ENDRING AV DEL AV DETALJREGULERING FOR GANG- OG SYKKELVEG LANGS FV. 65 YTSTEBRØDVEIEN, FRA STEINODDVEIEN TIL LASTEINVEIEN, EIGERSUND KOMMUNE (PLAN-ID 20120001)

TILLEGG TIL GJELDENDE PLANBESKRIVELSE

Dato for siste revisjon: 26.09.2016

1 INNLEDNING

1.1 Generelt om dette dokumentet

Dette dokumentet er et tillegg til gjeldende planbeskrivelse og belyser kun forhold som berøres direkte av reguleringsendringen. Dette dokumentet kommer ikke nærmere inn på temaer ved eksisterende forhold og planlagte tiltak som anses for tilstrekkelig belyst i planbeskrivelsen til gjeldende reguleringsplan. Gjeldende plandokumenter følger vedlagt.

1.2 Generelt om dette planarbeidet

Planarbeidet er gjennomført i samarbeid med Eigersund kommune. Reguleringsarbeidet er i samsvar med gjeldende planer og planmyndigheten har vurdert at tiltaket ikke utløser krav til konsekvensutredning, jf. plan- og bygningsloven (PBL) §§ 12-9 og 4-1. Oppstart av arbeid med reguleringsendring ble varslet 30.11.2015 med uttalelsesfrist 29.12.2015.

Spørsmål til planforslaget kan rettes til:

Planleggingsleder Simen Auli Staff
Tlf: 90 11 99 15
E-post: simen.staff@vegvesen.no

Prosjektleder Synnøve Westermoen
Tlf: 51 91 13 38 / 92 01 27 12
E-post: synnove.westermoen@vegvesen.no

I tråd med PBL §§ 3-7 og 12-10, samt etter avtale med Eigersund kommune, legger Statens vegvesen planforslaget direkte ut til offentlig ettersyn, i perioden **fra 30.09.2016 til 14.11.2016**.

Planens dokumenter er lagt ut på www.vegvesen.no og www.eigersund.kommune.no. Papirutgave av planforslaget vil være tilgjengelig på forespørsel fra Eigersund kommune eller Statens vegvesen.

Frist for innspill er 14.11.2016.

Merknader til planforslaget sendes til:
Eigersund kommune, plankontoret
Postboks 580
4379 Egersund

Eller på e-post: post@eigersund.kommune.no

1.3 Formålet med reguleringsendringen

Detaljregulering for gang- og sykkelveg (GS-veg) langs fv. 65 Ytstebrødveien ble utarbeidet av Asplan Viak, på oppdrag fra Eigersund kommune, og endelig vedtatt 19.03.2012. I forbindelse med byggeplanarbeidet ble det avdekket at tiltaket i gjeldende reguleringsplan ikke lot seg gjennomføre innenfor regulert areal. Arbeidet med byggeplanen ble derfor avsluttet og det ble satt i gang arbeid med reguleringsendring.

Det er to årsaker til at gjeldende reguleringsplan ble vurdert som ikke gjennomførbar:

1. Planbeskrivelsen til gjeldende reguleringsplan angir at ny fylkesveg skal etableres med geometri i tråd Vegnormalens standardklasse Sa2. Geometrien som angis på plankartet samsvarer ikke med gjeldende krav til Sa2. Det er ikke mulig innenfor Vegnormalens begrensninger å etablere veg og avkjørsler slik de er angitt på plankartet, uten å komme utenfor reguleringsplanens ytre avgrensning.
2. Vegeier (her Fylkeskommunen v/Vegvesenet) må stå som grunneier til grøfteareal og skråningsutslag, ettersom disse utgjør nødvendige deler av vegens oppbygning. Vegvesenet har hjemmel i vegloven til å gjennomføre erverv av arealer dersom de er regulerte til vegformål. Gjeldende reguleringsplan omfatter kun vegflatene, uten angivelse av nødvendig sideareal (grøfter og skråning) eller midlertidig anleggs- og riggområde. For å kunne gjennomføre tiltak som ikke er omfattet av reguleringsplan, er Vegvesenet avhengig av minnelige avtaler med berørte grunneiere. Slike avtaler ble forsøkt inngått, uten å lykkes.

