

DESEMBER 2019
HÅ KOMMUNE

DETALJREGULERING

REGULERINGSPLAN FOR GS-VEG BRUSAND, HÅ KOMMUNE

PLANOMTALE

OPPDRAGSNR.	DOKUMENTNR.
A123567	1

VERSJON	DATO	OMTALE	UTARBEIDA	KONTROLLERT	GODKJENT
Utkast	13.12.2019	Planomtale	TODY/MEBB	TODY	MIBG

INNHOOLD

1	Samandrag	5
2	Bakgrunn	6
2.1	Føremål med planen	6
2.2	Forslagsstillar og plankonsulent	7
2.3	Krav om konsekvensutgreiing	7
3	Planprosessen	8
3.1	Varsel om oppstart, planprogram, medverknad	8
4	Planstatus og rammeføresetnadar	9
4.1	Statlege planretningslinjer, ramar og føringar	9
4.2	Regionale planer og strategier	9
4.3	Kommunale planar	9
4.4	Reguleringsplanar	11
5	Omtale av planområdet, eksisterande forhold	12
5.1	Plassering	12
5.2	Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk	12
5.3	Landskap	13
5.4	Kulturminner og kulturmiljø	13
5.5	Naturverdier	14
5.6	Rekreasjonsverdi/-bruk, uteområde	16
5.7	Landbruk	16
5.8	Trafikkforhold	17
5.9	Barn og unges interesser	18
5.10	Sosial infrastruktur	18
5.11	Universell tilgjengelegheit	19
5.12	Teknisk infrastruktur	19
5.13	Grunnforhold	19
5.14	Støyforhold	20
5.15	Luftforureining	21
5.16	Næring	21
5.17	Råka eigedommar	21
5.18	ROS	21
6	Planforslaget	22
6.1	Planens avgrensing	22
6.2	Planlagt arealbruk	22
6.3	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	23
6.4	Miljøoppfølging	26

6.5	Universell utforming	26
7	Verknader/konsekvensar av planforslaget	27
7.1	Forhold til overordna planer og føringar	27
7.2	Landskap og stadens karakter	27
7.3	Kulturminne og kulturmiljø, evt. verneverdi	28
7.4	Forholdet til krava i kap. II i naturmangfaldlova	28
7.5	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk	28
7.6	Trafikkforhold	28
7.7	Støyforhold	29
7.8	Barn og unges interesser	29
7.9	Folkehelse	30
7.10	Sosial infrastruktur	30
7.11	Universell tilgjengelegheit	30
7.12	Teknisk infrastruktur	30
7.13	Økonomiske konsekvensar for kommunen	30
7.14	Interessemotsetningar	30
7.15	ROS	31
7.16	Avveging av verknadar	32
8	Vedlegg	33

1 Samandrag

Hå kommune ynskjer å leggje til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs nordre side av Fv. 44 Nordsjøvegen. Gjeldande planar er delvis utdatert. Planforslaget er utarbeidd av COWI på vegne av Hå kommune.

Planforslaget er i tråd med overordna planar, kor det i gjeldande kommuneplanens arealdel er avsett areal til GS-vegen. Tiltaket utløyse ikkje krav om konsekvensutgreiing.

Planlagd GS-veg tek utgangspunkt i eksisterande fylkeskommunal køyreveg (Fv. 44) utan fortau. I tilstøytane areal vest for planområdet er det allereie etablert GS-veg, og i aust er det planlagt for GS-veg – som per i dag ikkje er etablert. Langs sørsida av Fv. 44 ligg «Hitlertennene». Nord for vegen består i all hovudsak av bustader med tilhøyrande leikeplass, samt ein barnehage. Det ligg også eit næringsområde som tidlegare vart nytta til bensinstasjon, men som i dag er avvikla og brukast til bustad.

Planforslaget legg opp til ein 2,5 m brei GS-veg + 0,25 m skulder på kvar side. GS-vegen etablerast på nordsida langs Fv. 44. Mellom køyreveg og GS-veg regulerast det ein 3 meter rabatt. Eksisterande topografi for køyrevegen er relativt flat, så GS-vegen vil vere universelt utforma. Planforslaget sikrar også moglegheit for å etablere støyreduserande tiltak på nordsida av GS-vegen mot eksisterande busetnad.

For å byggje GS-vegen med tilhøyrande skråningsutslag regulerast også eit gjennomgåande, midlertidig byggje- og anleggsområde på ca. 3 meter. Anleggsbeltet tilpassast eksisterande busetnad der det blir konflikt. Anleggsbeltet medfører at ein må regulere delar av tilstøytane eigedommar. I desse tilfella tek ein utgangspunkt i gjeldande reguleringsplanar. Vann og avløp forutsetjast avklart i byggeplan.

Frå ROS-analyse kjem det fram at fem hendingar er aktuelle. Ulukker mellom mjuke og harde trafikantar ved dagens situasjon utgjer den mest kritiske risikoen. GS-vegen vil i seg sjølv fungere som eit avbøtande tiltak mot ulukker saman med rabatten som separera trafikantane ytterlegere. Ein konkludera med at tiltaket ikkje vil tilføre særleg risiko, men heller betre risikoen med tanke på trafikktryggleik. Planområdet vurderast som egna til utbyggingsformålet.

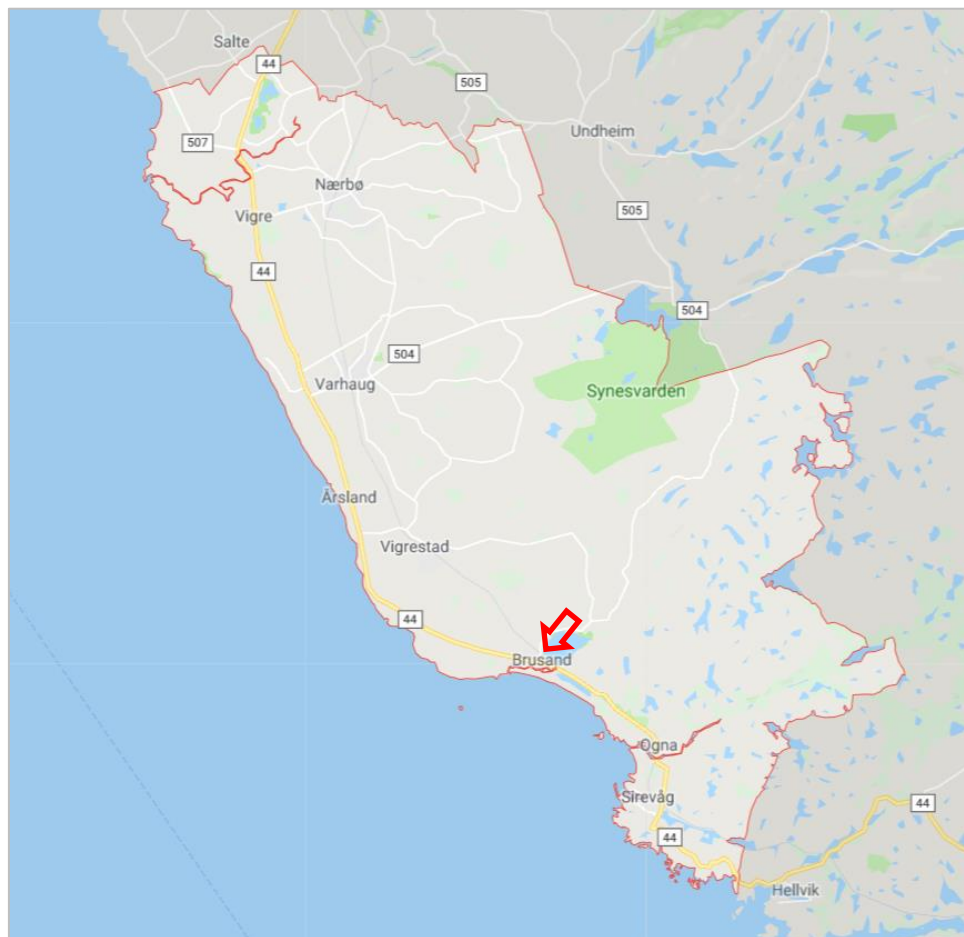
Betre trafikktryggleik er ein positiv verknad av planforslaget. Når det gjeld negative verknadar er det i all hovudsak eventuelle interessemotsetningar i forbindelse med beslag av areal av tilstøytane eigedommar nord for planområdet som skil seg ut. Avbøtande tiltak for reetablering og istandsetjing av råka areal sikrast i føresegnene.

2 Bakgrunn

Hå kommune ynskjer å leggje til rette for etablering av gang- og sykkelveg langs nordre side av Fv.44 Nordsjøvegen på strekninga som manglar gang- og sykkelveg i dag. Det er fleire gjeldande planar i området, men enkelte av dei er av eldre årgang. Planane er i tillegg delvis utdatert.

