



Eigersund kommune – Saksframlegg politisk sak

Dato: 22.09.2022
Arkiv: : FA-L12, GBR-60/23
Arkivsaksnr.: 20/951
Journalpostløpenr.: 22/31557

Avdeling: Samfunnsutvikling
Enhet: Plankontor
Saksbehandler: Magne Eikanger
Stilling: Seniorrådgiver
Telefon:
E-post: Magne Eikanger

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
110/22	Planteknisk utvalg	24.10.2022

Detaljreguleringsplan - Fv. 44 Vassvik - Øvra Hellvigsvatnet, gang- og sykkelveg og ny jernbanebru mv. Ny første gangs behandling

Sammendrag:

Etter at Planteknisk utvalg behandlet planforslaget på ny den 14.02.22, sak 022/22, har Rogaland fylkeskommune som er tiltakshaver og planlegger arbeidet med å oppfylle utvalgets vedtak før planen skulle sendes på høring og offentlig ettersyn.

Fylkeskommunen har underveis i arbeidet avdekket at det er behov for også andre endringer i plandokumentene. Etter kommunedirektørens vurdering er de fleste av disse endringene så små hver for seg at det ikke skulle være behov for en ny politisk behandling før planen blir lagt ut til offentlig ettersyn og høring, men summen av alle endringene er så omfattende at kommunedirektøren anbefaler en ny 1. gangs behandling av plandokumentene før offentlig ettersyn og høring. Denne fremgangsmåten vil bl.a. medføre at det blir enklere for både etater og private parter å sette seg inn i de dokumentene som legges ut på offentlig ettersyn og høring enn om de nødvendige endringene hadde blitt oppsummert i et endringsdokument.

Hensikten med prosjektet er å utbedre Fv. 44 ved Hellvik, samt å bygge gang- og sykkelveg langs strekningen. Det skal i tillegg bygges ny bru over jernbanen ved Stasjonsveien.

Prosjektet skal øke trafiksikkerheten for alle brukergrupper innenfor planområdet, og gi bedre fremkommeligheten for gående og syklende langs denne strekningen.

Kommunedirektøren anbefaler at plandokumentene legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring slik de nå er innsendt, men at kun alternativ 1 for gang- og sykkelvegen ved Joker-butikken legges ut (gang- og sykkelveg mellom kjørebanelen og butikken).

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 44 Vassvik – Øvra Hellvigsvatnet, gang- og sykkelveg, jernbanebru med mer, med bestemmelser revidert den 15.09.22, plankart datert den 15.09.22 og planbeskrivelse datert den 15.09.22 legges ut til offentlig ettersyn og høring slik de nå foreligger. Kun alternativ 1 for gang- og sykkelvegen ved Joker-butikken legges ut (gang- og sykkelveg mellom kjørebanelen og butikken).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10, jf. § 12-11.

Møtebehandling fra Planteknisk utvalg 24.10.2022

PTU - behandling:

Rådgiver Matthew Millington og planleggingsleder Bettiina Lähteenkorva fra konsulentfirma Asplan Viak (leid inn til prosjektet av fylkeskommunen) deltok under behandling av saken, og viste en presentasjon for sykkel- og gangveien. Presentasjonen ble sendt ut til møtende medlemmer i etterkant av møtet.

---- 0 ----

Votering:

Kommunedirektørens forslag til vedtak enstemmig vedtatt.

PTU-110/22 vedtak:

Forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 44 Vassvik – Øvra Hellvigsvatnet, gang- og sykkelveg, jernbanebru med mer, med bestemmelser revidert den 15.09.22, plankart datert den 15.09.22 og planbeskrivelse datert den 15.09.22 legges ut til offentlig ettersyn og høring slik de nå foreligger. Kun alternativ 1 for gang- og sykkelvegen ved Joker-butikken legges ut (gang- og sykkelveg mellom kjørebanelen og butikken).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10, jf. § 12-11.

Vedtaket er enstemmig.

Saksgang:

Planteknisk utvalg avgjør om planen skal sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn eller ikke.

Alternativt forslag til vedtak:

Forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 44 Vassvik – Øvra Hellvigsvatnet, gang- og sykkelveg, jernbanebru med mer, med bestemmelser revidert den 15.09.22, plankart datert den 15.09.22 og planbeskrivelse datert den 15.09.22 legges ut til offentlig ettersyn og høring etter at det er gjennomført følgende endringer:

1. På reguleringsplankartet:
 - a.
 - b.
2. I reguleringsbestemmelsene:
 - a.
 - b.

Kun alternativ 1 for gang- og sykkelvegen ved Joker-butikken legges ut (gang- og sykkelveg mellom kjørebanelen og butikken).

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-10, jf. § 12-11.

Eventuell tidligere politisk behandling:

Denne reguleringsplanen ble behandlet 1. gang i Planteknisk utvalg den 24.01.22, sak 007/22.

Utvalget fattet følgende vedtak:

PTU-007/22 vedtak:

Saken utsettes og det legges opp til et møte mellom kommunedirektøren, leder av planteknisk utvalg og Fylkeskommunen.

Drøftingspunkt:

- Gang og sykkelstien bør gå over jernbanen og helt til kanten av planområde i nord/øst (mot Ege)*
- Det bør legges til rette for fiber.*
- I punkt 7.5 i planbeskrivelsen og punkt 2.8 i reguleringsbestemmelsen, om naturmangfold, bør en få inn et punkt om fuktmyrhei. Dette er like viktig som kystlynghei.*
- Gang- og sykkelvei bør legges bak Jokerbutikken*
- Sykkelforbud mellom Jokerbutikken og Bedehuset*
- Kollektivtilbud. Det må etableres tosidige busslommer med busskur for av og påstigning ved: Vassvik, Krysset Trosavigveien, Jokerbutikken, krysset Sletteveien*
- Gatelys. Gatelys etableres langs Fv44 i hele planområdet.*
- Planskilt kryssing. Undergang etableres ved eksisterende undergang ved Jokerbutikk. Krav til stigning opprettholdes. Krav til sikt og stigning dispenseres fra ved å anlegge parallell g/s adkomst med vinkelrett inn og utkjørsel. Bom i undergangsåpninger kan etableres for å redusere fart på syklist. Bro over Mjåsundveien oppgraderes med forskriftsmessig rekkverk.*
- Jokerbutikk. Parkeringsareal nord for Jokerbutikk opprettholdes ved av vei og g/s flyttes nordover. Det er viktig for bygden Hellvik at dagens næringsareal og parkering ved Joker/bistro opprettholdes som i dag.*
- Øvrige punkt som fremkom under befaringen tas også med til møtet. Vedtaket er enstemmig.*

Planen ble behandlet på ny i Planteknisk utvalg den 14.02.22, sak 022/22. Utvalget fattet følgende vedtak:

PTU-022/22 vedtak:

Forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 44 Vassvik – Øvra Hellvigsvatnet, gang- og sykkelveg, jernbanebru med mer, med bestemmelser datert den 16.11.2021, plankart datert den 20.12.21 og planbeskrivelse datert den 03.11.21 legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring etter at det er gjennomført følgende endringer:

1. På reguleringsplankartet

a. Alternativ 1 – beholde gang og sykkelveg som planlagt, men kompensere med utvidet areal av BKB1 for butikken i øst som vist på vedlegg, jp.id.: 22/8233.

b. Alternativ 2 – legge om gang- og sykkelvegen bak butikken langs Hellviksveien jfr. forslag fra RFK lagt frem i drøftingsmøte som vist på vedlegg, jp.id.: 22/8235.

Vedtaket fattes med hjemmel i plan og bygningsloven § 12-10, jf. § 12-11.

Vedtaket er enstemmig.

Andre opplysninger / fakta i saken:

Oppfølging av vedtak i PTU den 14.02.22, men med ytterligere noen justeringer som følge av endringer som er beskrevet nedenfor:

Etter at Planteknisk utvalg fattet sitt vedtak den 14.02.22 har Rogaland fylkeskommune arbeidet videre med plandokumentene for å oppfylle utvalgets vedtak, slik at planen kunne legges ut på offentlig ettersyn og høring. Det har vært god kontakt mellom fylkeskommunen og plankontoret i denne perioden. Fylkeskommunen har underveis i arbeidet avdekket at det er behov for også andre endringer i plandokumentene. Etter kommunedirektørens vurdering er de fleste av disse endringene så små hver for seg at det ikke skulle være behov for en ny politisk behandling før planen blir lagt ut til offentlig ettersyn og høring, men summen av alle endringene er så omfattende at kommunedirektøren anbefaler en ny 1. gangs behandling av plandokumentene før offentlig ettersyn og høring.

Denne fremgangsmåten vil bl.a. medføre at det blir enklere for både etater og private parter å sette seg inn i de dokumentene som legges ut på offentlig ettersyn og høring enn om de nødvendige endringene hadde blitt oppsummert i et endringsdokument.

Følgende endringer av betydning er gjennomført i plandokumentene etter behandlingen i PTU den 14.02.22:

1. Høyspent og hensynssone. Etter innspill er det lagt inn en 5 m bred hensynssone (H370) for planlagt høyspent under ny gang- og sykkelveg, med tilhørende bestemmelse
2. Forlenget gang- og sykkelveg helt vest i planen. I tidligere forslag var det ikke tatt stilling til busstopp helt i vest. Etter dialog med Kolumbus og kommunen, er det foreslått at busstopp legges til snuplassen. Prosjektet tar ikke med selve busstoppet, men gang- og sykkelvegen forlenges til snuplassen.
3. Avkjørsel ved profil 170 (øst for Vassvikveien). Dagens avkjørsel var foreslått regulert som stengt, men foreslås nå beholdt
4. Overvann Sandarnes. Endringen er beskrevet i planbeskrivelsen kap. 5. Overvann var opprinnelig lagt rett ut til sjø. Det er nå foreslått endret til utløp i bekk, og det er lagt inn hensynssone H190 Andre sikringssoner
5. Fartsgrense. Det var tidligere forutsatt at fartsgrensen på Jærveien skulle settes ned fra 60 til 50 km/t. Denne løsningen har man nå gått bort fra. Det medfører en kurveendring mellom profil 1150 og 1350 (ved kryss med Trosavigveien). Radius økes fra 100 m til 200 m
6. Justert gang- og sykkelveg vest for Mjåsundveien. Horisontal- og vertikalkurvatur for gang- og sykkelvegen er endret. Gang- og sykkelvegen legges på samme nivå som kjørebane, noe som reduserer behovet for murer
7. Regulert areal til midlertidig parkering vest for Joker-butikken. For å sikre plass til parkering ved butikken i anleggsfasen, er bygge- og anleggsområdet vest for Hellviksveien utvidet. Det er foreslått sikret i planbestemmelsene at areal L37 (#40) kan brukes til parkering i anleggsfasen
8. Ved Joker-butikken. Det er lagt inn et større areal for BKB øst for bygningen og det er laget et alternativ med gang- og sykkelveg bak butikken. Muren er redusert i bredde
9. Justert veglinje øst for Joker-butikken. Lengdeprofilen er litt senket mellom profil 2150 og 2400 for å tilfredsstille siktkrav i avkjørsler ved profil 2315 – 2350
10. Endring av krysset mellom Jærveien og Sletteveien. Det er lagt inn trafikkøy i Sletteveien. Gang- og sykkelvegen er flyttet nærmere krysset, noe som reduserer arealinngrep
11. Justert tverrfall og lengdeprofil mellom profil 2450 og 2700 (fra kryss med Sletteveien og 250 m østover). Berørte avkjørsler er justert
12. Øvrige justeringer:
 - Mindre justeringer av plassering av busstopp ved Saloon. Det er også lagt inn plass for leskur
 - Justerte frisktlinjer for enkelte eiendommer
 - Lagt inn annen veggrunn til privat avkjørsel på gnr. 60 bnr. 90
 - Lagt inn nye bestemmelser for midlertidige bygge- og anleggsområder på østsiden av Hellvik bru for å ivareta naturmangfoldet på en bedre måte
 - Det er søkt om fravik når det gjelder flom på Jærveien og avvik er innvilget
 - En del andre mindre justeringer

Planbeskrivelsen er oppdatert og det er skrevet mer om valg av løsning og konsekvensene for bl.a. eiendomsforhold, naturmangfold og naturressurser. Det er lagt inn et nytt kapittel om massehåndtering og om fravik.