1.4 Planområdet

Det regulerte området er vist med plangrense på plankart med nasjonal arealplan-ID 20120001, sist revidert 23.09.2016 i målestokk 1:1000.

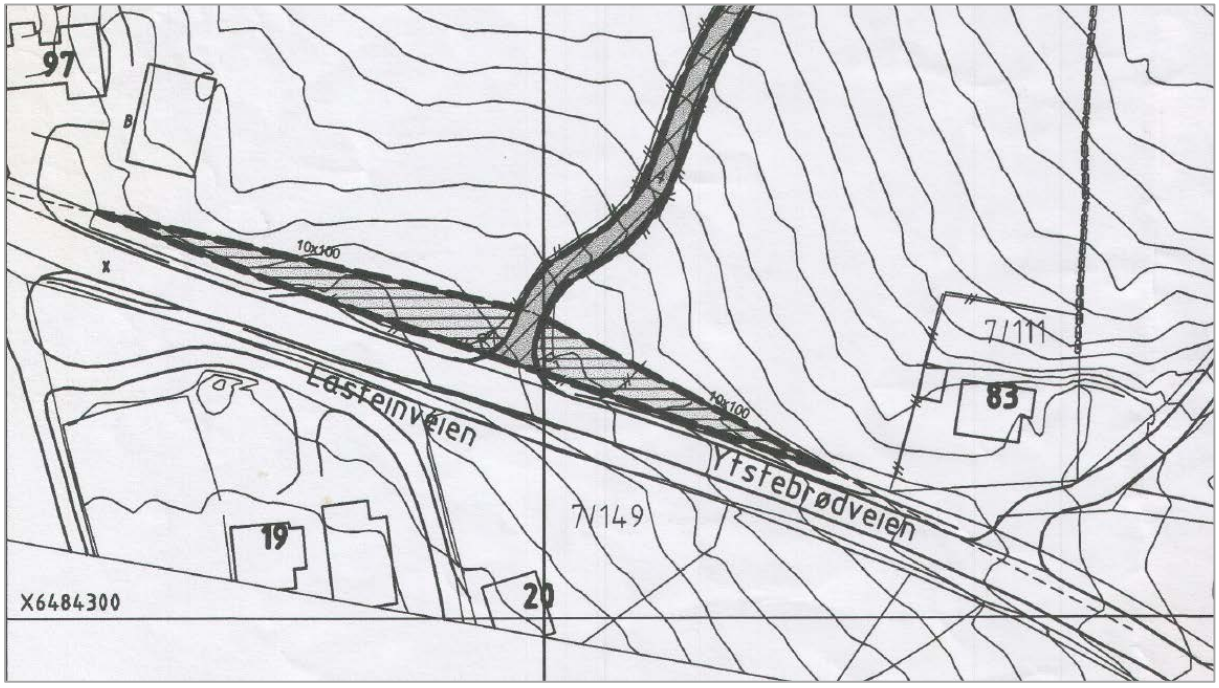
Følgende eiendommer blir berørt av planen (gnr/bnr): 7/1, 7/2, 7/4, 7/29, 7/50, 7/75, 7/79, 7/111, 7/120, 7/149, 7/149, 7/230, 7/294, 7/300, 7/677, 7/762 og 7/800.

1.5 Varsel om oppstart av arbeid med reguleringsendring

Arbeid med endring av del av gjeldende reguleringsplan ble varslet av Eigersund kommune i Dalane Tidende 30.11.2015.