2.1 Føremål med planen

Det er i dag delvis etablert gang- og sykkelveg langs Fv. 44 men det manglar ei strekning på ca. 430 meter. Føremålet med planen er å leggje til rette for etablering av gang- og sykkelveg. I eldre reguleringsplanar er delar av gang- og sykkelvegen allereie etablert, men det er ynskjeleg å sjå på noko nytt på dei regulerte linjene. I gjeldande plan er det mellom anna regulert inn ei lomme langs fylkesvegen som ikkje vil vere formålstjenleg å byggje. I tillegg er det behov for å regulere på nytt då kommunestyret sin ekspropriasjonsrett for dei eldre planane har falt vekk (jf. Plan- og bygningslova § 16-2).



Figur 1: Planområdet si omtrentlige plassering i Hå kommune (Kjelde: Google Maps)

2.2 Forslagsstillar og plankonsulent

Planforslaget utarbeidast av COWI som plankonsulent, på vegne av forlagsstillar Hå kommune.

2.3 Krav om konsekvensutgreiing

Reguleringsplanar skal vurderast i forhold til forskrift om konsekvensutgreiingar. Føremålet med forskrifta er å sikre at omsynet til miljø og samfunn vert tatt i betraktning under førebuing av planar og tiltak.

I forskrifta sitt kapittel 2, §§ 6, 7 og 8 fastsetjast det kva planar og tiltak som omfattast av forskrifta. Vidare er det gjort ei vurdering av planen/tiltaket i forhold til dette kapitelet i forhold til kva punkt som kan vere aktuell for denne reguleringsplanen.

I forhold til nemnde paragrafar vurderast det at planen/tiltaket ikkje utløyse krav om konsekvensutgreiing i forhold til forskrifta. Ein kan heller ikkje sjå at det er behov for ei konsekvensutgreiing, ettersom tiltaket berre gjeld ei utviding av dagens anlegg, og utvidinga ser ikkje ut til å kome i direkte konflikt med særskilde interesser.

3 Planprosessen

3.1 Varsel om oppstart, planprogram, medverknad

Oppstart av planarbeidet vart varsla i Jærbladet 30.08.2019 og med brev datert 28.08.2019. Frist for innsending av merknadar var 14.10.2019.

Det er mottatt 8 merknadar per brev og e-post. Merknadane i sitt heilskap, samandrag av merknadane og kommentarar kan sjåast i vedlegg 2 og 3.

Diagrammet i figur 2 viser hovudstega i planprosessen i medhald av Plan- og bygningslova.



Figur 2: Hovudsteg i planprosessen

4 Planstatus og rammeføresetnader

4.1 Statlege planretningslinjer, rammar og føringar

- > Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)
- > Nasjonale forventningar til regional og kommunal planlegging 2019-2023
- > Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- > Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)
- > Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- > Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen T-1442/2016

4.2 Regionale planer og strategier

- > Regionalplan for Jæren 2013-2040
- > Regional planstrategi 2017-2020
- > Samferdselsstrategi for Rogaland 2018-2029
- > Fylkesdelplan for universell utforming 2014-2017
- > Regional plan for massehåndtering på Jæren 2018-2040

4.3 Kommunale planar

4.3.1 Kommuneplanens arealdel 2014-2028

I kommuneplanens arealdel (KPA) for Hå kommune 2014-2028 er det regulert ein trasé for framtidig gang- og sykkelveg langs nordsida av Fv. 44. Det er avsett areal til noverande gang- og sykkelveg både i vest og aust.

Arealet på nordsida av Fv. 44, langs den framtidige traséen for gang- og sykkelveg, er satt av til bustad, næring og kombinert bygg og anlegg. Sør for Fv. 44 er areala satt av til LNFR for tiltak basert på gardens ressursgrunnlag. I tillegg er det lagt inn ei omsynssone for bandlegging etter lov om naturvern (H720). Det er også lagt inn ei stripe rett sør for vegen for bevaring av kulturmiljø (H750) – sjå kapittel 5.4 for nærare omtale av kulturmiljø/-minne.



Figur 3: Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2014-2028

4.3.2 Kommuneplanens samfunnsdel 2014-2028

I kommuneplanens samfunnsdel kan ein med anna finne kommunens målsettingar og strategiar. Vidare er det henta ut utdrag frå samfunnsdelen som er relevant for dette planarbeidet:

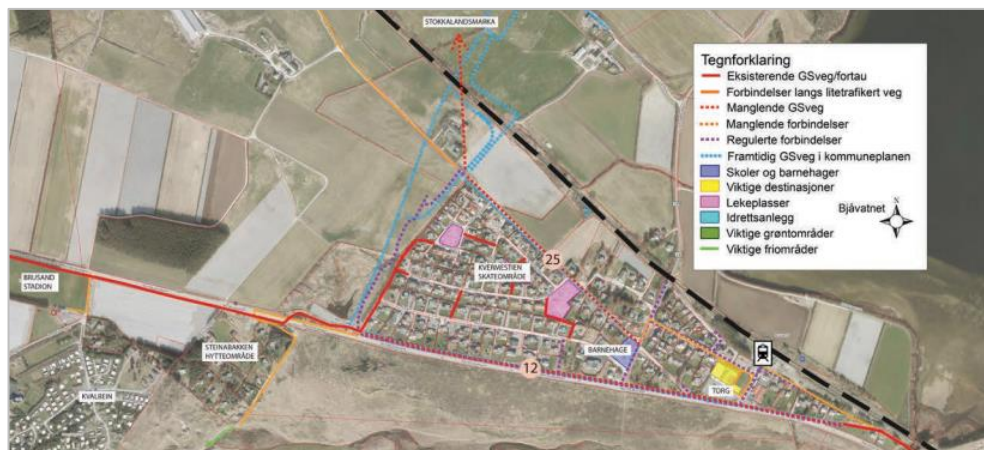
«Ein vesentleg del av bustadbygginga skal skje gjennom fortetting i allereie utbygde område. Viktige føresetnader for dette vil vere:

- Vidare satsing på trafikktryggleik med utbygging av eit samanhengande gang- og sykkelvegnett, utbetring av farlege trafikkpunkt og tilrettelegging av miljøtiltak i lokal- og bustadgater.
- Det må etablerast eit samanhengande nett av grønkorridorar i tettstadene med tilrettelagde leike- og opphaldsareal, som kan binde saman bustadområde innbyrdes og bustadområda med viktige målpunkt som barnehage, skule, idrettsanlegg osv.»

«Kommunen ser det som viktig å satse på ei vidare utbygging av gang- og sykkelveg langs hovudvegnettet. Dette både med tanke på trafikktryggleik for mjuke trafikantar og for å legge til rette for redusert bilbruk.»

4.3.3 Plan for turnett i Hå kommune, 2018

Plan for turnett i Hå kommune inneheld analyser av noverande turnett, og viser manglar, behov og moglegheiter. For Brusand er eitt av to tiltak å opparbeide 3 m brei gang- og sykkelveg langs Fv. 44, sjå figur under.



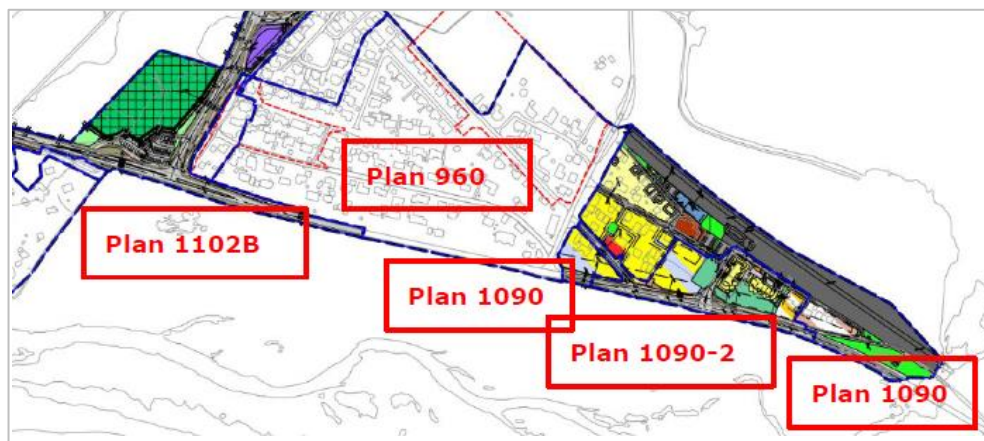
Figur 4: Konklusjonskart for turnettiltak i Brusand (Kjelde: Plan for turnett, Hå kommune)

4.4 Reguleringsplanar

Ved traséen som er sett av til framtidig gang- og sykkelveg i KPA 2014-2028, ligg det fire gjeldande reguleringsplanar: Plan 1102B, plan 960, plan 1090 og plan 1090-2. I alle dei fire planane er det regulert inn gang- og sykkelveg på nordsida av Fv. 44.

