

PLANBESKRIVELSE for Planid: 2021 03

Detaljregulering for Skogsvingen 2, gnr./bnr. 6/275 og 6/177

Gjesdal kommune

Datert: 04.11.2022

Rev. 28.02.2023




prosjektil

PLAN- OG DOKUMENTOPPLYSNINGER

Kommune:	Gjesdal kommune
Plannavn:	Detaljregulering for Skogsvingen 2
Formålet med planen:	Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for kombinert bebyggelse for forretning og bolig.
Rapporttittel:	Planbeskrivelse
Utgave/dato:	2. utgave, 28.02.2023
Oppdragsgiver:	Skogsveien 2 AS
Utarbeidet av:	Petter Skogen
Sidemannskontroll:	Marie Mjaaland

INNHALDSFORTEGNELSE

1	SAMMENDRAG	6
2	BAKGRUNN	6
2.1	Hensikten med planen.....	6
2.2	Tidligere vedtak i saken.....	6
2.3	Utbyggingsavtaler	6
2.4	Krav om konsekvensutredning?	6
3	PLANPROSESSEN.....	7
3.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram	7
4	PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER	9
4.1	Nasjonale retningslinjer	9
4.2	Regionale planer og føringer	10
4.3	Kommuneplan for Gjesdal	11
4.4	Gjeldende reguleringsplan.....	11
4.5	Tilgrensende planer.....	11
5	BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD.....	12
5.1	Beliggenhet	12
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	14
5.3	Stedets karakter	14
5.4	Landskap	15
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	16
5.6	Naturverdier	17
5.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	17
5.8	Landbruk	18
5.9	Trafikkforhold	18
5.10	Barns interesser	20
5.11	Sosial infrastruktur.....	20
5.12	Universell tilgjengelighet.....	21
5.13	Teknisk infrastruktur	21
5.14	Grunnforhold	21
5.15	Støyforhold.....	23
5.16	Luftforurensing	23
5.17	Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)	24
5.18	Næring	24
5.19	Analyser/utredninger	24
6	BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET	25
6.1	Planlagt arealbruk	25

6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	25
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	29
6.4	Bomiljø/bokvalitet	32
6.5	Handelsanalyse.....	33
6.6	Mobilitet.....	34
6.7	Parkering.....	37
6.8	Tilknytting til infrastruktur.....	39
6.9	Trafikkløsning.....	39
6.10	Planlagte offentlige anlegg	40
6.11	Miljøoppfølging.....	41
6.12	Universell utforming.....	42
6.13	Uteoppholdsareal	42
6.14	Kollektivtilbud	44
6.15	Sosial infrastruktur.....	44
6.16	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett	45
6.17	Plan for avfallshenting	45
6.18	Utbyggingsrekkefølge.....	45
6.19	Avbøtende tiltak/løsninger ROS	46
6.20	Rekkefølgebestemmelser	46
7	VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET.....	48
7.1	Overordnede planer	48
7.2	Landskap	48
7.3	Stedets karakter	49
7.4	Byform og estetikk.....	49
7.5	Kulturminner og kulturmiljø.....	49
7.6	Forholdet til naturmangfold.....	49
7.7	Rekreasjonsinteresser/Rekreasjonsbruk	49
7.8	Uteområder	49
7.9	Trafikkforhold	49
7.10	Barns interesser	50
7.11	Sosial infrastruktur.....	50
7.12	Universell tilgjengelighet.....	50
7.13	Energibehov – energiforbruk	50
7.14	ROS	50
7.15	Jordressurser/landbruk.....	50
7.16	Teknisk infrastruktur	50
7.17	Økonomiske konsekvenser for kommunen.....	51

7.18	Konsekvenser for næringsinteresser	51
7.19	Interessemotsetninger	51
7.20	Avveining av virkninger	51

1 SAMMENDRAG

Formålet med planforslaget er å legge til rette for kombinert bebyggelse for forretning og bolig. Det legges opp til ny nærbutikk på inntil 1250 m² i første etasje, med tilhørende parkeringsplass og varelevering, og en boligdel på totalt 12 boenheter i andre til tredje etasje. Boligdelen planlegges med parkering under bakken.

Det legges opp til 6 leiligheter og 6 boenheter i rekkehus, sammen med gode uteoppholdsarealer med felleshus og lekeplass, delvis på taket over butikk og parkeringsanlegg.

Planområdet er på ca. 8,5 daa, ca. 1 km nord for Ålgård sentrum i Gjesdal kommune. Det står i dag en eldre dagligvarebutikk innenfor planområdet med tilhørende parkeringsplass. Butikken var i drift frem til november 2020. I tillegg inngår en enebolig i planområdet.

Planforslaget følger opp statlig planretningslinje for samordnet areal og transportplanlegging ved å legge opp til fortetting i umiddelbar nærhet til kollektivtrase i nærheten av kommunesentrum.

Planforslaget legger til rette for barn, unge og funksjonshemmede gjennom moderne boliger med praktiske løsninger og felles lekeplass i planområdet.

Forhold som gjelder risiko og sårbarhet, forurensing og støy ivaretas gjennom planleggingen, og planforslaget anses i sum å ha få negative-, og flere positive konsekvenser.

2 BAKGRUNN

2.1 Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av ny nærbutikk innenfor planområdet, samt en boligdel på totalt 12 boenheter. Det legges opp til gode uteoppholdsarealer, lekeplass og parkering innenfor planområdet. Forslagstiller, plankonsulent og eierforhold

Forslagsstiller:	Skogsvingen 2 AS
Plankonsulent:	Prosjekt Areal AS
Arkitekt:	Holon Arkitektur AS
Eierforhold:	Planen omfatter gnr./bnr. 6/275 og 6/177 m.fl.

2.2 Tidligere vedtak i saken

Etter meldt oppstart er det ikke fattet noen nye vedtak til planforslaget.

2.3 Utbyggingsavtaler

Ved varsel om planoppstart ble det samtidig varslet igangsettelse av forhandlinger om utbyggingsavtale for det aktuelle området i henhold til PBL. §17. Avtalen gjelder mellom berørte parter (utbyggere/grunneiere og kommunen) og regulerer forhold omkring utbygging av området.

2.4 Krav om konsekvensutredning?

I oppstartsmøtet for igangsetting av planarbeid fremkom ingen forhold som krever at planen skal behandles etter forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven § 4. Gjesdal kommune har fastslått at planen ikke trenger å konsekvensutredes.

3 PLANPROSESSEN

3.1 Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram

3.1.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte for detaljregulering ble holdt 30.11.2020, basert på planinitiativ dat. 10.11.2020.

3.1.2 Varsel om oppstart

Oppstart av reguleringsarbeid ble varslet 04.05.2021 med frist for innspill satt til 01.06.2021. Utsendelsen av brev til rettighetshaver mm. 04.05.2021. Oppstart av planarbeid ble varslet i avisen Gjesdalbuen og på Gjesdal kommune sin nettside, samt med brev til naboer og andre berørte parker.

3.1.3 Innkomne merknader

Den kom inn totalt 5 merknader. Alle merknadene er i sin helhet lagt ved planen som eget vedlegg.

Følgende merknader har kommet inn:

1. Lyse, datert 11.08.2021

Lyse Fiber AS har ingen merknad til reguleringsplanen.

Lyse Elnett har ingen kommentar utover standard opplysninger.

Dersom planen utløser behovet for å flytte eksisterende infrastruktur må det settes av areal til ny trase, nettstasjon, kabelskap mv. Ny trase må avklares med Lyse. Lyse har nettstasjon/linje/transformatorstasjon i nærheten til dette området.

2. Rogaland fylkeskommune, Plan-, miljø- og samfunnsavdelingen, datert 12.08.2021

Rogaland fylkeskommune viser til kvalitetskrav til leke- og uteoppholdsarealer når det gjelder bl.a. solforhold, innhold, plassering, og at det må sikres tilstrekkelig jorddybde for å kunne opparbeide uteoppholdsareal med vegetasjon som trær og busker dersom det legges på lokk. Det bør det vurderes å benytte regionalplanens anbefalte parkeringsnorm for blokkbebyggelse, dvs. maks 1,2 p-plasser for bil pr. boenhet. Ved fastsetting av antall parkeringsplasser for bil bør det også tas høyde for en viss sambruk mellom arealfunksjonene.

Det må utarbeides støyrapport for området.

Samferdselsavdelingen har innspill til utforming av busslomme, kryss, friskt og byggegrenser mot veg. Universell utforming må legges til grunn, og tekniske tegninger for alle tiltak på og langs fv. 4424 må sendes Rogaland fylkeskommune til gjennomsyn.

3. Statens vegvesen datert 22.07.2021

Statens vegvesen viser til at kommunale veger og fylkesveg inngår i planområdet, og at ev. endringer må tas inn i planen. Det må vurderes behov for fortau langs nedre del av Skogsvingen dersom det blir økt trafikk i denne smale boligkata.

4. Statsforvalteren i Rogaland, datert 27.07.2021

Det forutsettes at planen utarbeides i tråd med nasjonale og regionale føringer, og vises spesielt til kvalitetskrav til felles leke- og uteoppholdsareal når det gjelder størrelse, og sikring mot støy, forurensning, trafikk og annen helsefare. Det vises også til Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen.

Det må gjøres en støyfaglig utredning som synliggjør støynivåer ved ulike fasader på de aktuelle bygningene og uteoppholdsarealer, og som foreligger sammen med planforslaget

ved høring. Det er viktig at flomveier kartlegges og eventuelle avbøtende tiltak innarbeides. Det oppfordres til å bruke naturbaserte løsninger for overvannshåndtering.

5. Kjell Austrått, datert 07.10.2021

Austrått viser til at innkjøring til planlagte boenheter umulig kan skje ved en 90 graders sving fra Skogsvingen, slik illustrasjoner vises på informasjonsmøtet. Det må sannsynligvis benyttes en 45 graders sving for å få bakkenivåene til Skogsvingen og adkomst til boenhetene til å stemme overens med terrengforskjellene.

På snøføre i Skogsvingen opplever beboer at biler som kommer ovenfra har utfordringer med å stoppe midt i bakken om nødvendig. Dette kan by på utfordringer når veien får en ny utkjørsel fra boenheter midt i Skogsvingen. Håper forslagsstiller tar dette i betraktning ved videre prosjektering av tiltaket.

3.1.4 Informasjonsmøte

Det ble det avholdt et informasjonsmøte for inviterte naboer den 30.08.2021, som varslet i høringsbrevet. Av innkomne innspill og kommentarer kan følgende bli oppsummert:

- Nabo lurte på om det er mulig å trekke firemannsboligen som er prosjektert lengst mot sør, lenger mot vest. Nabo mener prosjekterte bolig slik den står nå vil skygge for kveldssol i nord.
- Flere naboer etterlyser behov for trafiksikker avkjørsel/adkomst til butikk. Det foreslås også at avkjørsel bør skiltes med vikepliktskilt da dette erfaringsmessig ikke blir overholdt i veien.
- Det må ivaretas siktlinjer, spesielt oppover i Skogsvingen fra avkjørsel; både fra butikk og fra bolig. Ved dagens situasjon er det ikke tilstrekkelig manøvreringsareal for store biler, noe som skaper en farlig situasjon. Det bør også sikres at manøvrering av større biler ikke kommer inn på private eiendommer i Skogsvingen. Det ble påpekt at det blir svært glatt i Skogsvingen om vinteren, og flere uttrykte bekymringer da det har vært flere «nesten» ulykker.
- Det ble stilt spørsmål om behovet for ny lekeplass med henvisning til at det er flere lekeplasser i nærområdet. Det kom derfor innspill om å også legge til rette for samlingsplass/uteoppholdsareal for voksne.
- Grunneier av Tyrisingen 6 kommenterte at han vil få utsyn like mot lekeplass og boliger slik det er prosjektert nå, og etterspør muligheten for beplantning for å hindre inn-/utsyn direkte mot fellesareal og boliger.
- Det er ikke ønskelig med søndagsåpen butikk.
- Det bør sikres et arkitektonisk uttrykk for boligbebyggelsen som ikke bryter med eksisterende boligbebyggelse.
- Det er problemer med at overvann samles nordvest for planområdet. Dette bør sees på i planarbeidet.

Avslutningsvis ble inviterte naboer oppfordret til å også sende kommentarer og innspill skriftlig til Prosjektil og Gjesdal kommune. Referatet fra informasjonsmøtet vil i sin helhet bli vedlagt planen.

3.1.5 Endringer etter planinitiativ

Det er gjort noen større og mindre justeringer underveis i planprosessen fra det som framkom fra varsel om planoppstart:

- Antall boenheter er oppjustert fra 8 til inntil 12 boenheter

- Økt fokus på boligvariasjon i form av det nå er sikret både mindre leilighetsbebyggelse og større småhusbebyggelse i form av rekkehus – ved planoppstart ble det varslet fire tomannsboliger med lik størrelsesutforming.
- Parkeringsløsning tilknyttet boligdelen er endret fra å bli løst på bakkenplan til å bli løst under bakkenivå i eget parkeringsanlegg.

Overnevnte endringer i planforslaget er gjort på bakgrunn av å sikre at planforslaget svarer til overordnede krav for dette området når det gjelder boligvariasjon, utnyttelsesgrad, og kvalitet på uteoppholdsareal – hvor sistnevnte er økt som følge av at store deler av parkering løses under bakkeplan/uteoppholdsarealer.

3.1.6 Endringer etter offentlig ettersyn

Planforslaget var på offentlig ettersyn i perioden 13.12.2022 – 26.01.2023. Følgende endringer er innarbeidet i planbeskrivelse, plankart og bestemmelser, for å imøtekomme merknadene:

- Lekeplass reguleres med eget formål, og samles på nordsiden av tiliggende gang- og sykkelveg
- Linjeføring for gang og sykkelveg o_GS1 justeres, og det legges inn sluse som fartsreducerende tiltak
- Antall sykkelparkeringsplasser for næringsdelen økes for å være i tråd med krav i Regionalplanen
- Det er tatt inn nytt kapittel om mobilitet – kap. 6.6., som beskriver turproduksjon og gjør en vurdering av valgt parkeringsdekning for bil
- Mindre justeringer i plankartet knyttet til fylkesvegnettet iht. merknad fra Rogaland Fylkeskommune
- Presisering i bestemmelse om støy iht. anbefaling i støyrapport
- Tydeliggjøring av bestemmelse om krav til solfylt areal
- Krav om at varelevering skal foregå på dagtid tas inn i bestemmelsene

4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER

4.1 Nasjonale retningslinjer

4.1.1 Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning

Retningslinjen har fokus på planlegging som stimulerer og bidrar til reduksjon av klimagassutslipp, samt økt miljøvennlig energiomlegging. Planleggingen skal også bidra til at samfunnet forberedes på og tilpasses klimaendringene.

