Eigersund kommune – Saksframlegg politisk sak

Dato: 25.08.2015	Avdeling:	Sentraladministrasjonen
Arkiv: : PL - 19790006, PL - 19820004, PL - 19850002, FA - L12, GBR - 7/169	Enhet:	Plankontoret
	Saksbehandler:	Tonheim, Dag Kjetil
	Stilling:	Plansjef
Arkivsaksnr.: 13/854	Telefon:	51 46 83 21
Journalpostløpenr.: 15/23570	E-post:	dag.kjetil.tonheim@eigersund.kommune.no

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
161/15	Planteknisk utvalg	22.09.2015
065/15	Kommunestyret	28.09.2015

Detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 42, Hovlandsveien på strekningen Eigerøy bro og til Nyåskaiveien 2. gangsbehandling

Sammendrag:

Statens Vegvesen har i samarbeid med Eigersund kommune utarbeidet forslag til ny gang og sykkelveg på RV 42, Hovlandsveien for strekningen fra Eigerøy bro og til Nyåskaiveien. Dette vil være et meget viktig bidrag for å sikre en strekning som i dag oppleves som dårlig i forhold til trafikksikkerhet. Dagens løsning for myke trafikanter består av et fortau på om lag 1,3 m bredde langs østsiden av eksisterende veg, og strekker seg fra Eigerøy bru til fotgjengerovergang ved busstoppene nord for Nyåskaivegen/Jekteveien. Dette vil nå erstattes av gang og sykkelveg på 3,5 meter gang- og sykkelveg, midtrabatt med om lag 2 m bredde og skulder i tråd med kravene i vegnormalen. Planforslaget legger også til rette for eventuell fremtidig utvidelse av riksvegen, i tråd med kravene i vegnormalen. Antatt byggestart er våren 2017. Prosjektet ligger til riksveg, og tiltaket finansieres gjennom handlingsprogrammet Nasjonal transportplan 2014-2017. Rådmannen vurderer ikke at det er fremkommet moment av vesentlig karakter i forbindelse med høringen som medfører endringer i høringsutkastet. Dette er et svært viktig bidrag til å trafikksikre en strekning med bl.a. høy tungtransportandel og anbefaler derfor at planen blir vedtatt som fremlagt.

Rådmannens forslag til vedtak:

Planteknisk utvalg innstiller til kommunestyret:

Forslag til detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 42, Hovlandsveien på strekningen Eigerøy bro og til Nyåskaiveien med bestemmelser og kart vedtas som fremlagt.

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan og bygningslovens §12.12

Møtebehandling fra Planteknisk utvalg 22.09.2015

PTU - behandling:

Votering:
Rådmannens innstilling enstemmig vedtatt.

PTU-161/15 vedtak:

> **Planteknisk utvalg innstiller til kommunestyret:**
>
> *Forslag til detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 42, Hovlandsveien på strekningen Eigerøy bro og til Nyåskaiveien med bestemmelser og kart vedtas som fremlagt.*
>
> *Vedtaket er fattet med hjemmel i plan og bygningslovens §12.12*

Vedtaket er enstemmig.

Du finner oversikt over alle dokumenter i saken på kommunens nettsider,
www.eigersund.kommune.no - Politiske saksdokumenter: http://bit.ly/1IywnuF
Velg møtedato, finn saken, velg Gå til arkivsaken.

Saksgang:

PTU innstiller til Kommunestyret som fatter endelig vedtak i saken.

Eventuell tidligere politisk behandling:

Saksnummer	Utvalg	Møtedato

Detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 42, Hovlandsveien på strekningen Eigerøy bro og til Nyåskaiveien 2. gangsbehandling

1. Innledning og bakgrunn

Forslag til detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 42, Hovlandsveien på strekningen Eigerøy bro og til Nyåskaiveien har vært til offentlig ettersyn og omfatter følgende område:

2. Planstatus for området

2.1 Gjeldendekommuneplan og reguleringsplaner for området
Gjeldende arealdel viser areal for samferdsel og teknisk infrastruktur nord i planområdet (rundkjøringen ved Eigerøy bru), LNFR-område (med hensynssone friluftsliv) langs vestsiden av rv. 42, industriområde langs østsiden av rv. 42, og boligområde ved Jekteveien i sør.

Planene vil berøre eller grense inn til følgende eksisterende reguleringsplaner:
- Reguleringsplan for kryss ved Eigerøy bru
- Reguleringsplan for Svanavågen industriområde
- Reguleringsplan for Hovlandsveien, Eigerøy bru - Fiskarvik
- Reguleringsplan for veg til Nyåskaien
- Reguleringsplan for boligområde vest for Hovlandsveien

3. Høring og offentlig ettersyn
Planen er varslet til grunneiere, naboer, statlige og regionale myndigheter og kunngjort i Dalane Tidende og på kommunens hjemmeside. Dette er så langt en kan se gjort i samsvar med PBL.

