



Sokndal kommune

PLANBESKRIVELSE FOR DETALJREGULERING

«ØYNOSLETTO»



PLAN ID 2009001-02

Utarbeidet av

TROLLVEGG
ARKITEKTUR | INTERIØR | PLAN

Beskrivelse er datert:	21.9.2022
Dato for siste revisjon av beskrivelsen:	30.11.2022
Dato for kommunestyres vedtak:	xx.xx.xxxx

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET	4
1.1.	Hensikten med planen.....	4
1.2.	Forslagstiller og plankonsulent.....	4
1.3.	Berørte eiendommer.....	4
1.4.	Tidligere vedtak i saken.....	5
1.5.	Utbyggingsavtaler.....	5
1.6.	Krav om konsekvensutredning.....	5
2.	PLANSTATUS OG OVERORDNA RAMMER	6
2.1.	Overordna føringer og planer	6
2.2.	Reguleringsplaner.....	7
2.3.	Temaplaner.....	8
3.	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON	9
3.1.	Beliggenhet og planavgrensning	9
3.2.	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk.....	9
3.3.	Landskap og landbruk.....	10
3.4.	Rekreasjon/lek/barn og unges interesser	11
3.5.	Kulturminner og kulturmiljø.....	12
3.6.	Biologisk mangfold og naturverdier	12
3.7.	Universell tilgjengelighet.....	12
3.8.	Sosial infrastruktur	12
3.9.	Trafikkforhold.....	12
3.10.	Teknisk infrastruktur	14
3.11.	Grunnforhold.....	14
3.12.	Støyforhold.....	16
4.	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	17
4.1.	Hovedgrep	17
4.2.	Planlagt arealbruk – arealoversikt.....	20
4.3.	Bebyggelse, struktur og tiltak.....	21
4.4.	Trafikkløsninger	25
4.5.	Grønnstruktur – friområder og lek.....	26
4.6.	Barn og unges interesser	26
4.7.	Teknisk infrastruktur	26
4.8.	Grunnforhold.....	28
4.9.	Sosial infrastruktur	28
4.10.	Universell utforming.....	28
4.11.	Kulturminner	28

4.12.	Risiko- og sårbarhetsanalyse – avbøtende tiltak.....	29
4.13.	Rekkefølgebestemmelser	29
4.14.	Anleggsfasen.....	29
4.15.	Forurensning.....	29
4.16.	Naturmangfold	30
4.17.	Landbruksfaglige vurderinger.....	30
4.18.	Veinavn	31
4.19.	Nødvendige eiendomsendringer	31
5.	GJENNOMFØRING AV PLAN OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN	31
6.	PLANPROSESS OG MEDVIRKNING	32
6.1.	Oppstartsmøte	32
6.2.	Varsel om oppstart	32
6.3.	Oppsummering av innkomne merknader	32
6.4.	Konklusjon og oppsummering av innspill.....	35
6.5.	Medvirkning.....	35
7.	FORSLAGSSTILLERS VURDERING AV PLANFORSLAGET.....	36
8.	VEDLEGG.....	37

1. BAKGRUNN FOR PLANARBEIDET

1.1. Hensikten med planen

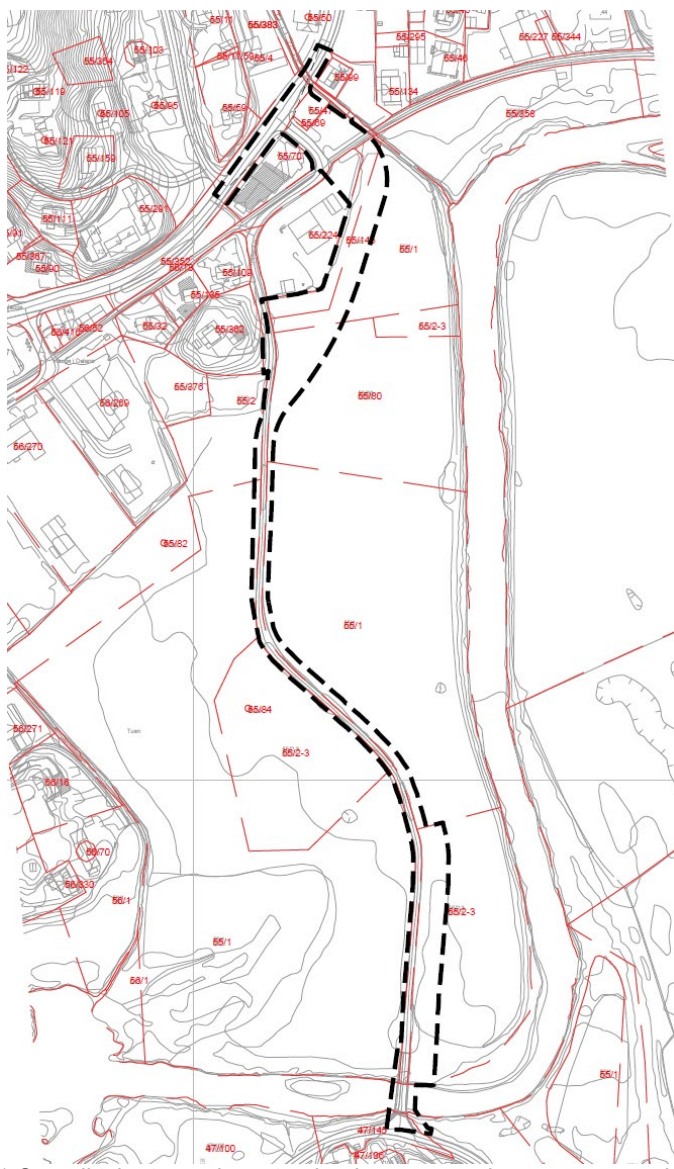
Planens formål er å etablere en ny og trafikkisikker atkomst til Tørneskogveien til Øynosletto, samt etablere tursti til Øyno som ivaretar flomsikringstiltak. Turstien vil gi de myke trafikantene en trafikkisikker løsning. Som følge av dagens bruk er det viktig å minimere omdisponering av landbruksareal til tursti.

1.2. Forslagstiller og plankonsulent

Sokndal kommune er forslagsstiller for planarbeidet. Trollvegg er plankonsulent og står for selve utførelsen av planarbeidet. Novaform er engasjert av kommunen som prosjektansvarlig.

1.3. Berørte eiendommer

Planområdet omfatter ca. 13 dekar og kartet nedenfor viser eiendommer som blir berørt av planen:



1 Oversiktskart over berørte eiendommer og planens avgrensning

Eiendommer som blir helt eller delvis berørt:

- Gnr/bnr. 47/18 og 145
- Gnr/bnr 55/1, 2, 2-3, 47, 69, 70, 80, 145, 224, 352

1.4. Tidligere vedtak i saken

I gjeldende reguleringsplan for veg til Årstadøyna er det ikke regulert arealer for gående og syklende. Reguleringsplan for Hauge sentrum har sikret dette, men det mangler cirka 300 meter i reguleringsplanen fra denne og til brua over Sokna.

Hele eller deler av følgende reguleringsplaner blir berørt:

- 1993003 Reguleringsplan for veg til Årstadøyna (hele)
- 2015002 Mindre reguleringsendring Årstadøyno (deler av)
- 2009001 Reguleringsplan for Hauge sentrum (deler av)

Sokndal kommune er godkjent som trafiksikker kommune, og det arbeides med å forlenge godkjenningen. Det er også vedtatt budsjettmidler for å gjennomføre bygging av anlegget.



1.5. Utbyggingsavtaler

Deler av tiltaket vil ligge delvis på kommunal grunn og delvis på privat grunn. Det vil være behov for å inngå egen avtale med de aktuelle grunneierne for å dette på plass. Det vil være en egen avtale om grunnavståelse, og ikke det som formelt kalles en «utbyggingsavtale». Det er ikke varslet oppstart av utbyggingsavtale, da dette ikke er aktuelt i og med at kommunen skal stå for utbyggingen og bekoste utbyggingen.

Utbyggingsavtale er en avtale som inngås mellom grunneiere eller private utbyggere og kommunen. Avtalen skal sikre at utbygging gjennomføres i tråd med vedtatt arealplan og kommunens utbyggingspolitikk. Utbyggingsavtalen regulerer ansvaret for å opparbeide og finansiere offentlig infrastruktur i henhold til reguleringsplan.

1.6. Krav om konsekvensutredning

Det er i planprosessen foretatt en vurdering av forskrift om konsekvensutredning. Det er avklart at planarbeidet ikke utløser krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens § 12-3 tredje ledd jf. §4-2 og forskrift om konsekvensutredninger. Planen utløser ikke krav om planprogram, jf. forskriftens § 6, samt at den ikke utløser krav om konsekvensutredning, jf. § 8. Dette er med bakgrunn i størrelsen på omdisponering av arealer. En detaljering i tråd med kommuneplan vurderes å ikke utgjøre en vesentlig virkning for miljø og samfunn.

2. PLANSTATUS OG OVERORDNA RAMMER

2.1. Overordna føringer og planer

Rikspolitiske planretningslinjer som er særlig relevante for planarbeidet:

- T-2/08 Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planlegging (1995)
- Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)

Regionale planer

Regionalplan for samordnet arealbruk og transport i Dalane 2019- 2030:

I regionalplanen setter rammer for fremtidige utvikling for arealbruk og transport i regionen.

Hovedmålet er å legge til rette for at Dalane forblir et godt sted å bo arbeide, drive næring og reise i.

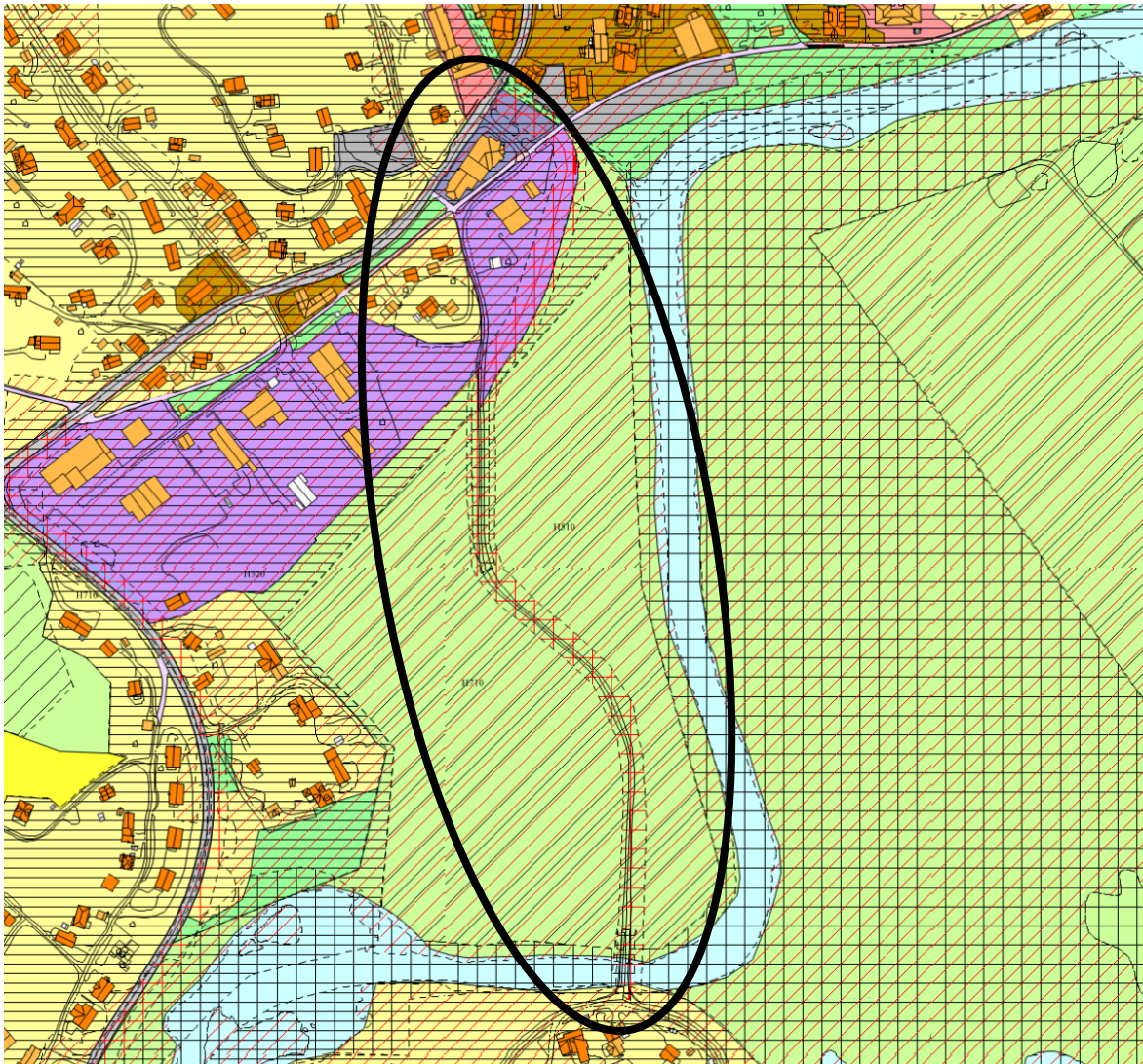
Regionplanen definerer flere delmål innenfor tematikk som er viktig å hensynta i planleggingen i området.