1.6 Forholdet til øvrige gjeldende planer

Figur 1: Reguleringsplan for hytteområde Leidland, vedtatt 14.06.2004 (utsnitt):



Vegvesenets forslag til reguleringsendring gjør mindre endringer i utforming av påkobling mot fv. 65 Ytstebrødveien, slik at avkjørselen samsvarer med gjeldende krav til geometri og stigningsforhold.

Figur 2: Reguleringsplan for Leidlandshagen, vedtatt 08.06.2009 (utsnitt):

Vegvesenets forslag til reguleringsendring gjør ingen endringer i utformingen av krysset mellom Lasteinveien og fv. 65 Ytstebrødveien, slik den er bygget i dag. Det gjøres en mindre tilpasning mot eksisterende forhold på sørsiden av fv. 65, der GS-vegen krysser fylkesvegen.

Figur 3: Reguleringsplan for Leidland, vedtatt 03.10.2011 (utsnitt):

Vegvesenets forslag til reguleringsendring gjør mindre endringer i utforming av påkobling mot fv. 65 Ytstebrødveien, slik at avkjørselen samsvarer med gjeldende krav til geometri og stigningsforhold.

2 FORSLAG TIL REGULERINGSENDRING

2.1 Veg

Gjeldende reguleringsplan angir at ny trasé for fv. 65 Ytstebrødveien skal utformes i tråd med kravene i Vegnormalens standardklasse Sa2 «Samleveger, fartsgrense 50 km/t». I forslag til endring av reguleringsplan har Vegvesenet tegnet vegen slik at utformingen er i samsvar med vegklasse Sa2.

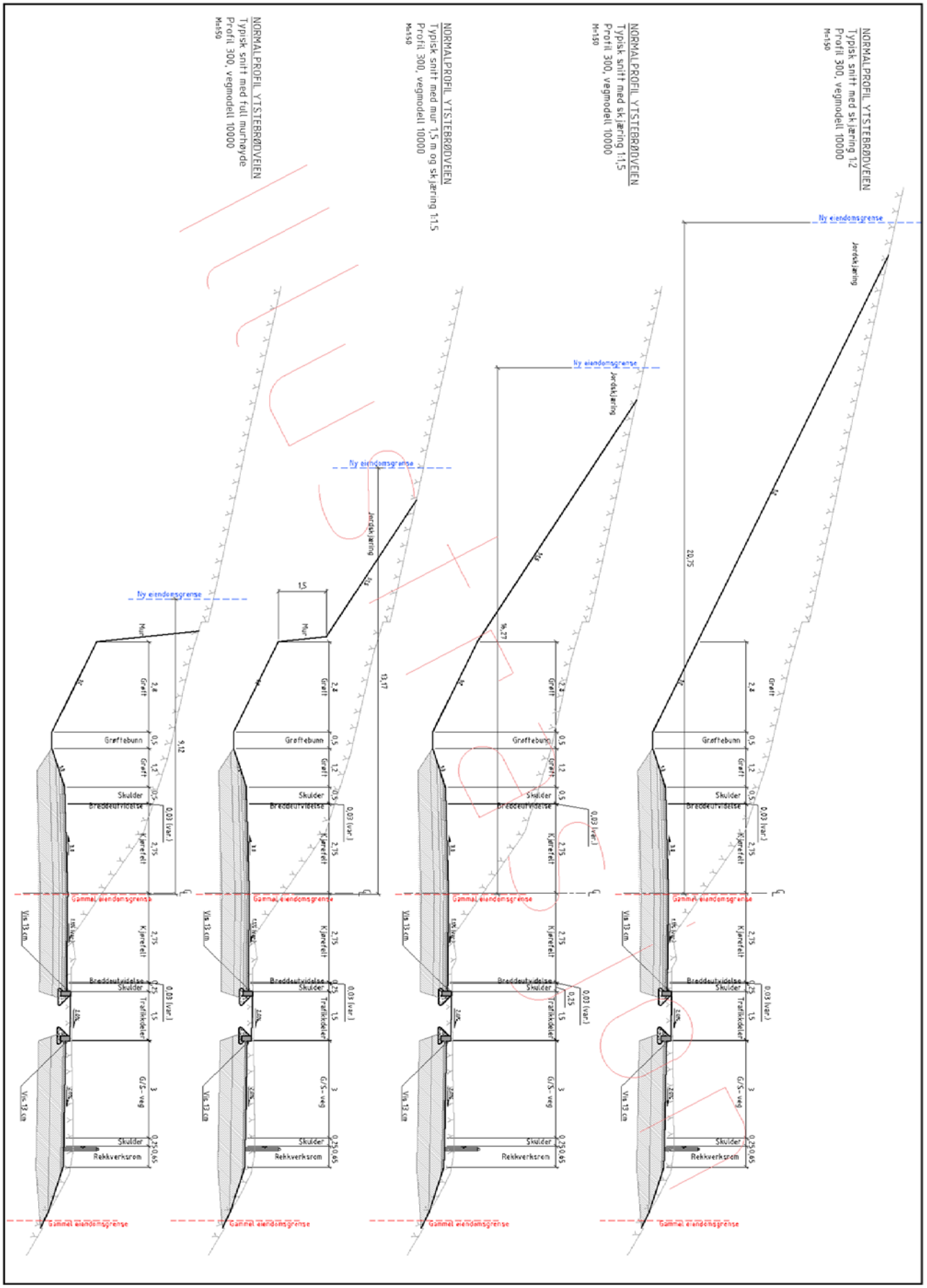
Bruken av vegklasse Sa2 betinger imidlertid at fartsgrensen på strekningen må reduseres til 50 km/t. Skiltmyndigheten (kommunen, Politiet og Vegvesenet) har tidligere vedtatt reduksjon av fartsgrensen på en kort del av denne strekningen og Vegvesenet har meldt inn behovet for reduksjon videre langs strekningen.