V.nr	Fra	Innhold/tema	J/N/O/D
Offentlige merknader			
1.	Rogaland Fylkeskommune	Merknad	E
1.	Statens Vegvesen	Merknad	E
1.	Barnas representant I plansaker	Merknad	E
1.	Felles brukerutvalg	Ingen merknad	O
Private merknader			

1.	Bernt Pedersen	Merknad	O
1.	Egersund Bygg og Tomteutvikling AS	Merknad	N/O

INNSENDTE MERKNADER

	Fra	Innhold/tema		Saksbehandlers vurdering
Offentlige uttaler				
1.	Rogaland Fylkeskommune	· Fylkesrådmannen vurderer det som svært positivt at det etableres trygg fremkomstvei for gående og syklende i dette området. · Det forutsettes trygg kryssing av rv 42 sikres til bussholdeplass på østsiden av veien.	E E	Rådmannen tar dette til etterretning og viser til at tiltaket er i tråd med kommunens trafikksikkerhetsplan. Planforslaget legger opp til å videreføre dagens kryssing ved bussholdeplassene.
2.	Statens Vegvesen	· Påpeker at rett vegnummer på strekningen er rv. 42 og ikke rv. 502 som beskrevet i saksdokumentene.	E	Er rettet.
3.	Barnas representant I plansaker	· Slettebø vurderer strekningen som viktig, og mener gang og sykkelvei på strekningen vil være et viktig trafikksikkerhets tiltak, som vil bedre sikkerheten til barn og unge. Det som viktig at dette arbeidet kommer i gang.	E	Rådmannen tar dette til etterretning og viser til at det er planlagt gjennomført i 2017 forutsatt at fremdriften holdes oppe.
4.	Felles brukerutvalg	· Ingen merknad.	O	Rådmannen tar uttalen til orientering.
Private uttaler				
1.	Bernt Pedersen	· Ønsker svar på hva det praktisk innebærer at en kommunal vei omreguleres til felles privat vei, med tanke på vedlikehold, snørydding etc.	O	Uttalen er forelagt Statens vegvesen som uttaler følgende; «På grunn av sambruken med GS-trafikk langs riksvegen har vedlikeholdet på den kommunalt eide Jekteveien hittil vært et statlig ansvar. Dette ansvaret faller bort ved etablering av separat anlegg for GS-trafikk. Regulering av Jekteveien til felles privat veg er gjort etter ønske fra kommunen. Når det gjelder ansvar for vedlikehold viser vi til veglova

				kap. VII Private vegar (§§ 53-56).»
2.	Egersund Bygg og Tomteutvikling AS	· Løyning viser til at planen legger opp til vesentlig endring av innkjørsel og gårdsrom på eiendommene i Jekteveien 1, 3, 5 og 7, og at Jekteveien 5 mister store deler av sin innkjørsel som i dag benyttes til parkering og snuplass. Løyning har lagt ved et alternativt forslag til utforming av området, med 2 separate innkjørsler på minst 3 m og betongmur mot GS-veg. Løyning ønsker svar på hvorfor vegen skal heves forbi garasjen i Jekteveien 7, og viser til at garasjen kan bestå dersom Jekteveien ikke heves her, men ved utkjøringen til rv. 42. Løyning viser også til at garasje i Jekteveien 11 kan bestå dersom det tas hensyn ved høydejustering av Jekteveien.	N	Rådmannen har forelagt dette for Statens Vegvesen som har gått gjennom merknadene og vurdert disse; «*Utkjørselen fra Jekteveien til rv. 42 må heves for å oppnå tilfredsstillende stigningsforhold på den foreslåtte GS-vegen. Den høydeforskjellen som da oppstår mot resten av Jekteveien må utjevnes på en tilfredsstillende måte. Dette gjelder særlig fra avkjøringen og nordover på Jekteveien. Positive konsekvenser vil være at vegen blir flatere, at en del tilliggende hageareal planeres ut og at atkomsten til Jekteveien 7, 9 og 11 flates ut nederst mot Jekteveien. En negativ konsekvens av denne utjevningen kan bli at garasjen til Jekteveien 11 må fjernes. Som nevnt i planbeskrivelsen har vi ikke gått i detalj på dette spørsmålet, så vi utelukker ikke muligheten for at garasjen kan bli stående. Dette vil avklares gjennom detaljerings-arbeidet som påbegynnes etter vedtak av reguleringsplanen. Ved kostnadsberegning av prosjektet er det likevel tatt høyde for kostnader til kompensasjon ved tap av garasje.* *Planforslaget legger altså opp til en ny felles atkomstveg med god standard og bedre stigningsforhold enn eksisterende atkomstveg(er). Dette innebærer også oppgradering av eksisterende oppkjørsel til Jekteveien 5, slik at den også kan fungere som atkomst for Jekteveien 1 og 3. Høydeforskjellen mellom eksisterende veg og foreslått veg er vist i tegning «D001 Plan og profil avkjørsel sør (61000)» i tegningsheftet som fulgte planforslaget. Garasjen til*