Det følgende er i hovedsak likt det som sto i saksforelegget da saken som ble behandlet i PTU den 14.02.22, sak 022/22, men på slutten av saksforelegget er det skrevet inn nye kapitler

1. Plankontoret har mottatt forslag til detaljreguleringsplan for Fv. 44 Vassvik – Øvra

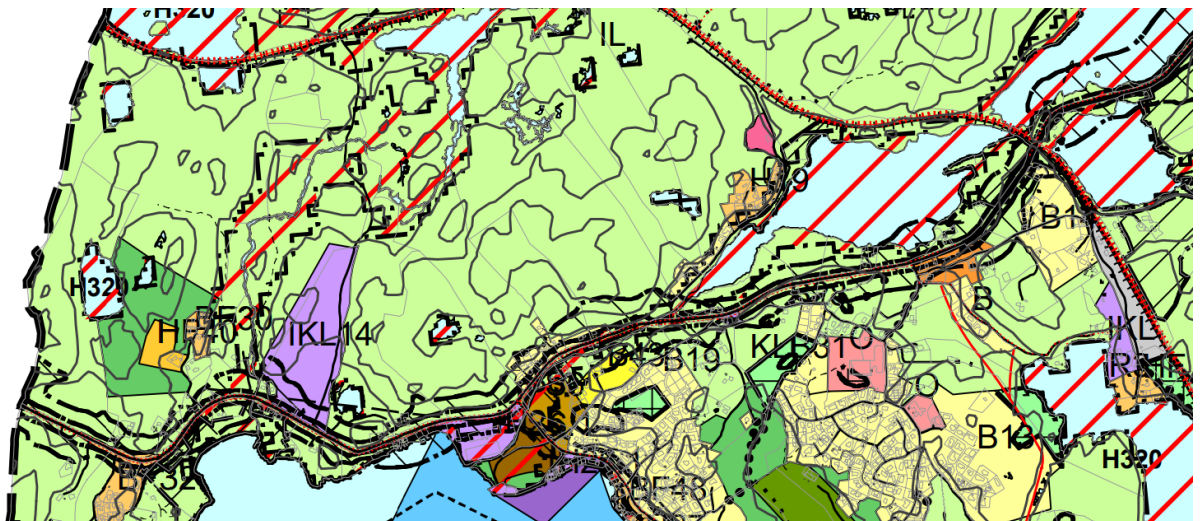
Hellvigsvatnet, gang- og sykkelveg, jernbanebru med mer. Planområdet ligger innenfor polygonen vist på kartet:



2. Planstatus for området

2.1 Kommuneplan/kommunedelplan

Planområdet er vist med en rekke ulike arealformål på gjeldende kommuneplan.



2.2 Reguleringsplan

Planområdet dekkes delvis av flere gjeldende reguleringsplaner.



Vestre del



Østre del

Ved seinere vedtak av ny reguleringsplan i Kommunestyret oppheves samtidig de delene av nå gjeldende reguleringsplaner som dekkes av den nye reguleringsplanen. Oversikt over disse planene finnes i planbeskrivelsen avsnitt 3.3.

3. Varsel om regulering

Det ble sendt ut varsel om oppstart til grunneiere, naboer, statlige og regionale myndigheter og oppstart er kunngjort i Dalane Tidende og på kommunens hjemmesider i april / mai 2020. Dette er så langt en kan se gjort i samsvar med plan- og bygningslovens bestemmelser. Frist for å komme med merknader var den 19.06.20.

I september 2020 ble det sendt ut nytt varsel om en mindre utvidelse av planområdet. Frist for å komme med merknader var den 21.10.20.

V.nr	Fra	Innhold/tema	J/N/O/D
Offentlige merknader			
1	Fylkesmannen i Rogaland	Merknader	J/O
2	Rogaland fylkeskommune, regionalplan	Merknader	J/O
3	Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv	Merknader	J/O
4	Arkeologisk museum	Merknader	J/O
5	Statens vegvesen	Ingen merknader	O
6	NVE	Merknader	J/O
7	Bane NOR	Merknader	J
8	Direktoratet for mineralforvaltning	Merknader	O
9	Kystverket	Merknader	J
10	Seksjon vann og avløp	Merknader	J
11	Felles brukerutvalg	Merknader	J

Private merknader			
12	Anne Jofrid Hafsø og Berit Underdal	Merknader	O
13	Eigersund idrettsråd	Merknader	J
14	Fredrik Undheim	Merknader	O/D
15	Helge Havik	Merknader	O/D
16	Hellvik Velforening	Merknader	J/N/O/D
17	Norrøn Bolig	Merknader	J
18	Jørn Egil Høyland	Merknader	N
19	Mariann Ljones	Merknader	N
20	Sigmund Helland	Merknader	J/O/D
21	Sindy Frønningen Duås og Atle Duås	Merknader	J/O
22	Audun Bjørkmo	Merknader	N/O
23	Oddvar Larsen	Merknader	N
24	Thomas Ternowitz	Merknader	N
25	Svein Erik Hellvik	Merknader	J
26	Sameiet Jærveien 1336	Merknader	J/N/O/D

INNSENDE MERKNADER

Fra	Innhold/tema	Saksbehandlers vurdering
Offentlige uttaler		
Fylkesmannen i Rogaland	Fylkesmannen er positiv til at det settes i gang arbeid med utbedring av tilbudet for myke trafikanter på strekningen. Gang- og sykkelveg langs vegen vil være positivt for barn og unge, og øvrige beboere i området, både med tanke på trafikksikkerhet og for økt mulighet til bruk av sykkel og gange som alternativ til bilbruk. Planområdet berører mange viktige nasjonale, regionale og lokale verdier. Gjennom planarbeidet må det tas hensyn til:	O Tas til orientering J Se nedenstående kommentarer
	Ved planlegging av veg og gang- og sykkelveg må det legges vekt på	J Se kommentar til merknad fra regionalplanavdelingen i RFK

	<p>arealeffektive løsninger for å begrense inngrep i landbruksareal og areal med betydning for naturmangfoldet.</p>		<p>nedenfor. Det er to inngrep i områder med betydning for naturmangfold som RFK har tatt opp med Statsforvalteren før innsendelse av planforslag. Dette gjelder inngrep i Hellvikåna øst for Mjåsundveien, samt en hul eik som ligger i anleggsområde vest for bru over jernbanen</p>
	<p>Det er registrert arter av stor forvaltningsinteresse i området. Det er også registrert leveområde med lokal verdi for fugler, både i Hellvigsvatnet og ved Marren / Sandarnes-bukta. Ved Sandarnes finnes også både et friluftsområde og viktige naturtyper, både på land og i sjøen. Planarbeidet må ta hensyn til disse natur- og friluftsverdiene.</p> <p>Utover registrerte arter er det et høyt potensial for sårbare naturtyper som lågurt-eikeskog (VU) i området. Det er flere hule eiker, utvalgt naturtype, langs traseen, som vil kreve særskilt vurdering og aktsomhet. For å sikre kunnskapsgrunnlaget er det tilrådelig å gjennomføre en naturtype-kartlegging av området. En slik kartlegging er allerede planlagt og resultatene er ventet våren 2021. Planprosessen må ta hensyn til informasjon som kommer fram ved slik kartlegging. De viser i denne forbindelse også til tidligere kontakt mellom Rogaland fylkeskommune og Fylkesmannen angående dette forholdet.</p>	<p>J</p> <p>J</p>	<p>Det er utført kartlegging av naturmangfold i vann og på land, inkludert viktige naturtyper. Resultatet av kartleggingen er gitt i rapport for naturmangfold og for kartlegging av fisk. Leveområde for fugl er omtalt under «Netlands-tjørna våtmarksområde»</p> <p>Norconsult kartla naturmangfold i planområdet i september 2020. Plangrensen er justert slik at inngrep i sårbare naturtyper skal begrenses til et minimum</p>
	<p>Det er også registrert fremmede arter i området. Planens bestemmelser må sikre forsvarlig håndtering av disse i anleggsperioden.</p> <p>Eventuelle endringer i støysituasjon for beboere langs traséen som følge av endringer på veganlegget må kartlegges, og planen må sikre nødvendige avbøtende tiltak.</p>	<p>J</p> <p>J</p>	<p>Norconsult kartla fremmede arter i planområdet høsten 2020 og utarbeidet en risikovurdering og tiltaksplan for håndtering av fremmede arter, som skal legges til grunn i anleggsfasen. Se reguleringsbestemmelsene §§ 2.2, 2.3, 2.8</p> <p>Det er utført støyberegninger langs strekningen, for dagens situasjon og for ny situasjon med fremskrevet trafikkmengde. Planen defineres som et miljø- og sikkerhetstiltak. Beregningene viser at endringer i støy er mindre enn 3 dB og er ikke merkbar for beboerne i de støyutsatte boligene, opplyser forslagsstiller. Dette betyr at ingen boliger i planområdet vil motta tilbud om støytiltak opplyser forslagsstiller</p>
	<p>Planområdet er omfattet av aktsomhetsområde for flom langs Hellvikåna, i</p>	<p>J</p>	<p>Flomfarenivåer er kartlagt og nye bruer er gitt frihøyde ut fra dette.</p>

	<p>området fra Hellvigsvatnet til utløp til sjø, og ved Sandarnes, både nord og sør for fylkesvegen. God overvannshåndtering vil være viktig for å sikre veggen og omkringliggende områder mot økt fare for flom.</p> <p>Det er registrert middels risiko for marin leire i området. I planarbeidet må behovet for grunnundersøkelser vurderes.</p> <p>De minner ellers om kravet til ROS-analyse i plan- og bygningslovens § 4-3.</p>	<p>Øst for brua over jernbanen er et flomområde, ved utløp fra Netlandstjørna. Det er ikke mulig å forbedre denne situasjonen uten større tiltak. Det er åpning mellom Øvre og Nedra Hellvigsvatnet som har begrenset kapasitet, og vann stues opp i det øvre vannet. Dagens kapasitet på stikkrenner vil bli utbedret i planforslaget, slik at man unngår overvann som blir liggende på oppsiden av fylkesvegen ved store nedbørsmengder. Det vises ellers til VA-rapport</p> <p>J Det er foretatt grunnundersøkelser i planområdet, og geoteknisk rapport er sendt inn. Resultatet av undersøkelsene er beskrevet i denne rapporten, og i planbeskrivelsen. Det er ikke truffet på rene leireavsetninger i de utførte undersøkelsene. Det vil trolig bli behov for ytterligere grunnundersøkelser før bygging starter. Dette vil bli vurdert i forbindelse med prosjekteringen</p> <p>J Det er utført en ROS-analyse som følger planforslaget</p>
Rogaland fylkeskommune, regionalplan	Det opplyses at kommunen har vedtatt at planen ikke krever konsekvensutredning, uten at vurderingen er gjengitt.	O Tas til orientering
	<p>I det videre arbeidet vil det være sentralt å sikre en plan som i minst mulig grad trenger å bygge ned jordbruksareal for å sikre gjennomføring av planen. Det forutsettes at videre planarbeid tar hensyn både til areal som går tapt og til driftsulempere, og at det tilstrebes å minimere ulempene.</p> <p>På deler av strekningen er det også vesentlige vassdragshensyn som må ivaretas. Det må tilstrebes å finne en veglinje som i minst mulig grad berører vassdraget.</p>	<p>J Planområdet er betydelig innskrenket i forhold til hva som ble varslet ved planoppstart. Det tas utgangspunkt i dagens veglinje, og inngrep i jordbruksareal er forsøkt unngått / minimert. Dagens jordbruksdrift er tatt hensyn til med tanke på arealer og adkomst</p> <p>J Veglinjen er i hovedsak lagt slik at vassdrag og kantvegetasjon ikke blir berørt. Langs en liten del av strekningen får man utvidelse mot Hellvikåna og må etablere ny mur i elva. Denne løsningen har fylkeskommunen diskutert med Statsforvalteren, og det er enighet om at tiltaket kan gjennomføres med forutsetning om at elvas miljø og dyreliv tas hensyn til ved valg av løsninger for mur og hvordan tiltaket gjennomføres (anleggsperiode). Øst for jernbanebrua vil det bli satt opp en mur for å unngå at fyllingen til brua kommer ut i</p>