Denne reguleringsplanen vil først og fremst imøtekomme regionplanens mål om å sikre et behov for trafiksikker atkomst for gående og syklende, samt barn og unge. Planen imøtekommer også følgende av regionplanens mål:

- Flere som går og sykler på korte reiser
- Sikre bokvalitet og tilgang til friluftsområder.
- Legge til rette for flere gående og syklistene i byen og tettstedene
- Styrke drift og vedlikehold av vegnettet inklusive gangveg, sykkelveg og fortau
- Avgrense tiltak og aktiviteter som forstyrrer landbrukseffektiv drift

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel 2011-2022, vedtatt 15. juni 2015, er er nordlige deler avsatt til næringsbebyggelse, mens resterende del av planområdet er avsatt til LNFR-areal, samt regulert fremtidig gs-veg og eksisterende samlevei.



2 Utsnitt fra kommuneplanens arealdel med dagens bygninger oppført i området. Kilde: kommunekart.com

Ny trafiksikker løsning for myke trafikanter, turvei, etableres i LNF-område. Deler av tiltakene som foreslås i planen er ikke i tråd med formål i kommuneplanen. Arbeidet med kommuneplanrevisjonen er nylig startet. Og dette må ses i sammenheng med denne. I praksis betyr det at man ved rullering av kommuneplanens arealdel, vil området bli endret til formål som er forenelig med tiltaket som ønsket.

Kommunal planstrategi 2020 – 2024

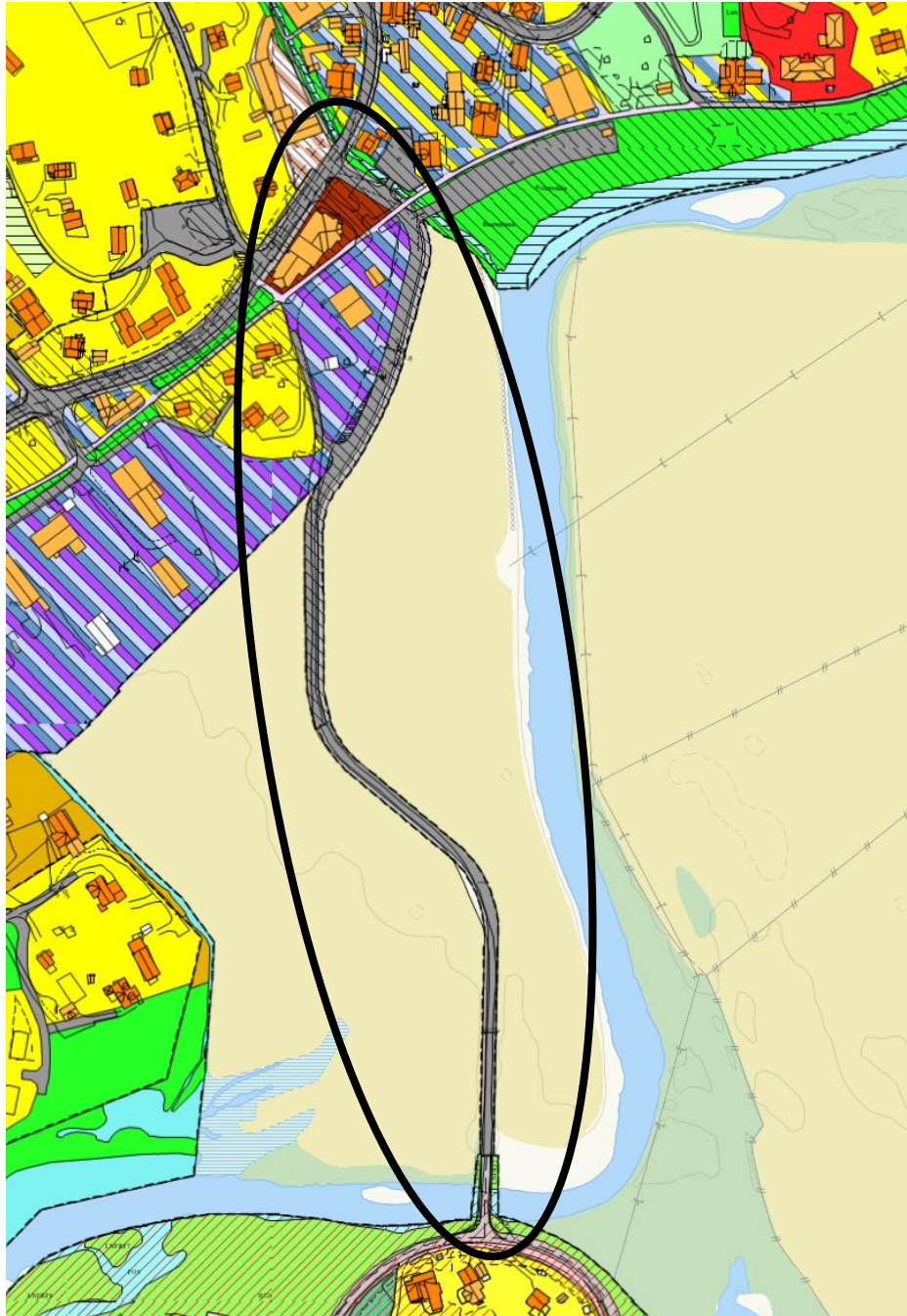
Planarbeidet er nedfelt i Sokndal kommunes planstrategi hvor det er angitt at det skal utarbeides ny reguleringsplan for vei og GS vei til Øyno.

2.2. Reguleringsplaner

Hovedintensjonen med planen er å etablere trafiksikker løsning for myke trafikanter. Innenfor dagens reguleringsplaner er deler av området avsatt til dette (reguleringsplan for Hauge sentrum fra 2009 har regulert trasé for kjørevei og gs-vei). Cirka 300 meter fra elva over Sokna og nordover mot Hauge sentrum er det kun regulert kjørevei (reguleringsplan for veg til Årstadøyna, vedtatt 1993). For sentrumsområdene ved Tørneskogveien har gjeldende plan regulert avkjørsel og vei cirka 17-20 meter nord for dagens vei. Dagens bruk for dette området er parkeringsplass. Det er planlagt at dagens bruk videreføres. Det foreslås samtidig en opprydning i formålsgrenser slik at plankart

gjenspeiler dagens situasjon. Planforslaget vil gjelde foran deler av den opprinnelige reguleringsplanen. Forslag til reguleringsplan vil tilpasse seg til gjeldende reguleringsplaner ved at de kobler seg til de. Det betyr at krysset i sør vil koble seg på reguleringsplanen i sør. Tilsvarende gjelder kryssløsning i nord. Den kobler seg på eksisterende reguleringsplan.

Det er ingen andre pågående planprosesser i nærområdet.



3 Gjeldende reguleringsplaner. Kilde: kommunekart.com

2.3. Temaplaner

Det er ingen kjente temaplaner som har betydning for reguleringsarbeidet.

3. BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET – DAGENS SITUASJON

3.1. Beliggenhet og planavgrensning

Planområdet er plassert langs veien Øynosletto, fra Tørneskogveien i nord til Øynoveien i sør. Området ligger cirka 500 meter fra Hauge sentrum. I hovedsak består planområdet i dag av landbruksareal og kantvegetasjon langs vei, med unntak av arealene mot næringsbebyggelsen ved Tørneskogveien.



4 Planområdet ligger nært Hauge sentrum og inntil elva Sokna

Plangrensen er satt med hensyn på å få regulert ny trafiksikker atkomst for mange trafikanter, samt at dagens bruk av arealene ved Tørneskogveien skal videreføres. Det vil si at dagens kryss ved Tørneskogveien videreføres, mens regulert kryss endres til dagens bruk: parkering, m.m.

3.2. Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Store deler av planområdet er i dag ubebygget og består av kjørevei, landbruksareal og kantvegetasjon langs vei, med unntak mot parkering og næringsbebyggelsen ved Tørneskogveien. Som bildene nedenfor viser blir veikanten brukt av mange trafikanter.



Bilde fra krysset Tørneskogveien og Øynoveien.
Kilde: Google Streetview



Bilde der Øynoveien møter Malmveien og ny trasé er tenkt å gå rett frem og rundt garasjen midt på bildet.
Kilde: Google Streetview



Bilde fra Øynoveien, mot sentrum, og der ny trasé vil komme rett frem på høyre siden av næringsbygget midt på bildet. Kilde: Google Streetview



Bilde fra Øynoveien, mot elva Sokna. Trafikksikker løsning for mange trafikanter er tiltenkt på venstre siden av dagens kjørevei. Kilde: Google Streetview



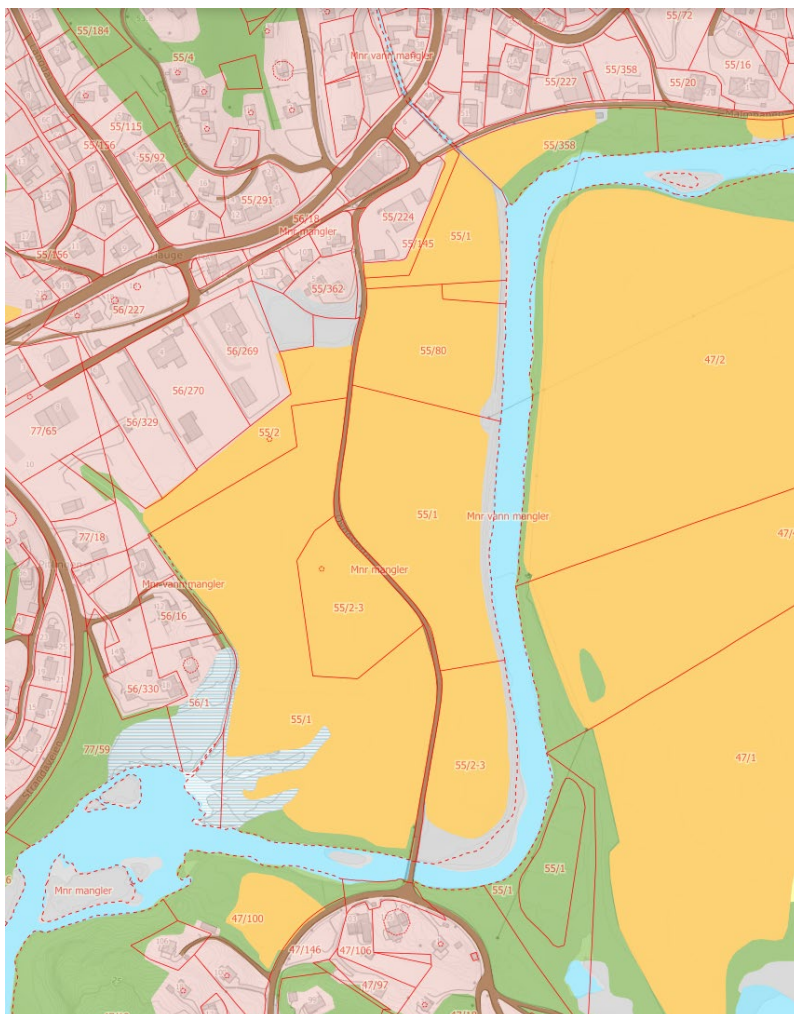
Bilde fra Øynoveien, mot brua over elva Sokna. Gående kan skimtes i veikanten. Kilde: Google Streetview



Bilde fra Øynoveien ved brua som i tillegg til forrige bilder viser gående med barnevogn på venstre siden av brua. Kilde: Google Streetview

3.3. Landskap og landbruk

Planområdet er kartlagt og veitrasé er arealtype «Samferdel», mens store deler av Øyno er fulldyrka jord. Etablering av trafikksikkerhetstiltak for mange trafikanter vil berøre areal til fulldyrka jord, men omdisponeringen må minimeres.



