

PLAN 346 FYLKESVEG 563 ASKEBAKKEN HANEVIK/EIVIKA - VA/VEGUTBEDRING DEL 2 - BEHANDLING ETTER OFFENTLIG UTLEGGELSE OG HØRING

Sakstittel: Plan 346 - Fv. 563 Askebakken - Hanevik/Eivika - VA/veiutbedring (del 2)

Forslagsstiller:

Befaring: Nei

Saksfremlegg

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Utvalg for teknikk og miljø		

Saksbehandler: Turid Gråberg	Arkivsaknr.: 2013/2491-24
------------------------------	---------------------------

RÅDMANNENS INNSTILLING:

Angitte merknader under konklusjonen innarbeides i planforslaget. Plankart, bestemmelser, planbeskrivelse påføres revisjonsdato 07.04.16. Sosi-filen endres i henhold til revidert plankart. Planen legges så ut på 2. gangs offentlig ettersyn og høring, og oversendes samtidig høringsinstanser for uttale i samsvar med Plan- og bygningslovens § 12-11.

SAMMENDRAG:

Askøy kommune meldte oppstart av planen den 25.11.11 med frist for innspill 2.1.12. Planen omfatter fv. 563 med gang- og sykkelveg, slamavskiller på Hanevik og venterom for bussjåfører ved snuplassen på Hanevik. Planen går fra gbnr. 25/127 på Sæterstølen til gbnr. 23/4 på Hanevik og omfatter ca. 1,4 km av fylkesvegen.

Planen var oppe til første gangs behandling i utvalg for teknikk og miljø den 23.01.14, sak 31/14 der det ble fattet følgende vedtak:

Med hjemmel i plan og bygningslovens § 12-10 sendes Plan 346 Askebakken del 2 ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Planen lå ute til offentlig ettersyn og høring i tidsrommet 31.01.14 til 21.03.14.

Det kom 2 uttaler og 8 merknader i høringsperioden. Med bakgrunn i uttaler og merknader foreslås det å gjøre en del endringer i planforslaget. Endringene har et slikt omfang at planen må legges ut på ny begrenset høring.

Planmyndighetene anbefaler at planforslaget legges ut på 2. gangs offentlig ettersyn og høring når planen er revidert i henhold til planmyndighetenes merknader.

Planmyndighetene anbefaler at planforslaget legges ut på ny høring

Videre saksgang:

Dersom planutvalget ikke gjør store endringer i planforslaget, kan det legges ut til 2. gangs offentlig ettersyn, og oversendes berørte grunneiere, naboer og høringsinstanser for uttale. Etter at høringsfristen er ute vil planen bli tatt opp til ny behandling i planutvalget og videre oversendes kommunestyret for endelig vedtak.

Saksopplysninger:

Askøy kommune har fått konsesjon på Askevatnet som hovedvannkilde. I den forbindelse skal det legges hovedledninger fra Florida på Ask til vannbehandlingsanlegget på Hanevik.

Ledningene skal legges i gang- og sykkelveg langs fv. 563.

Plan 346 går fra gbnr. 25/127 på Sæterstølen til gbnr. 23/4 på Hanevik og omhandler utbedring av fv. 563 med gang- og sykkelveg, slamavskiller og pauserom for bussjåfører. Vegstrekningen er på ca. 1,4 km.

Det ble meldt oppstart av planarbeidet i AV den 25.11.11 med frist for innspill 2.1.12. Melding om oppstart ble samtidig oversendt pr. brev til berørte grunneiere, naboer og høringsinstanser.

Det kom inn 4 uttalelser og 4 merknader til oppstartsmeldingen. I tillegg kom det 1 merknad til utvidelse av plangrensen som ble meldt den 29.4.13. Disse ble kommentert i UTM – sak 31/14.

Planen var oppe til førstegangs behandling i utvalg for teknikk og miljø den 23.01.14, sak 31/14 der det ble fattet følgende vedtak:

Med hjemmel i plan og bygningslovens § 12-10 sendes Plan 346 Askebakken del 2 ut på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Planen lå ute til offentlig ettersyn og høring i tidsrommet 31.01.14 til 21.03.14.

Det ble avholdt et orienteringsmøte for berørte grunneiere den 06.02.14, og det ble også avholdt et separat møte for parter som ikke hadde anledning til å møte på fellesmøtet.