I vest ligg reguleringsplan 1102B for omkjøringsvei nord for Brusand. Sentralt ligg reguleringsplan 960 for Brusand (stadfesta 07.07.1981). I aust ligg reguleringsplan 1090 for Brusand sentrum (vedtatt 19.02.2009). Det ligg ein mindre del heilt nærme krysset med Fv. 44 – Fv. 133 og ein større del lengre aust, då plan 1090-2 har delt opphavelag plan opp i to delar. Noko aust for krysset med Fv. 44 - Fv. 133 ligg reguleringsplan 1090-2 for Felt B/F4 og felt C, Brusand sentrum (vedtatt 15.10.2015).

I tillegg er det i nærområdet nokon pågåande planar. Dei nærmaste er reguleringsplan 1170 for Kvermestien – Auren, Brusand og reguleringsplan 1169 for Kvermefloen barnehage (varsel om oppstart datert 04.02.2016).



Figur 5: Utsnitt av gjeldande (blått omriss) og pågåande (raudt omriss = reguleringsplanar)

5 Omtale av planområdet, eksisterende forhold

5.1 Plassering

Planområdet ligg på Brusand, og omfattar ei strekning langs Fv. 44 Nordsjøvegen frå Auren 32 (gnr./bnr. 108/138) til Fuglestadvegen 5 (gnr./bnr. 108/55). Størrelsen på planområdet er ca. 9,2 daa.



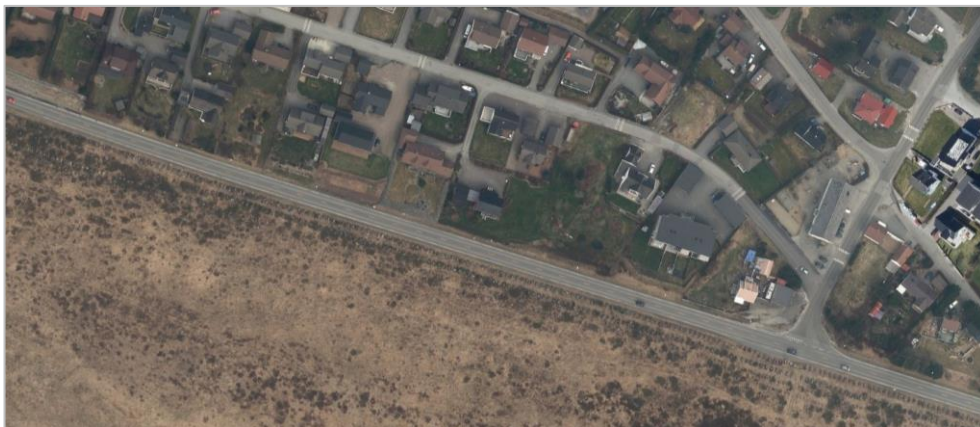
Figur 6: Planområdet er plassert innanfor de to røde pilene langs med Fv. 44 Nordsjøvegen. (Kilde: Norgeskart)

Det er omtrentleg 600 meter frå planområdet til togstasjonen på Brusand, ein strekning det tar eit minutt å køyre, to minuttar å sykle og sju minuttar å gå.

5.2 Dagens arealbruk og tilstøytane arealbruk

Planlagt gang- og sykkelveg tar utgangspunkt i eksisterande fylkeskommunal køyreveg utan fortau. I tilstøytane areal vest for planområdet er det etablert gang- og sykkelveg, i aust er det planlagt for gang- og sykkelveg men som ikkje er etablert. Langs sørsida av Fv. 44 ligg "Hitlertennene" (sjå kapittel 5.4).

Området nord for Fv.44 inneheld hovudsakeleg bustader med tilhøyrande leikeplass, samt ein barnehage. Eigedom gnr./bnr. 108/62 er regulert til næring då dette tidlegare har vore ein bensinstasjon, men som i dag er avvikla og brukast til bustad.



Figur 7: Ortofoto av dagens situasjon i planområdet (Kjelde: Norgeskart)

5.3 Landskap

Planområdet ligg i overgangen mellom det kupert heilandskapet i søraust og Flat-Jæren i nordvest. Området, som ligg på omtrentleg 2,7 m.o.h., har ein forholdsvis flat topografi med eit ope og oversiktleg landskap. Dette gir gode solforhold. Området er prega av tidvis mykje vind og vær med ei nær tilknytning til Brusand strand og sjøen, som ligg sør for Fv. 44.

5.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen kulturminne i sjølve planområdet, men i følgje kulturminnesøk er det fleire kulturminne i nærområdet. Langs sørsida av Fv. 44 ligg "Hitlertennene" (kulturminneID 216000), som er ein samling av natur- og betongsteinar som var en del av Hitlers forsvarsverk "Atlantehavsvollen" under andre verdskrig. Steinane ligg i rekker på stranda langs ein omlag 2,5 km lang strekning. Nokon hundre av «tennene» i dei to rekkene nærmast til vegen er støypte steinar av betong som ble laga på plassen, resten er naturstein. Objektet ligger innføre landskapsvernområde for Jærstrendene, og har derfor dobbelt vernestatus. Vest for planområdet er det gjort fleire arkeologiske funn, kor det blant anna er lokalisert busetjing frå steinalderen.



Figur 8: Kulturminne, per 04.11.2019 (Kjelde: Kulturminnesøk)

5.5 Naturverdier

Det er ei rekke verne- og forvaltningsinteressar i nærområdet. Artsdatabanken har registrert ei rekke freda, trua og framande artar i området. Desse ligg hovudsakleg innføre våtmarkssystemet, og artane som er registrert i sjøve planområdet er vurdert som *livskraftig* og *ingen kjent risiko*.

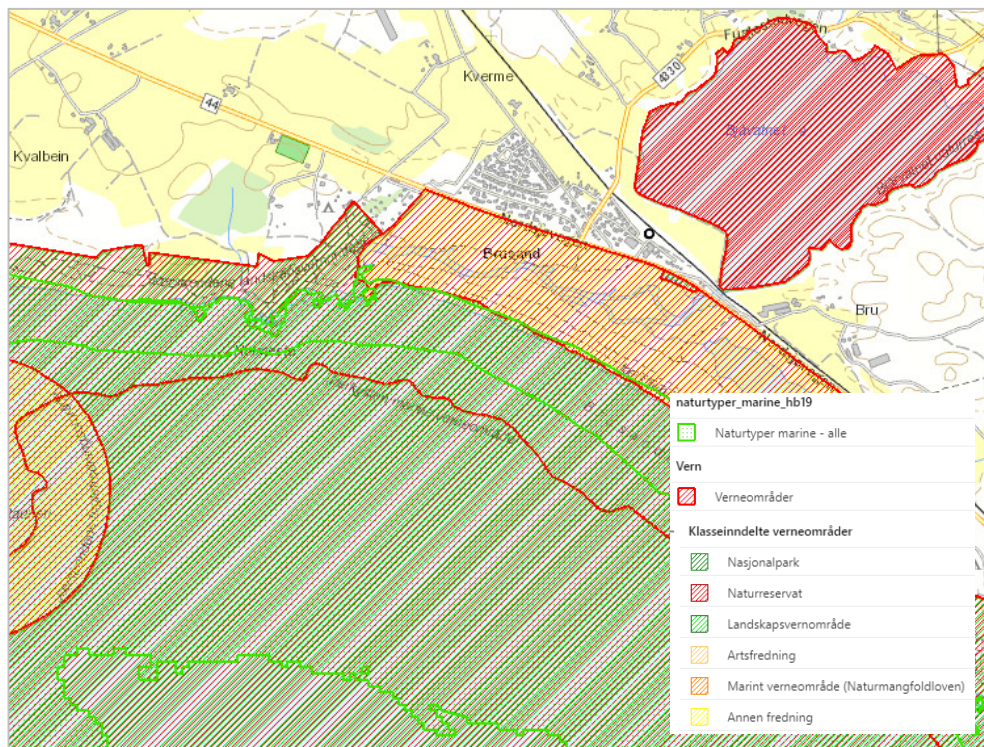


Figur 9: Oversikt over raudlista og fremma arter ved planområdet (Kjelde: Artsdatabanken)

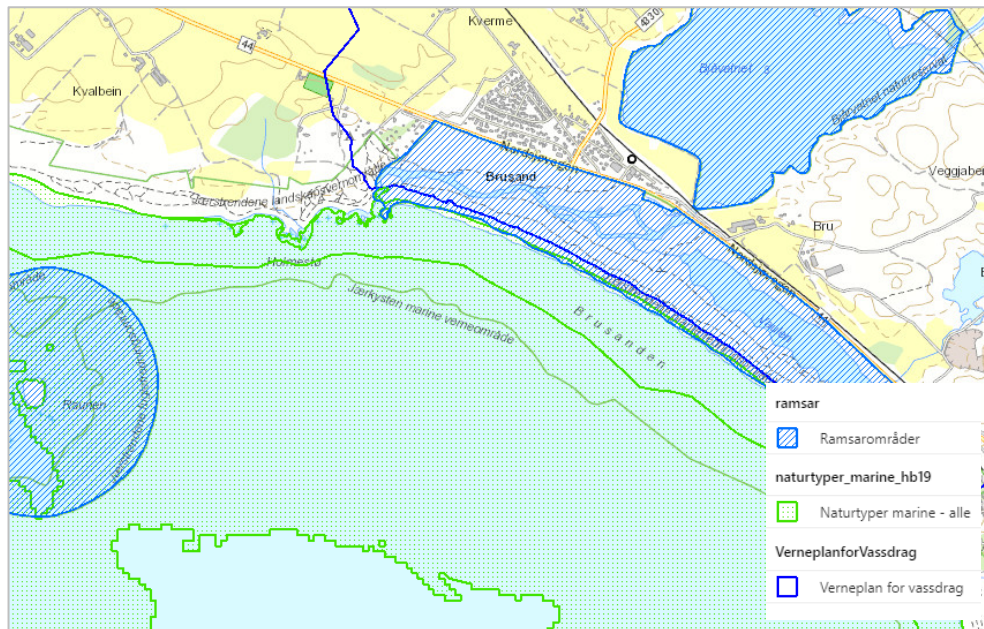
Sør for Fv. 44 inngår areal, på land og i sjø, i Jærstrendene landskapsvernområde. Verneformålet er eigenarta natur- og kulturlandskap. Areal mellom Fv. 44 og kysten er del av Jæren våtmarkssystem, som vidare er del av internasjonalt viktige og vernede våtmarksområder (Ramsar-områder).

