



Notat

Emne: Plansak 12602011000400 - detaljregulering - Mangersnes bustadområde - kommunal veg - møtereferat

Tid: Måndag 17.10.16 kl 10-11. Teknisk drift var på synfaring i etterkant av møtet.

Til stades: Leiar teknisk drift Einar Færø, kommuneingeniør Tore Rikstad og leiar teknisk forvaltning

Tema: Krav til kommunal veg til Mangersnes

Rettsleg utgangspunkt

Kommuneplan for Radøy kommune pkt. 2.4:

I byggjeområde Mangersnes kan det ikkje gjevast løyve til tiltak før hovudveg til området er utbetra.

Politisk handsaming:

Framlegg til 1. gongs høyring var handsama i Hovudutval for plan, landbruk og teknisk i møte PLT-sak 067/2016 av 14.09.16. Planen vart ikkje fremja til handsaming med grunngjeving i at

(...)rekkefølgekrav i reguleringsplanen ikkje er i samsvar med krav sett i overordna plan.

Administrasjonen har i e-post av 26.09.16 på førespurnad frå forslagsstiller gjort greie for dei signala som kom i den politiske handsaminga av saken:

Signalet som kom fra politikerne var tydelig på at det var null-innslagspunktet for rekkefølgekrav fra kommuneplanen som skal gjelde. Utfordringen er å tolke hva som ligger i begrepet «utbetra» i kommuneplanen pkt 2.4. Jeg vil anta at tolkningen kan se noe ulik ut fra et arealfaglig perspektiv og et politisk perspektiv. Jeg oppfattet politikerne slik at det var standarden på vegen de først og fremst var opptatt av, ikke fortau, og at rekkefølgekrav som sikrer møteplasser og utbedring/omlegging av kritiske punkt på traseen politisk vil være nødvendig/tilstrekkelig som et første innslagspunkt for rekkefølgekrav for å få planen ut på 1. gangs høring. Men, arealfaglig må nok begrepet «utbetra» tolkes i lys av hva som er etter dagens regelverk er forskriftsmessig og trafiksikker kvalitet på offentlig veg til et boligfelt, både for kjørende og myke trafikanter.

Dersom rekkefølgekravene ivaretar de lokale politiske kravene, men ikke de arealfaglig kravene, må det forventes at regionale myndigheter vil vurdere motsegn med grunnlag i barn og unges oppvekstvilkår (trygg skolevei), trafikkikkerhet generelt og retningslinjer for nasjonal og regional areal og transportplanlegging.

Framlegg til reguleringsplan

Reviderte føresegner av 25.08.16:

1.11.10. Møteplassar langs kommunal veg skal vere ferdigstilt før det vert gjeve ferdigattest/mellombels bruksløyve for bustadene i BFS11-BFS26 og **8 av dei 17 enheter nordaust i BBB1.**

1.11.11. Fortau langs kommunal veg skal vere ferdigstilt før det vert gjeve ferdigattest/mellombels bruksløyve for bustaden i **BFS21-BFS26.**

Planframlegget slik det vart fremja 25.08.16 opnar for at det vert ført opp 15 bueiningar før krav til møteplasser slår inn og 33 bueiningar før krav til fortau slår inn. Krav til etablering av fortau vil bare gjelde for dei siste 6 einebustadene i feltet.

E-post frå forslagsstiller av 27.09.16 er det foreslått å legge inn krav i føresegna til at det skal opparbeidast 4 møteplassar før byggestart. Føresegna er for øvrig uendra frå 25.08.16:

Vi ønsker å fremme opparbeiding av 4 møteplasser før byggestart, disse får vi inn i rekkefølgekrava.

Planskildringa og ROS-analyse

Planskildringa side 14-15:

6.10 Vegar og trafikkforhold

Mangersnesvegen er ein kommunal samleveg, i spreidd eller middels tett bustader. Vegen fungera også delvis som tilkomstveg. Ved enden av vegen er et lite bustadfelt, og sprett hytter og bustadhus.

Veg som forsyner :

- *om lag 15 bustader*
- *om lag 15 hytter*
- *Nesvågen båthamn*
- *eit gartneri og eit mindre næringsbygg.*

Det er vanleg å rekna med at ein bustad skapar ("genererer") 4 bilturar pr. døgn i årsgjennomsnitt (Årsdøgntrafikk, ÅDT).