I høringsperioden er det kommet 8 merknader og 2 uttaler til planforslaget. Disse er kommentert under vurderingen.

Planen blir utarbeidet av Asplan Viak på vegne av Askøy kommune.

Vurdering:

Planen skal legge til rette for utbedring av fv. 563 med gang- og sykkelveg. Den har fokus på løsninger som ivaretar sikkerheten til de myke trafikantgruppene. På bakgrunn av dette er noen avkjørsler samlet til en felles avkjørsel. Det er viktig å merke seg at hvert krysningspunkt på gang- og sykkelvegen er med på å senke trafikksikkerheten. I tillegg vil mange avkjørsler hindre god fremkommelighet på gang- og sykkelvegen. En har ikke lyktes med å sanere tilstrekkelig antall avkjørsler, da dette avhenger av de stedlige forholdene. Bolighus ligger tett opp til fylkesvegen på begge sider og terrenget er kupert. Dette bidrar til at det er vanskelig å få til

optimale løsninger. Snuplass for buss på Hanevik, er utformet i samråd med Skyss. Skyss hadde også et ønske om tilrettelegging for pauserom for bussjåfører. Dette er tatt med i planen. Plassering av slamavskilleren har skjedd i samråd med grunneier. Avkjørselen inn til slamavskilleren er dimensjonert for lastebil. Avkjørselen vil bli benyttet av gnr. 23 bnr. 12, gnr. 23 bnr. 4 og kommunen for adkomst til slamavskiller. Planen gir en standardheving av fylkesvegen som gir god fremkommelighet og trafiksikkerhet for de ulike trafikantgruppene.

Følgende merknader og uttaler er kommet i høringsperioden:

Uttale fra Statens vegvesen (SV):

- Det er ikke lagt inn rekkverksrom mellom fv 563 og gang- og sykkelvegen. Dette må gjennomføres i hele planen, slik at en ved realisering av planen har plass til å etablere fysisk skille mellom myke og harde trafikanter. Dette er et krav fra Statens vegvesen.
- Det er viktig at siktsonene blir påført tallverdier, slik at informasjonen lett går frem av kartet.
- I området nærmest Sæterstølen er det en del avkjørsler til eneboliger. Planen legger opp til et kryss i sør der noen av avkjørslene er samlet. På tross av dette er det tre avkjørsler i en relativt kort distanse. Statens vegvesen ber om at en vurderer om disse kan samordnes til 2 eller 1 avkjørsel, da vil planen bli mer trafiksikker og oversiktlig.
- Planen viser to par busslommer med leskur. Det er uheldig at disse er plassert i bakkant av gang- og sykkelvegen da det kan komme til uheldige situasjoner mellom syklist og de som venter på bussen. Statens vegvesen ber om at en lokaliserer gang- og sykkelvegen på baksiden av gang- og sykkelvegen.
- Ved det sørligste busslommeparet ber Statens vegvesen om at fortauet blir trukket inn i avkjørslene.

Planmyndighetenes kommentar:

Planen blir endret på den måten at rekkverksrom innarbeides i planen, tallverdier påføres frisisiktsonene og fortau trekkes inn i avkjørsler ved busslommene. Avkjørsler V12 og V13 samordnes og den felles avkjørsel legges i V13. V14, 16, 17 og 18 samordnes i en avkjørsel i området vest for v14. Ny parallell kjøreveg etableres sør for fylkesvegen, men fra f_V18 – f_V19 bør det anlegges kjørbare gang- sykkelveg for å spare tilgrensende eiendom.

Det blir for arealkrevende å legge gang- sykkelvegen på baksiden av busslommer, dette er ikke gjennomført for resten av vegstrekningen til Kleppstø. For plan 361 – Utbedring av parsell av Fv 562, Hestetraet – Fauskanger skole som utarbeides av Rambøll på vegne av Statens vegvesen, og som har samme ÅDT, er det ikke gang- og sykkelvegen lagt bak busslommene.