Frå strandlina og eit stykke ut i sjø, ligg eit areal som er registrert som eit viktig bløtbunnsområde i strandsona, Ognaholman-Brusanden. Like utføre kysten er eit areal registrert som særleg verdifullt område (biologi) av Nordsjøen. Eit lite stykke ut i sjøen ligg Jærkysten marine verneområde. Marin verneplan vart vedtatt 17.06.2016.¹ Området inngår i verneplan for vassdrag.

¹ Forskrift om vern av Jærkysten marine verneområde i Klepp og Hå kommunar, Rogaland



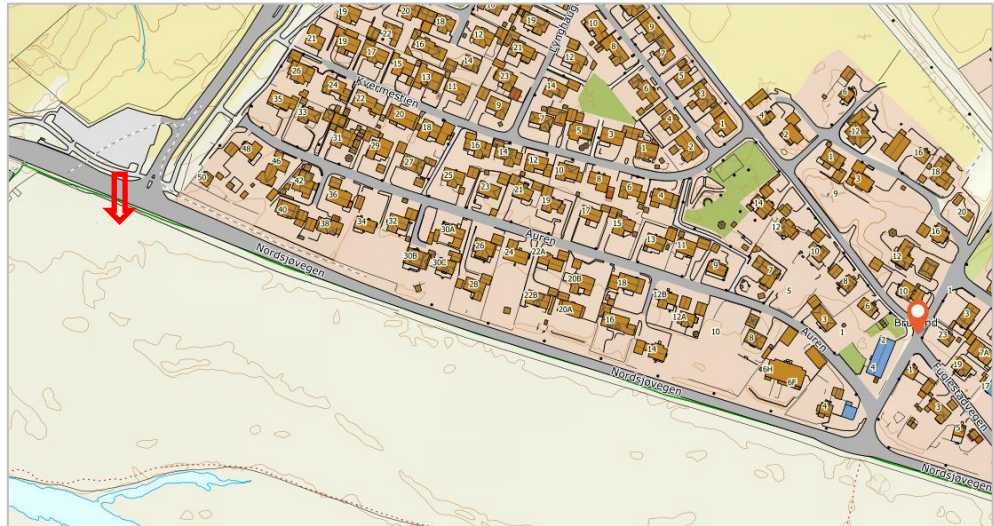
Figur 10: Oversikt over verneområder knytta til planområdet (Kjelde: kart.naturbase.no)



Figur 11: Oversikt over Ramsar, marine og verneplan for vassdrag. (Kjelde: kart.naturbase.no)

5.6 Rekreasjonsverdi/-bruk, uteområde

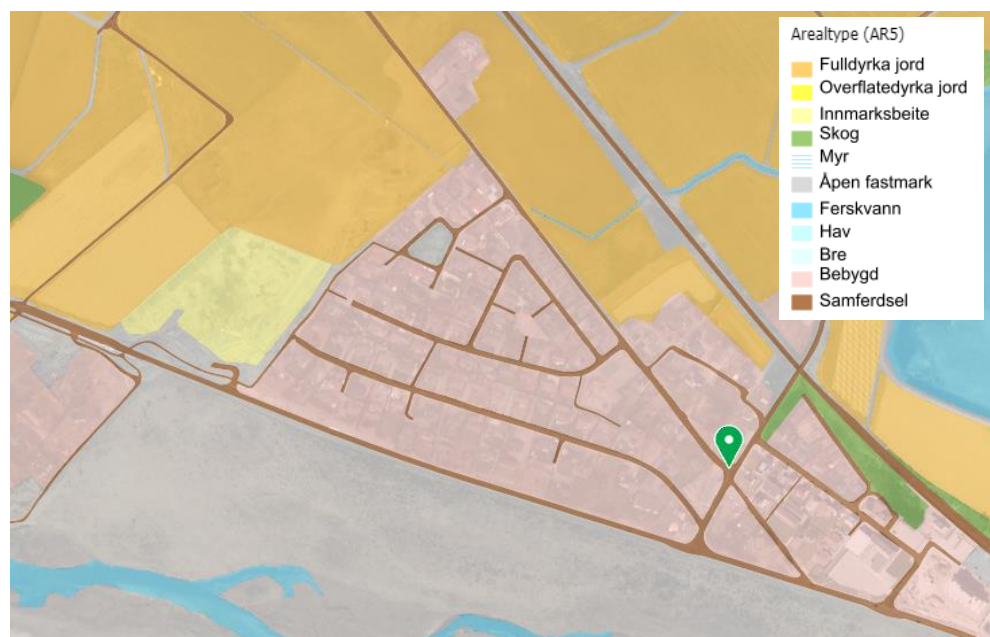
Sør for planområdet ligger Brusand strand, eit populært turområde. Vest for planområdet er det etablert ein parkeringsplass med tilkomst til turstiar ved stranda.



Figur 12: Frå parkeringsplassen vest for planområdet har ein tilkomst til Brusand strand (Kjelde: Norgeskart.no)

5.7 Landbruk

Planområdet grenser til bygde areal i nord og open fastmark i sør, og er ikkje i kontakt med jordbruksareal.



Figur 13: Arealtype i området (Kjelde: kilden.nibio.no)

5.8 Trafikkforhold

Vegsystem

Fv. 44 Nordsjøvegen går langs kystområda på Jæren, frå Bore i Klepp kommune i nord, og til kommunegrensa med Eigersund i sør. Fv. 133 Fuglestadvegen møte Fv. 44 øst i planområdet. Fartsgrensa på Fv. 44 er 70-80 km/t på strekninga og Fv. 133 Fuglestadvegen har ei fartsgrense på 40 km/t.²

Trafikkmengder

Forbi planområdet er Fv. 44 Nordsjøvegen registrert med ein årsdøgnstrafikk på 3900. Aust for krysset med Fv. 133 Fuglestadvegen er Fv. 44 Nordsjøvegen registrert med ein årsdøgnstrafikk på 4100. Andel lange kjøretøy er høvesvis 14 og 13 % vest og aust for krysset med Fv. 133. Fv. 133 Fuglestadvegen er registrert med ein årsdøgnstrafikk på 800 og 10 % andel lange kjøretøy.

Ulykkesituasjon

Det er ingen registrerte ulykkespunkt i området, men det er likevel registrert nokon trafikkulykker. I T-kryss med Fv. 144 Fuglestadvegen, og i nærleiken av krysset, er det registrert totalt åtte trafikkulykker. Ser ein nærmare på krysset, er det fire av ulykkene som er i direkte nærleik til krysset. I krysset Fv. 44-Fv. 133 er det registrert ein bilulykke med kryssande køyreretningar (i 2006), ein MC-ulykke med samtidig høgresving (i 1994), ein MC-ulykke med påkøyring med høgresving (i 1978) og ein bilulykke kor det vart svinga av til venstre føre køyrande i motsett retning (i 1977). I Fv. 133 Fuglestadvegen, like ved krysset med Fv. 44 Nordsjøvegen er det registrert ein sykkelulykke kor det var eit uhell med uklart forlaup ved kryssande køyreretning kor eit eller begge køyretøya svinga av (2014).³

Trafikktryggleik for mjuke trafikantar

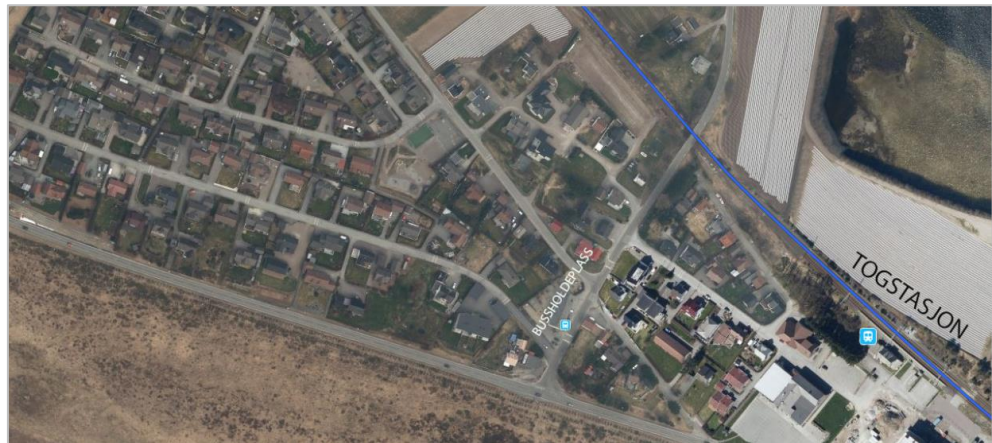
Fv. 44 Nordsjøvegen er ein forkøyrsvveg, og det er tilrettelagt med gang- og sykkelveg langs delar av vegen. Det er ingen tilbod for mjuke trafikantar langs vegen Fv. 133 Fuglestadvegen.