	<p>På nordsiden av vegen ligger områder som er mye brukt til friluftsliv. Det forutsettes at det i området ved Mjåsundveien sikres trygg mulighet for kryssing av vegen for adkomst til disse områdene. Dette vil også være skoleveg for en del boliger, og det pågår for tiden regulering av flere boliger.</p>	<p>Øvra Hellvigsvatnet</p> <p>J Det er lagt opp til kryssing av fylkes-vegen i området ved Mjåsundveien, hvor planlagt gang- og sykkelveg skifter side. Kryssing av veg er vurdert når det gjelder sikt, kostnader, trafikk, fartsgrense mm. Det er en lav undergang her i dag. Muligheten for å utbedre denne med tilstrekkelig høyde og sikt har blitt vurdert, men det ville blitt svært vanskelig å få til en større undergang uten store arealinngrep og kostnader. Forslagsstiller har derfor landet på et forslag om kryssing i plan, noe de mener er en tilfredsstillende løsning ettersom sikten i området er god. Se også kap. 8 nedenfor</p>
	<p>I vestre del av planområdet ligger sandstrand hvor det også må sikres trygg adkomst.</p>	<p>J Ved sandstranden vest i planområdet er gang- og sykkelvegen lagt på sjøsiden, og sikrer trygg adkomst for myke trafikanter til strandområdet</p>
	<p>Vegen går nær det framtidige sentrumsområdet på Hellvik, men de kan ikke se at planlagt veg kan ha noen negative konsekvenser knyttet til realisering av dette. Det bør imidlertid tas hensyn til i det videre planarbeidet.</p>	<p>J Anses som ivaretatt</p>
	<p>Fylkesrådmannen stiller spørsmål ved vurderingen om at tiltaket ikke skal konsekvensutredes, og forutsetter at denne vurderingen betyr at man forventer mini-male inngrep i landbruksarealer eller vassdrag. De minner om at denne vurderingen skal fremgå av varsel, jamfør KU-forskriften § 11.</p>	<p>J Det er gjort vurderingen av KU-plikt som ligger til grunn for beslutningen. Denne ble ikke lagt ut sammen med oppstartvarselet, men er oversendt til regionalplanavdelingen i etterkant</p>
<p>Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv</p>	<p>De kjenner ikke til kulturminner i sjø i det varslede området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner.</p>	<p>O Tas til orientering</p>
	<p>Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktsmessig plangrense i sjø med tanke på areal som behøves regulert. Kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele sjøareal som ønskes regulert. De ber tiltakshaver om å forelegge dem planavgrensningen så fort den foreligger. De vil da så tidlig som mulig kunne vurdere planen, samt signalisere eventuelle arkeologiske undersøkelser og kulturminne-hensyn som må ivretas i den videre prosessen.</p>	<p>J Det er utført befarings- og registreringer. Det vil i det videre planarbeidet være dialog mellom tiltakshaver og Seksjon for kulturarv om hvordan disse kan tas hensyn til. Imidlertid vil det for de fleste være nødvendig å fremme planen som en søknad om dispensasjon fra fredningen. For noen av lokalitetene bare for deler av dem. Planen unngår inngrep i synlige automatisk fredete kulturminner som var kjent før</p>

	<p>De kan allerede nå varsle at de kommer til å kreve å få gjennomført marinarkeologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før de kan gi sin uttalelse til planen. Kravet vil først kunne bli reist når planen kommer på offentlig ettersyn. De anbefaler forslagsstiller å få gjennomført registreringen på et tidligere tidspunkt slik at kulturminnehensynet kan ivaretas hensiktsmessig, og slik at forslagsstiller får forutsigbarhet i planleggingen.</p>	J	<p>registreringene startet</p> <p>Se ovenstående kommentar</p>
	<p>Fylkesrådmannen kjenner til at det ligger automatisk fredete kulturminner i og omkring planområdet. En boplass ID 98508 datert bronsealder ble utgravd i 2008 i Sandviga. På ID 4781 er det graver som ligger på oppe på et høydedrag, Lidar gir indikasjoner på noen mindre mulige røyser i skråningen som blir liggende innenfor planområdet. ID 65411 er gravhauger som ligger rett utenfor planområdet. I tillegg er det registrert graver på ID 14592, ID 34255 og ID 34254. De må befare området før de kan gi en endelig uttale til planen. Dette er for å avgjøre potensialet for ytterligere funn av automatisk fredete kulturminner som kan komme i konflikt med tiltakene i planen.</p>	J	<p>Se ovenstående merknad</p>
Arkeologisk museum	<p>Tiltakshaver betaler ikke kostnadene med befaringen. Fylkesrådmannen understreker at det kan bli behov for videre arkeologiske registreringer etter denne første befaringen. Kostnadene med en arkeologisk registrering må betales av tiltakshaver.</p> <p>De vil gi endelig uttale til planforslaget når resultatet av befaringen, og om nødvendig den videre arkeologiske registreringen er gjennomført, og forholdet til automatisk fredete kulturminner er avklart.</p> <p>De kjenner ikke til kulturminner i sjø i det varsla området. Området er generelt vurdert til å ha et potensiale for funn av hittil ukjente verna skipsfunn og automatisk freda kulturminner.</p> <p>Det er viktig at tiltakshaver setter en hensiktsmessig plangrense i sjø med tanke på areal som behøves regulert. Kulturminnelovens undersøkelsesplikt gjelder hele sjøareal som ønskes regulert. De ber tiltaks-haver om å forelegge dem planavgrensningen så fort den foreligger. De vil da så tidlig som mulig kunne vurdere planen, samt signalisere eventuelle arkeologiske undersøkelser og</p>	<p>O</p> <p>O</p> <p>O</p> <p>J</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Tas til orientering</p> <p>Stavanger Maritime museum har frafalt kravet om registreringer i sjø etter at planområdet er innskrenket, og det er gjort begrenset med funn på landjorden</p> <p>Se ovenstående merknad</p>

	kulturminnehensyn som må ivaretas i den videre prosessen.		
	De kan allerede nå varsle at de kommer til å kreve å få gjennomført marinarkeologiske registreringer for å avklare forholdet til freda/verna kulturminner før de kan gi sin uttalelse til planen.	J	Se ovenstående merknad
	De ber tiltakshaver om å ta kontakt med dem så tidlig som mulig for å få avklart rammer og tidspunkt for eventuelle undersøkelser.	O	Tas til orientering
NVE	God arealplanlegging er det viktigste virkemiddelet for å forebygge skader fra flom, overvann, erosjon og skred. Pågående klimaendringer vil øke risikoen for disse faretypene. Pbl. setter tydelige krav til sikkerhet mot naturfare og sikker bygge-grunn ved planlegging og utbygging, og bygg-teknisk forskrift (TEK17) kapittel 7 utdyper dette i forhold til flom-, erosjon- og skredfare.	O	Tas til orientering
	På reguleringsplannivå vil det ofte være behov for en detaljert fagkyndig utredning av faren.	O	Tas til orientering
	Deler av planområdet ligger under marin grense. På strekningen er det bekk/elver som kan bli berørt. Eventuelle vassdrags-tiltak må beskrives i planforslaget, og det må gå tydelig frem av plandokumentene dersom tiltaket kan være til nevneverdig skade eller ulempe for noen allmenne interesser i vassdraget. Planforslaget må ikke legge til rette for slike tiltak uten at det samtidig avklares hvorvidt tiltaket er gjennomførbart i overensstemmelse med vannressursloven.	J	Norconsult har kartlagt status for fisk i Hellvikåna og bekk fra Øvra Forevatnet høsten 2020. Gyteforhold og fisketetthet er kartlagt, tiltakets effekt på fisk er vurdert og det er foreslått avbøtende tiltak. Det ble gjennomført et møte mellom tiltakshaver og miljøvernavdelingen hos Fylkesmannen sommeren 2020 hvor trasévalg og avbøtende tiltak var tema. Prosjektert løsning skal være iht. vannressursloven
	Dersom en reguleringsplan innebærer vassdrags- eller grunnvannstiltak som kan være til skade eller ulempe for noen allmenne interesser, kan vedtak av reguleringsplanen erstatte vedtak etter vannressursloven for vassdragstiltak (konsesjon), jamfør vannressurslovens §20. Det forutsetter imidlertid at planforslaget inneholder tilstrekkelig grunnlag for å vurdere tiltaket etter vannressursloven, jamfør vannressurslovens §23. Det innebærer blant annet at tiltaket er tilstrekkelig belyst, alternative lokaliseringer og tekniske løsninger vurdert, og avbøtende tiltak innarbeidet i planbestemmelsene. Eventuelle tiltaket må dimensjoneres slik at 3. part ikke blir skadelidende ved flom eller ekstreme nedbørshendelser. Statlig planretningslinje for klimatilpasning må	J	Høsten 2020 gjennomførte Norconsult hydrologiske vurderinger av berørte vannforekomster i planen (Hellvikåna, bekk fra Øvre Forevatnet og Netlandstjørna), og foreslo avbøtende tiltak. Forslagene er innarbeidet i planbestemmelser. Mer konkret beskrivelse av tiltak vil tas i tiltaksplan som utarbeides når prosjektet prosjekteres. Vannmengdene håndteres i grøfter der det er mulig, og ledes til vann/sjø via terreng eller rør. Hovedløsning for vegvann er åpne infiltrasjonsgrøfter. Viser også til VA-rapport

	<p>legges til grunn. Her vektlegges åpne og naturbaserte løsninger for håndtering av vannmengdene. Avvik fra dette må begrunnes særlig. Klimaprofil Rogaland gir et kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning i fylket.</p> <p>Energianlegg Det må tas hensyn til drift, vedlikehold og eventuelle behov for videreutvikling av anlegg for overføring av elektrisk kraft. NVE forutsetter at planarbeidet utarbeides i tett dialog med netteier, der planforslaget kan berøre disse interessene.</p> <p>I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt.</p>	<p>J Det er ingen eksisterende energianlegg som berøres av tiltaket</p> <p>J Relevante fagutredninger legges ut sammen med planforslaget, og NVE vil som høringspart motta disse som en del av planforslaget</p>
Bane NOR	<p>Setter krav om byggegrense på 30 m fra nærmeste spors midtlinje</p> <p>Setter krav om ROS-analyse som dokumenterer at planlagte tiltak ikke får negative konsekvenser for jernbanen</p>	<p>J Er ivaretatt i planforslaget</p> <p>J Det er sikret i bestemmelsene at tillatelse hos Bane NOR skal innhentes før byggearbeid kan starte. ROS-analyse er utarbeidet. I søknaden skal sikkerhetsforhold og tiltak beskrives. Se § 6.5</p>
	<p>De skriver videre at endret arealbruk kan øke faren for flomskader, erosjonsskader og skredskader for jernbanen.</p> <p>Det må påregnes krav til oppsetting av gjerder mellom jernbanen og andre arealformål. Krav til gjerder må fremgå av plandokumentene.</p>	<p>J Utbygger vil sørge for at det blir beskrevet nødvendige risikoreducerende tiltak for å unngå at jernbanen skades av ny arealbruk eller utbygging</p> <p>J Krav er tatt inn i bestemmelsene. Se § 3.2.7</p>
	De skriver også om minste avstand til broer.	J Det har i møte mellom tiltakshaver og Bane NOR blitt diskutert og avklart krav til utforming. Videre oppfølging med søknad i forbindelse med prosjektering og varsel om å få utføre arbeid langs jernbanen, vil bli ivaretatt i henhold til Bane NOR sine krav
	De ser det som hensiktsmessig at ny bru har stor nok bredde under brua for en evt. forlengelse av kryssingsspor eller framtidig dobbeltspor.	J Utforming av brua er tilpasset slik at det kan komme kryssingsspor eller dobbeltspor her
	De skriver også om anleggsarbeider nær jernbanen og lister opp forholdsregler.	J Arbeid langs jernbanen vil bli utført i forbindelse med vedlikeholdsstenging av banen. Forslagsstiller er informert om at dette bør varsles tidlig for at Bane NOR skal få lagt inn behovet i planleggingen sin
	Som grunneier skriver Bane NOR at de er positive til at det planlegges gang- og	J Planforslaget går frem til eksisterende gang- og sykkelveg