Merknad fra Advokat Trond Lexau på vegne av Cajus Mæhlum (32/12)

- Eiendommen blir sterkt og direkte berørt av planarbeidet, og hensyn til denne eiendommen skulle vært tatt på et langt tidligere trinn i planprosessen.
- Planene er nå kommet så langt at de, for så vidt gjelder 23/12, ikke kan reverseres selv om skadevirkningene blir betydelige.
- Eiendommen er et forsamlingslokale og må ha hensiktsmessig tilkomst. Det er ingen offentlige parkeringsplasser i området og tilkomst må skje med bil som kan parkere utenfor. Pr i dag er det plass til 4 biler.
- Eiendommen er trang og liten og det går med så mye areal at det meste av utearealet, inklusiv parkeringsareal går tapt.
- Planlagt offentlig ledningsnett beslaglegger deler av eiendommen.
- Den nye vegen vil ligge vesentlig dypere i terrenget enn den nåværende og høydeforskjellen påvirker gjenværende areal i betydelig grad.
- Det planlegges et kloakkrensaneanlegg som skal betjene store deler av Askøys befolkning, konsekvensene for omgivelsene er ikke utredet.
- Kommunen kan bli nødt til å løse inn hele eiendommen. Dette vil bety store kostnader til erstatning og en kostbar og langvarig skjønnsprosess.

- Det eneste som kan gjøres for å bøte på konsekvensene er at det reguleres inn parkering for Losjehuset på østsiden av huset, og at kommunen eksproprierer dette til fordel for eier av 23/12.
- Alternativet er at eiendommen reguleres til boligformål. Da vil resterende uteareal antagelig være tilstrekkelig. Forholdet til støy og lukt etc må også utredes i dette perspektivet.

Planmyndighetenes kommentar:

En forholdsvis liten del av eiendommen er i planen regulert til annet vegareal. Dette er arealet som dekker frisktsonen mot nord i avkjørselen til eiendommen og avløpsrenseanlegget. Eiendomsgrensene til eiendommen 23/12 er ikke oppmålt, men om en forutsetter at grensene som er vist i kartet er korrekte, så er arealet som går tapt ca 13 m². Nøyaktig oppmåling vil gjennomføres i forbindelse med grunnforhandlingene. For de delene av eiendommen som er innlemmet i reguleringsplanen ville vegloven, uavhengig av reguleringsplanen, regulere at det ikke er tillatt å gjøre tiltak i siktsonen. Byggegrensen mot fylkesvegen er i kommuneplanens arealdel fastsatt til 30 meter, så grunneiers mulighet til å utnytte den regulerte delen av eiendommen vil uansett være sterkt begrenset.

De delene av eiendommen som er innlemmet i planen og som ikke er regulert til annet veggrunn – tekniske anlegg er regulert til LNF – område, noe som samsvarer med status eiendommen har i kommuneplanen. På LNF- området er det lagt et bestemmelsesområde rigg- og anleggsområde som blir midlertidig berørt i anleggsperioden og som blir benyttet til anleggsbelte langs veg, rigg eller masselagring men som skal settes i stand og føres tilbake til LNF – område ved anleggs slutt.

Avløpsrenseanlegget er plassert i tilknytning til eiendommen 23/12 fordi dette er den eneste plass der Teknisk har lyktes å oppnå avtale med grunneier om etablering av anlegget. Planlagt anlegg skal graves ned, men det kan allikevel virke sjenerende for naboeiendommen.

Kommunens politiske ledelse har tidligere ikke ønsket å bruke ekspropriasjon som virkemiddel for å få gjennomført vedtatte reguleringsplaner, og alternativ plassering av avløpsanlegget er derfor ikke vurdert. Den beste løsningen for å unngå ulemper for naboeiendommen ville være å flytte anlegget lenger vekk fra 23/12, men dette innebærer at kommunestyret må benytte seg av ekspropriasjon for å få gjennomført tiltaket.

Flytting av avløpsanlegget vil medføre at det må anlegges en ekstra avkjørsel fra fylkesvegen. Vi foreslår at anlegget flyttes til det flate området på vestsiden av veien ca 140 meter lenger nord. Planen viser ikke trase for offentlig ledningsanlegg, ledningene skal legges i G/s veg utenfor eiendommen.

Høyden på veg er omtrent som i dag, og høydeforskjellen mellom eiendommen og ny veg vil ikke by på større utfordringer enn høydeforskjellen til eksisterende veg.

Innløsning og eventuelle kostnader som påløper kommunen vil måtte bli et tema når planen er stadfestet.