4.1.2 Statlig planretningslinje for samordnet areal- og transportplanlegging

Retningslinjen har fokus på samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse - redusere transportbehovet, god trafikk sikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Videre er fokus på bærekraftige og kompakte byer og tettsteder – og tilrettelegging for klima- og miljøvennlige transportformer. Veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

4.1.3 Rikspolitisk retningslinje for å styrke barn og unges interesser i planleggingen

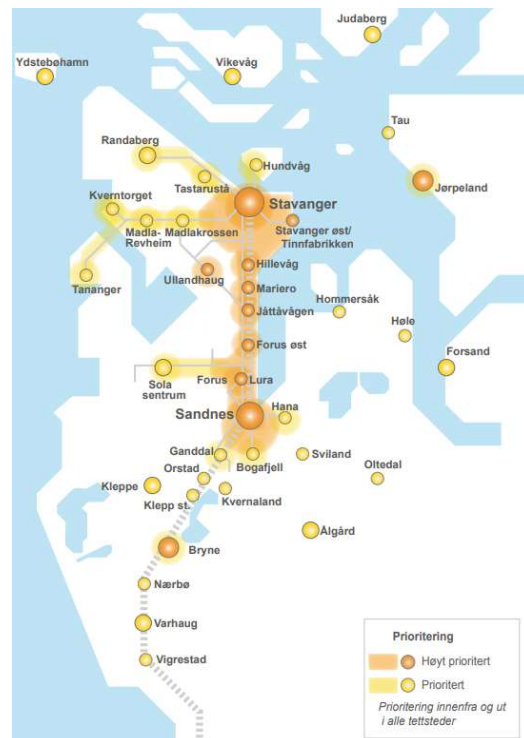
Retningslinjen skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Den fokuserer bl.a. på å sikre barn mot forurensing, støy og trafikkfare, samt sørge for tilstrekkelige og egnede arealer til utfoldelse og lekemiljø.

4.2 Regionale planer og føringer

4.2.1 Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke 2050

Regionplanen har som prioritering å fremme fortetting og transformasjon i sentrumsnære områder, og ved kollektivkorridorene langs bussveien - med mål å fremme «innenfra og ut» utvikling. Dette innebærer at utbygging, fortetting og transformasjon skal prioriteres i sentrumsnære områder før det omdisponeres nye arealer til utbyggingsformål. I regionalplanen er Ålgård utpekt som et slikt prioriteringsområde. Nyetablering eller utvidelse av eksisterende varehandelsvirksomhet utenfor sentrumsformål tillates ved etablering av nærbutikk på 1250 m². Nærbutikk er et tilbud til det lokale bomiljøet, og bør ikke etableres hvis det vurderes å konkurrere med etablerte sentre. Regionalplanens parkeringsnorm for bil angir maks 0,9 bilparkeringsplasser pr. 100 m²BRA forretning, 1,2 pr boenhet i blokkbebyggelse, og 1,8 bilparkeringsplasser pr. boenhet i småhusbebyggelse.

For boliger stilles det krav om minimum 30-50 m² uteoppholdsareal pr boenhet, med minimum 50 % sol kl. 15 vårjevndøgn. Regionalplanen angir at det ikke bør være større avstand enn 50-70 meter til sandlekeplass, og at krav om sandlekeplass utløses ved 4 til inntil 25 boenheter.



Figur 4.1 Regionalt prioriterte utviklingsområder.

4.2.2 Bymessig fortetting på jærsk

Bymessig fortetting på jærsk, er en veileder til regionalplanens retningslinjer om stedsforming, bokvalitet og uteområder. Målet er at kommuner og utbyggere i større grad skal få en felles forståelse av hvilke hensyn som er viktige å ivareta på det enkelte sted. Innføring av stedsanalyser i flere byområder må sees i sammenheng med regjeringens nye krav til innhold i planinitiativ. I rene boligområder med lav tetthet bør det gjennomføres stedsanalyser der regulering omfatter minst 6 boliger. Den innledende stedsanalysen kan begrenses til forhold som er relevante for hovedgrep i prosjektet som å f.eks. fastsette form, plassering, størrelse og utnyttelse.

Stedstilpassede retningslinjer for bokvalitet og tetthet

Det finnes noen fellestrekk ved ulike typer av steder som muliggjør en grov inndeling av tettsted i ulike stedstyper; dette gjøres i regionalplanens retningslinje 6.1.4. Ålgård defineres som *kommunesentra og større tettsteder*; *Sentrumsnære områder i kommunesentra og større tettsteder* (>2000 innbyggere)

I praksis skal de stedstilpassede retningslinjene om bokvalitet og tetthet i regionalplanen brukes sammen med stedsanalysen og andre kvalitetskrav i overordnede planer.

4.3 Kommuneplan for Gjesdal

Planområdet er disponert til forretning og boligbebyggelse/boligområde i kommuneplanen for Gjesdal, 2019 – 2030.

I kommuneplanen er det et mål om å stimulere til etablering av næring- og arbeidsplasser, hvor kommunen ønsker å være en pådriver for at det skal etableres virksomhet på ledige arealer

Prinsippet om universell utforming skal legges til grunn i all planlegging. I nye boligområder skal minimum 30 % av boligene bygges som tilgjengelige boenheter i tråd med kravene i TEK17. For boenheter med BRA under 80 m² er det krav om 1 p-plass for bil pr. boenhet, og for boenheter med BRA over 80 m² er det krav om 1,5 p-plass for bil. Det stilles krav om 0,2 p-plass for bil til gjester når det er flere enn 3 boenheter, og minimum 2 p-plasser for sykkel pr. boenhet. For næring- og forretningsområder stilles det krav om 0,5-1 p-plass for bil, og 0,5 p-plass for sykkel, pr. 100 m² BRA. Bestemmelsene sier også at boliger skal ha minimum 6 m² privat uteoppholdsareal, og minst 50 m² felles uteoppholdsareal til opphold og lek på bakkeplan.

Nærbutikk har en arealbegrensning på inntil 1000 m² BRA handel og inntil 500 m² BRA tjenesteyting i kommuneplanen for Gjesdal.

4.4 Gjeldende reguleringsplan

Gjeldende regulering for planområdet er en eldre reguleringsplan fra 1982 – plan 1982 0004; *Opstad 1-2*. I planen er store deler av området regulert til forretningsformål, med nødvendig lagerrom og kontor, og tillates bebygd på inntil 2 etasjer. I reguleringsplanen kan det tillates at bolig innredes i 2. etasje. Resterende arealer innenfor planområdet er regulert til kjørevei, gang- og sykkelvei, og friområde.

4.5 Tilgrensende planer

Planområdet grenser til plan 1997 0005: *Tverrforbindelse Opstad-Kongeparken med tilliggende ervervareal* mot nordøst og øst. I nord grenser området til plan 1980 0005; *Opstad del 2*.

I henhold til kommunens hjemmesider og kommunekart.no, er det ingen pågående reguleringsplaner under arbeid.

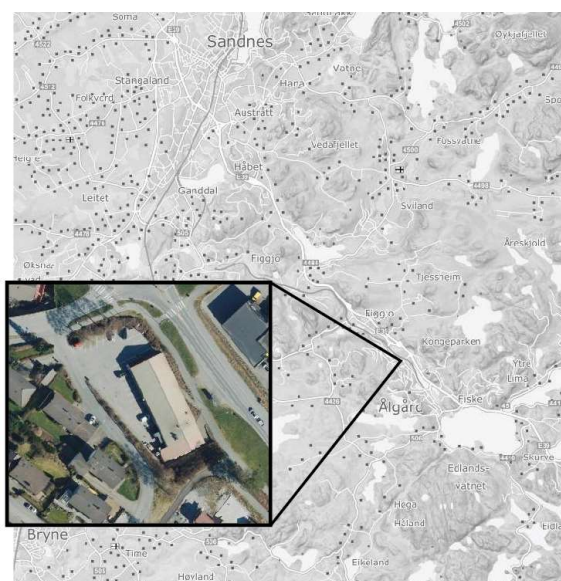


Figur 4.2 Gjeldende planer i området

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 Beliggenhet

Planområdet ligger ved Skogsvingen, i Gjesdal kommune, ca. 1 km nordvest for Ålgård sentrum. Planområdet grenser stort sett til boliger i sør, vest og nordvest, og nærområdet karakteriseres av å være et etablert boligområde bestående av eneboliger med store hager, skoler og barnehager.



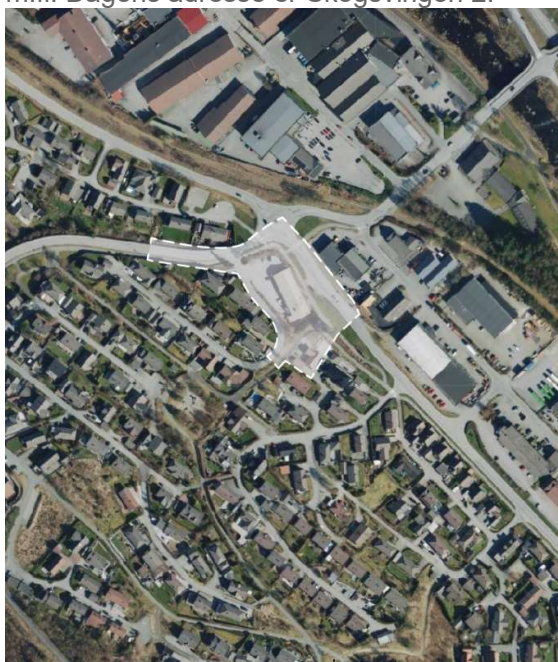
Figur 5.1 Planområdets beliggenhet i regionen

I øst grenser planområdet til Figgjoveien, og til større næringsarealer og voluminøse bygg.

Det er flere friluftsområder i nærheten av eiendommen med tilknytning til grønndrag.

Nærmeste lekeplass ligger i Furuveien, ca. 80 m sørvest fra planområdet.

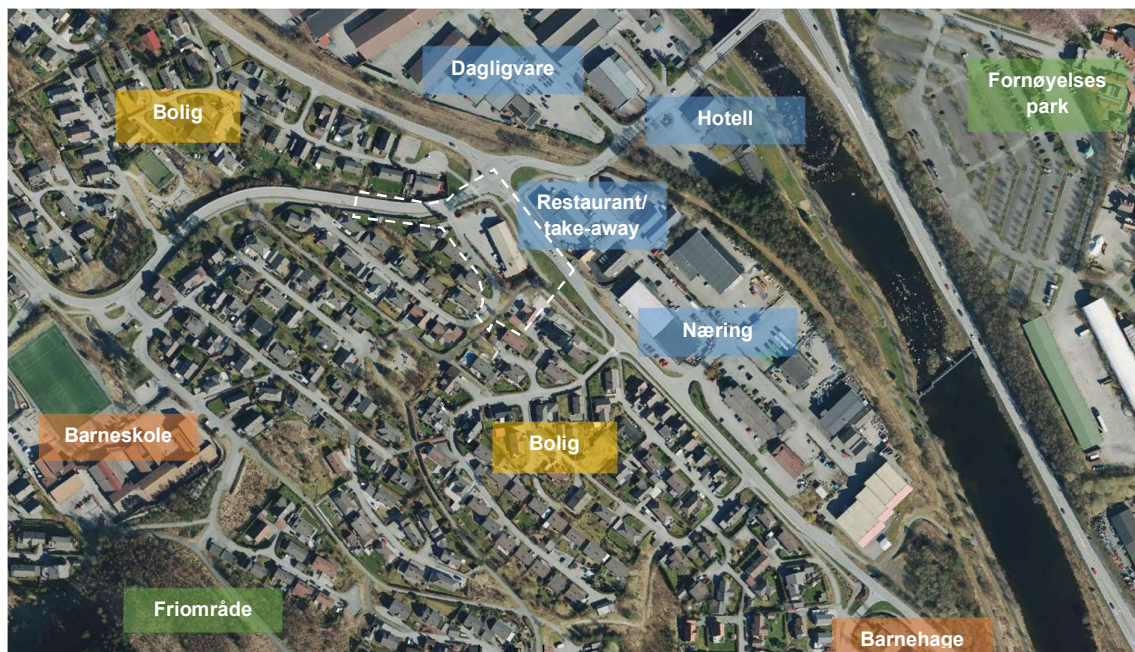
Planområdet er samlet på ca. 8,5 daa og omfatter eiendommene gnr./bnr. 6/275 og 6/177, m.fl. Dagens adresse er Skogsvingen 2.



Figur 5.2 Planområdet

5.2 Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Omkringliggende bebyggelse består for det meste av eneboliger og tomannsboliger, samt nærliggende lekeplasser og friområder. Ca. 300 meter vest for planområdet ligger Bærland skole. Øst for Figgjoveien ligger flere, stort sett voluminøse forretninger. Ca. 500 meter øst for planområdet ligger også fornøylesparken Kongeparken. Det er flere handlemuligheter i Ålgård sentrum, ca. 1000 meter øst for planområdet, hvor det finnes restauranter, dagligvarebutikk og andre kulturelle- og sosiale tilbud.



Figur 5.3 Planområdet og tilstøtende arealbruk

5.3 Stedets karakter

Det har vært nærbutikk i drift i over 40 år på eiendommen (frem til 2021), og den representerer dermed et viktig møtested for nabolaget. Stedet karakteriseres av å ligge i overgangen mellom et etablert boligområde i vest, og voluminøse næringsbygg i øst over Figgjoveien.

Strukturen i boligbebyggelsen er preget av organiske former som følger terrenget, noe som har lagt tydelige føringer for utvikling og organisering av bebyggelsen i området.



Figur 5.4 Bilde hentet fra 3d.kommunekart.com

5.4 Landskap

Planområdet ligger mellom kote + 98 og kote +107, med stigning fra øst/nordøst opp mot vest/sørvest. Dagens nærbutikk med tilhørende parkeringsareal ligger stort sett på planert terreng, på kote +101. Høydeforskjellen opp mot Skogsvingen og bakenforliggende boliger er i dag løst ved mur langs sørvestlig og vestlig plangrense.

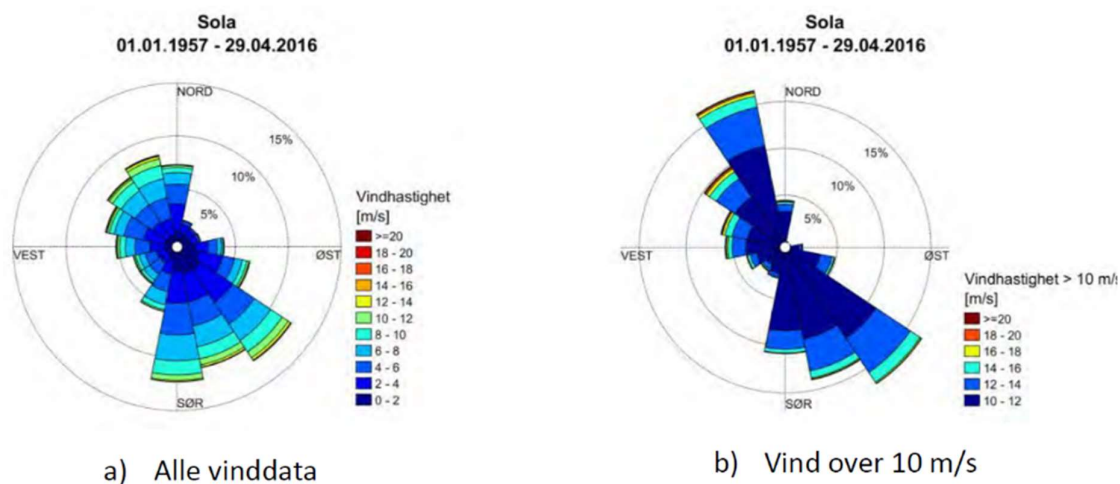
Tomten defineres stort sett av harde flater i form av veg- og asfalterte arealer, med utsiktslinjer mot Ravnefjell og Risfjellet i øst. En mindre del av planområdet helt i sør består av vegetasjon i form av busker, trær og gress i et kupert terreng.