Kollektivtilbod

Det er kollektivtilbod i form av buss og tog i nærleiken av planområdet. Busshaldeplassen er plassert ved Stokkalandsvegen 4 (Askeladden Barnehage), omkring 50 meter frå kryssområdet Fv. 44 – Fv. 133, og er stopp for skulebussen. Togstasjonen ligg omkring 350 meter frå kryssområdet Fv. 44 – Fv. 133, og knyttar Brusand med lokaltog til Eigersund i sør og Stavanger i nord med avgangar ein gong i timen.

² Trafikktal, kartdatabase Vegkart, Statens vegvesen, 2018.

³ Trafikkulykker, kartdatabase Vegkart, Statens vegvesen, 2018.



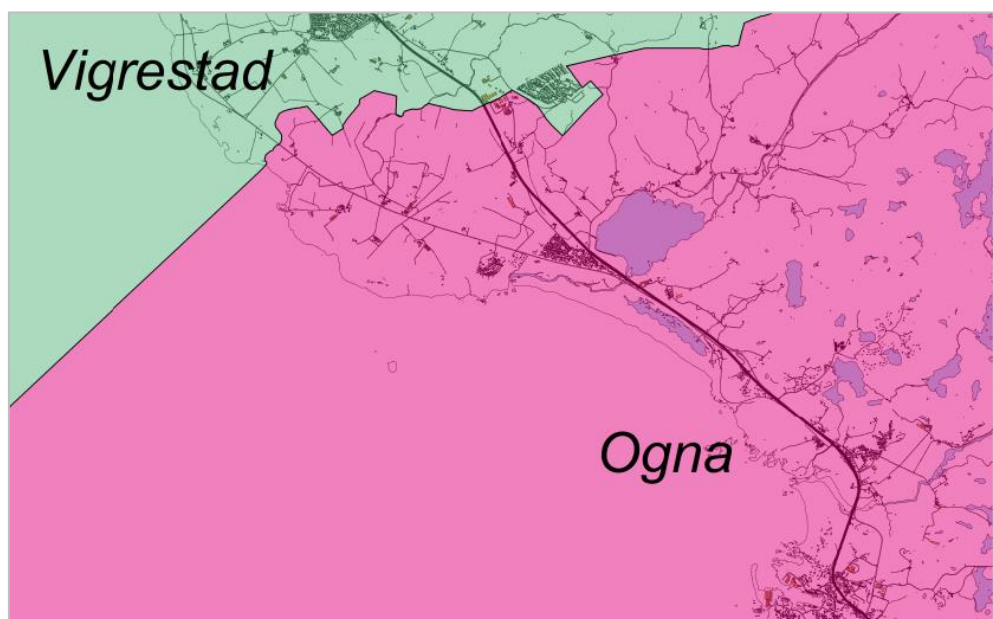
Figur 14: Oversikt over bussholdeplass, togstasjon og toglinje (markert i blått) ved Brusand (Kjelde: Norgebilder)

5.9 Barn og unges interesser

Planområdet går nedanfor eit bustadområde kor det bur barn og unge, i tillegg til ein barnehage (Askeladden Barnehage).

5.10 Sosial infrastruktur

Brusand ligg innfor Oгна skulekrets i Hå kommune, som har ein skule, Oagna skule. Dette er ein kombinert barne- og ungdomsskule, sentralt plassert på Oagna i nærleiken av blant anna idrettshall. På Oagna skule har dei eit kombinasjonsbibliotek. Askeladden barnehage ligg omkring 50 meter frå krysset mellom Fv. 44 og Fv. 133.



Figur 15: Utsnitt av skulekrinsane i Hå (Kjelde: Hå kommune)

5.11 Universell tilgjengelegheit

Terrenget i planområdet er forholdsvis flatt, noko som gir gode forhold for universell utforming.

5.12 Teknisk infrastruktur

Ifølgje kommunekart frå Smartkommune ligg det korkje vass- eller avløpsleidningar innanfor planområdet. I den vestlege delen av planområdet er det etablert overvassleidningar som ligg på nordsida av Fv. 44, sjå figur under:

- > Blå strekar: Vassleidning
- > Grøne strekar: Avløpsleidning
- > Svarte strekar: Overvassleidning



Figur 16: Kart over plassering av vassleidningar rundt planområdet (Kjelde: Smartkommune.no)

Det er i dag delvis lukka grøft i området, med open grøft langs deler av strekket. Grunnen i området er sandholdig og det kan antakast at den infiltrerer alt kor det er opne flater.

5.13 Grunnforhold

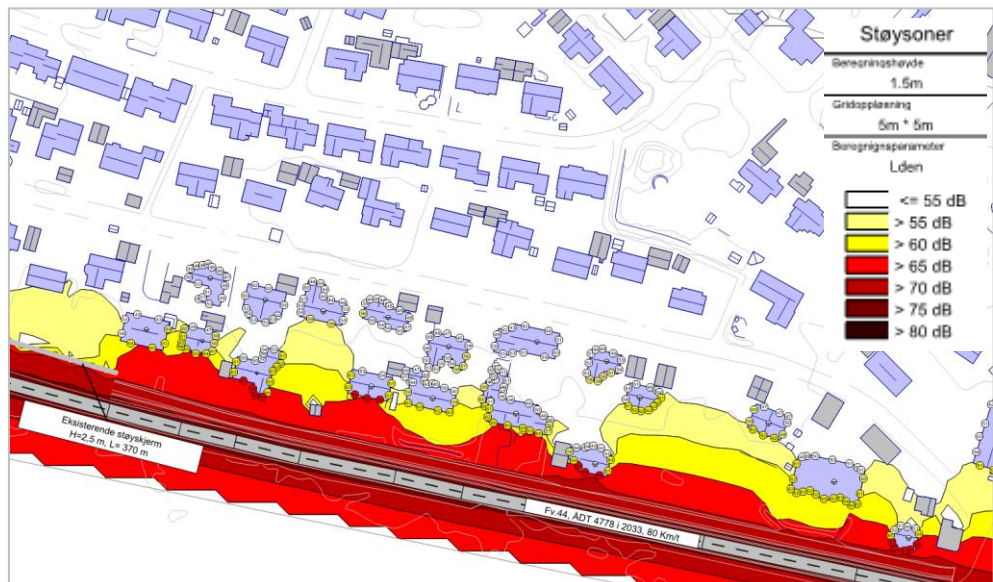
Berggrunnskart og lausmassekart frå Norges Geologiske Undersøkelse (NGU) indikerer at berggrunnen i planområdet består av Anortositt, med lausmasser av vind- og innsjøavsetning. Det er derimot ikkje registrert førekomst av kvikkleire.



Figur 17: Lausmassekar i og rundt planområdet (Kjelde: NGU)

5.14 Støyforhold

COWI har føretatt ei vurdering av støy for planområdet. Resultat frå berekninga viser at støynivå (L_{den}) frå vegtrafikk overskrid den aktuelle grenseverdien i T-1442/2016 på fasadar og uteareal ved nokon bustader nærmast vegen. Støynivå ved dei mest utsette fasadane som vender mot Nordsjøvegen vil vere i omfanget $L_{den} = 60 - 70$ dB, medan mindre utsette fasadar vendt bort frå vegen vil ha betydeleg lågare støynivå.



Figur 18: Utsnitt frå støyvurdering av planområdet (Kjelde: Støyrapport, COWI)

5.15 Luftforureining

Trafikkmengda og det faste dekke på dagens køyreveggar tilseie at støv og annan luftforureining er moderat.

5.16 Næring

Bortsett frå næringsområdet som tidlegare var regulert som næring/bensinstasjon er det ikkje anna næring innanfor eller tilstøytane planområdet.

5.17 Råka eigedommar

Planforslaget omfattar hovudsakleg gnr./bnr. 108/243. I tillegg vert følgjande eigedommar påverka, gnr.108/bnr.: 210, 72, 26, 105, 103, 270, 84, 134, 118, 74, 53, 211, 278, 62, 78, 50, 255, 254, 130, 209, 55, 127, 110, 113, 92, 113, 209, 243, 242, 109, 267, 271, 208 og 138.