5 Utdrag fra markslagskart (AR5) innenfor planområdet som viser at området i hovedsak er fulldyrka jord (oransje farge). Kilde: kilden.nibio.no

3.4. Rekreasjon/lek/barn og unges interesser

Det er ingen lekeplasser eller tilsvarende innenfor planområdet. Ved elva Sokna er det badeplasser, så området er nært tilknyttet rekreasjonsområder. I Hauge sentrum er det skatepark og en stor lekeplass med trampoline, klatretårn, runser etc. På Årstadøyno er det også en lekeplass. Den er i hovedsak tilknyttet boligområdet her, og fungerer som dette områdes nærlekeplass.



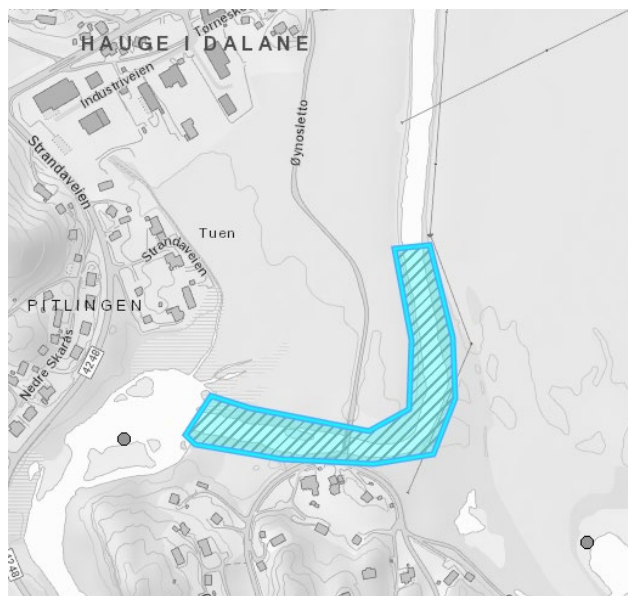
6 Flyfoto som viser tydelig badestrand ved elva Sokna - nært tilknyttet Øynoveien. Kilde: kart.1881.no

3.5. Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner eller verdifulle kulturlandskap innenfor planområdet. Planområdet berører ikke områder av regional verdi eller nasjonal verdi.

3.6. Biologisk mangfold og naturverdier

Ved elva Sokna er det registrert elvemusling, som er registrert som truet art med kategori «Sårbar» i Norsk rødliste for arter. Den ble observert i 2018. Det er ikke registrert fremmede arter innenfor planområdet (kilde: www.naturbase.no.)



7 Utsnitt fra naturbase som viser observasjon av elvemusling.

3.7. Universell tilgjengelighet

Området er flat og trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter vil kunne imøtekomme kravene til universell tilgjengelighet.

3.8. Sosial infrastruktur

Området ligger nært Hauge sentrum, med aktuell sosial infrastruktur som skole, idrettsanlegg, kulturanlegg, dagligvarebutikk og andre sosiale tjenester.

3.9. Trafikkforhold

Trafikkmengde

Langs Tørneskogveien er det angitt en årstdøgnetrafikk (ÅDT) på 2500. Fartsnivået på Øynoveien er skiltet fartsgrense på 30 km/t (fartsgrensesone) og det er ikke fartsdempende tiltak i veien. Det er likevel ikke registrert trafikkulykker med personskade på Øynoveien.

Det er ikke foretatt målinger på trafikkmengden på Øynoveien. Det er derfor vanskelig å anslå trafikkmengde, men dersom man tar utgangspunkt i nærmere 80 boenheter, samt barnehage (40 barn og 15 ansatte), kan man anslå at det er cirka 600 bilturer per døgn langs Øynoveien. Det er da tatt utgangspunkt i Prosam-rapport 137 ved turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus. Det forventes at antall bilturer er sammenlignbart. Med utgangspunkt i at gjennomsnittlig hushold i

området har tre personer, og bebyggelsen har lav tetthet, vil hver bolig produsere 5,1 – 7,4 bilturer. Det settes dermed et middeltall på 6,0 bilturer per husholdning. Det gir samlet cirka 600 bilturer per døgn.

Vegstandard

Øynoveien er en kommunal vei med en akseptabel horisontal standard, med unntak av de krappe kurvene etter Betania. Veibredden i dag er varierende med møtesteder. Den er cirka 3,5 meter på det smaleste, mens den er cirka 5 meter ved møtesteder og opp mot 7 meter i kurver. Den er dermed ikke i henhold til kommunes vegnormaler. Gjeldende reguleringsplaner har angitt kjørevegens bredde på 6 og 7 meter. Dette er i henhold til kommunens vegnormal.

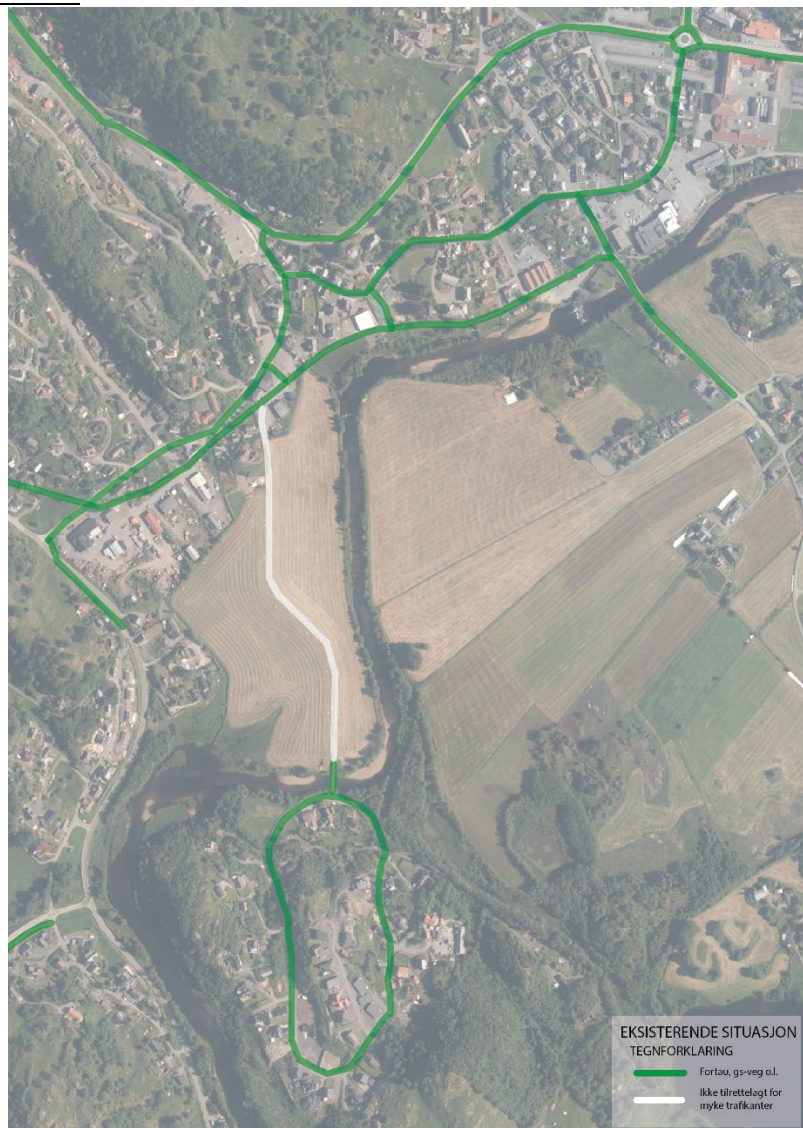
Ulykkessituasjon

Det er registrert 1 trafikkulykke i krysset Øynoveien – Tørneskogveien, jf. vegvesenets karttjeneste (vegkart.atlas.vegvesen.no). Denne ble registrert 8. desember 2016, kl. 19:45. Dette var en ulykke med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor vegen.

På fylkesvei 44 et stykke nordøst for planområdet er det flere trafikkulykkeregistreringer.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er i dag ikke noe tilbud for myke trafikanter langs Øynoveien. Det er heller ingen alternativ skoleveg fra Årstadøyno til Hauge skole. Selv om det ikke er registrert ulykker langs veien, må den sies å være lite egnet som skoleveg og trafikksikker atkomst for myke trafikanter.



8 Eksisterende situasjon som viser manglende trasé for myke trafikanter langs Øynoveien.

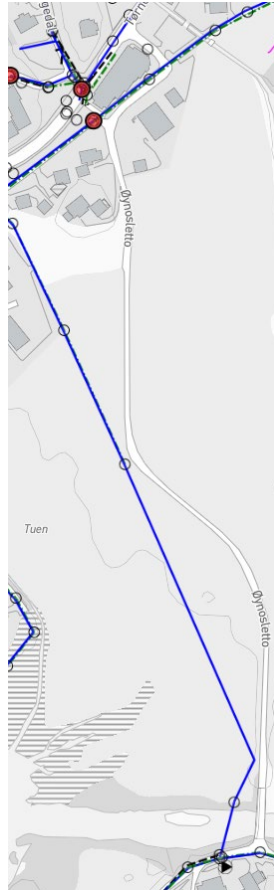
Kollektivtilbud

Rutebilstasjonen ligger ca. 700 meter – 1 kilometer fra planområdet med bussruter til Flekkefjord, Egersund, Sandnes og Stavanger.

3.10. Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Eksisterende vann- og avløpsnett er vist her og ligger på vestsiden av dagens veitrasé og i selve malmbanen.



Overvann

Overvannet fordrøyes på egen tomt og nærliggende jordbruksarealer. Elva Sokna grenser inntil planområdet, og er dermed hoved-flomveien. Området er flomutsatt, og tekniske løsninger som benyttes ved turvei og kjørevei må ikke medføre unødig oppstuvning (feks gjerdøsning).

Energiforsyning

Det er innhentet informasjon fra Enida, og høyspenten ligger i kabel langs med veien Øynosletto. Kabelen følger malmbanen, langs eksisterende Øynosletto på sør/østsiden av veien. Ved dagens møteplass, sør for bebyggelsen på Øynosletto 5, krysser kabelen veien og ligger på vestsiden av veitraséen ned mot brua.