Merknad fra Willy M Hanevik (23/2, 23/13 og 23/34)

- Den totale vegbredden blir 15,15 meter. Dette er et stort inngrep på et så stort og fantastisk område som ble ryddet og dyrket på tusentallet. Kultursjefen bør være med på å planlegge dette arbeidet.
- Landbruksavkjørsel som ligger på Plasset er betaling for snuplassen i Hanevik.
- Landbruksavkjørselen mot det gamle Losjehuset på Hanevik er helt nødvendig, og er også kommentert tidligere av vegkontoret.
- Håper at kommentaren denne gang blir tatt hensyn til, det har ikke skjedd tidligere.

Planmyndighetenes kommentar:

Planen viser vegbredde på 7,5 meter, og gang/sykkelveg på 3,5 meter, og i tillegg vises annen veggrunn med noe varierende bredde i forhold til det omliggende terrenget. Planen er dimensjonert etter vegklasse S1 i statens vegvesen vegnormal, dvs. stamveger og andre hovedveger med ÅDT 0-12 000.

Landbruksavkjørselen v / Losjehuset må foregå via veg til planlagt renseanlegg.

Landbruksavkjørsler v / Plasset er regulert stengt. På sørsiden av fylkesvegen er det i kommuneplanen satt av et areal til næring. Det bør legges inn avkjørsel til næringsområdet og i

reguleringsplanen innarbeides en parallell traktorveg fra denne avkjørselen og frem til merknadsstillers eksisterende landbruksavkjørsel.

Merknad fra Asbjørn Hanevik (23/3, 23/64 og 23/65)

- Vil gi uttrykk for stor tilfredshet for foreslått vegstandard, til beste for alle vegfarende det være seg gående, syklende eller som bilister.
- Grunneierne får redusert tilgang til sine eiendommer i planområdet. Dette bør forberedes.
- For egen del vil jeg fremme behovet for en avkjørsel i det sørøstre hjørnet av den del av 23/3 som grenser til vegen. Dette for å kunne ta ut trevirke. Avkjørselen er vist på kart.
- I fortsettelsen av vist avkjørsel vil det være mulig å sprengte ut steinmasser til utbedring av fylkesvegen. Da vil også en større del av eiendommen lettere kunne bli gjort tilgjengelig.

Planmyndighetenes kommentar:

For den delen av merknadsstillers eiendommer som grenser direkte til fylkesvegen er det ingen avkjørsel i dag. Dersom merknadsstiller skal opparbeide kjøreatkomst til teigen som grenser mot fylkesvegen så må dette samordnes med V10 og eiendommene som berøres ved anleggelse av en slik veg.

Merknad fra Gunn og Svein Berntsen (25/95)

- Har en liten tomt, den var akkurat stor nok til å bygge på når huset ble bygget.
- Nå vil dere ta den lille hagen for å lage veg og sykkel/gangsti. På møtet i Kleppestø ble det sagt at en stripe på 1 – 2 meter mot eksisterende veg skulle tas, men nå har vi fått en stor svingradius i blomsterbedet. Vi føler et stort inngrep i eiendommen.
- Har forslag om å flytte utkjørselen ned til busstoppet der det ikke er hus og hager. En eksisterende utkjørsel kan da saneres inn i denne.
- Ber om at det blir tatt hensyn til 25/95 og andre små eiendommer, og håper å få beholde mest mulig av eiendommen. Det er unødvendig å legge fellesutkjørselen der den er tegnet inn nå.

Planmyndighetenes kommentar:

Dersom en samordner avkjørslene f_V18, fV17, f_V16 og v 14 i et nytt avkjørselspunkt lenger mot vest vil en unngå at store deler av 25/95 og 25/88 går med til areal for veg, og antallet avkjørsler til fylkesvegen vil også begrenses. Naboieidommene 25/105, 25/90 og 25/78 vil bli mer berørt, men dette er arealer som er avsatt til LNF – område i kommuneplanens arealdel, ligger innenfor byggegrensene mot fylkesvegen og nedbørsfeltet mot Askevannet, slik at eiendommene ikke kan benyttes til bygging.

For å begrense kjøring på gang/sykkelveg bør det etableres en parallell veg, men for å begrense inngrepene i 25/95 bør det fra f_V18 – f_V19 kunne aksepteres kjøring på gang- og sykkelvegen. Det må inntas et punkt i reguleringsbestemmelsene som regulerer kjøringen slik at det ikke tillates nye boenheter tilknyttet den kjørbare gang- og sykkelvegen.

