det er i planbestemmelsene satt at T-1442 2021 gjøres gjeldende for planområdet.

Luftkvalitet

Planforslaget innebærer ikke tiltak som vil påvirke luftkvaliteten for området. Trafikkmengden er liten i forhold til ny fylkesveg generelt, så det som går på trafikk vil være ivaretatt i eventuelle tiltak beskrevet for fylkesvegen.

Forurensning, energiforbruk og lukt

Tiltak beskrevet i planforslaget har ingen vesentlig påvirkning på forurensningssituasjonen. Trafikkmengden er begrenset.

Tiltak for å redusere energiforbruket vil sees nærmere på i detaljplanleggingen. Det er åpnet for å etablere solceller på bygningene, og dette kan være et aktuelt tiltak.

Anleggsfasen

Det er i planbestemmelsene satt krav til at de nasjonale retningslinjene gitt i T1442-2021 for begrensning av støy fra bygg- og anleggsfasen skal gjelde for området.

Kriminalitetsforebygging

Det er i bestemmelsene satt krav til at ved planlegging av området skal legge inn kriminalitetsforebyggende tiltak der det er hensiktsmessig.

Folkehelse

Planforslaget er med å forsterke handels- og arbeidsplassstilbudet i Åkrehamn sentrum, og gir da økt mulighet for å benytte gange eller sykkel som fremkomstmiddel. Økt aktivitet bedrer folkehelsa.

En stor del av vareutvalget vil kreve transport med bil, og dette vil medføre noe økt trafikk lokalt ved planområdet. Dette er likevel svært begrenset i forhold til trafikken som vil komme på den nye fylkesvegen. Med en annen, mindre sentrumsnær plassering, ville trafikken blitt enda større.

Planforslaget innebærer ingen vesentlig endring i forhold til gjeldende plan for området. Ved bygging vil det allikevel oppleves som en endring da området vil endre karakter fra landbruksområde til et mer urbant miljø. Det vil være en annen aktivitet på området enn det er i dag med varelevering, kundetrafikk, og bygninger. Endringer oppleves ofte negativt, men en forsterkning av Åkrehamn sentrum er positivt for folkehelsa totalt sett, da utbyggingen og aktiviteten vil være del av et sentrumsområde.

Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget innebærer ingen økonomiske konsekvenser for kommunen utover overtakelse av kjøreveger og ledningsanlegg. Dette ville det også vært med tilfelle med gjeldende reguleringsplan.

Kapittel 6: Vedlegg

1. Situasjonsplan/utomhusplan
2. Snitt med planlagt bebyggelse
3. VA-rammeplan inkl. tegning GH01
4. Solstudie