



**DETALJREGULERING
FOR KARLGARDEN PÅ HAVNEGJERDE,
Gnr. 97 bnr. 5 med flere,
SULA KOMMUNE
PLANID-2021000921**



Figur 1 Planområdet i ortofoto

Planbeskrivelse

31.05.24, rev. 22.08.25, rev. 11.07.26

Innhold

1	Sammendrag	4
2	Bakgrunn	4
2.1	Hensikten med planen	4
2.2	Forslagstiller, plankonsulent, eierforhold	4
2.3	Tidligere vedtak i saken	4
2.4	Utbyggingsavtaler	5
2.5	Krav om konsekvensutredning?	5
3	Planprosessen	5
3.1	Medvirkningsprosess, varsel om oppstart, ev. planprogram	5
4	Planstatus og rammebetingelser (Med vekt på avvik fra overordnet plan)	6
4.1	Overordnede planer	6
4.1.1	Kommuneplanen	6
4.1.2	PAKT	6
4.2	Gjeldende reguleringsplaner	7
4.3	Tilgrensende planer	7
4.4	Temaplaner	8
4.5	Statlige planretningslinjer/rammer/føringer	8
5	Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold	9
5.1	Beliggenhet	9
5.2	Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk	9
5.3	Stedets karakter	10
5.4	Landskap	11
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	12
5.6	Naturverdier	13
5.7	Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder	13
5.8	Landbruk	13
5.9	Trafikkforhold	13
5.10	Barns interesser	15
5.11	Sosial infrastruktur	15
5.12	Universell tilgjengelighet	15
5.13	Teknisk infrastruktur	15
5.14	Grunnforhold	16
5.15	Støyforhold	17
5.16	Luftforurensing	18
5.17	Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)	18
5.18	Næring	18
5.19	Analysar/ utredningar	18
6	Beskrivelse av planforslaget	19
6.1	Planlagt arealbruk	19
6.1.1	Reguleringsformål	19
6.2	Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål	20
6.2.1	Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives	20
6.3	Bebyggelsens plassering og utforming	21
6.3.1	Bebyggelsens høyde	21
6.3.2	Grad av utnytting (veileder) Forskrift	24
6.3.3	Antall arbeidsplasser, antall m ² næringsarealer	24
6.3.4	Antall boliger, leilighetsfordeling	24
6.4	Boligmiljø/bokvalitet	27
6.5	Parkering	27

6.6	Tilknytning til infrastruktur	27
6.7	Trafikkløsning.....	27
6.7.1	Kjøreatkomst	27
6.7.2	Utforming av veger	28
6.7.3	Frisikt:	31
6.7.4	Krav til samtidig opparbeidelse	31
6.7.5	Tilgjengelighet for gående og syklende	31
6.7.6	Felles atkomstveger, eiendomsforhold	31
6.8	Planlagte offentlige anlegg	31
6.9	Miljøoppfølging	31
6.10	Universell utforming.....	32
6.11	Uteoppholdsareal	32
6.11.1	Privat uteoppholdsareal.....	32
6.11.2	Felles uteoppholdsareal	33
6.11.3	Lekeplasser	34
6.11.4	Solforhold på lekeplasser og uteoppholdsareal	39
6.12	Landbruks-faglige vurderinger	40
6.13	Kollektivtilbud.....	40
6.14	Kulturminner	41
6.15	Sosial infrastruktur.....	41
6.16	Plan for vann- og avløp samt tilknytning til offentlig nett.....	41
6.17	Plan for avfallshenting	42
6.18	Avbøtende tiltak/ løsninger ROS	43
6.19	Rekkefølgeføresegner	43
7	Konsekvensutredning	43
8	Virksomheter/konsekvenser av planforslaget	44
8.1	Overordnede planer	44
8.2	Landskap.....	45
8.3	Stedets karakter	46
8.4	Byform og estetikk.....	46
8.5	Kulturminner og kulturmiljø, evt. verneverdi	46
8.6	Forholdet til kravene i kap. II i Naturmangfoldloven	46
8.7	Rekreasjonsinteresser/rekreasjonsbruk.....	50
8.8	Uteområder.....	50
8.9	Trafikkforhold.....	50
8.9.1	Virkning av ny samleveg mellom Holsvegen og Nedre Råsa – endret trase i forhold til kommuneplanen	50
8.9.2	Beskrivelse av eksisterende tverrforbindelse Nedre Råsa.....	51
8.9.3	Virkning av ny gjennomkjøringsveg o_KV1.....	51
8.9.4	Virkning for krysset mellom Nedre Råsa (KV1017) og Veddevegen (FV657) - Kirkekrysset	54
8.9.5	Kollektivtilbud	58
8.10	Barns interesser	58
8.10.1	Lekearealer og grønnstruktur:	58
8.10.2	Skoleveg.....	60
8.11	Sosial infrastruktur.....	61
8.12	Universell tilgjengelighet	61
8.13	Energibehov – energiforbruk.....	62
8.14	ROS	62
8.14.1	Klimatilpasning – klimaendringer	64
8.14.2	Vegtrafikkstøy og støyskjerming.....	64

8.15 Jordressurser/landbruk	69
8.16 Teknisk infrastruktur	69
8.17 Økonomiske konsekvenser for kommunen	69
8.18 Konsekvenser for næringsinteresser	70
8.19 Interessesetninger	70
8.20 Avveining av virkninger	70
9 Innkomne innspill	70
9.1 Innspill etter varsel om oppstart av detaljregulering	70
10 Avsluttende kommentar	75

1 SAMMENDRAG

Planforslaget legger til rette for utbygging av ca. 60 nye boenheter plassert sentrumsnært i Langevåg, nær Langevåg barneskole og Sula ungdomsskole. Det er tilrettelagt for en variasjon av boligtyper, eneboliger, tomannsboliger, boliger i rekke, boliger i firemannsboliger og seksmannsboliger, samt innslag av mikrohus. Eneboliger har mulighet for etablering av utleieleilighet. Planen tilrettelegger for ny samleveg med fortau, som knytter sammen Holsvegen og Veddevegen via kommunal veg Nedre Råsa. Forholdet til landbruksareal er ivarettatt ved at matjord er planlagt flyttet til nytt dyrkingssted. Byggeområdet har gode solforhold, og det tilrettelegges for tilfredsstillende private og felles uteområder og lekeplasser, samt praktiske løsninger for boliger, utearealer og parkering. Planen håndterer løsning for skjerming mot vegtrafikkstøy.

Planområdet inkluderer areal vest for det fremtidige byggeområdet. Sistnevnte areal er eksisterende kommunal adkomstveg og har eksisterende bebyggelse, og er inkludert for at planen skal regulere en gjennomkjøringsvei med fortau mellom Holsvegen og Nedre Råsa. Det er etter kommunens innspill regulert en infrastrukturene i plankartet for å sikre mulighet for fremtidig etablering av vegtilkobling mellom o_KV1 og o_KV10 Veddevegen i samsvar med gjeldende kommuneplan.

2 BAKGRUNN

Forslagsstiller har avtale med grunneierne om utvikling av eiendommen til boligformål. Det tilrettelegges for varierte boligtyper, som vil gi boligtilbud for mennesker i forskjellige livssituasjoner.

2.1 HENSikten MED PLANEN

Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging av boligområdet med konsentrert og frittliggende bebyggelse, lekeplasser og vegareal.

2.2 FORSLAGSTILLER, PLANKONSULENT, EIERFORHOLD

Forslagsstiller er Skylstad Maskin AS som har avtale om regulering med grunneierne. Plankonsulent er proESS AS.

2.3 TIDLIGERE VEDTAK I SAKEN

Det har tidligere fra grunneiers side, vært ønskelig med en endret trase for samlevegen som ligger i kommuneplankartet. Med bakgrunn i ovennevnte, ble spørsmålet om endret vegtrase fremmet for planutvalget 12.03.2013 – saksnr. 034/13. Planutvalget gjorde vedtak om at man kan arbeide videre med forslag om endret vegtrase, slik det kommer frem av saken. Myndighetene

varslet etter ny oppstartsmelding i 2023, at det ikke er ønskelig at planen tilrettelegger for nytt kryss mot Veddevegen, slik kommuneplanen i utgangspunktet krever, men heller knytte samlevegen mot eksisterende samleveg Nedre Råsa. Med bakgrunn i sistnevnte er det ikke lenger hensiktsmessig å endre vegtraseen slik som først planlagt.

2.4 UTBYGGINGSAVTALER

Det er planlagt utbyggingsavtale mellom utbygger og kommunen vedr. etablering og overtakelse av offentlig vegareal og v/a anlegg.

2.5 KRAV OM KONSEKVENsutREDNING?

Det er ikke stilt krav om konsekvensutredning fordi planlagt arealbruk er i tråd med overordnet plan.

3 PLANPROSESSEN

3.1 MEDVIRKNINGSPROSESS, VARSEL OM OPPSTART, EV. PLANPROGRAM

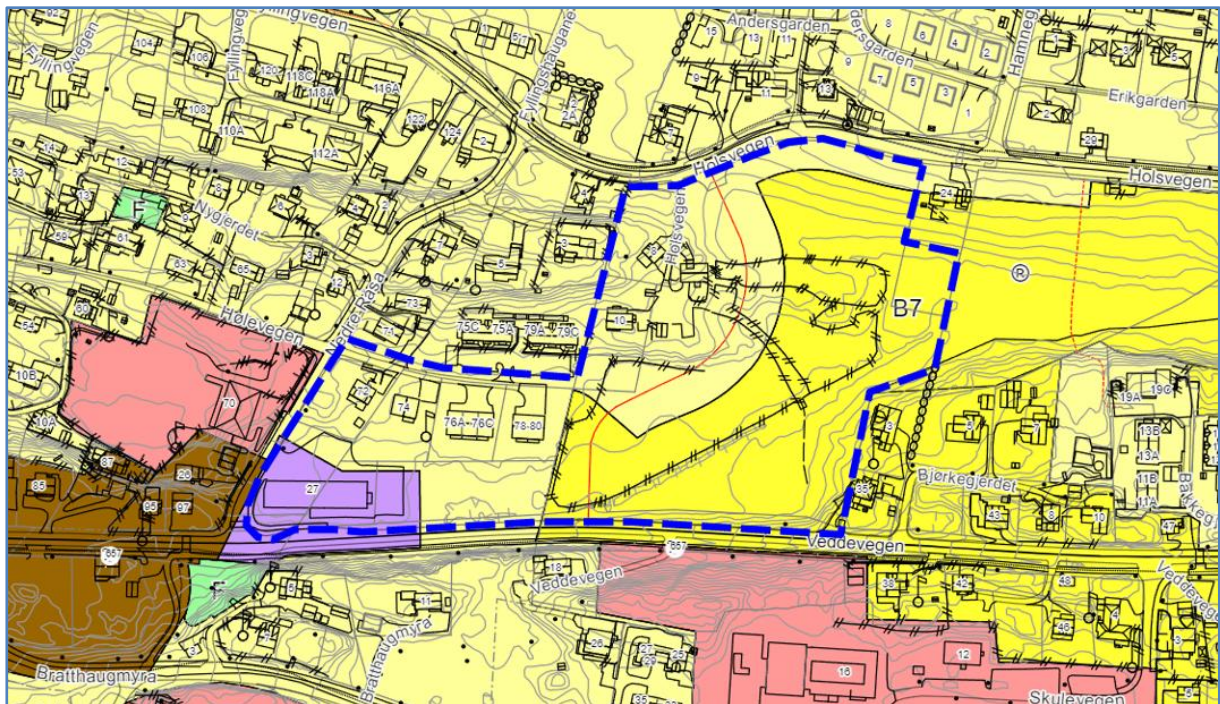
Det ble første gang startet opp planarbeid der eiendommen var inkludert, i 2013 med varsel om oppstart til naboer og offentlige instanser. I 2023 ble det igjen varslet oppstart av planarbeid med kunngjøring i Sunnmørsposten 18.01.23, med brev til naboer og gjenboere, og med epost til offentlige instanser 16.01.23.

4 PLANSTATUS OG RAMMEBETINGELSER (MED VEKT PÅ AVVIK FRA OVERORDNET PLAN)

4.1 OVERORDNEDE PLANER

4.1.1 Kommuneplanen

Kommuneplanens arealdel: Planområdet er avsatt til boligformål i gjeldende kommuneplan. I tillegg viser kommuneplanen trase for samleveg mellom kommunal samleveg Holsvegen og Veddevegen/FV657. Arealene i vestlig del av planområdet er avsatt til boligbebyggelse, nåværende og fremtidig, samt næringsvirksomhet, nåværende.



Figur 2 Kartutsnitt over viser planområdet avmerket med stiptet blå linje i gjeldende kommuneplan.

4.1.2 PAKT

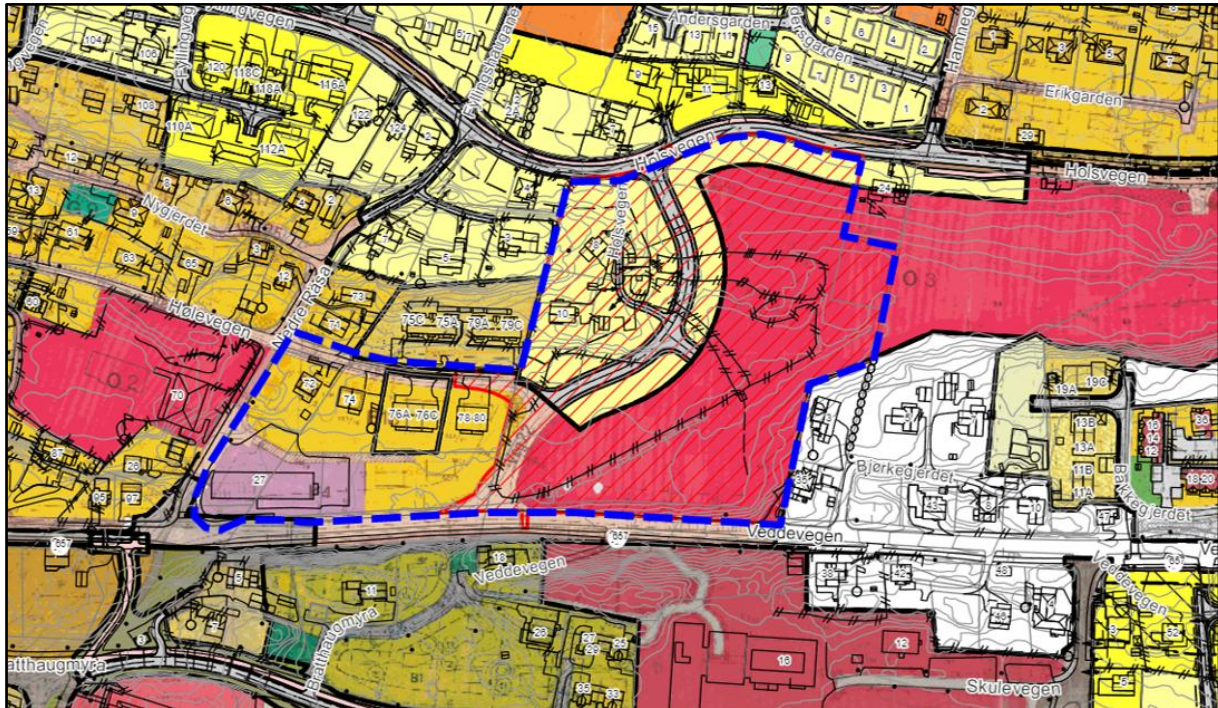
PAKT står for plan for areal, klima og transport, og gjelder for Ålesundregionen. Dette er en langsiktig strategiplan for bærekraftig vekst i Ålesundregionen. Arealbruk og transport blir sett i sammenheng, i et klimaperspektiv, og med FN sine bærekraftsmål som fundament. PAKT definerer mål og strategier for den fremtidige utviklingen i regionen, vurderer hvor veksten bør komme og hvordan transportsystemet best kan binde ulike områder sammen.

Planen er ikke juridisk bindende, men den er retningsgivende. Som regional plan kan den legges til grunn for motsegn/innsigelse mot kommunale arealplaner dersom disse strider mot det som man har blitt enige om i planen, men motsegn skal kun benyttes hvis planen strider mot nasjonale eller vesentlige regionale interesser. I praksis vil slike motsegner/innsigelser, også kunne hjemles i andre eksisterende regelverk. PAKT har ikke tilbakevirkende kraft, og godkjente planer gjelder til de blir erstattet av nye. FNs bærekrafts mål er grunnlag for planen.

PAKT er utarbeidet av kommunene Ålesund, Sula og Giske i samarbeid med Statens vegvesen og Møre og Romsdal fylkeskommune.

4.2 GJELDENDE REGULERINGSPLANER

Nordvestlige del av planområdet er regulert til boligformål i reguleringsplan for Holsvegen, godkjent 10.05.2012. Arealet ble inkludert når Holsvegen ble regulert i regi av kommunen, men både formål, vegtrase, vegbredder og byggegrenser ble videreført identisk med plan av 10.12.1982, uten nye vurderinger og modernisering i samsvar med dagens regelverk og normer. Øvrig del av planområdet er i gjeldende plan regulert til offentlig areal. Opprinnelig var kommunens nye barneskole tiltenkt plassering innenfor planområdet. Etter at kommunen hadde bestemt etablering av ny barneskole på annen tomt i nærområdet, ble arealet avsatt til boligformål. Endringen ble utført etter initiativ fra kommunen og ble foretatt i forbindelse med rullering av kommuneplanen.



Figur 3 Kartutsnittet over viser planområdet med stiplede blå linje i gjeldende reguleringsplaner.

4.3 TILGRESENDE PLANER

Vest og øst for planområdet gjelder planen Langevåg Nord 1 fra 1982. I vest tilrettelegger planen for boligareal, offentlig areal, og i øst er det tilrettelagt for offentlig areal (som nå er endret til boligareal i kommuneplanen). I sørvest gjelder planen «Reguleringsendring av eit område nord for Vassetvatnet i Langevåg» fra 1981. Arealene som grenser mot planområdet, er regulert til boligareal. I sørøst gjelder planen «Reguleringsplan for eit område nord for Vassetvatnet i Langevåg» her er arealene tilrettelagt som offentlig areal, og det er etablert ungdomsskole og barneskole på arealene, samt idrettshall. Rett nord for planområdet gjelder detaljregulering for Andersgården, som tilrettelegger for frittliggende eneboliger på små tomter. Det er i tillegg utført en del mindre reguleringsendringer i nærområdet med hensikt å tilrettelegge for mer konsentrert utbygging. Langs fylkesvegen øst for planområdet finner vi reguleringsplan for Bakkegjerdet (Mikkelsplass), som tilrettelegger for frittliggende og konsentrert bebyggelse, samt reguleringsplan for Holsgjerdet, som tilrettelegger for konsentrert bebyggelse. I samme nærområde finnes også reguleringsplan for Øvre Holen, som tilrettelegger for konsentrert utbygging. Alle regulerte arealer i nærområdet er til en stor grad ferdig utbygget, og flere er utbygget med konsentrert bebyggelse.



Figur 4 Rød linje med rød skravur viser planområdet. I sør er arealene regulert til offentlig formål og utbygget med barneskole og ungdomsskole. Nærområdene består ellers av boliger. De fleste nye boligbygg i nærområdet er etablert i konsentrert form.

4.4 TEMAPLANER

Leikeplassar, lokalisering og utforming – Statsforvalteren i Møre og Romsdal. Oppsummerer rammer og føringer for å ivareta barn og unge sine interesser i kommunale plansaker etter plan- og bygningsloven.

Forskrift om hushaldsavfall og slam i Ålesundregionen, Ålesund kommune, Møre og Romsdal. Stiller krav til renovasjonsløsning for byggeområder i Sula.

VA-norm for Sula kommune – Stiller krav til løsninger for vann, avløp, overvann og brannvann for byggeområder.

Vegnorm – Sula kommune - Lokale vedlegg til Håndbok N100- Statens vegvesen – Stiller krav til nye veger i planarbeidet.

Klimaprofil for Møre og Romsdal - Statsforvalteren i Møre og Romsdal- gir kunnskapsgrunnlag for klimatilpasning i fylket.

4.5 STATLIGE PLANRETNINGSLINJER/RAMMER/FØRINGER

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging = Gir overordnede føringer for hvordan barn og unge skal hensyntas i detaljplanleggingen.

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging = Gir føringer for hvordan utbygging i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør gjennomføres, herunder fortetting.

T-1442/2021 - Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging = Stiller krav til lydnivå i områder med støyfølsom bebyggelse, som detaljplanleggingen må hensynta.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning = Gir retningslinjer for hvordan man skal forholde seg til de forventede klimaendringene i detaljplanleggingen.

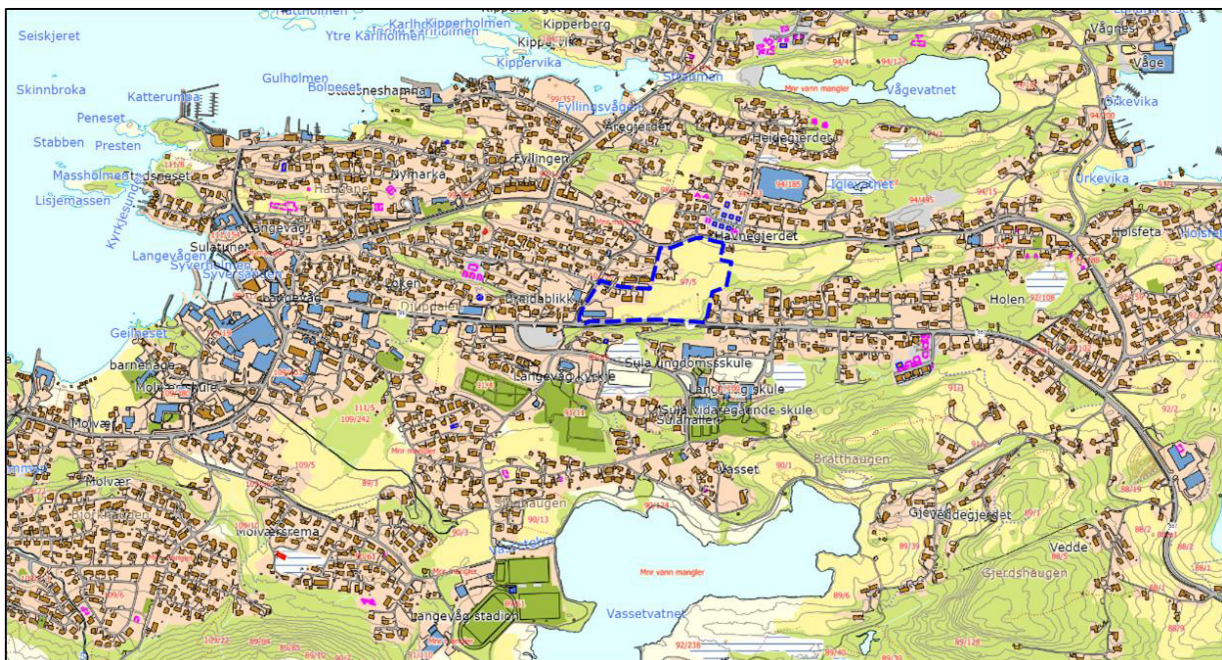
H-5/18 Samfunnssikkerhet i planlegging og byggesaksbehandling = Stiller krav til hvordan detaljplanleggingen skal forholde seg til naturfarer og hvordan dette skal håndteres i detaljplanene.

5 BESKRIVELSE AV PLANOMRÅDET, EKSISTERENDE FORHOLD

5.1 BELIGGENHET

Planområdets sørlige grense er plassert i luftlinje ca. 40 meter fra Sula ungdomsskole og ca. 150 meter fra Langevåg barneskole. Videre er plasseringen ca. 800 meter fra «Glade hjørne» og kommunehuset, 900 meter fra Devold fabrikk og 400 meter fra nærmeste dagligvarebutikk, Kiwi ved Veddevegen. Avstand til hurtigbåt kai til Ålesund 1100 meter. Alle avstander oppgitt i luftlinje.

Planområdet er hovedsakelig avgrenset ved eiendomsgrenser i nord, øst og sør. I vest er planområdet avgrenset ved eksisterende kommunal veg Nedre Råsa. Arealet i vest inkluderer eksisterende bebyggelse og er som nevnt inkludert for å sikre innregulering av trafiksikker ferdsl for myke trafikanter.



Figur 5 Planområdets plassering i oversiktskart.

5.2 DAGENS AREALBRUK OG TILSTØTENDE AREALBRUK

Gbnr. 97/5, som utgjør den ubebygde delen av planområdet, utgjør i dag et tidligere småbruk med 2 bolighus og en låve. Arealet har ikke vært i landbruksdrift de siste 15 år, og har de senere år vært i bruk som luftegård for hestehold.

5.3 STEDETS KARAKTER

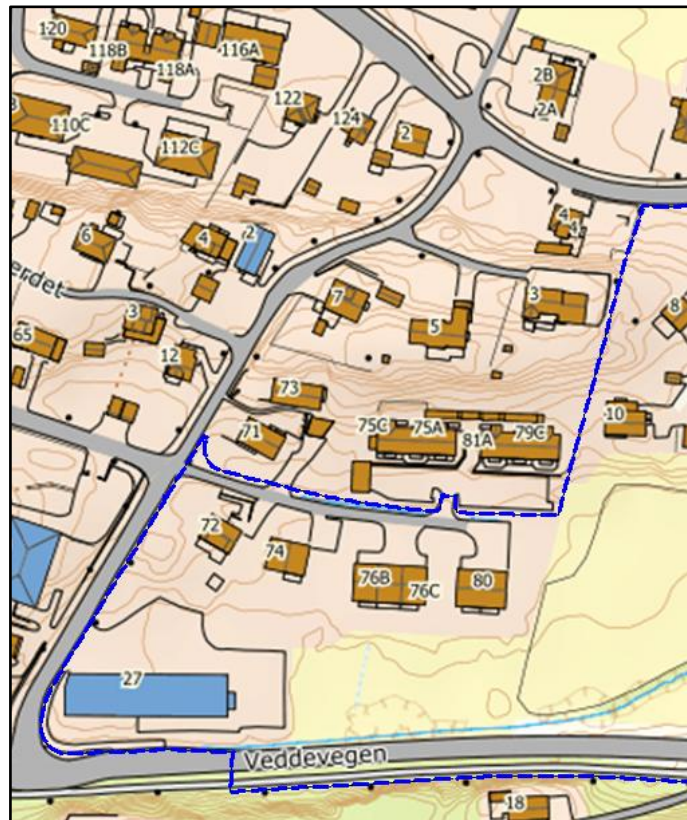
Struktur og estetikk/byform – Området er ubebygget med unntak av 2 eksisterende våningshus, et anneks, en enkel garasje og en låve.

Eksisterende bebyggelse – innenfor gbnr. 97/23 finnes et 60-talls hus i bindingsverk og tre kledning, og innenfor 97/43 et eldre våningshus fra av tømmer og med tre kledning og skifer. Låve og garasje er fra 50 tallet, av bindingsverk med tre kledning.

Arealene i vest, innenfor planområdet er utbygget med 2 eldre eneboliger (Figur 6), en noe nyere tremannsbolig og en tomannsbolig. I sørvestlige hjørne av planområdet finnes et eksisterende næringsbygg (Figur 6).

I tilgrensende nærområder, er arealene utbygget med småhus, frittliggende og konsentrerte. Rett vest for byggeområdet er det etablert to seksmannsboliger (Figur 6).

Rett nord for planområdet er det etablert et byggefelt med mange ensartede eneboliger på små tomter (Figur 7).



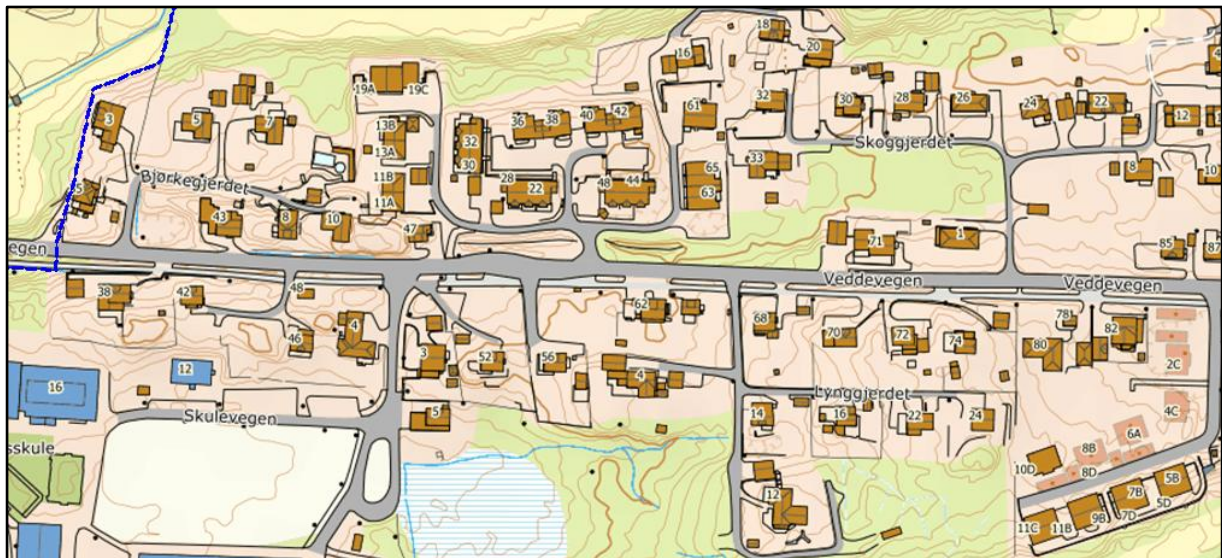
Figur 6 Bebyggelse vest for nytt byggeområde. Planområdet markert med blå stiplet linje.



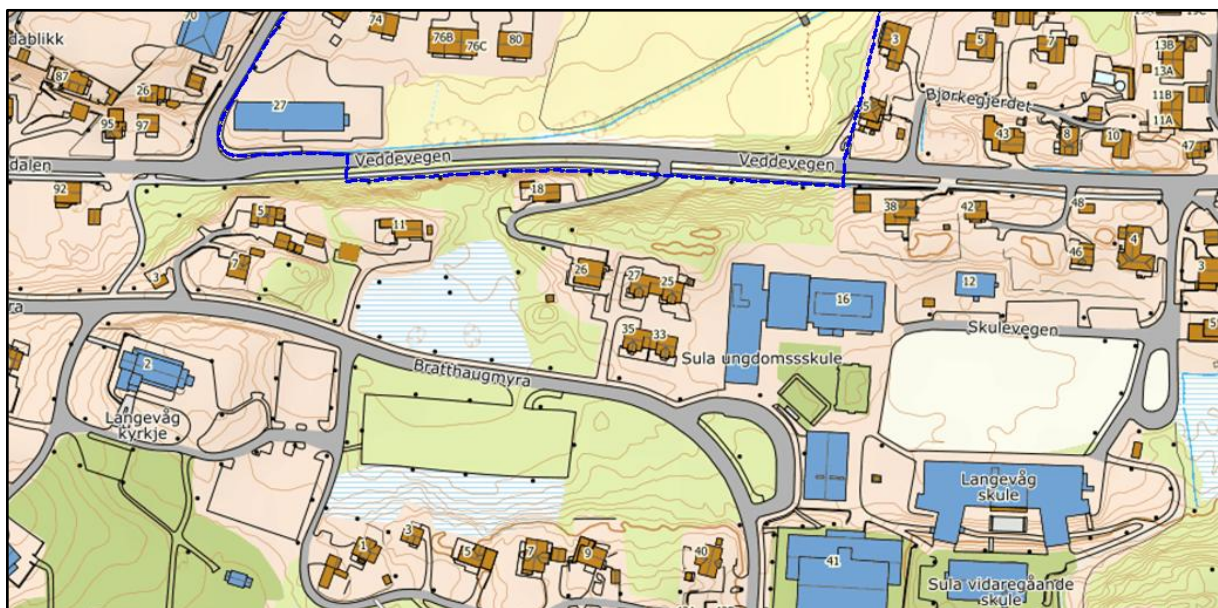
Figur 7 Bebyggelse nord for planområdet. Planområdet markert med blå stiplet linje.

Ca. 500 meter sørøst for planområdet, langs fylkesvegen, er det etablert flere byggefelt med konsentrert bebyggelse, blant annet byggeområdet Holsgjerdet (figur 8), som er utbygget med

36 boenheter i 9 firemannsboliger innenfor 7.5 dekar inkludert lekeareal. Langs kommunal veg Holsvegen nevnes også Gjerdegården ca. 400 meter mot nordøst, som delvis er utbygget med konsentrert bebyggelse/rekkehus.



Figur 8 Bebyggelse sørøst for planområdet. Planområdet markert med blå stiplet linje. Holsgjerdet lengst sørøst.



Figur 9 Bebyggelse sør for planområdet. Blant annet barneskole og ungdomsskole. Planområdet markert med blå stiplet linje.

5.4 LANDSKAP

Topografi og landskap- Planområdet har svakt stigende terreng mot nord og flatt terreng i sør. I vest finnes en forhøyning i terrenget. I sørøst stiger terrenget noe, og samme gjelder for terreng lengst sør for planområdet. Det er tale om forholdsvis små terrengforskjeller. Det strekker seg en mindre bekk gjennom planområdet. Landskapstypen omfatter fjordlandskap med sletter og åser, plassert på nordsiden av Sulafjellet. Landskapet er tydelig preget av intensiv arealbruk og høy bygningstetthet.

Solforhold – Planområdet har gode solforhold. Sulafjellet skygger for solen en periode vintertid, fra slutten av november til starten av februar, men ut over dette er det gode solforhold i området.

Lokalklima – Planområdet har lokalklima som normalt er forholdsvis snøfattig, og det er vanlig med en del nedbør som regn. Vind fra sørvest er vanligste vindretning.

Estetisk og kulturell verdi – Landskapet har ingen særlige verdier av estetisk og kulturell verdi.



Figur 10 Planområdet sett fra fugleperspektiv fra sør.



Figur 11 Planområdet sett fra vest markert med rød stiplet linje.

5.5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ

Planområdet gjennomgikk arkeologisk registrering i 2014, og det ble ikke gjort funn av verdi. Det er ingen SEFRAC-registrerte bygninger innenfor planområdet. Arkeologisk rapport er vedlagt planforslaget.