Innenfor planområdet er det relativt gode solforhold, og nærliggende bebyggelse består stort sett av eneboliger i to- til tre etasjer



Figur 5.5 Nasjonal detaljert høydemodell NHD, fra temakart-rogaland.no

Vindroser fra målestasjonen på Sola lufthavn for perioden mellom 1957 og 2016 er vist i figuren under. Vindrosen viser at de hyppigste vindretningene er sørøst til sør og fra vest-nordvest til nord-nordvest. Figur 15 b) viser vindrosen med vindhastighet over 10 m/s. Den sterkeste vinden kommer fra nordvest i sommerhalvåret og fra sørøst vinterhalvåret.



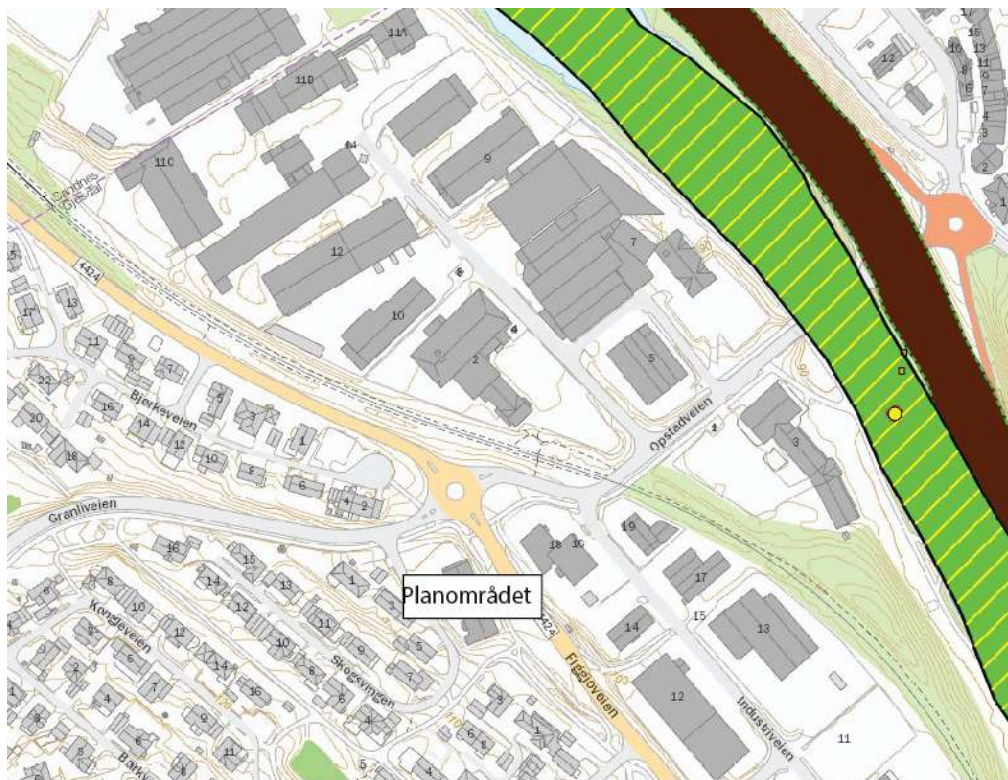
Figur 14 Vindroser for hyppigste vindretninger og for vind sterkere enn 10 m/s

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

I henhold til temakart-Rogaland er det ingen registrerte kulturminner innenfor, eller i nærheten av, planområdet.

5.6 Naturverdier

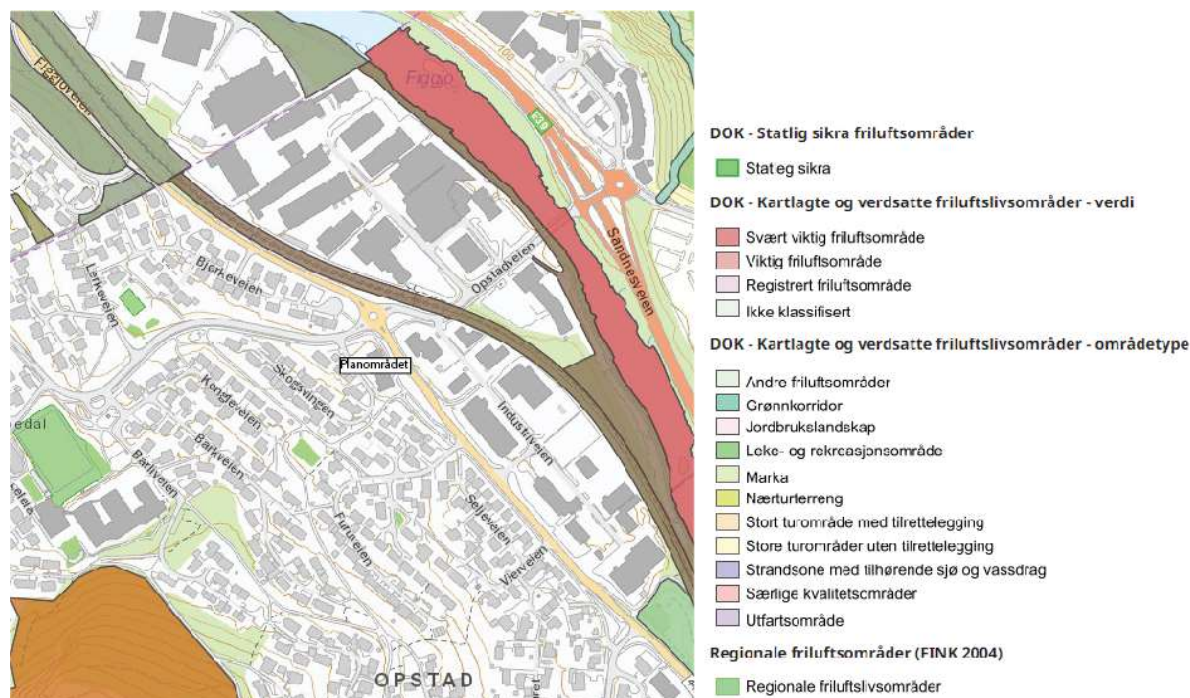
I henhold til temakart-Rogaland, er det ingen registrerte naturtyper innenfor, eller i nærheten av, planområdet. Nærmeste naturverdier ligger ca. 300 meter øst for planområdet, ved Figgjoelven, her er det registrert flere sårbare og nær trua arter, og ansvarsarter med stor forvaltningsinteresse.



Figur 5.6 Registrerte naturtyper i nærheten av planområdet kan sees innenfor grønn- og brunfarget felt.

5.7 Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Selv om Opstad er relativt tett bebygd finnes det flere fine naturområder her, forbundet med fjell og bergtopper. Ca. 500 meter vest for planområdet ligger Myrhaug og Midtfjell, som er kartlagte og verdsatte friluftsområde, med *svært viktig* områdeverdi. Ca. 250 meter øst for planområdet ligger Figgjoelven, og et lengre parkdrag langs Figgjoelven, avsatt og kartlagt friluftsområde med *svært viktig* områdeverdi iht. temakart-Rogaland.no.



Figur 5.7 Nærliggende friluftsområder

5.8 Landbruk

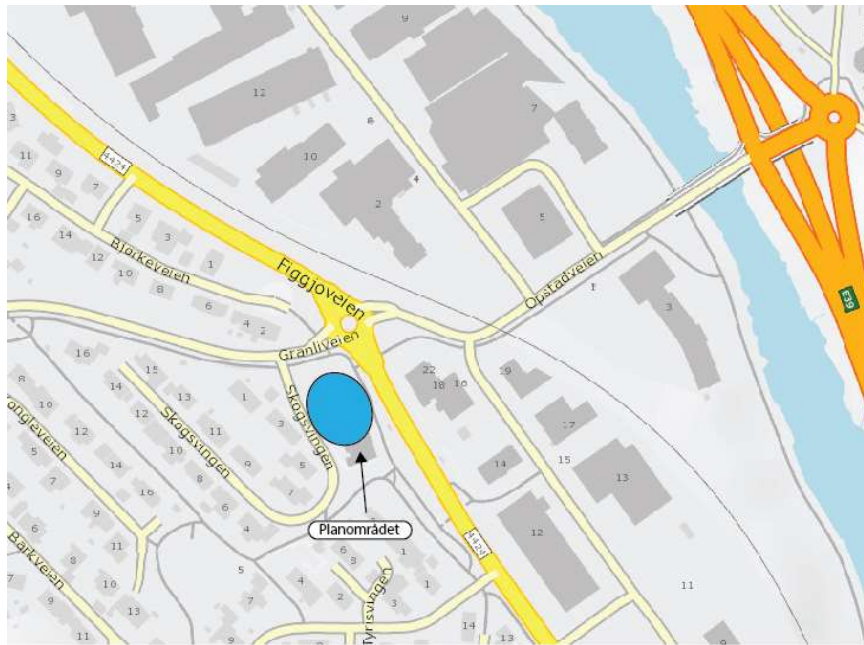
Planområdet har ingen tilknytning til landbruksinteresser.

5.9 Trafikkforhold

Biltrafikk

Planområdet ligger i første del av Skogsvingen, med adkomst fra Granliveien. Skogsvingen er asfaltert, og opparbeidet uten fortau. Det er ikke oppgitt ÅDT for Skogsvingen eller Granliveien, iht. vegkart.atlas, men Figgjoveien som grenser til planområdet i øst, oppgis med ÅDT på 3600, for 2020. Planområdet kobles relativt raskt på det overordnede veitrafikknettet v/E39, ca. 300 meter nordøst for planområdet.

Det er registrert to mindre ulykker i nærheten av planområdet, ved rundkjøringen Figgjoveien/Granliveien/Opstadveien, i 2004 og 2006.

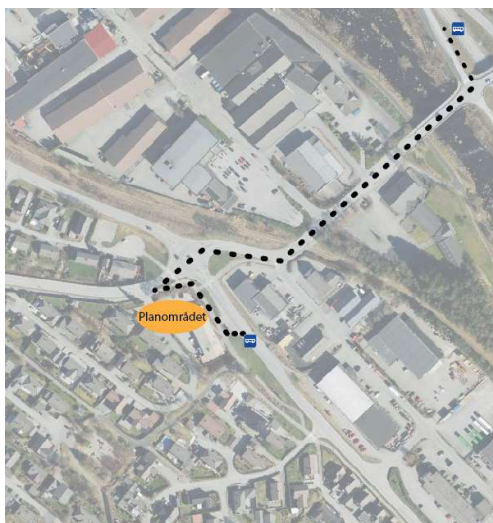


Figur 5.8 Planområdet og nærliggende veier

Kollektivtilbud

Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til bussholdeplass for rutebuss: Her går rute 23 mot Ålgård- og Sandnes sentrum hvert 30 minutt. Fra Sandnes sentrum finnes en rekke kollektive forbindelser rundt omkring i regionen, samt lokaltog til Egersund/Stavanger, og regiontog mot Kristiansand og Oslo, med daglige avganger.

Ved E39, 300 meter og 6 minutters gåavstand fra planområdet, er det også bussholdeplass med rutebuss til Kristiansand og Oslo, med daglige avganger.



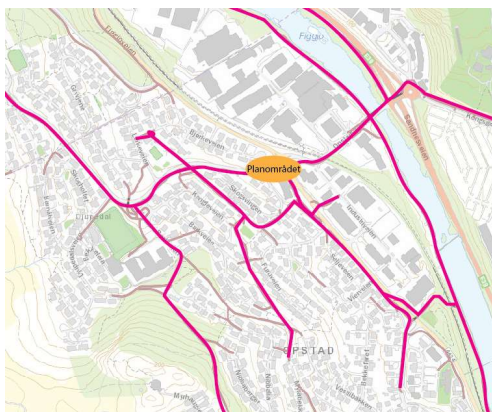
Figur 5.9 Planområdet og nærliggende bussholdeplass

Gang- og sykkelforbindelser

Planområdet knytter seg til gang- og sykkelveier i området, og tilgjengeligheten for gående er godt ivaretatt rundt planområdet. Temakart- Rogaland.no viser at gang- og sykkelveinettet i området også forbinder planområdet til Ålgård sentrum, nærliggende møtepunkter, samt Sandnes og Stavanger i nord.

Nærmeste friluftsområde ligger med 10 minutters gåavstand fra planområdet - Myrhaug i vest og Figgjoelven i øst. Planområdet ligger 20 minutters gåavstand fra Ålgård sentrum, hvor en finner varierte tilbud som dekker alle behov for dagligvarer og tjenester.

Trafikksikkerheten for myke trafikanter anses å være godt ivaretatt på de aller fleste rutene.



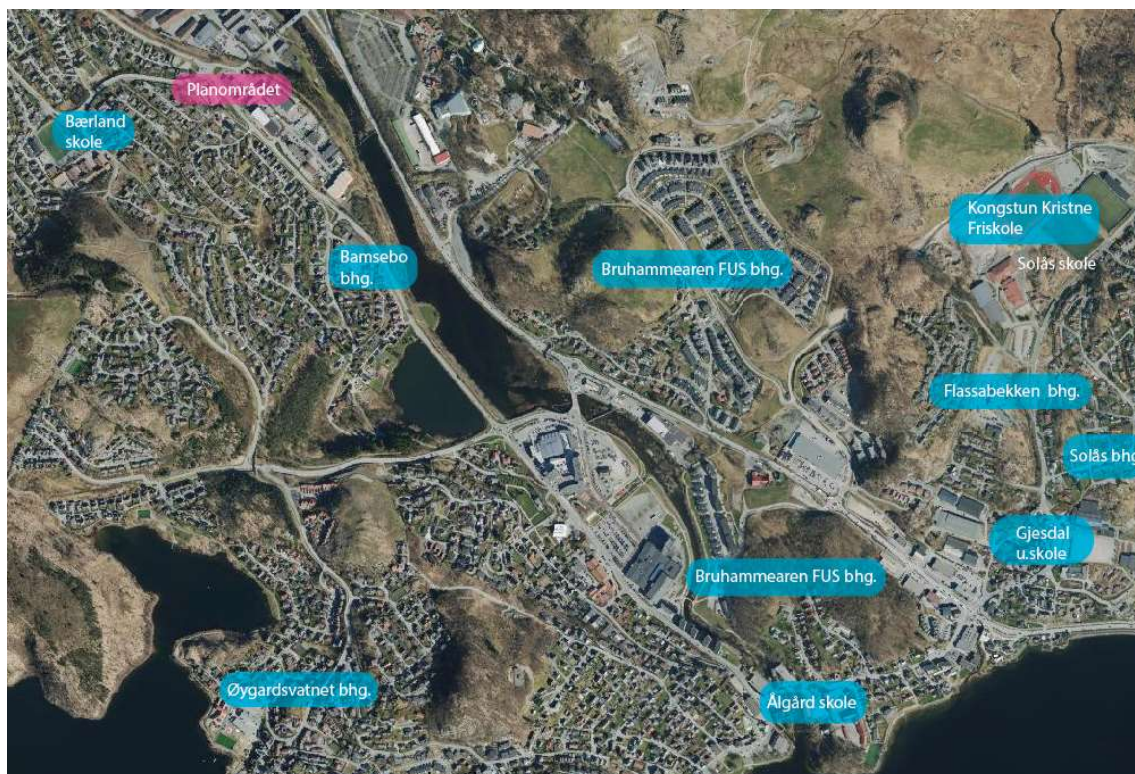
Figur 5.10 Gang- og sykkelforbindelser

5.10 Barns interesser

Det ligger flere etablerte lekeplasser, ballbaner og rekreasjonsområder i kort avstand fra planområdet, og nærmeste lekeplass og ballbane kan nås innen radius på ca. 300 meter i gåavstand. Det ligger også en mindre balløkke ca. 80 m sørvest for planområdet.