				Jektevegen 7 ligger ved profil nr. 100, der høydeforskjellen er på det største. Vi mener at en utjevning av terrenget her vil være positivt for eiendommene, da dette vil bedre fremkommeligheten på atkomstvegen og utjevne terrenget på tilliggende hageareal. Det vil til en viss grad være mulig å redusere påvirkningen på sidearealene ved å gjøre stigningen på vegen brattere, men også her blir vi nødt til å avklare dette gjennom detaljeringsarbeidet, som nevnt over. *I det alternative forslaget fremmes et ønske om en utforming tilsvarende den løsningen som er valgt forbi Hovlandsveien 7 og 9, nord i vi nødt vi nødt til å avklare dette gjennom detaljeringsarbeidet, som nevnt over.* *I det alternative forslaget fremmes et ønske om en utforming tilsvarende den løsningen som er valgt forbi Hovlandsveien 7 og 9, nord i planområdet. Normalt er det ikke ønskelig med betongmur utenfor områder med sentrumspreg, da natursteinsmurer er en mer estetisk og tiltalende løsning. En tilnærmet vertikal betongmur nært inntil GS-vegen vil oppleves mer utrygt og gi myke trafikanter en dårligere reiseopplevelse. Utformingen forbi Hovlandsveien 7 og 9 er derfor en minimumsløsning som kun er valgt for å sikre atkomst til tomtene, slik at de fortsatt kan brukes til boligformål. Alternativet hadde vært innløsning av begge eiendommene.* *Det å unngå innløsning er ikke et aktuelt hensyn for Jekteveien 1, 3 og 5, ettersom disse tomtene ligger i et mindre krevende terreng der tilkomst mot sør er logisk og relativt enkelt å*

				anlegge. Etablering av felles tilkomst for disse tre tomtene vil gi god horisontal og vertikal linjeføring, samt tilfredsstillende siktforhold. I tillegg vil færre vegelementer bidra til å dempe det visuelle inntrykket av tiltakene som gjøres i området. *Det hevdes i merknaden at grunneiernes alternative forslag er mindre plasskrevende og gir mulighet til å anlegge en minst 3 m bred atkomstveg kun til Jekteveien 1 og 3. Vegvesenet deler ikke denne oppfatningen. Traseen for GS-vegen er låst som følge av krav til avstand mot riksvegen. Dermed er det kun mulig å spare bredde ved å anlegge betongmur i stedet for natursteinsmur. Etter våre beregninger vil man spare ca. 2 m i bredden på murens høyeste punkt, og besparelsen vil reduseres i takt med at murens høyde reduseres.* *På grunn av terrenget vil det være behov for en del areal mellom to parallelle atkomstveger. Høydeforskjellen må enten tas opp med en grøfteløsning eller med en forstøtningsmur med rekkverk. Uansett vil utbredelsen av en ytre atkomstveg med sideareal bli vesentlig større enn det som anføres i merknaden. Utbredelsen vil kunne medføre direkte konflikt med eksisterende atkomst til Jekteveien 5, slik at denne må forskyves tilsvarende mot vest. En slik justering vil igjen medføre større inngrep i hagearealet til Jekteveien 5, samt at det ikke vil være mulig å lage en linjeføring som opprettholder garasjen til Jekteveien 7.* *Etter vår vurdering er merknaden mangelfull i sin beskrivelse av de tekniske løsningene som kreves for å etablere det alternative*