	<p>sykkelveg langs Fv. 44 ettersom denne vil bedre tilgjengeligheten til jernbanen. Det hadde vært ønskelig at Stasjonsveien ble innlemmet i dette arbeidet for å sikre en god atkomst til stasjonen. I dag er denne veien smal.</p> <p>De ber også om at eiendomsgrensene blir målt opp.</p>	<p>langs Fv. 44. Gang- og sykkelveg langs Stasjonsveien er derfor ikke inkludert. Stasjonsveien ligger inne med gang- og sykkelveg i gjeldende reguleringsplan for boligutbygging, og vil trolig bli bygget i forbindelse med utbygging av dette området. Grensene vil bli målt inn etter at prosjektet er ferdigstilt. Grensene vil da komme inn i kartgrunnlaget</p>
Direktoratet for mineralforvaltning	De har ingen merknader til oppstartvarselet, men dersom det i forbindelse med behandling av planen viser seg at noen av deres fagområder kan bli berørt, ber de om å få saken oversendt når den blir lagt ut til høring og offentlig ettersyn.	O Tas til orientering
Kystverket	Det må tas med i reguleringsbestemmelsene at tiltak som faller inn under havne- og farvannslovens bestemmelser skal godkjennes av havnemyndigheten.	J Planområdet går ikke ut i sjøen så den foreslåtte formuleringen er ikke aktuell
Seksjon vann og avløp	Kommunen ønsker at det ved utbygging legges til rette for at det kan legges nye offentlige vann- og avløpsledninger i gang- og sykkelvegtraseen på deler av strekningen. Det bør derfor settes av formål for kommunaltekniske anlegg som gir plass for pumpe-stasjoner for avløpsvann innenfor planområdet.	J Det er opprettet dialog mellom tiltakshaver og kommunens VA-seksjon, og det vil være et samarbeid underveis for å kunne samkjøre utbyggingen av veganlegg og nye vann- og avløpsledninger. Det er avsatt plass for pumpe-stasjoner i planforslaget, jfr. kommunens ønsker om plassering og størrelse
Felles brukerutvalg	Utvalget ber om at man ser særlig på myke trafikanter som krysser Fv. 44 ved butikken og til Mjåsundveien / Lunhulen. Her er det turområde og badeplass, og det er også skoleveg.	J Kryssing av Jærveien er vurdert som en del av planarbeidet. Se kommentar til innspill fra RFK regionalplan, 4. linje, ovenfor, og kap. 8 nedenfor
Private merknader		
Anne Jofrid Hafsvø og Berit Underdal	De har skjøte som viser at gnr. 60 bnr. 101 har rett til gangveg ned til sjøen og båtrett og bryggeplass.	O Disse eiendommene ligger på sørsiden av Fv.44. Det gjør også eiendommen det vises til (gnr/bnr. 60/101). Planforslaget vil ikke være til hinder for den retten det vises til
Eigersund idrettsråd	Idrettsrådet er opptatt av å få folk i aktivitet uten at de først må sette seg i bilen. Idretts-rådet er takknemlig for at det snart kommer gang- og sykkelveg slik at barn kan komme seg trygt fram til både skole og idretts-anlegg. Det er viktig at man planlegger og legger til rette for stoppesteder der det vil være naturlig som utgangspunkt for tur-løyper, evt. andre former for aktivitet. De foreslår at man tenker «utenfor boksen» og tilrettelegger for aktiviteter / opplevelser langs strekket som nå skal reguleres.	J Forslagsstiller opplyser at det er flott om idrettsrådet er «på ballen» i den videre prosessen når det gjelder tilrettelegging for opplevelser langs strekningen. Dette er gjerne enkle grep som kan tilrettelegges for, og som ofte kan gjennomføres uten at det trengs regulering. Forslagsstiller tar gjerne imot konkrete innspill som idrettsrådet ønsker at vi avsetter areal til

<p>Fredrik Undheim</p>	<p>Han er hjemmelshaver på Jærveien 1290</p> <p>Han motsetter seg at gang- og sykkelvegen kommer annet sted enn langs Fv. 44. Han er positiv til at det kommer gang- og sykkelveg langs Fv. 44. Han håper at det blir lagt fiberkabel slik at det blir mulig å få internett til eiendommen</p> <p>Dersom gang- og sykkelvegen blir lagt på sørsiden av Fv. 44 vil det berøre hans eiendom og det må påregnes at oppkjørselen må endres / tas hensyn til, noe han forutsetter blir avklart før noe arbeid settes i gang og at alle kostnader blir dekket. Valg av trase på den siden vil også medføre at deler av hans eiendom må erverves. Dette stiller han seg også positiv til under forutsetning av at man blir enige om pris mv. Han tror at det vil være enklere å bygge gang- og sykkelvegen på landsiden av Fv. 44. Dette på bakgrunn av hvordan terrenget ser ut på resten av strekningen på Hellvik.</p>	<p>O Tas til orientering</p> <p>O Forslagsstiller kjenner ikke til om det er planer for å legge ned fiberkabel i området</p> <p>D Eksisterende utkjørsel er ikke trafiksikker og er foreslått stengt i planforslaget. Ny avkjørsel er regulert inn, og vil bli opparbeidet som del av prosjektet</p>
<p>Helge Havik</p>	<p>Har fritidsbolig i Jærveien 1265.</p> <p>Kjørbar adkomst til de fire hyttene på oversiden av Fv. 44 er en del av en tidligere kjerreveg som eksisterte før ny fylkesveg ble anlagt (med unntak av et lite stykke før utkjørselen). Ytterligere «en bit» av denne kjerrevegen eksisterer mer eller mindre fortsatt, men fremkommer som en sti på kartet. Ved å ta i bruk denne resterende «biten» på nytt er det et godt alternativ til å unngå direkte utkjørsel på fylkesvegen. Man ender da i stedet ned på den nye anleggs-vegen (som fører til steinbruddet). Det er riktig nok plassert en høyspentmast midt på stien/ vegen, men denne bør kunne for-seres. Hans forslag er kun ment å være et innspill til enkel, rimelig og brukbar løsning i flytting av påkjørselen til fylkesvegen. Løsning gitt i kartet fra Eigersund kommune medfører derimot felling av flere trær, det er et til dels myrlendt terreng som gir dårlig fundament, samt flytting av eksisterende avfallsstasjon for hytteavfall og vil ligge nærmere fylkesvegen.</p> <p>Gangbar adkomst til Jærveien 1265 har vært fra sjøsiden. Hytta har tilhørende naust som tidligere også var garasje, i Jærveien 1262. Sørøst for hytta er terrenget sterk skrånende. Her er anlagt sti i fjellkløft som ender opp i en hulveite under fylkes-vegen som i dag er stor nok til</p>	<p>O Tas til orientering</p> <p>D Forslagsstiller har vurdert traséen som et alternativ til den regulerte traséen, men har landet på en løsning som er tilnærmet lik den regulerte utkjørselen. Utkjøring vil likevel skje på vegen som fører til steinbruddet, og ikke direkte ut på Fv. 44. Denne løsningen vil gi minst inngrep i urørt natur</p> <p>O Det vil bli planlagt VA-anlegg langs hele vegens lengde som vil lede vannet bort, og videre ut i eksisterende vann og sjø. Dette omfatter begge sider av fylkesvegen, og stikkrenner for å føre vannmassene under vegen</p>

	<p>at man kan gå igjennom den (er markert på kartet til Eigersund kommune). Rett ovenfor hulveita ble det i sin tid plantet noen grantrær for bl.a. å absorbere fuktighet, samt skjerme stien. Med kommende utvidelse av vegen vil trærne forsvinne, større flater vil bli harde og fremtidige nedbørsmengder vil øke. Dette tilsier at behovet for å lede bort vannet vil tilta. Det vil således være både naturlig og nødvendig å ivareta eventuelt ytterligere forbedre dagens eksisterende løsning. Denne vil således også kunne forbli et greit krysningspunkt for den nødvendige gangadkomsten til hytter på andre siden av vegen.</p>	
	<p>Det er også en mindre stikkrenne under vegen like bak nauset i Jærveien 1262 (ikke markert på kartet, men stor nok til å kunne kripe igjennom). Denne tar også unna store mengder vann, så ønsker bare å understreke viktigheten av dette, og kan om ønskelig gjerne påvise de nevnte forhold.</p>	<p>O Se ovenstående merknad</p>
<p>Hellvik Velforening</p>	<p>Er fornøyd med utbedring av Fv. 44. De går ut fra at vegen blir opparbeidet med bredde slik at det blir gul stripe på hele strekningen og gang- og sykkelveg på hele strekningen. De ønsker også veglys på enkelte steder.</p> <p>G/S over jernbanebru.</p> <p>Ved utbedring av bru over jernbanen må det samtidig bygges g/s-overgang. Dette kan gjøres som en egen bru med noe mellomrom til selve kjørebrua, men må ikke utsettes til et senere prosjekt. Det er klart økonomisk riktig å bygge begge i samme prosess, samtidig som en legger vekt på å bygge g/s-veg med enkle løsninger. En side-stående g/s-veg som ikke dimensjoneres for kjøretøyvekt og ikke utsmykkes vil være en grei løsning. Det er viktig og knytte denne sammen med fremtidig g/s-veg som går østover til bebyggelse med mange skolebarn, og den velkjente Vestlandske hovedvei. Alternativ veg for g/s-veg over Netlandsveien er ikke et plausibelt alternativ, da bruken elimineres av høydeforskjellen på denne strekningen.</p> <p>Det er fordel hvis gang- og sykkelvegens utgang på østsiden av brua legges på nordsiden av vegen inn i videre g/s-veg langs vannet. G/s-veg ved bru må inkluderes i planen.</p>	<p>O Tas til orientering</p> <p>D Gang- og sykkelveg over jernbanebrua ligger ikke inne som en del av prosjektet og det foreligger ikke midler til å bygge dette. Det vil bli forsøkt å tilrettelegge for en fremtidig løsning her, slik at brua er utformet med bredere brukar for en utvidelse på et senere tidspunkt. Utvidelsen vil legges mot sør dersom mulig, slik at den kommer på samme side som jernbane-stasjonen på Hellvik</p>

	<p>Koble sammen g/s-veg fra jernbanebrua med kommende g/s-veg ved innkjøring til Maurholsveien.</p> <p>Denne strekningen er nesten ferdig opparbeidet. Det ligger ikke kabler eller rør i vegen, så det eneste som trengs er litt masseutskiftning. Vegen er i dag satt opp med autovern som tvinger syklister og gående ut i vegbanen. På andre siden av autovernet er det i stor grad ujevn plen og lett å opparbeide. Å anlegge g/s-veg på denne strekningen vil kun oppta 1-2 % av den totale kostnaden på hele prosjektet, men i meter vil det utgjøre en stor andel av g/s-vegen. G/s-veg foreslås på nordsiden av veg langs Øvra Hellvigsvatnet.</p>	N	<p>Dette området ligger utenfor varslet planområde, og inngår ikke som en del av dette prosjektet</p>
	<p>Undergang under Fv. 44.</p> <p>Etter opplysning fra prosjektleder er det foreløpig skissert en løsning med g/s-veg fra vest på nordsiden av vegen frem til innkjøring Mjåsundveien deretter gangfelt til sørsiden langs butikken og videre. Her bør man gå for undergang med full høyde slik at voksne og barn kan krysse vegen trygt.</p>	N	<p>Viser til kommentar til merknad fra Rogaland fylkeskommune v/regional-planavdelingen, 4. linje, og til kap. 8 nedenfor</p>
	<p>Bru ved innkjøring Trosavigveien.</p> <p>Liten bru ved innkjøring Trosavigveien bør utvides slik at biler som møter hverandre ikke trenger å vente i hver sin ende, da den ligger for nær vegen og bilen som venter skaper forstyrrelser på Fv. 44. Det forventes at trafikken vil øke enda mer enn i dag når det nå kommer opp ny butikk med mulighet for å fylle drivstoff like ved avkjørselen.</p>	N	<p>Ny bru ved innkjøring til Trosavigveien ligger ikke inne som en del av prosjektet. Dersom det oppstår behov for tiltak på eksisterende veg som følge av utbygging, vil vanligvis dette komme som et krav som knyttes til utbyggingen</p>
Norrøn Bolig	<p>"Kleivå", Jærveien fra Hellvik Hus – Vassvik. Full bredde på veg og g/s-vegen er det eneste alternativet på denne strekningen. Det er mye tungtransport på Fv. 44 generelt, samtidig som Fv. 44 fungerer som eneste vegmulighet for barn som skal på aktiviteter på Hellvik, til butikk o.l. Når en ny E39 kommer på plass, er det grunn til å tro at trafikken vil bli enda større på Fv. 44, både av tunge og lette kjøretøy. Mange benytter seg av denne strekningen som en del av en rundtur fra Mjåsundveien, Lunhulen, langs toglinjen til Sandarnes og tilbake på Fv. 44. På denne strekningen oppstår det daglig farlige situasjoner i forbindelse med at store kjøretøy må rygge fordi to store kjøretøy møtes. Dette skjer samtidig som gående ferdes på den samme vegen.</p> <p>Det ser ut for at gnr. 60, bnr. 816 og 817 er tatt med i denne planen. De opplyser at denne eiendommen er regulert og under</p>	J	<p>Det er planlagt veg etter vegklasse Hø2, som vil si at total vegbredde blir 6,5 meter. Gang- og sykkelvegen vil bli utformet etter gjeldende krav med en bredde på 2,5 meter</p> <p>J Forslagsstiller er oppmerksom på utbyggingen som pågår her</p>