5.11 Sosial infrastruktur

Skolebehovsplanen 2015-2027 for Gjesdal kommune viser at Bærland skole har god kapasitet i planperioden, mens det for de øvrige skolene i Gjesdal kommune er underkapasitet av skoleplasser. Oppsummering fra Kapasitetsplan for barnehage 2021 – 2030 i Gjesdal kommune, ansees å være tilstrekkelig i perioden 2021 – 2030. Overkapasiteten beregnes å være 8 plasser i Oltedal og 50 plasser på Ålgård. Barnehagene ivaretar behovet i den overnevnte perioden, og kan ned- eller oppbemannes etter behov.



Figur 5.11 Sosial infrastruktur i Gjesdal kommune

5.12 Universell tilgjengelighet

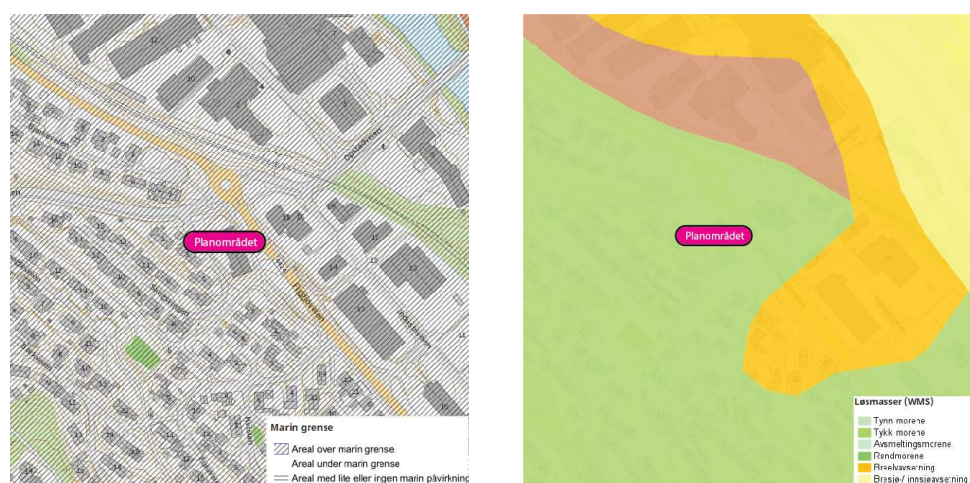
Terrenget i tilknytning til eksisterende butikk på eiendommen er planert, og eksisterende adkomst og parkering har et stigningsforhold som er i tråd med prinsippene for universell utforming. Terrenget i planområdet for øvrig preges av tidvis bratte helninger, og er ikke universelt utformet.

5.13 Teknisk infrastruktur

Det ligger eksisterende VA i gangstien ved Figgjoveien OV 600 BTG og VL 160 PVC. I Skogsvingen ligger det OV 200 BTG og SP 160 PVC som kobles på VA i Granliveien - OV 400 BTG, VL 160 PVC og SP 200 PVC, med fall videre nedstrøms i Figgjoveien.

5.14 Grunnforhold

Planområdet ligger over marin grense iht. temakart-Rogaland, og potensialet for forekomster av marin leire anses som liten. Grunnforhold i området består av tykk morene og planområdet ligger utenfor aktsomhetsområde for skred og flom. Forekomst for radon oppgis som moderat til lav (temakart-Rogaland).



Figur 5.12 a) Marin grense

b) Grunnforhold

Det er ifølge NGUs løsmassekart middels godt egnede masser for infiltrasjon i området.



Figur 5.13 Utklipp fra NGUs løsmassekart

Det opplyses av naboer at det i dag er utfordringer med oppsamling av overvann i enden av Bjørkeveien, deriblant eventuelt flomvann fra planområdet. Naboopplysningene stemmer også overens med det som Scalgo (flomanalyse program) viser. Grøntdraget og snuplassen ligger i et lavbrekk, og det finnes ikke avskjærende elementer (som opphøyet kantstein eller veigrøft) mot Granliveien, noe som medfører at vann fra oppstrøms nedslagsfelt ledes direkte ned dit.



Figur 5.14 Analyseprogram Scalco - Flomveier nedstrøms planområdet

5.15 Støyforhold



Figur 5.15 Støykart (temakart-Rogaland)

I henhold til temakart-Rogaland, er store deler av planområdet støyutsatt, og ligger i gul (55-59 dB) og rød (65-69 dB) støysone. Støyforurensningen kan i hovedsak knyttes til Figgjoveien i øst og nordøst, og Granliveien i nordvest.

5.16 Luftforurensning

Det er få tilgjengelige luftkvalitetsdata for Gjesdal kommune. Luftkvalitet.miljødirektoratet.no viser at det liten forurensning i Gjesdal over det aktuelle området. Den lokale luftkvaliteten

nær trafikkerte veier kan tidvis bli dårlig grunnet stor trafikkbelastning, og/eller grunnet klimatiske faktorer ved lavere temperaturer.

5.17 Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Prosjektil har utarbeidet ROS-analyse, hvor det er pekt på følgende tema, og som krever nærmere oppfølging i planleggingen:

1. Radon
2. Ekstremvær
3. Myke trafikanter
4. Støy- og luftforurensning

Disse temaene er beskrevet videre i ROS-analysen. Behov for tiltak er innarbeidet i planmaterialet og beskrevet i senere kapitler i planbeskrivelsen.

5.18 Næring

Det har vært dagligvarebutikk i drift i planområdet frem til 2021. Bebyggelsen nord og øst for planområdet, består i all hovedsak av industribygg og forretning knyttet til reiseliv-, mat- og salg- og servicenæring.

5.19 Analyser/utredninger

Det er i forbindelse med planarbeidet utført følgende analyser/underlagsrapporter som er vedlagt saken:

- VA-notat Beskrivelse av eksisterende vann- og avløpsforhold, og aktuelle tiltak knyttet til planforslaget og som er vedlagt planen.
- ROS-analyse Sannsynlighet og konsekvens av uønskede hendelser
- Støyanalyse Støyutbredelse fra vegtrafikk

Støyanalyse er utført av Brekke og Strand. Øvrige underlagsrapporter er utarbeidet av Prosjektil. Rapportene er oppsummert i denne planbeskrivelsen og ROS-analysen, og forslag til tiltak er innarbeidet i bestemmelsene.

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 Planlagt arealbruk

Planlagt arealbruk innenfor planområdet er bebyggelse og anlegg, og samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

6.1.1 Reguleringsformål

AREALOVERSIKT - FORMÅL		
BEBYGGELSE OG ANLEGG	Frittliggende boligbebyggelse	0,01 daa
	Bolig/forretning	1,6 daa
	Annen særskilt bebyggelse og anlegg	0,1 daa
	Renovasjonsanlegg	0,01 daa
	Uteoppholdsareal	0,5 daa
	Lekeplass	0,15 daa
	Annet uteoppholdsareal	0,1 daa
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR	Veg	0,1 daa
	Kjøreveg	2,5 daa
	Fortau	0,3 daa
	Gatetun	0,4 daa
	Gang-/sykkelveg	0,9 daa
	Gangveg	0,01 daa
	Annen veggrunn - grøntareal	1,5 daa
	Leskur	0,02 daa
	Parkering	0,5 daa
TOTALT PLANOMRÅDE		8,5 daa

6.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

Under følger en oversikt over formålene som er benyttet i planen og funksjoner knyttet til formålene:



Figur 6.1 Utsnitt av plankart, datert 27.02.2023

6.2.1 Bolig/forretning – B/F

Innenfor B/F skal det etableres kombinert bebyggelse for forretning, bolig og parkering. Maks BRA innenfor planområdet er 2850 m² BRA, inkludert parkeringsanlegg.

Maks gesimshøyde er angitt på plankartet som kotehøyde. Ved etablering av pulttak gjelder maks gesimshøyde som øvre gesims.

Forretning

Forretningsformålet kan utgjøre inntil 1250 m² av maks BRA i planområdet. BRA for overbygget varemottak kommer i tillegg.

Inngang til forretning i B/F skal etableres fra felt f_GT1. Inngangspartiet skal utgjøre et transparent innslag i fasaden og opparbeides med glassfelt. I første etasje mot f_GT1 og 2 skal det være aktive fasader med store glasspartier.

Bolig

Det tillates etablert min. 8 og maks. 12 boenheter innenfor feltet, i form av rekkehus og/eller leilighetsbygg/lavblokk.

Det tillates inntil 1250 m² BRA til boligformål. Det skal være en blanding av ulike boligstørrelser. Det tillates ikke leiligheter under 50 m².

Innglassing av balkonger innenfor felt B/F skal ha lik utforming.

Boligene tillates utformet med pulttak og flattak, men takformen skal være lik innenfor området.

Privat uteoppholdsareal på bakkeplan kan ha gjerde, levegg eller hekk på inntil 1,3 meters høyde og som tillates oppført utenfor byggegrenser.

Byggesone A, B og C

- A. Bebyggelsen innenfor byggesone A skal etableres inntil 6 boenheter fordelt på to etasjer. Balkong og innglassing tillates å krage utover bygge- og formålsgrenser med inntil 4,3 meter mot nordvest.
- B. Bebyggelsen innenfor byggesone B skal etableres inntil 3 rekkehus, fordelt på en til to etasjer. Balkonger og innglassing tillates å krage utover byggegrenser på inntil 2,8 meter mot øst.
- C. Bebyggelsen innenfor byggesone C skal etableres inntil 3 rekkehus, fordelt på en til to etasjer. Balkonger og innglassing tillates etablert utenfor byggegrenser på inntil 2,8 meter mot øst.

Parkering

Innenfor feltet tillates deler av parkeringsanlegg etablert maks BRA 350 m². Under bakkenivå tillates parkeringsanlegget etablert delvis utenfor bygge- og formålsgrenser, mot f_UTE1-3 og o_GS1.

6.2.2 Frittliggende småhusbebyggelse – BF

Feltet er en del av eksisterende boligfelt vest for planområdet, og reguleres iht. eksisterende situasjon.

6.2.3 Renovasjonsanlegg – f_RA

Innenfor f_RA skal det sikres oppstillingsplasser for frittstående avfallsdunker.

Oppstillingsplassen har direkte atkomst fra veg og interne gangveger i planområdet fra boligene.

Renovasjon for næring løses i forbindelse med overbygget varemottak innenfor B/F.

6.2.4 Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg – ASB

ASB er felles for alle boenheter innenfor felt B/F.

Innenfor ASB skal det etableres felles oppholdsrom eller drivhus, heishus og trappegang fra parkeringsanlegget under bakkeplan på inntil 90 m² BRA.

6.2.5 Uteoppholdsareal – f_UTE1-3

f_UTE1-3 er felles for boenheter innenfor B/F og skal gis et grønt preg og beplantes med gress, trær, busker og bed.

Innenfor felt f_UTE1-3 tillates det etablert overbygd rampe og deler av parkeringsanlegg under bakkeplan på 550 m² BRA.

Det tillates oppført forstøtningsmur innenfor felt f_UTE1-3, med høyde på inntil 1,5 meter. Minsteavstand til offentlig vei skal være 1 meter.

6.2.6 Offentlig uteoppholdsareal – o_UTE1

o_UTE1 reguleres offentlig.

6.2.7 Lekeplass – f_LEK

Innenfor f_LEK skal det etableres lekeplass iht. retningslinjer for regulering av grønnstruktur. Lekeplassen tillates avskjermet i form av gjerde. Maks tillatte høyde på gjerde er 1,20 meter.

Innenfor f_LEK skal det etableres sittegrupper og/eller amfi/trapp.

6.2.8 Annet uteoppholdsareal - o_AUT1

F_AUT1 er felles for alle boenheter innenfor B/F. Feltet skal gis et grønt preg og opparbeides med vegetasjon.

Det tillates oppført forstøtningsmur innenfor felt f_AUT1, med høyde på inntil 1,5 meter.

6.2.9 Offentlig og felles veg – o_V1 og f_V2

o_V1 reguleres offentlig, og sikrer oppstillingsplass i forbindelse med renovasjonsanlegg for boliger.

f_V2 er felles for næring og boenheter innenfor B/F og skal sikre adkomst til parkeringsanlegg under bakkeplan i planområdet.

6.2.10 Felles gatetun – f_GT1-2

f_GT1-2 er felles for forretning innen felt B/F.

Innenfor f_GT2 skal det etableres sykkelparkeringsplasser tilhørende forretningsdelen. Sykkelparkeringsplassene tillates etablert med overbygget tak.

f_GT1-2 skal etableres med permeabelt dekke. Asfalt tillates ikke. Det tillates etablert trapp innenfor f_GT2 som forbinder boliger innen B/F med f_GT. Trapp tillates etablert utenfor byggegrenser, og med avstand på minst 15 meter til senterlinje veg i fv4424.

Det tillates oppført forstøtningsmur innenfor felt f_GT2, med høyde på inntil 1,5 meter.

Det tillates at balkonger krager utover f_GT1-2 fra andre etasje, med avstand på minst 15 meter til senterlinje veg i fv4424.

6.2.11 Gang- og sykkelveg – o_GS1-3

O_GS1 reguleres med bredde på 3 meter, og sikrer en gjennomgående forbindelse fra sørvest til sørøst, mellom boligområdet i vest til gang- og sykkelveg i øst ved Figgjoveien. På den måten dannes det gode forbindelser fra alle boenheter i planområdet, til omkringliggende områder.

O_GS2 langs Figgjovegen reguleres iht. Statens vegvesens håndbøker, og med 3,5 meters bredde. Det gjøres grep for å sikre gode sikt- og stigningsforhold i planen.

O_GS3 langs Granliveien reguleres iht. eksisterende situasjon.

6.2.12 Annen veggrunn – o_AVG1-14 og f_AVG1-2

o_AVG1-11 og o_AVG13 reguleres til annen veggrunn. Områdene vil gis et grønt preg og opparbeides med beplantning og gress.

o_AVG12 skal være overkjørbart, og romme manøvreringsareal for renovasjonsbil.