		Løyning viser til resultatene av grunnboringene og risiko for setningsskader på bygninger ved utgraving. Det etterlyses spesifisering av ansvars-forholdet for ev. skader som følge av slike anleggsarbeid.	O	*forslaget, og det tegnes derfor ikke et realistisk bilde av det totale arealbehovet.* *De to atkomstvegene i det alternative forslaget møtes i en svært skarp vinkel, noe som er en trafikksikkerhetsmessig dårlig løsning og innebærer vesentlig dårligere siktforhold enn vårt planforslag. Vi stiller oss undrende til at grunneierne ønsker seg en slik løsning, også fordi den rene mengden av asfalt, betong og rekkverk vil innebære en vesentlig reduksjon av de estetiske kvalitetene i området.* *Vegvesenet vil av ovennevnte årsaker ikke akseptere at det etableres to parallelle tilkomster til disse eiendommene.* *Når det gjelder parkering og manøvreringsareal for Jekteveien 5 vil det gjenværende arealet på eiendommen oppfylle kommuneplanens krav til parkering, jf. § 1.14 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel.* *Vegvesenet som byggherre har ansvar for eventuelle materielle skader på privat eiendom som følge av vårt anleggsarbeid. Normalt vil byggherren dokumentere tilstanden på utsatte eiendommer i forkant av byggestart og gjennomføre arbeidet slik at risikoen for skade blir så liten som mulig.* *Vegvesenet har utført kostnadsberegning etter Anslag-metoden for prosjektet, dvs. at sannsynlig kostnad beregnes med basis i erfaringspriser for alle elementer i planen. Anslaget viser at etablering av betongmur vil være minst 40 % dyrere per m2 enn natursteinsmur. Bruk av betongmur og etablering av én felles tilkomst for eiendommene, vil gi et noe smalere profil enn*

				det planforslaget forutsetter, noe som kan innebære reduserte kostnader på enkelte andre områder, f.eks. grunnerverv. De postene som potensielt kan reduseres er riktignok ikke kostnadsdrivende for prosjektet, så besparelsene vil være marginale. Det er derfor svært usannsynlig at eventuelle besparelser kan veie opp for de økte kostnadene ved etablering av betongmur i stedet for natursteinsmur. ***Vegvesenets konklusjon:*** *Høydejustering av Jekteveien er en nødvendig følge av etablering av GS-veg i tråd med gjeldende krav til stigningsforhold. Konsekvensen dette får for garasjene i Jekteveien 7 og 11 vil avklares i forbindelse med detaljeringsarbeidet som påbegynnes etter endelig vedtak av reguleringsplanen.* *Vegvesenet anbefaler å etablere natursteinsmur forbi Jekteveien 1, 3 og 5, med én felles tilkomst, i tråd med planforslaget. Etablering av betongmur vil redusere områdets estetiske kvaliteter og oppleves mer utrygt for myke trafikanter, i tillegg til å være unødvendig fordyrende for prosjektet.»* Rådmannen legger Statens Vegvesen sine vurderinger til grunn jfr. at de er fagmyndighet innen området. Det vurderes som en grundig gjennomgang og vurdering av uttalen. Rådmannen har forståelse for de utalene som kommer fra de naboene som blir mest berørt av tiltaket. En viser her til at Statens vegvesen tydelig signaliser at det til en viss grad vil være mulig å redusere påvirkningen på bl.a. sidearealene men dette vil først kunne avklares gjennom det videre detaljeringsarbeidet. Rådmannen legger dette til grunn.

Rådmannen vil derfor etter en samlet gjennomgang og vurdering av de innsendte merknadene innstille på at planen blir vedtatt som fremlagt.

4. Presentasjon av planområdet og hensikten med planen
Hensikten med planen er å få etablert sammenhengende gang- og sykkelveg RV 42, Hovlandsveien på strekningen Eigerøy bro og til Nyåskaiveien som skal vil gi trafikksikker ferdsel for gående og syklende på denne strekningen. Dette vil gi økt trygghet for de myke trafikantene og vil kunne bidra til at flere vil sykle og gå.

5. Presentasjon av forslag til reguleringsplan
Planområdet omfatter rv. 42 Hovlandsveien med sideareal, på strekningen fra Eigerøy bru til om lag 100 m sør for krysset med Jekteveien. Dimensjonerende trafikk (ÅDT) for 2013 er 4000, og tungbilandelen er beregnet til 7 %. Prognosen for år 2033 er en ÅDT på 6000, med en tungbilandel på 8 %. Fartsgrense på strekningen er 50 km/t.