5.6 NATURVERDIER

Det er ingen registrerte naturverdier innenfor planområdet i offentlige databaser som for eksempel «Naturbase».

5.7 REKREASJONSVERDI/REKREASJONSBRUK, UTEOMRÅDER

Planområdet er i dag ikke i bruk som rekreasjonsområde. Pr i dag er det ingen aktivitetsmuligheter for barn innenfor planområdet. Men området har nærhet til barneskolen, som er plassert ca. 690 eller 500 meter gangavstand fra planområdet, avhengig av hvilken veg man går. Skolen har utearealer som kan benyttes på ettermiddager og kvelder av de litt større barna. Sulahallen er plassert like ved barneskolen, ca. 750 meter gangavstand, hvis man følger planlagte og etablerte fortau langs vegen, eller 560 meter hvis man benytter gangtrase som er avsatt i kommuneplanen øst for planområdet, men ennå ikke etablert. Her er det mye aktivitet hver dag med f.eks. håndballtreninger. Langevåg stadion er plassert i en gangavstand på ca. 930 meter, her er det stor daglig aktivitet med fotballtreninger. Like ved stadion er diskolf-banen plassert, og her er også rideklubbens lokalitet. 400 meter øst for rideklubben er jeger og fiskeforeningen plassert, og 200 meter lenger øst er skytterlaget plassert. Her er også inngangsporten til turstier rundt Vassetvatnet og Øvstevatnet, og turstier til Sulafjellet og Veddeskogane.

5.8 LANDBRUK

Planområdet er pr i dag i bruk som luftegård for hestehold. Gårdsdriften opphørte for ca. 15 år siden og bestod den også av hestehold.

5.9 TRAFIKKFORHOLD

Kjøreatkomst – Eksisterende bebyggelse (2 eneboliger) har pr i dag etablert adkomst fra Holsvegen. Sørligste bolighus gbnr 97/23 har regulert adkomst fra sør, men denne er ikke etablert.

Vegsystem – Ingen vegsystem er etablert pr i dag innenfor planområdet. Området grenser i nord til Holsvegen og i sør til Veddevegen/Fv657. Holsvegen er eksisterende veg og har en regulert vegbredde på 6.0 meter. Veddevegen er eksisterende veg og har en regulert vegbredde på 7.0 meter.

Trafikkmengde – For Holsvegen er det oppgitt en trafikkmengde på 1000 ÅDT, Veddevegen er oppgitt til ÅDT 5140.

Ulykkessituasjon – Statens vegvesens vegkart viser at Veddevegen/fylkesvegen har vært noe belastet med trafikkuhell gjennom tidene. Nær det som tidligere var «Kirkekrysset» nå krysset Veddevegen/Nedre Råsa, er det registrert 13 uhell. Krysset er imidlertid ombygget i den senere tid, og etter ombyggingen er ulykkes frekvensen liten.

I krysset Veddevegen/Skulevegen er det registrert 5 ulykker og 4 stk. mellom disse 2 kryssene. Ulykker på strekningen ble registrert på 1970- og 80 tallet, i 2003, 2007, 2009 og en i 2015.



Figur 12 Kartutsnittet viser Statens vegvesens registreringer av ulykkes punkt for Veddevegen.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter: Veddevegen (fv657) har fortau på sørsiden av vegen, og det er lysregulert overgangsfelt over Veddevegen ved krysset Veddevegen/Nedre Råsa. Nedre Råsa er tverrforbindelse mellom Veddevegen og Holsvegen, og har fortau på vestsiden av vegen. Holsvegen har fortau på nordsiden av vegen. Trafikksikkerhet for myke trafikanter er tilfredsstillende pr i dag i dette området.

Kollektivtilbud – Veddevegen har etablerte busslommer for begge kjøreretninger både ved krysset Veddevegen/Nedre Råsa og Veddevegen/Skulevegen. Langs Holsvegen er det etablert buss-



Figur 13 Kartutsnittet over viser etablerte bussholdeplasser med rød sirkel og kantstopp med blå sirkel

lommer på nordsiden av vegen/Kjøreretning mot vest både ved krysset Holsvegen/Hamnægjerdet og Fyllingvegen/Fyllingshaugane.

5.10 BARNES INTERESSER

Det er ikke etablert lekearealer innenfor planområdet pr i dag.

5.11 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Skolekapasitet – Langevåg barneskole var ferdigstilt i 2013, og det antas at skolen har kapasitet for en utbygging som er planlagt for planområdet. Gangavstand mellom planområdet og skolen er ca. 690 meter hvis man følger planlagte og etablerte fortau langs vegen.

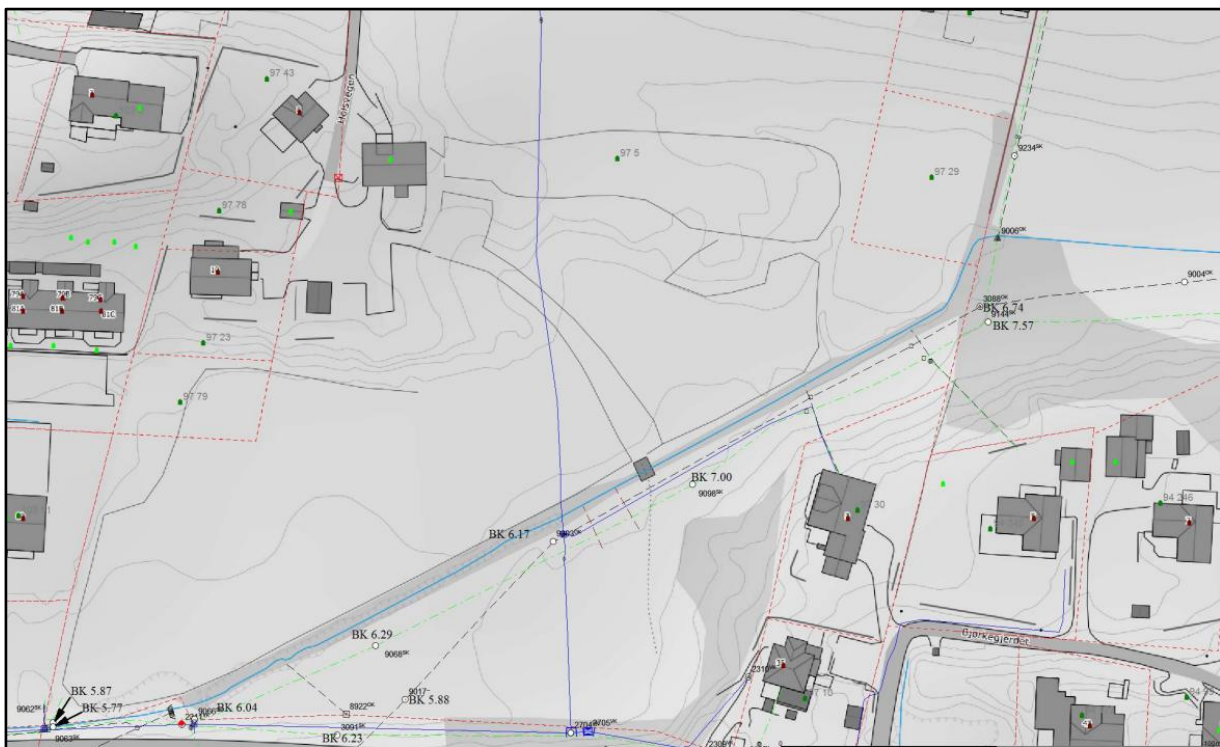
Barnehagedekning i Langevåg har vært god de senere årene.

5.12 UNIVERSELL TILGJENGELIGHET

Storparten av planområdet vil kunne etableres med universell tilgjengelighet for adkomstarealer, med grunnlag i eksisterende topografi.

5.13 TEKNISK INFRASTRUKTUR

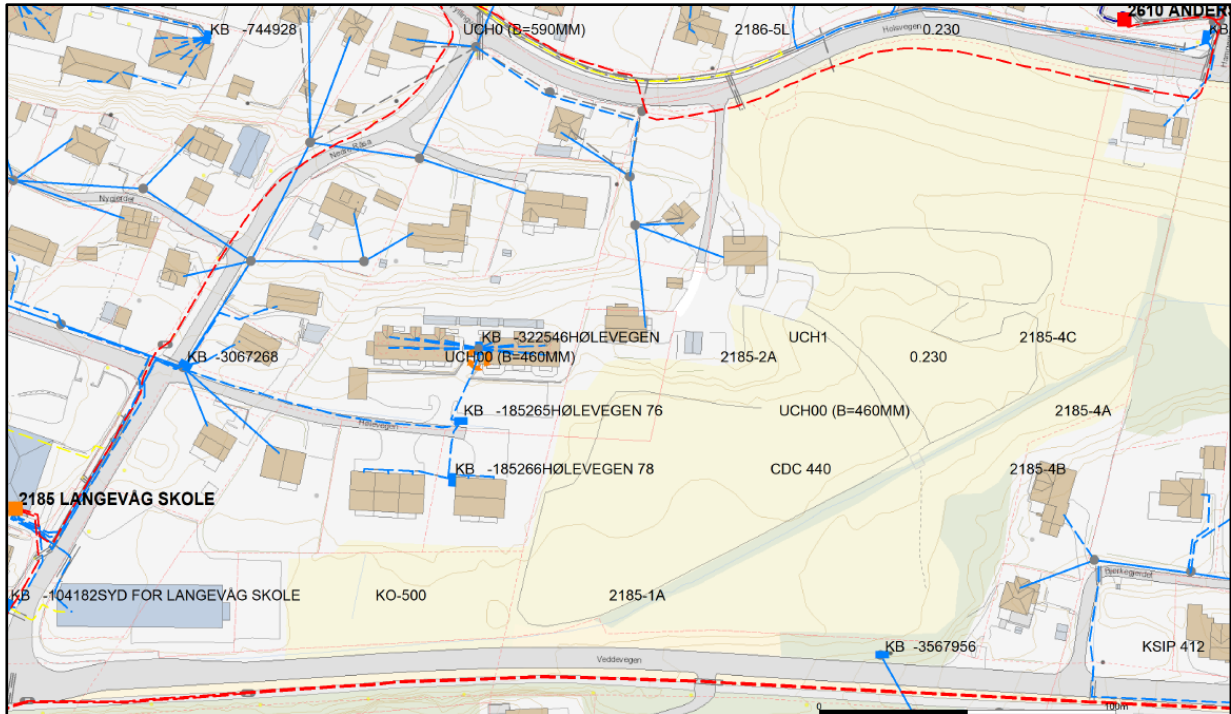
Vann og avløp Kommunen har etablert et omfattende ledningsnett gjennom eiendommen. Langs deler av bekken er det etablert større kommunale vann, avløps og overvannsledninger som følger bekkeløpet, for deretter å kobles mot et hovedledningsnett som er plassert i bunnen av vegfyllingen for Veddevegen. I nord-sør retning finnes en eldre vannledning.



Figur 14 Ledningskartet for området.

Energiforsyning og alternativ energi, fjernvarme m.m.

Trafo – Mørenett har bedt om at det blir av avsatt plass på 4 m x 5 m for en ny nettstasjon sentralt i området. Tomta for nettstasjonen må plasseres slik at det blir tilkomst med lastebil. Føringsveier for strømkabler må defineres i forbindelse med detaljprosjektering.



Figur 15 Energiforsyning til planområdet og tilgrensende nærområde – dagens situasjon.

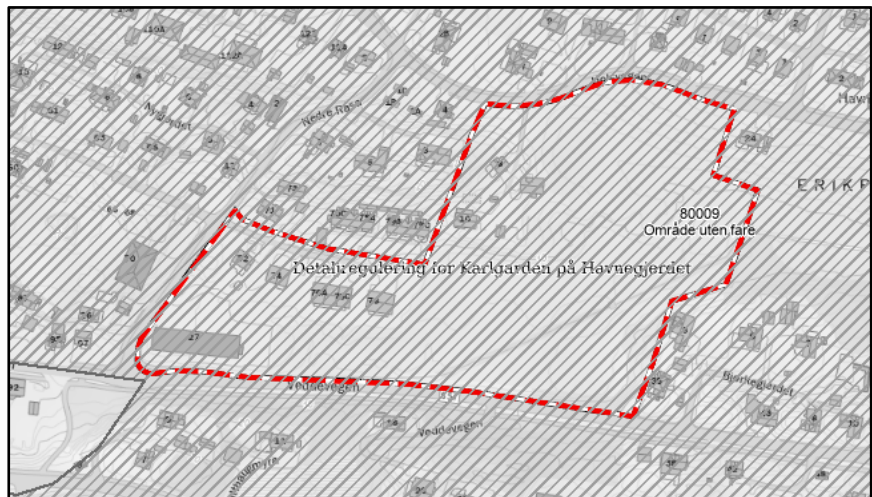
5.14 GRUNNFORHOLD

Stabilitetsforhold – Hele planområdet er pr 2026 registrert som område uten risiko for marin leire/kvikkleirerisiko.

Befaring i området avdekker i tillegg at det er mange lokaliseringer av fjell i dagen.

Ledninger:

Flere kommunale ledninger krysser planområdet jf. punkt 5.13.



Figur 16 Planområdet er registrert som område uten risiko for kvikkleire i 2026.



Figur 17 Flyfoto over viser lokaliseringer med synlig fjell i dagen for det fremtidige byggeområdet.

5.15 STØYFORHOLD

Den sørlige delen av byggeområdet er påvirket av gul støysone, og det er behov for å etablere støyskjerming i forbindelse med utbygging. Holsvegen, kommunal veg i nord forventes også å generere gul støysone. Denne er også utredet i planarbeidet.



Figur 18 Støykart fra Statens vegvesen viser at deler av byggeområdet har gul støysone.

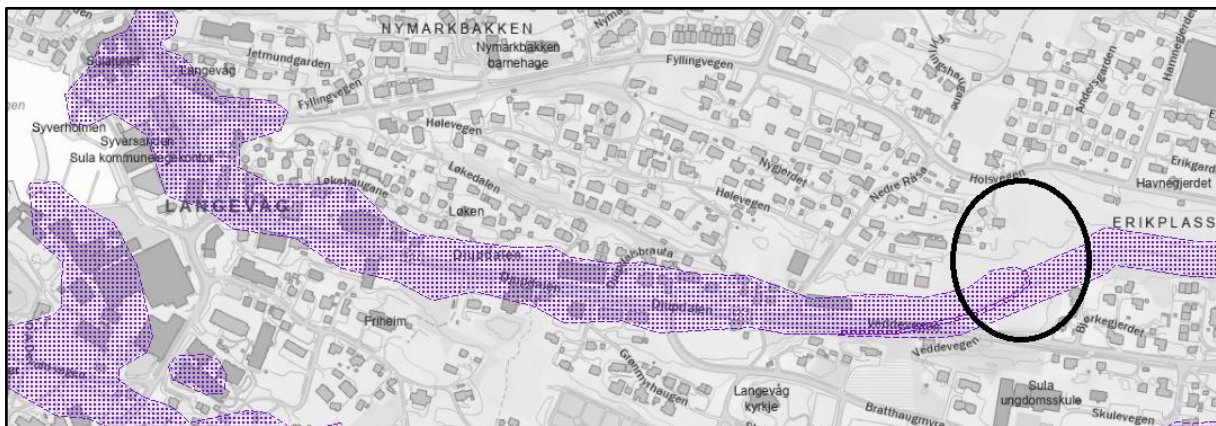
5.16 LUFTFORURENSING

Vedde Sildoljefabrikk med plassering 1.7 km mot øst, kan en gang iblant slippe ut ufarlig luftforurensning under produksjon av fiskemel. Ellers ingen kjente kilder til luftforurensning i nærområdet.

5.17 RISIKO- OG SÅRBARHET (EKSISTERENDE SITUASJON)

Rasfare – Ikke aktuelt for området. «Skrednett» har ingen registrerte aktsomhetsområder i nærheten.

Flomfare – Bekk gjennom området har normalt svært liten vannføring og et svært begrenset nedbørsfelt. Den er lagt i rør både nordøst og vest for planområdet. Bekken er vurdert i forhold til flomfare i forbindelse med reguleringen.



Figur 19 Aktsomhetssone for flomfare innenfor sørvestlige del av planområdet.

Vind – Vanligste vindretning er fra sørvest som for Langevåg generelt. Ingen spesielle forhold.

Støy – Planområdet er plassert i gul støysone. Området er utredet i forhold til vegtrafikkstøy.

Luftforurensning og forurensning i grunnen – Området har vært brukt til landbruk og det er ikke mistanke om forurensning i grunnen. Området er noen ganger påvirket av ufarlig luftforurensning fra Vedde Sildoljefabrikk i likhet med resten av Langevåg. Trafikkmengde på nærliggende veger tillater ikke at området skal være påvirket av luftforurensning fra trafikk.

Beredskap og ulykkesrisiko – Legekontor finnes i Langevåg sentrum, og legevakt ved Ålesund sykehus, ca. 30 min kjøring.

5.18 NÆRING

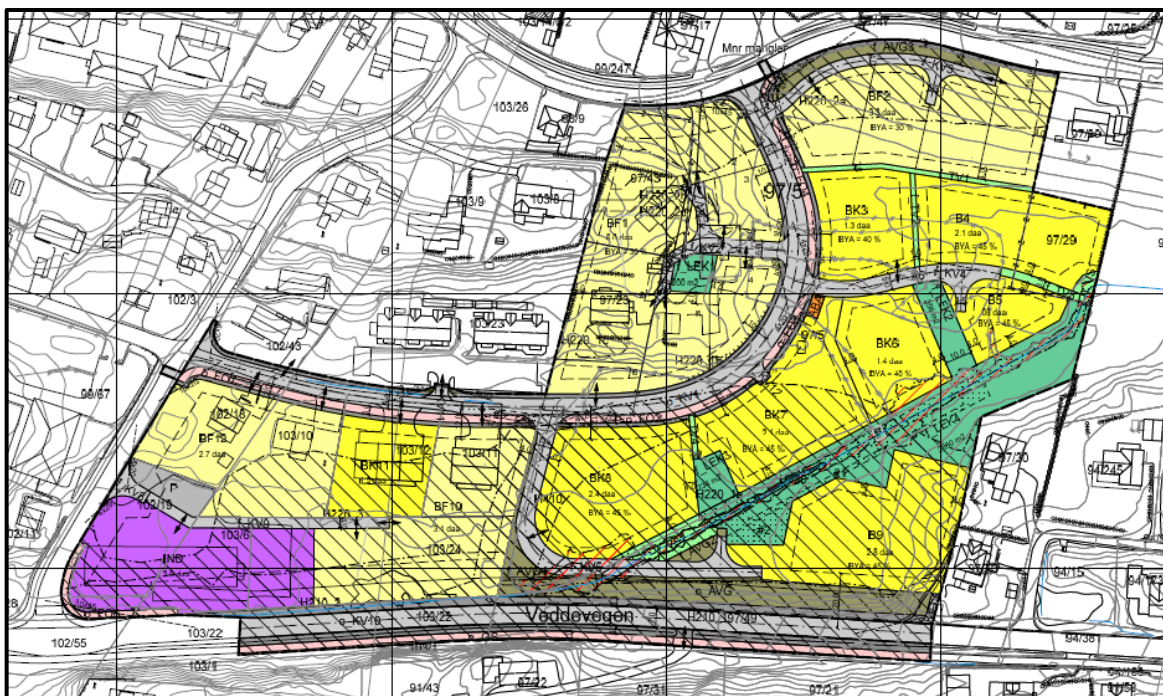
Ingen aktiv næringsdrift eller gårdsdrift de senere årene. Næringsarealet i sørvestlig del av planområdet blir videreført uten endringer i forhold til gjeldende plan og er inkludert i planen for å ivareta mulighet for tilrettelegging for trafikksikker ferdsel for myke trafikanter, skoleveg etc.

5.19 ANALYSER/ UTREDNINGER

- Arkeologisk registrering er utført uten funn. Rapport er vedlagt planforslaget.
- Støvvurdering er utført av Multiconsult og avbøtende tiltak er regulert i plankartet samt håndtert i planføresegnene. Rapport er vedlagt.
- Flomfare er utredet av Sunnfjord Geo Center, rapport er vedlagt planforslaget.
- VA-rammeplan er utarbeidet av Ha-plan og vedlagt planforslaget.

6 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET

6.1 PLANLAGT AREALBRUK



Figur 20 Plankartet slik det foreligger. Vestlig del av planområdet, samt Veddevegen i sør, er inkludert av plantekniske hensyn. Vedlegg 1.

6.1.1 Reguleringsformål

TEGNFORKLARING				
Betyggelse og anlegg (PBL § 12-5, nr. 1) B Boligbebyggelse BF Boligbebyggelse - fritliggende småhusbebyggelse BK Boligbebyggelse - konsentrert småhusbebyggelse IND Industri ABA Øvrige kommunaltekniske anlegg LEK Lekeplass S Sportsanlegg og teknisk infrastruktur (PBL § 12-5, nr. 4) KV Kjøreveg KV Kjøreveg FO Fortau	o_GS Gang-/sykkelveg o_AVT Annen veggrunn - tekniske anlegg o_AVC Annen veggrunn - grøntareal f_AVG Annen veggrunn - grøntareal p_P Parkering Grønnstruktur (PBL § 12-5, nr. 3) f_TV Turveg f_VS Vegetasjonsskjerm	Flatesymbol F Færesognområde F1 Færesognområde #1 - Tursti og gangbro over bekken F2 Færesognområde #2 - Nærløpess for B9 F4 Færesognområde #4 - Flaumfarene eller tiltak F5 Færesognområde #5 - Færebelt tursti til Høvevegen F6 Færesognområde #6 - Trygghetslinje	Hensynssoner (PBL § 12-6) H140 Frisikt H210 Rødt skinn iht. T-1443 H220 Gul skinn iht. T-1442 H320 Flomfare H410 Kjøp vedrørende frilandskultur Linjesymbol P Plangrense F Formålsgrense R Regulert tomtegrense E Eiendomsgrænse som skal oppheves B Byggegrense	Bebyggelse som forutsettes fjernet S Regulert senterlinje F Frisiktløse R Regulert fotgjengerfelt S Regulert støysskjerm S Regulert støttemur M Måle og avstandslinje M Midtlinje vassdrag B Bestemmelsesgrense S Sikringsgrense S Støygrense

Figur 21 Tegnforklaring viser hvilke planformål som er benyttet i plankartet.

Formål	Areal	Andel (av landarealet)
1110 Boligbebyggelse	5639.3	11.3
1111 Boligbebyggelse, frittliggende	15148.6	30.3
1112 Boligbebyggelse, konsentrert	8480.5	17.0
1340 Industri	2862.8	5.7
1560 Øvrige kommunaltekniske anlegg	35.3	0.1
1610 Lekeplass	3640.7	7.3
2011 Kjøreveg	6819.3	13.6
2012 Fortau	1053.2	2.1
2015 Gang-sykkelveg	757.7	1.5
2018 Annen veggrunn, tekniske anlegg	2663.9	5.3
2019 Annen veggrunn, grøntareal	1934.4	3.9
2080 Parkering	319.1	0.6
3031 Turveg	329.0	0.7
3060 Vegetasjonsskjerm	336.5	0.7
Total	50020.2	100.0

Figur 22 Arealoversikt over formålene som er benyttet i plankartet.

6.2 GJENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFORMÅL

6.2.1 Reguleringsformålene gjennomgås og løsningene beskrives

1110 Boligbebyggelse (B)– Formålet tilrettelegger for etablering av boligtypene som er definert i planføresegnene, dvs. frittliggende og/eller konsentrerte boenheter. Illustrasjoner (Figur 28 og 29) viser eksempel på bebyggelse som er tillatt å etablere, illustrert ved 6-mannsboliger, 4-mannsboliger, eneboliger, mikrohus.

1111 Boligbebyggelse, frittliggende småhusbebyggelse (BF) – Formålet tilrettelegger for etablering av eneboliger og tomannsboliger, herunder boliger med utleieleilighet. Planføresegnene definerer hvilke boligtyper som kan etableres på de forskjellige formålene. Illustrasjonsplanen (Figur 29) viser eksempel på bebyggelse som er tillatt å etablere innenfor de forskjellige formålene, hhv. eneboliger og tomannsboliger.

1112 Boligbebyggelse, konsentrert småhusbebyggelse (BK) – Formålet tilrettelegger for etablering av konsentrert bebyggelse. Illustrasjonsplanen (Figur 29) viser eksempel på bebyggelse som er tillatt å etablere innenfor formålene, illustrert ved 4-mannsboliger, rekkehus.

1340 Industri (IND) – Formålet viderefører gjeldende planformål for området, og det er ingen endringer fra tidligere i forhold til hvordan området kan utnyttes.

1560 Øvrige kommunaltekniske anlegg (f_ABA) – Formålet tilrettelegger for etablering av felles anlegg for elektrisitetsforsyning, evt. andre felles formål.

1610 Lekeplass, felles (f_LEK) – Formålet tilrettelegger for etablering av felles lekeareal, både nærlekeplass og områdelekeplass. Formålet har tilhørende føresegn som sikrer kantvegetasjon til bekk.

2011 Kjøreveg, offentlig (o_KV) – Formålet tilrettelegger for offentlig kjørevegareal, både eksisterende veg og fremtidig veg.

2011 Kjøreveg, felles (f_KV) – Formålet tilrettelegger for etablering av felles kjøreveger. Formålet inkluderer kjøreareal, vegskulder og sideareal.

2011 Kjøreveg, privat (KV) – Formålet tilrettelegger for felles kjøreveg til et begrenset antall boenheter.

2012 Fortau, offentlig (o_FO) – Formålet tilrettelegger for etablering av offentlig fortau.

2015 Gang-sykkelveg, offentlig (o_GS) - Formålet foreslår en planteknisk opprydding av eksisterende gang- og sykkelveg langs Veddevegen.

2018 Annen veggrunn, tekniske anlegg, offentlig (o_AVT) – Formålet tilrettelegger for sideareal til offentlig veg.

2019 Annen veggrunn, grøntareal, offentlig (o_AVG) – Formålet tilrettelegger for sideareal til offentlig veg.

2019 Annen veggrunn, grøntareal, felles (f_AVG) – Formålet tilrettelegger for sideareal til felles veg.

2080 Parkering, privat (P) – Planteknisk definering av eksisterende parkeringsareal.

3031 Turveg, felles (f_TV) – Gangareal som skal gi tilkomst til lekeareal og naboareal.

3060 Vegetasjonsskjerm, felles (f_VS) - Definerer kantsone til bekk.

6.3 BEBYGGELSENS PLASSERING OG UTFORMING

6.3.1 Bebyggelsens høyde

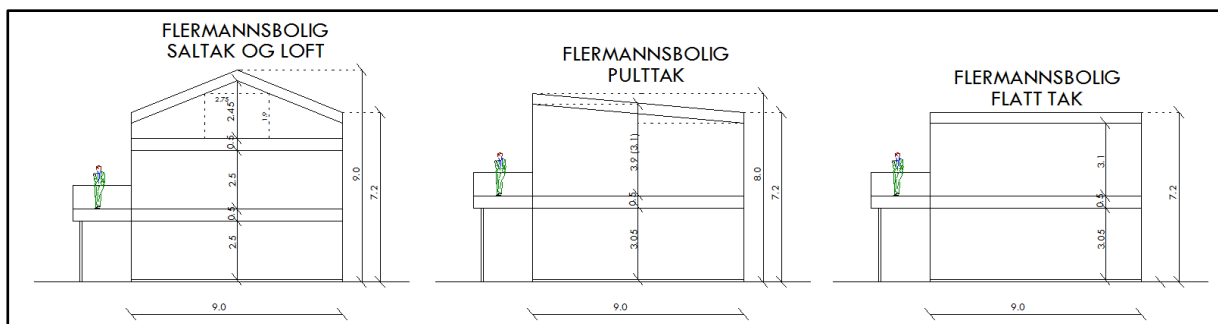
Det vises til vedlegg 27, som inneholder prinsipptegninger av bebyggelse med takformer og byggehøyder som er tillatt innenfor de forskjellige formålene, i henhold til planføresegnene.

a) B-områdene – blanding av boligformål – flere mulige løsninger for boligtyper

B4, B5 og B9: Planen åpner for at det kan etableres både konsentrert og/eller frittliggende bebyggelse innenfor områdene. Området passer for alle typer boliger, og det er markedets behov på byggetidspunktet som vil avgjøre hvilke boligtyper som blir etablert.

Gesimshøyde skal ikke overstige 7.2 m for bygninger med møne, og mønehøyde ikke over 9.0 m. Maks. gesimshøyde for ark/takoppløft og bygninger med pulttak er 8.0 m. Tillatt gesimshøyde for bygninger med flatt tak er 7.2 m.

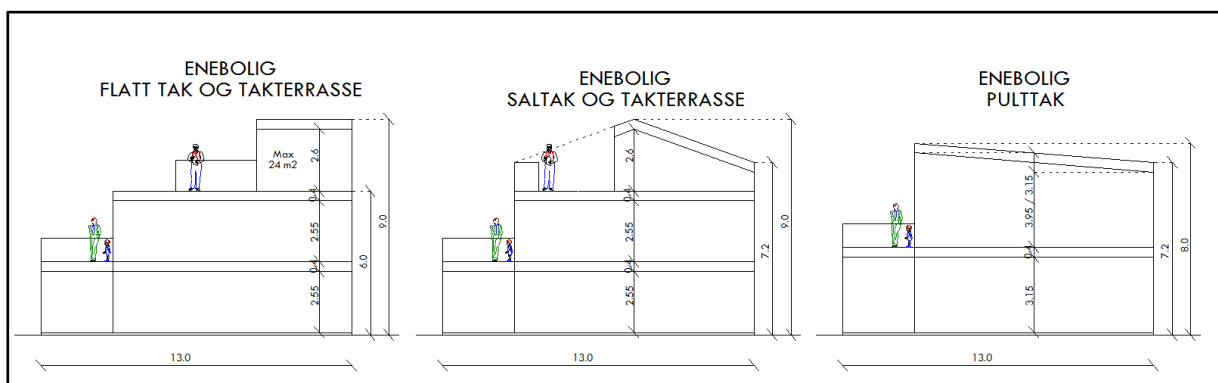
Prinsippskissen under viser eksempel på takformer og bygg som kan etableres innenfor B4, B5 og B9. Illustrasjonsplanen viser 2 stk. seksmannsboliger innenfor B4 med dimensjoner jf. prinsippskissen under, samt felles garasje innenfor B5. innenfor B9 viser illustrasjonsplanen en seksmannsbolig, en firemannsbolig og et mikrohus. Det vises til øvrige prinsippskisser for illustrasjon av andre boligtyper som kan etableres innenfor B-formålene.



Figur 23 Prinsippskisse med eksempel på takformer og bygg som kan etableres innenfor B4, B5 og B9. Se også vedlegg 27..

b) BF områdene – frittliggende småhusbebyggelse

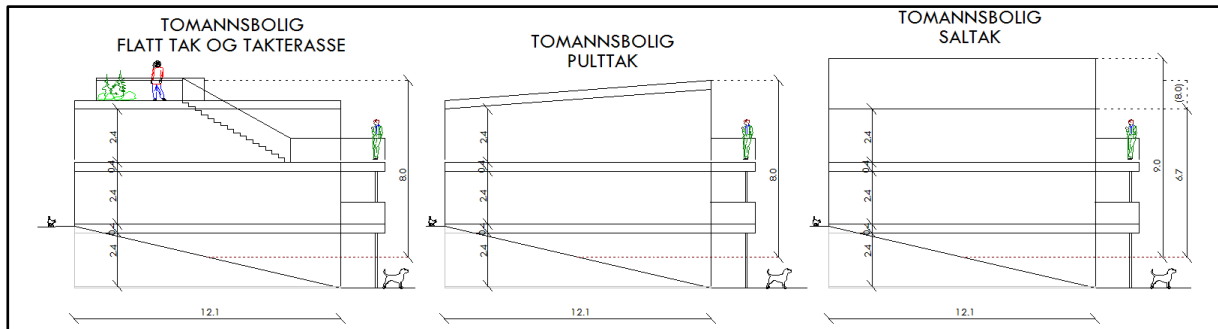
BF1: Planen åpner for at det kan etableres eneboliger med 2 boligetasjer i tillegg til boligetasje på loft innenfor BF1. Gesimshøyde skal ikke overstige 7.2 m for bygninger med møne, og mønehøyde ikke over 9.0 m. Maks. gesimshøyde for ark/takoppløft og bygninger med pulttak er 8.0 m. Tillatt gesimshøyde for bygninger med flatt tak er 7.2 m. Det er tillatt å etablere takterrasse over 2. etasje på inntil 24 m². Dersom taket er flatt, kan det i tillegg etableres tilhørende trappeoppbygg med størrelse inntil 24 m².



Figur 24 Prinsippskisse med eksempel på takformer og bygg som kan etableres innenfor BF1. Illustrasjonsplanen viser 5 eneboliger med flatt tak og takterrasse.

BF2: Innenfor formålet kan det etableres enten eneboliger eller tomannsboliger. Terrenget er hellende, og det er åpnet for etablering av boliger med 2 fulle boligetasjer pluss boligformål i u-

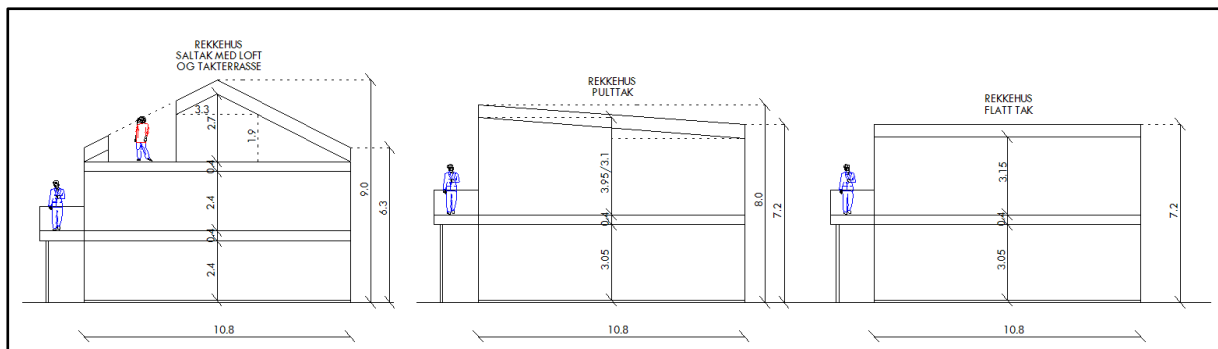
deretasje. Gesimshøyde skal ikke overstige 8.0 m for bygninger med møne, og mønehøyde ikke over 9.0 m. Maks. gesimshøyde for ark/takoppløft og bygninger med pulttak er 8.0 m. Tillatt gesimshøyde for bygninger med flatt tak er 8.0 m. Det er tillatt med takterrasse over øverste etasje, men ikke tillatt med trappe oppbygg hvis boligen har 3 boligetasjer. Takterrasse over 3. boligetasje kan ha en størrelse på 12 m² pr boenhet hvis det etableres tomannsboliger eller eneboliger med tettere avstand enn 8 meter, og 24 m² hvis det etableres eneboliger.