Innenfor o_AVG14 tillates det etablert én gangforbindelse fra f_GT2 til o_GS2.

f_AVG1 ligger ved parkeringsplass til butikk, og planlegges etablert med armert gress. Innenfor f_AVG1 tillates eksisterende forstøttingsmur/natursteinsmur videreført og/eller tillates reetablert.

f_AVG2 er felles for forretningen innenfor B/F og skal ha et grønt preg.

6.2.13 Leskur – o_LPL1-2

o_LPL1-2 er regulert til leskur i forbindelse med bussholdeplasser ved Figgjoveien.

6.2.14 Parkering – f_P

f_P er felles for forretningsdelen innenfor felt B/F.

Innenfor felt f_P tillates det etablert inntil 16 parkeringsplasser, inkludert 1 HC-parkeringsplass nær inngangspartiet.

6.2.15 Bestemmelse til bestemmelsesområder

Innenfor #1 skal det settes av areal til trasé for overvannsledning. Det skal opparbeides en skjermende vegetasjon i form av hekk mot nabobebyggelsen sør og vest for planområdet. Det tillates ikke faste installasjoner eller trær innenfor bestemmelsesområdet.

6.3 Bebyggelsens plassering og utforming

6.3.1 Bebyggelsens høyder og takform



Figur 6.2 Bebyggelse sett fra nord.

For å sikre god kommunikasjon med eksisterende bebyggelse er takform og høyde nøye vurdert. Boligbebyggelsen er også delt opp i tre separate bygg. På den måten framstår bygget mindre massivt og voluminøst, og grepet vil bidra til en mer luftig bebyggelseskarakter. Oppdelingen i tre bygningsdeler over første etasje bidrar også til brudd i skyggevirkninger internt i planområdet. Boligene og butikk planlegges etablert med flatt tak for å sikre best mulig tilpasning til eksisterende bebyggelse med tanke på utsiktsforhold for bakenforliggende boliger. For å gi et moderne uttrykk som harmonerer med de naturlige omgivelsene, og som bidrar til overvannshåndtering, legges det opp til bruk av sedumtak.

Bebyggelsens utforming medvirker til tilfredsstillende solforhold gjennom hele dagen, både innad i planområdet og for tilgrensende private hagearealer. Planlagt bebyggelse vil også gi et mer tydelig og estetisk skille mellom eksisterende boligfelt i vest, til næringsområde i øst, som i dag ligger åpent og godt synlig i landskapet.



Figur 6.3 a) Eksisterende bebyggelse og næringsområde sett fra nord b) Planlagt bebyggelse sett fra nord

Byggegrenser

Ved varsel om planoppstart ga Rogaland fylkeskommune merknad om at byggegrenser langs fv. 4424, må videreføres iht. gjeldende plan, på 15 til 21 m fra vegmidte. Dette er i stor grad ivarettatt i planforslaget:

Terrenget i planområdet faller ned mot fv. 4424 i øst, og stiger kraftig opp mot Skogsvingen i vest. Eiendommen er i dag planert ut, der høydeforskjell ned til Figgjoveien er løst ved beplantet skråning i kombinasjon med forstøtningsmur av naturstein. Mot Skogsvingen er det en større forstøtningsmur fra avkjørsel til butikken, og videre langs eiendomsgrensen.



Figur 6.4 Dagens situasjon. Høydeforskjell mellom planområdet og Figgjoveien til venstre, og mellom planområdet og Skogsvingen til høyre.

For å muliggjøre en utbygging på eiendommen med butikk og tilhørende parkeringsplass, legges det opp til en forstøtningsmur langs deler av eiendomsgrensen mot fylkesveien, i stor grad lik dagens situasjon. Forstøtningsmuren vil ha en minsteavstand til vegmidte på ca. 11,5 meter, slik det også er i dag. Samtidig gjøres det grep som minsker høydeforskjellen mellom eiendommene, ved at gang- og sykkelveg heves, slik at denne ligger på samme nivå som Figgjoveien. Ved dagens situasjon ligger denne inntil 0,6 meter lavere enn kjørebane i Figgjoveien. På denne måten reduseres murens horisontale og vertikale utstrekning, i forhold til dagens situasjon. I planens bestemmelser foreligger det er rekkefølgekrav som sikrer at tekniske planer skal vise plassering og utforming av støttemuren, og skal sendes til Rogaland fylkeskommune for gjennomsyn.

Planområdet er langstruktent og smalt. Skogsvingen i vest er også smal med bratt stigning. For å sikre at det er tilstrekkelig areal til å etablere planlagt bebyggelse, samtidig som trafikksikkerheten i Skogsvingen ivaretas, vil det forekomme et mindre avvik fra dagens byggegrenser mot fv. 4424. Planlagt bebyggelse overskrider gjeldende byggegrense med inntil 0,5 meter på et begrenset strekk. Planlagt forstøtningsmur og trappeforbindelse vil være i strid med byggegrenser i gjeldende plan, med overskridelser på inntil 4 m. Dette vil

gjelder for muren som er etablert langs fylkesveien, hvis plassering videreføres iht. dagens situasjon. Trappeforbindelsen som foreslås etablert fra boligdelen til butikkdelen, langs fylkesveien, vil ha en minsteavstand på 15 m fra vegmidte. De terrengmessige forholdene i området, og overskridelsens begrensede omfang, gjør at fylkeskommunens merknad vurderes å være tilstrekkelig ivaretatt i planforslaget.

Forretning

Butikken planlegges oppført på inntil 1250 m² BRA, i én etasje med et salgsareal på ca. 750 m². Bygget planlegges utformet med flatt tak, og det leges opp til transparente fasader mot vest og nordvest, ved hovedinngang. En transparent fasade i form av store vindusflater, vil bidra til god visuell forbindelse for kunder og forbipasserende, samt bidra til å gi gode lysforhold inne i butikken. Fasaden planlegges i all hovedsak utformet gjennom bruk av tre.

Varelevering planlegges vest for butikken, overbygget med tak. Dette vil bidra til å skjerme varemottaket, samt redusere støynivå og eventuell sjenanse for boligområdet. Som følge av tungtransport

6.3.2 Grad av utnytting (veileder) Forskrift

Planområdet er på ca. 8,5 daa. Totalt åpnes det for 3490 m² BRA bolig og næring innenfor planområdet, medregnet parkeringskjeller. Det er rundet opp for å ta høyde for justeringer under detaljprosjektering. Det er også lagt inn fleksibilitet med tanke på hvor mye av tillatt bruksareal som anlegges som butikk, parkering og bolig. Maks utnyttelse for feltet sikres likevel i planens bestemmelser.

		BRA i m²		Maks BRA i plan	
Næring 1. etasje	Butikk inkl. lager, overbygget varemottak og personalrom	1165		1250	
Parkeringsanlegg og adkomst delvis under bakken utenfor byggegrenser	Parkeringsareal, inkl. sykkelparkering, boder, teknisk-, trappe- og heisrom	B/F	315	B/F	350
		UT1-3	546	UTE1-3	550
Boligbebyggelse 2. etasje. Inkl. overbygget areal for balkonger/vinterhager/ inngangsparti og trapperom	Bygg A	457	1173	1250	
	Bygg B	330			
	Bygg C	386			
Annen særskilt angitt bebyggelse	Felleshus med trapp- og heishus	88		90	
SUM BRA INNENFOR FELT B/F		2653		2850	
SUM BRA INNENFOR PLANOMRÅDET		3274		3490	

Ved beregning av utnyttelsesgrad, medtas ikke offentlige arealer til veg, annen veggrunn, fortau og gang- og sykkelveg. Da areal for bebyggelse og utearealer i planområdet er på ca. 3,5 daa., blir utnyttelsesgraden i planområdet på ca. 99% BRA. Parkeringsanlegg som ligger delvis under bakkeplan, er medregnet.

6.4 Bomiljø/bokvalitet

Boligene planlegges oppført i sammenstilling med ny nærbutikk. Planforslaget må da, med dette som utgangspunkt, sikre så høy bokvalitet som mulig med mål om å aktivt skille mellom formål boligbebyggelse og formål forretning.

Planforslaget tilrettelegger for et slikt skille, ved å legge opp til en boligbebyggelse over etasjen på butikken og ved å sikre at boligene har et separat parkeringsanlegg og egen gangadkomst til boligene. Minst 30 % av boligene vil utformes som tilgjengelige boliger og planforslaget legger til rette for universelle forbindelser til- og fra parkeringsanlegget fra boliger, og til butikken. Uteoppholdsareal og lekeplass planlegges sørvest for boligene hvor det oppnås best skjerming fra butikken, forurensning og støy – men også der hvor solforholdene er klart best. På den måten vil boligene og tilhørende uteoppholdsareal kunne aktivt skjermes fra den delen som naturlig utgjør butikkens arealer. Illustrasjonsmaterialet viser hvordan dette oppnås.



Figur 6.5 Foreslått bebyggelse sett fra nord.



Figur 6.6 Planlagt bebyggelse sett fra øst

6.5 Handelsanalyse

Planområdet ligger utenfor Ålgård sentrum. Regionalplanen tillater nyetablering eller utvidelse av eksisterende varehandelsvirksomhet, på inntil totalt 1250 m², så lenge tiltaket ikke vurderes å ville konkurrere med etablerte sentre. Ved oppstart av reguleringsplanen ble det utført en handelsanalyse. Analysen viser at nyetablering av den aktuelle butikken i liten grad vil hente omsetning fra sentrum, men noe fra de nærliggende butikkene:

Ca. 100 meter nordøst for planområdet ligger en Rema 1000, som ble oppført i 2011. Denne har sameksistert med den tidligere nærbutikken i planområdet i over 10 år. Det at nærbutikkene har bestått nærliggende hverandre over tid, viser at det er marked for denne type etablering i området. Tiltaket vurderes derfor å ikke ha en vesentlig konkurranseeffekt på den nærliggende dagligvarebutikken, Rema 1000. Det vises til at en gjenetablering av nærbutikk representerer en kvalitet for nærmiljøet og for eksisterende og nye beboere. Dette som følge av at planområdet er nært tilknyttet det større boligområdet i vest, noe som bidrar til mer trafiksikker ferdsel og en redusert bilavhengighet.

Oppgradering av nærbutikken vil også ha estetiske kvaliteter ved seg, positivt for nærområdet, ettersom dagens bygningsmasse er utdatert.

Tabell 2 Handelsanalyse utarbeidet av Coop. Tallene er hentet fra omsetningen til de ulike butikkene, og på nøkkeltall i handelsområdet.

Handelsanalyse:					
Avstands-rangering	Butikk	Avstand (min)	Google rating	Areal (KVM)	Andelen ny nærbutikk tar av omsetning
1	Joker Ålgård	0	4,0		
2	Rema 1000 Opstad	5	4,3	850	15,0%
3	Mega Ålgård	17	4,3	1919	2,0%
4	Joker Figgjo	20	4,4	250	2,0%
5	Kiwi Magneten	21	4,4	600	0,0%
6	Extra Ålgård	27	4,3	1795	17,0%
7	Kiwi Ålgård	29	4,3	48	0,0%

6.6 Mobilitet

6.6.1 Turproduksjon

Bolig

Turproduksjon omfatter alle turer inn og ut av området med alle typer framkomstmidler og gange. En tur er en forflytning fra ett sted til et annet utenfor hjemmet. Det planlegges 12 boenheter innenfor planområdet, som vil generere følgende turproduksjon på ca. 85 personturer:

Antall boenheter	Gjennomsnittlig antall pers. pr privat-husholdning i Gjesdal kommune (SSB, 2022)	Estimert antall beboere	Gjennomsnittlig antall reiser pr. virkedag pr. person (NRVU 2018/19)	Estimert turproduksjon pr virkedag
12	2,49	30	2,82	Totalt: 85

Tabell 3 Turproduksjon bolig

Næring*Ansatte*

Innenfor planområdet planlegges det ca. 1250 m² BRA forretning/ nærbutikk. I henhold til håndbok V713 kan en regne med 3-4 ansatte pr. 100 m² BRA handel. Dette vil utgjøre ca. 13 ansatte. Coop har selv opplyst om ca. 15 ansatte. Det tas derfor utgangspunkt i 15 ansatte.

Besøkende

Besøkende til planområdet vil omfatte besøkende til bolig og forretning. Det finnes erfaringstall for turproduksjon per bolig og per 100 m² handel (Håndbok V713), eller pr. ansatt innenfor handel. Variasjonsområdet er mellom 2,0 og 10,0 pr. ansatte. For dagligvarehandel antas turproduksjonen å være noe høy.

Til beregningen av turproduksjon knyttet til næringsdelen har Coop bidratt med beregninger for antatt kundetall, omsetning, og kundefordeling gjennom dagen.

Butikkens travleste tidspunkt er rundt kl. 15. For planlagt butikk forventes det at et gjennomsnittlig besøk vil ta 15-20 minutter.

Vareleveranser

Iht. håndbok V126 er det satt opp tabell for gjennomsnittlig antall leveranser for butikker i ulike bransjer basert på erfaringstall. For varehandel/detaljhandel er det i gjennomsnitt 1-2 vareleveranser per dag per butikk. Varelevering vil skje ca. 2-3 ganger i uken, mens brødlevering vil skje hver dag (Coop).

Samlet forventes følgende turproduksjon tilknyttet næringsdelen:

	Variasjons-område	Estimert antall besøkende	Gjennomsnittlig antall time	Estimert antall turer pr. virkedag
15 ansatte	2,0 – 10,0	150	10	300
1250 m ²	3,0 – 12,0 (pr. 100 m ²)	150	9,6, tilnærmet 10	300
Opplysninger fra Coop		400	26,67, tilnærmet 27	800

Tabell 4 - Turproduksjon næring

Coop forventer at kundetall ny butikk vil ligge på omkring 2400 pr. uke, og med en forholdsvis jevn fordeling gjennom uken. Dette gir ca. 400 besøkende pr. dag. Forventet kundemasse er basert på handelsanalyse som er utført for området, og erfaringer fra tilsvarende Coop-butikker.

6.6.2 Reisemiddelfordeling

Håndbøkene med erfaringstall er av eldre dato. Da Coops tall og beregninger vurderes å være de mest presise, er det tatt utgangspunkt i forventet kundemasse når en beregner turproduksjon til og fra området

	Estimert turproduksjon bolig	Estimert turproduksjon næring pr. virkedag	Estimert turproduksjon samlet, pr. virkedag
RVU /Erfaringstall for antall ansatte	85	300	385
Beregninger fra Coop, forventet kundemasse		800	885

Tabell 5 Videre beregninger tar utgangspunkt i forventet kundemasse – nederste rad.

Estimert reisemiddelfordeling

Tabell nedenfor viser estimert reisemiddelfordeling for planområdet basert på reisevaneundersøkelse fra 2018 og Statistisk sentralbyrå. Ved beregninger er det gjort forenklinger og antakelser, men antas allikevel å være representative for området og dets bruk. Alle tall er omtrentlige verdier. Nord-Jæren er her definert som Sandnes, Stavanger, Sola og Randaberg. Det antas at Gjesdal kommune delvis kan sammenlignes med Randaberg og Sola, men at kollektivandel mest sannsynlig er lavere. Tallene anses derfor representative også for Gjesdal

Dette er med andre ord forventet fordeling før ev. tiltak.