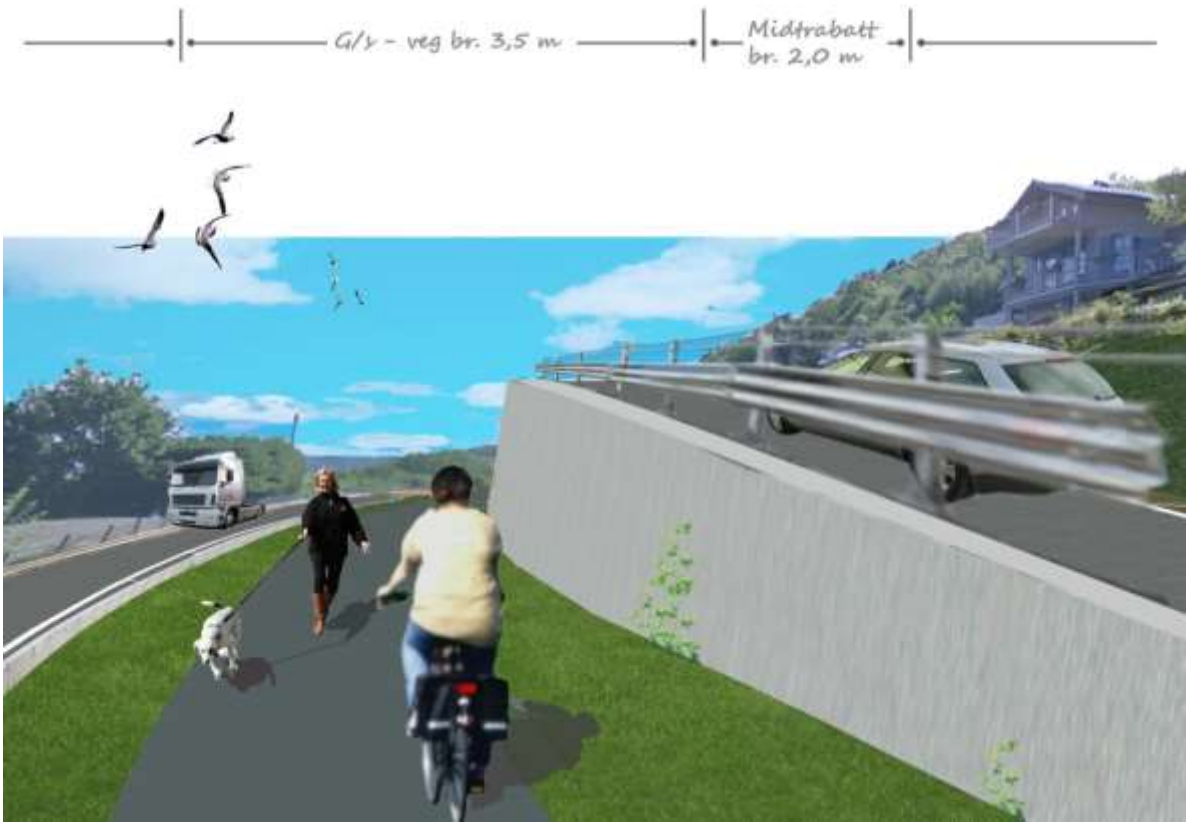
Eksisterende vegbredde er om lag 6,5 m. Dagens løsning for myke trafikanter består av et fortau på om lag 1,3 m bredde langs østsiden av eksisterende veg, og strekker seg fra Eigerøy bru til fotgjengerovergang ved busstoppene nord for Nyåskaivegen/Jekteveien. Herfra må myke trafikanter krysse riksvegen og benytte Jekteveien fram til gang- og sykkelvegen som fortsetter videre sørover.

Dette vil nå erstattes av gang og sykkelveg på 3,5 meter gang- og sykkelveg, midtrabatt med om lag 2 m bredde og skulder i tråd med kravene i vegnormalen. Planforslaget legger også til rette for eventuell fremtidig utvidelse av riksvegen, i tråd med kravene i vegnormalen. For sørgående felt kommer det nødvendige arealet for slik utvidelse i tillegg til rabattbredden mot gang- og sykkelvegen. For nordgående felt kan fremtidig utvidelse skje over dagens fortauareal, som forutsettes sanert til vegskulder.

5.1 Kjøreveger

Dimensjoneringsklasse for rv. 42 Hovlandsveien er satt til H1, jf. håndbok N100. Dette innebærer 7,5 m vegbredde for fartsgrense inntil 60 km/t.

5.2 Gang og sykkelveg
Gang- og sykkelvegen skal utformes i tråd med håndbok V122 og dimensjoneres for <15 gående og 100-300 syklende i maksimaltimen. Dette innebærer 3,5 meter gang- og sykkelveg, inkludert skulder. Maksimal stigning for gang- og sykkelvegen bør ikke overstige 5 % (1:20), i tråd med prinsippene for universell utforming. Mellom avkjørselen til Hovlandsveien 7 og 9 i nord og busslommen i sør legges nivået på gang- og sykkelvegen opp til 0,5 meter over kjørebanen til riksvegen. En slik løsning gir økt sikkerhet og en bedre brukeropplevelse, og fører til lavere fjellskjæringer på vestsiden av anlegget. Planforslaget inkluderer etablering av ny fotgjengerovergang i den sørlige armen av rundkjøringen ved Eigerøy bru.