Figur 25 Prinsippskisse med eksempel på takformer og bygg som kan etableres innenfor BF2. Illustrasjonsplanen viser 8 tomannsboliger med flatt tak og takterrasse.

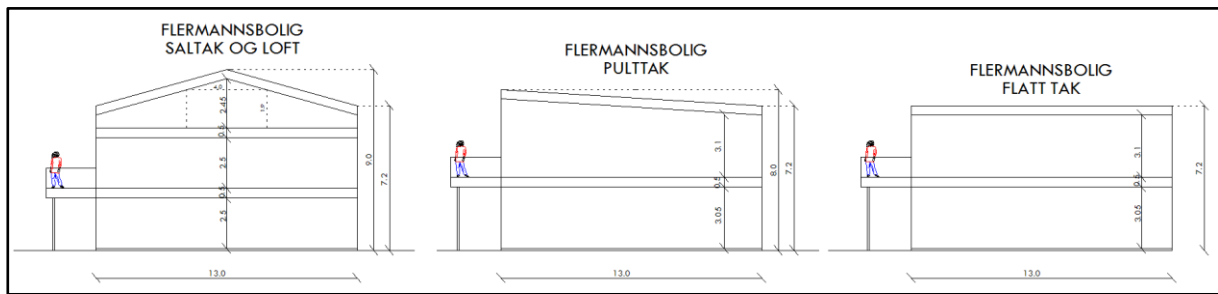
c) BK områdene – konsentrert småhusbebyggelse

BK3 og BK6: Planen åpner for at det kan etableres boliger i rekke for inntil 3 boenheter innenfor formålene. Det er tillatt med 2 boligetasjer pluss boligareal på loft, og takterrasser over 2. etasje er tillatt. Gesimshøyde skal ikke overstige 7.2 m for bygninger med møne, og mønehøyde ikke over 9.0 m. Maks. gesimshøyde for ark/takoppløft og bygninger med pulttak er 8.0 m. Tillatt gesimshøyde for bygninger med flatt tak er 7.2 m.



Figur 26 Prinsippskisse med eksempel på takformer og bygg som kan etableres innenfor BK3 og BK6. Illustrasjonsplanen viser 6 boliger i rekke med saltak og takterrasse.

BK7 og BK8: Planen åpner for at det kan etableres konsentrert bebyggelse med 2 boligetasjer pluss boligareal på loft. Gesimshøyde skal ikke overstige 7.2 m for bygninger med møne, og mønehøyde ikke over 9.0 m. Maks. gesimshøyde for ark/takoppløft og bygninger med pulttak er 8.0 m. Tillatt gesimshøyde for bygninger med flatt tak er 7.2 m.



Figur 27 Prinsippskisse med eksempel på takformer og bygg som kan etableres innenfor BK7 og BK8. Illustrasjonsplanen viser 4 firemannsboliger med pulttak.

6.3.2 Grad av utnyttning (veileder) Forskrift

Planen tilrettelegger for utnyttelse innenfor kommuneplanens føresegner, dvs. inntil 30 % BYA for frittliggende boligbebyggelse og inntil 45 % BYA for konsentrert bebyggelse.

Eksisterende bebyggelse i vestlig del av planområdet har uendret tilrettelegging for utnyttelse, dvs. videreføring av gjeldende tillatt utnyttelsesgrad i planen Langevåg Nord 1 fra 1982.

6.3.3 Antall arbeidsplasser, antall m² næringsarealer

Ingen endring i tilrettelegging av næringsarealer som følge av denne planen. Næringsareal IND videreføres som i gjeldende plan Langevåg Nord 1 fra 1982.

6.3.4 Antall boliger, leilighetsfordeling

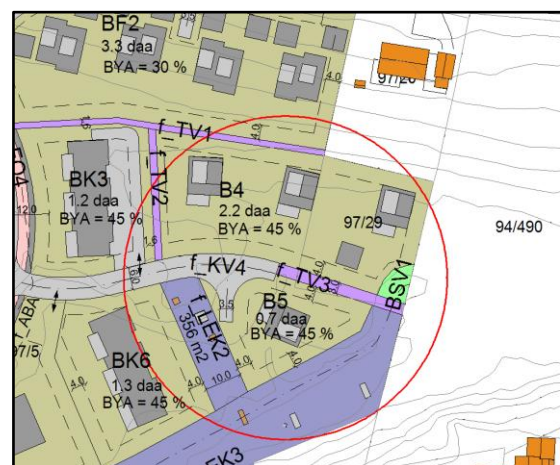
Arealene i nord og nordvest er tilrettelagt for frittliggende småhusbebyggelse (formålet BF).

BF1 i nordvest er tilrettelagt for 5 regulerte tomter for eneboliger, i tillegg til 2 eksisterende eneboliger. Planføresegnene tilrettelegger for at det kan etableres utleieleiligheter i boligene. Innenfor formålet kan det etableres 5 boenheter i eneboliger, og det er mulighet for 5 boenheter i utleieleiligheter. Bakgrunnen for tilrettelegging for utleieboliger, er at en i dagens situasjon har høyt kostnadsnivå for nye boliger. Ved tilrettelegging for utleie, vil flere familier ha mulighet til å etablere seg i ny bolig. På en liten inneklemmt tomt i sørvestlige del av BF1 ser man for seg at det kan etableres 2 mikrohus. Totalt 5+2 (+5) nye boenheter.

BF2 i nordøst er tilrettelagt for utbygging med inntil 4 stk. tomannsboliger, alternativt eneboliger i stedet for tomannsboliger. På bakgrunn av at terrenget tilrettelegger for underetasje, er det tilrettelagt for inntil 3 boligetasjer inkludert underetasje. Dersom det etableres eneboliger, kan disse etableres med utleieleiligheter som for BF1. Det er tillatt med inntil 8 faste boenheter.

Innenfor BK3 og BK6 er det tilrettelagt for etablering av konsentrerte boliger for inntil 3 boenheter med 2 boligetasjer pluss boligareal på loft, totalt 6 boenheter. Illustrasjonsplanen foreslår boliger i rekke adskilt av garasjer, og med saltak og takterrasser.

Innenfor B4 og B5 samlet, tilrettelegger planen for inntil 12 boenheter i enten konsentrerte boligbygg for inntil 6 boenheter, eller andre boligtyper, for eksempel eneboliger (Figur 28), tomannsboliger, 3-5 mannsboliger. Dersom området skal deles i tomter, skal estimert tomtedeling for hele formålet vises ved første frade-

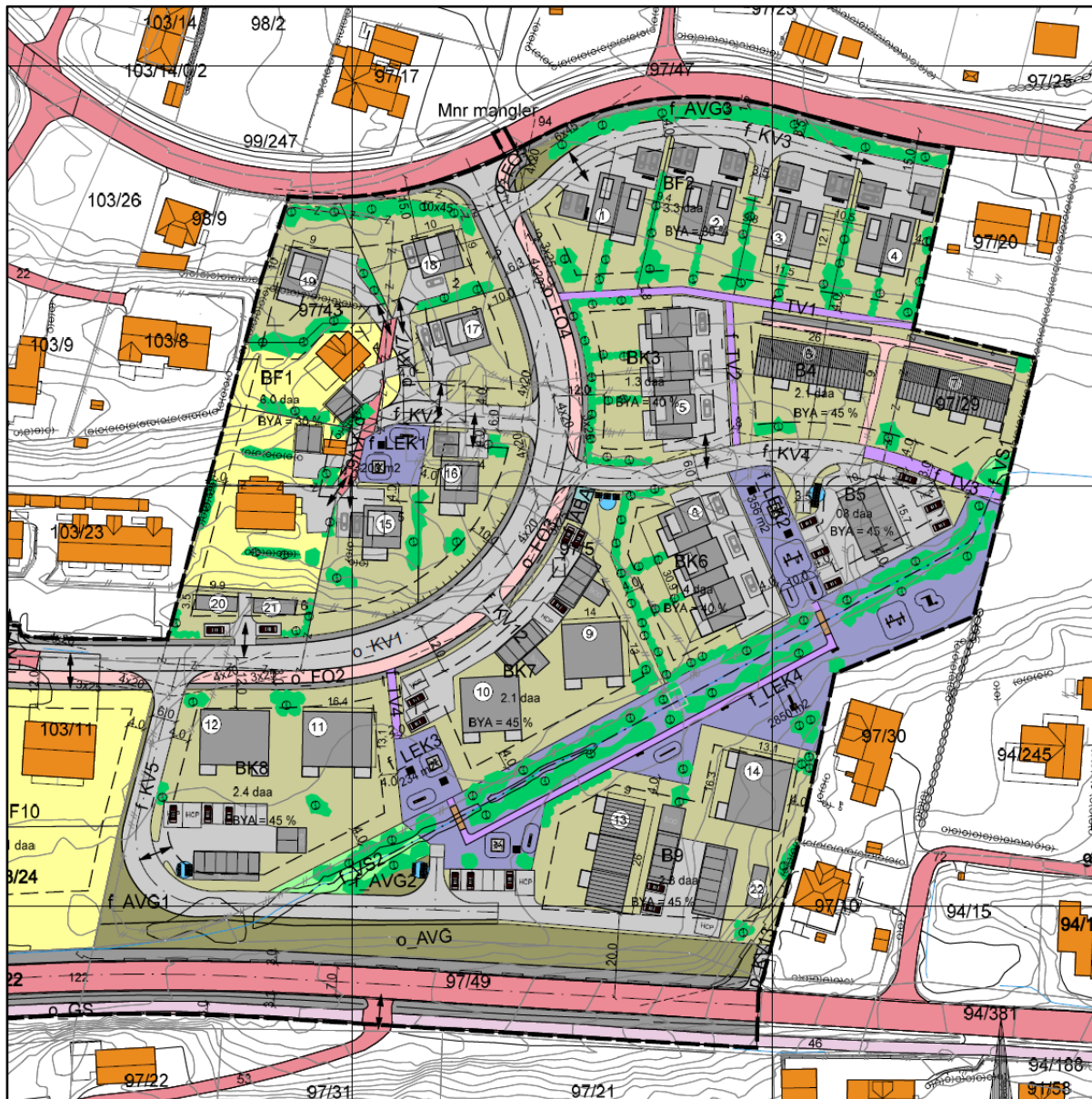


Figur 28 – Alternativ utbygging innenfor B4 og B5.

ling på området. Illustrasjonsplanen viser en mulig utbygging med 2 seksmannsboliger og felles garasje og parkering innenfor B5.

BK7 og BK8 er tilrettelagt for konsentrert bebyggelse. Illustrasjonsplanen viser 2 firemannsboliger, og planføresegnene tilrettelegger for inntil 8 boenheter på hvert av formålene.

Innenfor B9 tilrettelegger planen for etablering av konsentrerte boliger, alternativt eneboliger, tomannsboliger, 3-6 mannsboliger innenfor en ramme på maks 11 boenheter. Illustrasjonsplanen viser en mulig utbygging med seksmannsbolig, en firemannsbolig og et mikrohus. Dersom området skal deles i tomter, skal tomtedeling for hele formålet vises ved første fradeling på området.



Figur 29 Illustrasjonsplanen viser en foreslått løsning for utbygging av planområdet. Illustrasjonsplanen er ikke bindende for gjennomføring av planen. Vedlegg 4.

Oppsummering:

Illustrasjonsplanen (ikke bindende) viser en utbygging med 60 nye boenheter inkludert eneboliger, tomannsboliger, tremannsboliger, horisontaldelte firemannsboliger og seksmannsboliger og innslag av mikrohus. Planen tilrettelegger for at det kan etableres utleieleiligheter i eneboliger.

ger. Planføresegnene oppgir maks antall boenheter pr. formål. Maks antall boenheter dersom alle formål etablerer maksimaltallet, vil være 60 boenheter pluss 5 utleieleiligheter, totalt 65 boenheter.

ESTIMERT ANTALL BOENHETER			TYPE BEBYGGELSE	ALTERNATIV BEBYGGELSE
	MAKS	MIN	MAKS	MIN
BF1	12	6	ENEBOLIG	5 Utleieleiligheter
BF2	8	4	TOMANNSBOLIG	ENEBOLIG
BK3	3	3	FLERMANNSBOLIG	0
B4	12	4	FLERMANNSBOLIG	ENEBOLIG/TOMANNSBOLIG
B5	0	2	FLERMANNSBOLIG	ENEBOLIG/TOMANNSBOLIG
BK6	3	3	FLERMANNSBOLIG	0
BK7	8	3	FLERMANNSBOLIG	0
BK8	8	3	FLERMANNSBOLIG	0
B9	11	4	FLERMANNSBOLIG	ENEBOLIG/TOMANNSBOLIG
	65	32	(FLERMANNSBOLIG = 3-6 BOENHETER)	

Figur 30 Tabellen viser potensial for maksimalt antall boenheter i kolonne markert MAKS. Minimalt antall boenheter er markert i kolonne merket MIN.

Arealene i vestlig del av planområdet viderefører planformålene fra gjeldende plankart og er inkludert i planen av plantekniske hensyn. Dette gjelder følgende formål:

BF10 og BF12 tilrettelegger for frittliggende småhusbebyggelse.

BK11 tilrettelegger for konsentrert småhusbebyggelse.

IND tilrettelegger for Industri som i gjeldende plankart.

De 4 sistnevnte formåla er unntatt fra alle føresegner i denne planen. Føresegn for «Byggeområde for open busetnad (B)» og tilhørende mindre endring, samt evt. fellesføresegner i reguleringsplan for Langevåg Nord 1, skal gjelde.



Figur 31 3D visualisering av planområdet. Flere visualiseringer følger i vedlegg 14.

6.4 BOLIGMILJØ/BOKVALITET

Planarbeidet har lagt vekt på at alle boenheter skal ha tilgang til gode arealer på bakken med tilstrekkelig størrelse og bredde, i tillegg til privat uteplass på balkong, evt. takterrasse og markterrasse. Planføresegnene differensierer og stiller krav til arealstørrelser for uteareal for de forskjellige boligtyper. Planforslaget sikrer tilstrekkelig uteareal i hvit støysone og mulighet for gode solforhold for alle boenheter.

6.5 PARKERING

Planen stiller krav til parkering i samsvar med kommuneplanen, dvs. 2 p-plasser pr boenhet uavhengig av boligtype. Mikrohus og små hybelleiligheter har imidlertid krav om kun 1 p-plass pr boenhet, fordi boligtypen har så begrenset størrelse, at det er forventet kun en voksen beboer i hver boenhet. Det er lagt vekt på å plassere felles parkeringsplasser slik at barn ikke må gå gjennom denne type parkeringsplasser på vei til lekeplassene. Ut over dette er det stilt krav om at felles p-plasser skal etableres i samsvar med anbefalte arealkrav som er 2.6 x 5.0 meter for felles parkeringsplasser (når det ikke finnes side hinder ved p-plassen) og 3 x 6 meter for private parkeringsplasser. Planføresegnene åpner for det kan etableres garasjer og felles garasjeanlegg for å ivareta parkeringskravet. Arealkrav for denne type p-plasser ivaretas ved teknisk forskrift.

6.6 TILKNYTNING TIL INFRASTRUKTUR

Planforslaget tilrettelegger for regulert samlevegforbindelse mellom kommunal samleveg Holsvegen i nord og kommunal samleveg Nedre Råsa i vest. Sistnevnte veg er tilkoblet fylkesvegen i sørvest.

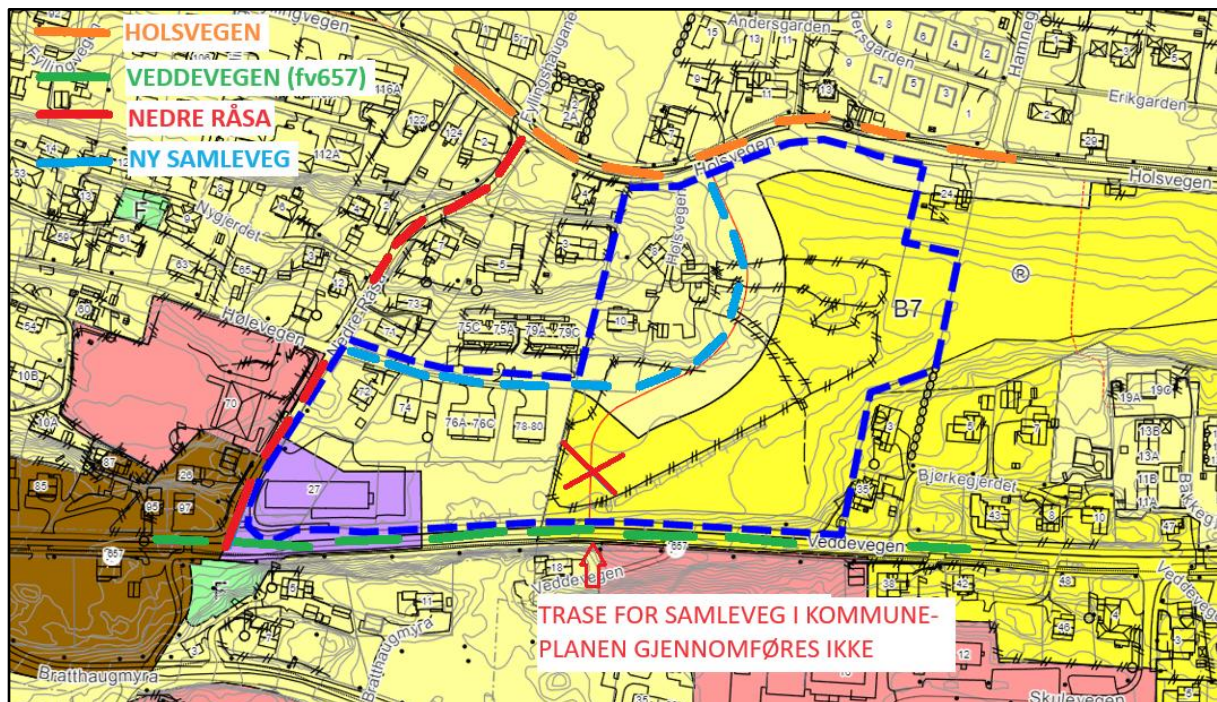
6.7 TRAFIKKLØSNING

6.7.1 Kjøreatkomst

Tilknytning til overordnet vegnett: Planområdet vil bli tilknyttet Holsvegen i nord med samme plassering som i gjeldende plan. Kommuneplanen stiller krav til at det skal etableres en samleveg gjennom planområdet, som skal knytte sammen Holsvegen og Veddevegen. Samlevegen er regulert med fortau.

I kommuneplankartet er samlevegen tegnet inn direkte mellom Veddevegen og Holsvegen. Etter at innspill til oppstart er gjennomgått, er det klart at tilknytning til Veddevegen ikke er en gjennomførbar løsning for denne samlevegen, av trafikksikkerhetsmessige årsaker. Plankartet tilrettelegger derfor for samleveg (o_KV1) mellom Holsvegen og kommunal veg i vest, Nedre Råsa. Pr. juli 2026 er det imidlertid varslat fra kommunen at det er ønske om å sikre muligheten for fremtidig vegforbindelse direkte mellom Holsvegen og Veddevegen. Plankartet har derfor en infrastrukturene som sikrer at arealet som eventuelt skal brukes til etablering av ovennevnte vegforbindelse i fremtiden, ikke blir nedbygget.

Den nye samlevegen o_KV1 er i eldre planer ment å være et alternativ til vegen Nedre Råsa. Sistnevnte veg er smal og bratt i nordre del, men har likevel tilfredsstillende trafikksikkerhet for myke trafikanter, på grunn av det eksisterende fortau på vestsiden av vegen. Nedre Råsa er tilknyttet Veddevegen i sørvest. Tidligere var Langevåg skole plassert langs denne vegen. Etter at skolen ble flyttet, er bruken av vegen endret. Det er lite trafikk på denne vegen i dag sammenlignet med når vegen ga adkomst til barneskolen. Når samlevegen opprinnelig ble regulert inn i plankartet, var det samtidig planlagt at den fremtidige nye barneskolen skulle plasseres innenfor dette planområdet, men disse planene er skrinlagt.



Figur 32 fargekoder henviser til plassering for kjøreveger.

6.7.2 Utforming av veger

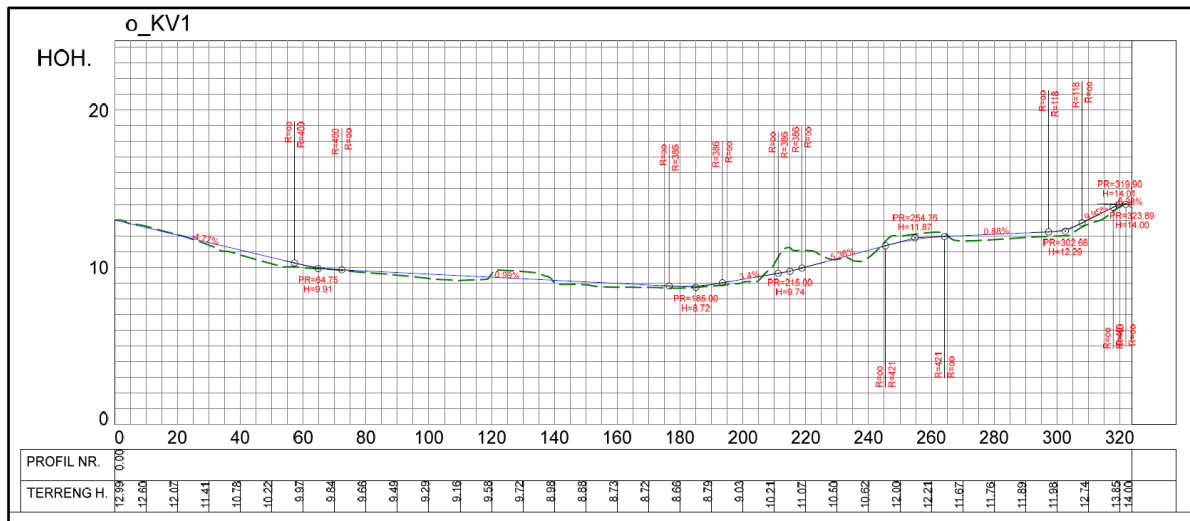
Ny offentlig samleveg (o_KV1) er som nevnt regulert med fortau mellom Holsvegen i nord og Nedre Råsa i vest. Internt i det nye byggeområdet, er det innregulert nye felles adkomstveier/avkjørsler som er tilknyttet offentlig samleveg o_KV1. Dette er f_KV2, f_KV3, f_KV4, f_KV5 og f_KV12. I tillegg avkjørsel til tomt 6, som er plassert omtrent på samme sted som regulert avkjørsel til gbnr 97/23 i gjeldende plan. Sistnevnte er regulert med avkjørselspil. I tillegg finnes 6 eksisterende direkte avkjørsler til o_KV1 i vestlig del av planområdet. 5 av disse er regulert med avkjørselspiler. I vest er regulerte veger f_KV8, f_KV9 og f_KV11 videreført i plankartet som i gjeldende plan.

p_KV6 og p_KV7 er definert som private veger som er tilknyttet felles veg, og gir adkomst til et fåtall boliger hver. p_KV13 er eksisterende veg til gbnr 97/10.

o_KV10 er fylkesveg, som er foreslått inkludert i planen av plantekniske hensyn.

Bredde og stigningsforhold:

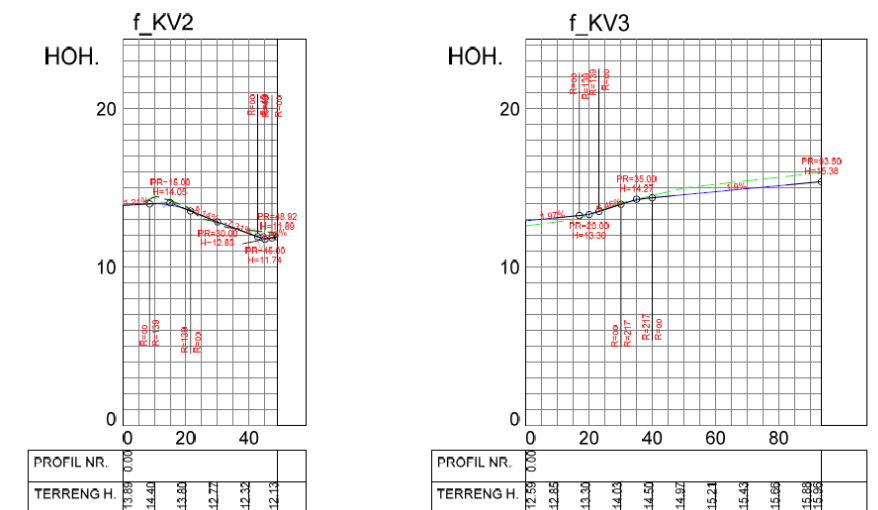
o_KV1 er regulert som offentlig samleveg i samsvar med kommunens vegnorm, totalt 12.0 m bredde. Regulert vegbredde er 6.0 meter pluss breddeutviding. Fortau er regulert med 3.0 meter bredde langs vegens sør og østside. I tillegg er det regulert 1.5 meter grøfteareal på begge sider av vegen. Vegen er planlagt med stigningsgrad inntil 1:10 (10%).



Figur 33 o_KV1. Vedlegg 6.

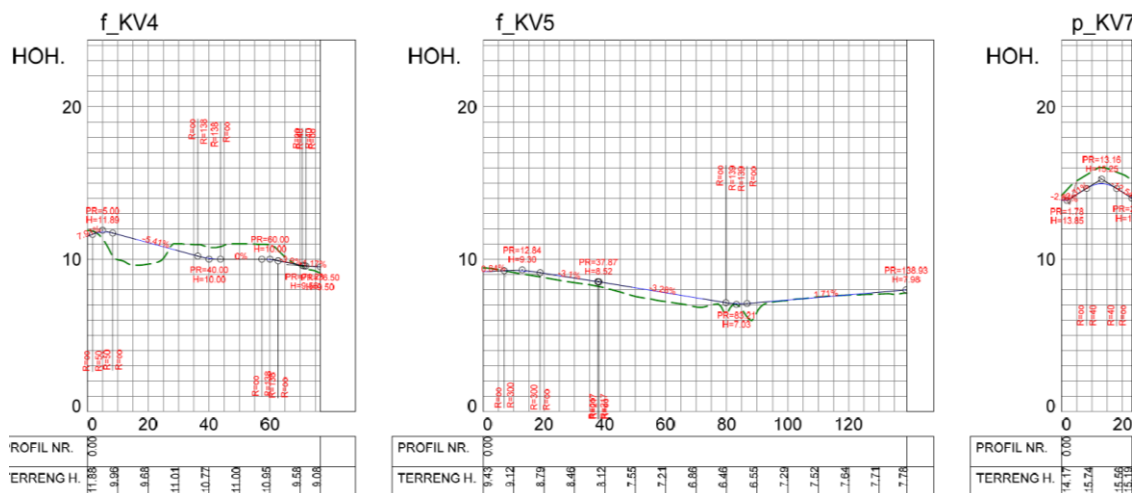
f_KV2 er regulert med 6.0 meter vegbredde, og planføresegnene stiller krav om at vegen skal opparbeides med 4 meter vegbredde inkludert vegskulder. Vegen vil være felles for 2 eksisterende og 5 nye boenheter, samt mulighet for ytterligere 5 boenheter i utleieleiligheter. Vegen er planlagt med stigningsgrad inntil 1:12 (8%). Eksisterende låve må rives før vegen kan etableres i regulert trasé. Planen åpner imidlertid for at eksisterende adkomstveg som er tilknyttet Holsvegen i nord, kan erstattes av en privat uregulert veg, plassert sør for f_KV2 og eksisterende låve, i forkant av riving av låven og før utbygging innenfor BF1.

f_KV3 er regulert som en felles veg til boligområdet. Vegen er regulert med 4.0 meter bredde inkludert vegskulder. Vegen vil være felles for inntil 8 boenheter i tomannsboliger. Vegen er planlagt med stigningsgrad ca. 1:15 (6%), og planføresegnene tilrettelegger for at vegen kan benyttes som manøvreringsareal for boligene.



Figur 34 f_KV2 og f_KV3. Vedlegg 6.

f_KV4 er regulert med 6.0 meter bredde. Planføresegnene stiller krav til at vegen opparbeides med 4 meter vegbredde pluss 0.5 m vegskulder på hver side. Vegen vil være felles for inntil 18 boenheter. Illustrasjonsplanen viser 12 boenheter i 6-mannsboliger og 6 boenheter i rekkehus. Planføresegnene tilrettelegger for at område B4 og B5 kan etableres med andre boligtyper enn illustrerte boligtyper om ønskelig. Dette vil være en nesten horisontal veg med slakke stigningsforhold, men med terrengforskjeller langs vegens sider. Vegen leder videre til regulert turveg, som i fremtiden vil utgjøre skoleveg. Det er stilt krav om opphøyd fartsdump nær føresegnområde #6 ved lekeplassen f_LEK2, for å sikre lav fart og trafiksikker adkomst til lekeplassen.



Figur 35 f_KV4, f_KV5 og p_KV7. Vedlegg 6.

f_KV5 er regulert med 6.0 meter vegbredde og skal opparbeides i 4.0 meter vegbredde pluss 0.5 m vegskulder på hver side. Vegen vil være felles for inntil 19 boenheter. Illustrasjonsplanen viser 3 firemannsboliger og 1 seksmannsbolig, samt et mikrohus. Område B9 kan etableres med andre boligtyper enn illustrerte boligtyper. Dette vil være en nesten horisontal veg med slakke stigningsforhold. Vegen skal krysse bekken over kulvert.

f_KV6 er tilkoblet f_KV2 og skal gi adkomst til 2 tomter, hvorav en har eksisterende bebyggelse. Vegarealet er eksisterende i dag, og er uten stigning.

f_KV7 er tilkoblet f_KV2 og skal gi adkomst til 3 boligeiendommer, hvorav en har eksisterende bebyggelse. Vegen vil ha en stigningsgrad på 1:8.

f_KV8 er regulert avkjørsel til industriformålet IND, som er videreført fra gjeldende plankart.

f_KV9 er regulert veg, tilkoblet til f_KV8. Denne er også videreført fra gjeldende plankart og skal gi tilkomst til sørlig del av BF10.

o_KV10 er eksisterende veg Veddevegen- fylkesveg 657.

f_KV11 er eksisterende avkjørsel til tilgrensende boligområde i nordvest.

f_KV12 er regulert avkjørsel til formålet BK7. Vegen leder til felles parkeringsplass like ved fortauet i illustrasjonsplanen, og vil få en hellingsgrad på 1:8.

KV13 er eksisterende tilkomst til gbnr 97/10. Fylkeskommunen har bedt om at det vurderes om denne avkjørselen kan stenges i forbindelse med reguleringen. Planarbeidet har undersøkt dette og fått informasjon fra grunneier om at gbnr 97/10 ikke har formell vegrett til privat veg 1159 som er plassert øst for eiendommen. Avkjørselen er derfor videreført i plankartet og vil som konsekvens gi formell vegrett til gbnr 97/10 fra Veddevegen slik plankartet foreligger nå. Avkjørselen er imidlertid strammet inn i forhold til eksisterende forhold, og friskt er ivarettatt.

Felles veger f_KV2, f_KV3, f_KV4 og f_KV5 har regulerte vendehammere som er dimensjonert for renovasjonsbilen i enden av vegen. I enden av f_KV5 er det regulert plass til snølagring, siden lekearealet skal inngjerdes mot veg. Øvrige vendehammere vil ha plass til snølagring, uten at det reguleres areal til dette.

6.7.3 Frisikt:

Regulerte veger og avkjørsler har regulerte frisikotlinjer i samsvar med Statens vegvesens håndbok N100, Krav 2.17 og 4.19. Det er lagt til grunn at o_KV1 skal ha samme fartsgrense som Nedre Råsa, dvs. fartsgrense på 30 km/t. Frisikotlinjenes dimensjonering er påført plankartet.

Kryss mellom Holsvegen og o_KV1 har frisikotlinjer jf. gjeldende plan, og tilsvarende frisikt er regulert i tilkoblingspunktet mellom o_KV1 og Nedre Råsa.

6.7.4 Krav til samtidig opparbeidelse

Det er stilt rekkefølgekrav knyttet til tidspunkt for opparbeiding av vegareal, fortau, renovasjonsareal, lekeplasser, turstier, boligareal i flomfaresone, støyskjerming, vann og avløp.

6.7.5 Tilgjengelighet for gående og syklende

Det er tilrettelagt for fortau langs o_KV1 på øst/sørsiden av vegen. Dette er o_FO1-o_FO5. Dette er den naturlige plasseringen av fortauet, siden de fleste boligene i området vil være plassert langs øst/sørsiden av vegen. Fortauet er i plankartet knyttet sammen med fortau langs Nedre Råsa i vest og fortau langs Holsvegen i nord. Det er regulert inn overgangsfelt/krysningspunkt for myke trafikanter over Holsvegen og over Nedre Råsa. Nedre Råsa leder mot Veddevegen i sør, hvor det eksisterer et lysregulert krysningspunkt.

Det er tilrettelagt for etablering av tursti i øst, i forlengelsen av f_KV4. Denne vil i fremtiden kunne kobles mot fremtidig gangtilkomst over naboområdet i øst, som er avsatt i kommuneplankartet, og vil kobles til vegsystem langs Veddevegen, som leder til eksisterende overgangsfelt over Veddevegen, sørøst for planområdet.