Jørn Egil Høyland	bygging. Den planlagte gang- og sykkelvegen vil gå på grensen til hans fritidseiendom Jærveien 1339. Han håper at det blir tatt hensyn til parkeringsplassen de disponerer langs Fv. 44.	N	Parkering langs fylkesvegen er ikke ønskelig. Forslagsstiller er kjent med at parkering skjer langs denne strekningen, men dette er ikke noe de legger til rette for i planforslaget
Mariann Rasmussen Ljones	Hun ser på tegningen at man ikke har valgt hvor sykkelstien skal være. Dersom man ikke skal bruke eksisterende, så hadde det vært kjekt og bra hvis den går langs vannet. Men det koster nok en del mer. Veggen er i dag smal, så hvis man skal ha sykkelstien ved siden av denne, er det god plass helt til butikken, hvor hus kommer i veien. De ser frem til at man får ny bru over jernbanen.	N	Gang- og sykkelvegen ligger på sjø-siden langs det meste av strekningen, med unntak av et område hvor den skifter side bl.a. for å gi et tilbud til en boligrekke på nordsiden av fylkesvegen
Sigmund Helland	Han representerer eierne av gnr. 60, bnr. 78 og 97. Disse eiendommene ligger inn mot Fv. 44 på Sandarnes og blir direkte berørt av prosjektet.	O	Tas til orientering
	De er meget positive til gang- og sykkelvegen. De opplever i dag stor og økende trafikk på Fv. 44. Der er også til tider betydelig trafikk med biler og fotgjengere til stranden på Sandarnes. Dette er både fastboende på Hellvik og fra hyttefeltene i nærheten. De påpeker at det er meget viktig at farts-grensen på 60 km/t ikke økes etter at gang- og sykkelvegen er anlagt.	J	Fartsgrensen vil ikke bli satt opp.
	De antar at gang- og sykkelvegen blir bygget på nordsiden av nåværende Fv. 44 forbi eiendommene deres. Bolighuset med adresse Jærveien 1329 (gnr. 60 bnr. 97) ligger på nordsiden og tett innpå vegen. De anmoder om at bilvegen forbi eiendommen flyttes litt over mot sør for å unngå at den nye gang- og sykkelvegen kommer for tett innpå huset.	D	Gang- og sykkelvegen er foreslått på sørsiden av Fv. 44. Utvidelsen av vegarealet er i hovedsak tatt mot sør og vil kun gi mindre inngrep på eiendommen
	I sørøstre hjørne av Jærveien 1329 (gnr. 60, bnr. 97), like ved Fv. 44, er der en overvannskum. Fra denne er det forbindelse gjennom en steinsatt kulvert under Fv. 44 og en nedgravd betongrørledning fra motsatt side av vegen fram til Sandarnesåna. Røret transporterer overvann fra et stort terrengområde overfor eiendommen gjennom et rør som krysser eiendommen deres fram til kummen. Før betongrøret fra Fv. 44 til Sandarnesåna ble lagt, gikk vannet fra kulverten i en åpen steinsatt veite som hans far i mange år hadde oppdrag fra vegvesenet å holde åpen for sand og vegetasjon. Kum og betongrør ble anlagt av Vegvesenet for mer enn 50 år siden. Ved større nedbørsmengder har de gjentatte ganger de siste 15-20 årene opplevd store	J	Kulvert og eksisterende betongrør vil bli oppgradert opplyser forslagsstiller

	<p>oversvømmelser, inkludert oversvømmelse av kjelleren på eiendommen deres. Dette skyldes at kulverten under veggen og betongrøret videre til utløpet i Sandarnesåna i dag har for liten kapasitet, på grunn av tilsanding og vegetasjon som har grodd inn i kulvert og rør. Betongrøret har sannsynligvis også for liten dimensjon i forhold til dagens nedbørsmengder. For å hindre at dette problemet fortsetter og forverres med større framtidige nedbørsmengder, ber de om at kulverten under veggen blir utbedret og at ny ledning med tilstrekkelig kapasitet derfra fram til Sandarnesåna blir anlagt som en del av gang- og sykkelvegprosjektet.</p>	
Sindy Frønningen Duås og Atle Duås	<p>Eier Jærveien 1350. De ble meget glade da de fikk vite om planarbeidet. Tiltaket vil bety at man kan ferdes trygt til og fra jernbanestasjonen.</p> <p>De sliter med stabil tilgang på drikkevann selv om de har dyp borebrønn. De ønsker seg offentlig vannforsyning og avløp.</p>	<p>O Tas til orientering</p> <p>O Forslagsstiller er i dialog med Eigersund kommune og vil ha et samarbeid dersom det planlegges nye anlegg innenfor planområdet</p>
Audun Bjørkmo	<p>Avkjørselen deres ligger kloss i veggen / svingen. Spør om det vurderes å stenge denne slik at de kan kjøre inn via Vassvik. De mangler kun en liten strekning med veg for å kunne kjøre via Vassvik. De kjenner til at det finnes en reguleringsplan som dekker det området. De er usikre på hvilken side av Fv. 44 gang- og sykkelvegen kommer.</p> <p>Innenfor varslet planområde finner man en del av Hellviksveien som utvilsomt er trafikkfarlig for alle typer trafikanter. Her ferdes bl.a. flere titalls skolebarn. Denne vegstrekningen er også en del av en av de mest populære «tur-rutene» på Hellvik.</p>	<p>J I siste versjon av plankartet er det foreslått å beholde denne avkjørselen.</p> <p>Gang- og sykkelvegen er planlagt på sørsiden av veggen langs strekningen ved deres eiendom. All utvidelse vil skje mot nord her, slik at gang- og sykkelvegen vil ligge på arealet som i dag er kjøreveg</p> <p>O Tas til orientering</p>
	<p>På vestsiden av denne strekningen er det gang- og sykkelveg og bredere veg. På østsiden av denne strekningen er veggen først bred i krysset med Joker-butikken, før den går over til en veg med gjennomkjøringsforbud. Det er kun denne strekningen som er direkte trafikkfarlig og etter hans mening er det kun et spørsmål om tid før et barn blir påkjørt på denne strekningen der-som denne strekningen ikke utbedres eller andre tiltak gjennomføres. Strekningen er ca. 110 m lang. Vegbredden er ca. 2,7 – 2,9 m. Han estimerer at 50 % av trafikken er gjennomkjøring. Videre er det et stort problem at fartsgrensen ikke overholdes av</p>	<p>N Hellviksveien er en kommunal veg og ikke en del av fylkeskommunen sitt prosjekt for gang- og sykkelveg langs Fv. 44. Eventuelle behov for tiltak langs denne veggen bør spilles inn til Eigersund kommune</p>

	<p>mange. Han viser til fotografier av trafikken. Han ber om umiddelbar handling og endring.</p> <p>Viser bilde av en gangveg. Ber om at det settes opp betongklosser øverst i bakken.</p>	N	Se ovenstående merknad
Oddvar Larsen	<p>Gjelder fritidsbolig på gnr. 60 bnr. 215. Nåværende planforslag viser at deres eiendom er sterkt berørt med fare for utglidninger under sprenging av ny skjæring når planen er at hele utvidelsen av veg og gang- og sykkelvegen går inn mot deres eiendom. Ønsker befarung med planleggerne.</p> <p>Han ønsker en god løsning på atkomsten han i dag har ned til deres sjøparsell med brygge og båtplass.</p>	N	<p>I dialog etter befarung har forslagsstiller snakket om alternativ løsning som grunneier ønsket å presentere. Dette gjaldt utvidelse mot sjøsiden, i stedet for å ta utvidelsen mot nord og inn i hans eiendom. Dette alternativet er vurdert av forslagsstiller. På grunn av at dagens veg ligger på en svært bratt og høy vegfylling er det vurdert at beste løsning er å gå inn mot nord, for å unngå å måtte fylle ut i skrånende terreng samtidig som man uansett vil få en høy fjellskjæring</p> <p>N Forslagsstiller er informert om gangstien fra hyttene til fylkesvegen, og videre til naustene på sjøsiden. De kan ikke være sikre på hvordan terrenget blir etter at de har sprengt seg inn i skjæringen, og det er derfor ikke mulig å sikre ny gangadkomst i reguleringsplanen. Gangadkomst til naustene vil måtte skje via den nye gang- og sykkelvegen, dersom det ikke blir mulig å erstatte dagens sti</p>
Thomas Ternowitz	<p>Den planlagte gang- og sykkelvegen vil gå på grensen av hans fritidseiendom Jærveien 1341. Han er bekymret for at anleggsarbeid vil medføre at han ikke lenger vil ha mulighet for å kjøre til sin hytte med bil. I dag er det en liten plass for midlertidig stans og parkering ved Fv. 44 ved trappen / stien opp til hans hytte. Dette gjør det mulig å sette av både personer og varer ved trappen og gå ca. 100 m opp til hytten. Det finnes ingen annen veg som fører fram til hytten. Han har ingen tinglyst parkerings-plass i nærheten av hytten. Etersom han bor i Sandnes og er avhengig av bil-transport, kan dette medføre at han i praksis ikke vil kunne benytte hytten.</p> <p>Han formoder at man under anleggsarbeid vil sprenges en del av fjellet som hytten er plassert på for å gjøre plass til gang- og sykkelvegen. Han tror at en del av fjellet som skal sprenges er hans eiendom. Han spør om det kan sprenges 2,5 m ekstra for å gi plass til både gang- og sykkelveg og midlertidig stans av bilen. En slik plass vil</p>	N	<p>Forslagsstiller opplyser at areal langs fylkesvegen som i dag nyttes til parkering, ikke vil bli erstattet eller gitt kompensasjon for. Kun godkjente parkeringsplasser som berøres av planforslaget vil bli ivaretatt som en del av prosjektet, enten med innregulering eller med økonomisk kompensasjon</p>