5.3 Kolletivtrafikk

Eksisterende busslomme i sørgående retning justeres etter utbedringsstandarden for busslommer.

6. Teknisk infrastruktur

6.1 Parkering, adkomst, kryss og frisikt

Krav til frisikt følger kravene fra Statens Vegvesens vegnormal.

Gang- og sykkelvegtraseen medfører endring i atkomstforhold for 5 boligtomter. Berørte grunneiere ble informert om dette i brev datert 05.12.2014.

6.2 Byggelinje

Er vist i planen i den grad dette er nødvendig.

6.3 Trafikksikkerhet

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Ulykke i av-/påkjørsler	x		1	1	Grønn	Ivaretatt i plan og bestemmelser
Ulykke med gående/syklende	X		1	1	Grønn	
Andre ulykkespunkter	X		1	1	Grønn	
Byggelinje mot veg	X		1	1	Gul	

Etablering av gang- og sykkelveg langs denne strekningen vil føre til forbedret trafikksikkerhet og framkommelighet, siden ferdsel vil skje atskilt fra kjørevegen.

6.4 Vann og avløp

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vann	X		1	1	Grønn	
Avløp	x		1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.5 Fremføring av strøm m.m.

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Fremføring av strøm m.m	x		1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

6.6 Avfallshåndtering

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Avfallsbehandling	x		1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

7. Universell utforming:

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Kan hensyn til tilgjengelig/ universell utforming ivaretas	x		1	1	Grønn	

Stigningsforholdene for den planlagte gang- og sykkelvegen er gode langs hele strekningen, med en gjennomsnittlig stigning på 2,4 %. Maksimal stigning er på 7,35 %, hvilket er noe brattere enn anbefalt. Stigningsgraden inntreffer i forbindelse med påkobling mot eksisterende gang- og sykkelveg i sør, på den ca. 80 m lange strekningen fra krysset med Jekteveien. Dette vurderes som akseptabelt ettersom strekningen er relativt kort.

Gang- og sykkelveger, fortau og gangfelt skal utformes etter prinsippene for universell utforming, samt 0-visjonen – En visjon om ingen hardt skadde eller drepte i trafikken.

8. Barn og unge

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Tilfredsstiller det krav til barn og unge – lek m.m	X		1	1	Grønn	
Område for idrett/lek	x		1	1	Grønn	

Trafikksikkerheten for barn og unge vil bli vesentlig forbedret i forbindelse med etablering av gang- og sykkel-vegen. Det vil da være sammenhengende gang og sykkelveg fra Eigerøy bru og til Aker uten at en trenger å krysse vegen. Strekningen er viktig skoleveg. Etablering av trafikksikker løsning for myke trafikanter vurderes som en positiv virkning på barn og unges interesser.

9. Sikkerhet og beredskap

9.1 Flom

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Elveflom/stormflo/høy vannstand/bølgeslag		x	1	1	Grønn	

Ingen kjente.

9.2 Støy

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Støv og støy	x		2	2	Gul	Ivaretatt i planen jfr. egen bestemmelse.

Det er beregnet og vurdert vegtrafikkstøy for eksisterende boliger langs strekningen. Støyvurderingene er gjort i samsvar med støyretningslinje T-1442 og Vegdirektoratets rundskriv for praktisering i Statens vegvesen. Støysonekartene er vedlagt til planbeskrivelsen. Støykart X001 viser at 3 boliger langs rv. 42 vil være i rød støysone i 2033 med vegen slik den ligger i dag. Støykart X002 viser også at 3 boliger langs rv. 42 vil være i rød støysone med planlagt vegsystem og trafikktall for 2033. I tillegg ligger 3 boliger i gul støysone svært nær rød støysone. Det er innarbeidet i bestemmelsen krav som ivaretar støy.

9.3 Ras

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Masseras/-skred	x		2	3	Gul	
Snø-/isras		X	1	1	Grønn	
Flomras		X	1	1	Grønn	

Et ras kan inntreffe på denne vegstrekningen, men tiltak som bolting av fjell vil bidra til å redusere sannsynligheten for denne hendelsen. Konsekvensen kan likevel være alvorlig eller svært alvorlig for både mennesker og opprettholdelsen (drift) av g/s-vegen / vegen. Det er utarbeidet geologisk rapport som gir føringer for hvordan dette skal håndteres.

9.4 Vær og vind

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vindutsatte områder		X	1	1	Grønn	
Nedbørutsatte områder		x	1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold jfr. ROS.