Det er få tilgjengelige alternative vegklasser for utforming av ny veg med ÅDT 2 100 og fartsgrense 60 km/t. Av disse ville selv vegklassen med de mildeste kravene (U-Hø2 «Øvrige hovedveger, ÅDT 1 500 – 4 000 og fartsgrense 60 eller 80 km/t») ville medført betydelig omlegging av regulert vegtrasé – i praksis en helt ny og tilnærmet rett veglinje.

2.2 Skråningsutslag

Vegvesenet har sett på ulike alternativ for å bidra til reduksjon i skråningsutslaget og tap av dyrka jord. Illustrasjonen på neste side (Figur 4) viser de ulike kombinasjoner av mur og skråning som Vegvesenet har sett på. Snittene er hentet fra profil 300, der inngrepet i sidearealet er størst.

Figur 4: Illustrasjon av ulike kombinasjoner av mur og skråning ved profil 300



Avstand fra dagens eiendomsgrense til ny eiendomsgrense for de ulike alternativene er 20,75 m for skjæring 1:2, 16,27 m for skjæring 1:1½, 13,17 m for 1,5 m mur + skjæring 1:1½ og 9,12 m for full murhøyde.

Ingen av murløsningene vurderes å gi tilstrekkelig arealgevinst sett opp mot den økningen slike konstruksjoner medfører for prosjektets omfang og kostnad. Ved profil 300 kan det spares ca. 4,5 m ved bruk av brattere skjæring (1:1½ i stedet for standard 1:2). Vegvesenet anbefaler derfor denne løsningen mellom profil 290 og 370. Grunnet geotekniske forhold (se pkt. 3.4) anbefales skjæring 1:2 videre fra profil 370.