Merknad fra Britt Torhill Fosse og Per Ole Mathismoen (25/134)

- Det står i planen at vegutvidelsen ikke vil medføre økt støyplage og innsyn på eiendommene. Vi får vegen mange meter inn i hagen og alle busker og trær som demper trafikkstøy og gir minimalt med innsyn vil bli fjernet. Dette vil medføre en betydelig ulempe.
- Vi mister 1/3 av 25/134. Dette gir et betydelig verditap og uteplassen må brukes til å lage ny innkjørsel.
- Har garasje under huset. Denne vil ikke kunne benyttes når innkjørselen stenges. Får vi erstatning for denne?
- Kommer med alternative løsninger og håper de kan bli tatt med i vurderingen.
- Alternativ 1:
Gbnr 25/8 løses inn og utkjørselen (f_V15) reguleres inn her. Dette gir større avstand til utkjørsel på andre siden av vegen. Sikten vil bli bedre og mindre følelse av vegkryss midt i svingen.

- Alternativ 2:
Samme som 1, men atkomstvegen(f_V15) føres langs busslommen og ut i V11.
- Alternativ 3:
Vegen legges over Haugen og ned i utkjørsel V11. Dette vil berøre flere eiendommer, men minimalt. Husstandene vil bli samlet i V11 og utkjørsel V 15 kan saneres.

Planmyndighetenes kommentar:

Busker og trær skjerner bare i begrenset grad mot støy, men fjerningen vil medføre økt innsyn på eiendommen. Erstatning for ulemper og medgått areal er momenter som må vurderes i forbindelse med grunnforhandlingene.

Dersom en flytter avkjørsel f_v16 som vist i merknadsstillers alternativ 1 og 2, vil vegen komme helt inn til husveggen på fritidsboligen på 25/8.

Ved alternativ 1 vil f_V16 bli liggende for nært bussholdeplassen. Dersom en etablerer merknadsstillers alternativ 2, samtidig som en imøtekommer Statens vegvesens ønske om å samordne avkjørslene på sørsiden av vegen, vil det på strekningen medgå veldig mye areal til veg. Det vil være fylkesveg m/ bussholdeplasser i begge retninger, gang- og sykkelveg og parallelle veger både på nord- og sørsiden av fylkesvegen.

Dersom en skulle anlegge atkomstveg som vist i alternativ 3 vil vegen måtte utvides i hele vegens lengde, noe som vil medføre inngrep i mange eiendommer og komplisere gjennomføringen av prosjektet.

Merknad fra Anne Britt Hanevik og Kjartan Folkestad (23/1)

- F_V9 i planen er planlagt brukt av 23/1, 2, 3, 4, 10, 58, 59 og med en arm til 23/5. Området der tilkomsten til bnr. 25 er vist i planen, blir brukt av 23/1 til velteplass for tømmer. Skal en levere eller kjøpe tømmer skal det være tilkomst for vogntog. Dette er eneste plassen på bnr. 1 som kan oppfylle de kravene.
- Bnr. 1 har i en årrekke drevet med vedproduksjon basert på kjøp av virke fra Skogerlaget i Hordaland og uttak fra egen skog.
- Velteplassen er for liten i dag. Skal det bygges en arm til bnr. 25 vil dette legge beslag på store deler av velteplassen, noe som vil medføre at det ikke er plass til vogntoglass. Dette medfører tappt vedproduksjon og tapte inntekter for bnr. 1.
- Bnr. 1 er avhengig av å kunne kjøpe inn vedvirke for å være en stabil leverandør. Uttaket i egen skog er svært varierende da en er avhengig av frost for å få tilgang til virke.
- Avkjørselen til bnr. 25 må flyttes for å minske ulemper og konsekvenser for bnr. 1. Foreslår at avkjørselen til bnr. 1 blir i området der den er i dag.
- Hovedgrunnen til bnr. 1 sitt store behov for fremtidig velteplass er at mye av den hogstmodne skogen ligger langt inne i skogen med lang uttransport på skogsveger.
- En trenger minimum velteplass kapasitet tilsvarende å holde en tømmerbil i arbeid en dag transport Hanevik – Mjølkeviksvarden om gangen (ca 300 – 350 m³).
- Området der det er planlagt Kollektivanlegg og servicebygg for bussjåfører ligger på 23/1. Dette området er tenkt brukt som velteplass for tømmer i fremtida. Området er i dag LNF – område.
- Når en på bnr. 1 begynner med uttak av gran blir behovet for velteplass stort og området der det nå er tenkt servicebygg og snuplass for bussen var tenkt benyttet til formålet.
- Snuplass og servicebygget burde flyttes til sørsiden av vegen. Velteplass for vogntog er helt avgjørende for å kunne ta ut verdien plantefeltene/granfeltene har.
- Har laget en skisse (fig.2) der en vil prøve å komme tiltakshaver i møte og unngå inngrep på sørsiden for å bevare våtmarksområdet. Endringen innebærer at servicebygget flyttes litt mot øst og avkjøringen legges om. Ved bygging av vegen og legging av rør må det legges stikkledning gjennom vegen, slik at bnr 25 og bnr. 1 får muligheten til å koble seg til.
- Løsning vist i fig 1 er en noenlunde grei løsning for bnr. 1 sitt behov for velteplass. Området bak servicebygget er noe begrenset og tilkomst for vogntog kunne vært bedre. Det må vises atkomst til området nord for servicebygget da dagens atkomst vil bli sperret av kollektivløsning.
- Har forstått det slik at eier a bnr. 27 ønsker eiendommen innløst, dette gir gode muligheter for å flytte kollektivløsningen til sørsiden av vegen uten å komme i konflikt