	også kunne benyttes av nødetatene, offentlige etater og håndverkere.		
Svein Erik Hellvik	Bor i Hellviksveien 25. Har fått varsel om mulig stengning eller omlegging av avkjørsler til deres gård som er i drift. De har en avkjørsel ned mot Fv. 44 som ble opprettet da hans besteforeldre drev gården.	J	Det vil ikke være noen endringer for dagens avkjørsler på denne eien-dommen. Eksisterende avkjørsel til gården og jordet opprettholdes som landbruksavkjørsler. Avkjørsel mot sør, inn på Hellviksveien, opprettholdes som avkjørsel til bolighuset på eiendommen
Sameiet Jærveien 1336	De imøteser planarbeidet med stor forventning både mht. økt trafiksikkerhet for gående og syklende, men også muligheten det gir til rekreasjon og økt tilgang til sani-tær; mulig tilkopling til vann- og kloakk-nettet, samt støysikring og miljøtiltak.	O	Tas til orientering
	Trafikkmengden har økt. Ønsker best mulig sikt rundt svingene. På yttersiden av vegen, i svingen fra kommunegrensen v/Sandarnes registrerer de både økende tungtrafikk sørover og stor fart i overgang fra 80- til 60-sonen, i overkant av fartsgrensen. Sykkelsti vil være bra mht. bedre sikt og avstand fra biler om den legges på sjøsiden av vegen.	O	Gang- og sykkelvegen er planlagt på sjøsiden langs denne strekningen. Forholdene for gående og syklende vil bli markant bedre enn i dag, hvor det i dag kun er fortau på nordsiden av vegen på en begrenset strekning
	Ved eiendommen Jærveien 1336 (gnr.60, bnr.384). De håper dagens mur kan erstattes av en noe høyere inkl. støysikring og bedre sikring i høyden for tungtransport. De er redde for trailertrafikk skal kjøre ut i svingen og rett i hustaket. De foreslår at det foretas støymåling i rushtiden en ukedag, da støy er mer plagsomt nå enn tidligere.	D N	D Svingen slakes ut og trekkes lenger inn i fjellet. Avstanden mellom bygningen og kjørevegen blir betydelig større enn i dag. Det etableres også gang- og sykkelveg mellom kjørevegen og eiendommen, Behov for rekkverk blir vurdert etter gjeldende regelverk N Planen defineres som et miljø- og sikkerhetstiltak, dvs. det vil ikke medføre en økt trafikkmengde, og det stilles dermed ikke krav til avbøtende tiltak. Boligen vil dessuten få bedre støymåling enn i dag, den går fra rød sone til gul sone etter at prosjektet er ferdigstilt
	Rekreasjonsmulighet på Sandarnessanden til benyttelse for det økende antall hytter i området. De ser at en sykkelsti / gangsti på ytre side vil kunne gi merverdi for strandliv og allmenheten fra hytter i området mot Joker Hellvik.	J	Gang- og sykkelvegen er foreslått på sjøsiden langs det meste av strekningen, foruten et område hvor den skifter side for å gi et tilbud til en boligrekke på nordsiden av fylkesvegen
	Mange (inkl. dem selv) ønsker mulighet for tilkopling til vann- og kloakk. De håper det legges til rette for lokal tilkopling til Eigersund kommunes vann- og kloakknnett.	O	Det har vært dialog mellom tiltaks-haver og Eigersund kommune for å samordne planlegging og utbygging av gang- og sykkelvegprosjektet og kommunens planlagte VA-utbygging. For ytterligere informasjon

		om tilkobling til kommunalt vann- og kloaknett kan det tas kontakt med Eigersund kommune
--	--	--

Kommunedirektøren vil etter en samlet gjennomgang og vurdering av de innsendte merknadene innstille på at planen legges ut til offentlig ettersyn og høring slik plandokumentene nå foreligger, men at kun alternativ 1 ved Joker-butikken sendes på høring og offentlig ettersyn.

4. Presentasjon av planområdet

Planområdet er lokalisert på Hellvik, på strekningen fra Vassvik til Øvra Hellvigsvatnet. Deler av planområdet er utsatt for flomfare. I vestre del av planområdet har dagens Fv. 44 en bredde på ned mot 5,4 m og den krappeste kurven har radius 55 meter. På denne strekningen har store kjøretøy problemer når de møtes. På brua over jernbanen er vegbredden nede i 4,2 m.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) er som følger:

- Vest for kryss med Trosavigveien: 2.600 kjøretøyer
- Øst for kryss med Trosavigveien: 3.000 kjøretøyer
- Over jernbanebrua: 3.200 kjøretøyer

Langs strekningen er det spredt bebyggelse og mange avkjørsler.

5. Presentasjon av forslag til reguleringsplan

Planområdet er om lag 163 daa. Vegstrekningen er om lag 3,2 km lang. Planforslaget legger til rette for å utføre tiltak for å utbedre Fv. 44 på strekningen mellom Vassvik og Øvra Hellvigsvatnet, samt etablere gang- og sykkelveg langs store deler av strekningen. Ettersom prosjektet regnes som et utbedringstiltak, er det lagt til grunn utbedringsstandard på ny veg. Ny fylkesveg vil få 6,5 meter bredde og gul midtlinje, og krappe kurver langs strekningen rettes ut. Det er planlagt to krysningspunkt for fotgjengere hvor kryssing av vegen skjer i plan (på kjørebanelen); ved Joker-butikken og ved Trosavigveien.

Fra Vassvik i vest og frem til eksisterende gang- og sykkelveg før Hellvik stasjon planlegges det å bygge en 2,5 meter bred gang- og sykkelveg langs kjørevegen. Gang- og sykkelvegen legges hovedsakelig på sørsiden av kjørevegen, bortsett fra på strekningen langs elva, mellom Trosavigveien og Hellviksveien. Her legges den på samme side som boligene. Dermed kan de som bor på denne siden benytte seg av felles krysningspunkt.

Utforming av skillet mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg varierer mellom rekkverk, rabatt og grøft. I hovedsak er det lagt opp til 1,5 meter rabatt med kantstein mellom veg og myke trafikanter. Ved fjellskjæringen vest for Hellvik Hus er det tenkt rekkverk. Det er også tenkt rekkverk som skille på strekningen langs elva og over brua ved Sandarnes.

Planforslaget innebærer i tillegg utskifting av to bruer. Brua ved Sandarnes skiftes ut for å få nok bredde til gang- og sykkelveg. Brua over jernbanen skiftes ut med en bredere bru som blir liggende om lag 11 m nord for dagens bru. Ny bru får tilfredsstillende sikt og utforming i henhold til Bane NOR sine krav til høyde og bredde med tanke på togtrafikken under brua.

5.1 Eksisterende bebyggelse

Det er noen få bygninger i planområdet i dag.

5.2 Planlagte bygninger og endringer

Det legges ikke opp til at det kan bygges nye bygninger i planområdet.

5.3 Trafikkforhold

Atkomsten til planområdet er Fv. 44 Jærveien.

5.4 Støy

Deler av planområdet er utsatt for trafikkstøy. Det er utarbeidet både støyutredning og støykart. Se

vedlegg til saksforelegget.

5.5 Utredninger som ikke er vedlagt saksforelegget

I tillegg til de dokumentene som er vedlagt saksforelegget, har kommunen mottatt en rekke dokumenter som fås tilsendt ved henvendelse til saksbehandler eller plankontoret:

- Merknadshefte
- Fiskeundersøkelser i Netlandstjørna
- Geologisk rapport
- Geoteknisk rapport for Hellvik bru
- Geoteknisk rapport for Vassvik – Øvra Helvigsvatnet
- Kartlegging av naturmangfold
- Konsekvensutredning av naturmangfold
- Miljøteknisk grunnundersøkelse
- Salamanderundersøkelse i våtmarksområdet ved Netlandstjørna
- Status for fisk i Hellvikåna og bekk fra Øvra Furevatn
- Støykart
- Støyrapport
- Tegningshefte
- VA-kart
- VA-rapport
- Vurdering overvannsløsning Sandarnes

6. Tematisk konsekvensvurdering og risiko- og sårbarhetsvurdering

Gjennomgang for å synliggjøre tematiske vurderinger og dermed bedre kunne synliggjøre vurderinger knyttet til sannsynlighet for en hendelse og konsekvenser av denne og/eller av planen. Dette vil på en bedre måte synliggjøre fare/risiko og alvorlighet knyttet til en rekke tema. Denne gjennomgangen er basert på ulike temakart, gjennomgang utført av tiltakshaver, lokalkunnskap, innspill i forbindelse med varsel om oppstart mv.

Plankontoret har foretatt vurdering i tilknytning til det enkelte tema om det skal legges inn rekkefølgekrav eller at arealet justeres slik at risikoen fjernes, eventuelt vurderer en at det er for konfliktfyllt og at det ikke blir lagt inn i planen. Tiltak som reduserer sannsynlighet vurderes først. Hvis dette ikke gir tilstrekkelig effekt eller er mulig, vurderes tiltak som begrenser konsekvensene eventuelt at det ikke legges inn i planen.

Verdisetting av risiko som funksjon av sannsynlighet og konsekvens er gitt i tabell nedenfor.

SANNSYNLIGHET	KONSEKVENSER			
	1 Ubetydelig	2 Mindre alvorlig	3 Alvorlig	4 Svært alvorlig
4 Svært sannsynlig	4	8	12	16
3 Sannsynlig	3 Grønn	6 Gul	9 Rød	12
2 Mindre sannsynlig	2	4	6	8
1 Lite sannsynlig	1	2	3	4

- Hendelser som kommer i rødt felt: Tiltak er nødvendig eller så er konfliktnivået for høyt til at tiltaket kan anbefales.
- Hendelser som kommer i gult felt: Tiltak vurderes ut fra forventet kostnad i forhold til nytte, eventuelt er ytterligere utredninger påkrevd.
- Hendelser som kommer i grønt felt: Rimelige tiltak gjennomføres, eventuelt at konfliktnivået vurderes som akseptabelt eller at det ikke er konflikt i særlig grad.

Selv om man i stor grad benytter samme terminologi som i risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS-analyser), er ikke denne gjennomgangen en ROS-analyse i tråd med forskriften.

6.1 Teknisk infrastruktur

6.1.1 Parkering, adkomst, kryss og frisikt

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Parkeringsdekning	X				Grønn	
Adkomst til alle aktuelle deler av planområdet	X				Grønn	
Frisikt	X				Grønn	
Kryssutforming i samsvar med normaler	X				Grønn	

Parkeringsplasser langs Fv. 44 som ikke er godkjent av vegmyndigheten er ikke videreført i planforslaget. Frisiktsoner er i nødvendig grad vist i planen

6.1.2 Trafikksikkerhet

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Ulykke i av-/påkjørslser	X		2	2	Grønn	
Ulykke med gående/syklende	X		2	2	Grønn	
Andre ulykkespunkter		X			Grønn	

Trafikksikkerheten, særlig for myke trafikanter, vil bli vesentlig bedre når tiltaket er gjennomført.

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Byggelinje mot veg	X				Grønn	
Kollektivtilbud	X				Grønn	

Det er bussholdeplasser langs Fv. 44 Jærveien.

6.1.3 Vann og avløp

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vann	X				Grønn	
Avløp	X				Grønn	

Ikke kjent med særlige forhold. Det er aktuelt å legge kommunale vann- og avløpsledninger i deler av den nye gang- og sykkelvegen.

6.1.4 Fremføring av strøm m.m.

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Fremføring av strøm mv.	X				Grønn	

Ikke kjent med særlige forhold. Alle kabler skal legges i grunnen, se reguleringsbestemmelsene § 2.10.

6.1.5 Avfallshåndtering

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grovt vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Avfallsbehandling	X				Grønn	

Ivaretas av Dalane miljøverk IKS.

6.2 Universell utforming

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grovt vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Kan hensyn til tilgjengelighet/ universell utforming ivaretas	X				Grønn	

Plan- og bygningsloven 2008 og TEK17 gir bestemmelser som angår universell utforming.

6.3 Barn og unge / ute- og oppholdsareal

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grovt vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Tilfredsstillende planer i forbindelse med barn og unge – lek mv.	X				Grønn	
Område for ute- og oppholdsareal	X				Grønn	

Ikke kjent med særlige forhold.

6.4. Sikkerhet og beredskap

6.4.1 Flom

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grovt vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Elveflom / stormflo / høy vannstand / bølgeslag	X		2	2	Grønn	

Deler av planområdet er utsatt for flom. Disse er markert som fareområde på plankartet. Se også reguleringsbestemmelsene § 4.2.

6.4.2 Støv og støy

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grovt vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Støv og støy fra industri		X			Grønn	
Støy og støv fra vegtrafikken	X		2	2	Grønn	

Deler av planområdet er utsatt for støv fra vegtrafikk. Se også reguleringsbestemmelsene §§ 2.5.

6.4.3 Ras

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grovt vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Masseras/-skred	X		2	2	Grønn	

Snø-/isras	X		2	2	Grønn
Flomras		X			Grønn

Nye skjæringer må sikres mot bl.a. steinsprang. Et område vest for Mjåsundveien må gis spesiell oppmerksomhet. Isras gjelder for høye skjæringer.