I tillegg er det regulert inn flere turstier som skal gi adkomst for barna til regulerte lekeplasser. I vest er det regulert inn et føresegnområde som definerer plassering for tursti som skal utgjøre skoleveg i påvente av etablering av o_FO1. Ved f_LEK2 er det regulert trafikktryggingstiltak i føresegnområde #6, siden tilkomst til lekeplass må krysse kjøreareal/adkomstveg til boliger.

6.7.6 Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Felles veger skal være felles for beboerne innenfor planen som bruker vegen som kjøreadkomstveg. Brukerne vil ha ansvar for drift og vedlikehold av vegene.

6.8 PLANLAGTE OFFENTLIGE ANLEGG

Samleveg og fortau gjennom området vil være offentlig. Det samme gjelder vann og avløpsløsningene som blir etablert som følge av planen, samt vegerekkverk med støyskjerm.

6.9 MILJØOPPFØLGING

Ivaretagelse av matjord. Planføresegnene stiller krav til at overskuddsmasse som kan brukes som matjord, skal ivaretas og flyttes. Det skal lages en plan som skal godkjennes av landbrukskontoret.

Støyskjerming ved fylkesvegen. Planen sikrer at det nye byggeområdet blir skjermet mot vegtrafikkstøy fra fylkesvegen i samsvar med støyrapport. Planføresegnene sikrer at lekeareal og uteoppholdsareal får tilfredsstillende støynivå før de tas i bruk, og at støynivå innendørs og utenfor åpningsvindu for støyfølsomme rom, ivaretas i samsvar med gjeldende støykrav.

Løsning for avløp. Planføresegnene sikrer at det blir etablert løsning for avløp som ivaretar gjeldende rensekrav.

Støy fra anleggsarbeid. Planføresegnene stiller krav til at anleggsarbeid skal ivareta støynivået i samsvar med støyforskriften.

Åpen bekk. Planen tilrettelegger for at bekken som strekker seg gjennom planområdet videreføres som åpen bekk, med tallfestet bredde på bekkens kantvegetasjon.

6.10 UNIVERSELL UTFORMING

Teknisk forskrift ivaretar kravet til universell utforming. Kravene gjøres gjeldende for felles utearealer, herunder adkomst til regulert lekeareal.

Universell tilgjengelighet skal løses i samsvar med kravene i teknisk forskrift. I sistnevnte stilles det krav til at areal mellom boligenes parkeringsplass og hovedinngangsnivå skal ha en maksimal stigningsgrad på 1:15. Hvis alle funksjoner for boligen er plassert på inngangsnivå (tilgjengelig boenhet), skal inngangspartiet etableres slik at det blir mulig å ta seg inn hovedinngangen på egen hånd med en rullestol.

6.11 UTEOPPHOLDSAREAL

6.11.1 Privat uteoppholdsareal

Planen tilrettelegger for at alle boenheter skal ha tilgjengelig et privat uteoppholdsareal på balkong eller markterrasse, evt. takterrasse, på minst 9 m².

Planen åpner for at eneboliger, tomannsboliger og boliger i rekke på definerte formål, kan etableres med takterrasser over øverste etasje eller i loftsetasje. Tillatt størrelse på denne type takterrasse er 24 m² for eneboliger og 12 m² for tomannsboliger, og for boliger i rekke. Det blir stilt krav om at takterrasser skal trekkes inn fra fasadelivet med minst 1.0 meter, for å minske innkikk til nabohager. For eneboliger med 2 boligetasjer kan det i tillegg etableres et mindre trappeoppbygg med arealstørrelse inntil 24 m² i tilknytning til takterrasse over 2. etasje, hvis takform er flatt tak.

Boliger som blir etablert med 2 boligetasjer pluss underetasje, kan også etablere takterrasse over øverste etasje. Inntil 12 m² for tomannsboliger, og inntil 24 m² for eneboliger, inntrukket fra fasadelivet med minst 1 meter, men disse kan ikke etablere overdekket trappeoppbygg. Boliger i rekke kan etablere takterrasse på inntil 12 m² i loftsetasjen. Areal som er brattere enn 1:3 kan ikke medregnes som uteoppholdsareal.

Areal på balkong og takterrasse inkludert minstekravet på 9 m² kan medregnes i arealberegningen for privat uteoppholdsareal. Overbygget uteoppholdsareal kan ikke inkluderes i beregningen.

Som det kommer frem av illustrasjonen (Figur 36) vil det være mulig å plassere uteoppholdsarealer enten på sørsiden eller vestsiden av boligene, hvilket vil gi gode solforhold.

Arealkrav for privat uteoppholdsareal:

Privat uteoppholdsareal for eneboliger: For eneboliger er totalt krav til uteoppholdsareal satt til 150 m² pr boenhet pluss 50 m² for evt. utleieleilighet.

Privat uteoppholdsareal for tomannsboliger: Totalt krav til uteoppholdsareal satt til 120 m² pr boenhet.

Privat uteoppholdsareal for boliger i rekke: For boliger i rekke er kravet satt til 120 m² pr boenhet.

Privat uteoppholdsareal for mikrohus: For mikrohus er det krav om 50 m² privat uteoppholdsareal.

Privat uteoppholdsareal for boenheter i konsentrert bebyggelse: Kravet er 9.0 m² i tillegg til felles uteoppholdsareal.

6.11.2 Felles uteoppholdsareal

Planen stiller krav til at alle boenheter skal ha tilgjengelig et tallfestet uteoppholdsareal innenfor egen tomt. Overbygget felles uteoppholdsareal kan ikke inkluderes i beregningen. Areal som er brattere enn 1:3 kan ikke medregnes som uteoppholdsareal. Felles uteoppholdsareal som kan medregnes i arealregnskapet skal ha en bredde på minst 6.0 meter.



Figur 36 Maa-plan viser hvilke arealer som er inkludert i beregningen og blå tall viser arealenes størrelse. Vedlegg 8.

Felles uteoppholdsareal for boenheter i firemanns eller seksmannsboliger. Kravet er 50 m² pr boenhet i tillegg til privat uteoppholdsareal. Arealstørrelsene innenfor planen vil være rikelige hvis planområdet utbygges som illustrert, og det er mulig å tilrettelegge for at boenheter i 2. etasje kan sikres privat uteoppholdsareal på bakkenivå hvis dette er ønskelig. Erfaringsmessig er dette ofte ikke ønskelig, fordi man gjerne velger leilighet i 2. etasje nettopp fordi man ikke ønsker arbeid med uteoppholdsareal som gress og stell av planter.

Som det kommer frem av illustrasjonen (Figur 36) er uteoppholdsarealer plassert enten på sørsiden eller vestsiden av boligene. Areal som har en stigningsgrad brattere enn 1:3 er ikke inkludert. Areal med gul støysone etter skjerming er ikke inkludert.

6.11.3 Lekeplasser

Planforslaget forholder seg til kommuneplanens arealkrav til lekeplassareal. Utdrag fra kommunepan-føresegner 2.2.3 Krav til uteareal - leikeplass (PBL. § 11-9 nr 5)

Nærleikeplass

Alle bueiningar skal innan gangavstand ha ein nærleikeplass med storleik på minst 200 m². Dimensjonert for inntil 20 bueiningar som er felles om leikeplassen som min. skal ha sandkasse, benk og noko fast dekke.

Kvartalsleikeplass

Alle bueiningar skal innan gangavstand ha ein kvartalsleikeplass med storleik på minst 1500 m². Dimensjonert for 20- 50 bueiningar som er felles om leikeplassen som skal leggst til rette for varierte aktivitetar som til dømes balleik, aking, sykling og liknande.

Planføresegnene tolkes slik i forhold til arealkrav:

Arealkrav for nærleikeplass er $200 \text{ m}^2/20 \text{ boenheter} = 10 \text{ m}^2$ nærleikeplass pr boenhet.

Arealkrav for områdeleikeplass er $1500 \text{ m}^2/50 \text{ boenheter} = 30 \text{ m}^2$ områdeleikeplass pr boenhet.

Samlet arealkrav for lekeplasser for det planlagte antall boenheter innenfor det nye byggeområdet, er 40 m^2 pr boenhet, samlet for nærleikeplass og områdeleikeplass.

Samlet innenfor planområdet er det tilrettelagt for totalt 3640 m^2 lekeplassareal (nærleikeplass og områdeleikeplass). Lekeplassareal utgjør $(3640/60 \text{ boenheter}) 61 \text{ m}^2$ pr ordinær boenhet innenfor byggeområdene.

Ved å beregne lekeplass-arealet i forhold til både ordinære boenheter og eventuelle utleieleiligheter vil regnskapet bli slik: $3640 / (60+5) 65 = 56 \text{ m}^2$ pr boenhet.

Oppsummert er det totalt regulert 61 m^2 lekeareal pr boenhet dersom man regner med ordinære boenheter som er 60 stk., dvs. 21 m^2 mer pr boenhet enn minstekravet. Ved å inkludere utleieleilighetene i arealregnskapet, 5 stk. $(60+5=65)$, er det regulert 56 m^2 lekeareal pr boenhet, dvs. 16 m^2 mer enn minstekravet pr boenhet.

Innenfor hver av nærleikeplassene skal det etableres et tallfestet antall lekeelementer, men det er ikke stilt krav til materialvalg for elementer innenfor disse lekeplassene.

Planføresegnene stiller krav til at nærlekeklassene skal inngjerdes.

Omtale av regulerte lekeplasser:

a) f_LEK1

Nærlekeplass f_LEK1 skal være felles for BF1, dvs. 5 nye boenheter pluss eventuelt beboere i 5 utleieboliger, totalt 10 boenheter. Også de 2 eksisterende boligene vil ha mulighet til å være felles om lekeklassene. Nærlekeklassen har en arealstørrelse på 200 m², dvs. dimensjonert for inntil 20 boenheter. Hver boenhet vil ha tilgjengelig en arealstørrelse på 20 m² (200/10=20), dvs. 10 m² mer enn minstekravet pr boenhet.

b) f_LEK2

Nærlekeplass f_LEK2 skal være felles for beboere i

- BF2 (8 boenheter)
- BK3 (3 boenheter),
- B4 og B5 (Inntil 12 boenheter),
- BK6 (3 boenheter).

Totalt inntil 26 boenheter. Lekeklassen har en arealstørrelse på 356 m². Hver boenhet vil ha tilgjengelig en arealstørrelse på 13.6 m² (356/26), dvs. 3.6 m² mer enn minstekravet pr boenhet som er 10 m².

c) f_LEK3

Nærlekeplass f_LEK3 skal være felles for beboere i BK8 og BK7, totalt inntil 16 boenheter. I tillegg 2 boenheter på tomt 6 innenfor BF1 (mikrohus) hvis det er behov. Mikrohus vil være mest egnet for enslige og studenter. Lekeklassen har en arealstørrelse på 234 m². Hver boenhet vil ha tilgjengelig en arealstørrelse på 13.0 m² (234/18), dvs. 3.0 m² mer enn minstekravet på 10 m².

d) #2 (Føresegnområde innenfor f_LEK4)

Innenfor formålet B9 kan det etableres inntil 11 boenheter. Planføresegnene tilrettelegger for at det skal etableres lekeapparater for boligformålet innenfor føresegnområde #2 som er plassert innenfor områdelekeklassen f_LEK4, i umiddelbar nærhet til B9.

KARLGARDEN PÅ HAVNEGJERDE - AREALFORDELING LEIK			
Planen åpner for 60 FASTE BOENHETER			
+ 5 boenheter i utleieleilighet i eneboliger		= TOTALT 65 BOENHETER	
Type lekeklass	m2	Ant boenheter	Sum arealkrav m2
KRAV NÆRLEKEPLASS FASTE BOENHETER	10	60	600
KRAV NÆRLEKEPLASS Utleie	10	5	50
KRAV OMRÅDELEKEPLASS FASTE BOENHETER	30	60	1800
KRAV OMRÅDELEKEPLASS Utleie	30	5	150
Sum arealkrav i kommuneplanen	40	65	2600
REGULERTE LEKEAREAL I PLANKARTET			
FORMÅL ID	m2	Antall boenheter pr	Lekeklass-areal pr
f_LEK1 - Nærlekeklass	200	10	20
f_LEK2 - Nærlekeklass	356	26	14
f_LEK3 - Nærlekeklass	234	18	13
Føresegnområde del av f_LEK4 - Områdelekeklass		11	
f_LEK4 - Områdelekeklass	2850	65	44
TOTALT LEKEAREAL I PLANKARTET	3640	65	
BEREGNET AREAL FOR LEIK I PLANOMRÅDET			3640
LEKEPLASSAREAL PR BOENHET - 60 FASTE BOENHETER			61
OG 5 Utleie = 65 BOENHETER			56
OVERSKUDD LEIK I FORHOLD TIL AREALKRAV			1040
OVERSKUDD LEIK UTEN Utleie			1240

Figur 37 Arealregnskap lekeplasser.



Figur 38 f_LEK4: Fotocollage med eksempel på lekeelementer for nærlekeklassene. Det er ikke stilt krav om materialvalg innenfor nærlekeklassene.

e) f_LEK4

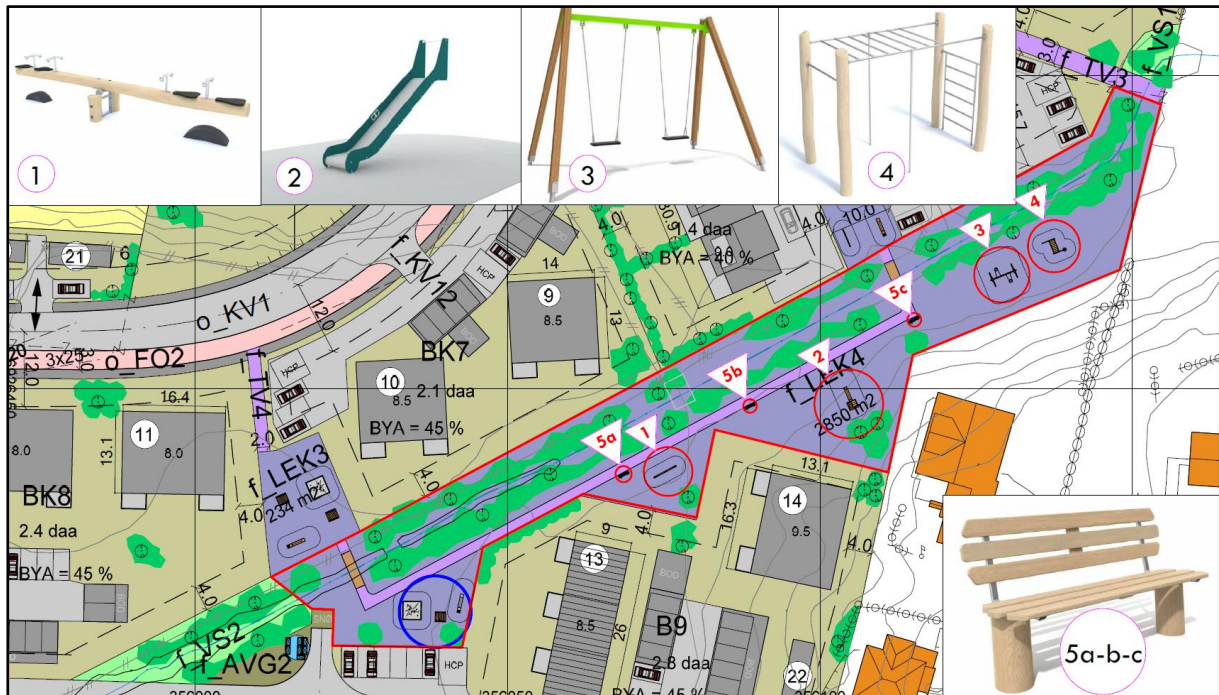
Områdelekeklass f_LEK4 har en arealstørrelse på 2850 m². Arealkravet er 30 m² pr boenhet for denne lekeplasstypen. Ved tilrettelegging for 60 boenheter vil hver boenhet ha tilgjengelig ca. 47 m², dvs. 17 m² mer enn minstekravet. Som nevnt tilrettelegger planen for at det i tillegg er tillatt å etablere 5 utleieleiligheter innenfor BF1. Hvis illustrerte eneboliger får en utleieleilighet, vil antall boenheter øke med 5 boenheter, til totalt 65 boenheter. Hver boenhet vil i så fall ha tilgjengelig ca. 43.8 m² områdelekeplass, dvs. 13.8 m² mer enn minstekravet for områdelekeplass. Beboere i planområdet vil da ha tilgjengelig 897 m² mer områdelekeplass enn minstekravet.

Ivaretagelse av eksisterende og ev. ny vegetasjon. Områdelekeplassen strekker seg langs en liten bekk. Bekken har nesten ikke vannføring sommerstid og har et lite nedslagsfelt. Lovverket stiller krav til at bekken skal ha kantvegetasjon langs bekkeløpet. Planføresegnene sikrer derfor at det innenfor regulert lekeareal, skal etableres eller videreføres en naturlig kantsone med vegetasjon langs bekken i en bredde på 5 meter. Her skal vegetasjon få vokse, og samme gjelder for viltvoksende busker og kratt. Planføresegnene tillater at vegetasjonen holdes i en høyde som sikrer at solforholdene ikke blir forringet for boligene.

Viltvoksende vegetasjon innenfor områdelekeplassen vil bidra til et positivt naturmiljø og lage en ramme rundt de forskjellige arealene. Det er ingen målsetning at områdelekeplasser skal være uten vegetasjon, og det er ikke en ulempe at områdelekeplassen strekker seg langs et bekkeløp med kantsone. Selve bekkeløpet vil ha flomfaresone, og planføresegnene stiller krav til at flomfaresonen etter tiltak, dvs. føresegnområde #4, skal inngjerdes, selv om vannføringen normalt er minimal. På denne måten vil både store og små barn være trygge, også ved ekstremnedbør. Flomfaresonen har et areal på 750 m² innenfor planområdet. Deler av regulert lekeareal vil dermed ikke være tilgjengelig til å ferdes i. Samtidig er det tilrettelagt for mer lekeplassareal enn

kravet i kommuneplanen. Sistnevnte oppveier for at deler av lekearealet ikke kan ferdes i, på grunn av bekkeløpet.

Områdelekeplassen har mange muligheter for hvordan den kan etableres. Planføresegnene tilrettelegger for at den skal etableres som en naturlekeplass med 4 lekeelement for større barn, se vedlegg 26, som inneholder forslag til opparbeiding av områdelekeplassen, og forslag til type lekeelement. Disse kommer i tillegg til lekeelementene som blir etablert som nærlekeplass for B9 innenfor føresegnområde #2.



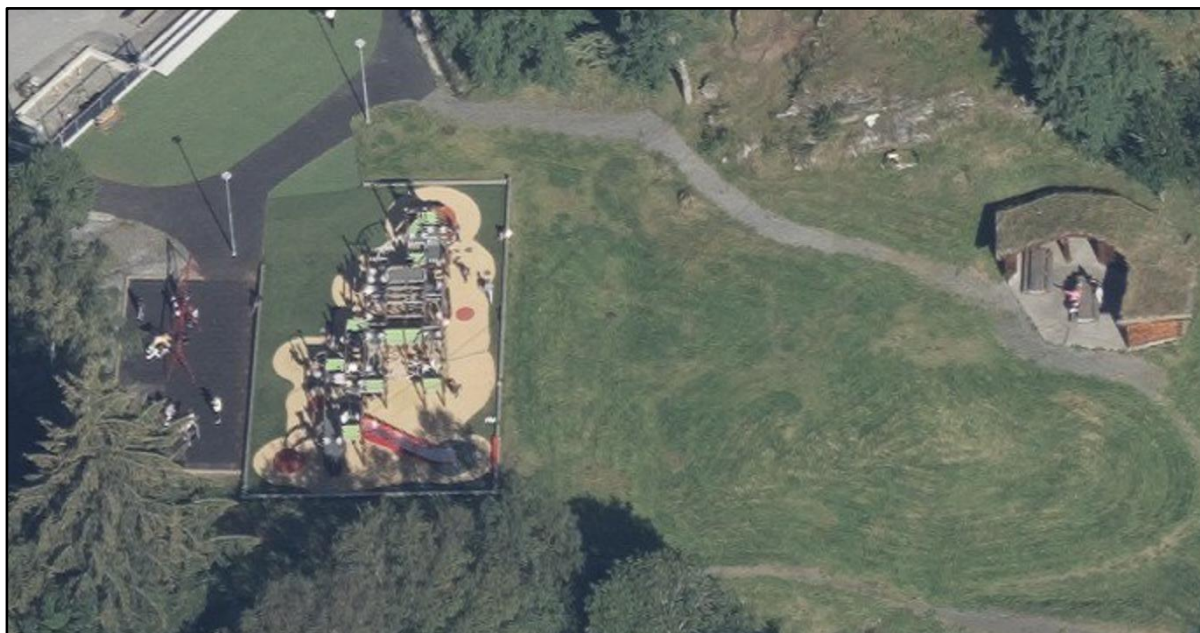
Figur 39 Vedlegg 26 – illustrasjon med forslag til type og plassering for lekeplasser innenfor områdelekeplassen.

Det er mulighet for at arealer kan tilrettelegges for ballspill av forskjellig art (fotball, basket etc., men nærhet til bekken kan gjøre slik aktivitet utfordrende med hensyn til at ballen kan falle i bekken). Nærheten til skolen medvirker også til at behov for ballplass ikke nødvendigvis er til stede.

Plankartet har innregulert føresegnområder som angir areal hvor det skal etableres 2 gangbroer over bekken i tillegg til tursti gjennom lekeområdet, som vil binde sammen lekeplassene og gjøre områdelekeplassen tilgjengelig for alle.

f) Andre lekeplasser i nærområdet

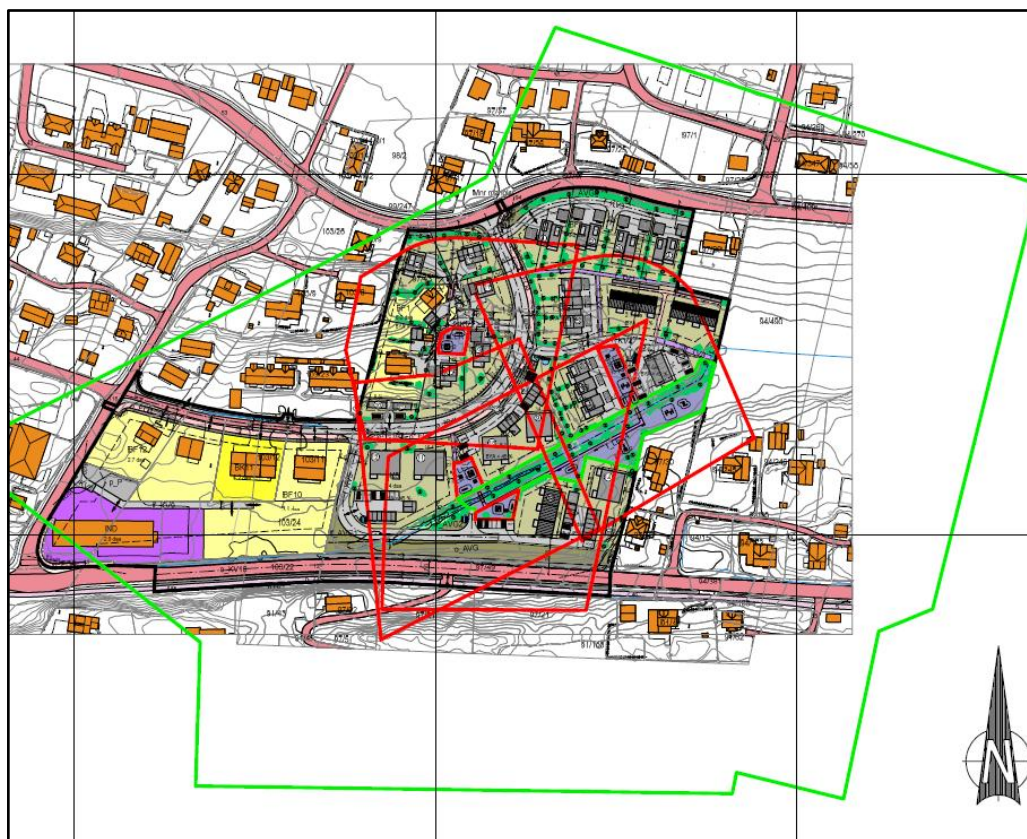
Planområdet er som nevnt plassert nær Langevåg barneskole, ca. 690 eller 500 m gangavstand, avhengig av hvilken vegtrase som følges. I luftlinje kun 150 meter avstand. Lekeplassen ved skolen vil kunne utgjøre en møteplass for større skolebarn etter skoletid. (Figur 40)



Figur 40 Lekeplass ved Langevåg barneskole.

g) Avstand mellom boliger og lekeplasser

Figur 41 viser at alle boliger vil ha tilgang til både nærlekeplass og områdelekeplass med akseptabel avstand. Avstand er vist med rød linje 50 meter fra nærlekeplassene, og med grønn linje avstand 150 meter fra områdelekeplassen.



Figur 41 Illustrasjonen viser nærlekeplasser og 50 meter avstand til de forskjellige lekeplassene med rød innramming. På samme måte vises områdelekeplassen med grønn innramming og utstrekning av 150 meter avstand. Eget vedlegg nr 15.

h) Offentlige friområder

Planområdet har ingen offentlige friområder.

i) Turveger

Plankartet har regulerte turveger som følger:

Turveg f_TV1 og f_TV2 skal gi tilkomst til f_LEK2 fra boligområdet BF2, og skal etableres i 1.8 m bredde.

Turveg f_TV3 skal gi tilkomst til avsatt gangareal i kommuneplanen øst for planområdet. Denne vil på sikt utgjøre skoleveg, og vil ende ved overgangsfelt over fylkesvegen nordøst for planområdet.

Turveg f_TV4 som skal gi tilkomst til f_LEK 4 fra fortauet o_FO2, og skal etableres i 1.8 m bredde.

Føresegnområde #1: Her skal det etableres en tursti som strekker seg gjennom områdelekeplassen langs bekken og knytter sammen områdelekeplassen og nærolekplassene. Turstien inkluderer gangbroer over bekken, i hver ende av turstien.

j) Atkomst og tilgjengelighet

Terrenget er ikke brattere innenfor planområdet enn at det vil være mulig å etablere universell tilkomst til alle regulerte lekeplasser.

k) Krav om utomhusplan og rekkefølgeføresegner

Planføresegnene inneholder krav om utomhusplan i forbindelse med byggesøknad for lekeplasser. Rekkefølgeføresegner sikrer opparbeiding av lekeplassene.

6.11.4 Solforhold på lekeplasser og uteoppholdsareal

Illustrasjonene viser solforhold for illustrert bebyggelse i planområdet på hhv. vårjevndøgn, 20. mars kl. 1500 (Figur 42) og midtsommer 23. juni kl. 1800 (Figur 43).

Lekeplassene f_LEK1 og f_LEK2 har noe skygge på vårjevndøgn, men likevel betydelig mer enn 50 % sol, som er vanlig minstekrav på dette tidspunktet. f_LEK3 og føresegnområde #2 er helt uten skygge. f_LEK4 har også litt skygge på dette tidspunktet, men har betydelig mer enn 50% sol.

Midtsommer 23.06 kl. 1800 er f_LEK2 og f_LEK3



Figur 42 Solforhold vårjevndøgn kl. 1500 på lekeplasser og på uteoppholdsarealer. Illustrasjonen er vedlagt. Vedlegg 9.

så vidt påvirket av skygge fra boligene. Ellers er lekeplassene uten skygge på dette tidspunktet.

Illustrasjonene viser også at alle boliger har mulighet for gode solforhold på uteplassene de illustrerte tidspunkt.

Illustrasjon som viser solforhold på området, er vedlagt planen.



Figur 43 Viser solforhold på lekeplasser og uteoppholdsarealer 23. juni kl. 1800. Vedlegg 9.

6.12 LANDBRUKS- FAGLIGE

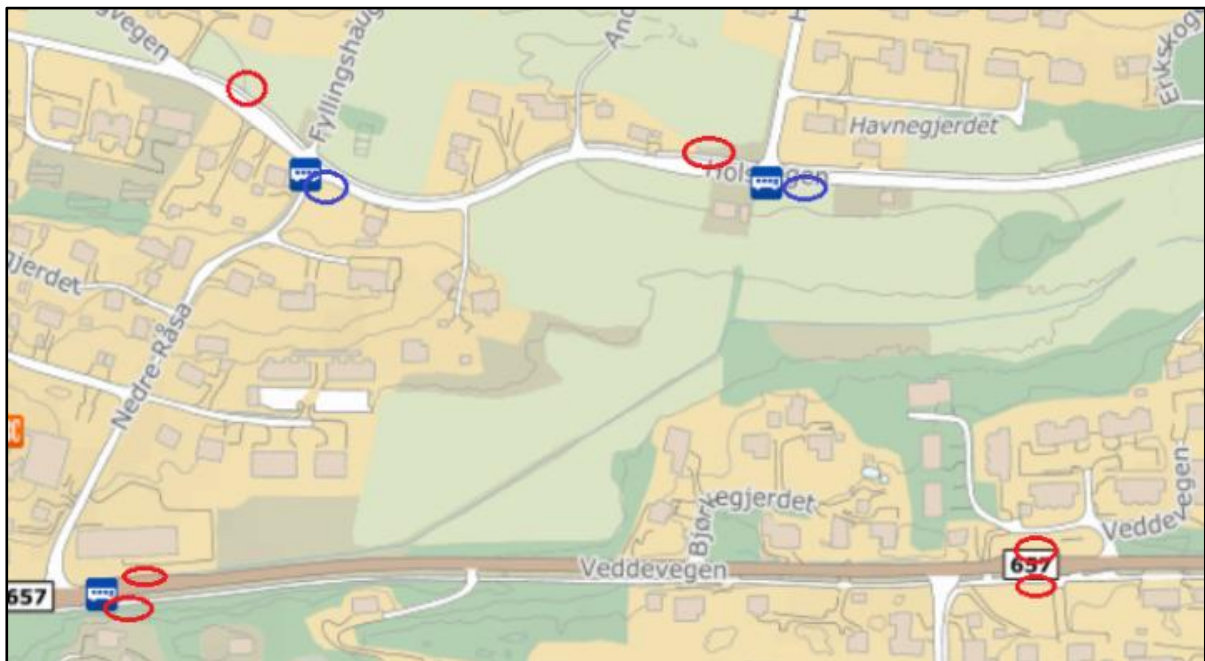
VURDERINGER

Deler av planområdet er plassert på landbruksjord, men arealbruken er fastsatt i kommuneplanen.

Planføresegnene stiller krav til at overskudd av matjord blir ivarettatt. En enkel plan for håndtering og flytting av matjord skal utarbeides og landbruksansvarlig skal godkjenne denne. Statsforvalteren har bedt om kopi av planen, og har varslet at det ikke er ønskelig med mellomlagring av matjord. Ovennevnte er håndtert i planføresegnenes 3.2.5 og 7.1.1.

6.13 KOLLEKTIVTILBUD

Det vil ikke være behov for endringer i kollektivtilbudet som følge av utbyggingen. Som nevnt under punkt 5.9, finnes det allerede et godt kollektivtilbud i form av bussholdeplasser og hurtigbåt i



Figur 44 Kartutsnittet over viser etablerte bussholdeplasser med rød sirkel og kantstopp med blå sirkel

nærheten. Bussholdeplassene er plassert både i nordvest og nordøst langs Holsvegen, og i sørvest og sørøst langs Veddevegen. Plassering for hurtigbåtkai kommer frem av vedlegg 11.

6.14 KULTURMINNER

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.

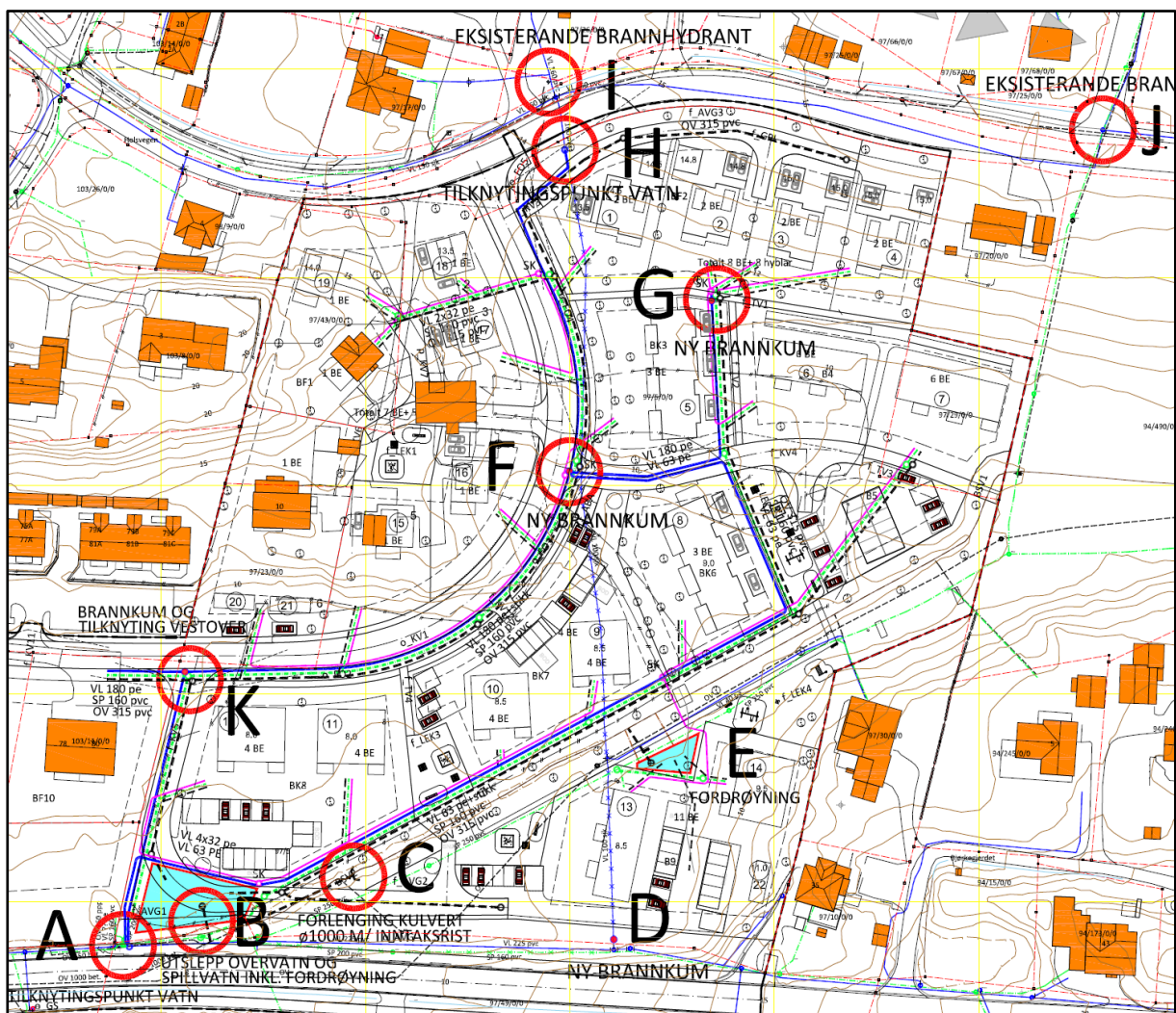
6.15 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Sula har det siste tiåret sørget for oppgradering av Sula ungdomsskole, og bygget ny Langevåg barneskole. Begge skolene er plassert like sør for planområdet i kort gangavstand. Kommunens oppvekstutvalg og avdeling for kultur og oppvekst vil vurdere skolekapasitet ved behandling av planforslaget. Skolenes plassering kommer frem av Figur 66.