3.11. Grunnforhold

Flomfare

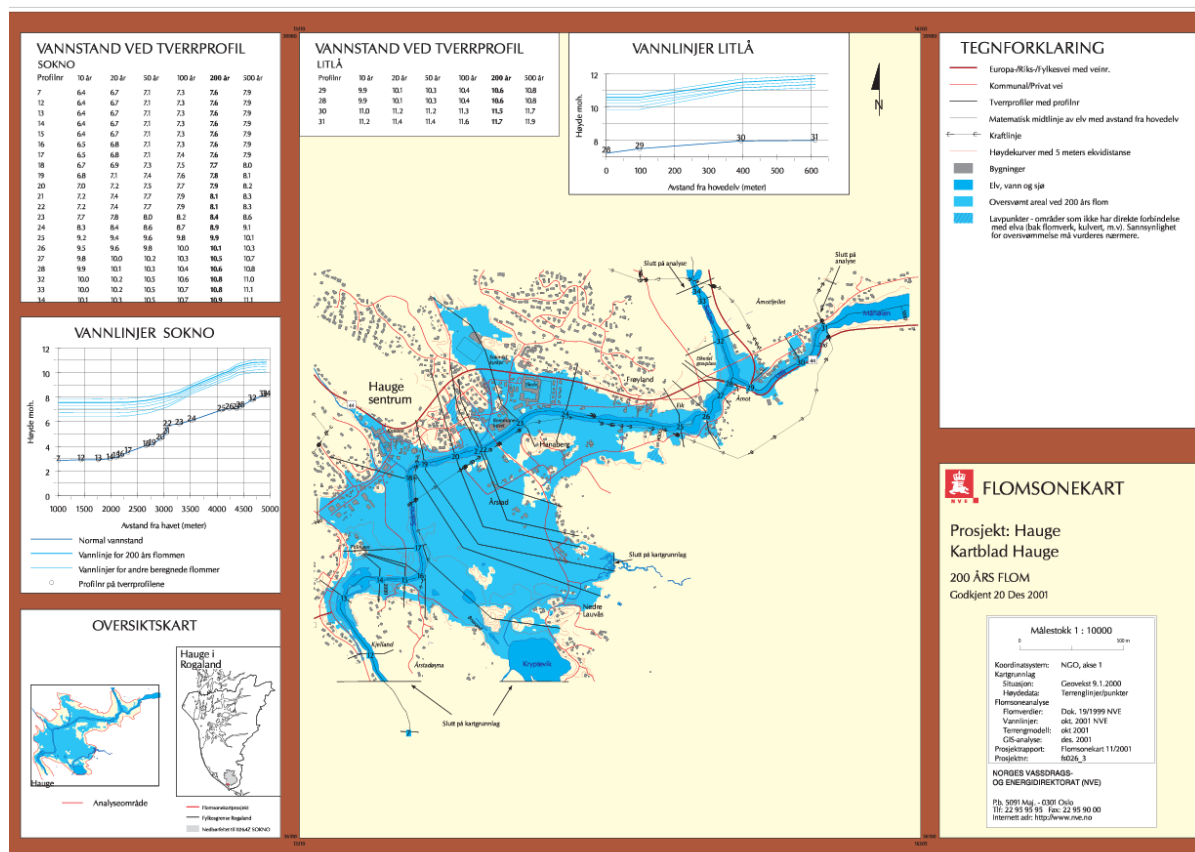
Hele området er flomutsatt – og faresone flom H320 må innarbeides i plankartet med tilhørende bestemmelser. Planarbeidet legger ikke opp til ny bebyggelse for varig opphold, men tekniske

løsninger må benyttes ved turvei og kjørevei som ikke medfører til unødige oppstuvning (fleks gjerdeløsning).

Det er utarbeidet flomsonekart for Hauge sentrum. Den kartlagte strekningen går fra Åmot og omtrent til Kjelland. Beregningene viser store oversvømmelser rundt Hauge sentrum allerede ved 10-20 års flommen. Ved nybygging i disse områdene må kommunen være særlig oppmerksom på flomfaren. I beredskapssammenheng er det verd å merke seg at flere sentrale veier også oversvømmes ved en 10-20 års flom.

Sokndal kommune har markert og målt inn høyder på vannstanden langs elva for flere flomepisoder. NVE har også fått vannstander fra Dalane Energi for storflommen i 1992. Disse dataene er brukt til å kalibrere en hydraulisk modell som beregner sammenhengen mellom vannføring og vannstand for elva.

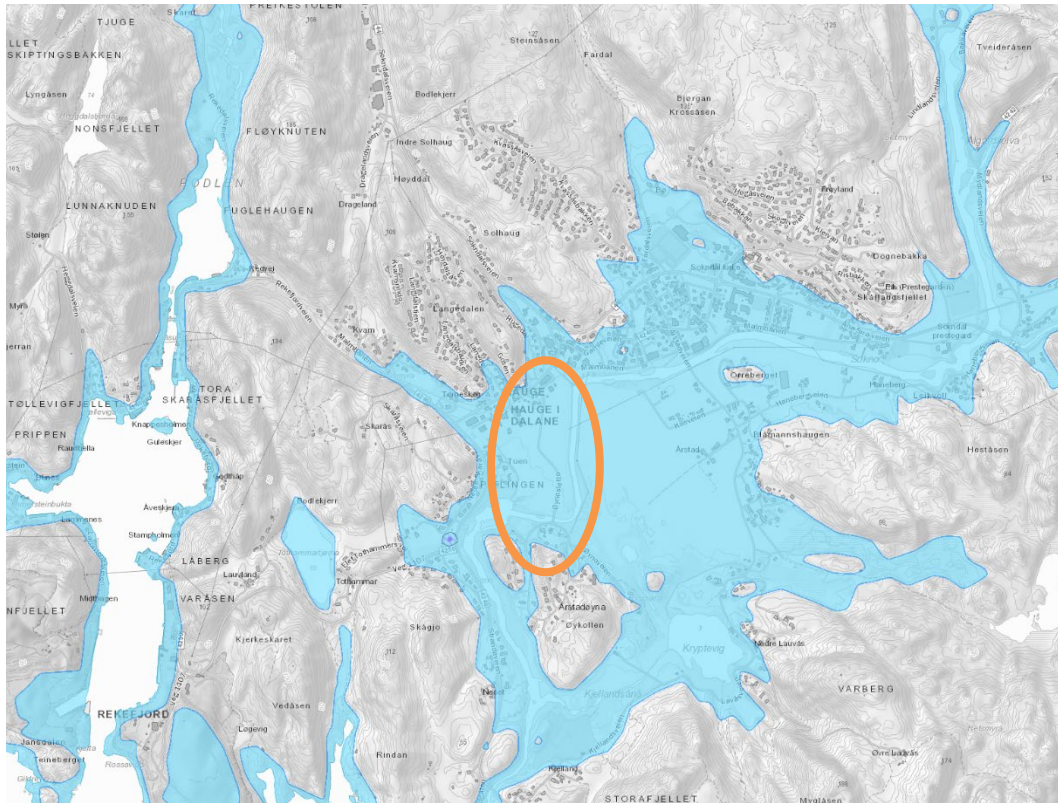
NVE har gjort en flomfrekvensanalyse for å finne ut hvor ofte de store flommene opptrer. Disse flommene er så matet inn i den hydrauliske modellen. Vannstandene denne modellen gir, er vist på kart som viser flomutbredelse ved en gitt flomstørrelse og gjentaksintervall. Flomutbredelsen for 100års-flommen viser derfor de områdene som blir oversvømmet av den største flommen som opptrer i gjennomsnitt en gang per hundre år. Flomutsatte arealer er i utgangspunktet å betrakte som "grunn som ikke er tilstrekkelig sikker mot fare" (pbl §68) og skal derfor ikke bebygges, med mindre sikkerheten bringes opp til et akseptabelt nivå.



9 Flomsonekart for rapport utført av NVE, 2001. Rapporten viser flere kart, overnevnte viser utbredelse ved 200-årsflommen.

Marin grense og løsmasser

Området ligger under marin grense og hele planområdet er innenfor aktsomhetsområde for kvikkleire. Under nivået der havet stod etter siste istid (marin grense) kan det ligge avsetninger som kan bli til kvikkleire dersom de blir forstyrret. Kvikkleire er leire som har en gitterstruktur som er veldig skjør; den er fast og solid så lenge den får ligge i fred. Slik leire blir brått flytende -kvikk- viss den blir overbelastet eller forstyrret slik at den skjøre kornstrukturen kollapser.



10 Kart som viser marin grense. Planområdet er innenfor angitt sirkel. Kilde: temakart.nve.no

Forurensning

Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor planområdet, kilde www.naturbase.no.

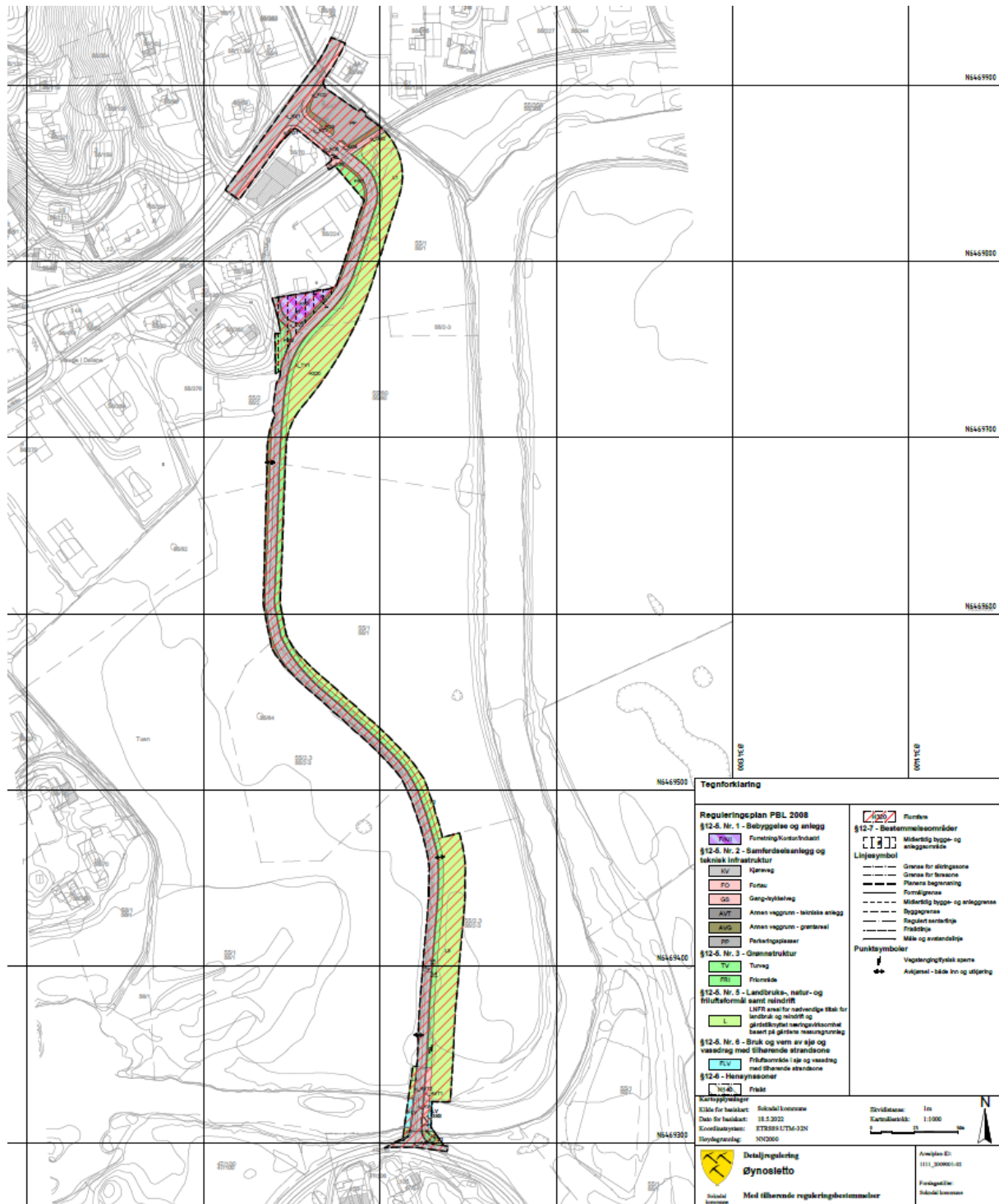
3.12. Støyforhold

Planområdet er ikke omfattet av støysone. Det er ikke krav om videre støyutredninger.

4. BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

4.1. Hovedgrep

Planen har som hovedgrep å etablere en ny og trafiksikker atkomst fra Tørneskogveien til Øynosletto, samt etablere tursti til Øyno som ivaretar flomsikringstiltak. Turstien vil gi de myke trafikantene en trafiksikker løsning. Videre er det tatt hensyn til at omdisponering av landbruksareal minimeres.



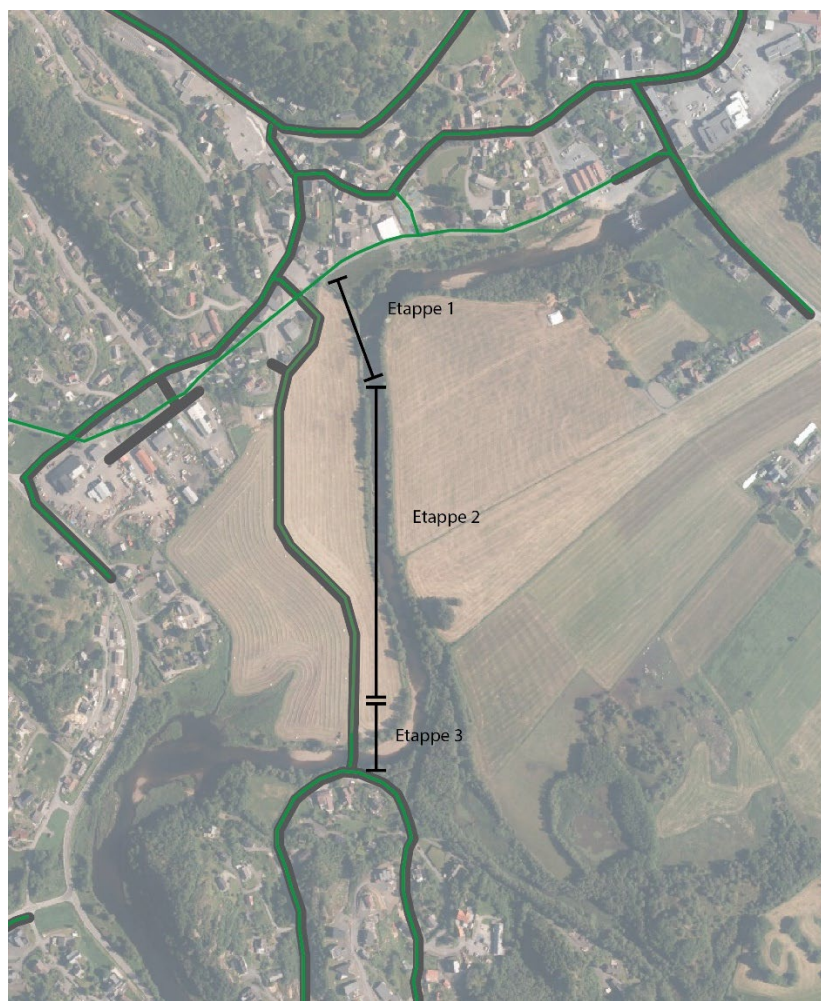
11 Forslag til plankart med de ulike formålene.

Før dette planarbeidet ble det vurdert alternative løsninger og forslag til trasé. Blant annet med bru fra Strandaveien og over til Årstadøyna. Man konkluderte da med at forelagte trasé var det samfunnsmessige beste alternativet. Alle alternativene hadde enkelte utfordringer, men forelagt trasé hadde mange positive elementer. Et av de var blant annet at signalene fra grunneierne var positive og plassering av trasé for myke trafikanter er blitt tatt i samarbeid med dem.

For å minimere omdisponering av landbruksjord foreslås det at det reguleres som turvei. Den vil ha en solid oppbygging og vil gi god fremkommelighet. Som et tiltak for å minimere omdisponering av jordbruksareal, er det foreslått minimal ryddebredde på siden av ny turvei. Det gjelder også bredden mellom kjørevei og turveien.

Eksisterende kjøreatkomst videreføres ved Tørneskogveien, og Øynosletto. Turstien er tiltenkt på østsiden av kjøreveien. Bredden er 2,5 meter og lengden på turveien er ca 620 meter. De første 490 meterne er på terreng. Videre foreslås det at lysmastene flyttes over på motsatt side av vei i forhold til dagens plassering. Midt på sletten gjøres der ikke noe med veien, turstien anlegges i samme høyde og parallelt med veien.

Forslag til turvei innebærer omlegging av eksisterende vei i nord, med flytting av kryss der malmbanen krysser veien slik at ny avkjøring til boliger og industriområde blir sør for industriområdet. Opphevet gangfeltet på malmbanen og ny vei trase anlegges på baksiden av industritomt.



12 Trolig blir utbyggingen tatt samlet, men dersom den skal foregå etappevis, vil den starte i nord.

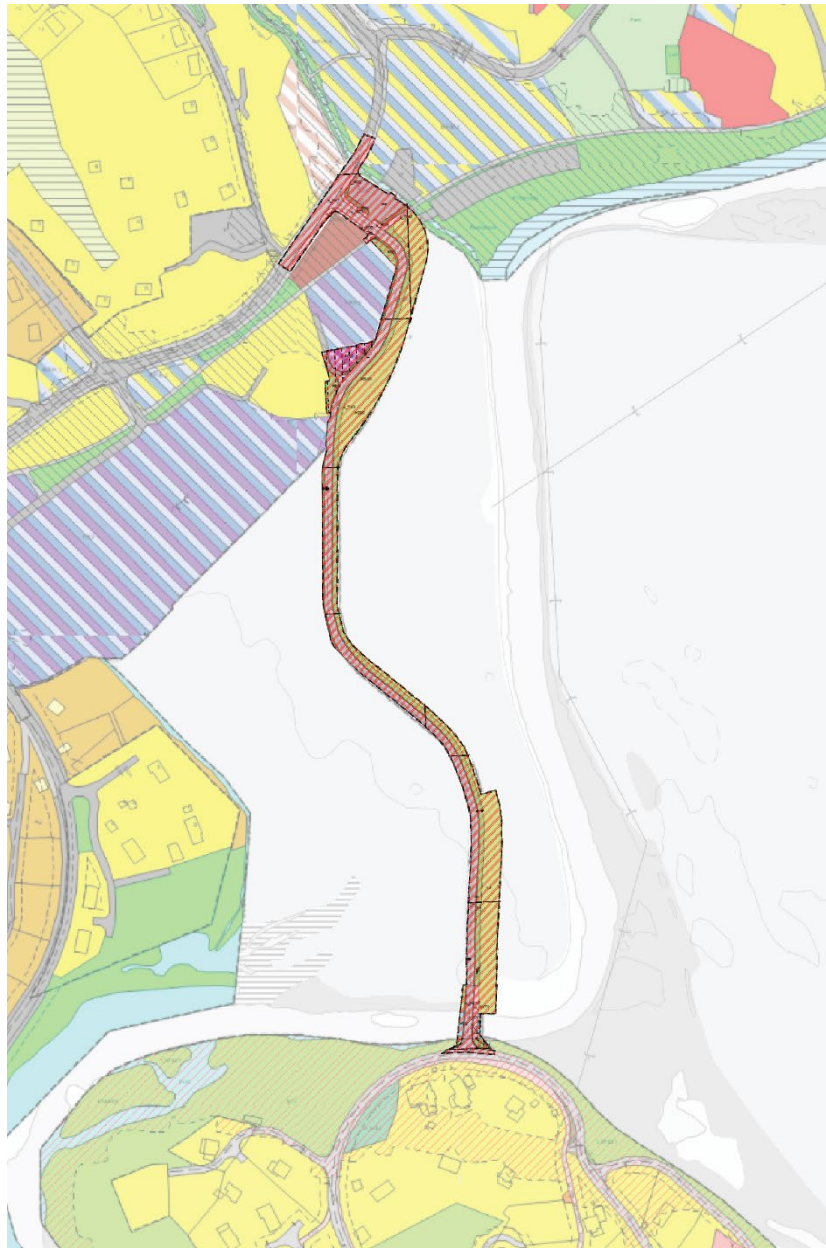
I sør anlegges betongelementer med en lysåpning på ca 1 meter fra dagens broavslutning og lengde på 80 meter opp mot sving og avsluttes med en ca 20 meter overgang ned til dagens veinivå. Stigning 1:20 ivaretas.

I henhold til veinorm foreslås 9 meter bredde på vei og turvei. I tillegg tilkommer areal som er nødvendig for etablering av rekkverk. På eksisterende bro monteres der gangsti på utsiden av brua i stål. Dersom gangstien på utsiden av brua må avventes på grunn av blant annet kostnader, vil man benytte dagens bru. Da vil man legge fortauet på østre side. I dag ligger det på vestre siden av brua. Dagens fortau vil dermed freses vekk, og her vil det etableres et kjørefelt.



13 Dagens bru over Sokna der fortauet er på vestre side. En aktuell løsning er å flytte side på fortauet slik at det kommer på samme side som foreslått turvei. Kilde: Google Streetview

Tursti blir adskilt fra veien med ca 1,5 meter høyt rørrekkverk. Det foreslås 2 rader på 50cm og 150cm. Det anlegges ny adkomst for grunneier slik at han får tilgang til området. Grunneieren må drifte landbruksjorda, slik at atkomsten vil fungere som en driftsavkjørsel. Denne adkomsten følger terrenghøyden.



14 Illustrasjon som viser forslag til ny plan og hvordan den kobler seg til gjeldende planer i sør og nord.

4.2. Planlagt arealbruk – arealoversikt

Nedenfor vises en fullstendig arealtabell over nye formål i planen.

Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (m²)
1811 - Forretning/kontor/industri	318,1
Sum areal denne kategori:	318,1
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (m²)
2011 - Kjøreveg (5)	4287,0
2012 - Fortau (5)	398,6

2015 - Gang-/sykkelveg (3)	203,2
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (2)	45,6
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (8)	811,3
2082 - Parkeringsplasser	622,9
Sum areal denne kategori:	6368,5
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Areal (m²)
3031 - Turveg (2)	1466,7
3040 - Friområde (2)	261,0
Sum areal denne kategori:	1727,7
§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift	Areal (m²)
5100 - LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag (6)	7137,0
Sum areal denne kategori:	7137,0
§12-5. Nr. 6 - Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone	Areal (m²)
6720 - Friluftsområde i sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (2)	81,1
Sum areal denne kategori:	81,1
Totalt alle kategorier:	13038,1

Hensynssoner	
§12-6 - Hensynssoner	Areal (m²)
140 - Frisikt (2)	98,8
320 - Flomfare	13038,1
Sum areal denne kategori:	26175,1
Totalt alle kategorier:	26175,1

4.3. Bebyggelse, struktur og tiltak

Nedenfor er bilder fra 3d-modellen, samt tverrprofil av ny trasé. Kapittel 4.4 beskriver trafikkløsningene og hvordan dette planlegges. I og med at planens formål er å etablere en ny og trafiksikker atkomst til Tørneskogveien til Øynosletto, samt etablere tursti til Øyno, vil det ikke være ny bebyggelse. Tiltaket vil være trafikkløsningene, beskrevet i kapittel 4.4.