9.5 Radon

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Radongass		x	1	1	Grønn	Ikke kjent.

Ikke kjent med spesielle forhold.

9.6 Høyspent og magnetfelt

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Høyspent/magnetfelt		x	1	1	Grønn	

Ingen kjente.

9.7 Brann og eksplosjonsfare

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Risikofylt industri mm (kjemikalie/eksplosiv, olje/gass, radioaktiv)		X	1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

9.8 Strategiske områder

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vei, bru, knutepunkt		x	1	1		
Havn, kaianlegg		x	1	1		
Sykehus/-hjem, kirke /Brann/politi/SF		X	1	1		
Forsyning kraft, vann		X	1	1		
Forsvarsområde/ Tilfluktsrom		X	1	1		

Ikke kjent med spesielle forhold.

10. Forurensning

Hendelse/Situasjon	Fare tilstede?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Industri		X	1	1	Grønn	

Bolig		X	1	1	Grønn	
Landbruk		X	1	1	Grønn	
Akutt forurensning		X	1	1	Grønn	
Forurensning i sjø		X	1	1	Grønn	
Forurenset grunn		X	1	1	Grønn	
Høyspentlinje/EMS/Stråling		X	1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

11. Viktige hensyn og arealinteresser

11.1 Sjø og vasssdrag

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	1	1	Grønn	
Vassdragsområder inkl. drikkevannskilder/restriksjonsområder		X	1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

11.2 Naturverdier og rødlistart

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Sårbar flora/inngrepsfrie områder		X	1	1	Grønn	Eikeskog.
Sårbar fauna/fisk/leveområde for rødlistart		X	1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

11.2 Viltområde

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Viltområde		X	2	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

11.3 Kulturminner/kulturmiljø

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Kulturminne/-miljø/ SEFRAK		x	1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

11.4 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 m.m.)		x	1	1	Grønn	

Vil bidra til lettere tilgjengelighet til friluftsområder lenger sør på Eigerøy.

11.5 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	1	1	Grønn	

Ingen kjente.

11.6 Landskapsvern og estetikk

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Landskapsvern/estetikk		X	1	1	Grønn	
Vakre landskap		X	1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

11.7 Terreng og terrengtilpassning

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Terreng	x		1	1	Grønn	

Ny GS-veg følger eksisterende trasé, som gjør at vegstrekningen blir bredere og mer synlig enn dagens veg. Tiltaket medfører behov for støttemurer langs atkomstveger og en utvidelse av skjæringer i det bratte fjellet. Ved behov for oppsetting av sikringsnett eller fanggjerde bør det velges materialfarge som er tilpasset bakenforliggende terreng, slik at tiltaket blir minst mulig synlig. Valg av type sikringsnett/fanggjerde bør vurderes ut fra stedlige forhold og fjellets karakter, i forbindelse med utarbeiding av detaljplaner for GS-vegen.

Den visuelle virkningen av inngrepet vil avta med avstanden til observatøren, og inngrepet er ikke synlig over store områder. Reiseopplevelsen vil forbedres som følge av økt trygghetsfølelse.

11.8 Vegetasjon og markslag

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vegetasjon og markslag		X	1	1	Grønn	Ivaretatt i plan og bestemmelser.

Ikke kjent med spesielle forhold.

11.9 Lokalklima

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Lokalklima		X	1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

11.10 Miljøkonsekvenser

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Miljøkonsekvenser		X	2	1	Grønn	Ivaretatt i plan og bestemmelser.

Ikke kjent med spesielle forhold.

11.11 Forhold til naboer/tilpassning til omgivelser

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Konsekvenser for naboer	x		1	3	Gul	
Tilpassning til eksisterende omgivelser	x		1	1	Grønn	

Gang- og sykkelvegtraseen medfører endring i atkomstforhold for 5 boligtomter. Berørte grunneiere ble informert om dette i brev datert 05.12.2014. Planforslaget anbefaler etablering av ny felles privat atkomstveg for Hovlandsveien 7 (gnr 7 bnr 131) og 9 (gnr 7 bnr 140), med utgangspunkt i dagens avkjørsel til Hovlandsveien 7. Dagens avkjørsel til Hovlandsveien 9 stenges. Felles atkomstveg fra sør ble også vurdert, men alternativet ble forkastet på grunn av vesentlige negative konsekvenser for Hovlandsveien 9. Ny atkomstveg opparbeides med betongmur mot gang- og sykkelvegtraseen, og kjøresterkt rekkverk som ivaretar barns sikkerhet.