6.16 PLAN FOR VANN- OG AVLØP SAMT TILKNYTNING TIL OFFENTLIG NETT

VA-rammeplan er utarbeidet av HA-plan, og beskriver hvordan tilknytning til offentlig nett for vann og avløp er planlagt. I tillegg beskrives det hvordan overvannshåndtering skal gjennomføres, og hvordan det skal sikres tilfredsstillende løsning for brannvann (Figur 45).

Kartvedlegget viser at tilkoblingspunkt for avløp blir ved fylkesvegen. Vanntilkobling blir i nord, hvor eksisterende vannledning blir omlagt i forbindelse med utbyggingen. Det er vist plassering

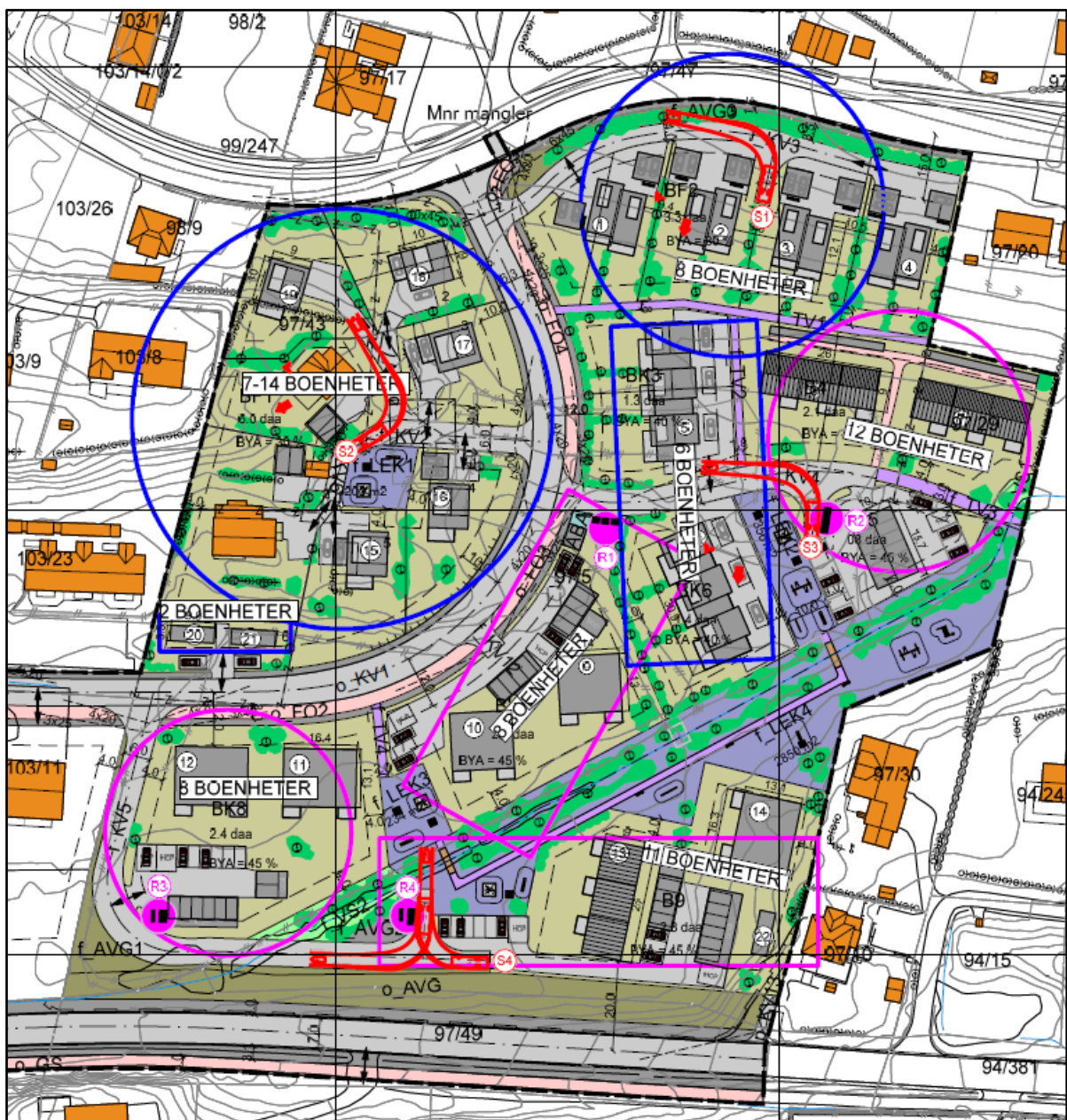


Figur 45 Plan for vann, avløp, overvann og brannvann. Vedlegg 19 og 20.

for brannkummer og tilkoblingspunkt. Overvann er tenkt håndtert ved felles fordrøyningsløsning under vegareal i sørvest, og under lekeplassareal. Tekstdel med omtale og kart for VA-rammeplan følger planen i vedlegg 19 og 20.

6.17 PLAN FOR AVFALLSHENTING

Det er regulert en gjennomkjørings-veg gjennom planområdet, og det er anslått at beboerne i det daglige vil kjøre både i retning mot nord og mot sør på veg ut av området. For noen av boligene er det forholdsvis store avstander mellom samleveg og boliger. Det finnes med bakgrunn i ovennevnte ingen sentral og god plassering for et felles renovasjonsoppsamlingspunkt, som ikke vil være uten ulemper for noen. Halvparten av beboerne ville måtte kjøre en ekstra tur for å kvitte seg med avfall, dersom en tilrettelegger for ett felles oppsamlingspunkt for hele boligfeltet. En annen ulempe ville være at med kun ett felles renovasjonsoppsamlingspunkt, ville det blitt forholdsvis store gangavstander, som ville medført at beboere med bevegelsesutfordringer, ville



Figur 46 Plan for renovasjon med forklaring. Vedlegg 13.

fått problemer i hverdagen med å levere avfallet, spesielt vinterstid med glatte veger. Løsning for renovasjon er derfor planlagt med lokale plasseringer av oppsamlingspunkt jf. vedlegg 12 og 13.

Konsentrerte boliger vil ha felles permanente oppstillingsplasser for renovasjon, plassert nær snuplass for lastebil (Figur 46). Plasseringer for felles oppstillingsplass er avmerket med rød sirkel i illustrasjonen. Løsningen må tilpasses antall boenheter som skal bruke oppsamlingsplassen.

Frittliggende boliger vil etablere private oppstillingsplasser ved boligene og må sette frem dunkene ved hver hentetid (Figur 46).

- Rosa innramming er områder med felles renovasjonsløsning = 4 stk. oppsamlingspunkt: R1-R2-R3-R4 (Figur 46).
- Blå innramming er områder med privat renovasjon (Figur 46).
- Det skal etableres 4 snuplasser for renovasjonsbilen: S1-S2-S3-S4 (Figur 46).

Figur 46: Snuplass for renovasjonsbilen er vist med røde svingkurver. Rosa fylt sirkel markerer oppstillingsplass for felles renovasjonsoppsamling. Blå innramming markerer boliger som har egen/enkeltvis oppsamling for renovasjon. Rosa innramming markerer boenheter med felles oppsamling for renovasjon. Illustrasjonen er vedlagt planforslaget. Vedlegg 12 og 13.

6.18 AVBØTENDE TILTAK/ LØSNINGER ROS

Flomfare fra bekken håndteres ved at det er stilt rekkefølgekrav som sikrer at flomfaresonen ikke kan bebygges før tiltak er gjennomført. Tiltak som skal gjennomføres er fjerning av sammenrast steinbru. Steinbrua er rast sammen i etterkant av kommunens arbeid med kommunale ledninger i grunnen langs bekken. Plankartet har innregulert flomfaresone som viser flomsituasjonen før tiltak. Føresegnområde #4 viser faresone etter at tiltak er gjennomført, som er avgrenset til bekkeløpet. Det er regulert inn byggegrense mot bekken som sikrer trygg avstand mellom bekk og nye bygg jf. flomfarevurdering, vedlegg 17. Byggegrensen i plankartet er strengere enn minstekravet gitt i flomvurderingen fordi det er planlagt 4 meter byggegrense mellom regulert lekeareal/kantsone til bekk og bygninger.

Støyproblematikk er håndtert ved regulering av områdeskjerm langs fylkesvegen og ved føresegner som stiller krav til bebyggelse og utearealer innenfor gul støysone i nord. Plankartet har regulerte støysoner, røde og gule.

6.19 REKKEFØLGEFØRESEGNER

Planen har rekkefølgeføresegner som sikrer følgende:

- Håndtering av matjord,
- støyreducerende tiltak,
- håndtering av vann og avløp,
- etablering av infrastruktur - samleveg, fortau, adkomstveg, parkeringsareal, tursti,
- etablering av felles renovasjonsareal,
- etablering av nærlekeplasser og områdelekeplass inkl. tursti, gangbru, fartshump.
- gjennomføring av tiltak i bekk.

7 KONSEKVENsutREDNING

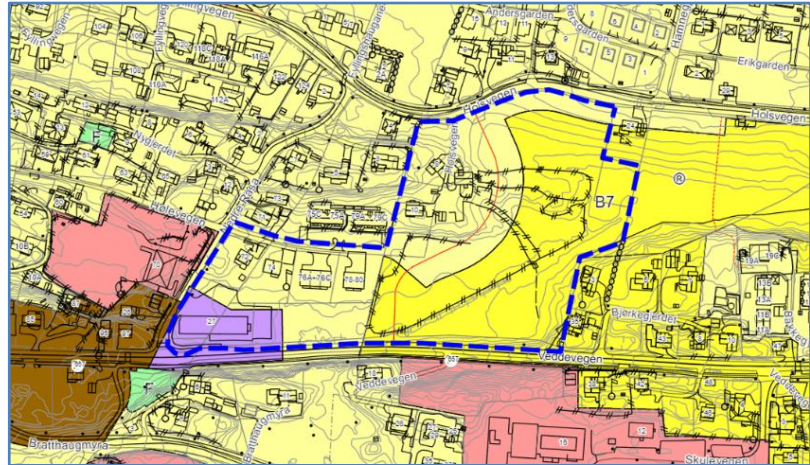
7.1 Planarbeidet utløser ikke krav om konsekvensutredning etter Forskrift om konsekvensutredning, med grunnlag i at planlagt planformål er i samsvar med overordnet plan.

8 VIRKNINGER/KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

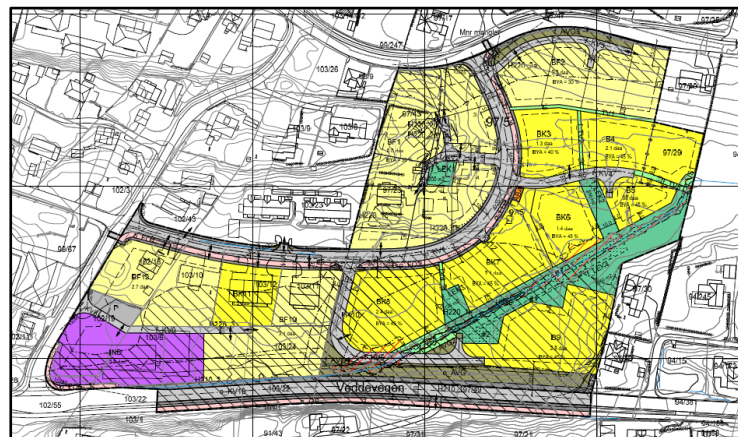
8.1 OVERORDNEDE PLANER

Planformålene i plankartet samsvarer godt med kommuneplankartet.

Den eneste endringen er at plankartet har en innregulert samleveg som er tilkoblet kommunal veg Nedre Råsa i vest, mens kommuneplankartet har en innregulert vegtrase som er tilkoblet Veddevegen i sør. Tilkoblingspunktet i nord, til Holsvegen, er identisk med kommuneplankartet. Endringen er foreslått med grunnlag i Fylkeskommunens innspill til planarbeidet, som ber om at tilkomst til planområdet blir lagt til eksisterende kommunale veger av trafiksikkerhetsmessige årsaker. I samråd med kommunen har en derfor gått bort fra den innregulerte løsningen for samleveg mellom Veddevegen og Holsvegen, og heller koblet samlevegen o_KV1 mellom Holsvegen i nord, og Nedre Råsa i vest.



Figur 47 Kommuneplankartet.



Figur 48 Plankartet

Virkning av denne konkrete endringen er nærmere omtalt under punkt 8.9.

Plankartet har elles innregulerte internveger, turstier og lekeplasser, hvilket er normale elementer i et plankart for byggeområder, og som ikke defineres som avvik i forhold til kommuneplankartet. Med grunnlag i ovennevnte, vil planforslaget ikke gi virkning i forhold til kommuneplankartet ut over hva som bør forventes.

PAKT - Plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen

Som nevnt i punkt 4.1.2, er PAKT et samarbeidsprosjekt mellom kommunene i Ålesundregionen og en interkommunal temaplan. Arealbruk og transportsystem er to hovedtema. Eksisterende transportsystem påvirker hvor det er aktuelt å etablere nye boliger, og samtidig påvirker

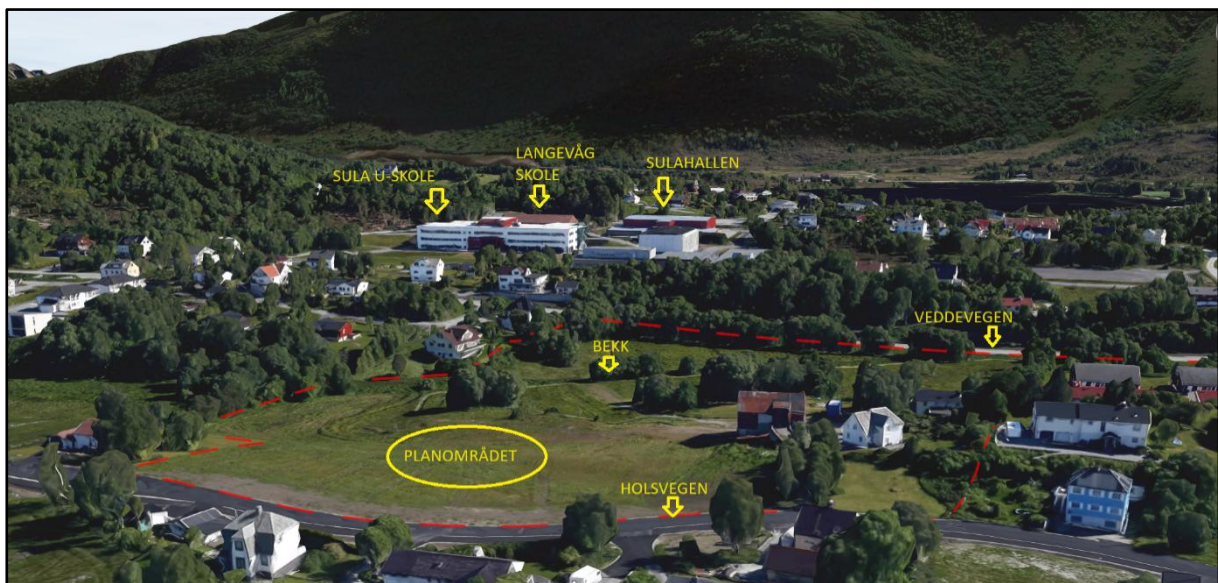
arealbruken behovet for transportsystem. Tap av naturmangfold ved nedbygging av areal og nedbygging av dyrka mark er også i fokus. Effektiv arealbruk er nøkkelord.

Planområdet er plassert like øst for Langevåg sentrum, så nær at området i fremtiden kan bli definert innenfor sentrumsområdet. Arealet er plassert inntil eksisterende transportåre, fylkesvegen. Det er gangavstand til butikker og skole, så slik sett vil planområdet samsvare i stor grad med overordnede mål i PAKT.

Planen påvirker en av målsetningene i PAKT om at jordbruksareal ikke skal nedbygges. Kommuneplanen avsatte planområdet til boligformål lenge før PAKT trådte i kraft, og PAKT har ikke tilbakenvirkende kraft. For å ivareta matjorden for fremtidig matproduksjon, skal overskudd av matjord flyttes til areal som kan dra nytte av den på annen lokasjon for landbruksdrift. Planføresegnene stiller rekkefølgekrav til at det utarbeides en plan for flytting av matjorden, som skal godkjennes av landbruksmyndighetene.

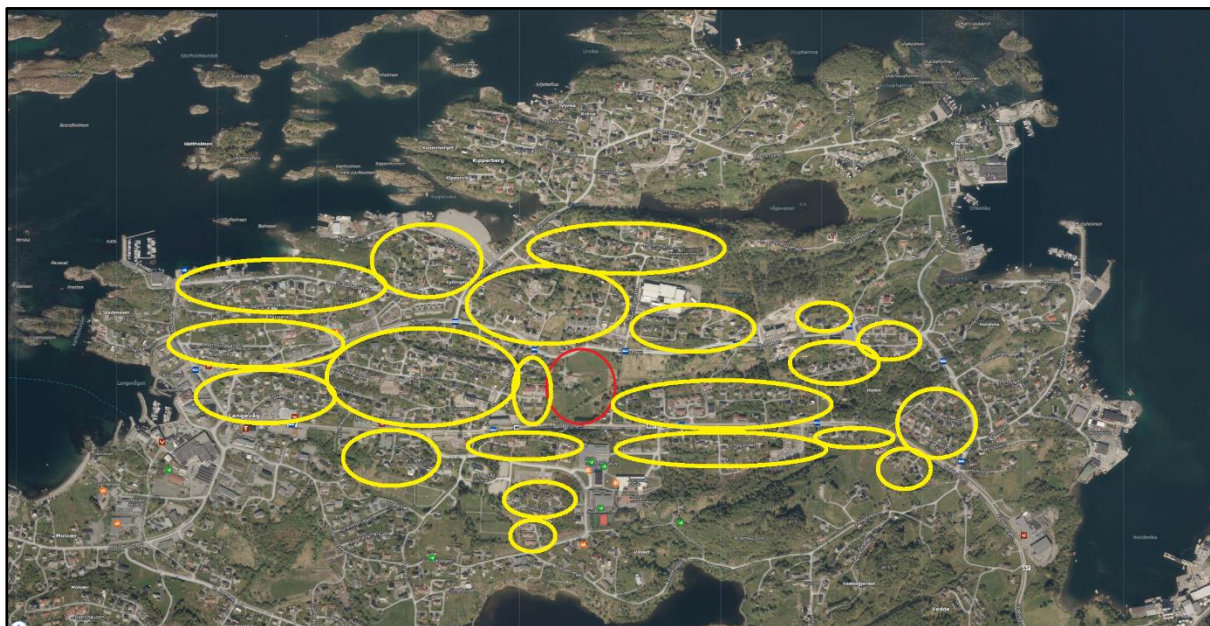
8.2 LANDSKAP

Planområdet er plassert i en dal med høyere terreng både i nord og sør. I bunnen av dalen strekker bekken seg. Terrengforskjellene er forholdsvis små innenfor planområdet og varierer mellom kote 16 og kote 8. Arealene i sørlig del av planområdet er plassert på en horisontal flate.



Figur 49 Planområdet sett fra nordvest. Pr i dag jordbruksareal (ikke i aktiv drift) med låve og 2 våningshus og ellers trær og vegetasjon og med bekk i bunnen av dalen.

Som det kommer frem av figur 50, er mesteparten av nærområdet utbygget pr i dag, og ubebygde arealer i nærheten er eller vil bli tilrettelagt for boligformål i samsvar med kommuneplanen. Gule sirkler viser eksisterende sammenhengende utbygde boligområder i nærheten. Planområdet er merket med rød sirkel. Dette betyr at virkning for landskapet vil bli at et av de siste arealene med åpent landskap langs hovedvegene i Langevåg vil endres til bebygd areal. Etter utbygging vil landskapet bli oppfattet som med sammenhengende bebyggelse fra vest til øst, sett fra Veddevegen. Sett fra Holsvegen, vil landskapet oppfattes som sammenhengende med tilgrensende arealer i vest, i påvente av at naboeiendommen i øst også blir utbygget. Etter sistnevnte utbygging, vil det meste av arealene langs hovedvegene i dette området, bli oppfattet som bebygd areal.



Figur 50 Flyfoto av Langevåg med avmerking av bebygde arealer. Planområdet er avmerket med rød sirkel.

8.3 STEDETS KARAKTER

Planområdet vil endres fra å være bebygget med 2 våningshus og låve, til å bli transformert til et moderne boligområde med konsentrert og frittliggende småhusbebyggelse. Dette er en videreføring av eksisterende bebyggelse i tilgrensende boligområder. På arealene sentralt og sør i planområdet, er det tilrettelagt for konsentrert bebyggelse. Lengst nord og nordvest er det tilrettelagt for frittliggende bebyggelse. Bebyggelsen vil bli tilpasset terreng og landskap ved at boliger i hellende terreng, tilrettelegges for utbygging med underetasje.

8.4 BYFORM OG ESTETIKK

Det er sannsynlig at planområdet vil bli utbygget på tilsvarende måte som naboområdene, dvs. bygninger med bindingsverk og tre kledning. Dette er tradisjonell norsk byggeskikk, med variasjoner i samsvar med gjeldende trender på byggetidspunktet. Illustrasjonsplanen viser flat takform på noen av bygningene, pulttak på noen, og saltak på andre. Det er gitt anbefalinger i planføresegnene om at takform bør harmonere med nærliggende bygninger, spesielt innenfor hvert byggeformål. Virkning i forhold til byform og estetikk, vil utgjøre en videreføring av tradisjonell byggeskikk og estetikk lik etablerte naboområder.

8.5 KULTURMINNER OG KULTURMILJØ, EVT. VERNEVERDI

Det finnes ingen registrerte kulturminner eller kulturmiljøer innenfor planområdet. Planføresegnene inneholder imidlertid en føresegn som stiller krav til at dersom det oppdages kulturminner under opparbeiding av arealene, skal arbeidet stoppes og kulturminnemyndighetene skal varsles.

8.6 FORHOLDET TIL KRAVENE I KAP. II I NATURMANGFOLDLOVEN

Naturmangfoldloven har en målsetning om at «mangfoldet av naturtyper ivaretas innenfor deres naturlige utbredelsesområde og med det artsmangfoldet og de økologiske prosessene som kjennetegner den enkelte naturtype. Målet er også at økosystemers funksjoner, struktur og produktivitet ivaretas så langt det anses rimelig. Målet er at artene og deres genetiske mangfold ivaretas på lang sikt og at artene forekommer i levedyktige bestander i sine naturlige utbredelsesområder. Så langt det er nødvendig for å nå dette målet ivaretas også artenes økologiske funksjonsområder og de øvrige økologiske betingelsene som de er avhengige av. Forvaltningsmålet

etter første ledd gjelder ikke for fremmede organismer. Det genetiske mangfold innenfor domestiserte arter skal forvaltes slik at det bidrar til å sikre ressursgrunnlaget for fremtiden.» (Sitat §§4 og 5).

Loven omhandler biologisk mangfold, landskapsmessig mangfold, og geologisk mangfold som ikke i det alt vesentlige er et resultat av menneskers påvirkning, mangfold av arter (dyr og planter), naturtyper og økosystem. Med landskap menes større sammenhenger i naturen og omfatter rene naturlandskap og kulturopåvirkende landskap. Med geologisk mangfold menes variasjoner i geologiske forekomster, for eksempel spesielle mineraler, bergarter, kvartærgeologiske formelementer, forkastninger og andre områder med fossiler.

Konkrete tiltak som er gjennomført i denne planen for å imøtegå kap. 2 i Naturmangfoldloven, er å videreføre den åpne bekken som strekker seg gjennom planområdet, og i tillegg sikring gjennom planføresegnene av at det skal etableres en vegetasjonssone på 5 meter langs begge sider av bekken, hvor det ikke skal klippes gress, og hvor naturlig vegetasjon skal vokse. Bekken strekker seg langs et landbruksareal, og tradisjonelt har vegetasjonssonen langs bekken vært smale enn 5 meter, på grunn av et ønske om å gjøre nytte av arealet til grovforproduksjon og beite. I denne planen sikrer planføresegnene at det skal re-etableres en vegetasjonssone i full bredde, også på strekninger hvor slik vegetasjon ikke finnes i dag.

Det forventes at ovennevnte tiltak vil gi en positiv virkning i forhold til naturmangfoldlovens målsetninger, og at tiltaket vil føre til en forbedret situasjon for fugler, insekter og stedstypisk vegetasjon.

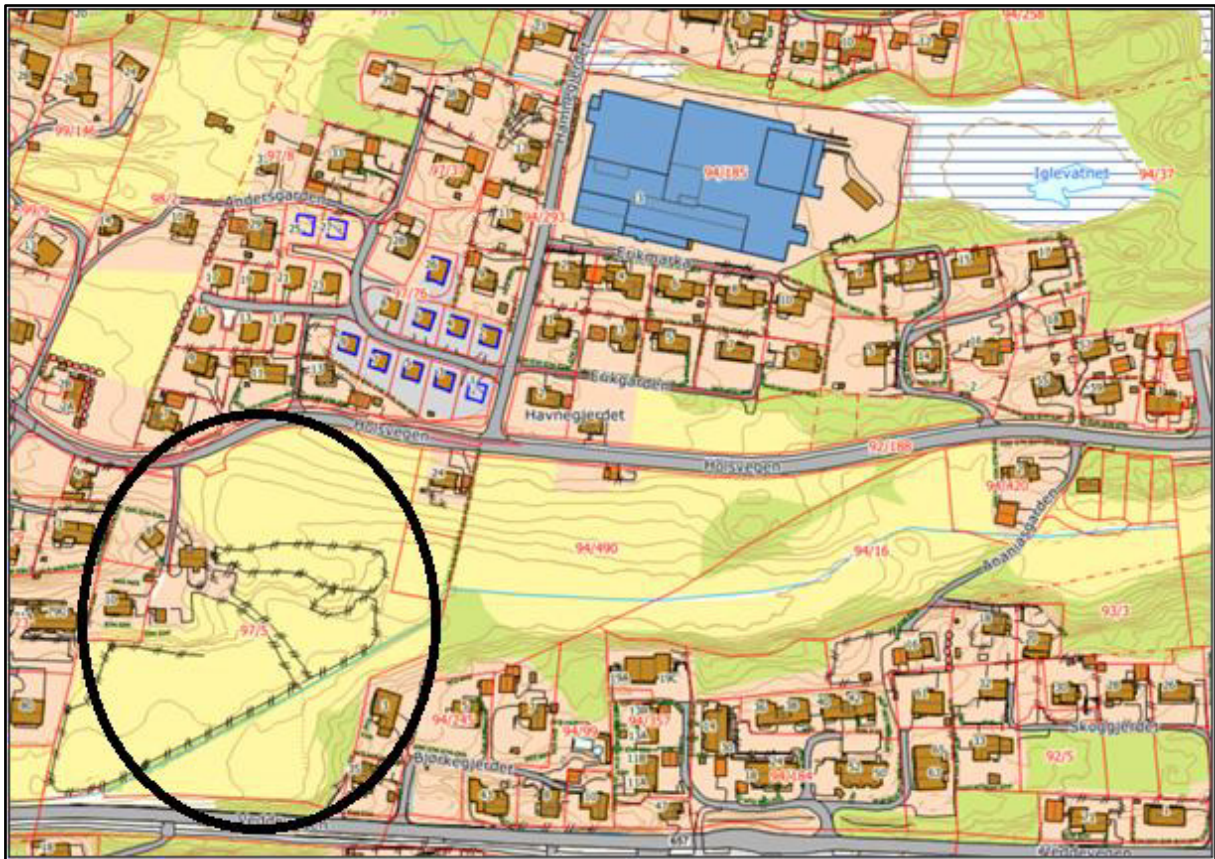
En er kjent med at kantsonevegetasjon kan støtte en rekke planter, dyr og mikroorganismer og at den har et mangfold som kan være større enn i ensartede økosystemer. Kantsonen vil utgjøre et grenseområde som kan gi rom for planter og dyr fra forskjellige økosystemer, og som kan bidra til å opprettholde og forbedre genetisk mangfold. Vegetasjonen i kantsoneområder bidrar også til å forhindre erosjon og stabilisere jordsmonnet. Kantsoneområder kan fungere som korridorer eller forbindelsesveier mellom ulike levesteder, som muliggjør forflytning av dyr og gir dem muligheten til å tilpasse seg endringer i miljøet.

Denne planen tilrettelegger for at kantsonevegetasjonen også skal utgjøre en del av barnas lekemiljø. Det er forventet at vegetasjonen i kantsonen vil medvirke til at lekearealene også vil inneha rekreasjonsverdi for voksne mennesker som bor i området, ved at areal som er plassert tett på konsentrert boligbebyggelse, får et innslag av sammenhengende naturområde med stedegen vegetasjon, og dertil økt fugle- og dyreliv. Måten arealet skal tilrettelegges på, er forventet å bidra til økt trivsel og vil kunne gi barn og voksne en styrket forbindelse til naturen rundt oss. Vegetasjonsbeltet vil ha en lengde på ca. 210 meter.

Når det gjelder bekken, og spørsmål om den kan inneholde fiskearter, så er svaret negativt. Bekken strekker seg i rør hele strekningen mellom planområdet og sjøen i vest, ca. 1030 meter, og det er derfor nærmest utelukkende at bekken kan inneholde fiskearter. Sommerstid er bekken mer en sildrebekk, og har nesten ikke vannføring. Bekken har sitt utløp fra Iglevatnet i nordøst. Fra gammelt av er bekken i tillegg tilknyttet utløp fra gamle septiktanker, hvorav den har navnet «Løkelva». Etter hvert som den moderne tid innhenter eldre bebyggelses avløpshåndtering, er det forventet at bekken får en fremtid med bedre vannkvalitet enn pr. i dag.

Med grunnlag i ovennevnte, er det ikke er knyttet allmenne interesser i elva. Som eksempel på allmenne interesser kan nevnes fiskens frie gang, allmenn ferdsel, naturvern, biologisk mangfold, vitenskapelig interesse, kultur og landskapshensyn, jordvern, hensyn til flom/isgang og skred mv. Bekken er pr i dag ikke tilgjengelig for allmennheten, fordi den er plassert i et område

som er inngjerdet med strømgjerde, og er plassert midt i et beiteområde for hester. Det finnes ikke registreringer av vegetasjon, dyr eller fugler med biologisk mangfold ved eller i nærheten av bekken. Bekken er svært begrenset i omfang og er ikke spesielt markert i landskapet. Bekkens hellingsgrad er nesten horisontal, og vil ikke være del av areal med skredfare eller annen fare som kan påvirke mennesker eller arealer utenfor planområdet. Bekken vil ikke påvirke den planlagte håndteringen av matjord innenfor planområdet.



Figur 51 Planområdet lengst vest, markert med sort sirkel. Iglevatnet i nordøst.

Naturmangfoldloven:

«§ 8.(kunnskapsgrunnlaget) Offentlige beslutninger som berører naturmangfoldet skal så langt det er rimelig bygge på vitenskapelig kunnskap om arters bestandssituasjon, naturtypers utbredelse og øko-logiske tilstand, samt effekten av påvirkninger. Kravet til kunnskapsgrunnlaget skal stå i et rimelig forhold til sakens karakter og risiko for skade på naturmangfoldet.

Myndighetene skal videre legge vekt på kunnskap som er basert på generasjoners erfaringer gjennom bruk av og samspill med naturen, herunder slik samisk bruk, og som kan bidra til bærekraftig bruk og vern av naturmangfoldet.»

I planprosessen er det foretatt søk i databaser som holder rede på de ovenstående forhold for å undersøke om det er registrert forhold som må tas hensyn til ved gjennomføring av planen i form av naturtyper, økosystem eller landskap. Databasene Naturbase og Miljøstatus i Norge er slike databaser, og man har i planprosessen undersøkt om det er registrert noen form for mangfold innenfor planområdet, dvs. om naturmangfold blir påvirket av utbygging. Det er ikke gjort registreringer eller funn som tilsier at naturmangfoldet vil påvirkes negativt som følge av utbyggingen. Det er gjort vurderinger i forhold til aktuelle tema:

- Naturverdier – Eksisterende vegetasjon langs bekken skal videreføres. Kantsonen vil øke i bredde i forhold til dagens situasjon.
- Biologisk mangfold-Det finnes ikke registreringer av biologisk mangfold innenfor planområdet.
- Verdifull vegetasjon – Det finnes ikke registreringer av verdifull vegetasjon innenfor planområdet.
- Viltinteresser – Det finnes ikke registreringer av vilt innenfor planområdet.
- Økologiske funksjoner osv. Planføresegnene stiller krav til at arealene nærmest bekken skal ha en kantsone som ikke skal slås, og det er gitt føresegner vedr. skjøtsel.
- Tiltak/ tiltaksplan for håndtering av jordmasser vil bli gjennomført. Dette er sikret i planføresegnene.