2.3 Gang- og sykkelveg

For GS-vegtraseen gjøres det ingen endringer av særlig betydning, med unntak av passeringen av busslommen (se punkt 2.4). På grunn av stigningskrav for universell utforming må vegbanen senkes noe der GS-vegen krysser over til sørsiden av fv. 65 Ytstebrødveien. Den vertikale justeringen medfører at vegtraseen må justeres noe sørover, med den konsekvens at vi må fjerne hele eller deler av kampesteinen som ligger inntil dagens kjøreveg.

2.4 Avkjørsler

Forslaget til reguleringsendring innebærer endringer i utformingen i kryssene mot Basthaugveien og Sprælesandveien. I følge Vegnormalen skal avkjørsler som betjener mer enn 10 boliger utformes som kryss. Kravene til kryssutforming er svært strenge og ville medført uforholdsmessig store terrenginngrep, med de kostnader dette medfører. I disse to tilfellene ser Vegvesenet det som mer hensiktsmessig å bruke Vegnormalens bestemmelser om avkjørsler (for 10 eller færre boliger), som stiller mildere krav til utforming. *Bruken av avkjørselsutforming betinger imidlertid at det innvilges et fravik fra Vegnormalens bestemmelser.* Søknad om fravik oversendes og behandles parallelt med reguleringsendringen.

Forslaget til reguleringsendring viderefører stengning av avkjørselen til gnr 7 bnr 75, som angitt i gjeldende plan.

Forslaget til reguleringsendring gjør ingen endringer i kryssutformingen mot Lasteinveien, men gjør kun tilpasninger til eksisterende forhold i området rundt krysningspunktet for GS-vegen.

2.5 Bussholdeplass

Gjeldende reguleringsplan legger opp til en enkel busslomme som kun kan betjene vestgående busstrafikk, uten at det er skissert en løsning for østgående retning. Løsningen legger opp til at gang- og sykkeltrafikken skal benytte plattformarealet til holdeplassen, noe som kan gi risiko for konflikt mellom syklende og busspassasjerer.

I forslaget til reguleringsendring videreføres eksisterende løsning, der samme busslomme benyttes for busstrafikk i begge retninger. Arealet til busslommen reguleres kun til «holdeplass/plattform», mens GS-veg reguleres ut fra hver side av busslommen. Dagens fysiske skille mot fv. 65 Ytstebrødveien reguleres inn som «annen veggrunn tekniske

anlegg». Løsningen legger ikke opp til fysisk skille mellom plattform/GS-veg og holdeplass, men den lave frekvensen av bussavganger gjør at dette vurderes som uproblematisk.

2.6 Midlertidig riggområde

Områdene som er angitt til midlertidig anlegg- og riggområde kan brukes til mellomlagring av masser, oppstilling av maskiner/utstyr og lignende. En rigg- og marksikringsplan skal ligge til grunn for tilbakeføringen av områdene. Områdene skal ryddes og settes i stand til den bruk arealene hadde før arbeidet ble startet. Dette skal gjøres innen ett år etter at anlegget er ferdigstilt. Etter ferdigstilling av veganlegget tilbakeføres arealbruken som angitt på plankartet.

3 VIRKNINGER AV FORSLAGET

3.1 Virkning for naturressurser

Naturressurser er ressurser fra jord, skog og andre utmarksarealer, fiskebestander i sjø og ferskvann, vilt, vannforekomster og georessurser (berggrunn og mineraler). Temaet omhandler landbruk, fiske, havbruk, reindrift, vann, berggrunn og løsmasser i et ressursperspektiv. Innenfor planområdet er bare tema landbruk aktuelt.

Justering av reguleringsplanen vil føre til noe større inngrep i dyrka jord på sørsiden av Ytstebrødvegen (profil 270-420). Teigen som blir berørt er på om lag 9 dekar, og er i databasen Kilden (NIBIO) registrert med svært god jordkvalitet. Teigen inngår ikke i «hensynssone landbruk» i kommuneplanen til Eigersund kommune.