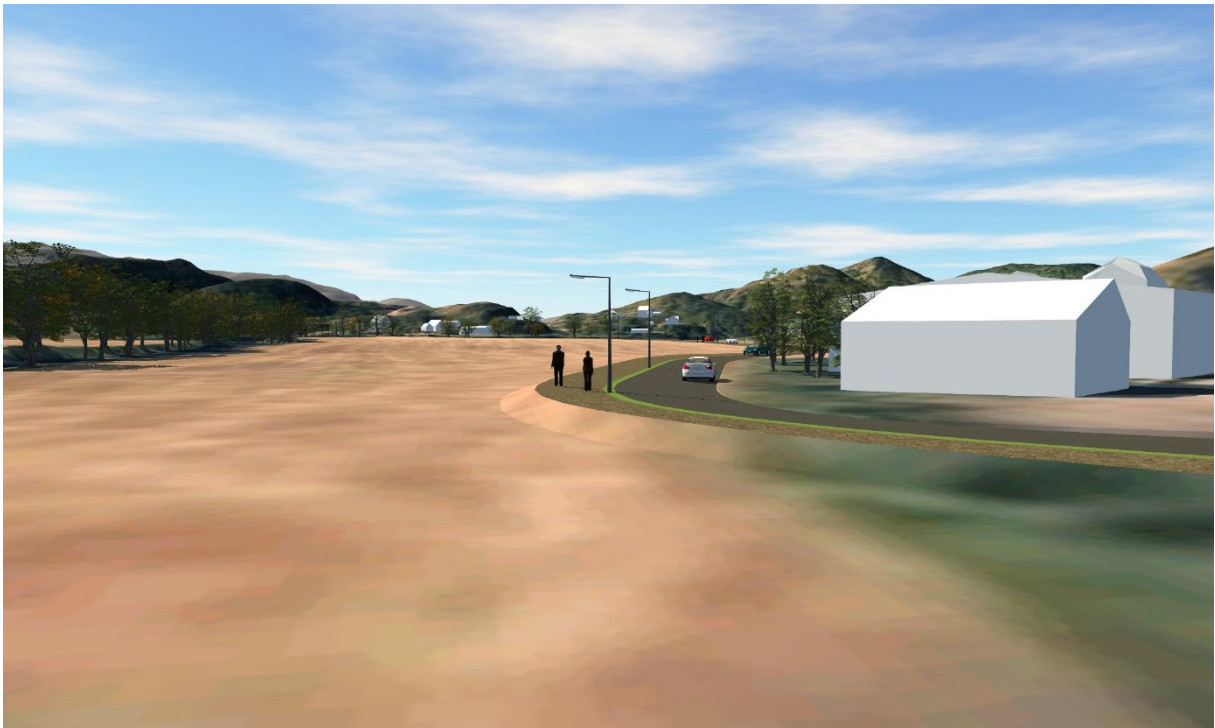
15 Oversiktsbilde av ny trasé



16 Utsnitt fra modell langs traséen - sett mot Hauge sentrum



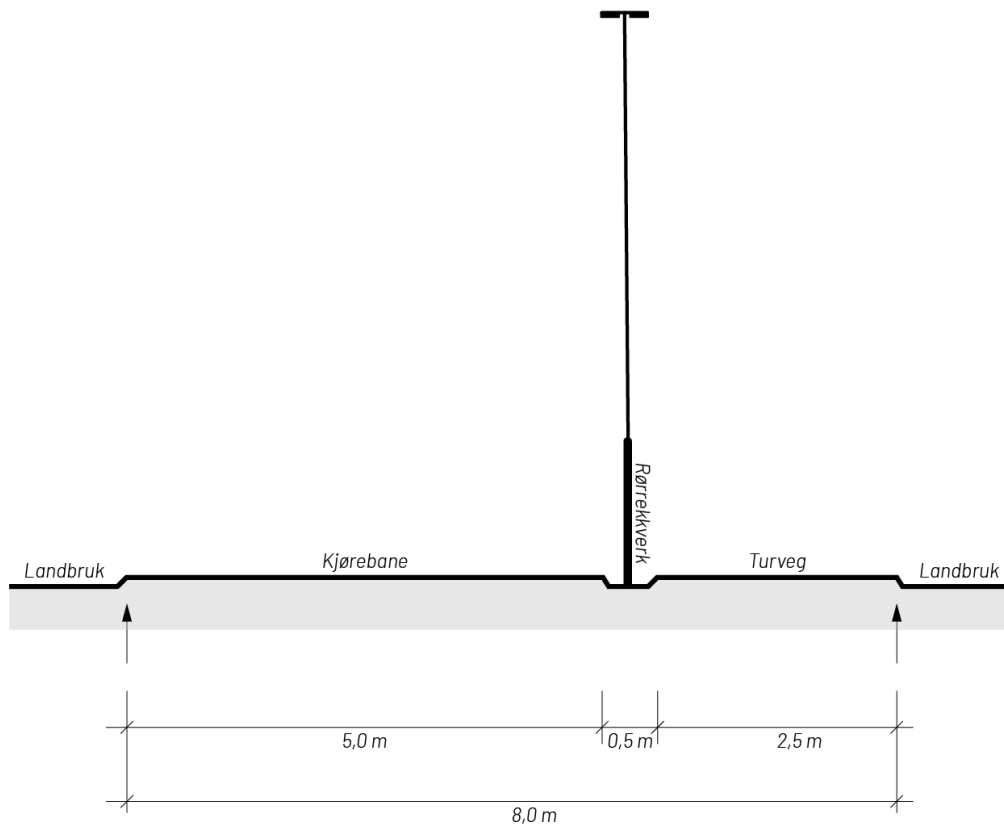
17 Sett fra Tørneskogveien, og ny trasé, samt eksisterende kryssløsning



18 Modellbilde tatt fra malmbanen og mot Øynosletto med ny veitrasé



19 Modellbilde fra brua over elva Sokna og mot Hauge sentrum



20 Tverrprofil av regulert kjørebane og turveg

4.4. Trafikkløsninger

Utforming av kjøreveien er i samsvar med kommunens gjeldende veinormal. Når det gjelder avstand mellom kjørevei og turvei foreslås den til 0,5 meter. Dette for å minimere omdisponering av jordbruksareal. På grunn av terrenget langs eksisterende vei er det fullt mulig å oppnå tilfredsstillende forhold med hensyn til stigning og universell utforming.



21 Her vises fremtidig situasjon for myke trafikanter. Årstadøyne er knyttet sammen med eksisterende tilrettelagte traséer for myke trafikanter gjennom etablering av turvei langs Øynoveien.

Vurdering av veialternativer

I tidlig fase, før dette planarbeidet startet, ble det vurdert alternative løsninger og forslag til trasé. Blant annet med bru fra Strandaveien og over til Årstadøyna. Man konkluderte da med at forelagte trasé var det samfunnsmessige beste alternativet. Alle alternativene hadde enkelte utfordringer, men forelagt trasé hadde mange positive elementer. Et av de var blant annet at signalene fra grunneierne var positive og plassering av trasé for myke trafikanter er blitt tatt i samarbeid med dem.

Tilgjengelighet for gående og syklende

Ved etablering av ny turvei vil det bli en fullgod løsning for gående og syklende. Det er i dag en del myke trafikanter som ferdes langs Øynoveien, og dette vil gi disse en trafiksikker og trygg vei fra Årstadøyna til Hauge sentrum.

Det vil bli en omlegging av eksisterende vei i nord, med flytting av kryss der malmbanen krysser veien slik at ny avkjøring til boliger og industriområde blir sør for industriområdet. Opphevet gangfeltet på malmbanen og ny vei trase anlegges på baksiden av industritomt. Langs malmbanen vil gående og syklende bruke eksisterende trasé for å komme seg til sentrum, skole, rutebilstasjon og andre sentrumstilbud.

Trafiksikkerhet

Ved omleggingen av eksisterende vei i nord, med flytting av kryss der malmbanen krysser veien, vil det gjøre trafiksikkerhet bedre for malmbanens myke trafikanter. Detaljert så foreslås det et opphevet gangfelt på malmbanen. Det vil da medføre nedsatt fart: fartsdempende tiltak. Planen legger opp til avkjørsler som ivaretar friskt i tråd med krav. Videre vil en egen turvei for gående og syklende gjøre sikkerheten bedre mellom Årstadøyna og malmveien.

4.5. Grønnstruktur – friområder og lek

Planforslaget legger til rette for en trafiksikker forbindelse for gående og syklende til badeplassen og rekreasjonsområdene langs Sokna. Videre er det ingen lekeplasser eller annet som blir berørt av planforslaget og etablering av turvei og etablering av en trafiksikker atkomst i nord ved næringsområdet.

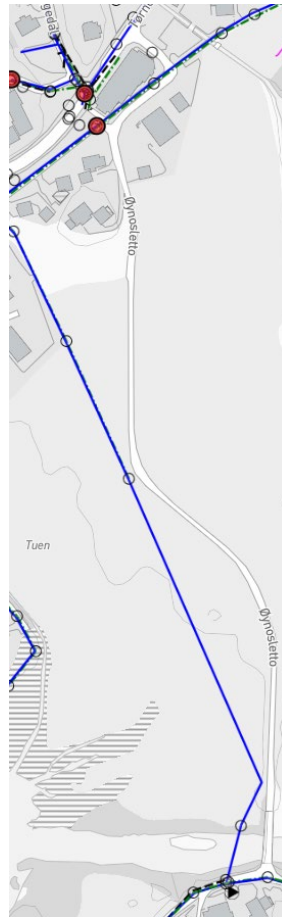
4.6. Barn og unges interesser

Planen legger til rette for turvei for gående og syklende mellom boligområdet og barnehagen på Årstadøyna og Hauge sentrum med blant annet skole. Dette kommer særlig barn og unge til nytte. Mellom kjøreveien og turveien skal det etableres gjerde, som sikrer deres ferdsel på en tilfredsstillende måte. Tiltak i tråd med planforslaget vil derfor ha en positiv konsekvens for barn og unge. Videre vil turveien også ha stor nytte for de som skal benytte badeplassen og rekreasjonsområdene ved Sokna.

4.7. Teknisk infrastruktur

Vann- og avløpsnett (VA-anlegg)

Eksisterende vann- og avløpsnett er vist her, og vil forbli uendret. I forbindelse med anleggsfasen må man være klar over at ledningsnettene følger malmbanen.



Overvannshåndtering

Antakeligvis vil avstanden mellom vei og tursti bli anlagt med drenerende masse og at grunnen tar unna den delen og at turstien legges med svakt fall ut mot jordet.

Overvannet vil fordrøyes på egen tomt og nærliggende jordbruksarealer. Endringen anses å være såpass liten at dagens flomveier ikke blir påvirket i negativ retning. Elva Sokna er som nevnt hovedflomveien. Området er flomutsatt. Endelig teknisk løsning som benyttes ved turvei og kjørevei må avklares i forbindelse med teknisk plan. For å unngå unødig oppstuvning, foreslås det at tursti adskilles fra veien med ca. 1,5 meters høye rørrekkverk. Det foreslås 2 rader på 50 cm og 150 cm.

Planbestemmelsene ivaretar flomsikringstiltak ved at det angis en flomsikker høyde med klimapåslag for bebyggelse i sikkerhetsklasse F1 og F2. Dette er klasser innenfor teknisk forskrift. Sikkerhetsklasse F1 er garasjer, lagerskur og lignende. Her gjelder 20-årsflommen, og flomsikker høyde er satt til kote 6,8 moh. Sikkerhetsklasse F2 er boliger, næring etc og må forholde seg til 200-årsflommen. Flomsikkerhøyde for bebyggelse i sikkerhetsklasse F2 er satt til kote 8,6.