5.18 ROS

Frå ROS-analyse, sjå vedlegg 4, kjem det fram at fem hendingar vurderast som aktuelle. Disse hendingane omhandlar flaum, mjuke trafikantar, støy- og luftforureining, bortfall av tenester og ulukke ved anleggsgjennomføring.

Alle hendingane er aktuelle i dagens situasjon, med unntak av ulukke ved anleggsgjennomføring.

- > Planområdet ligg ifølgje NVE innanfor aktsemdsområde for flaum, noko som medfører ein viss risiko for flaumhendingar.
- > Sidan det ikkje er separert tilbod for mjuke og harde trafikantar vil det vere risiko for ulukker.
- > Planområdet og tilstøytane busetnad nord for Fv. 44 ligg innanfor gul støysone.
- > Bortfall av elektriske anlegg vil medføre bortfall av veglys langs Fv. 44.

Av hendingane som omhandlar dagens situasjon vurderast det at ulukker mellom mjuke og harde trafikantar utgjør den største risikoen (rød risiko). Utanom dette er det ikkje særleg risiko i området i dag.

Korleis planforslaget påverkar risikobiletet omtalast i kapittel 7.15.

6 Planforslaget

6.1 Planens avgrensning

Planen strekk seg frå eigedom 108/138 i vest til 108/55 i aust, og er tilpassa gjeldande planar i begge endar. Langs sørsida av planen er plangrensa lagt i flukt med eigedomsgrensa til fv.44. På nordsida langs vegen er går planen inn på tilstøytane, private eigedommar. Avgrensinga er satt i høve med prosjektert skråningsutslag og nok areal for å byggje sjølve gang- og sykkelvegen.



Figur 19: Viser planens avgrensning

6.2 Planlagt arealbruk

Tabellen under viser planlagde arealføremål med storleik.

Tabell 1: Arealtabell

AREALTABELL	
§12-5. Nr.1 – Bygningar og anlegg	Areal (daa)
1110 – Bustader (2)	1.9
1300 - Næringsbygningar	0.2
1800 – Kombinert byggje- og anleggsformål	0.2
<i>Sum areal denne kategorien</i>	2.3
§12-5. Nr.2 – Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
2011 – Køyreveg (2)	3.1
2015 – gang-/sykkelveg (2)	1.5
2019 – Annan veggrunn - grøntareal	2.2
<i>Sum areal denne kategorien</i>	6.8
§12-5. Nr.3 – Grøntstruktur	
3031 - Turveg	0.0
<i>Sum areal denne kategorien</i>	0.0
Totalt alle kategoriar	9.2

6.3 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Vidare i dette kapitlet omtalast alle reguleringsformål i planforslaget. Alle arealformål med markert med «o_» regulerast til offentlig eigeform. Arealformål utan «o_» regulerast til annan/privat eigeform.

6.3.1 Bygningar og anlegg

Område som er regulert til bustader, næringsbygningar og kombinert byggje- og anleggsføremål er teke med i planen av to årsaker:

- > Sikre nok areal til midlertidig byggje- og anleggsområde i forbindelse med etableringa av gang- og sykkelvegen (sjå kapittel 6.3.4)
- > Sikre nok areal til å etablere støyskjerming (sjå kapittel 6.3.4)

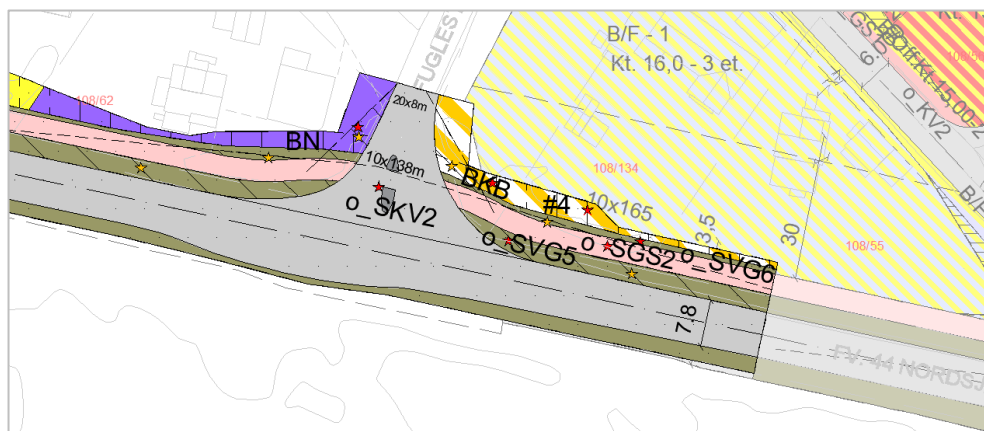
Føremåla regulerast etter gjeldande planar, men ettersom planane følgjer eldre plan- og bygningslov (før 2008), oppdaterast formåla etter gjeldande plan- og bygningslov. Til dømes endrast «byggeområder -boliger» får plan 960 til «bustadar» etter plan- og bygningslova § 12-5 nr.1.

6.3.2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Køyreveg (o_SKV1 og 2)

Fv. 44, o_SKV1, regulerast etter dagens situasjon. I vest og aust tilpassast vegen til gjeldande planar. Breidda på vegen vekslar frå 7 til 8 meter, og er høvesvis 7.15 m i vest og 7.5 m i aust kor planen treff tilstøytane planar.

Det er ikkje ynskjeleg å byggje lomma som er regulert inn ved eigedom 108/254 og 255 i plan 960. Bussane skal ikkje stoppe her men ved jernbanestasjonen. Turbuss har et eige stopp på nyoppført parkeringsplass.



Figur 20: Utsnitt av austenden av plankartet, viser o_SKV2 med tilstøytane formål

Planen tek for seg delar av Fuglestadvegen, o_SKV2. Vegen regulerast i all hovudsak etter dagens situasjon. Frå Statens vegvesens handbøker anbefalast det for øvre å etablere ei deløy når gangfelt har ei breidde på over 8 meter. Dette anbefalast på grunn av trafiktryggleik for dei mjuke trafikantane som nyttar vegkryssinga. Etersom gangfeltet over o_SKV2 vil ha ei breidde på ca. 11 meter utan deløy, utvidast derfor krysset mellom o_SKV1 og o_SKV2 for å sikre moglegheit for å kunne etablere deløya. Deløya regulerast ikkje som et eige arealformål, men inngår i køyreveg-arealet. Sporing av vogntog viser at ein treng å utvide krysset høvesvis 1,4 og 2,4 mot vest og aust om deløya skal etablerast. I føresegnene sikrast det at ein kan gjere justeringar innanfor hovudformålet samferdsel (§ 2.6). Om ein til dømes ikkje bygg deløya kan ein då byggje GS-vegen heilt inntil Fv. 133 (sidan føresegnene sikrar heimel til justeringar).

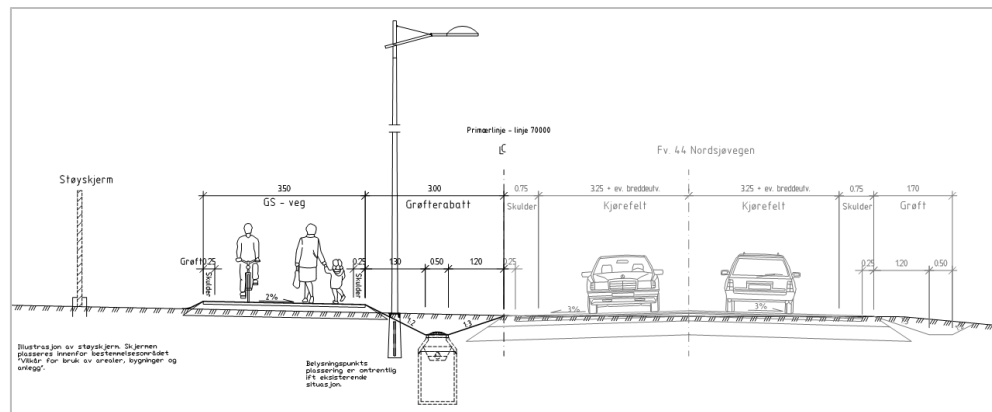
Gang-/sykkelveg (o_SGS1 og 2)

Gang- og sykkelveg o_SGS1 og 2 føreslåast etablert med ei totalbreidde på 3,0 meter. Dette inneber 3,0 m effektiv gang- og sykkelveg samt skulder på 0,25 meter på kvar side. Det føreslåast at vegen blir etablert på nordsida av Fv. 44 Nordsjøvegen, som ei samankopling mellom eksisterande gang- og sykkelveg i aust og vest. Dette vil på sikt bidra til eit samanhengande gang- og sykkelnett på Brusand.