6.4.4 Vær og vind

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vindutsatte områder	X		2	2	Grønn	
Nedbørutsatte områder	X		2	2	Grønn	

Planområdet er en del utsatt for vind. Overvannsystemer må dimensjoneres for forventet økning i nedbørsmengde og –intensitet.

6.4.5 Radon

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Radongass		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.4.6 Høyspent, elektromagnetiske felt og elektromagnetisk stråling

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Høyspent / elektromagnetisk felt		X			Grønn	
Elektromagnetisk stråling (antennor mv.)		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.4.7 Brann- og eksplosjonsfare

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Risikofylt industri mv.		X			Grønn	
Lager av eksplosjonsfarlig vare		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.4.8 Strategiske områder

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Veg, bru, knutepunkt		X			Grønn	
Havn, kaianlegg		X			Grønn	
Sykehus/-hjem, kirke / brann / politi / Sivilforsvar		X			Grønn	
Forsyning kraft, vann		X			Grønn	
Forsvarsområde / Tilfluktsrom		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.4.9 Grunnforhold

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Grunnforhold	X		2	2	Grønn	

Det er utarbeidet geologisk og geotekniske rapporter. Forholdet må sikres i byggefasen.

6.5 Forurensning

Hendelse/Situasjon	Fare til stede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Industri		X			Grønn	
Bolig		X			Grønn	
Landbruk		X			Grønn	
Akutt forurensning		X			Grønn	
Forurenset grunn		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6 Viktige hensyn og arealinteresser

6.6.1 Sjø og vassdrag

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
100 – meters beltet fra sjø/50-m beltet fra sjø og vassdrag		X			Grønn	
Vassdragsområder inkl. drikkevannskilder / restriksjonsområder		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.2 Naturverdier og rødlistert

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Sårbar flora	X		2	2	Grønn	
Sårbar fauna / fisk / leveområde for rødlistert	X		2	2	Grønn	
Inngrepssfrie områder		X			Grønn	

Omtalt i planbeskrivelsen avsnitt 4.7.

6.6.3 Viltområde

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Viltområde		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.4 Kulturminner/kulturmiljø

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?	Grov vurdering av:	Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
--------------------	-----------------	--------------------	--------------------	------------------

	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens	
Kulturminne/-miljø/ SEFRAK	X		2	2	Grønn

Se reguleringsbestemmelsene §§ 2.6, 5.1. og 6.1 og planbeskrivelsen avsnitt 4.9, 6.13.4 og 7.7.

6.6.5 Friluftsliv

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Friluftsliv og rekreasjon (friluftsområder, LNF- F/N, friområder mv.)		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.6 Forhold knyttet til landbruksdriften i nærområdet

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Landbruk / kjerneområde for jordbruk / skogbruk	X		2	2	Grønn	

Det vil bli noe bruk av jordbruksjord, men dette er forsøkt minimalisert.

6.6.7 Landskapsvern og estetikk

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Landskapsvern / estetikk		X			Grønn	
Vakre landskap		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.8 Terreng og terrengtilpasning

Hendelse/Situasjon	Ivarettatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Terrengtilpassede tiltak?	X				Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.9 Vegetasjon og markslag

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vegetasjon og markslag		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.10 Lokalklima

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/ Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Lokalklima		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.11 Miljøkonsekvenser

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Miljøkonsekvenser		X			Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.12 Forhold til naboer / tilpasning til omgivelser

Hendelse/Situasjon	Ivarettatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Konsekvenser for naboer	X				Grønn	
Tilpasning til eksisterende omgivelser	X				Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold. Noen beboere og eiere av fritidsbebyggelse vil oppleve negative sider ved utbyggingen.

6.6.13 Sol og skygge

Hendelse/Situasjon	Ivarettatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Sol og skygge	X				Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6.14 Sosial infrastruktur

Hendelse/Situasjon	Ivarettatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Skole	X				Grønn	
Barnehage	X				Grønn	

Det ligger skole og barnehage ikke lang fra planområdet. Mange vil benytte gang- og sykkelvegen til og fra skolen.

6.6.15 Folkehelse

Hendelse/Situasjon	Ivarettatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Folkehelse	X				Grønn	

Gang- og sykkelvegen vil være positiv for folkehelsen.

6.7 Vurdering om planen har vesentlig konsekvens for miljø og samfunn / utbyggingsavtale

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn		X			Grønn	

Kommunen er pålagt å vurdere behovet for konsekvensutredninger etter § 4 i "Forskrift om konsekvensutredninger". Dette gjelder også ved en omdisponering av arealer i strid med kommuneplanen. Kommunedirektøren vurderer at den foreslåtte reguleringsplanen holder seg innenfor rammene i kommuneplanen.

Kommunedirektøren vurderer at denne planen ikke har vesentlige virkninger for miljø og samfunn og heller ikke at eventuelle avvik fra kommuneplanen er av en slik karakter at det medfører behov for konsekvensutredning jfr. § 4 i "Forskrift om konsekvensutredninger".

6.8 Naturmangfold

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Naturmangfold	X		2	2	Grønn	

Viser til saksutredningen ovenfor samt innlevert materiale og en vurderer ikke at planen vil komme i konflikt med kjente forhold som berøres av loven. Det er heller ikke fremkommet uttaler eller andre vurderinger som skulle tilsa dette. Se dog planbeskrivelsen avsnitt 4.7.

6.9 Rekkefølgekrav i planen

Hendelse/Situasjon	Ivarettatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Rekkefølgekrav for å sikre utbygging	X				Grønn	

Det er foreslått seks rekkefølgebestemmelser. Det gjelder kulturminner, prøvetaking av matjord, fremmede arter, naturverdier, arbeid langs jernbanen og avkjørsler.

7. Gang- og sykkelvegen

Fra Vassvik i vest og frem til eksisterende gang- og sykkelveg før Hellvik stasjon planlegges det å bygge en 2,5 meter bred gang- og sykkelveg langs kjørevegen. Bredden er valgt med utgangspunkt i gjeldende krav for mindre enn 15 gående og 15 syklende i timen på strekningen. Gang- og sykkelvegen legges hovedsakelig på sørsiden av kjørevegen, bortsett fra på strekningen langs elva, mellom Trosavigveien og Hellviksveien. Her legges den på samme side som boligene, slik at de som bor på denne siden kan benytte seg av to felles krysningspunkt. Brua på Fv. 44 over Hellvikåna har heller ikke nok bredde til både kjøreveg og gang- og sykkelveg. Ved å legge gang- og sykkelvegen på nordsiden på denne strekningen, unngår man å måtte bygge ny bru over Hellvikåna.

Utforming av skillet mellom gang- og sykkelveg og kjøreveg varierer mellom rekkverk, rabatt og grøft. I hovedsak er det lagt opp til 1,5 meter rabatt med kantstein mellom veg og gang- og sykkelveg. Langs tre strekninger på henholdsvis 20, 300 og 350 lengdemeter, er rabatten redusert til 0,5 meter. Her settes det opp trafikkdelere med kjøresterkt rekkverk mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen. Over brua på Sandarnes får man redusert størrelsen på bruplata når man velger denne løsningen. Ved fjellskjæringen vest for Hellvik Hus er det trangt mellom hytta på topp av skjæringen og en svært bratt skråning på nedsiden av eksisterende veg. Her vil fjellskjæringen bli inntil 12 m høy. Med smalere rabatt får man redusert inngrepet litt her. På strekningen langs elva unngår man unødvendige inngrep i eiendommene ved å ha redusert avstand mellom kjørebane og gang- og sykkelvegen. Forslagsstiller opplyser at det er søkt om fravik fra Håndbok N100 *Veg- og gateutforming* for denne løsningen, og at søknaden er innvilget.

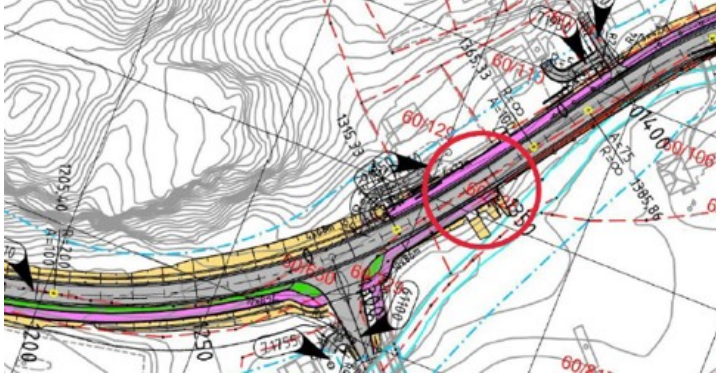
8. Kryssing av myke trafikanter ved Joker-butikken og ved Trosavigveien

Denne problemstillingen som gjelder kryssingen ved Joker-butikken er grundig omtalt i planbeskrivelsen avsnitt 5.1.

Det er i vegnormalene ikke krav om å etablere planfri kryssing for valgte vegklasse når ÅDT er under 6.000 kjøretøyer. Det er heller ikke krav til lysregulering av kryssingspunktene ved ÅDT under 6.000.

ÅDT i kryssområdene ligger rundt 3.000 i dag.

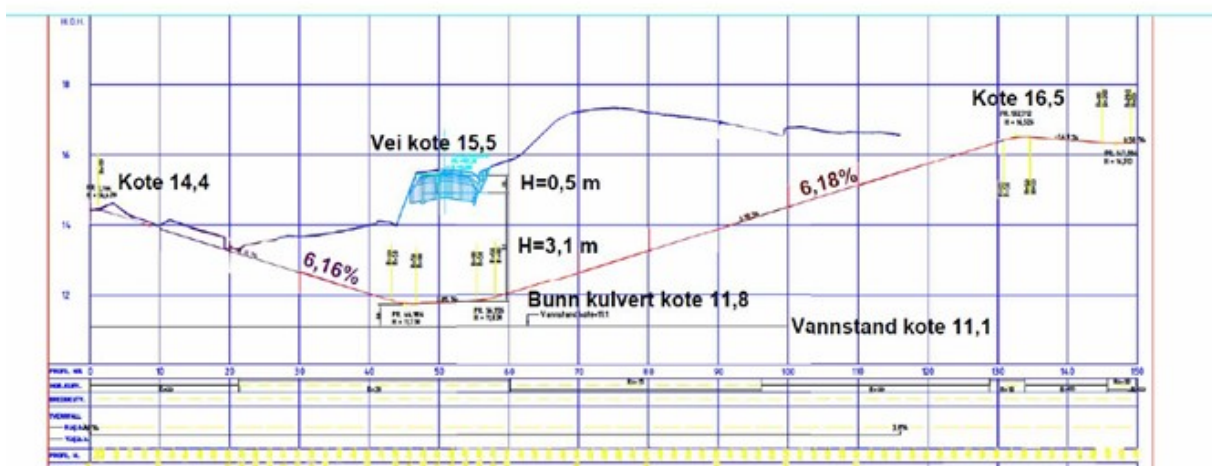
Forslagsstiller har likevel vurdert muligheten for å etablere undergang ved begge de planlagte krysningspunktene. Ved Trosavigveien er det ikke mulig å få til en undergang uten inngrep i både Hellvikåna og boligeiendommene nord for fylkesvegen. Konsekvensene er dermed for store med tanke på kostnader, naturmiljø og eiendomsinngrep.