Reisemiddel	Reisemiddelfordeling for Nord-Jæren (NRVU, 2018/19)	Estimerte antall turer pr. virkedag for planområdet (basert på opplysninger fra Coop, forventet)
Til fots	20%	177
Sykkel	7%	62
Annet	1%	9
Bil (fører)	53%	469
Bil (passasjer)	9%	80
Buss/tog/båt	10%	88
Totalt	100%	885

Tabell 6 - Estimert reisemiddelfordeling

Ønsket reisemiddelfordeling

Basert på planområdets tilgjengelighet, tilbud og beliggenhet, i tillegg til Nasjonal transportplans målsetting om nullvekst i trafikken, er det satt opp ønsket reisemiddelfordeling for generert turproduksjon som vist i tabell under.

Reisemiddel	Ønsket reisemiddel-fordeling	Estimerte antall turer (basert på opplysninger fra Coop) Ønsket reisemiddelfordeling
Til fots	21%	186
Sykkel	9%	80
Annet	1%	9
Bil(fører)	46%	407
Bil(passasjer)	11%	97
Buss/tog/båt	12%	106
Totalt	100%	885

Tabell 7 - Ønsket reisemiddelfordeling

Bilførerandelen er basert på hovedalternativet for estimert befolkningsøkning frem mot 2040 og hva andelen må være for å nå målet om nullvekst i antall bilturer pr 1.1.2023. Dette er beregnet til 46 %. Den ønskede reisemiddelfordelingen forutsetter likevel tiltak på kommunalt og regionalt nivå for å påvirke bilførerandelen i kommunen generelt.

6.6.3 Vurdering av parkeringsbehov

Det antas at butikkens åpningstider vil være ca. 07:00 til 22:00 på hverdager. Utrekningen viser et gjennomsnitt på 443 besøkende pr. dag til planområdet. Coops tall for timeomsetning viser at det er en markant topp i antall besøkende under ettermiddagsrushet. En bør ta hensyn til et høyere behov for parkeringsplasser i rushtiden. Det bør derfor legges til grunn at en stor andel besøk skjer i perioden 15.00-17.00. En stor andel av kundene antas å være tilknyttet arbeidsreiser til og fra nærliggende boligfelt.

Følgende bør derfor legges til grunn for beregning av parkeringsbehov

- Etter etablering av ny butikk forventes det ca. 443 besøkende pr. dag.
- En stor andel av disse besøkene skjer mellom kl.15-17. 50% gir et snitt på 111 besøkende pr. time under rushtrafikken.
- Ønsket reisemiddelfordeling antyder at 46% av disse kundene vil bruke bil (51 besøkende)
- Ved å legge til grunn at en handletur tar 20 minutter etter åpning av ny butikk, vil det være et potensielt behov for ca. 17 parkeringsplasser i rushtiden.

Samlet gir dette grunnlag for at det kan vurderes noe økt parkering i forhold til overordnet parkeringsnorm for dette området, og samtidig oppnå en bilførerandel i tråd med nullvekstmålet.

6.7 Parkering

Totalt legges det opp til 34 p-plasser for bil i planområdet, 18 tildelt næringsdelen og 16 tildelt boligdelen.

Tabell 8 a) Foreslått p-plasser bil b) sykkel

Bilparkering	Næring	Bolig
Parkeringsanlegg	2	16
Bakkeplan, f_P	16	0
Totalt	18	16
	34	

Sykkelparkering	Næring	Bolig
Parkeringskjeller	12	24*
Bakkeplan, f_GT	13	0
Totalt	25	24
	49	

*Fordeles mellom p-anlegg og ved boligens inngangsparti

Forhold til overordnede føringer

Planforslaget legger opp til konsentrert småhusbebyggelse, i form av rekkehus og leiligheter. Iht. regionalplanen, skal det legges opp til 1,8 parkeringsplasser for bil pr. boenhet av denne typen bolig. Fylket har ved varsel om oppstart bedt om at det bør legges opp til en parkeringsdekning for blokkbebyggelse – 1,2 parkeringsplasser pr. boenhet. Det oppgis derfor dekning for 1,2 til 1,8 plasser i tabell under.

Tabell 9 Parkeringsdekning for sykkel og bil i forhold til overordnet krav

Parkeringsdekning	Bolig		Næring	
	Bil	Sykkel	Bil	Sykkel
Krav i regionalplanen	15- 22	36	12	25
Krav i kommuneplanen	12-18	24	7-13	7
Foreslått i planforslag	16	24	18	25

Bil

Planforslaget utfordrer overordnede krav til parkeringsdekning for næring, men følger parkeringsdekning fastsatt for boliger iht. overordnet planer.

Næring er en bred kategori i kommuneplanen, og for matvarebutikk vurderes det å være et generelt behov for en større parkeringsdekning enn hva den «typiske» næring har behov for. To av de fem parkeringsplassene som overgår kommuneplanens krav, legges i garasjeanlegget, og vil dermed ikke oppta areal fra uteområdene i planområdet. Valgt parkeringsdekning for næring er basert på grunnlagsinformasjon i kapittel 6.6; Mobilitet.

Sykkel

Antall sykkelparkeringsplasser for boligdelen og næringsdelen er i tråd med kommuneplanen for Gjesdal. For næringsdelen er dekningen også i tråd med Regionalplanen. Butikken vil ha gjesteparkeringsplasser innenfor gatetun ved inngangsparti, og ansattparkering i p-anlegg. Det er også aktuelt å legge til rette for pendlerparkering for sykkel i p-anlegget, for reisende som skal videre med kollektivtransport.

For boligdelen, fordeles sykkelparkeringsplasser mellom lukket p-anlegg og bod. Illustrasjonsmaterialet viser at det i tillegg legges opp til mulighet for etablering av sykkelparkeringsplasser for besøkende tilknyttet inngangsparti. Det legges opp til egen inngang til p-anlegget for syklist, som knyttes til gang- og sykkelvegen øst for

parkeringsanlegget. Det sikres dermed god tilgjengelighet og trafiksikker adkomst til sykkelparkeringsplassene i planområdet.

6.8 Tilknytting til infrastruktur

6.8.1 El-nett

Det er tilstrekkelig kapasitet på nettet i området.

6.9 Trafikkløsning

6.9.1 Kjøreadkomst

Adkomst til planområdet blir via Skogsvingen, fra Granliveien, lik dagens situasjon. Innkjøring til parkeringsanlegg skjer via butikkens bakkeparkering, fra f_V2. Det legges opp til lysregulering ved rampen, da den ikke planlegges dimensjonert for møtende trafikk. På denne måten sikres en trafiksikker løsning, utenfor stor arealmessig utstrekning. Deler av innkjørselen til garasjeanlegget vil bli overbygd, og arealet over rampen blir del av felles uteoppholdsareal for overliggende boliger.

6.9.2 Varelevering

Varelevering løses fra parkeringsplassen ved butikken, og planlegges overbygget. Det tillates kun varelevering på dagtid innenfor et begrenset tidsrom. Dette skal sikres skiltet i planen.

Det er foretatt sporing av lastebil for å sikre at det er tilstrekkelig med manøvreringsareal for tilkomst, og at det kan ivaretas en trafiksikker adkomst i forbindelse med parkeringsanlegget og myke trafikanter.

6.9.3 Utforming av veier

Granlivegen, Figgjovegen reguleres iht. eksisterende situasjon.

Skogsvingen reguleres iht. gjeldende plan.

6.9.4 Utforming av gang- og sykkelveger

Planforslaget legger opp til løsninger som knytter planområdet til gang- og sykkelveier i nærområdet. I planen foreslås flere grep for å sikre god framkommelighet for myke trafikanter, både internt i planområdet og i tilknytning til forbindelser utenfor planområdet:

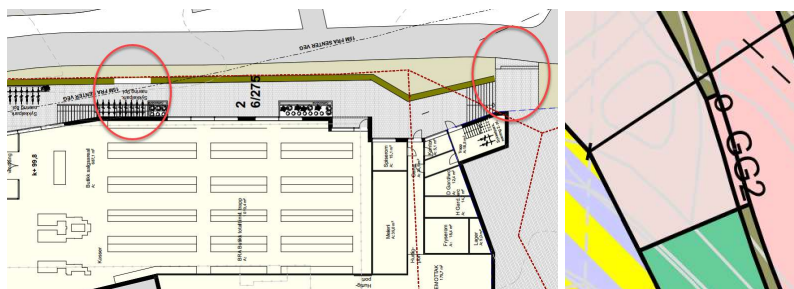
- Planområdet kobles naturlig på eksisterende gang- og sykkelveger
- Universell framkommelighet til parkeringsanlegg og lekeplass internt i planområdet.
- Forbedring av eksisterende fortau, og gang- og sykkelforbindelser i planområdet, og i tilknytning til eksisterende forbindelser utenfor planområdet.

Eksisterende offentlig gang- og sykkelveger foreslås utvidet og regulert med min. 3 meter bredde i tråd med gjeldende håndbok N100. Det har i løpet av planprosessen vært dialog med fylket om utforming av gang- og sykkelveg langs fylkesveg (Figgjoveien). Her gjøres justeringer i form av redusert stigningsforhold og bedret linjeføring, noe som vil gi bedre siktforhold og terrengtilpasning av gang- og sykkelvegen, sammenlignet med dagens situasjon. Bl.a. heves gang- og sykkelvegen i svingen ved rundkjøringen, slik at høydeforskjell opp til parkeringsplassen reduseres. Parkeringsplasser ut mot Figgjoveien

planlegges fjernet, og det reguleres inn et felt til annen veggrunn mot rundkjøringen. Disse grepene bidrar til en markant bedring i sikt for gående og syklende på gang- og sykkelveg langs Figgjoveien og Granliveien.

Gang og sykkelvegen som går gjennom planområdet og forbinder bakenforliggende boligfelt med Figgjoveien, utbedres også i planforslaget. Gang- og sykkelvegen får bedre stigningsforhold og kurvatur. Det legges også inn sluse vest i planområdet, som fartsreducerende tiltak, da det er bratt stigning oppover mot vest.

Det legges også opp til at det skal etableres en gangforbindelse, o_GG2, mellom o_GS2 og f_GT2. Forbindelsen vil sikre universell forbindelse fra parkeringsanlegg til nærbutikk, via o_GS2. I planens bestemmelser § 3.2.5 sikres det at det også skal etableres én universell forbindelse fra o_GS2 til f_GT2 via o_AVG14 som gir forbindelse fra gang- og sykkelvegen til butikkens inngangsparti. Ettersom gang- og sykkelveg og gatetun ikke er ferdig prosjektert er det ikke ønskelig å binde endelig plassering av denne forbindelsen i plankartet. Forbindelsen vil likevel være tilnærmet lik dagens tilkomst ved inngangsparti fra gang- og sykkelvegen og bidra til å videreføre det som ansees som et naturlig tilkoblingspunkt for forbipasserende og fra bussholdeplasser.



Figur 7 Illustrasjoner av tilkoblingspunkt b) o_GG2 fra parkeringsanlegg til o_GS2.

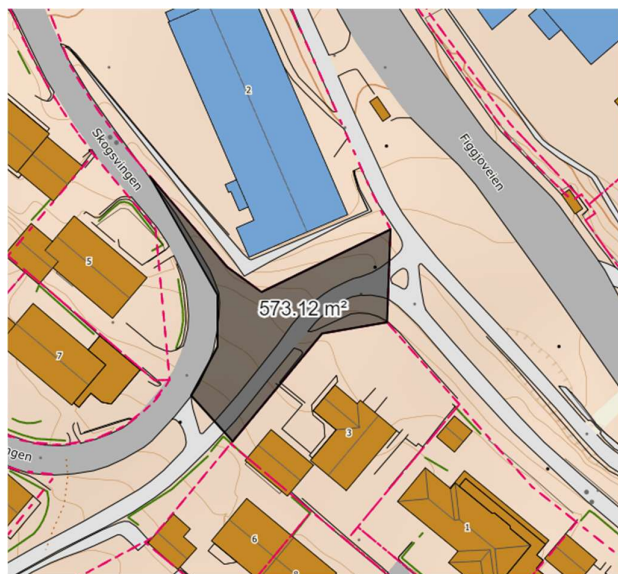
For å redusere faren for konflikt med øvrige trafikanter som ferdes langs gang- og sykkelvegen, er antall forbindelser til gang- og sykkelvegen fra gatetun begrenset til to i planens bestemmelser. Ettersom det gode siktlinjer langs gang- og sykkelvegen ved det aktuelle strekket, og som følge av at det er flere element og koblingspunkt som bussholdeplass, gangveg og gang- og sykkelveg, er det naturlig at trafikanter som ferdes langs vegen er observante og vil ha god oversikt.

6.10 Planlagte offentlige anlegg

Det opparbeides offentlig renovasjonsfelt i forbindelse med nye boliger. Øvrige offentlige anlegg i planområdet består av gang- og sykkelveger, bussholdeplass, veger og tiliggende arealer, i stor grad iht. eksisterende situasjon.

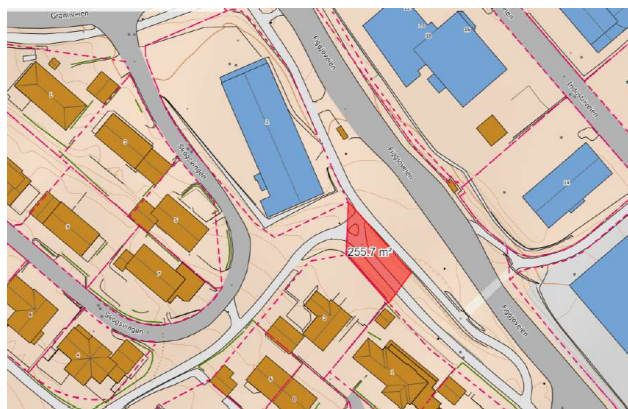
Det foreslås noen justeringer i disponering av offentlige eiendommer og eiendomsgrenser.

I forbindelse med reguleringen, har forslagsstiller hatt dialog med kommunen om å overta deler av kommunens eiendom, illustrert i figur 23 i grått. Erverv av den kommunale eiendommen vil sikre areal til opparbeidelse av planlagt bebyggelse, samt felles uteoppholdsareal og lekeplass. Det legges opp til å videreføre en offentlig gang- og sykkelforbindelse, samt trase for vann- og avløpsnett.



Figur 6.8 Kommunal eiendom som foreslås justert i planforslaget.

Foreslått tiltak vil også berøre en mindre del av fylkeskommunal eiendom, vist i figur 24.



Figur 6.9 Fylkeskommunal eiendom som foreslås grensejustert i planforslaget. Arealet som ønskes ervervet er vist til høyre.

Forslagsstiller har gått i dialog med fylkeskommunen for å høre om muligheten for å overta deler av arealet vist i figur 6.8. For at erverv av fylkeskommunal eiendom skal være aktuelt forutsatte fylkeskommunen at gang- og sykkelveg langs Figgjoveien skal gis tydelig prioritet, ved å være gjennomgående uten store høydeforskjeller. I tillegg skal fylkeskommune eie min. 0,5 m med annen veggrunn langs gang- og sykkelvegen, samt areal ved skråningsutslag. Det stiltes også krav om at gang- og sykkelvegen skal reguleres iht. N100, med min. bredde på 3,5 m inkl. 2 x 0,25 m skulder.