«§ 9.(føre-var-prinsippet)

Når det treffes en beslutning uten at det foreligger tilstrekkelig kunnskap om hvilke virkninger den kan ha for naturmiljøet, skal det tas sikte på å unngå mulig vesentlig skade på naturmangfoldet. Foreligger en risiko for alvorlig eller irreversibel skade på naturmangfoldet, skal ikke mangel på kunnskap brukes som begrunnelse for å utsette eller unnlate å treffe forvaltningstiltak.»

Valgt metode er tilstrekkelig for innhenting av kunnskap om naturmangfold for dette planområdet. Det kan ikke påvises effekter som ikke er forventet av tiltaket på truet, nær truet eller verdifull natur.

«§ 10.(økosystemtilnærming og samlet belastning)

En påvirkning av et økosystem skal vurderes ut fra den samlede belastning som økosystemet er eller vil bli utsatt for.»

Den sentrale plasseringen av planområdet med eksisterende bebyggelse tett på, samt at området er avsatt som byggeområde i overordnet plan, viser at utbygging ikke vil medføre særlig annen belastning på økosystemet enn eksisterende bebyggelse allerede har medført. Planlagt bruk av planområdet vil endre lite på påvirkning for influensområdet i forhold til dagens situasjon.

«§ 11.(kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver)

Tiltakshaveren skal dekke kostnadene ved å hindre eller begrense skade på naturmangfoldet som tiltaket volder, dersom dette ikke er urimelig ut fra tiltakets og skadens karakter.»

Naturmangfoldet for planområdet vil ikke bli påført en type skade som medfører miljøforringelse som følge av utbygging, siden planområdet er plassert tett inntil eksisterende byggeområder, samt at området er avsatt som byggeområde i overordnet plan og at det dermed ikke blir kostnader i forbindelse med avbøting eller avgrensing av skade på naturmangfoldet.

«§ 12.(miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder)

For å unngå eller begrense skader på naturmangfoldet skal det tas utgangspunkt i slike driftsmetoder og slik teknikk og lokalisering som, ut fra en samlet vurdering av tidligere, nåværende og fremtidig bruk av mangfoldet og økonomiske forhold, gir de beste samfunnsmessige resultater.»

Siden både gjeldende reguleringsplan og kommunedelplan legger til rette for bebyggelse i planområdet, er planlagt utnytting i samsvar med gjeldende planer. En har derfor ikke vurdert alternativ lokalisering, driftsmetode eller teknologi.

8.7 REKREASJONSINTERESSER/REKREASJONSBRUK

Planforslaget tilrettelegger for at et større areal langs bekken blir avsatt til lekeplassareal, herunder vegetasjonssoner langs bekken. Det er i tillegg regulert inn turstitraser som skal gi adgang og samtidig sørge for tilfredsstillende avstand mellom boliger og lekeplasser. Videre er det tilrettelagt for en gangtilkomst mellom planområdet og tursti i øst som gir tilkomst til krysningspunkt over Veddevegen i retning mot barneskolen og ungdomsskolen. Det er forventet at vegetasjonssonen langs bekkeløpet vil gi nærmiljøet et bidrag av norsk natur tett på bebyggelsen, og bidra til å øke rekreasjonsverdien. Siden kantsonen er del av lekearealet, tilrettelegger planføresegnene for at kantvegetasjonen kan ha enkelte innslag av frukttrær, hvilket kan komme beboerne til gode.

8.8 UTEOMRÅDER

Planforslagets føresegner stiller krav om at hver boenhet skal ha tilfredsstillende uteoppholdsareal (MUA) tilgjengelig på egen grunn, enten som privat uteoppholdsareal (eneboliger, tomannsboliger, boliger i rekke og mikrohus) eller som felles uteoppholdsareal (konsentrerte boliger – firemanns- og seksmannsboliger). Alle boenheter har i tillegg krav på privat uteoppholdsareal på minst 9 m². Planføresegnene definerer krav til arealstørrelse for de forskjellige boligområdene, samt kvalitetskrav. Arealene skal ikke være smale restareal og skal ha gode solforhold. Planforslagets håndtering av temaet gir som virkning at alle boenheter sikres tilfredsstillende størrelse og kvalitet på uteoppholdsarealene.

Virkning i forhold til regulerte lekeplasser er positiv, i og med at arealkravet i forhold til overordnet plan er ivarettatt med god margin, og solforhold er gode. Ingen lekeplasser kan tas i bruk uten at støynivået er tilfredsstillende. Støyskjerming er innregulert og sikret etablert med planføresegner. Støynivå for boliger i planområdet, er sikret ved planføresegn i samsvar med støyskriften. Uteoppholdsareal i gul støysone er ikke inkludert i MUA-beregningen.

8.9 TRAFIKKFORHOLD

Regulert samleveg i denne planen har lagt i gjeldende planer i mange tiår, og er med grunnlag i dette, videreført i plankartet for Karlsgården. Imidlertid har overordnet regelverk, skolesituasjonen og trafikkdynamikk i sentrum, endret seg de senere år.

8.9.1 Virkning av ny samleveg mellom Holsvegen og Nedre Råsa – endret trase i forhold til kommuneplanen

I planarbeidet har vegløsning vært diskutert med kommunen. Endringen fra kommuneplanen er at den nye samlevegen (o_KV1) kobles til Nedre Råsa i vest, og ikke til Veddevegen i sør, slik kommuneplanen viser. Tilkoblingen til Holsvegen i nord er den samme som i gjeldende plan.

Bakgrunnen for endringen er innspill fra fylkeskommunen, som ønsket at adkomst til området skal skje via eksisterende kommunale veger, av hensyn til trafiksikkerheten. På bakgrunn av fylkeskommunens innspill har kommunens administrasjon lagt til grunn en løsning uten direkte forbindelse mellom Holsvegen og Veddevegen i alternativ 1.

Dersom vegen åpnes for gjennomkjøring, vil det merkes godt for eksisterende bebyggelse langs Hølevegen (21 boenheter – vestlig del av o_KV1). Det anmerkes i den forbindelse at fremtidige beboere innenfor planområdet for Karlsgården ikke vurderes å ha behov for kjøretilknytning til Nedre Råsa, fordi Holsvegen og Fyllingvegen gir god forbindelse både mot Langevåg sentrum og mot Moa og Ålesund. Disse vegene har fortau og tilfredsstillende kapasitet og trafiksikkerhet.

Som nevnt ønsker kommunen å ivareta muligheten for fremtidig direkte vegforbindelse mellom Holsvegen og Veddevegen slik kommuneplanen tilrettelegger for, og det er derfor regulert en infrastrukturene i plankartet som ivaretar dette forholdet.

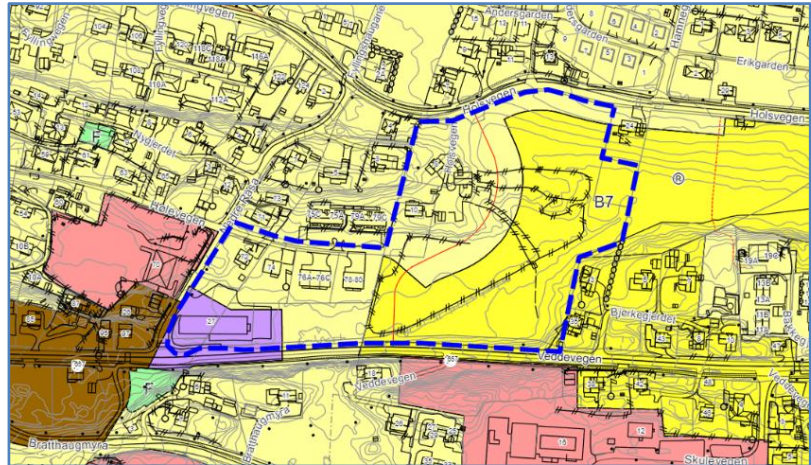
8.9.2 Beskrivelse av eksisterende tverrforbindelse Nedre Råsa

Eksisterende veg Nedre Råsa, forbinder Veddevegen i sør med Holsvegen og Fyllingvegen i nord.

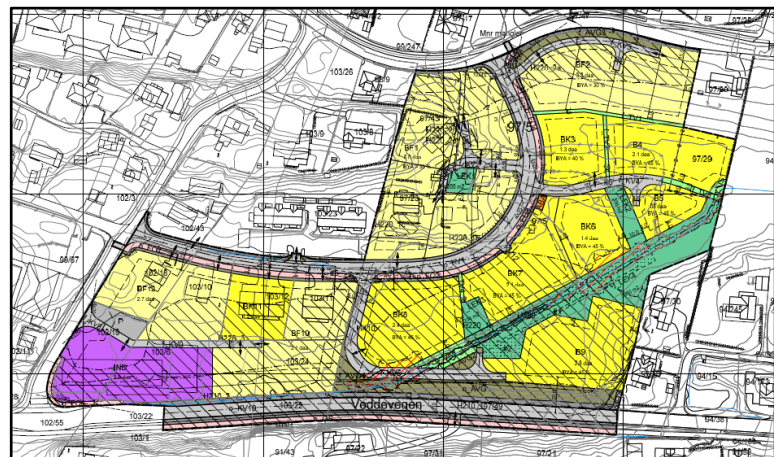
Den krysser en kolle med bratte stigninger (10% mot sør og 12 % mot nord). I sør er vegen bredere og har fortau. I nord er den smalere, med møteplasser og fortau på vestsiden. Flere boliger har adkomst via Nedre Råsa.

Denne vegen brukes mest av beboere langs vegen og beboere nord for planområdet, gjerne til skolekjøring og handleturer. På vinteren kan bratt stigning være en utfordring, og mange velger omkjøring via sentrum. Nedre Råsa har derfor færre brukere i dag enn tidligere, da Langevåg skole lå langs vegen. Etter at gamle Langevåg skole ble flyttet, og etter at nye Langevåg skole ikke lenger er planlagt etablert innenfor planområdet for Karlsgården, vurderer planarbeidet at det ikke lenger er behov for en ny tverrforbindelse gjennom planområdet for Karlsgården.

Nedre Råsa brukes heller ikke lenger for transport av barn til Langevåg Stadion, fordi vegen forbi Langevåg kirke er stengt. Derfor kjøres det nå om sentrum og Remane i forbindelse med for eksempel fotballtreninger.



Figur 52 Kommuneplankartet. Samleveg er markert med rød linje.



Figur 53 Plankartet. Samlevegen er tilknyttet Nedre Råsa i vest i stedet for til veddevegen.

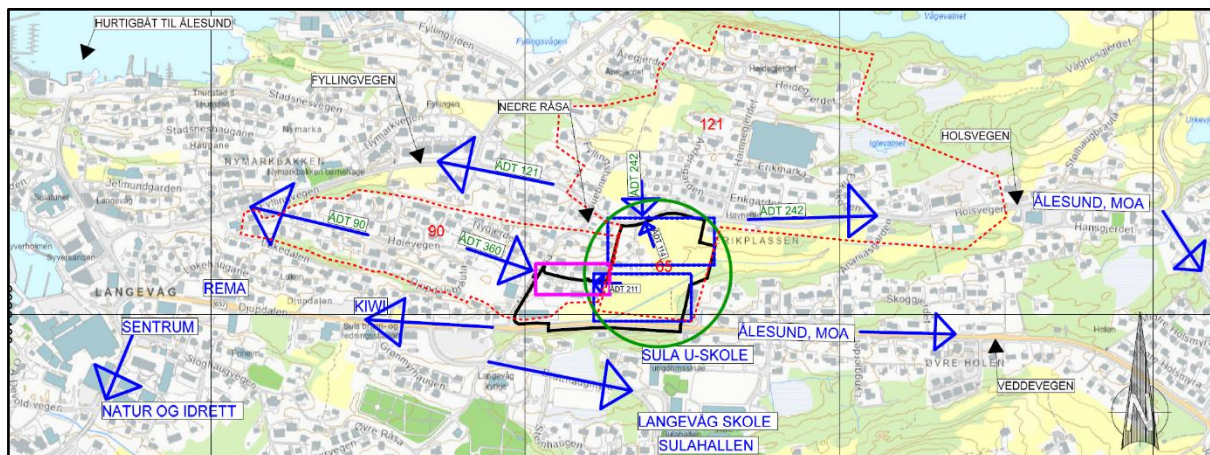
8.9.3 Virkning av ny gjennomkjøringsveg o_KV1.

Dersom ny samleveg (o_KV1) åpnes for gjennomkjøring, forventes trafikken fra Karlsgården, å fordele seg mellom Holsvegen og Veddevegen, avhengig av hvor folk bor, i nordlig eller sørlig del. Trafikkanalysen (vedlegg 11) viser at eksisterende bebyggelse nord for planområdet, som i utgangspunktet kan forventes å benytte tverrforbindelsen utgjør, ca 242 ÅDT, et tall som kan øke dersom denne gjennomkjøringsvegen blir etablert.

Oppsummert viser analysen at:

- Trafikk fra eksisterende boliger i nord kan utgjøre ca. 242 ÅDT.
- Trafikk fra nye boliger i Karlsgården kan tilføre ca. 211 ÅDT.

Totalt gir dette ca. 453 ÅDT. Over halvparten er altså i dagens situasjon estimert å komme fra boliger utenfor planområdet. En ny og mer brukervennlig veg kan også medføre at det blir flere faste brukere enn Nedre Råsa har i dag. Kjøremønstre kan endres, og føre til mer trafikk enn i dag. Dette kan også føre til høyere fart enn ønskelig i boligområdet. Hvis vegen skal åpnes for gjennomkjøring, bør det derfor etableres fartsdempende tiltak.



Figur 54 Illustrasjonen viser boligområder som er sannsynlige brukere av eksisterende veg Nedre Råsa, samt fremtidige brukere. Se vedlegg 11.

Det er lagt til grunn 5 ÅDT pr boenhet pr dag (65*5=325 ÅDT)			
En vurderer at trafikken kan fordele seg mellom Veddevegen og Holsvegen som følger:			
Trafikk via Veddevegen i sør:	Antall	ÅDT pr boenhet	ÅDT total
ÅDT 2 til skole eller Kiwi for alle boenheter i hele byggefeltet. Hente/bringe til skole og handle på Kiwi/hjemtur.	65	2	130
ÅDT 1 til sentrum via Veddevegen for beboere som har avkjørsel til o_KV1 i sørlig halvdel av planområdet	27	1	27
ÅDT 2 til jobb i Ålesund kommune eller indre Sula. Beboere som har avkjørsel til o_KV1 i sørlig halvdel av planområdet kjører Veddevegen.	27	2	54
ESTIMERT ØKT ÅDT TIL VEDDEVEGEN SOM FØLGE AV PLANFORSLAGET:			211
Trafikk via Holsvegen i nord:		ÅDT pr boenhet	ÅDT total
ÅDT 1 til sentrum via Holsvegen for beboere som har avkjørsel til o_KV1 i nordlig halvdel av planområdet	38	1	38
ÅDT 2 til jobb i Ålesund kommune eller indre Sula. Beboere som har avkjørsel til o_KV1 i nordlig halvdel av planområdet kjører Holsvegen.	38	2	76
ESTIMERT ØKT ÅDT TIL HOLSVEGEN SOM FØLGE AV PLANFORSLAGET:			114
Total ÅDT (211+114)			325

Figur 55 Trafikkanalyse (Vedlegg 11) Beregning av økning ÅDT fra det nye boligområdet.

Byggforsk klassifiserer denne typen veg, Nedre Råsa i dagens situasjon (under 500 ÅDT) som «lite trafikkert», men trafikken kan øke hvis den oppleves som bedre snarvei:

33 Vegtyper og trafikkmengder

331 Generelt. [Tabell 331](#) gir en oversikt over aktuelle vegtyper og karakteristiske trafikkmengder.

Tabell 331

Aktuelle vegtyper etter Vegdirektoratet: «Veg- og gateutforming», håndbok 017 og karakteristikk av trafikkmengde

Vegtype etter håndbok 017	Typisk ÅDT – årsdøgntrafikk Maks. antall bilpasseringer pr. kvarter	Karakteristikk
Hovedveg	2 000 – 130 000 50 – 325	Stor trafikk, høy fart, god framkommelighet for bil
Samleveg	1 000 – 5 000 25 – 125	Veger med trafikk, forbinder hovedveg med atkomstveger
Atkomstveger	200 – 500 5 – 13	Lite trafikkerte veger
Atkomstveger	Under 200 ≤5	Veger med ubetydelig trafikk
Gang/sykkelveger	Skal ikke ha kjørende trafikk	

332 *Veger med ubetydelig trafikk.* Etter fortetting bør det tillates nye avkjørsler for tomter ved utrafikkerte atkomstveger. Gjesteparkering kan legges til vegene, som kan bygges om slik at det blir opparbeidet parkeringslommer. Parkerte biler vil snevre inn tverrsnittet på vegen og redusere hastighetsnivået. Vegene fungerer som enfeltsveger, noe som er egnet for veger med ubetydelig trafikk.

333 *Trafikkerte veger.* Tomter med avkjørsel til veger med ÅDT 1 000 og over, bør ikke få tillatelse til nye avkjørsler, og det bør kreves snuplass på egen tomt. Konsekvensene av restriksjonene er mindre grønne arealer på tomta, eller mindre fortetting.

Figur 56 Sintefs Byggforskserie gir karakteristikk av vegtyper etter hvor mye ÅDT vegen har.

Hvis o_KV1 ikke åpnes for gjennomkjøring:

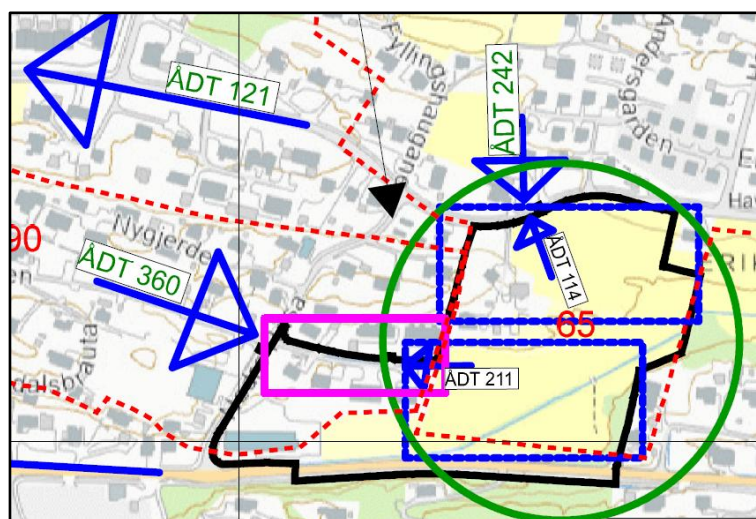
Biltrafikken fra planområdet vil da gå via Holsvegen og Fyllingvegen. Skolevegen vil likevel gå via Hølevegen og Nedre Råsa. Kort skoleveg for alle barna i nærområdet gir gode muligheter for at barn vil gå eller sykle til skolen via trafikksikre fortau, turveger og kjøreveger med lite trafikk.

Hvis vegen hadde fått direkte tilkobling til Veddevegen slik kommuneplanen tilrettelegger for:

Dette ville ført til stenging av sørlig del av Nedre Råsa, av hensyn til trafiksikkerheten, og estimert ca. 360 ÅDT fra Hølevegen ville blitt ledet via o_KV1. Også i dette tilfellet ville eksisterende bebyggelse langs Hølevegen (21 boenheter) fått økt trafikk.

Konklusjon:

Med grunnlag i ovennevnte, vurderer planarbeidet at det er mest hensiktsmessig å beholde dagens situasjon med Nedre Råsa som tverrforbindelse, og uten å etablere ny gjennomkjøringsveg gjennom planområdet. Dette på bakgrunn av at gamle Langevåg skole er flyttet, at nye Langevåg skole ikke lenger er planlagt etablert



Figur 57 Vegstrekningen markert med rosa ramme ville fått betydelig trafikk fra boligområdet i vest dersom kommuneplanens vegtrase var blitt etablert

innenfor planområdet for Karlsgården, samt på bakgrunn av at Øvre Råsa er stengt for gjennomkjøring ved Langevåg kirke, slik at trafikk mot sør nå er betydelig mindre enn tidligere.

8.9.4 Virkning for krysset mellom Nedre Råsa (KV1017) og Veddevegen (FV657) - Kirkekrysset

Krysset mellom Veddevegen og Nedre Råsa er vurdert med hensikt å avklare om det vil tåle den økte trafikken reguleringsplanen for Karlsgården på Havnegjerde vil medføre. Vurderingen er gjort med grunnlag i Statens vegvesens håndbok N100.

Vurdering:

- a) Veddevegen (FV657) kategoriseres som en kapasitetssterk gate. Veggen gir tilkomst til Langevåg sentrum, som er plassert ca. 500 meter vest for krysset. Dimensjonerende kjøretøy for Veddevegen er VT-vogntog. Veddevegen er etablert med 2 kjørebane med bredde på ca. 3.5 meter hver, totalt ca. 7.0 meter, pluss vegskulder. I kryssområdet er vegen horisontal, har rett linje og god sikt. Trafikkmengde for Veddevegen er oppgitt til 5098 ÅDT for 2023. Fartsgrense er 50 km/t. I kryssområdet er det etablert fortau langs Veddevegens nordside som er knyttet sammen med fortau på vestsiden av Nedre Råsa. I dette området er det også fortau på nordsiden av Veddevegen i tilknytning til busslomme rett øst for krysset. Fortauet ender ved overgangsfelt over Veddevegen, som er plassert ca. 20 meter vest for krysset. Dette overgangsfeltet er lysregulert. Fortau langs Veddevegen er plassert på sørsiden av vegen, unntatt i dette kryssområdet, hvor det som nevnt, også er etablert fortau på nordsiden av vegen.
- b) Nedre Råsa (KV 1017) er kategorisert som gate og er del av hovednett for biltrafikk. Vegen har et eksisterende fortau på vestsiden av vegen. Dimensjonerende kjøretøy for krysset er P – personbil, men krysset skal også være fremkommelig for lastebil. Særlig del av Nedre Råsa er etablert med vegbredde på 5.8 m, 2 kjørebane med ca. 2.9 m bredde. Vegen har breddeutvidelse nærmest Veddevegen på grunn av at vegen har en slakk sving nord for tilkobling til Veddevegen. Jf. punkt 8.9.2 er det estimert at Nedre Råsa vil ha en trafikkmengde på 692 ÅDT i dagens situasjon, og at planområdet vil bidra med 227 ÅDT i tillegg. Total ÅDT i Kirkekrysset vil øke fra 692 til 919 ÅDT etter utbygging av planområdet ved estimert trafikkmengde. Fartsgrense er 30 km/t. Jf. Byggforsk 33 Vegtyper og trafikkmengder, kan Nedre Råsa karakteriseres som en lite trafikkert veg, også dersom o_KV1 blir åpnet for gjennomkjøring (Figur 54), dersom antall brukere av vegen blir uendret.
- c) Kryssområdet er regulert av skilt og oppmerking, og er utformet som et ukanalisert kryss. Sekundærvegen Nedre Råsa er tilknyttet Veddevegen med vinkel på ca. 90 grader. I kryssområdet er det et eksisterende overgangsfelt som er plassert ca. 5 meter fra kjørebaneanten til Veddevegen. Indre radius på kryssets kjørebane er 9.0 meter. Nedre Råsa har en stigning på ca. 5 % (1:20) i starten av vegen, og stiger videre i terrenget med en stigningsgrad på ca. 6% (ca. 1:16). I avkjørselen har vegen en indre radius på 9.0 meter på begge sider. I tillegg har vegen breddeutvidelse som sikrer at lastebil kan kjøre inn i krysset fra Veddevegen med kjøremåte A i både høyresving og venstresving. Ved utkjøring fra Nedre Råsa til Veddevegen med høyresving i retning mot Langevåg sentrum, må lastebiler benytte kjøremåte B. Det er plassert en busslomme langs sørsiden av fylkesvegen. Denne kan gi bilister i kjøreretning mot øst en oppfatning av at busslommen kan brukes for å passere biler som venter på å kjøre inn på Nedre Råsa.
- d) Siktforhold: Jf. N100 defineres krav til frisiktsone med 10 x 54 meter. Figur 63 viser at frisikt ivaretas i samsvar med kravet.

Følgende krav i N100 er relevante for krysset mellom Veddevegen og Nedre Råsa (Figur 58, 59, 60):

Krav 1.5 **KAN**

Gjeldende fra 22.06.2021

Trafikk fra hovedvegen som har byen som mål, kan føres via en kapasitetssterk gate/veg 2.9 med fartsgrense 60 km/t, og videre inn i et nett av gater eller lokale veger med lavere fartsgrense.

Krav 2.17 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Fri sikt langs gater skal være minst lik stoppsikt, jf. Tabell 2.1

	Fartsgrense 30 km/t	Fartsgrense 40 km/t	Fartsgrense 50 km/t	Fartsgrense 60 km/t
Stoppsikt	20	30	45	60

Krav 2.54 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Overordnede boliggater/boligveger skal utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m. Gater/veger der det går buss skal ha bredde 6 m.

Krav 2.59 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Hjørneavrundingen skal utformes som én sirkelkurve med radius R. R vil variere avhengig av dimensjonerende kjøretøy.

Krav 2.64 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Hovednett for biltrafikk skal dimensjoneres for personbil (P). Kjøremåte A5.2.1 skal legges til grunn.

Krav 2.70 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Kryss skal bygges som forkjørsregulert T-kryss, signalregulert T-kryss, signalregulert X-kryss, rundkjøring eller planskilt kryss.

Krav 2.72 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

I kryssområdet skal følgende krav være oppfylt:

- horisontalkurveradius ≥ 250 m.
- overhøyde ≤ 6 %.
- stigning ≤ 5 %.

Krav 4.1 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

T- og X-kryss på hovedveger skal forkjørsreguleres.

Krav 4.3 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

Sekundærvegen skal tilknyttes primærvegen med vinkel mellom 70 og 110 grader. Figur 4.1.

Krav 4.17 **SKAL**

Gjeldende fra 22.06.2021

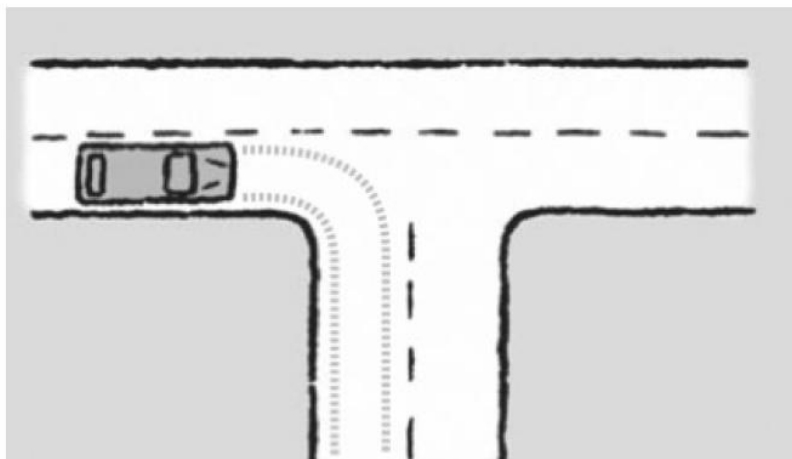
Innen sikktrekanten skal eventuelle sikthindringer (som for eksempel vegetasjon eller snø) ikke være høyere enn 0,5 m over primærvegens kjørebanenivå. I tillegg kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i sekundærvegen og kjørebanen i primærvegen, er fritt for sikthindringer. Det innebærer at objekthøyden settes lik null.

Krav 4.17.1 **KAN**

Gjeldende fra 22.06.2021

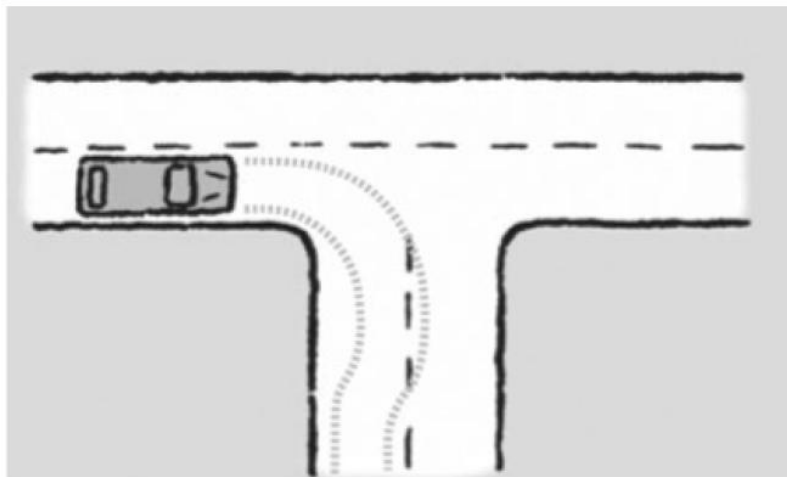
Enkeltstående trær, stolper og liknende kan stå i sikktrekanten.

Figur 58

5.2.1 Kjøremåte A**Figur 5.13 — Kjøremåte A.**

Ved kjøremåte A forutsettes følgende når det gjelder dimensjonerende kjøretøy:

- Kjøretøyet skal kunne trafikkere veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt. Dette betyr at hele kjøretøys overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt.
- På veger og gater utenom kryss skal disse strekningene kunne trafikkeres med en fart tilsvarende fartsgrensen.
- I kryss skal kjøretøyet kunne kjøre gjennom krysset med en fart på 15 km/t.
- I slyng skal kjøretøyet kunne kjøre med en fart på 15 km/t.
- Kjøretøyet skal ikke behøve å rygge på snuplasser.

*Figur 59***5.2.2 Kjøremåte B****Figur 5.14 — Kjøremåte B.**

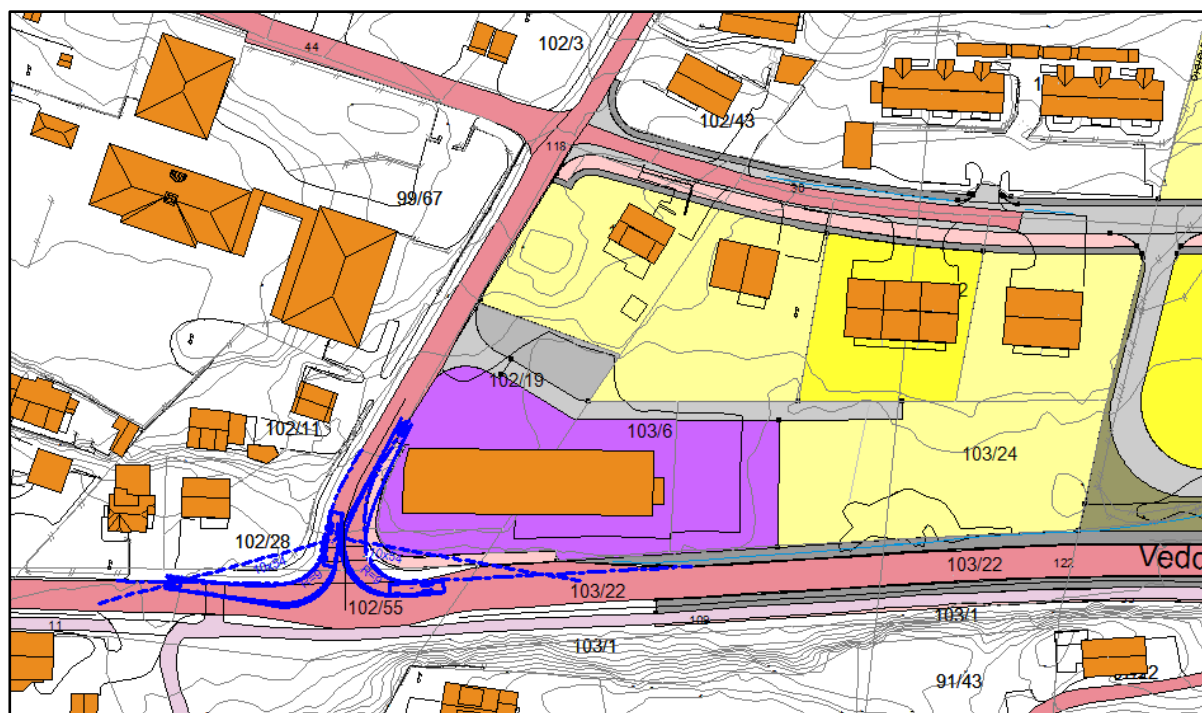
Ved kjøremåte B forutsettes følgende når det gjelder dimensjonerende kjøretøy:

- I kryss forutsettes kjøretøyet å kunne bruke deler av motgående kjørefelt i den veg/gate kjøretøyet svinger inn i.
- På veger og gater utenfor kryss antas at valgt kjøretøy på enkelte partier trafikkerer disse med en lavere fart enn fartsgrensen.
- I kryss forutsettes valgt kjøretøy å kunne kjøre gjennom krysset med en lavere fart enn 15 km/t.
- I slyng skal kjøretøyet kunne kjøre med en fart på 15 km/t.
- Kjøretøyet vil i noen tilfeller måtte regne med å rygge på snuplasser.