De tiltak som skal etableres, om det er bygninger eller gjerder, skal ikke medføre flom i tilstøtende område utenfor fareområdet. Dette er sikret gjennom tilhørende planbestemmelser.

Energiforsyning

Det er innhentet informasjon fra Enida, og høyspenten ligger i kabel langs med veien Øynosletto. Energiforsyning er kun til gatelys. Dette blir lagt om med nye kabler og der blir det kun 2-3 nye gatelys samtidig som vi går over til led. Så kapasiteten bør være god nok.

4.8. Grunnforhold

Hele området ligger under marin grense. Multiconsult ble derfor engasjert for å foreta en geoteknisk utredning med hensyn til faren for områdeskred med utgangspunkt i disse planene. Vurderingene er foretatt med utgangspunkt i NVE veileder 1/2019 vedr. «Sikkerhet mot kvikkleireskred. Vurdering av områdestabilitet ved arealplanlegging og utbygging i områder med kvikkleire og andre jordarter med sprøbruddegenskaper».

Prosedyre for utredning av områdeskredfaren er iht. NVE retningslinjer delt inn i 2 deler:

Del 1 - Aktsomhetsområder. Denne delen er så delt inn i 3 steg (steg 1-3).

Del 2 - Utredning av faresoner. Denne delen er så delt inn i 8 steg (steg 4-11).

Etter å ha fulgt nevnte prosedyre, jf. Multiconsults rapport, kan det konkluderes med at elvebunnen der den passerer det aktuelle planområdet ligger med nivå stort sett mellom ca. kote +2,6 (ved søndre del av planområdet) og +3,6 (ved nordre del av planområdet). Dette tilsier dermed at den totale skråningshøyden fra elvebunnen (kote +2,6) til øvre nivå langs Tørneskogsveien for størstedelen av planområdet (kote +6,7) er maksimalt 4,1 m. I den nordre delen av planområdet ligger en bekk med utløp i Sokno. Her er høydeforskjellene mot tiliggende arealer mindre sammenlignet med Sokno.

Med bakgrunn i kriteriene nevnt ovenfor så kan det dermed konkluderes med at det aktuelle planområdet ikke ligger i et potensielt løsneområde siden høydeforskjeller er mindre enn kriteriene. Omliggende topografi samt løsmassekart tilsier også at planområdet heller ikke ligger innenfor et utløpsområde.

Planområdet ligger dermed ikke innenfor et potensielt aktsomhetsområde for områdeskred. Det aktuelle planområdet vurderes derfor til å ha tilfredsstillende sikkerhet mht. områdeskred, og trenger dermed ikke videre utredning mht. dette temaet.

4.9. Sosial infrastruktur

Planforslaget vurderes til å ikke bidra til endring av belastningen på sosial infrastruktur (skole- og barnehage).

4.10. Universell utforming

På grunn av terrenget langs eksisterende vei er det fullt mulig å oppnå tilfredsstillende forhold med hensyn til stigning og universell utforming. Turveien kan etableres med grus, og den følger departementets veileder Tilrettelegging av turveier, løyper og stier: «*Turveier som ikke skal brukes til rulleski eller rulleskøyter kan ha løst dekke av grus...*». Gruslagte turveier er normalen, men enkelte ønsker å ha fastere dekke av hensyn til funksjonshemmede. Samtidig så er ikke det så naturtro dekke som grus, og spesielt med tanke på tilknytningen ved dyrket mark. Veilederen sier og at det «*I traseer som skal være for rullestolbrukere og rulleskiløpere kan det, som alternativ til asfalt, brukes toppdekke av grus med god kvalitet. Dette stiller imidlertid høyere krav til vedlikehold.*»

4.11. Kulturminner

Ingen kulturminner blir berørt av planforslaget.

4.12. Risiko- og sårbarhetsanalyse – avbøtende tiltak

Det er gjennomført en sjekklister for risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) av planområdet.

Gjennomgangen av risikofaktorene i ROS - analysen påpeker følgende forhold med hendelser med en viss risiko (gul) eller høy risiko (rød):

- Vassdragsområder (■)
- Ulykke i av-/påkjørslar (■)
- Masseras/-skred (■)
- Elveflom (■)
- Skolebarn ferdes gjennom planområdet (■)

Forslag til tiltak/bestemmelser som er innarbeidet som avbøtende tiltak i planen:

- Multiconsult har foretatt en fagkyndig vurdering vedrørende områdeskred, og konklusjonen er at planområdet ikke ligger innenfor et potensielt aktsomhetsområde for områdeskred. Gjennom denne dokumentasjon er masseras/-skred justert og sikret til en akseptabel risiko.
- Planbestemmelse som synliggjør flomfaren og angir flomsikker høyde innenfor sikkerhetsklasse F1 og F2.
- For å sikre sikker skolevei må det reguleres egen trafikkisikker trasé for myke trafikanter.
-

ROS-analysen ligger som eget vedlegg.

4.13. Rekkefølgebestemmelser

Planforslaget sikrer følgende rekkefølgekrav:

- Før det gis igangsettingstillatelse for nye tiltak, skal teknisk plan for teknisk infrastruktur (veg, vann, avløp, overvann og renovasjon) være utarbeidet og godkjent av kommunen.
- Før det gis brukstillatelse skal det utarbeides godkjent matjordsplan for håndtering av matjord.
- Før igangsettingstillatelse må eventuelle tiltak i kantsonen langs elva avklares med fagmyndighet i forhold til vannressursloven før det gjøres skjøtsel eller tilretteleggingstiltak i området.

4.14. Anleggsfasen

Området vil bli tilstrekkelig skjermet i anleggsperioden for å ivareta sikkerheten i området.

Nasjonale retningslinjene for begrenning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet i anleggsfasen skal legges til grunn i arbeidet. Det vil bli lagt opp til god informasjon til naboer i forkant av byggeperioden. Det er avsatt et midlertidig anleggsområde ved felt F/K/I og ny avkjørsel, o_KV3. Ny trafikkisikker veiløsning, og ny turvei vil bli bygget samtidig for å korte ned byggeperioden. Det er foreløpig usikkert om det samtidig vil bli montert gangsti på utsiden av broen (felt o_GS3).

4.15. Forurensning

Det er ikke registrert forurenset område innenfor planområdet i dag. Planforslaget legger ikke opp til forurenset virksomhet, slik at temaet forblir uendret.

4.16. Naturmangfold

I henhold til naturmangfoldlovens § 7 er tiltaket vurdert ut ifra prinsippene i lovens §§ 8-12.

§ 8 Kunnskapsgrunnlaget

Når det gjelder § 8, kunnskapsgrunnlaget, er området vurdert ut ifra kjent kunnskap. Naturbase og Artsdatabanken er lagt til grunn. Innenfor planområdet har man god kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og økologiske tilstand. Det finnes ingen registreringer innenfor planområdet i naturbasen.

Når det gjelder kravet til kunnskap om naturmangfold i nml § 8, vises det til at planområdet i hovedsak er å oppfatte som et bebygd område. Selv om planforslaget arealmessig i liten grad berører naturmangfold, er det likevel foretatt en utsjekk i naturbasen til Direktorat for naturforvaltning og Artsdatabankens artskart, jf. tiltaket berører natur. Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter i planområdet. Kravet i § 8 om at saken skal baseres på eksisterende og tilgjengelig kunnskap, er da oppfylt.

9 – Føre-var-prinsippet

Det planlagte tiltaket er av en slik art at man har god kunnskap og erfaringsgrunnlag til å kunne forutsi konsekvensene av tiltaket. Basert på kunnskapsgrunnlaget, og allerede foretatte utbygginger i området, er tiltaket vurdert å ikke gi store/irreversible konsekvenser for naturmangfoldet.

10 – Økosystemtilnærming og samlet belastning

Dersom man vurderer tiltaket i større sammenheng, må man se på hvordan tiltaket kan virke inn på andre økosystemer. I dette tilfellet vil ikke planforslaget påvirke spesielle økosystemer. Vurdert ut ifra naturmangfoldloven anses tiltaket samlet sett derfor ikke å gi negative konsekvenser for naturverdiene i området.

§ 11 – Kostnader ved miljøforringelse bæres av tiltakshaver

Naturmangfoldloven slår fast at tiltakshaver er ansvarlig dersom forurensning skulle inntreffe. Kostnader til å hindre eller begrense skader hviler dermed på tiltakshaver, så vidt det er rimelig i forhold til tiltakets og skadens karakter. Tiltak for å unngå skader er å benytte seg av miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder.

§ 12 – Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Naturmangfoldlovens § 12 omhandler miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder, men også vurderinger av alternative lokaliseringer av tiltaket. Det skal i forbindelse med utbygging av tiltaket benyttes teknikker og driftsmetoder som for dette prosjektet er best mulig egnet og miljøforsvarlige. Da dette er et tiltak på et konkret eiet område, er ikke alternativ lokalisering aktuelt.

4.17. Landbruksfaglige vurderinger

Planområdet berøres av jordbruksareal, og etablering av turvei for myke trafikanter medfører omdisponering av landbruksjord. Det er såpass samfunnsmessige store interesser i å sikre en trygg trasé for gående og syklende at dette er tatt inn i planforslaget. Samtidig er forsøkt å omdisponere minimal arealer av landbruksjorda. En turvei bør ha minimum opp til to meter på hver side som ryddebredde. Mot gjenværende jordbruksareal er dette foreslått til 0 meter, og vil dermed inngå i arealet avsatt til turvei. Mellom kjørevei og turvei viser planforslaget en bredde på 0,5 meter. Innenfor dette arealet kan det etableres gjerde som sikrer gående og syklende fra kjøreveien.

Ut fra en helhetsvurdering anses de samfunnsmessige interesser som såpass viktige, og det er samtidig foreslått å minimere turveiens sideareal, noe som medfører at omdisponeringen av landbruksjorda vurderes som innenfor tålegrense.

Det er sikret en bestemmelse om at «*Det skal utarbeides en detaljert matjordsplan for håndtering og etterbruk av matjord. Dette skal gjøres i samarbeid med kommunen, som skal godkjenne planen. Det skal i matjordsplanen også vurderes om det finnes annen verdifull organisk substans som kan brukes i jordbruket.*» Og denne skal være godkjent før det gis brukstillatelse.

4.18. Veinavn

Det er ikke behov for nye veinavn. Eksisterende veinavn på Øynoveien skal benyttes.

4.19. Nødvendige eiendomsendringer

Det er nødvendig med kjøp av eiendom hos tre grunneiere, på gnr/bnr 55/1, 55/2-3 og 55/80. Det er og har vært dialog med grunneierne for å finne en akseptabel løsning ved fremføring av trafikksikker atkomst og egen trasé for myke trafikanter.

5. GJENNOMFØRING AV PLAN OG ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Planen legger opp til tiltak som får økonomiske konsekvenser for kommunen med etablering av ny trafikksikker atkomst for en kommunal veg, samt en trasé for gående og syklende langs med dagens Øynoveien. Det må også belages kostnader knyttet til avtale om kjøp av grunn fra private grunneiere. For å realisere prosjektet trengs det at det avsettes på kommunens budsjett fremover.

6. PLANPROSESS OG MEDVIRKNING

6.1. Oppstartsmøte

Oppstartsmøtet ble avholdt 22. juni 2022. I oppstartsmøte var det spesielt følgende føringer som ble tatt opp:

- Flomsikringstiltak – utbedringer for å sikre at ikke vegen oversvømmes under 5-årsflom
- Ny adkomst for å bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter
- Utrede mulige konsekvenser for landbruket

Vurdering av de ulike temaene er beskrevet og vurdert i planforslaget.