Planforslaget har innarbeidet de overnevnte forutsetningene. Arealet som ønskes overtatt utgjør ca. 112 m².

6.11 Miljøoppfølging

Gjesdal kommuneplan slår fast at for alle reguleringsplaner som frembringer over 10 000 m³ masser, skal det utarbeides en massedisponeringsplan. For alle bygg, anlegg- og samferdsel- og infrastrukturtiltak som frembringer over 1000 m³ masser, skal grunnforhold og disponering av masse inngå som del av planbeskrivelsen.

Store deler av butikken vil ligge på bakkenivå, tilsvarende dagens situasjon, og planlagte boliger vil ligge i etasjen over butikken. Dermed er det i hovedsak garasjeanlegget som vil generere noe masser. Med utgangspunkt i en grov overslagsberegning, er det estimert at planforslaget vil samlet genere mellom 1500 – 2000 m³ masser - som er under kravet til massedisponeringsplan. Det vil derfor ikke bli utarbeidet en egen massedisponeringsplan i forbindelse med denne reguleringsplanen.

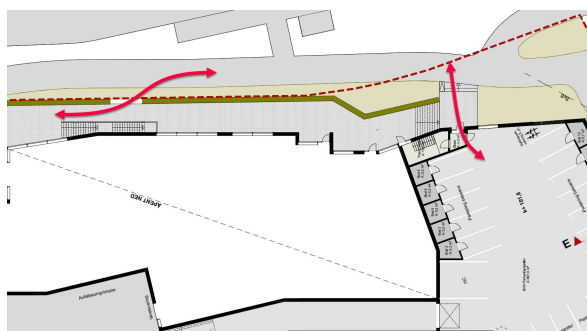
Rene gravemasser vil så langt det er mulig gjenbrukes til opparbeidelse av uteoppholdsareal innen planområdet. Ev. overskuddsmasse vil leveres til gjenbruk ved mottak som er godkjent iht. plan- og bygningsloven.

Det legges i tillegg opp til at elementer fra eksisterende bygningsmasse vil gjenbrukes utenfor planområdet, i tråd med retningslinjene for bærekraftig gjenbruk i regionalplanen.

6.12 Universell utforming

Universell utforming ivaretas gjennom byggeforskrifter.

Alle boenhetene vil bli utarbeidet i iht. TEK17, hvorav minst 4 av 12 boenheter vil få hovedfunksjoner på første plan, i tråd med krav til tilgjengelige boliger. Dette ivaretar kommuneplanens krav om at minst 30 % av boligene bygges som tilgjengelige boenheter. Heis fra parkeringsanlegg vil gi universell atkomst til boenhetene, uteoppholdsarealer og lekeplass. Det er trinnfri atkomst til parkeringsanlegget, og det legges opp til HC parkering i parkeringsanlegget. Det legges også opp til universell forbindelse fra parkeringsanlegget til gang- og sykkelvegen i øst via rampe, som gir forbindelser til gang- og sykkelvegen og nærbutikken. Planens bestemmelser sikrer at det også skal etableres en universell forbindelse fra o_GS2 til f_GT2 via o_AVG14 som vil gi forbindelse til butikkens hovedinngang.



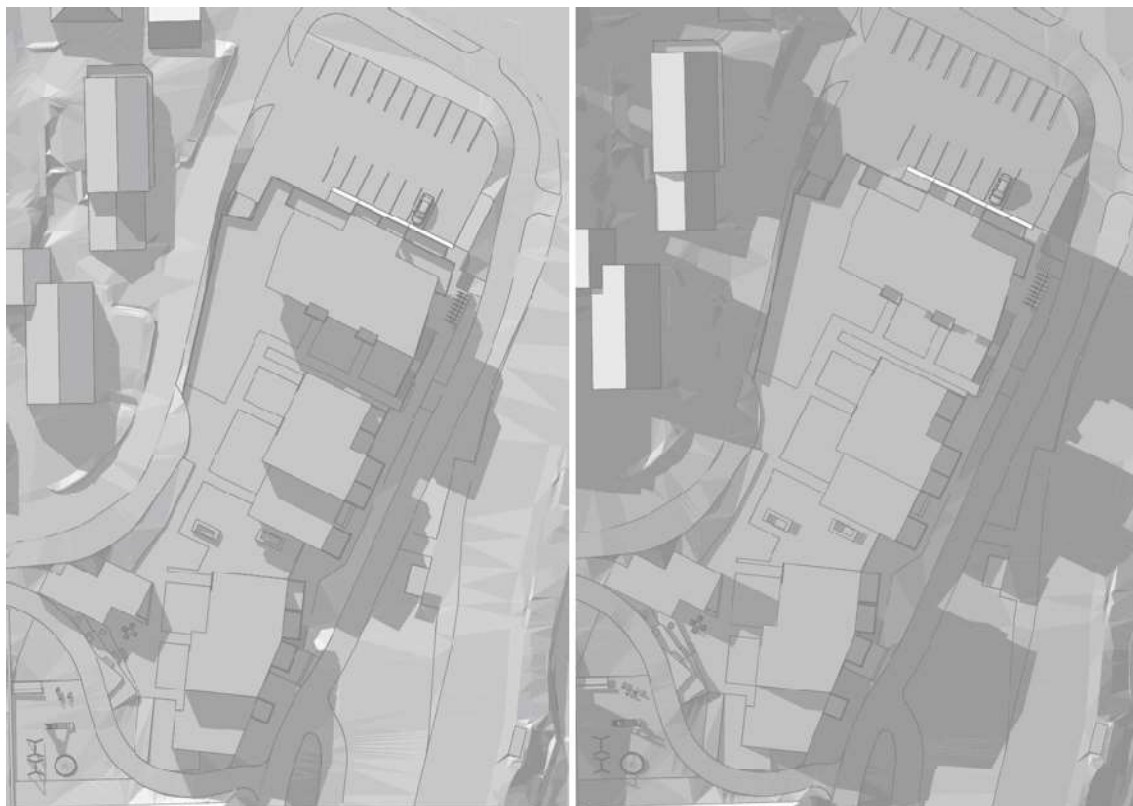
Figur 10 Illustrasjoner av universell forbindelse fra parkeringsanlegg til butikkens hovedinngang, via gang- og sykkelveg.

6.13 Uteoppholdsareal

Privat uteoppholdsareal

Boligene som utformes som leiligheter lengst nord i planområdet, vil få mellom 27 – 50 m² privat uteoppholdsareal på balkong og bakkeplan. For de øvrige boenhetene vil privat uteoppholdsareal variere mellom 40 – 70 m², på bakkeplan og balkong. Krav til størrelse nedfelt i kommuneplanen på minimum 6 m² oppfylles dermed i planforslaget.

Vedlagt sol- og skyggeanalyse viser at minstekrav til private uteoppholdsarealene har minst 50 % sol ved vårjevndøgn kl. 15. og ved sommervormiddag kl. 18.



Figur 6.11 a) 21. juni kl. 18 b) 21. mars kl. 15.

Felles uteoppholdsareal

Det legges opp til felles uteoppholdsareal for boligene vest i planområdet, hvor forholdene er best med tanke på solforhold, og støy- og luftforurensning. Boligene som planlegges i nord og mot øst vil skjerme uteoppholdsarealet fra Granliveien og Figgjoveien.

Totalt vil felles uteoppholdsareal være på ca. 680 m², som tilsvarer ca. 56 m² pr. boenhet på bakkeplan. Uteoppholdsarealet vil ha god tilgjengelighet med tilkomst via heisrom, og gode forbindelser fra Figgjoveien i øst og boligområdet i vest. Det vil også bli lagt opp til snarvei i form av trappetilkomst ved Figgjoveien, til felles gatetun ved butikk.

Heishuset planlegges utformet med et større fellesrom som kan benyttes til opphold, i form av vinterhage, bibliotek, urtehage el.l.

Planens bestemmelser sikrer ellers at uteoppholdsarealet beplantes, og etableres med sittegrupper.

Lekeplass

Det legges opp til lekeplass sør i planområdet, som sikres opparbeidet iht. overordnede krav. Lekeplassen vil være godt sikret mot støy- og støvforurensning, samt inneha gode solforhold iht. kommuneplanen. Lekeplassen er lokalisert i nær tilknytning til de nye boligene og det planlagte fellesrommet ved heishuset.



Figur 6.12 Planlagt felles uteoppholdsareal, sosialrom og lekeplass, sett fra nord

Støy

Planområdet er støyutsatt. Det er utarbeidet en støyanalyse av Brekke & Strand, datert 21.01.2022. Støyanalysen viser at felles uteoppholdsareal har tilfredsstillende støynivå, men at det er noen overskridelser ved fasade og privat uteoppholdsareal - opp til 9dB over anbefalt grenseverdi i T-1442. Planbestemmelser sikrer imidlertid at alle boenheter med unntak av hjørneleiligheter i nordøst, skal ha minst ett soverom mot stille side med tilfredsstillende støynivå, som definert i t-1442/2021 og iht. utarbeidet støyrapport. For de to nordøstligste hjørneleilighetene oppnås det ikke «stille side» uten avbøtende tiltak. Iht. t-1442/2021 kan det tillates dempet fasade som erstatning for stille side for en andel av boenheter hvor det er vanskelig å oppnå stille. De aktuelle hjørneleilighetene vil få støydempende tiltak i form av innglasset balkong, som foreslått i utarbeidet støyrapport. Bruk av innglasset balkong vurderes å bidra til økte kvaliteter for de aktuelle boenhetene, ut over å være et støyreducerende tiltak. Innglassing av balkong gir bl.a. mulighet for helårsbruk av balkongen, samt at den vil kunne fungere som et «ekstra» oppholdsrom – skjermet fra vær, insekter og pollen. Ettersom boenhetene ligger plassert i nord vil boenhetene ha gode utsiktsforhold med fri utsiktslinjer mot Krossfjellet i nord og Risafjellet i øst.

Planforslaget vurderes dermed å sikre tilfredsstillende støyforhold i planområdet og for de aktuelle boligene iht. T-1442.

6.14 Kollektivtilbud

Det reguleres ingen nye tiltak i forbindelse med kollektivtilbudet innenfor planen.

6.15 Sosial infrastruktur

Planforslaget åpner ikke for etablering av, eller vil ha vesentlig innvirkning for, sosial infrastruktur og/- eller kulturtilbud.

6.16 Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett

Det foreslås en tilkobling til kommunal VA for OV og SP i eksisterende kummer, nordvest for planområdet der Skogsvingen og Granliveien møtes. VL foreslås koblet til eks. VL 160 PVC nordøst for planområdet ved Figgjoveien.

Kommuneplanen slår fast at ny utbygging ikke skal medføre økt avrenning og at overvann skal fordrøyes lokalt. Avrenningskoeffisienten for området ved eksisterende situasjon er beregnet til 0,64, som vil minke til 0,55 etter utbygging. Foreløpige beregninger tilsier fordrøyningsvolum på 10,2m³ er nødvendig for å ikke øke avrenning til kommunalt overvannssystem (basert på Time-Lye værstasjon, 20-års nedbør med 10 minutt konsentrasjonstid og klimafaktor 1,2). Dette foreslås fordrøyd i ett lukket magasin plassert i parkeringsareal. Det er planlagt sedumtak som også vil ha en fordrøyende effekt.

Foreslått parkeringskjeller vil komme i konflikt med eksisterende kommunal overvannsledning. Det foreslås derfor en omlegging, vist som prinsipp i tegning H001, jf. vedlagte VA-notat. I tillegg må også kommunal vannledning i gangsti nord for planområdet legges noe om, inkl. en vannkum.

Det opplyses av naboer at det i dag er utfordringer med oppsamling av overvann i enden av Bjørkeveien, deriblant eventuelt flomvann fra planområdet. Naboopplysningene stemmer også overens med det som Scalgo (flomanalyse program) viser. Grøntdraget og snuplassen ligger i et lavbrekk, og det finnes ikke avskjærende elementer (som opphøyet kantstein eller veigrøft) mot Granliveien, noe som medfører at vann fra oppstrøms nedslagsfelt ledes direkte ned dit. Dersom nytt planområde etableres med overvannshåndtering som omtalt over, vil ikke tiltak i planområdet gi noe negative konsekvenser for dette området.

Eventuelle tiltak for å forbedre denne situasjonen (eksempelvis kantstein eller grøft) må gjøres utenfor det aktuelle plan (plan nr. 20210). Dersom det skal gjøres tiltak bør det også gjøres mer vurderinger på videre konsekvenser nedstrøms problemområde.

6.17 Plan for avfallshenting

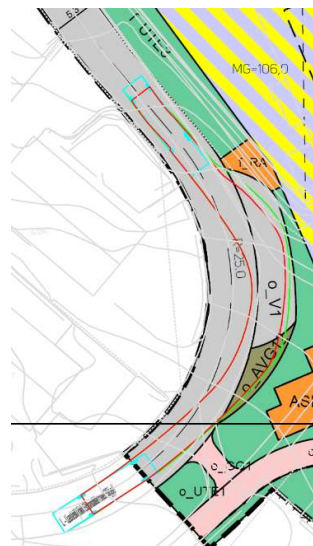
I tilknytning til butikken legges det opp til avfallshåndtering ved vareleveransen. Det er foretatt sporing som sikrer at det er tilstrekkelig med manøvreringsareal for tilkomst av renovasjonsbil, og at trafiksikkerhet kan ivaretas på en tilfredsstillende måte i forbindelse med vareleveranse.

For boligene legges det opp til renovasjon i form av løse dunker innenfor f_RA. Det er sikret tilstrekkelig med areal for oppstillingsplass ved hentedager, innenfor o_V1.

Planens bestemmelser sikrer at renovasjonsløsning innenfor f_RA skal være på plass før brukstillatelse kan gis til boenhetene innenfor B/F.

6.18 Utbyggingsrekkefølge

Det tillates at området bygges ut i to byggetrinn, der butikkdelen etableres først. Rekkefølgebestemmelsene til planen sikrer muligheten for en trinnvis utbygging.



Figur 6.13 Sporing av renovasjonsbil tilknyttet f_RA

6.19 Avbøtende tiltak/løsninger ROS

Det er utarbeidet ROS-analyse for planområdet datert 02.05.2022. Delkapitlene under beskriver avbøtende tiltak for de tema som er avdekket i ROS-sjekklisten.

6.19.1 Radon

Det er ingen eksisterende bygg som forutsettes bevart i planen. TEK17 sikrer at nye bygg oppføres med radonsperre. Det ansees derfor at tiltak sikret i teknisk forskrift er tilstrekkelig for å redusere faren ved radon.

6.19.2 Ekstremvær

Ekstremvær kan medføre utfordringer med overvann. Overvannshåndtering og flomvann er utredet i VA-rammeplanen. Flomveier sikres i planens bestemmelser. Utforming av gang- og sykkelveg sikres i plankart. Dette vurderes som tilstrekkelig for å sikre området i forbindelse med ekstremvær.