Annan veggrunn – grøntareal (o_SVG1-6)

Annan veggrunn – grøntareal blir regulert for å sikre tilstrekkeleg areal i til gang- og sykkelvegens skråningsutslag, samt etablering av rabatt mellom Fv.44 og gang og sykkelvegen. Rabatten har ein totalbreidde på 3 meter og skal fungere som grøft til veganlegget.

Tverrsnitt



Figur 21: Normalprofil av GS-veg (Kjelde: COWI)

Vann og avløp

Det kan være utfordrande med tilkopling til overvassledningar og fall til disse i nærområdet, og det kan derfor være aktuelt med grøft løyst som infiltrasjonsgrøft med tilkopling til infiltrasjonssandfang. Grøfteløysning i teknisk plan til reguleringsplan er tilpassa naboprojektet i vest med ein 3 meter total breidde. Grøfta er lagt opp med fall på 1:3 med 1,2 meter breidde frå veg, 0,5

meter flat botn og 1:2 med bredde 1,3 meter opp til GS-veg. Gang- og sykkelvegen vil då ligge litt opp høgdemessig frå fylkesvegen. Aktuelle tema rundt VA må løysast ved byggeplan.

6.3.3 Grøntstruktur

Turveg (GT)

Turveg GT regulerast for å oppretthalde dagens regulerte snarveg mellom Fv.44 og Auren for å ivareta moglegheita for eit samanhengande nett av grøntkorridorar. Veggen er regulert med ei breidde på 3 meter. Det leggjast ikkje krav i føresegnene om opparbeiding i form av fast dekke eller liknande.

6.3.4 Føresegnområde og omsynssoner

Vilkår for bruk av areal, bygningar og anlegg (#1 og 2)

Ved eigedom gnr./bnr. 108/208 er det ei leikehytte/anneks som delvis vil, ifølgje kartgrunnlaget, liggje innanfor skråningsutslaget til gang- og sykkelvegen. Det regulerast eit føresegnsområde over hytta (#1), då det kan vere naudsynt å måtte fjerne/flytte leikehytta om ein ikkje klare å unngå konflikt. Det kan vere aktuelt å sette opp ein lav mur for å redusere skråningsutslaget forbi hytta, men løysing må avklarast nærare. Heimel til fjerning/flytting sikrast i føresegnene.

Langs nordsida av Fv.44 regulerast det eit føresegnsområde (#2). Hensikta med føresegnområdet er å tillate og sikre tilstrekkeleg areal for ei eventuell etablering av støyskjerming. Plassering fastsetjast ikkje i planforslaget (juridisk linje – støyskjerm), og føresegnområdet sikrar fleksibilitet til nøyaktig plassering.

Midlertidig bygge- og anleggsområde (#3 og 4)

For å kunne etablere gang- og sykkelveg, og eventuell støyskjerm, regulerast det eit midlertidig bygge og anleggsområde på nordsida av gang- og sykkelvegen. Det er i all hovudsak lagt opp til eit gjennomgåande 3 m breitt anleggsbelte frå vest til aust. Forbi enkelteigedommar er anleggsbeltet noko smalare som følgje av tilpassing mot eksisterande busetnad og breiare for å sikre nok areal til reetablering av eksisterande vollar.

Frisikt H140

Frisikt er ivaretatt i samsvar med N100, basert på tabell C.7 og D.3. Det er regulert frisiktlinjer med dimensjonen 10 x 138 meter i kryss med Fv. 133 Fuglestadvegen. Sikringszone for frisikt (H140) er regulert på areala mellom frisiktlinje, GS-veg og køyreveg. I områda for frisikt skal det vere fri sikt i høgde frå 0,5 til 2,7 meter over tilstøytane vegbaner. Enkelståande tre, stolper og liknande kan stå i sikttrekanten. Enkelståande trer i sikttrekanten bør oppstammas slik at trekrona ikkje hindrar sikt.

6.4 Miljøoppfølging

Planføresegnene sikrar at det før oppstart av anleggsarbeidet skal utarbeidast en massedisponeringsplan som vise kor og korleis eventuelle overskotsmasser frå planområdet skal disponerast. Planen skal sendast til kommunen for godkjenning.

Foreløpig prosjektering vise eit masseoverskot på ca. 1000 m³. Ein må køyre vekk massane som ligg ved dagens situasjon, og tilføre «riktige» masser. Om ein oppnår massebalanse avhenge noko av kvaliteten på massane som takast ut. Om dei kan brukast om igjen må følgjast opp i massedisponeringsplan.

6.5 Universell utforming

Gang- og sykkelvegen følgjer og er tilpassa eksisterande topografi. Dette inneberer at gang- og sykkelvegen vil vere tilnærma flat, noko som tilfredsstillar krava til universell utforming gitt i Statens vegvesens handbok V129 Universell utforming.

Inn mot eksisterande køyreveg er gang- og sykkelvegen planlagt med ei helling på 2,0 %.

7 Verknader/konsekvensar av planforslaget

I dette kapitelet omtalast og vurderast verknadane og konsekvensane av gjennomføringa av planen. Eventuelle avbøtande tiltak vil også omtalast.

7.1 Forhold til overordna planer og føringar

Tiltaket er i samsvar med kommuneplanens arealdel, som legg føringar for ein samanhengande gang- og sykkelveg langs med Fv. 44.



Figur 22: Utsnitt frå kommuneplan for Hå kommune 2014-2029, plankart. (Kjelde: Hå kommune)

7.2 Landskap og stadens karakter

Omfanget av tiltaket er avgrensa og ei utviding av veganlegget vil ikkje krevje store endringar i terrenget. Ettersom topografien i området er flat, vil det ikkje vere naudsynt å etablere store skråningar og fyllingar. Etablering av gang- og sykkelvegen vil likevel krevje noko hageareal langs med Fv. 44.

Langs med Fv. 44 er det i enkelte hagar etablert voller mot vegen. Det er registrert ein voll som er beplanta og ein opparbeida av stein, og denne bør reetablerast. Stadens karakter blir ikkje nemneverdig endra av etablering av gang- og sykkelvegen.

Sidan omfanget av tiltaket er avgrensa mellom Fv.44 og eksisterande bustader vil ikkje tiltaket ha særlege verknadar for landskapet og stadens karakter i storskalaperspektiv. Eksisterande veg motverkar også verknadar for landskapet sør for vegen.

I mindre skala vil tiltaket medføre konsekvensar og verknadar for uteareala til dagens busetnad. Det leggjast opp til 3 meter rabatt, 3 meter gang- og sykkelveg, varierende skråningsutslag samt eit gjennomgåande anleggsbelte. Både i midlertidig og permanent fase vil dette påverke og beslaglegge deler av dagens uteareal langs vegstrekninga. Dette inneberer fjerning av hekker og vegetasjon, murer og gjerder som ligg inntil vegen. Som avbøtande tiltak bør dette reetablerast etter anleggsfasen er over (sikrast i rekkefølgjeføresegnene).

7.3 Kulturminne og kulturmiljø, evt. verneverdi

Jf. kapittel 5.4 ligg det fleire kulturminne i nærleiken av planområdet. Ingen av dei blir direkte påverka av tiltaket. Anleggsarbeidet vil gjennomførast frå eksisterande veg og anleggsbeltet på nordsida. Dette vil blant anna skåne «Hitlertennene» som ligg i direkte nærleik til planområdet på sørsida av vegen. Planforslaget vil derfor ikkje medføre konsekvensar eller verknadar for kulturminne eller kulturmiljø.

Utvidinga av veganlegget vil ikkje kome i konflikt med registrerte kulturminne eller område med verneverdi.

7.4 Forholdet til krava i kap. II i naturmangfaldlova

Ettersom gang- og sykkelvegen blir etablert langs med Fv.44 er det berre hageareal som vil bli påverka av etableringa, og ein antar det ikkje vil ha store påverkingar på naturmangfaldet i området.

7.5 Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk

Planforslaget legger til rette for god og trafikksikker framkomst til turområdet Brusand for gåande og syklande.

7.6 Trafikkforhold

Etablering av gang- og sykkelvegen vil gje mjuke trafikantar eit fullstendig tilbod langs Fv. 44 Nordsjøvegen. Gang- og sykkelvegen vil vera separert frå køyreveg med rabatt, som vil gi auka tryggleik for mjuke trafikantar. Eksisterande gatelyst langs strekninga samt regulering av friskt i avkøyringa frå Fuglestadvegen vil bli oppretthaldd, og vil påverke trafikktryggleiken langs vegen i positiv grad.