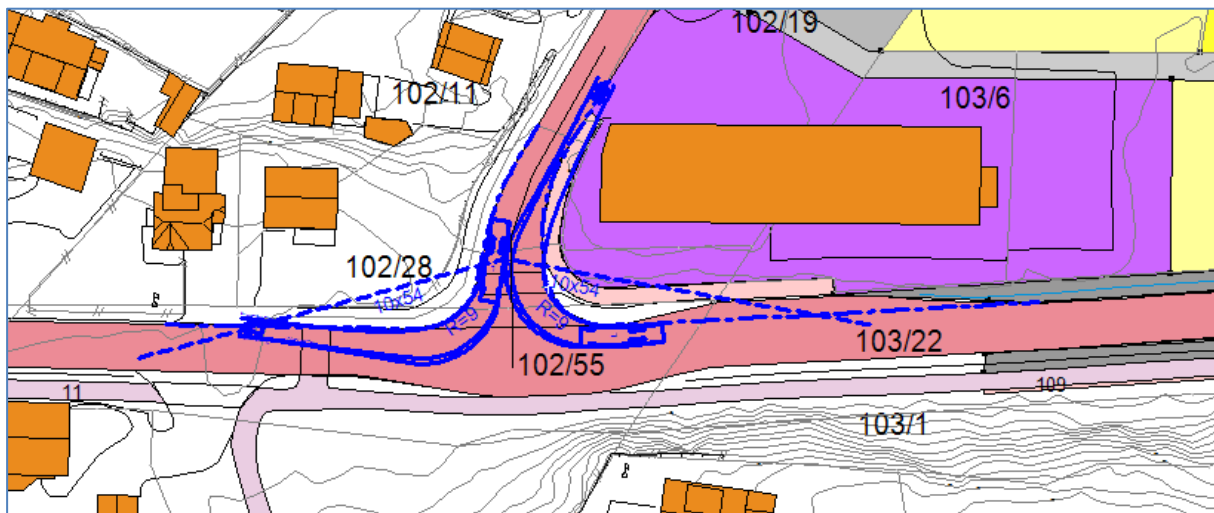
Figur 60



Figur 61 Krysset mellom Veddevegen (FV657) og Nedre Råsa (KV1017)



Figur 62 Oversiktsbilde viser plassering for Kirkekrysset, ved planområdets sørvestlige hjørne.



Figur 63 Trafikksituasjonen i Kirkekrysset ved samtidig bruk av 2 lastebiler.

Oppsummering: Krysset mellom Veddevegen og Nedre Råsa er dimensjonert i samsvar med krav i Statens vegvesens håndbok N100. Det er etablert fortau på begge sider av Nedre Råsa i kryssområdet, og det finnes lysregulert krysningspunkt for myke trafikanter over Veddevegen. Med grunnlag i ovennevnte, vurderes det at nødvendige trafikksikringstiltak for myke trafikanter allerede er etablert i kryssområdet, og at krysset vil tåle den økte trafikken som gjennomføring av reguleringsplanen vil medføre, uten at trafikkfaren øker.

8.9.5 Kollektivtilbud

Bussholdeplasser er plassert i umiddelbar nærhet til planområdet, både i nord langs Holsvegen, og i sør, langs Veddevegen/fylkesvegen. Planforslaget vil ikke medføre behov for endringer i kollektivtilbudet, dvs. ingen virkning.

8.10 BARNES INTERESSER

Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging legges til grunn ved planlegging av nye boligområder. Retningslinjene understreker viktigheten av å ha tilstrekkelige, kvalitative og tilgjengelige leke- og oppholdsarealer for barn i alle aldre. Det er fokus på å skape trygge og tilgjengelige miljøer for barn som inkluderer trygge trafikkløsninger, tilgjengelige leke- og rekreasjonsområder, og sikre skoleveier. Barn skal også sikres god luftkvalitet, grønne områder, og tilrettelegging for fysisk aktivitet. Det oppfordres til samarbeid mellom ulike sektorer og nivåer for å sikre en helhetlig tilnærming til barn og planlegging, som inkluderer samarbeid mellom utdanning, helse, transport, og byplanlegging.

8.10.1 Lekearealer og grønnstruktur:

Jf. punkt 6.11.3 e) tilrettelegger planforslaget for lekeareal langs bekken. Selve bekkeløpet vil ha flomfaresone. Flomfaresonen skal inngjerdes, for at både store og små barn skal være trygge i all slags vær, inkludert ved store nedbørsmengder. Deler av regulert lekeareal vil ikke være tilgjengelig til å ferdes i (flomsonen), men lekeplassen vil ha mye naturlig vegetasjon. Selv om deler av arealet ikke kan ferdes i, kan en lekeplass langs en bekk med en vegetasjonssone gi en rekke fordeler, både for miljøet og barna som bruker lekeplassen:

Naturkontakt: Å ha en lekeplass nær naturlige elementer som en bekk og vegetasjon kan gi barna verdifull eksponering for og interaksjon med naturen som kan fremme barnas nysgjerrighet overfor naturen.

Læringsmuligheter: En bekk med en vegetasjonssone kan tjene som et utendørs klasserom hvor barn kan lære om økosystemer, vannets kretsløp, planteliv, dyreliv, og mer, hvilket kan stimulere interessen for vitenskap og miljø.

Biologisk mangfold: Vegetasjonssoner kan tiltrekke seg og gi leveplass for ulike arter av planter, insekter, fugler og annet dyreliv, hvilket vil øke biologisk mangfold i området.

Vannkvalitet: Vegetasjon kan bidra til å filtrere og rense overflatevann før det når bekken, noe som forbedrer vannkvaliteten og er viktig for helsen til økosystemene i og rundt bekken.

Naturlig lekeområde: En lekeplass ved en bekk kan tilby unike og varierte lekemiljøer som oppmuntrer til kreativ lek, fysisk aktivitet og utforskning, i motsetning til mer tradisjonelle, menneskeskapte lekeplasser. Områdelekeplassen skal ellers etableres med naturlige materialer.

Stressreduksjon: Det er godt dokumentert at tilgang til natur og grønne områder kan redusere stress, og fremme mentalt velvære. Barn som leker i naturlige omgivelser, kan oppleve disse fordelene. Også voksne vil kunne påvirkes positivt.

Støtte til klimatilpasning: Vegetasjonssoner kan bidra til å absorbere overskuddsvann og redusere risikoen for flom og erosjon, noe som er spesielt relevant ved økende nedbørsmengder og ekstremvær på grunn av klimaendringer.

Økt samfunnsengasjement: Å ha en tiltalende og miljøvennlig lekeplass kan fremme samhold og engasjement i lokalsamfunnet, og tilby et sted hvor folk kan samles, leke og lære.

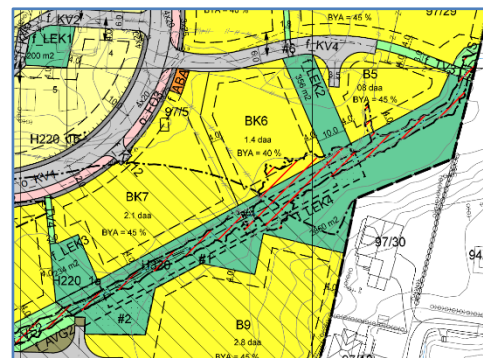
Ved å integrere en lekeplass med naturlige elementer som en bekk og vegetasjon, kan man skape et miljø som er gunstig for barns utvikling, støtter lokalt dyreliv og bidrar til bærekraftige samfunn.

I tillegg er det regulert tursti mellom boliger og lekeplasser, som vil gi trygg adkomst mellom lekeplassene og områdelekeplassen.

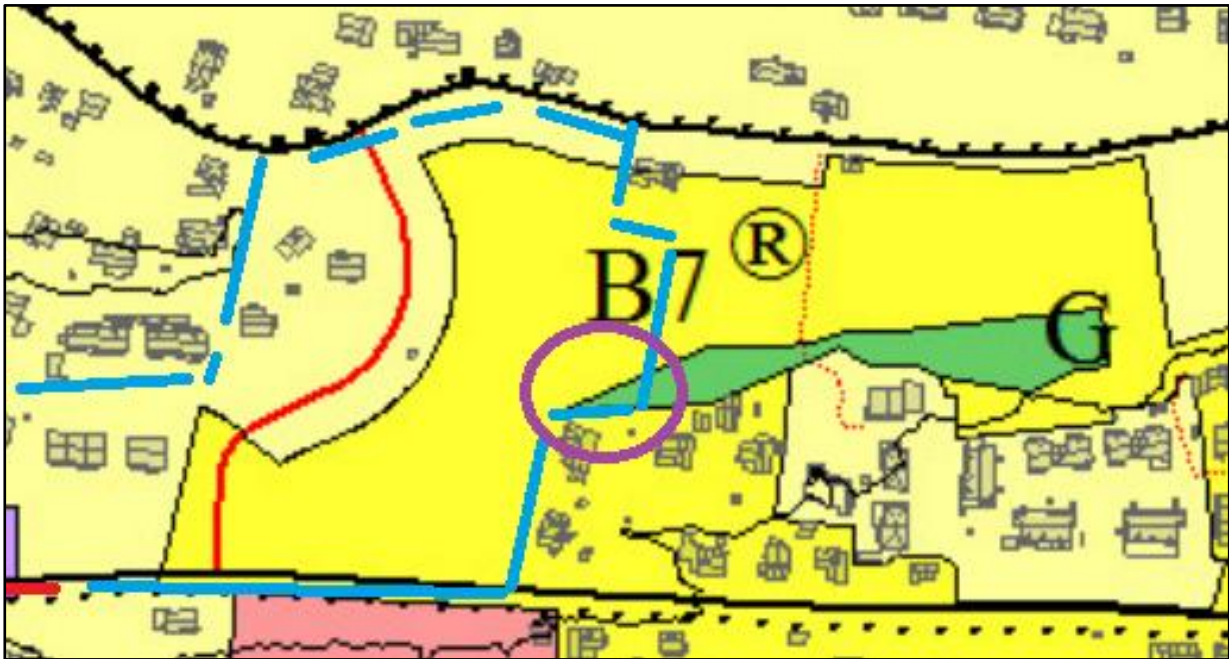
Grønnstruktur i kommuneplankartet

Når det gjelder kommuneplankartet, og framstilling av arealer som er avsatt til grønnstruktur, så er det en feil i kommunens web kart som fører til at et areal som er regulert til fremtidig grønnstruktur, ikke er fremstilt korrekt i kartløsningen. I illustrasjonen (Figur 65) er kartet hentet fra kommunens PDF- versjon av plankartet, hvor det er fremstilt korrekt. Som det kommer frem av illustrasjonen er et areal øst for planområdet, samt et mindre areal innenfor planområdet avsatt til fremtidig grønnstruktur.

Dette arealet er videreført i plankartet i planforslaget, i tillegg til at området langs bekken i hele bekkens lengde er regulert til lekeareal, med tilhørende føresegner, som sikrer at det blir etablert en kantsone på 5.0 meter langs begge sider av bekkens senterlinje.



Figur 64 Regulert lekeplass strekker seg langs bekken i hele planområdet.



Figur 65 Grønnstruktur i kommuneplanen

8.10.2 Skoleveg

Det er tilrettelagt for trafiksikker skoleveg ved at barna kan benytte fortau langs samlevegen (o_KV1) som strekker seg gjennom det nye byggeområdet. Vegareal i vestlig del innenfor planområdet, er i dag en smal og kort kommunal adkomstveg/endeveg med private grunneiere (KV1011). Vegen har trafikk fra 21 boenheter. Det er knyttet rekkefølgekrav som sikrer at både fortauet o_FO1 og o_KV1 skal være ferdig etablert, før o_KV1 kan åpnes for gjennomkjøring mellom Holsvegen og Nedre Råsa. I mellomtiden vil vegen ha så lite trafikk at den vil utgjøre en trygg skoleveg for barna i planområdet. Det skal etableres en midlertidig tursti mellom o_FO2/f_KV5 og eksisterende kommunale veg innenfor føresegnområde #5 dersom det blir behov for skoleveg før/uten at o_KV1 åpnes for gjennomkjøring. Turstien skal etableres i en bredde som vil muliggjøre vinterbrøyting av skolevegen.

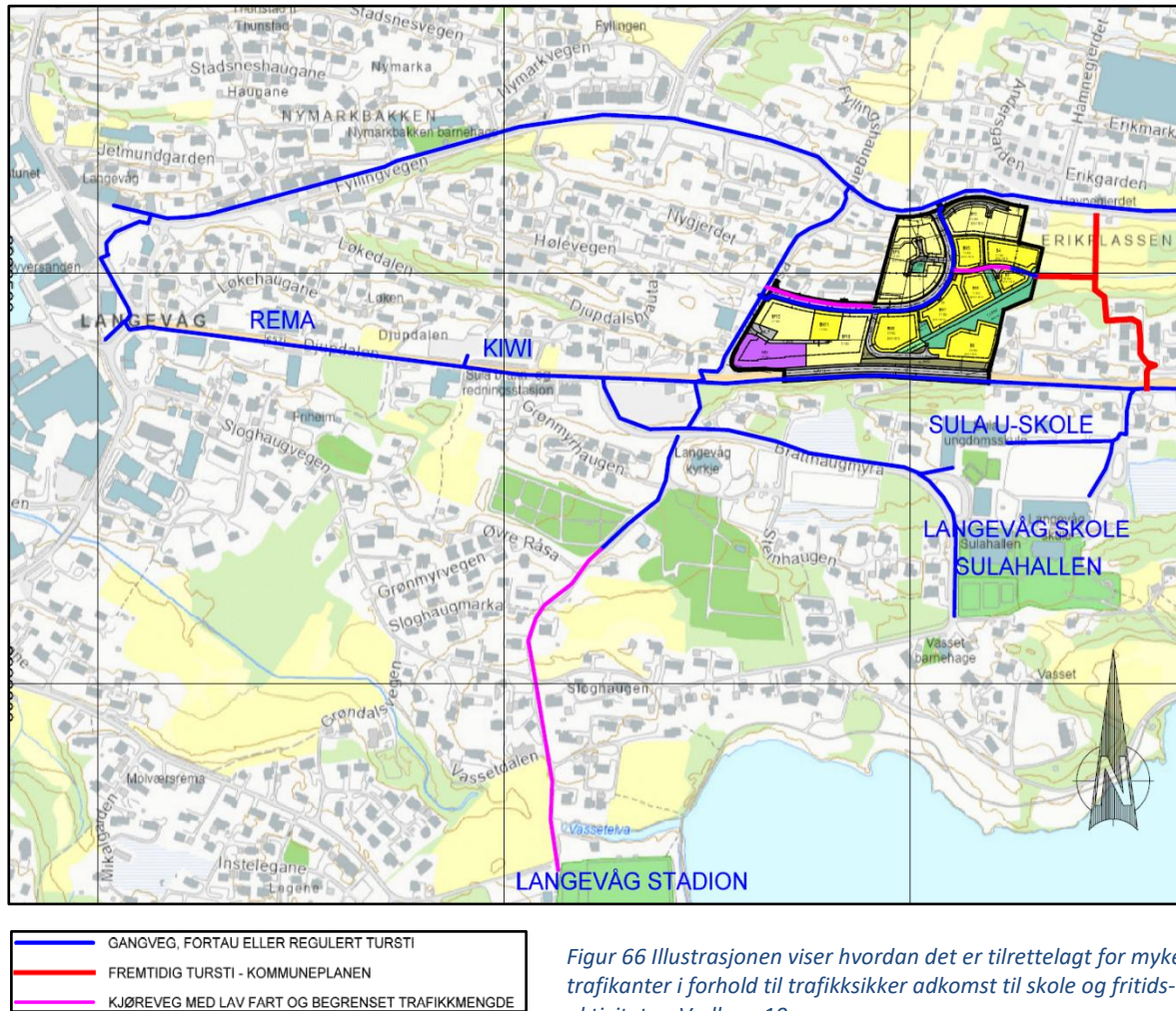
I tillegg er det regulert turstiforbindelse som kan knyttes til fremtidig turveg i sørøst (sikret i kommuneplankartet) som leder til overgangsfelt over Veddevegen sørøst for planområdet.

Illustrasjonen (Figur 66) viser gangvegsituasjonen mellom planområdet og Langevåg barneskole, Sula ungdomsskole, Sulahallen, Langevåg stadion, og dagligvarebutikker. Illustrasjonen viser at myke trafikanter vil ha tilgjengelig en stor grad av dedikerte vegarealer, enten i form av fortau, gangveg eller turveger.

- Blå linje markerer etablerte og/eller regulerte gangveger eller fortau.
- Rød linje markerer turveg/skoleveg som er avsatt i kommuneplanen, dvs. fremtidig skoleveg.
- Rosa linje markerer eksisterende og fremtidig kjøreveg. Innenfor planområdet vil kjøreveg f_KV4 med rosa markering, gi tilkomst til inntil 18 boenheter, dvs. begrenset trafikk. I tillegg er strekningen kort, og det skal etableres fartshump i tillegg.

Vestlig del av planområdet har både blå og rosa markering. Dette fordi her er et regulert fortau, men eksisterende smale adkomstveg/endeveg som har lite trafikk, skal brukes som skoleveg frem til fortau o_FO1 blir etablert.

I sør, utenfor planområdet i retning mot stadion, er rosa merket kjøreveg svært smal og fordrer utkjøring på møteplass dersom man møter bil i motsatt kjøreretning. Dette fører til lav fart for kjørende. Siden vegen ble stengt for gjennomkjøring ved Langevåg kirke, er det lite trafikk på sistnevnte strekning. Hoveddelen av trafikk til stadion går via sentrum og Remane i vest.



Figur 66 Illustrasjonen viser hvordan det er tilrettelagt for myke trafikanter i forhold til trafiksikker adkomst til skole og fritidsaktiviteter. Vedlegg 10.

8.11 SOSIAL INFRASTRUKTUR

Skolekapasitet: Som nevnt er Langevåg barneskole av nyere dato, og det antas at skolen har kapasitet for den planlagte utbyggingen.

Barnehagekapasitet: Kapasiteten i Langevåg har vært god de senere årene og det antas at det er kapasitet for den planlagte utbyggingen.

8.12 UNIVERSELL TILGJENGELIGHET

Planføresegnene stiller krav til handicap parkeringsplasser, gangadkomst til lekeplasser med universell adkomst, universell tilgjengelighet på fellesarealer, gangadkomst mellom parkeringsplasser og inngangsparti i samsvar med teknisk forskrift, dvs. stigningsgrad 1:15. Dersom boliger

blir etablert som illustrert i planforslaget, vil dette gi mulighet for etablering av minst 19 stk. tilgjengelige boenheter, dvs. alle funksjoner på inngangsnivå. Dette er i praksis alle leiligheter i 1. etasje innenfor konsentrerte boligområder (4-manns og 6-mannsboliger) og antallet utgjør ca. 1/3-part eller ca. 32% av alle planlagte ordinære boliger i planområdet. Dersom øvrige boliger blir etablert med alle funksjoner på inngangsnivå, vil teknisk forskrift stille krav til at disse har mulighet for tilrettelegging som tilgjengelige boenheter. Det antas i tillegg at flere av utleieleilighetene vil kunne etableres som tilgjengelige boenheter.

8.13 ENERGIBEHOV – ENERGIFORBRUK

Mørenett har gitt innspill til planarbeidet og varslet at det bør settes av areal til energianlegg sentralt i planområdet. Plankartet ivaretar dette forholdet og har avsatt formålet f_ABA sentralt i planområdet.

8.14 ROS

Konsekvens: Sannsynlighet:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	4. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig	Vegtrafikkstøy			
3. Sannsynlig		Flom fra bekk		
2. Mindre sannsynlig				
1. Lite sannsynlig				

Figur 67

Rasfare – Ingen faresoner for snøskred, steinscred, jord og flomskred.

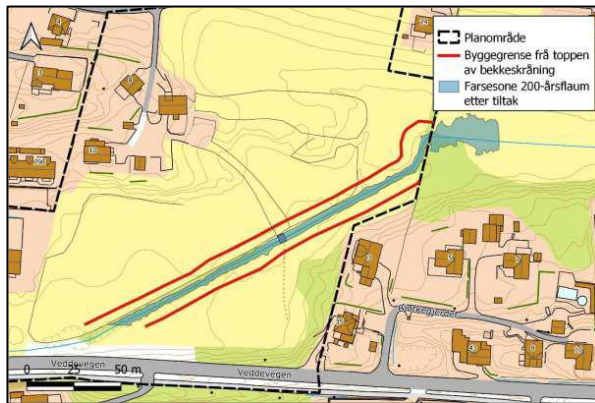
Flomfare – Er utredet og plankartet har flomfaresone og byggegrense som definerer trygg byggeavstand. Det er stilt rekkefølgekrav til at byggeformål som er påvirket av flomfaresonen, ikke kan bygges ut før planlagte tiltak i bekken er utført. Føresegnområde #4 definerer flomfaresone etter at tiltak i bekken er utført. Flomvurdering følger planforslaget – vedlegg 17.



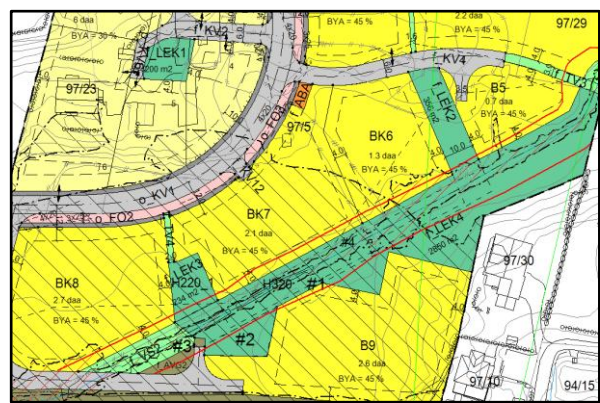
Figur 68 Flomfarsone før tiltak. Markert i plankartet med flomfarsone H320. Vedlegg 17.



Figur 69 Flomfarsone etter tiltak. Markert i plankartet med føresegnsområde #4. Vedlegg 17.



Figur 70 – Byggegrense mot bekken- Vedlegg 17.



Figur 71 Byggegrense i plankartet har større avstand til bekken enn byggegrense i flomvurdering. Vedlegg 17.

Vind – Ingen spesielle kjente forhold. Teknisk forskrift ivaretar krav til vindlast for nye bygg.

Støy – Vegtrafikkstøy ivaretas med avbøtende tiltak i samsvar med støyvurdering, jf. punkt 8.14.2.

Luftforurensning – Byggegrense mot fylkesvegen er satt til 20 meter jf. gjeldende plan. Det er gjort en vurdering av behov for utredning av støy, og i Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520) er det vurdert at det hovedsakelig er vegstrekninger med ÅDT på mer enn 8.000 som blir påvirket av luftforurensning som følge av trafikk. ÅDT er beregnet til ca. 5.000, og også i fremskrevet situasjon er ÅDT under 8.000. Tilsvarende forhold gjør seg gjeldende for arealene langs Holsvegen. Når det gjelder luftforurensning fra fabrikken på Vedde som produserer sildemel, så er dette forholdet håndtert i overordnede retningslinjer og forskrifter. Det er ikke behov for avbøtende tiltak i forhold til luftforurensning.

Forurensning i grunnen – Ingen kjente forhold. Området har vært brukt til landbruk.

Beredskap og ulykkesrisiko – Kort avstand til både legekantor (5 min) og akuttmottak (30 min).

8.14.1 Klimatilpasning – klimaendringer

Klimaet vårt er i endring og generelt kan dette medføre endringer i forhold til dagens situasjon. Planområdet er vurdert i forhold til følgende aktuelle forhold:

Samfunnssikkerhet og beredskap: Brannstasjon og legevakt er plassert med kort avstand til byggeområdet, og det finnes flere omkjøringsveier. Klimaendringer vil ikke påvirke tilgjengeligheten. Tilgang til brannvann er planlagt i VA-planen.

Flomfare: Flomvurdering fra Sunnfjord Geo senter har utredet flomfare fra bekken, og plankartet har byggegrense som sikrer trygg byggeavstand til bekken. Planføresegnene sikrer at planlagt tiltak i bekken utføres, før utbygging av boliger i flomfaresonen. Føresegnområde definerer flomfaresone etter at planlagt tiltak i bekken er gjennomført. Klimaendringer er hensyntatt i flomvurderingen. 20- og 200-årsflaum er vurdert, inkludert klimapåslag på 40 %.

Skredfare: Det er vurdert at planområdet er plassert under marin grense, men i oppdatert aktsomhetskart fra NVE pr juli 2026 er hele planområdet registrert uten aktsomhet for marin leire.

Vannforvaltning og overvann: VA-planen beskriver at overvann skal håndteres ved felles lokal fordrøyningsløsning, hvilket sikrer at det ikke blir tilført mer overvann til bekken enn i dagens situasjon. Dette samsvarer med kommunens norm, og planområdet vil kunne håndtere de fremtidige klimaendringene med foreslått overvannsløsning.

Naturmiljø og friluftsliv: Regulering av åpen bekk, fordrøying av overvann på eget areal, revegetering av kantsone til bekk og regulering av areal til grøntområde og myke flater, medvirker positivt i forhold til naturmiljø og friluftsliv og i forhold til forventede klimaendringer.

Landbruk: Området har ikke vært brukt til matproduksjon de siste 38 år. Matjorda blir ivaretatt ved planføresegner.

Bygg og anlegg: Plankart og planføresegner sikrer at bygninger ikke kan etableres på en slik måte at de kan utsettes for fare fra naturpåkjenninger. Krav i teknisk forskrift ivaretar sikkerheten for byggverk, klimaendringer er hensyntatt i gjeldende forskrifter.

Infrastruktur og samferdsel: Overvann fra byggeområdet skal håndteres ved lokal fordrøying innenfor planområdet, og bekken har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere klimaendringer og økt nedbør. Omkjøringsveier eksisterer.

8.14.2 Vegtrafikkstøy og støyskjerming

Planen har utredet støyutfordringer fra både Veddevegen og Holsvegen.

a) Støysituasjonen langs fylkesveg 657/Veddevegen:

Gul og rød støysone er omfangsrik over planområdet langs fylkesvegen, og gul sone strekker seg helt til eksisterende bebyggelse sentralt i planområdet. Siden uteoppholdsarealer er plassert mot sør, er det ytterst nødvendig å støyskjerme uteområdene, og det er mest hensiktsmessig med områdeskjerming.

Forholdet til støy fra vegtrafikk og skjerming mot støy fra fylkesvegen/Veddevegen, har vært krevende å utrede i planarbeidet. Fylkesvegen er plassert rett sør for nytt byggeområde, og ve-gen er plassert høyere i terrenget enn byggeområdet. Fylkesvegen er plassert på en steinfylling med høyde på mellom 1 og 5 meter høyere enn terrenget i byggeområdet, og på sidearealet er det akkurat plass til et eksisterende vegrekkverk. Høydeforskjellen er størst i sørøst og minst i sørvest.

Like ved vegens fyllingsfot, nord for fylkesvegen, har kommunen plassert en rekke større kommunale rør og kummer som håndterer vann, avløp og overvann for store deler av Langevågs bebyggelse som er plassert øst for planområdet.

Plankonsulent har vært i dialog og møte med fylkeskommunen underveis i planarbeidet for å utrede hvilke muligheter for støyskjerming som finnes for planen. Det har også vært dialog og møte med kommunens VA avdeling for å utrede hva som skal til for å imøtekomme fylkeskommunens anbefaling, dvs. å utvide arealet langs fylkesvegen med 3,5 meter, for deretter å etablere en støyskjerm med høyde på 1.5 meter.

Planens VA-konsulent (HA-plan) har definert hvilke kommunale rør som eventuelt måtte flyttes i en slik operasjon. Deretter har entreprenør gitt et kostnadsoverslag for omlegging av rør og kummer, der det er beregnet en større kostnad. I tillegg ville det tilkomme en større kostnad for oppfylling av arealet langs vegen med 3,5 meter bredde, samt kostnad for å etablere selve støyskjermen med 1.5 meter høyde. Summen av de 3 forholdene, medfører at utviding av arealet langs vegen med 3.5 meter bredde og etablering av støyskjerm på dette arealet, ikke vurderes som økonomisk gjennomførbart. Bærekraft ville også blitt utfordret ved tilkjøring av store mengder steinmasser for utfylling av arealet, og økonomisk ville dette ført til en mangedobling av normale kostnader for støyskjerming. En har derfor gått helt bort fra denne løsningen og vurderer den som ikke gjennomførlig og ikke bærekraftig, sammenlignet med den planlagte løsningen.

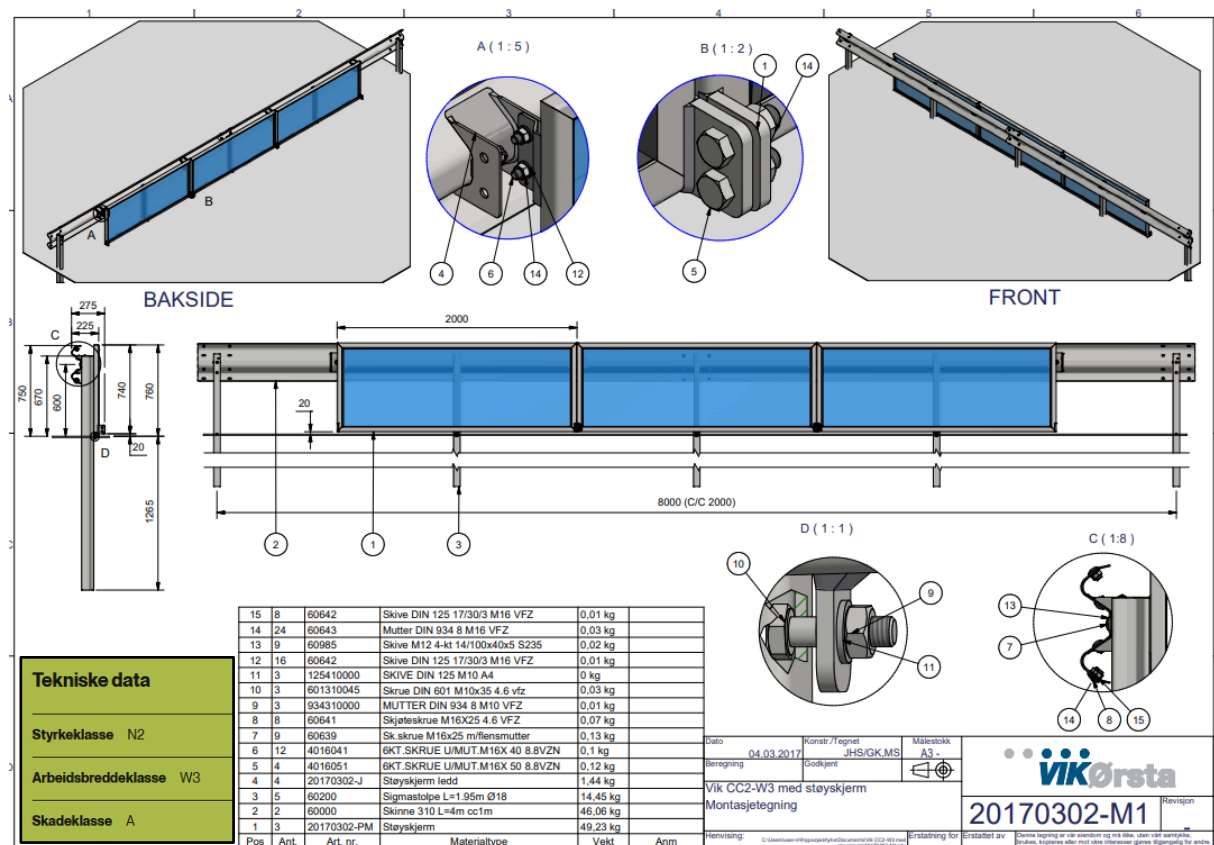
b) Løsning for støyskjerming

Det er heldigvis slik at det finnes en bedre og enklere løsning. Samtidig som ovennevnte utredninger pågikk, ble fartsgrensen på fylkesvegen langs planområdet, satt ned fra 60 km/t til 50 km/t. Dette innebærer at støynivået senkes. Nye utredninger av støynivået ved nedsatt fartsgrense, førte til at det var mulig å vurdere andre løsninger for støyskjerming.

Ved å endre plasseringer for planlagt bebyggelse og endre på plankartet, ble det mulig å skjerme området tilfredsstillende for vegtrafikkstøy, ved å tilrettelegge for et godkjent stålrekkverk fra Vik Ørsta med høyde kun 76 cm og med påmontert støyskjerm i bakkant. Dette rekkverket vil erstatte eksisterende rekkverk langs vegen, og samtidig ivareta trafiksikkerheten.

Fylkeskommunen har i tidligere korrespondanse og dialog uttrykt at det ikke er ønskelig med betongrekkverk på strekningen, og grunngitt dette med at denne type rekkverk har økt risiko for skader som følge av brøyting, og at skader kan være vanskelig å oppdage. Et slikt rekkverk vil også kunne skjerme tilfredsstillende mot vegtrafikkstøy. I sitt innspill til oppstart av detaljregulering, ble det nevnt at det ikke ville bli akseptert tiltak som murer, skjermer og liknende tiltak, Innenfor sikkerhetssonen, av hensyn til trafiksikkerhet.

Ved å tilrettelegge for støyskjermen fra Vik Ørsta, plassert på samme sted som eksisterende rekkverk, er fylkeskommunens merknader imøtekommet. Dette ved at eksisterende eldre rekkverk med ukjent arbeidsbredde og sikkerhetsfunksjon blir byttet ut med et nytt godkjent rekkverk, med det tillegg at det blir montert en integrert skjerm på baksiden av rekkverket. Link til produktet: [TEG-W3-CC2-stoyskjerm.pdf \(vikorsta.no\)](https://www.vik-ørsta.no/teg-w3-cc2-stoyskjerm.pdf)



Figur 72 Montasjetegning av planlagt rekkverk med integrert støyskjerm.

Rekkverkets høyde og konstruksjon medfører at vegdrift vintertid kan gjennomføres som normalt, selv om det blir mye snø. Konstruksjonen med stålprofiler medfører at rekkverket tåler like mye som andre rekkverk, og den lave høyden medfører at snø kan flyttes over rekkverket når det blir stort snøfall på kort tid. Normalt er det små snømengder i Langevåg, men klimaendringer kan påvirke dette.



Figur 73 Snøbrøyting over vegrekkverk.

Statens vegvesens håndbok N-V160 Vegrekkverk og andre trafikksikkerhetstiltak [N-V160: 2022 | Viewer \(vegvesen.no\)](#) omtaler den planlagte støyskjermingsløsningen. Håndbokens punkt 4.1.2 beskriver alternative løsninger til rekkverk, der det anmerkes at det finnes rekkverk med integrert støyskjerm.

a) Sintef

Underveis i prosessen har det vært dialog med Sintef v/Dirk Nolte. Han har tidligere deltatt i forskning på støyskjerming av den typen som nå planlegges her. Artikkelen er fra 2015: [Autovern med støyskjermer neste - SINTEF](#)

Han var ikke oppmerksom på at det fantes et godkjent rekkverk med støyskjerm som dette, og ønsker tilbakemelding om erfaringen som gjøres i forhold til rekkverket, slik at informasjon kommer ut og flere får mulighet til å benytte seg av den geniale løsningen. Han mener at det er mange som har behov for denne type rekkverk.