6.2. Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble kunngjort i Dalane Tidende 1. juli 2022 og berørte parter ble varslet i eget brev. Frist for kommentarer og merknader ble satt til 5. august 2022.

Det kom inn fem merknader til oppstartsvarselet. Innspillene er oppsummert i eget kapittel under sammen med kommentarer fra plankonsulent.

6.3. Oppsummering av innkomne merknader

Dato	Fra	Innhold/tema	Kommentar
05.08.2022	Statsforvalteren i Rogaland	Statsforvalteren legger til grunn at det ikke legges opp tiltak som vil stride mot verneområdet for Åstad naturreservat, eller at tiltaket vil påvirke verneverdiene på en negativ måte. Videre må det gjøres grundig vurdering av prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Eventuelle tiltak i kantvegetasjonen kan kreve egen tillatelse etter vannressursloven § 11 og at kommunen skal vurdere nml. § 49 utenforliggende virksomhet som kan medføre skade inn i et verneområde. Eventuelle fremmede arter i planområdet bør håndteres i samsvar med MD sin rapport og forskrift om fremmede organismer. Statsforvalteren minner om at tiltaket vil berøre og redusere et område med fulldyrka jord, og det å begrense inngrep må derfor være et sentralt tema i det videre arbeid. Matjord bør tas særlig vare på og gjenbrukes som topplag. Til slutt vises det til at flomsituasjon må sikres og ivaretas i planprosessen, samt at planen blir utarbeidet i tråd med nasjonale og regionale føringer.	Forslag til plan legger ikke opp til tiltak som strider mot verneformålet. Vurdering av prinsippene i naturmangfoldloven er utført, se aktuelt kapittel i planbeskrivelsen. Flomsituasjon er kjent og ivaretatt. Det vises også her til planbeskrivelsen for detaljer. Videre har planforslaget valgt å minimere omdisponering av jordbruksarealet. Når det gjelder bredden på turveien så foreslås departementets anbefaling om min. tre meters turveibredde. Dette for å sikre best mulig trasé for gående og syklende, barn og unge etc. Men sidearealet minimeres ved minimal bredde på siden av ny turvei og mellom veien og turveien.
01.07.2022	Norges vassdrags- og energidirektorat	NVE viser til den kartbaserte veileder for reguleringsplan, samt deres internetsider for arealplanlegging og	Forslag til plan har vurdert forhold til NVE kommenter. Det vises til

		<p>anbefaler at man går gjennom disse og bruker de i planarbeidet. Videre må kommunen vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser. Videre må det gå tydelig frem hvordan de ulike interesse er vurdert og innarbeidet i planen.</p>	<p>plandokumentene og spesielt aktuelle kapitler i planbeskrivelsen.</p>
07.07.2022	Rogaland fylkeskommune, plan-, miljø- og samfunnsavdelingen	<p>Fylkesdirektøren forutsetter at det videre planarbeidet sikrer at omdisponering av landbruksareal minimeres. I den sammenheng kan både etablering av ny veitrasé i nord og ny adkomst til fiske- og badeplass være konfliktfulle. Fylkesdirektøren anbefaler at det søkes andre løsninger enn å utvide areal på jordbruksareal, herunder alternativ plassering av parkeringsareal for fiskere og badende. Det bør også gjøres en konkret vurdering av bredde på tursti. Videre forutsetter fylkesdirektøren at inngrep i og avrenning til vassdrag og kantsone minimeres og at flomsikringstiltak avklares med rette myndighet. Videre skal alle tiltak tilknyttet fylkesveinettet gis en utforming iht. aktuelle håndbøker. Og det må utarbeides tegningsgrunnlag i forbindelse med tiltakene i planforslaget. Det må sikres et eget punkt i bestemmelsene om at alle tiltak som berører fylkesveien skal oversendes til veimyndigheten for gjennomsyn. Videre kreves det en gjennomføringsavtale med fylkeskommunen før byggestart for tiltak som berører veigrunnen langs fylkesveinettet. Det må sikres i bestemmelsene.</p>	<p>Forslag til plan foreslår ikke eget areal for fiskere og badende. Disse arealene er dagens bruk ved elva. På grunn av tilrettelegging for gående og syklende, medfører det at dagens atkomst fjernes. Denne erstattes med en atkomst der det er tatt hensyn til å minimere omdisponeringen av jordbruksarealet. Når det gjelder bredden på turveien så er det vurdert dithen at sidearealet minimeres, men for å sikre best mulig trasé for gående og syklende, barn og unge, så foreslås departementets anbefaling om min. tre meters turveibredde.</p>
11.07.2022	Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv	<p>Seksjon for kulturarv har ingen merknader til planen, da planområdet ikke kommer i konflikt med automatisk fredede kulturminner. Men det er ønskelig at følgende bestemmelse tas med: <i>«Rogaland fylkeskommune vil understreke at sjølv om det pr. i dag ikkje er kjend legalfreda kulturminne i planområdet, må eventuelle funn ved gjennomføringa av tiltaket straks varslast Rogaland fylkeskommunen, og alt arbeid stansast inntil vedkomande myndigheit har</i></p>	<p>Planbestemmelsene ivaretar ønsket bestemmelse. <i>Skulle det under arbeid vise seg at tiltaket kan få konsekvenser for et automatisk fredet kulturminne, skal arbeidet stanses og ansvarlig myndighet eller nærmeste politimyndighet varsles i henhold til Kulturminneloven § 8, 2. ledd.</i></p>

		<i>vurdert/nærare dokumentert funnet, jf. Lov om kulturminne § 8, 2. ledd.»</i>	
05.08.2022	BDO, pva grunneierne Tron Skjefrås og Harald Skjefrås	<p>Det vises til tidligere kontakt mellom grunneierne og kommunens representant i forkant, og at det er forståelse for at det er behov for å gjøre noe med adkomsten. Men løsningen tar for mye landbruksjord og det vises til at det har vært drevet jordbruk langt tilbake i tid og det er funnet fornminner på jordene.</p> <p>Området er blant det mest grøderike og lettdrevne i kommunen, og mht risikoen for redusert matvaretilgang, så det menes at den jordbruksmessige verdien av jorda er vesentlig økt.</p> <p>Videre nevnes det alternative traseer som BDO mener bør vurderes. Det bør vurderes på nytt om det kan etableres en bedre og mer fremtidsrettet adkomst via veien ut til Sogndalstrand, i området Strandaveien/Gamle Strandavei med bro over til Øyno. Det bør videre vurderes om man i stedet for å rute veien via området ved Betania heller burde la veien fra Øyno ende opp i krysset mellom Industriveien, Tørneskogveien og veien ned fra Langdal. Som alternativ dersom vei og tursti skal legges langs foreslått trasé bes det om at turstien legges oppå kloakkledningen. Foreslått løsning har grunneierne signalisert at kan gå, men at det ikke er optimalt. Til sist forventer grunneierne en løpende dialog i løpet av planarbeidet.</p>	<p>Det opprettholdes dialog med grunneierne. Når det gjelder alternative løsninger er det gode innspill, men man har konkludert at forslag til trasé er det samfunnsmessig beste alternativet. Alle alternativer har positive elementer, samt enkelte utfordringer, men med positive signaler fra grunneierne, er foreslått alternativ gått videre med. Når det gjelder omdisponering av landbruksjord så minimeres det. Det vises til veileder fra Kultur- og kirke departementet, Tilrettelegging av turveier, løyper og stier (2008):</p> <p><i>Turveier er flerfunksjonelle traseer med høy utnyttelsesgrad for ferdseil til fots, med sykkel, barnevogn eller rullestol. De har stor grad av opparbeiding, gir god fremkommelighet, må tåle kjøring med vedlikeholdsmaskiner og skal ha et fast og jevnt toppdekke. Partier kan være spesielt tilrettelagt for rullestol/rulleski gjennom asfaltering.</i></p> <p><i>Turveien skal i størst mulig grad være for helårsbruk, og den bør ha belysning. Turveier brukes også ofte som skiløyper (se turløyper). Den bør ha en bruksbredde på minimum 2,5–3 m, ryddebredde opp til to</i></p>

			<p><i>meter på hver side. (...)</i></p> <p>Med tanke på at omdisponering av jordbruksareal minimeres, er det foreslått minimal ryddebredde på siden av ny turvei. Det gjelder også mellom veien og turveien.</p> <p>Når det gjelder fornminner så vises det til innspillet fra fylkeskommunens seksjon for kulturarv som ikke har merknader til planforslaget.</p>
--	--	--	--

6.4. Konklusjon og oppsummering av innspill

Planen er i hovedsak utarbeidet i henhold til innkomne innspill til oppstartsvarselet. Det er enkelte innspill som ikke er mulig å imøtekomme. Disse er begrunnet og beskrevet i planbeskrivelsen.

6.5. Medvirkning

I forkant av oppstart av planen har det vært flere møter med grunneierne, samt at det har vært dialog med de samme grunneierne i etterkant av innkommet innspill. Som nevnt tidligere så er det trasé og løsning valgt som følge av positiv tilbakemelding fra grunneierne før planarbeidet startet.

7. FORSLAGSSTILLERS VURDERING AV PLANFORSLAGET

Etablering av ny trafikkisikker atkomst og trasé for gående og syklende langs Øynoveien er en avveining mellom flere forhold. Planforslaget har synliggjort utfordringer med planforslaget, og da spesielt omdisponering av landbruksjord. Dette anses å være sikret på en akseptabel måte, og det foreslås en egen «matjordplan» som sikrer matjorda. En av flere måter er at dersom den beste matjorda er der turveien foreslås, så kan denne flyttes til et jorde som har dårligere kvalitet på matjorda. På den måten bedres denne jordas kvalitet for dyrking. En «matjordplan» er forholdsvis nytt, men Vestfold fylke har innarbeidet dette, og det er utarbeidet en egen veileder til en matjordplan. Denne skal følge opp retningslinje 2.1.2 i Regional plan for bærekraftig arealpolitikk: "*planer som tillater omdisponering av jordbruksareal, skal det innarbeides bestemmelser om at matjordlaget skal benyttes til forbedring av annen dyrka eller dyrkbar mark til matproduksjon.*"

Det er synliggjort at området er flomutsatt. Området er under marin grense, og derfor ble Multiconsult engasjert for å undersøke potensiale for områdeskred. Deres konklusjon er at området ikke ligger innenfor et potensielt aktsomhetsområde for områdeskred. Videre regnes det som tilstrekkelig at dette vil bli ivaretatt gjennom prosjektering og utbygging, men det bør engasjeres geoteknisk fagpersonell dersom det oppstår uforventet utfordringer knyttet til grunnforhold i området. Dersom overkant planlagt veg/sti vil bli liggende ca. i nivå med dagens terreng og det kun vil bli snakk om beskjedne gravedybder, så kan dette løses uten at det må engasjeres geotekniker. Fagkyndig konsulent ser dermed ikke noen grunn til at dette må inn i bestemmelsene.

Gjennom bestemmelser er det sikret at det skal utarbeides teknisk plan for alle arealer regulert til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, samt arealer til turveg. Disse planene skal også omfatte eventuelle flomsikringstiltak.

Samlet sett er planforslagets konsekvenser vurdert å være akseptable og kompenserende tiltak sikrer at barn og unges interesser er godt ivaretatt i planen.

8. VEDLEGG

- Plankart, datert 20.09.2022, revidert 30.11.2022.
- Bestemmelser, datert 20.09.2022, revidert 10.11.2022.
- ROS- analyse, datert 12.09.2022, revidert 10.11.2022.
- Utredninger områdeskredfare – geotekniske vurderinger, Multiconsult, datert 9.11.2022
- Innkomne merknader til oppstartsvarsel