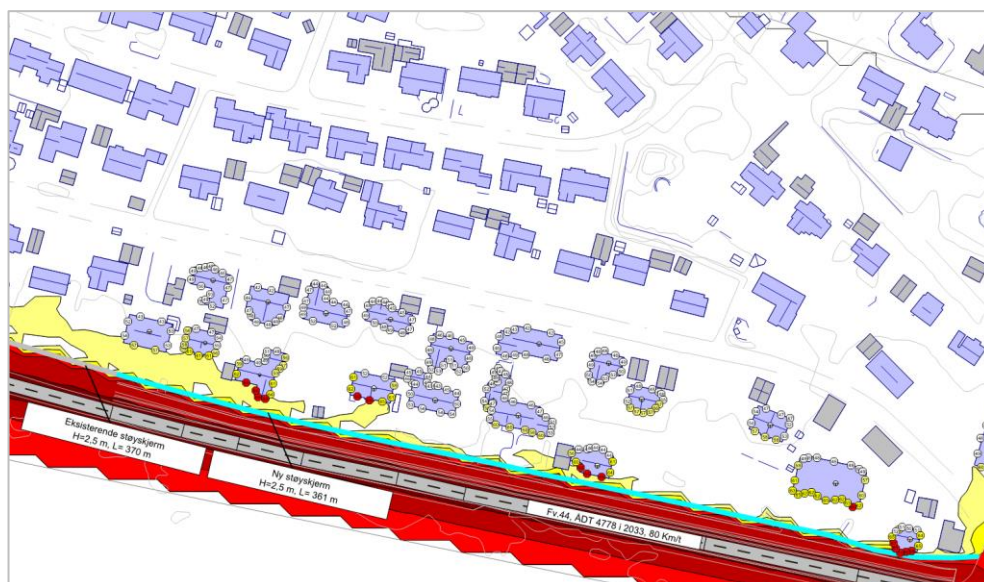
Kollektivtilbodet vert oppretthalde som i dag med busshaldeplassen ved barnehagen. Ettersom planforslaget ikkje påverkar køyrevegen Fv.44, kan ein ikkje anta at forslaget kjem til å gi ein trafikkreduksjon. Ein fullstendig gang- og sykkelveg langs Fv. 44 vil likevel kunne fremme bruk av sykkel eller å gå framfor bruk av bil i nærleiken.

7.7 Støyforhold

Etablering av gang- og sykkelveg vil ikkje medføre auking av trafikk langs Fv.44. Støyrapporten viser for øvre ei minimal auking i støy (1 dB) i enkelte fasadepunktar samanlikna med eksisterande situasjon. Denne aukinga kjem på grunn av refleksjonar frå den nye gang- og sykkelvegen.

Med utgangspunkt i Statens vegvesens retningslinje for praktisering av T-1442 vurderast det at tiltaket ikkje slår ut krav om etablering av støyskjerm i forbindelse med reguleringsplanen.

Det sikrast likevel moglegheiter i planen for å etablere støyskjermande tiltak. Om det etablerast tiltak anbefalast det å etablere en støyskjerm med høgde på 2,5 meter og ei samanhengande lengde på ca. 264 meter. Støysituasjonen på bakkeplan vil med gjennomført støytiltak reduserast ca. 10-12 dB.



Figur 23: Berekna støysituasjon med etablert støyskjerm (Kjelde: Støyrapport, COWI)

7.8 Barn og unges interesser

Etablering av gang- og sykkelvegen vil sikre trygg ferdsel for barn og unge langs Fv. 44. Barn og unge vil få ein betre veg til og frå barnehage, skule, fritidsaktivitetar, naturområde og bysentrum. Tiltaket vil byggje opp under rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegginga. I følgje retningslinjene står det mellom anna at areal og anlegg som skal brukast av barn og unge skal vere sikra mot trafikkfare.

7.9 Folkehelse

Samanhengande gang- og sykkelvegnett langs Fv. 44 vil leggje til rette for at fleire vil gå eller sykle til nærområde rundt Brusand. Dette vil føre til økt fysisk aktivitet, noko som kan sjåast i samanheng med betre folkehelse. Planforslaget er også i tråd med nullvekstmålet på Nord-Jæren samt økt kvardagsaktivitet i samsvar med høvesvis Samferdselsstrategi for Rogaland og Regionalplan for folkehelse.

7.10 Sosial infrastruktur

Planforslaget vil ikkje ha direkte konsekvensar for sosial infrastruktur. GS-vegen vil for øvre sikre tryggare ferdsel for born langs Fv. 44 som til dømes skal til barnehagen nord for planområdet.

7.11 Universell tilgjengelegheit

Gjennomføringa av planforslaget vil gjere området langs Fv. 44 meir tilgjengeleg for gåande og syklende. Ettersom det ikkje er noko tilbod for mjuke trafikantar ved planområdet i dag vil tiltaket gjere det tryggare for alle som ferdes i området. GS-vegen vil også ha ei relativt låg stigning som er innafør krava for universell tilgjengelegheit.

7.12 Teknisk infrastruktur

Ifølgje kartdata (SOSI) og kommunens kartinnsyn er det ikkje etablert teknisk infrastruktur i planområdet anna enn vegbelysning. Etableringa av GS-vegen vil ikkje kome i konflikt med dagens infrastruktur, og vil ikkje ha direkte konsekvensar. Frå varsel av oppstart kjem det for øvre fram at Jæren Everk har nokon kablar og rør i planområdet som må takast omsyn til. Disse må kartleggjast før byggestart slik anleggsarbeidet skånar infrastrukturen.

7.13 Økonomiske konsekvensar for kommunen

Kostnadar i forbindelse med planforslaget vil i all hovudsak vere i samband med sjølve utbygginga av GS-vegen. Samstundes vil GS-vegen medføre eit behov for å erverve grunn langs nordsida av Fv. 44 for å etablere GS-vegen med tilhøyrande skråningsutslag.

7.14 Interessesetningar

Det kan potensielt vere interessekonflikt i området i forbindelse med inngrep og beslaglegging av bustadareal nord for Fv. 44 for etablering av GS-vegen.

Det kan førekomme noko redusert framkomelegheit langs Fv. 44 Nordsjøvegen i anleggsperioden. Anleggsarbeid kan også medføre auka støy i ein avgrensa periode.

7.15 ROS

I ROS-analyse ser ein ikkje berre på risikoen ved dagens situasjon, men også på korleis planlagde tiltak påverkar risikobiletet. Ser ein på endringane for dei ulike hendingane kan ein kort oppsummera:

- > Flaum: Etablering av GS-vegen vil ikkje endre risikobiletet
- > Mjuke trafikantar: GS-vegen med avbøtande tiltak (frisikt og rabatt mellom GS-veg og køyreveg) vil redusere risikoen for ulukker mellom mjuke og harde trafikantar. Tiltaket i seg sjølv avbøte risikoen for ulukker, og risikoen vil vere akseptabel i driftsfasen.
- > Støy: Planforslaget sikrar moglegheiter for etablering av støyskjermende tiltak, og støyberekningar vise at støyforholda vil bli betre → og derav mindre risiko for støyhendingar.
- > Bortfall av elektriske anlegg: Risikobiletet vil endrast noko i anleggsfasen med større sannsyn for ei uønska hending, men i driftsfasen vil ikkje risikobiletet ikkje endrast som følgje av GS-vegen.

Risiko i forbindelse med ulukker ved anleggsgjennomføring vil berre vere aktuelt i ei avgrensa periode. Dette er for øvre «ein kjent» risiko som vil vere aktuell i alle byggje- og anleggsarbeid.

I ROS-analyse foreslåast følgjande avbøtande tiltak:

For hendingane er det foreslått følgjande avbøtande tiltak:

- > Riktig dimensjonert/tilstrekkeleg overvassløysing
- > Sikre frisikt i forhold til krava i N100
- > Etablere rabatt mellom GS-veg og Fv.44
- > Sikre moglegheit for etablering av støyskjerm
- > Kartleggje elektriske anlegg/leidingar før oppstart av anleggsarbeid
- > Planlegge og oppfølging av HMS-rutinar
- > Sikre anleggsområdet for uvedkommande

ROS-analyse konkluderer at tiltaket ikkje tilføre særleg risiko ved å etablere GS-veg. Etablering av GS-vegen vil betre risikoen, spesielt med tanke på trafikktryggleik. Planområdet vurderast som egna til utbyggingsformålet.

7.16 Avveging av verknadar

Det vurderast at planforslaget i all hovudsak medføre positive verknadar ettersom trafikktryggleiken og tilbodet til mjuke trafikantar betrast betrakteleg. Negative verknadar omhandlar eventuelle interessemotsetningar kor GS-veganlegget må byggjast inn på eigedommane til bustadane nord for Fv.44.

For å avvege verknadane forutset planen at råka areal skal takast varast på og reetablerast:

Landskapstilpassing, føresegn 2.3:

«Eksisterande større tre, steingardar og gjerder skal så langt det er mogleg takast vare på. Dersom det oppstår konflikt med tiltaket skal dei reetablerast langs gang- og sykkelvegens skråningsfot.»

Rekkefølgeføresegn 5 (2):

«Innan eitt år etter at gang- og sykkelvegen er opna for ferdsel skal areal, større tre, steingardar og gjerder som er råka av anleggsarbeid og tiltaket elles revegeterast og istandsetjast til planlagde arealformål.»

8 Vedlegg

- 1: Varslingsdokument (annonse, brev, adresseliste)
- 2: Innkomne merknader
- 3: Samandrag og kommentarar av innkomne merknadar
- 4: ROS-analyse
- 5: Støyrapport