Jordbruksarealet heller mot nord, ned mot vegen. Utvidelsen vil dermed medføre skjæring. Terrenget er brattest lengst mot øst. Ved profil 270-315 er skråningsutslaget vist å være om lag 10 meter inn i terrenget målt fra ny vegkant.

3.2 Virkning for naturmangfold

Temaet omhandler naturmangfold knyttet til terrestriske (landjorda), limniske (ferskvann) og marine (brakkvann og saltvann) systemer, inkludert livsbetingelser (vannmiljø, jordmiljø) knyttet til disse.

Justering av reguleringsplanen vi føre til noe større inngrep i naturområdet på nordsiden av vegen (profil 60-220). Sideterrenget heller i dag bratt mot nord. Utvidelsen vil føre til en forskyving av dagens skråning nordover. Vegskråningen er i dag vokst til med løvtrær blant annet bjørk, rogn og lønn. Vegetasjonen nærmest vegen er tett og de fleste trærne er forholdvis unge. Det er i naturbasen ikke registrert noen rødlistearter eller utvalgte naturtyper i området som blir berørt.

Området inngår i ett større område registrert som leveområde for rådyr. Planlagt gang- og sykkelsti vil ikke påvirke leveområdet negativt i særlig grad. En mindre bekk renner gjennom planområdet.

Under anleggsarbeid bør det gjøres tiltak for å hindre at bekken drar meg seg store mengder finstoff ned mot våtmarksområdet like nord for vegen. Det bør legges til rette for naturlig revegetering i ny vegskråning.

3.3 Virkning for landskap

Skjæringer vil ikke framstå særlig tydelig i landskapsbildet. Omfanget og innvirkning av tiltaket underordner seg stort sett omgivelsene. Traséen og skråningsutslag er optimalisert med tanke på best mulig terreng- og landskapstilpasning for å ivareta biologisk mangfold, estetikk og en sikker reiseopplevelse.

Skjæringene bør utformes med slak overgang til eksisterende terreng. For at arealet fortsatt skal kunne benyttes til landbruk bør skråninger ha en flat helningsprofil, på minst 1:8. Visuelle hensyn tilsier at maksimal helning ikke bør overstige 1:2. Noe brattere helning er valgt på deler av strekningen, av hensyn til arealbesparelse.

3.4 Grunnforhold langs strekningen

Det er foretatt grunnundersøkelser for utfylling i et myrområde og for en skjæring.

Myrområde profil 290-400:

Borepunktene som er foretatt i myrområde viser varierende løsmassemektighet med torv og bløt leire. Mellom profil 70 og ca. profil 110 er torvmektigheten liten (< 1,5 m). Fra profil 115 øker løsmassemektigheten av torv og bløt leire og viser mektighet i opptil 10 m tykkelse. Boringene i profil 135 og 155 viser profilene med størst løsmassemektighet under ny vegfylling. Fra profil 190 viser boringene at mektigheten (< 2 m) av torv og bløt leire avtar i profileringsretningen.

Torv og bløt leire er ikke egnet som byggegrunn da massene er meget setningsgivende og har lav styrke mot belastning (stabilitetsproblem). For å få tilstrekkelig stabilitet for fyllingen og for å unngå setning må grunnen stabiliseres. Dette anbefales utført med masseutskiftning og massefortrengning av torv og bløt leire som erstattes med sprengstein. Maksimal helning bør her ikke overstige 1:2.

Skjæring profil 290-400:

Totalsonderingene mellom profil 310 og 350 viser at massene i grunnen har meget stor sondermotstand. Det er ikke påtruffet berg i borpunktene og trau for ny veg blir liggende på løsmasser.

Totalsonderingene mellom profil 370 og 400 viser at massene i grunnen består av et topplag (opptil 3,0m mektighet) med lav til middels sondermotstand. Videre i dybden har massene meget stor sondermotstand. Topplaget består av humusholdig siltig leire (T4) og humusholdig sandig siltig leire (T4) med vanninnhold w: 26,7-28,0% og glødetap 4,0-4,7%. Trau på ny veg vil dermed bli liggende på T4-løsmasser av leirmateriale.