- med våtmarksområdet (Fig. 3). Alternativt kan bnr. 27 brukes som parkeringsplass for bnr. 25. Har forstått det slik at dette er akseptabelt for eier av bnr. 25.
- Dersom en løser inn bnr. 27 og ikke ønsker kollektivanlegg på sørsiden av vegen kan 23/25 få overta bnr. 27 til parkeringsplasser. Veien over velteplassen til bnr. 1 må vekk.
 - Kolektivløsningen kan bli som planlagt dersom prosjektet opparbeider en ny velteplass til bnr. 1 som vist på fig. 4. Et 12- 14 meter bredt område må planeres langs vegen, og det må være fysiske skiller mellom velteplassen og den eksisterende vegen. Det må være mulig å stenge velteplassen med bom for å hindre uønsket bruk av den.
 - For bnr. 1 er løsning vist i fig 4 den beste løsningen.
 - Flytting av avkjørsel til bnr. 25 og fortsatt bruk av eksisterende velteplass kan aksepteres. Det kan ikke aksepteres at avkjørselen til bnr. 25 blir liggende som i planforslaget.
 - Den nye velteplassen kan i anleggsfasen benyttes til riggområde.
 - Avkjørselen til Plassavika (f_V9) må dimensjoneres og bygges for vogntog.
 - I jordskiftesak la jordskifteretten ut vei til eiendommene på Revaneset. Avkjørselen til Revaneset må med i planen (fig. 5).
 - Dersom prosjektet ønsker at eiendommene på Revaneset skal ha felles avkjørsel med bnr. 29 (v10) må prosjektet sørge for at avtaler er i orden og bygge veg fra v10 frem til den traseen som jordskifteretten har lagt ut.
 - Fra avkjørselen til renseanlegget og sørover må det, for å spare mest mulig dyrket mark legges opp til mur.
 - Tilkomstene til eiendommene langs vegen er ikke gjennomtenkt. Landbruksavkjørsler er fjernet slik at grunneier ikke får avkjørsel til eiendommene sine som i dag.
 - De fleste avkjørslene har vært der siden vegen ble bygget og de har således hevdet seg rett til avkjørsel, selv om avkjørselen ikke er formelt godkjent.
 - Er det viktigere at gang- og sykkelvegen er sammenhengende enn at grunneieren har tilgang til eiendommen sin? I så fall er det noe fundamentalt galt med planleggingen. Er det lov å fjerne tilkomst til eiendommene for å bygge gang- og sykkelveg uten at det blir anlagt ny tilkomst til eiendommene?
 - Dersom berørte eiendommer får dispensasjon til å kjøre på gang- og sykkelvegen er problemet med de fjernete landbruksavkjørslene/tilkomst til eiendommene løst.
 - Brukerne av gang- og sykkelvegen må ha gjensidig vikeplikt. Det kan ikke være slik at syklist skal ha forkjøpsrett foran grunneiers behov for tilkomst til eiendommene langs vegen.