Fra: Dirk Nolte <Dirk.Nolte@sintef.no>

Sendt: 12 January 2024 10:48

Til: Maria Skylstad <maria@proess.no>

Kopi: Hoang Hieu Nguyen <Hieu.Nguyen.Hoang@sintef.no>

Emne: SV: Vedr. Autovern med støyskjerming

Hei,

Flott – dette er en W3 rekkverk som ettergir.

Ville vært veldig bra om dere reklamere etter hvert for løsningen dere kommer fram til – for det er nok mange som lurar på det samme som dere, men - som dere – ikke finner referanseprosjekter.

Lykke til!

Med vennlig hilsen

Dirk Nolte, PhD

Group manager, Corrosion and Tribology

SINTEF Industri

Materialer og nanoteknologi



M: 96229250
E: dirk.nolte@sintef.no

Trondheim | Oslo | Bergen | Tromsø | Narvik | Mo i Rana | Steinkjer | Verdal | Ålesund | Raufoss | Kongsberg | Porsgrunn | Arendal | Hirtshals | Brussel

Teknologi for et bedre samfunn

Figur 74 Dialog med forsker i Sintef.

b) Støysituasjonen langs Holsvegen:

Også på Holsvegen, nord for planområdet, er fartsgrensen 50 km/t. Gul støysone er likevel mer avgrenset enn fra Veddevegen. Veggen er plassert nord for planlagt bebyggelse, og dette medfører at det er mulig å benytte selve bygningskroppene som støyskjerming mot uteoppholdsarealene, som er plassert sør og vest for bygningene. Teknisk forskrift stiller krav til bygningenes lydtetthet, og sikrer at støynivået innendørs blir tilfredsstillende selv om bygningene er plassert i gul støysone. Ved å etablere garasjer mellom boliger og veg, og ved å etablere boliger med planløsning som sikrer at åpningsvinduer mot støyføl-somme rom blir plassert utenfor gul støysone, vil det være mulig å bygge ut området uten støyskjerming/områdeskjerm. For å sikre at alle boenheter får tilfredsstillende

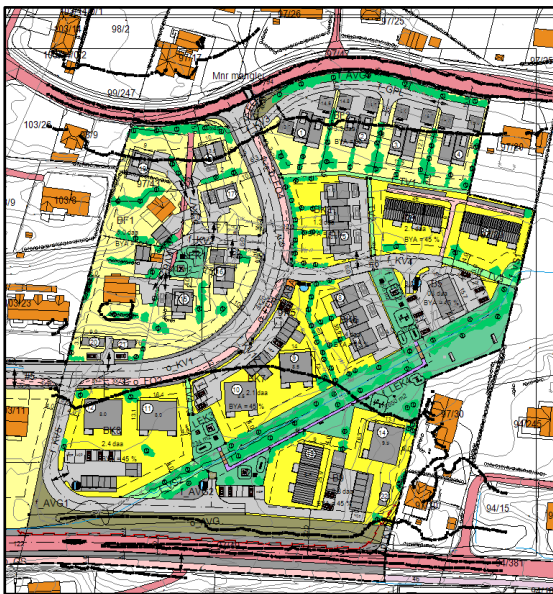


Figur 75 Fra artikkelen som omtaler forskning på støyskjerm.

støynivå, stiller planføresegnene krav til at forskriftsmessig støynivå skal ivaretas for alle boenheter. Det er avsatt ett bufferareal mellom boligareal BF2 og Holsvegen. Her kan det etableres støyskjerming hvis det er ønskelig. f_LEK3 og f_LEK4, samt BK7, BK8 og B9 er påvirket av gul støysone. Planføresegnene sikrer at arealene ikke kan tas i bruk før støynivået er innenfor støykravet.

c) Støysituasjonen langs internvegen o_KV1:

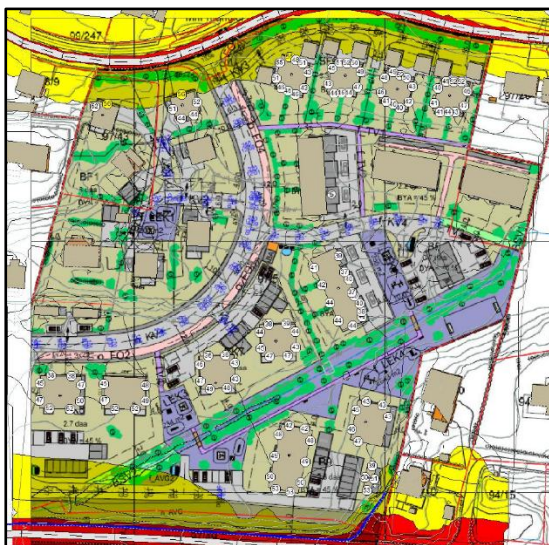
Det forutsettes at internvegen o_KV1 skal ha en fartsgrense på 30 km/t. Dette er samme fartsgrense som Nedre Råsa har pr i dag. Høyere fart gjennom et boligområde som dette vil være svært ugunstig for ny bebyggelse og ikke forenlig med å skape gode bomiljø. Trafikkanalyse som er omtalt i punkt 8.9.2 vurderer at det er sannsynlig at vegen vil kunne ha en ÅDT på inntil 453 ÅDT. Med beregnet ÅDT og lav fartsgrense er det ikke sannsynlig at boligområdene vil bli merk-



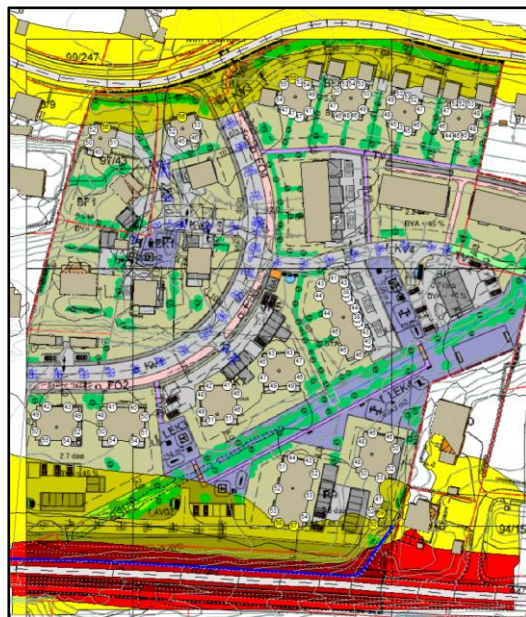
Figur 76 Støysituasjon uten støyskjerming
Gul og rød støysone – 1.5 m over bakken. Støygrense er markert med sort tykk linje.



Figur 77 Støysituasjon uten støyskjerming
Gul og rød støysone – 4.0 m over bakken. Vedlegg 18.



Figur 78 Støysituasjon med støyskjerming
Gul og rød støysone – 1.5 m over bakken. Vedlegg 18.



Figur 79 Støysituasjon med støyskjerming
Gul og rød støysone – 4.0 m over bakken. Vedlegg 18.

bart berørt av trafikkstøy fra denne vegen siden gul støysone ($L_{den} > 55\text{dB}$) erfaringsmessig blir generert først ved $\text{ÅDT} > 500$ for denne vegtypen og ved planlagt fartsgrense.

8.15 JORDRESSURSER/LANDBRUK

Planføresegnene stiller krav til at plan for håndtering av matjord blir utarbeidet og at landbruksansvarlig i kommunen skal godkjenne planen. Statsforvalteren skal ha tilsendt kopi av prosess og plan og skal også varsles ved anleggsstart. Gjennomføring av dette er sikret ved rekkefølgekrav.

8.16 TEKNISK INFRASTRUKTUR

Vann og avløp – VA-rammeplan er utarbeidet og vedlagt planforslaget. Planen beskriver med tekst og kart, løsninger for vann, avløp, overvann og brannvann.

Trafo – Plankartet har innregulert areal for trafo (f_ABA).

8.17 ØKONOMISKE KONSEKVENSER FOR KOMMUNEN

Nye boliger og inntekter

Etablering av nye boliger kan gi flere innbyggere i kommunen. Dette medfører økte skatte- og avgiftsinntekter.

Økonomiske konsekvenser av rekkefølgekrav for o_KV1

Dersom samlevegen o_KV1 må etableres i full lengde som del av planen, vil den i stor grad bli brukt av trafikanter utenfor planområdet. Dette har betydning for hvem som skal dekke kostnadene – utbygger eller kommunen. Det er en vesentlig økonomisk forskjell mellom å etablere en intern adkomstveg for boligområdet og å bygge en samleveg som vist i kommuneplanen.

En slik samleveg/gjennomkjøringsveg vil også kreve erverving av annen manns grunn, for etablering av vestlig del av vegen. Sistnevnte stiller spesielle krav til planvedtaket for å sikre lovligheten.

Juridiske vurderinger

Kommunen kan ikke pålegge utbygger å finansiere veger som ikke er nødvendige for boligområdet. Plan- og bygningsloven §12-7 nr. 10 stiller krav om at rekkefølgekrav skal være saklige, nødvendige og forholdsmessige. Kravet må ha en tydelig sammenheng med utbyggingen, og stå i rimelig forhold til behovet den skaper. Dersom vegen i hovedsak vil brukes av allmennheten, må kommunen dekke merkostnadene.

Behovsvurdering

Planarbeidet vurderer at det ikke er behov for gjennomkjøringsvegen o_KV1. Nedre Råsa er ikke lenger tilførselsveg til Langevåg skole, og o_KV1 er ikke planlagt som tilførselsveg til den nye skolen, slik eldre planer la opp til. Videre er Øvre Råsa stengt ved Langevåg kirke, noe som medfører at bilturen til Langevåg Idrettslag går via sentrum og Remane.

Nasjonale føringer

I forslag til endringer i plan- og bygningsloven om grunneierfinansiering og utbyggingsavtaler presiseres det at kommunen skal dekke en andel av kostnadene når infrastrukturen i stor grad kommer andre enn utbyggingsområdet til gode. For eksempel, dersom 60 % av trafikken ikke har tilknytning til utbyggingsområdet, kan dette indikere at kommunen bør dekke tilsvarende andel av kostnadene. [Høring - Forslag til endringer i plan- og bygningsloven om grunneierfinansiering av infrastruktur, utbyggingsavtaler mv. - regjeringen.no](#). Lovendringen trådte i kraft 1. juli 2025 for endringer i plan- og bygningsloven. [Lovvedtak 129 \(2024-2025\) - stortinget.no](#).

8.18 KONSEKVENSER FOR NÆRINGSINTERESSER

Mulighet for økt omsetning for handelsstanden og næringsdrivende pga. økt antall innbyggere. Utbyggingsperioden kan gi mulighet for økt arbeidsmengde for lokale bedrifter.

8.19 INTERESSEMOTSETNINGER

Beboer i naboområdet vest for gbnr 97/5 har uttrykt bekymring for økt fremtidig trafikk på eksisterende veg i vestlig del av planområdet, fordi vegen har lav standard og ikke har fortau. Kommentarer til dette er at planen sikrer med rekkefølgekrav at regulert fortau skal være ferdig etablert, og vegstandard skal være oppgradert i samsvar med kommunens vegnorm, før vegen kan åpnes for gjennomkjøring, og det er kommunen som avgjør om vegen skal åpnes for gjennomkjøring.

8.20 AVVEINING AV VIRKNINGER

Det er planlagt god tilrettelegging for myke trafikanter ved regulerte fortau, turstier og krysningspunkt. Det er planlagt en variasjon av boligtyper, lekeplasskrav er ivarettatt, krav til felles og privat uteareal er ivarettatt i bestemmelsene. Matjord blir fjernet fra området og skal brukes til nydyrking annet sted. VA-planen beskriver hvordan overvann skal håndteres ved lokal fordrøyning. Samleveggen gjennom området er regulert med vegtrasé i samsvar med signal fra overordnede myndigheter og kommunen. Planen tilrettelegger for et nytt sentralt boligområde nær skole, kollektivtrafikk og fritidsaktiviteter, og vil gi beboerne gode bokvaliteter. Virkninger av gjennomføring av planen vil være som forventet etter overordnet plan. Planen ivaretar målsetninger i overordnede statlige planretningslinjer.

9 INNKOMNE INNSPILL

9.1 INNSPILL ETTER VARSEL OM OPPSTART AV DETALJREGULERING

Statsforvalteren i Møre og Romsdal:

Grøntstruktur innenfor planområdet og nærområdene må identifiseres og sikres gjennom arealformål og føresegner. Jf. plan- og bygningslova § 4-2, skal en legge miljørettslege prinsipper i kapittel II i naturmangfoldlova til grunn, jf. NML § 7. Planbeskrivelsen skal omtale hvordan prinsippene er vektlagt i utforming av planforslaget. Informerer om at det ikke er nasjonal politikk å lukke bekker og vassdrag. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning skal legges til grunn i planarbeidet, og bebyggelse bør plasseres så langt unna bekken som mulig for å sikre kantsone til bekken, og sikre bebyggelse mot flom og erosjon. Minner om Lov om vassdrag og grunnvann (vassressurslova) § 11 som stiller krav om kantvegetasjon langs vassdrag. Planen bør inneholde føresegner for reetablering av naturlig kantvegetasjon langs bekken. Det må fastsettes byggegrense mot vassdraget, og arealet bør reguleres til «bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone» (PBL § 12-5 nr. 6) med underformål og føresegner som sikrer naturlig kantvegetasjon i tråd med vassressurslova. Kommunen/landbruksansvarlig må tilskrive nærliggende matprodusenter om de har behov for tilførsel av matjord som kan nyttes til aktiv landbruksdrift og matproduksjon. Det må utarbeides en enkel matjordplan for hvordan matjorda blir håndtert og flyttet. Denne må godkjennes av landbruksansvarlig i kommunen, med kopi til Statsforvalteren. Rettlederen «Jordmasser – fra problem til ressurs» skal legges til grunn for flytting av matjorda. Det er ikke ønskelig med mellomlagring av jordmassene. Disse punktene må inngå i føresegnene til reguleringsplan. Det må gjennomføres en ROS-analyse og kommunen må stille kvalitetskrav til analysen. Områder med fare, risiko eller sårbarhet skal ha hensynssone i plankartet. Hensyn til klima i endring skal vurderes og sikres. Planar skal ta hensyn til behovet for åpne vassveger, overordna blågrønne strukturer og forsvarlig overvannshånd-

tering. Det må gå fram av plansaka kva for et anlegg avløpsvatnet fra dette planområdet skal føres til. Kapasitet og rensegrad for avløpsanlegget må utredes. Støyfaglig utredning skal avklare støynivå, og støytiltak skal innarbeides i plankart og føresegner. Minner om «Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen» og informerer om at virkninger av planen i forhold til barn og unge vil bli fulgt opp, herunder arealkrav, miljøkrav og avstandskravene i retningslinjen. Trafikale forhold må utredes og løsninger for å sikre skoleveg og veg til fritidsaktiviteter må inngå i planen.

Kommentar: Plankartet definerer regulerte lekearealer og kantsone til bekk innenfor planområdet og planføresegnene sikrer opparbeiding av bruk av arealene. Blant annet er naturmangfoldloven lagt til grunn i arbeidet. Planbeskrivelsens punkt 8.6 omtaler forholdet til Naturmangfoldloven. Bekken er planlagt som åpen bekk. Plankart og planføresegner sikrer kantsone til bekken. Byggegrense mot bekkens kantsone er regulert i plankartet. Det er foreslått å regulere deler av kantsonen til lekeareal, men planføresegner sikrer 5 meter kantsone langs hver side av bekken. Vedr. matjord, så har det vært dialog med landbruksmyndighetene i kommunen i planarbeidet. Det er stilt krav i planføresegnene til utarbeiding av en matjordsplan for håndtering og flytting av overskuddsmasser. Område med fare, risiko og sårbarhet er regulert i plankartet ved at flomfaresone i gjeldende situasjon er lagt i plankartet. Planføresegnene har rekkefølgekrav som sikrer at tiltak i bekken for å redusere flomsonen blir gjennomført. Når det gjelder fare for sammenhengende forekomst av marin leire, så viser oppdatert aktsomhetskart fra NVE pr juli 2026 at hele planområdet er registrert uten aktsomhet for marin leire. Forholdet mellom planen og klima i endring er vurdert i punkt 8.14.1. Når det gjelder avløp, så omtaler VA-planen hvilket renseanlegg avløpsvannet skal ledes til, og planføresegnene (7.1.3) sikrer at området ikke kan bygges ut uten at avløpsvannet blir håndtert på tilfredsstillende måte. Vegtrafikkstøy er utredet, og det er vurdert at området blir tilfredsstillende skjermet mot vegtrafikkstøy ved regulert støyskjerming og planlagt bebyggelse. Barn og unges rettigheter er ivaretatt ved innregulering av lekearealer med arealstørrelser i samsvar med overordnede krav og med tilfredsstillende kvaliteter og nærhet til boliger jf. punkt 8.10.1. Forholdet til trafikk gjennom området er vurdert i punkt 8.9. Gangmuligheter for myke trafikanter er vurdert nærmere jf. punkt 8.10.2.

Møre og Romsdals fylkeskommune:

Minner om at holdningsklassen for fylkesveg 657 skal ha begrenset antall avkjørsler/kryss og at valg av avkjørsler/kryss må vurderes nøye. Minner om at ÅDT er relativt høytrafikkert. Ønsker at antall avkjørsler/kryss skal bli redusert og planarbeidet må se på mulighet for sanering av eventuelle direkteavkjørsler innenfor planområdet. Tilkomst til planområdet må legges til eksisterende kommunale veger. Det må i planomtalen tas stilling til og vurderes om kryss mellom kommunal veg og fv. 657 er dimensjonert, driftet og vedlikeholdt slik at det vil tåle den økte trafikken reguleringsplanen vil medføre. Anviser hvilket planformål som bør benyttes for fylkesvegens arealer. Minner om at innenfor sikkerhetssonen, vil det ikke aksepteres tiltak som murer, skjerm og liknende tiltak av hensyn til trafikksikkerhet. Planområdet er berørt av vegtrafikkstøy og må utredes. Evt. støydempende tiltak må sikres som rekkefølgekrav og plassering bør vises i plankartet. Trafikksikkerhet for myke trafikanter må vurderes grundig. Ønsker ikke flere krysningspunkter over Veddevegen. Rekkefølgekrav må sikre tiltak som påvirker trafikale løsninger, og varslers innsigelse dersom merknadene ikke blir hensyntatt. Planarbeidet må sikre uteareal for felles opphold og lek på en slik måte at dette arealet får tilstrekkelig størrelse, utforming og plassering i forhold til bygg, tilkomst og parkering. Ved planlegging av et boligområde er en av de store utfordringene å velge trafikkløsninger som kan gi tilfredsstillende trafikksikkerhet. Vi anbefaler i denne sammenhengen til at man i størst mulig grad skiller trafikkareal fra bolig og uteoppholdsareal, slik at barn og unge slipper å måtte krysse trafikkareal når de er utomhus. Planleggingen bør ha som målsetting å skape barnevennlige og bilfrie soner. Egne areal til lek må være sikra i plankart og føresegner, og gitt funksjons- og rekkefølgekrav. Prinsippet for universell utforming skal legges til grunn i alt planarbeid. Det er viktig med gode uteareal som er lett tilgjeng-

elige for alle boligene. Utearealet må ha tilstrekkelig størrelse, egnet utforming, ha gode solforhold og være skjermet fra trafikk. Arealet må være universelt utforma. Planen må omhandle hvordan en kan ta vare på matjorda og viser til veilederen «Jordmasser – frå problem til ressurs. Påpeker at bekkelukking ikke er ønskelig og nevner fordeler med åpen bekk og ulemper med lukket bekk.

Kommentar: Det finnes en eksisterende direkte avkjørsel til Veddevegen fra området. Dette er en uregulert avkjørsel til privat eiendom. Grunneieren som bruker avkjørselen, opplyser at han ikke har veirett til den private vegen som grenser til eiendommen i øst. Plankartet har derfor regulert inn avkjørsel til gbnr 97/10 fra Veddevegen med tilhørende frisisiktlinje. Eksisterende avkjørsel er utflytende og er strammet inn i plankartet.

Samleveg i planområdet er lagt til kommunal veg Nedre Råsa i stedet for til fylkesvegen. Etter kommunens krav er det regulert en infrastrukturene som skal ivareta muligheten for fremtidig etablering av vegforbindelse mellom Holsvegen og Veddevegen. Virkning for kryss mellom kommunal veg Nedre Råsa og fylkesvegen er vurdert i punkt 8.9.3. Planformål som anvist er benyttet for fylkeskommunens vegareal. Når det gjelder støyskjerming, så viser vi til punkt 8.14.2 for omtale av regulert støyskjermingsløsning. Trafikksikkerhet for myke trafikanter er omtalt og vurdert i punkt 8.10.2. Det er ikke tilrettelagt for flere krysningspunkter over Veddevegen. Planføresegnene har rekkefølgekrav for etablering av vegareal. Planen tilrettelegger for at det kan etableres gode uteareal. Krav til uteareal er gitt i planføresegnenes § 3.2.3, 3.2.11 og 4.1.1 bokstav a. Vedr. matjord, så har det vært dialog med landbruksmyndighetene i kommunen i planarbeidet. Det er stilt krav i planføresegnene til utarbeiding av en matjordsplan for håndtering og flytting av overskuddsmasser i § 3.2.5. Bekken skal være åpen, og plankart og føresegner sikrer 5.0 m kantsone i §4.1.7-7).

Statens vegvesen:

Mener at normalprofilen i områdeplanen for Langevåg bør videreføres videre østover langs fv. 657 slik at man sikrer en gangforbindelse også på nordsiden av fylkesvegen. Nødvendige tiltak for å sikre trygge gang- og sykkelforbindelser og krysningspunkt til skoler, sentrumsfunksjoner og dagligvareforretninger må inngå i rekkefølgeføresegnene.

Kommentar:

Planens tilrettelegging for vegareal og gangveger er utført i samsvar med kommunens tilbakemeldinger, men inkluderer ikke gangvegareal på nordsiden av fylkesvegen. Denne type gangvegareal er heller ikke inkludert i kommunens overordnede planer for denne strekningen. Punkt 8.10.2 beskriver at skoleveg for ny bebyggelse skal følge etablerte og fremtidige gangveger og adkomstveger med lite trafikk, samt eksisterende krysningspunkt over fylkesvegen, hvorav ett er lysregulert. Ingen av skolevegene for planområdet inkluderer fylkesvegen langs planområdet, siden ny samleveg nå kobles til kommunal veg Nedre Råsa i stedet for til fylkesvegen. Det er sikret i rekkefølgeføresegnene når etablering av fortau skal gjennomføres i §7.2.1.

NVE:

Planområdet ligger under marin grense og NGUs løsmassekart viser marine avsetninger. I områder med marine avsetninger kan det ikke utelukkes forekomster av kvikkleire. Gir informasjon om utført kartlegging av fare for kvikkleireskred med lenke til rapport. Anbefaler at det blir krav om ansvarsrett for geoteknikk i alle byggesaker. Nevner utfylling i sjø, og vi tolker at det her menes omlegging av bekk, som var omtalt i oppstartmøtereferatet. Minner om at aktsomhetskart for flomfare viser potensiell fare for flom langs elva innenfor planområdet. Fare for flom og erosjon må vurderes og flomfaresone H320 må reguleres i plankartet og tilhørende føresegner må sikre tilstrekkelig sikkerhet før utbygging. Alternativt regulerer inn byggegrense som angir sikker avstand i forhold til fare for flom og erosjon. For broer og kulverter må tilstrekkelig flomkapasitet

vurderes. Viser til «Klimaprofil for Møre og Romsdal» og ber om at denne blir hensyntatt. Minner om at ny utbygging gir større del tette flater, som kan føre til større avrenningsfart og mer overvann. Minner også om at ny utbygging kan være til hinder for avrenning ovenfra. anbefaler å bruke tretrinns-strategien som verktøy for å håndtere nedbør og overvann. Klimaendringer må vurderes i overvannshåndteringen. Viser til rettleder 2/2022 som gir råd for overvannshåndtering.

Minner om at konsekvenser for vassdragsmiljøet må vurderes i planarbeidet, og vise til vrl§11 som krever at det langs bredden av vassdrag med års sikker vannføring opprettholdes et avgrenset naturlig vegetasjonsbelte som motvirker avrenning og gir leveplass for planter og dyr. Bredden på vegetasjonsbeltet skal fastsettes i reguleringsplanen. anbefaler koden for «Bruk og vern av sjø og vassdrag» i plankartet. Dersom planen medfører inngrep i vassdraget må det i planbeskrivelsen gjøres rede for om det er knyttet allmenne interesser i elva, og eventuelt hvordan inngrepet påvirker interessene. Dersom allmenne interesser ikke blir berørt kan kommunen avgjøre eventuelle inngrep i elva. Minner om at NVE kan fastsette at tiltak som er tillatt i reguleringsplan ikke trenger særskilt tillatelse etter vrl, jf. § 20 om samordning av tillatelser. En koordinert behandling forutsetter at planen gir en god beskrivelse av tiltaka og at konsekvensene for allmenne interesser er vurdert og ivarettatt i planen. Gir generelle råd i forhold til hensyntaking av NVEs tema i arealplanleggingene og gir lenker til veiledninger og informasjon på nett.

Kommentar:

I oppdatert aktsomhetskart fra NVE pr juli 2026 er hele planområdet registrert uten risiko for marin leire, og plankartet er oppdatert med hensyn til dette. Omlegging av bekk er ikke lenger planlagt for området.

Flomfare er utredet og håndtert ved flomfaresone som viser flomfare i dagens situasjon, og føresegnsområde som viser flomfare etter gjennomføring av tiltak. Gjennomføring av tiltak (fjerning av sammenrast bru) er sikret i planføresegnene ved rekkefølgekrav §7.2.5. Byggegrense er regulert i plankartet som sikrer plassering for boliger i trygg avstand fra bekken. Flomkapasitet for kulvert er vurdert i vedlagte flomfarevurdering, klimaendring er hensyntatt. Overvannshåndteringen er beskrevet i va-rammeplanen og er planlagt ved tretrinnsstrategien, dvs. ved lokal forsinking og fordrøyning innenfor planområdet.

Plankart og planføresegner sikrer et vegetasjonsbelte langs bekken på 5 meter bredde på hver side. Det er stilt krav til etablering og skjøtsel av kantsonen i planføresegnene. Kantsonen er i plankartet inkludert i lekeplassarealet. Det er ikke knyttet allmenne interesser til bekken. Bekken har ikke fisk, har ikke vært nyttet av allmennheten på noe vis, og er i dag mottaker av overløp fra gamle septiktanker.

Årim/Attvin:

Anbefaler nedgravde avfallsbrønner for prosjekt med mer enn 35 boenheter. Informerer om at det er mange fordeler ved felles avfallsutstyr, og nevner fordelene i 7 punkt. Ber om at det utarbeides renovasjonsteknisk plan og at det i planområdet sikres tilkomst og standplass for renovasjonsbilen.

Kommentar:

Planområdet vil ha bebyggelse med forholdsvis store avstander internt. Dersom samleveggen åpnes for gjennomkjøring, vil deler av beboerne orientere seg mot Holsvegen, og andre vil orientere seg mot Veddevegen, avhengig av hvilken veg de bor nærmest. Dette kan føre til at deler av beboerne måtte kjøre en ekstra tur for å kvitte seg med avfallet, hvilket vil være ugunstig. De forholdsvis store avstandene mellom boligene, vil vanskeliggjøre avhending av avfall, hvis det ble etablert kun ett oppsamlingspunkt. Spesielt eldre uten bil og bevegelseshemmede vil få utford-

ringer, spesielt vinterstid ved glatt føre. En har derfor valgt å tilrettelegge for felles lokale oppsamlingssteder nær boligene, for områdene for konsentrert småhusbebyggelse, og privat oppsamling i områdene for frittliggende småhusbebyggelse. Plankartet har regulert inn vendehammere for renovasjonsbil.

Mørenett:

Ber om at det blir avsatt plass på 4x5 meter for ny nettstasjon sentralt i området. Tomta må plasseres slik at de får tilkomst med lastebil.

Kommentar: Plankartet har avsatt et areal på 4 x 8 meter sentralt i feltet med formål f_ABA (1500- Andre typer bebyggelse og anlegg). Byggegrensen er plassert i formåls grensen.

Skamek:

Viser til tidligere planarbeid da eget areal (93/3, 94/16, 94/486, 94/487, 94/488, 94/489, 94/490 og 94/491), var inkludert i planarbeidet for området som nå reguleres som Karlsgården. Planområdet var den gang betydelig større. Informerer om at løsning for tilkomstvei for eget området, i forrige planarbeid var knyttet til planområdet for Karlsgården, dvs. felles løsning for infrastruktur. Ønsker å forsikre seg om at eget område har mulighet for gode vegløsninger i fremtiden. Mener at tilkomst til eget område, anvist i kommuneplanen, har bratt terreng og at det kan bli utfordrende å få til arealeffektiv tilkomst og tomteutnyttelse. Grunneier forventer at kommunen sikrer gode veg tilkomster til eget areal. Informerer om at eksisterende adkomst til eget område i øst ikke tillater utvidet bruk som følge av full utbygging av eget areal, og adkomst er kun sikret for regulerte tomter i gjeldende plan «Bebyggelsesplan for gbnr.94/16. Pernille Farstad». Krever at planen for Karlsgården må inneholde kjørevegforbindelse mot øst for å sikre adkomst til eget areal. Er bekymret for at eget område ellers vil miste adkomstmuligheter. Ber om at kommunen tar stilling til adkomstforholdet til eget område i forbindelse med reguleringsplanen for Karlsgården.

Kommentar: Hvert utbyggingsområde må sikre at det kan etableres kjøretilkomst til egne boliger. Dersom det ikke finnes privatrettslige avtaler som sikrer adkomst via eksisterende adkomstveger, må utbygger se etter nye løsninger. Ekspropriering av privat eiendom, for eksempel til vegareal, er en usannsynlig løsning. Dette fordi ekspropriering må knyttes til dokumentert samfunns- nytte, noe etablering av et privat prosjekt ikke er. Dette på grunn av respekt for privat eiendomsrett, i tillegg til de betydelige kostnadene som følger av ekspropriasjonsarbeid. Det anbefales at grunneier ser etter løsninger for ny tilkomst i forbindelse med detaljregulering av eget område, inkludert arealene som pr. i dag har en gjeldende reguleringsplan og vegrett. Det er ikke ønskelig med økt trafikk fra øst innenfor reguleringsplanen for Karlsgården, og derfor ikke aktuelt å tilrettelegge for kjøretilkomst fra øst gjennom planområdet.

En rask studie av vegsituasjonen til naboområdet, gir følgende vurdering: Eksisterende avkjørsel til Skameks regulerte boliger i øst og de 4 eksisterende boligene som bruker samme adkomstveg, utgjør i dag både kantstopp for buss langs Holsvegen, med overgangsfelt like ved, og skoleveg. Adkomsten er noe bratt og er mindre oversiktlig enn ønskelig. Adkomstvegen kunne med fordel blitt erstattet med en annen felles veg, og med en avkjørsel som har bedre trafiksikkerhet og bedre sikt enn i dagens situasjon. For eksempel en avkjørsel som er tilkoblet Holsvegen vest for gbnr. 94/420, og som etableres på en slik måte at den oppnår å gi adkomst til både eksisterende bebyggelse som i dag bruker eksisterende adkomst, og til ny bebyggelse innenfor hele området som eies av Skamek. Beskrevet løsning vurderes som praktisk mulig å gjennomføre, og viser at Skamek har mulighet til å etablere adkomst til eget areal fra Holsvegen under nevnte forutsetninger, dvs. etablere ny adkomst til eget område og nærområdet og stenge eksisterende adkomst for biltrafikk.

Arne Egil Svarstad:

Har spørsmål vedr. hvorfor plangrensen ikke stopper i eiendomsgrensen til Karlsgarden, og lurer på om det blir trafikk på Hølevegen fra eiendomsgrensen til Karlsgarden og frem til Nedre Råsa. Mener at sistnevnte vegstrekning har dårlig vegstandard. Informerer om at det er 21 boenheter som bruker vegen pr i dag, og at vegen blir brukt som lekeplass av små barn. Mener at avkjørselen fra Nedre Råsa til østlig del av Hølevegen ikke er den mest oversiktlige.

Kommentar: Det er ikke ønskelig fra forslagsstillers side å tilrettelegge for en offentlig samleveg med gjennomkjøring gjennom området, via sørlig del av Hølevegen. Vegsystemet er allerede utbygget med god brukervennlighet ellers i nærområdet, og fører til en effektiv trafikkflyt mellom delområdene i Langevåg både mot sentrum og mot Ålesund. I tillegg er det etablert gangveger og fortau for myke trafikanter langs vegene. Dessverre har en slik samleveg mellom Holsvegen og Nedre Råsa lagt i gjeldende reguleringsplan siden 1982, samt at det ligger vegtilknytning mellom Holsvegen og Veddevegen i gjeldende kommuneplankart. Disse planforutsetningene krever at samlevegen reguleres i plankartet for Karlsgarden. Planarbeidet vurderer at det ikke lenger er samme behov for denne tverrforbindelsen som tidligere, på grunn av at barneskolen er flyttet. Planforslaget sikrer derfor ikke at vegen åpnes for gjennomkjøring. Det vises til nærmere omtale av vurderinger som er gjort, knyttet til denne samlevegen i planbeskrivelsens punkt 8.9.1, 8.9.2 og 8.9.3 (Trafikkanalyse).

10 AVSLUTTENDE KOMMENTAR

Planforslaget tilrettelegger for et nytt boligområde med varierte boligtyper som ivaretar overordnede krav til lekeplasser og uteoppholdsarealer, samt gir god tilrettelegging for myke trafikanter. Kommuneplanen videreføres i den grad det er mulig i forhold til ny samleveg gjennom området. Matjord skal ivaretas og kjøres til nytt dyrkingssted. Planen vil bidra til å gi Langevåg et nytt boligtilbud som kan bidra til at familier kan flytte inn i nye moderne boliger med gode bokvaliteter og sentral plassering.

Ålesund, 31.05.24, rev 22.08.25, rev. 11.07.26
proESS AS

Maria H. Skylstad