Fra profil 370 blir trau liggende på T4-masser av leirmateriale. Overbygningen er dermed dimensjonert for leire som undergrunn. Det må legges fiberduk (klasse 3) mellom forsterkningslag og traubunn. Når vegen legges i skjæring med helning 1:2 med leirmateriale i overflaten anbefales det å legge fiberduk og plastre overflaten med ca. 30 cm kult eller pukk for å hindre overflateerosjon og overflateglidninger. Behovet for dette forventes å være minimalt og kan avdekkes under bygging. Ved bruk av samme framgangsmåte kan skjæring langs profil 290-370 anlegges med stigning 1:1,5.

3.5 Støy og vibrasjoner

Prosjektet defineres som et miljø- og sikkerhetstiltak i henhold til Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442/2012. Støyretningslinjen stiller ikke krav til at det skal utføres støytiltak i slike prosjekter som ikke endrer støysituasjonen. Staten vegvesen har derimot selvpålagte og strengere krav til støybehandling i miljø- og sikkerhetstiltak. Kravene er konkretisert i Vegdirektoratets rundskriv for praktisering av T-1442 i Statens vegvesen.

I følge rundskrivet skal avbøtende støyskjermingstiltak vurderes for bygninger med støyfølsom bruk:

- Dersom støynivået overskrider nedre grense for rød støysone, som er L_{den} = 65 dB.
- Dersom støynivået er innenfor grensene for gul støysone, som er L_{den} mellom 55 og 65 dB, og støynivået øker mer enn 3 dB som følge av prosjektet.

Det er ikke sannsynlig at dette prosjektet vil føre til merkbare endringer i støysituasjonen. Det anbefales derfor ingen videre støyutredning i prosjektet og heller ingen støytiltak

3.6 Bebyggelse som forutsettes fjernet

Skråningen til ny trasé for fv. 65 kommer i konflikt med lysthus/bod på eiendommen gnr 7 bnr 149. Bygningen må derfor fjernes, ev. flyttes til et annet sted på eiendommen.

4 Risiko, sårbarhet og sikkerhet (ROS-analyse)

Arbeidet med endring av gjeldende reguleringsplan har ikke avdekket forhold som tilsier at vurderingene i den tidligere utarbeidede ROS-analysen bør endres. Gjeldende ROS-analyse er en del av den gjeldende planbeskrivelsen, som er vedlagt til dette dokumentet.

5 Innspill til YM-plan for byggefasen

I henhold til Statens vegvesens håndbok R760 *Styring av vegprosjekter* skal det utarbeides en plan for ytre miljø (YM-plan). I reguleringsplanen skal det foretas en oppsummering av miljøkvaliteter som skal videreføres til byggeplanfasen. Ytre miljøplan skal utarbeides som et hjelpemiddel helt i starten av prosjekteringsarbeidet. YM-planen skal på en systematisk måte ivareta prosjektets miljømål og andre føringer/krav for det ytre miljøet, herunder støy og forurensning, i den videre prosjekteringen og gjennom anleggsperioden. En YM- plan skal være et "levende" dokument som skal følge utviklingen i prosjektet.

I tabellen under oppsummeres anbefalingene som planbeskrivelsen og ROS-analysen gir for anleggsperioden.