Planmyndighetenes kommentar:

Avkjørsel til 23/25 må bli liggende som vist i planen. Alternativene som merknadsstiller foreslår, med avkjørsel fra bussnuplassen eller med parkering på andre siden av fylkesvegen er av trafiksikkerhetsmessige årsaker ikke ønskelige. Det er ingen andre aktuelle steder å anlegge bussnuplassen. På sørsiden ligger våtmarksområde som ikke bør berøres, samt at bussen som kommer fra Kleppstø da må krysse vegen før den snur. Dersom en skal anlegge bussnuplassen på sørsiden av vegen må en også løse inn en bebygd eiendom, noe som er dyrere enn å løse inn utmark.

Det er ikke aktuelt med kjøring rundt servicebygget for trailere som skal levere tømmer fordi disse da må krysse areal som er avsatt til fortau og venteareal for bussreisende og det vil også kunne oppstå konflikter når busser står og venter og trailer skal inn/ut fra velteplass. Løsningen som er foreslått av merknadsstiller medfører større inngrep i strandsonen/sjøen enn det som er vist i planen som lå ute til høring. Avkjørsel f_v9 er hverken dimensjonert eller godkjent for vogntog.

Avkjørsel til Revaneset må samordnes med v10, parallell traktorveg frem til eiendomsgrensen innarbeides i planen.

Ved avkjørsel til vannbehandlingsanlegget er vegutvidelse mot vest, dagens veg blir for det mest g/s veg. Det er ikke regulert tilstrekkelig areal til fylling så mur må benyttes.

Vi har ikke åpnet for å ivareta alle avkjørsler til landbrukseiendommer, dette for å ivareta trafiksikkerheten på gang- og sykkelvegen. Grunneiere kan evt. samordne seg med avkjørsler og tilrettelegge for veger internt.

Vikepliktsregler kan ikke reguleres i plan, vegtrafikklovens bestemmelser gjelder.

Midlertidig riggområde innarbeides i Plan 370 – Hanevik – Åsebø.

Merknad fra Stig Bergset(23/4)

- Autovern/sykelsti er lagt opp slik at den sperrer for tilkomst til flere av mine vegger.
- Fv 563 deler eiendommen i to, har det fra gammelt av blitt laget avkjørsler til de forskjellige teigene til bruket. Det er ikke holdbart å hindre tilkomst til teigene via kjøring på sykkelstien.
- Eksisterende avkjørsel nedenfor den gamle skolen kan flyttes opp ca 25 meter slik at ny atkomstveg kommer tett inn på parkeringsplassen til skolehuset og samme åpning i autovernet kan benyttes.
- Det samme gjelder veg ned til Askevannet. Når sykkelstien bygges opp mot Åsebø kan det eventuelt lages tilkomst til Askevannet fra veggen som går inn til renseanlegget.
- I forbindelse med utskiftingssak fra 90 – tallet er det laget en avkjørsel til sjøteig. Denne er eneste tilgjengelige atkomst til denne teigen.

Planmyndighetenes kommentar:

For atkomst til eiendommene på østsiden av veggen må planlagt veg til vannbehandlingsanlegget benyttes, dette gjelder også for atkomst til Askevannet. For eiendom på vestsiden av veggen må eksisterende atkomst til boligen på 23/4 benyttes. For atkomst til teig ved sjøen må avkjørsel v10 må benyttes, for øvrig fjerner ikke planen privatrettslige vegretter som jordskifteretten har fastsatt.

Folkehelseperspektiv:

Folkehelsearbeid handler om å skape gode oppvekstvilkår og trivsel for barn og unge i tillegg til å utvikle (lokal-)samfunn som legger til rette for sunne og aktive levevaner for alle i hverdagen. I dette ligger det også forventninger til utforming og kvaliteter i det fysiske miljøet, som i et folkehelseperspektiv er viktig at stimulerer til trygg og sikker ferdsel, lek og fysisk aktivitet.

Ved å bygge gang- og sykkelveg langs Fv. 563 bidrar en til en tryggere ferdsel for myke trafikanter, og legger til rette for økt fysisk aktivitet gjennom gåing eller sykling. Barn og unge vil få en tryggere veg til skole og barnehage. I tillegg skal planen sikre beboerne langs Fv. 563 rent og friskt drikkevann. Dette er et viktig moment innen folkehelse, da eksisterende kapasitet på vannbassengene er sprengt. I tillegg er eksisterende vannkvalitet varierende.