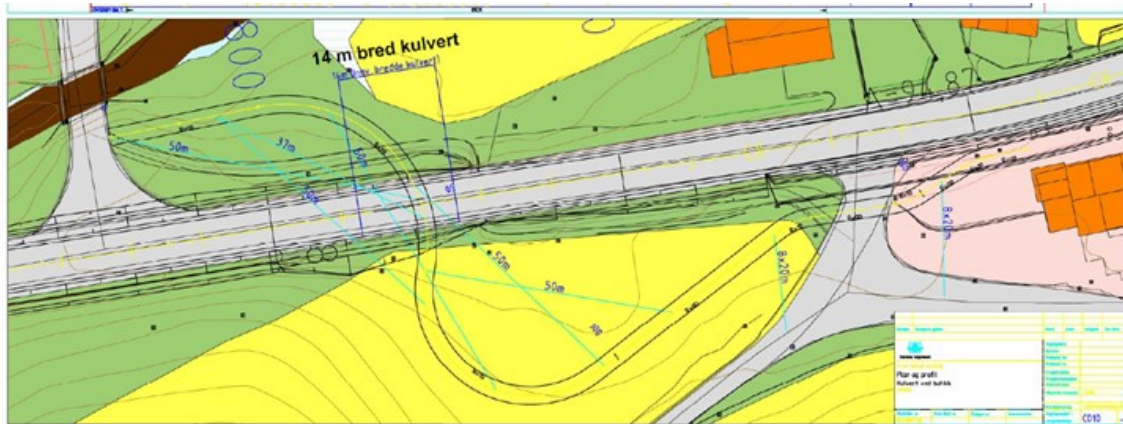
Ved Joker-butikken får forslagsstiller heller ikke til å etablere undergang med tilfredsstillende stigning og sikt, uten at inngrepene blir for store. En undergang her ville lagt beslag på store landbruksareal vest for butikken. Grunnen til at man får stort arealinngrep er terrenget, krav til stigning og siktkrav. For at gang- og sykkelvegen skal komme opp på nivå med kjørevegen før den krysser Hellviksveien, må gang- og sykkelvegen legges i en sløyfe ut på jordbruksområdet. Også kravet til sikt, som skal ta hensyn til syklende som kan komme i høy fart ned bakken til undergangen, fører til stort arealbehov. Kulverten må ha 14 meter bredde for å klare siktkravene.

På nordsiden av fylkesvegen er det begrensninger for hvor gang- og sykkelvegen kan plasseres på grunn av nærheten til vannet og flomnivå. Konsekvensene er vurdert til å være for store med tanke på beslag av landbruksareal samt økonomi. Det er også mulig at noen ville ha oppfattet undergangen som en omveg, med det resultat i at man heller hadde valgt å krysse over i kjørebane eller sykle langs fylkesvegen.

Utsnitt fra figur 38 i planbeskrivelsen.



Figuren viser at det er 3,7 m høydeforskjell mellom bunn i undergangen og kjørebane over.



Forslagsstiller konkluderer med at det i planforslaget legges det opp til tilrettelagt kryssing i plan. Krysningspunktene har god sikt og er plassert der det er naturlig å krysse veien og hvor gang- og sykkelvegen skifter side. Ved Joker-butikken vil eksisterende undergang beholdes som i dag. Den har lav høyde, men er et greit alternativ for de mindre barna.

Kommunedirektøren finner at utredningen som forslagsstiller har gjennomført er rett og det anbefales av den grunn ikke at kommunen skal kreve at det reguleres inn planskilte kryssinger med de ulempene disse ville medføre.

Figur 47 i planbeskrivelsen viser følgende kryssing ved Joker-butikken:



9. Fartsgrense

Det er tidligere i prosjektet vurdert å senke fartsgrensen på Fv. 44 fra 60 km/t til 50 km/t mellom kryss med Trosavigveien og kryss med Hellviksveien, en strekning på 600 meter. Dette for å kunne benytte en annen dimensjoneringsklasse for hovedvegen som ville minske konsekvensene for tilliggende arealer.

Etter en omfattende vurdering er det konkludert med at en senkning av skiltet fartsreduksjon på denne strekningen ikke er i henhold til fartsgrensekriteriene som er fastsatt av Vegdirektoratet. 50 km/t er generell fartsgrense på veier og gater innenfor tettbygde strøk der særskilt fartsgrense ikke er innført. Strekningen på Fv. 44 er utenfor tettbebygde strøk. Samtidig viser beregningsmodellen for vurdering at 60 km/t er riktig fartsgrense her, som har funksjon som hovedveg med mye gjennomkjøring.

Våren 2022 gjennomførte fylkeskommunen to separate fartsmålinger på den aktuelle strekningen. Disse viste at fartsnivået er høyere enn dagens skiltede fartsgrense. Dette tyder på at vegens funksjon, beskaffenhet og utforming taler for høyere fart enn eksisterende fartsgrense. Gjennom

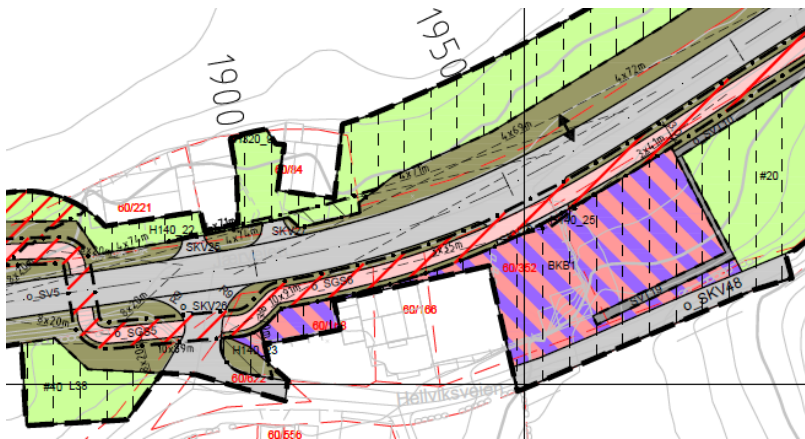
dette prosjektet skal vegen beholde sin funksjon og bli oppgradert. Ved å sette ned fartsgrensen til 50 km/t vil følgelig kryss, rekkverk og lignende måtte dimensjoneres for lavere fart, selv om vegens funksjon og utforming signaliserer en høyere kjørefart. Dette vil kunne føre til uheldige trafiksikkerhetsforhold.

Ettersom et hovedmål i prosjektet er å etablere atskilt tilbud for gang- og sykkeltrafikk langs fylkesvegen, vil det også kunne fremstå som ulogisk dersom fartsgrensen samtidig senkes. Dette vil kunne svekke respekten for skiltet fartsgrense. Dagens veg tåler 60 km/t og et eget separat tilbud for gående og syklende vil bedre fremkommighetsforhold for alle.

Fylkeskommunen konkluderer med at fartsgrensen på Fv. 44 ikke endres som følge av dette prosjektet. Kommunedirektøren støtter denne konklusjonen.

10. To alternativer for plassering av gang- og sykkelveg ved Joker-butikken

Alternativ 1 viser gang- og sykkelveg som er plassert mellom kjørevegen og butikken.



I dette alternativets beholdes gang- og sykkelvegen parallelt med fylkesvegen foran butikken, men formålet BKB1 for næring/tjenesteyting utvides mot nordøst. For å kompensere for tapte parkeringsplasser foran butikken, gir BKB1 både parkeringsmuligheter og bedre plass til varelevering. Formålet BKB1 avviker noe fra området som er avsatt til næringsformål i kommuneplanens arealdel.

I alternativ 2 vil man lede gang- og sykkelvegen bak butikken og langs Hellviksveien på en strekning. Butikkens parkeringsløsning forblir som den er i dag. Området BKB1 utvides noe mot nordøst slik at den er i tråd med kommuneplanens arealdel. I tillegg utvides BKB1 noe mot øst, langs fylkesvegen, for å tilrettelegge for en trafiksikker snumulighet for biler som skal levere varer.

Alternativ 2 er omtalt i planbeskrivelsen avsnitt 5.3.



Rogaland fylkeskommune anbefaler at alternativ 1 legges til grunn for videre planprosess. Kommunedirektøren støtter denne anbefalingen og tilrår at kun alternativ 1 legges ut på offentlig ettersyn og høring. Se forslag til vedtak.

11. Ny jernbanebru

Her skal det bygges ny bru, og den gamle skal rives. For å sikre rask byggetid, anbefaler forslagsstiller at brua utføres med prefabrikkerte bjelker i henhold til håndbok V426. For å tilrettelegge for en eventuell fremtidig gang- og sykkelveg her, reguleres det inn nok areal slik at landkarene kan bygges lange nok til at det ved en seinere anledning er mulig å etablere en gang- og sykkelbru ved siden av den nye brua. Løsningen vil gi noe utfordring på grunn av nærhet til eksisterende veg og konstruksjon, og om dette er praktisk og økonomisk fornuftig vurderes nærmere i detaljprosjekteringen. Avstanden mellom dagens senterlinje og ny senterlinje for Fv. 44 er ca. 11 meter.

12. Oppsummering og konklusjon

Kommunedirektøren vurderer at den fremlagte reguleringsplanen i hovedsak ivaretar de hensynene som er sentrale når det gjelder denne type reguleringsplaner. En vurderer at en i planen har funnet en hensiktsmessig avveining mellom fordeler og ulemper og der utbyggingen ivaretar hensynet til omgivelsene og nærmiljøet på en tilfredsstillende måte.

Kommunedirektøren anbefaler at planen blir lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring som fremlagt, men at kun alternativ 1 for gang- og sykkelveg ved Joker-butikken legges ut til offentlig ettersyn og høring.

Kommunedirektørens vurderinger:

Administrasjonens vurdering er innarbeidet i ovenstående gjennomgang.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen for Eigersund kommune.

Hvordan bidrar denne saken til å realisere vedtatte mål i kommuneplanen:

Fremme en attraktiv tettstedsutvikling på Hellvik.

Næringsfaglige vurderinger (kommuneplanens mål om økt verdiskapning og flere arbeidsplasser):

Ingen åpenbare konsekvenser.

Klima- og miljøkonsekvenser:

Mer bruk av sykkel istedenfor bilkjøring vil være positivt.

Folkehelse:

Utbygging av gang- og sykkelveg og utbedring av kjørebanelen vil være positivt for folkehelsen.

Universell utforming:

Ivaretatt.

Dokumenter vedlagt utsendelsen:

Dokumenter unntatt offentlighet vedlagt utsendelsen (Sendes kun til møtende medlemmer):

Dokumenter vedlagt saken

DokID	Tittel
1008439	Planbestemmelser.pdf
1008441	T_REGPLAN-ALT_1-14092022.pdf
1008442	T_REGPLAN-ALT_2-R203-14092022.pdf
1008440	Planbeskrivelse.pdf
1008443	ROS-analyse.pdf
996403	Uttale til planvarsel - gang- og sykkelvei jernbanebro FV44 Jærveien fra Vassvik til Øvre Hellvigsvatnet i Eigersund
996404	Uttalelse til varsel om utvidelse av plangrense - planvarsel 20200002
996405	Regionalplanavdelingen 29.05.20
996406	Seksjon for kulturarv 15.05.20
996407	Stavanger maritime museum 10.06.20
996408	Statens vegvesen 11.05.20
996409	NVE 18.06.20
996410	Merknad til varsel om oppstart - detaljregulering for Fv 44 Vassvik-Øvre Hellvigsvatnet - Gang- og sykkelvei-Jernbanebro med mer - PlanID 20200002
996411	Uttalelse til oppstart av planarbeid med detaljregulering for fv. 44 Vassvik - Øvre Hellvigsvatnet
996412	Uttale til varsel om oppstart av planarbeid med detaljregulering for fv. 44 Vassvik - Øvre Hellvigsvatnet, gang- og sykkelvei, jernbanebro m.m.
996413	Uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for fv. 44 Vassvik - Øvre Hellvigsvatnet
996414	Høringsuttalelse fra felles brukerutvalg - detaljregulering fv. 44 Jærveien
996415	Anne Jofrid Hafsfø
996416	Eigersund idrettsråd
996417	Fredrik Undheim
996418	Oversendelse av merknad fra Helge Havik - oppstart av planarbeid med detaljregulering for fv. 44 Vassvik - Øvre Hellvigsvatnet (gang- og sykkelveg og jernbanebro)
996419	Oversendelse av merknad fra Hellvik Velforening - oppstart av planarbeid med detaljregulering for fv. 44 Vassvik - Øvre Hellvigsvatnet (gang- og sykkelveg og jernbanebro)
996420	Oversendelse av merknad fra Inge Andreassen - oppstart av planarbeid med detaljregulering for fv. 44 Vassvik - Øvre Hellvigsvatnet (gang- og sykkelveg og jernbanebro)
996421	Oversendelse av merknad fra Jørn Egil Høyland
996422	Mariann Ljones
996423	Oversendelse av merknad fra Sigmund Helland
996424	Sindy Frønningen Duås
996425	Audun Bjørkmo
996426	Oddvar Larsen
996427	Thomas Ternowitz
996428	Svein Erik Helvig 08.10.20
996429	Sameiet Jærveien