6.19.3 Myke trafikanter

Tiltak må gjennom plankart og bestemmelser sikre trygge forhold og gode forbindelser for myke trafikanter i, og i tilknytning til, planområdet.

Trygt krysningspunkt sikres i planens bestemmelser. Fortau og ny utforming av gang- og sykkelveg sikres i plankart.

6.19.4 Støy- og luftforurensning

Deler av planområdet ligger innenfor rød- og gul støysone. Støyforurensning kan i hovedsak knyttes til Figgjoveien i nordøst. Støynivå som overskrider krav gitt i T-1442 kan være til skade for helse og velvære. Krav til støynivå iht. T-1442 sikres i planens bestemmelser.

6.20 Rekkefølgebestemmelser

Før det kan gis igangsettingstillatelse innen felt B/F må følgende være ferdig utarbeidet og godkjent:

- Tekniske planer og skiltplaner for alle veganlegg.
- Tekniske tegninger for alle tiltak på og langs fylkesveien og g/s langs denne, må sendes til Rogaland fylkeskommune til gjennomsyn. Håndbok R700 tegningsgrunnlag må legges til grunn. Teknisk plan skal vise endelig plassering og utforming av støttemur langs g/s-veg og o_GS2.
- Utomhusplan i målestokk 1:200
- Tekniske planer for lekeplass utført av foretak i tiltaksklasse II eller høyere
- Snitt og lengdeprofil av o_GS1.
- Dokumentasjon som viser at krav til innendørs og utendørs støynivå iht. §2.9 tilfredsstilles.

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for forretning innen felt B/F må følgende være etablert/ferdig opparbeidet:

- o_FO2-3; offentlig fortau
- o_LPL2 og endret busslomme innen o_KV
- Felt f_GT1-2; felles gatetun
- O_GS2; offentlig gang- og sykkelveg
- o_AVG3-5, o_AVG8-9, o_AVG13-14; offentlig annen veggrunn - grøntareal
- f_AVG1 og f_AVG2; felles annen veggrunn – grøntareal

- Felt f_P; felles parkering
- Sykkelparkeringsplasser innen felt f_GT2

Før det kan gis midlertidig brukstillatelse eller ferdigattest for første boenhet innen felt B/F må følgende være etablert/ferdig opparbeidet:

- ASB; Annen særskilt angitt bebyggelse og anlegg
- Parkeringsanlegg med rampe innen B/F
- f_UTE1-3; felles uteoppholdsareal
- f_LEK; lekeplass
- Felt o_V1; offentlig veg
- Felt f_V2; felles veg og lysregulert system for inn- og utkjørende biler
- o_GS2; offentlig gang- og sykkelveg
- o_AVG12; offentlig annen veggrunn - grøntareal
- Ny VA-trasé innenfor bestemmelsesområde #1
- Sykkelparkeringsplasser innen felt B/F – i parkeringsanlegg og på lokk
- Renovasjonsanlegg f_RA skal være ferdig opparbeidet ved søknad om brukstillatelse til første boenhet innenfor B/F.

7 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

7.1 Overordnede planer

Planforslaget er i stor grad i samsvar med gjeldende kommuneplan for Gjesdal og regionalplanen. Krav til størrelse på privat og felles uteoppholdsareal er oppfylt. Bebyggelsen forringer i liten grad siktlinjer for bakenforliggende boliger og har ivaretatt steds karakteren i stor grad gjennom fasadevalg og utnyttelsesgrad. Felles uteoppholdsareal er i sin helhet plassert der hvor det oppnås best solforhold i planområdet, og lekeplass der hvor arealet er best skjermet fra støy- og luftforurensing. Det oppnås minst 50 % sol på vårjevndøgn kl. 15 og sommersolverv kl. 18.

Når det gjelder boligdelen, legges det opp til en parkeringsdekning for bil som er i tråd med kommuneplanen for Gjesdal, mens det for næring utfordres noe med fem parkeringsplasser flere enn hva kommuneplanen tilsier. Det forventes at de fem parkeringsplassene ikke vil genere økt bilbruk, men heller betjener eksisterende biltrafikk i området i rushtiden. To av disse parkeringsplassene er også plassert i garasjeanlegget og vil derfor ikke oppta areal på bakkeplan; i tillegg gir dette en gunstig mulighet for sambruk av p-plassene for boligdelen – som ellers har en restriktiv parkeringsdekning.

For næringsdelen vurderes at det bør anlegges nok parkeringsplasser til å holde unna den høye besøksintensiteten tilknyttet toppene i trafikkmengde gjennom dagen, for å forebygge feilparkering i Skogsvingen og sikre god trafikksikkerhet. Vurderingen av turproduksjon i delkapittel 6.6 viser et potensielt behov for til sammen 18 parkeringsplasser for næringsdelen. Parkeringsdekningen vurderes å ivareta nullvekstmålet, jf. kapittel 6.6.

Parkeringsplassdekningen for sykkel er i tråd med kommuneplanen for Gjesdal, men utfordrer regionalplanens krav til sykkelparkeringsplasser for boligdelen. I planen legges det opp til 2 sykkelparkeringsplasser pr. boenhet og 2 pr. 100 m² næring, mens regionalplanen tilsier minst. 3 sykkelparkeringsplasser pr. bolig og min. 2 pr. 100 m² næring. Basert på områdets beliggenhet i regionen og området umiddelbare nærhet til kollektivakse for buss og et større boligfelt, anses sykkelandelen i området å være noe lavere enn hva regionalplanen tilsier. For næringsdelen antas det at en stor andel av myke trafikanter av besøkende og ansatte vil komme til fots og ikke sykkel – særlig tatt i betraktning at boligfeltet som grenser til planområdet ligger i et høytliggende terreng over planområdet og som gjør det mindre naturlig å bruke sykkel som transportmiddel til handel.

I regionalplanen skilles det ikke mellom soneinndeling for parkering for sykkel for bolig. For boligdelen i planområdet vurderes det også at andelen syklende vil være noe mindre i dette område enn hva andelen syklende det planlegges for i de mer sentrale områdene i regionen. Planområdet ligger lokalisert i ytterkanten av sone 3 – den minst sentrale parkeringssonen i regionalplanen. Ettersom det er relative store avstander til de mer sentrale sentrums- og næringsstrukturene fra planområdet, forventes det en noe lavere sykkelandel tilknyttet boligene. Av den grunn vurderes 2 sykkelparkeringsplasser pr. bolig som tilstrekkelig i planområdet til å håndtere den forventet sykkelandelen.

7.2 Landskap

Forslaget innebærer noe bearbeiding av landskapet i øst i tilknytning til gang- og sykkelveg ved Figgjoveien. I tillegg er det ønskelig å planere ut deler av planområdet i sør for å legge til rette for felles uteoppholdsareal i tilknytning til boligdelen av butikken. Grebene bidrar til økt

tilgjengelighet i og ved planområdet. Øvrig landskapsform ivaretas i stor grad, og bebyggelsen er tilpasset landskapet når det gjelder høyder og plassering i terrenget.

7.3 Stedets karakter

Nærområdet preges stort sett av å være et veletablert boligområde, med en konsentrasjon av eneboligbebyggelse, i nord, sør og vest. Øst for planområdet består området av voluminøse næringsbygg og forretningsbygg, med Figgjoveien som skillelinje mellom de to ulike karakterene. Planforslaget vil kunne gi en mer naturlig overgang, fra boligområdet i vest og næringsområdet i øst. Høyder og utnyttelse ivaretar viktige siktlinjer for bakenforliggende boliger, og bidrar samtidig til å skjerme mot de voluminøse næringsbyggene i nordøst og øst.

7.4 Byform og estetikk

Boligdelen i planforslaget består av tre bygningskropper, og volum, form, uttrykk og materialitet vurderes å harmonere med omkringliggende bebyggelse. Det legges opp til bruk av tre i fasader, og grønne tak. Glasspartier i første etasje, bidrar med aktivitet mot Figgjoveien. Plassering av private- og felles uteoppholdsarealer mot boliger i vest, bidrar til godt med luft mellom ny og eksisterende bebyggelse, samtidig som boligområdet tilføres grønne kvaliteter.

7.5 Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen registrerte kulturminner og kulturmiljø innenfor planområdet eller i nærheten av planområdet, og planforslaget har dermed ingen innvirkning på kulturminner.

7.6 Forholdet til naturmangfold

Det er ingen registrerte naturtyper eller naturmangfold innenfor, eller i nærheten av planområdet. Planforslaget vurderes å ikke ha konsekvenser i forhold til naturmangfold.

7.7 Rekreasjonsinteresser/Rekreasjonsbruk

Fellesarealer og lekeplass innenfor planområdet skal utformes som tilgjengelige, og gangforbindelser innenfor planen sikrer forbindelser gjennom området. Det legges vekt på å koble felles uteoppholdsarealer og planområdet tett på eksisterende gangforbindelser.

Planforslaget legger ikke beslag på eller omdisponerer arealer som i dag brukes til rekreasjon. Rekreasjonsbruk i nærområdet påvirkes dermed positivt av planforslaget.

7.8 Uteområder

Private uteoppholdsarealer er sikret iht. overordnede føringer, og de fleste boenheter har både balkong og uteoppholdsareal på lokk over butikk. Det vurderes at intern organisering og adkomst til planområdet har en gunstig utforming.

Fellesarealene framstår attraktive og lite privatisert og tilfredsstillende kommuneplanens krav til størrelse og solforhold. Tilrettelegging av uteoppholdsarealer vest for boligbebyggelsen, sikrer god beskyttelse fra støy- og luftforurensning og har gode solforhold.

7.9 Trafikkforhold

Planforslaget legger opp til trafiksikre løsninger med gode forbindelser for gående og syklende. Det er lagt opp til at planforslaget knytter seg logisk opp til vegnettet utenfor planområdet, for både myke og harde trafikanter, med forbindelser til kollektivkorridorene. Det sikres også sykkelparkeringsplasser i tråd med regionalplan for Jæren.

Planforslaget vil generere noe trafikk, og noe økt trafikkbelastning ved adkomsten fra Granliveien til Skogsvingen. Det er nevnt å være noe utfordrende trafiksikkerhet i Skogsvingen ettersom veien har noe helning mot nord, og er uten fortau for myke trafikanter.

Planforslaget sikrer også gjennomgående fortau over avkjørsel til parkeringsplassene for butikk, som gir økt lesbarhet og mer naturlig gangmønster i Skogsvingen for myke trafikanter, da vegen er i dag opparbeidet uten fortau og tilkomst fra fortauet langs Granliveien.

Planlagt utbedring av eksisterende gang- og sykkelveg langs Figgjoveien med økt bredde, redusert stigningsforhold og ny linjeføring langs Granliveien/ Figgjoveien, vil situasjonen for myke trafikanter bedres iht. dagens situasjon.

7.10 Barns interesser

Planforslaget er utformet i tråd med føringene i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge. Felles uteoppholdsarealet og lekeplass har tilfredsstillende solforhold, og er etablert der hvor arealene er best skjermet fra støy- og støvforurensning – i tråd med retningslinjene. Det er sikret at det i nærheten av planområdet finnes arealer hvor barn kan utfolde seg og skape sitt eget lekemiljø. Planforslaget forutsetter ikke omdisponering av arealer som i dag er i bruk av barn og unge, og det er derfor ikke nødvendig å finne erstatningsarealer.

7.11 Sosial infrastruktur

Planforslaget får svært begrenset innvirkning på eksisterende-, og skaper ingen behov for ny sosial infrastruktur.

7.12 Universell tilgjengelighet

Bebyggelsen vil forholde seg til kravene i TEK17. Alle uteplasser, inklusiv uteoppholdsarealer og lekeplass er planlagt som universelt tilgjengelig. Heis fra garasjeanlegget sikrer også universell framkommelighet til planområdet.

Minst fire av de nye boligene i planområdet vil utformes som tilgjengelig boenhet i tråd med kravene i TEK 17.

7.13 Energibehov – energiforbruk

Planforslaget medfører ikke økt behov for energiforsyning i planområdet.

7.14 ROS

Det er utarbeidet ROS-sjekkliste for planområdet. Det avdekket 4 forhold som er utredet videre, jf. kapittel 6.18. Disse temaene er utredet i vedlagt ROS-analyse, datert 02.05.22, og avbøtende tiltak er innarbeidet i planforslaget. Etter avbøtende tiltak har alle de avdekkede forholdene akseptable risiko.

7.15 Jordressurser/landbruk

Planområdet består ikke av, eller grenser til landbruk, og har dermed ingen konsekvenser for landbruket.

7.16 Teknisk infrastruktur

Planforslaget medfører ikke økt behov for energiforsyning i planområdet. Forslaget legger opp til å forskyve en eksisterende vannledning, for å gi rom for parkeringsanlegg.

7.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vil medføre noen økonomiske konsekvenser for kommunen i form av vedlikehold på offentlige anlegg, som bl.a. renovasjonsfelt.

7.18 Konsekvenser for næringsinteresser

Det er utarbeidet handelsanalyse som viser at det forventes noe innvirkning på nærliggende dagligvarebutikk.

Resultat fra handelsanalysen, sett sammen med at butikkene har bestått nærliggende hverandre i over 10 år, gjør at det vurderes at reetablering av butikk ikke vil ha en vesentlig konkurranseeffekt på den nærliggende dagligvarebutikken. Det vises til at planforslaget som angår en gjenetablering av ny nærbutikk representerer en kvalitet for nærmiljøet og for eksisterende og nye beboere.

7.19 Interesse motsetninger

Naboer er opptatt av å bevare sol- og utsiktsforhold, og bakenforliggende boliger i nedre ende av Skogsvingen vil miste noe av dagens utsiktsforhold. Dette er interessekonflikter som er gjentakende i planprosesser der nye boliger og næring skal tilpasses eksisterende boligområder. Hensyn til sol- og utsiktsforhold ansees likevel godt ivarettatt i planen. Høyder og takform på bebyggelsen og oppdeling av bygningsstrukturen er grep som er gjort for å redusere virkningene på de overnevnte forholdene. Bruk av grønne tak er også grep som mykner opp inntrykket av bebyggelsen. Det ansees også som positivt at planforslaget vi gi skjerming mot Figgjoveien og de voluminøse næringsbyggene i nordøst for denne veien, og på den måten gi utsiktsforhold som bedre harmonerer med områdets karakter som et boligområde.

Trafikksikkerhet i Skogsvingen er også et viktig aspekt. Planforslaget vil kunne medføre noe økt trafikk i avkjørsel fra Granliveien, men trafikken ledes raskt bort fra Skogsvingen, og konsekvenser for trafikkmengde i Skogsvingen vurderes å være svært beskjedne. Etablering av fotgjengerfelt og fortau vurderes å få positive konsekvenser for myke trafikanter.

Utover dette utløser planarbeidet få interesse motsetninger.

7.20 Avveining av virkninger

Detaljplanforslaget vurderes i stor grad å være i tråd med overordnede planer, og bygger opp om føringene i Gjesdal kommune. Ved å reetablere dagligvarebutikk i området vil tiltak også kunne bidra til redusert transportbehov og økt lokal handel. Planforslaget representerer få konflikter i forhold til natur, kultur og hensyn til barn- og unge. I sum vurderes derfor planforslaget å ha få negative konsekvenser.