Satsing på et godt helsefremmende og forebyggende arbeid gir en investering i et bedre liv for den enkelte og et bedre og bærekraftig samfunn for oss alle. En investering i den universelle velferden, som en utbygging av trygg og sikker gang- og sykkelveg er, gjør at vi påvirker levekårsfaktorer som er med på å skape god helse for alle.

Barn og unges representant

Askøy kommune har ansvar for å sikre et oppvekstmiljø for barn og unge som er trygt fysisk, psykisk og sosialt. Oppveksten skal preges av kvaliteter som til enhver tid er i samsvar med kunnskap om barn og unges behov for aktivitet i hverdagen.

I planområdet er det lite lekeplasser og løkker av den typen som man finner i mer tettbebygde strøk eller knyttet til skoler og barnehager. Samtidig er området rikt på ute- og turområder til å utfolde seg og drive friluftsliv. Det er ikke gjort barnetråkkregistreringer i området, men det er åpenbart ferdselsruter som går både langs og på tvers av veiene. Veier representerer således både en tilkomst til områder og en barriere ved kryssing.

Anledning til å være fysisk aktive i nærmiljøet er en viktig del av arbeidet for å skape mer fysisk aktivitet i hverdagen blant barn og unge. Gang- og sykkelveg er en vesentlig faktor for trygg fysisk aktivitet i hverdagen, spesielt der denne kan koble sammen bomiljø og skole. Å gi elever anledning til trygt å gå eller sykle til skolen, er også med på å gjøre dem mer uavhengig og tryggere i et utvidet nærmiljø, noe som igjen kan spore til videre aktivitet. At barn og unge har mulighet på å komme seg til og delta på fritidsaktiviteter uavhengig av foreldrenes situasjon mht. tilgang på bil, arbeidstid og ressurser, er med på bygge ned sosiale ulikheter i helse. Vegsituasjonen kan oppfattes som utrygg siden det ikke er tilrettelagt med fortau eller gang- og sykkelveg.

Konklusjon:

Planmyndighetene vil peke på forhold som bør rettes opp på før planforslaget legges ut til 2. gangs offentlig ettersyn:

- Det må innarbeides rekkverksrom i planen.
- Siktsonene påføres tallverdier.
- Fortau trekkes inn i avkjørslene ved busslommene.
- Avkjørsler V12 og V13 samordnes og den felles avkjørsel legges i V13.
- V14, 16, 17 og 18 samordnes i en avkjørsel vest for V14. Ny kjøreveg etableres parallelt med veg og gang- sykkelveg, men fra f_V18 – f_v19 anlegges kjørbar gang-sykkelveg for begrense inngrepene i eiendommene 25/95.
- Det innarbeides et punkt i reguleringsbestemmelsene som fastsetter at gang- og sykkelvegen kun er kjørbar for eksisterende boliger, og at nye boenheter ikke kan benytte gang- og sykkelvegen som atkomst.
- Avløpsanlegget flyttes ca 140 m nordover til flatt område på vestsiden av fylkesvegen.
- Det innarbeides en avkjørsel til fremtidig næringsområdeområdet sør for fylkesvegen, ca 17 – 190 m øst for kryss mot Skjelvik, og en parallell traktorveg frem til den eksisterende landbruksavkjørselen til 23/2.
- Planen påføres revisjonsdato 07.04.16.

Endringene er ikke av en slik karakter at de betinger ny politisk behandling før planen legges ut til nytt offentlig ettersyn og høring.

Med bakgrunn i vurderingen og konklusjonen foreslår rådmannen at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og høring, etter at ovennevnte endringer er foretatt.

Vedlegg:

- 1 Uttalelse fra Statens vegvesen
- 2 Merknad fra Advokat Trond Lexau for Cajus Mæhlum (23/12)
- 3 Merknad fra Willy Hanevik (23/2 mfl)
- 4 Merknad fra Asbjørn Hanevik (23/3 mfl)
- 5 Vedlegg til merknad fra Asbjørn Hanevik

Kleppestø, (sett inn dato)

Odd Magne Utkilen
Rådmann

Knut Natlandsmyr
Fagsjef