Tema	Anbefalinger for YM-plan
Vannmiljø	• I anleggsfasen bør det vurderes tiltak for å hindre tilslamming nedstrøms.
Geologi og rassikring	• Sprengningsarbeidet må ta hensyn til trafikkavviklingen langs fv. 65 Ytstebrødveien, og det bør stilles krav til pallhøyde, salvestørrelse og sprengningstidspunkt i byggefasen. • Sprengningsplaner, salveplaner, varslingsplaner, borerapporter og salverapporter kontrolleres. Ved ulykker og uhell som

	sprutskader på bil, hus og garasjer o.l. skal melding sendes til DSB. • Sprengningsarbeidet bør foretas innen avgrenset tidsrom for å ta hensyn til trafikkavviklingen på fv. 65. Der hvor sprengning skal foregå nært bolighus bør salvestørrelse og sprengningstidspunkt ta hensyn til beboere.
Riggområde	• På områder som benyttes til anlegg- og riggområde skal det foretas avbøtende tiltak for å redusere faren for forurensing, oljeutslipp m.m. • En tydelig SHA-plan som avklarer arealbruk for oppbevaring av sprengstoff, slurrystasjon og eventuelt sikkert sted for midlertidig plassering i inntil 12 timer.
Massehåndtering	• Permanent og eventuell midlertidig deponering av masseoverskudd utenfor planforslagets avgrensning forutsettes å skje i tråd med reglene i plan- og bygningsloven, og må avklares i god tid før byggestart. Dersom massehåndtering overlates til entreprenør skal konkurransegrunnlaget stille krav til dokumentasjon på tilstrekkelig tilgang på godkjente deponiarealer. • På områder som benyttes til massehåndtering skal det foretas avbøtende tiltak for å hindre tilslemming nedstrøms.

6 Sammendrag av merknader

Merknad	Forslagstillers kommentar
Rogaland fylkeskommune, kulturavdelingen, datert 09.12.2015 Det er potensial for bevarte automatisk fredete kulturminner innenfor deler av det stiplede området på kartet. Stiplingen viser imidlertid ikke det reelle planområdet, og det vil først kunne tas reell stilling til et ev. behov for arkeologisk registrering etter at plangrensen er justert.	Vegvesenet er i dialog med kulturavdelingen for å avklare behovet for registreringer.
Karl Ludvig Leidland (gnr 7 bnr 2 og 230), datert 14.12.2015 Stiller seg undrende til det varslede omfanget av planen (20-30 m av hans eiendommer). Leidland viser til at kommunen tidligere har antydet et lavere arealbehov (ca. 10 m), noe han vil akseptere dersom det brukes mur. Ved bruk av skråning ønsker han at planen justeres slik at det ikke tas mer enn 10 m landbruksjord på hver side av vegen.	Vegvesenets forslag om endring av planen er basert på det arealet som behøves for å kunne realisere gjeldende plan slik det opprinnelig var ment. Bruk av mur her vil medføre et like omfattende inngrep i terrenget som skråning, og gi økte anleggskostnader.
Rogaland fylkeskommune, regionalplanavdelingen, datert 16.12.2015 Fylkesrådmannen har ingen vesentlige merknader på dette tidspunkt, men vil ved offentlig ettersyn legge vekt på at planen legger til rette for at gang- og sykkelveien vil være attraktiv og trafikksikker for brukere, slik at den blir et reelt alternativ til bil både på jobb- og fritidsreiser.	Tas til orientering.
Statens vegvesen, datert 17.12.2015 Vegvesenet har ingen vesentlige merknader til varsel om oppstart, men tar forbehold om ytterligere merknader når planen legges ut til offentlig ettersyn.	Tas til orientering.

7 Vedlegg

Vedlegg 1	Forslag til nytt plankart, datert 23.09.2016
Vedlegg 2	Gjeldende plankart, datert 20.09.2010
Vedlegg 3	Forslag til nye reguleringsbestemmelser, datert 23.09.2016
Vedlegg 4	Gjeldende reguleringsbestemmelser, datert 22.09.2010
Vedlegg 5	Gjeldende planbeskrivelse, datert 08.02.2011
Vedlegg 6	Tegningshefte, datert 23.09.2016
Vedlegg 7	Geoteknisk rapport, datert 11.11.2015
Vedlegg 8	Avisannonse med varsel om oppstart
Vedlegg 9	Mottatte merknader til varsel om oppstart