Gang- og sykkelvegtraseen kommer i konflikt med eksisterende atkomstveg til Jekteveien 1 og 3. Planforslaget anbefaler etablering av ny atkomstveg over eksisterende atkomst til Jekteveien 5. Den nye atkomstvegen skal være felles privat for disse 3 eiendommene. Ny atkomstveg opparbeides med natursteinsmur mot gang- og sykkelvegtraseen, og kjøresterkt rekkverk som ivaretar barns sikkerhet.

11.12 Sol og skygge

Hendelse/Situasjon	Ivaretatt?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Sol og skygge	x		1	1	Grønn	

Ikke kjent med spesielle forhold.

12. Vurdering om planen har vesentlig konsekvens for miljø og samfunn

Hendelse/Situasjon	I konflikt med?		Grov vurdering av:		Risiko/alvorlighet	Kommentar/Tiltak
	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Vesentlige konsekvenser for miljø og samfunn		X	1	1	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. Rådmannen vurderer at den foreslåtte reguleringsplanen holder seg innforbi rammene i kommuneplanen.

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

13. Naturmangfold

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

	Ja	Nei	Sannsynlighet?	Konsekvens		
Naturmangfold		x	1	1	Grønn	

Viser til saksutredningen ovenfor samt gjennomgang i forhold til kjente kilder 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 tilsi dette i løpet av planprosessen.

14. Oppsummering og konklusjon

Rådmannen viser til at forslag til gang og sykkelveg er et tiltak som er i tråd med kommuneplanen for Eigersund kommune. Rv42 er en svært viktig ferdselsåre og en vurderer det som viktig at en gjennom planen nå vil vesentlig bedre trafikksikkerheten for gående og syklende på den siste strekningen som står igjen. Dette vil samlet bidra til bedre fremkommelighet for alle trafikantgrupper. Dette er en strategisk viktig del av det overordnede vegnettet i Eigersund kommune, og med en høy tungtransportandel.

Rådmannen vurderer at den fremlagte reguleringsplanen ivaretar de hensynene som er sentrale i forhold til denne type reguleringsplaner og vurderes som entydig positiv.

Mht. sikkerhet ivaretar ROS-analysen dette jfr. at det skisseres avbøtende tiltak i nødvendig grad.

Rådmannen anbefaler derfor at planen vedtas i tråd med fremlegg til vedtak.

Økonomiske konsekvenser:

Ingen kjente.

Driftsmessige forhold	Inneværende år	Neste år	År 3
Sum			

Investeringsmessige forhold	Inneværende år	Neste år	År 3
Sum			

Legg inn nye linjer/fjern tomme linjer ved behov. Detaljeringsnivå vil være avhengig av sakstype. Merk at samtlige saker som har økonomiske konsekvenser **skal** forelegges økonomisjefen **før** saken leveres til godkjenning/politisk sekretariat. Tabellene kan kun slettes dersom det er påført at det ikke er noen økonomiske konsekvenser.

Alternative løsninger:

Planteknisk utvalg innstiller til kommunestyret:
Forslag til detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 42, Hovlandsveien på strekningen Eigerøy bro og til Nyåskaiveien med bestemmelser og kart vedtas med følgende endringer:

Vedtaket er fattet med hjemmel i plan og bygningslovens §12.12

Dokumenter vedlagt saken

DokID	Tittel
400027	Bestemmelser - detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 502, Hovl.pdf
400030	Planbeskrivelse - detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 502, H.pdf
400031	Plankart01 - detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 502, Hovlan.pdf
400032	Plankart02 - detaljregulering for gang- og sykkelvei RV 502, Hov.pdf

400033	ROS-analyse (L)(617406).pdf
400028	Geologisk rapport (L)(617399).pdf
400029	Geoteknisk rapport (L)(617400).pdf
400035	Støykart X001 (L)(617407).pdf
400036	Støykart X002 (L)(617408).pdf
400037	Tegningshefte (L)(617409).pdf
402217	Spørsmål til regulering, sak 066/15
405822	Uttalelse til detaljregulering - gang og sykkelvei Rv 502 - Hovlandsveien - Eigerøy bro - Nyåskaien
406294	Uttalelse til detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei langs rv. 42 - Hovlandsveien fra Eigerøy bro til Nyåskaiveien
409541	Innsigelse mot forslag til reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Rv 42 Hovlandsveien
410371	Uttalelse - detaljregulering for gang- og sykkelvei Rv 502 - Hovlandsveien - Eigerøy bro - Nyåskaiveien
416659	Merknader til gang- og sykkelvei/sti langs Rv 42 Hovlandsveien
418995	Høringsuttalelse fra Felles brukerutvalg vedr. detaljregulering gang og sykkelvei - Rv 502 - Hovlandsveien - Eigerøy bro - Nyåskaiveien