Vegen var opprinnelig en gammel gardsveg som går gjennom flere tun.

Trafikk mengdene på vegen kan skjønns messig stipulerast slik:

ÅDT pr. stk. ÅDT

Eksisterande bustader: 15 stk 4= 60 biler

Eksisterande hytter 15 stk 2 =30 biler

Nesvågen båthamn= 30 biler

Næringsverksemd = 1 bil
Nye bustader i hytteområdet 5 stk. 4= 20 biler
Sum ADT= 141

Mangersnesvegen er i hovudsak ein samleveg, i spreidd eller middels tett busetnad. Vegen fungerer også delvis som tilkomstveg. Mangersnesvegen er ein gamal gardsveg som stort sett følgjer høgdedraget over neset der også dei gamle gardstuna ligg. Vegen ser stort sett ut til å liggja på skrinne mark og vera godt fundamentert. Nokre driftsbygningar ligg nær vegen, men med unntak av tunet på bnr. 2 er det bra avstand til våningshus, bustader og hytter. Dei fleste bustadane og hyttene ligg sør for tunet på bnr. 2 og må i dag køyra gjennom tunet.

ROS-analyse side 21:

Fare for trafikkulykke på veg er vurdert i grøn sone:

Det er ikkje registret mange trafikk ulykker på vegen inn til planområdet. Auka trafikk pga. av utbygging vil ikkje auka trafikkulykker langs veg. Det vert etablert møteplassar og fortau langs veg.

Vurdering

Plankart:

Framstilling i plankart med 6 meter vegareal + fortau er ok. Vegstyresmakta saknar løysing for avkjørsler i plankartet.

Avvik frå overordna plan:

I kommuneplan for Radøy kommune pkt 2.4 er det satt krav om at den kommunale vegen ut til området skal utbetrast før det vert gjeve løyve til tiltak i området. Slik reguleringsplanen no er fremja med rekkefølgekraft med innslagspunkt for infrastruktur avviker reguleringsplanen frå krav i overordna plan.

Konsekvensvurdering og ROS:

Det er den kommunale vegstyresmakta sin vurdering at planen ikkje i tilstrekkeleg grad vurderer konsekvensane av å fråvike overordna plan. Den kommunale vegen er smal, uoversiktleg og har ingen offentleg møteplassar. Per i dag vert private avkjørsler/privat grunn nytta som møtepunkt.

I ROS-analysen står det at «Auka trafikk pga. utbygging vil ikkje auka trafikkulykker langs veg.» Den kommunale vegstyresmakta saknar grunnlaget for ein slik vurdering.

Møteplassar som fyste innslagspunkt:

Kommunal vegstyresmakt saknar som nemnd eit grunnlag for å vurdere dei trafikale- og trafikksikingsmessige konsekvensane av å planleggje med møteplassar. Kommunal vegstyresmakt finn ikkje å kunne ta stilling til om ei løysing med møteplasser vil vere godt nok som eit trinn 1 utan å ha kunnskap om t.d kva trafikk ein anleggsperiode vil generere. Dei eksisterande møteplassane er ikkje eigna for møte av to tyngre køyretøy, eller fleire køyretøy samla.

Vegstyresmakta peike elles på at det i hovudsak er private avkjørsle som vert nytta som møteplasser per i dag. Om møteplassar skal vere eit utbetringstiltak må møteplassane sikrast i plan. Forslagsstiller har ynskja å leggje inn 4 møteplasser. Vegstyresmakta kan uansett ikkje sjå at det vil være tilstrekkeleg. Eit minimum bør vere 1 møteplass per 100 meter.

Innslagspunkt for fortau:

Kommunal vegstyresmakt legg til grunn at innslagspunkt for fortau normalt vil være 20 bueiningar. Det er opplyst i planskildringa at det per i dag er 15 bueiningar som nyttar den kommunale vegen. Gjeldande kommuneplan opnar i tillegg for 5 nye bueinigar i LNF-spreidd område på Mangersnes i planperioden.

Akseltrykk:

Det vart elles nemnd at Mangersnesvegen har maks aksestrykk på 8 tonn/aksel. Lastevekt 34 tonn.

Saksbehandlar: Teknisk forvaltning/Tonje Nepstad Epland

Vår referanse: 14/1926 - 16/13229 / PlanID - 12602011000400, FA - L12, HistSak - 11/1034

Dato: 17.10.2016