

PLANSKILDRING

Detaljregulering for Eikeskog nord, Akسدal

Planid: 202306

Gnr./Bnr. 8/10, 72/8 og 173 – TYSVÆR KOMMUNE

Dato/revisjon: 11.04.2024, 15.05.2024

Forfatter: Omega 365 Areal AS

Oppdragsgjevar: Energy Hub AS

Big enough to deliver
Small enough to care

TITTEL Detaljregulering for Eikeskog nord AKSDAL – Tysvær kommune		
PLANID 202306	DATO 11.04.2024	REV - DATO 15.05.2024
PROSJEKTNUMMER B124355	VERSJON 01	
OPPDRAGSGJEVAR Energy Hub AS	OPPDRAGSGJEVAR REFERANSE Rune Furseth og Jarle Sjurseike	
UTFØRT AV Kjerstina Særsten	SIGN <i>Kjerstina Særsten</i>	
KONTROLLERT AV Elisabeth Silde	SIGN <i>Elisabeth Silde</i>	
EKSTRAKT Innsending av planforslag til Tysvær kommune. I samband med planlegging av etablering av døgnkvileplass og energifyllstasjon for tungtransport og ny brannstasjon i Aksdal, er det starta opp reguleringsplanarbeid i nordre del av næringsparken i Aksdal. Området inngår i to gjeldande reguleringsplanar, men det er nå behov for nokre endringar i desse. Blant anna vert offentleg gang- og sykkelveg flytta slik at den vert liggande meir parallelt med E39, heilt aust i planområdet. Regulert friluftsmål i vest er i gjeldande KPA avsett til næring, og planforslaget legg opp til at området kan byggast ut i tråd med KPA. Det har vore samarbeid med kommunen og Haugaland brann og redning i samband med å legge til rette for brannstasjon i området.		

Innhold

1	BAKGRUNN	5
1.1	FORMÅLET MED PLANEN	5
1.2	FORSLAGSSTILLAR, PLANKONSULENT, EIGARTILHØVE	5
1.3	KRAV OM KONSEKVENSENTGREIING?	5
2	PLANPROSESSEN	6
2.1	MEDVERKANDE PROSESSAR, VARSEL OM OPPSTART	6
2.2	OPPSUMMERING AV UTTALAR VED OPPSTART MED KOMMENTARAR	6
3	PLANSTATUS OG RAMMEVILKÅR	9
3.1	OVERORDNA PLANAR	9
3.2	GJELDANDE REGULERINGSPLANAR	9
4	SKILDING AV PLANOMRÅDET	11
4.1	PLASSERING AV OMRÅDE OG AREALBRUK I DAG	11
4.2	KULTURMINNE OG KULTURMILJØ	11
4.3	NATURVERDIAR	12
4.4	REKREASJONSVERDI OG BARN SINE INTERESSER	14
4.5	TRAFIKKTILHØVE	14
4.6	TEKNISK INFRASTRUKTUR	15
5	SKILDING AV PLANFORSLAGET	16
5.1	PLANLAGT AREALBRUK	16
5.2	GJENNOMGANG AV AKTUELLE REGULERINGSFORMÅL	16
5.3	PLASSERING, UTFORMING OG HØGDER	17
5.4	PARKERING	20
5.5	TILKNYTING TIL INFRASTRUKTUR	21
5.6	TRAFIKKLØYSING	21
5.7	UNIVERSELL UTFORMING	21
5.8	MASSEHÅNTERING	21
5.9	PLAN FOR AVFALLSHENTING	22

5.10 REKKJEFØLGJEKRAV	22
6 ROS ANALYSE	22
6.1 INNLEIING OG METODE.....	22
6.2 IDENTIFISERING AV UØNSKTE HENDINGAR	23
6.3 VURDERING AV RISIKO OG SÅRBARHEIT AV UØNSKTE HENDINGAR.....	24
7 VERKNADAR / KONSEKVEN SAR AV PLANFORSLAGET	36
7.1 AVVEGING AV VERKNADAR	36
7.2 TILHØVET TIL KRAVA I KAP. LL I NATURMANGFALDLOVA.....	36
8 VEDLEGG	37

1 Bakgrunn

1.1 Formålet med planen

Formålet med planen er å legge til rette for etablering av energifylllestasjon og døgnkvileplass for tungtransport. Vidare har Tysvær kommune eit ønske om å bygge ny brannstasjon i dette området, som erstatning for den eksisterande stasjonen ved rådhuset i Aksdal. Statens vegvesen eig/driftar gang- og sykkelvegen som i dag går gjennom planområdet, og i prosessen har dei komme med tilbakemelding om at dei ønsker å få denne flytta nærare E39. I samband med at eksisterande gang- og sykkelveg er del av rundturløypa rundt Akسدalsvatnet, har ein føreslått å regulere inn turvegtrase på vestsida av næringsområdet.

1.2 Forslagsstillar, plankonsulent, eigartilhøve

Omega 365 Areal AS er engasjert av forslagsstillar Energy Hub AS (tidlegare Biogass Energi AS) til utarbeiding av reguleringsplanen. Forslagsstillar har avtale med Tysvær kommune om kjøp av arealet. Egedomsforholda innanfor planområdet går fram av tabellen under.

Gnr./bnr.:	Eigar:	Kommentar:
8/10	Tysvær kommune	Søndre del av planområdet
8/64	Statens vegvesen	Søndre del av eksisterande gs-veg
72/8	Tysvær kommune	Nordre del av planområdet
72/156	Statens vegvesen	E39 med sideareal. Ny trase for gs-veg vil gå inn over denne eigedommen og kople seg på eksisterande fortau/gs-veg.
72/173	Statens vegvesen	Eksisterande gs-veg som går gjennom området i dag.

Kommunen har i oppstartmøtet orientert om at det ved uklare eigedomsgrenser må føretakast kartforretning i forkant av innsending av planforslaget til kommunen. Planområdet er for det meste omfatta av offentleg grunn, og plangrensene er fleire stadar samanfallande med plangrenser i gjeldande planar, og formåla i desse. I og med at forslagsstillar ikkje har kjøpt arealet av kommunen enda, vil det vere meir relevant å måle inn nøyaktige grenser når ein har fått avklart arealbruken nærmare.

1.3 Krav om konsekvensutgreiing?

Planforslaget er vurdert å være i tråd med gjeldande områderegulering for E39 - toplanskryss Eikeskog (PlanID 201301). Den delen av området som inngår i områderegulering for Aksdal Næringspark, Krabbatveit (PlanID 200801), er satt av til friluftsførmål i denne, men er i den nyare kommunedelplanen avsett til næringsførmål og soleis i samsvar med overordna plan. Følgeleg er det i samråd med Tysvær kommune vurdert at planforslaget ikkje er omfatta av §§6-8 i Forskrift om KU.

2 Planprosessen

2.1 Medverkande prosessar, varsel om oppstart

Planarbeidet starta formelt opp med oppstartsmøte den 18.08.2022 på Tysvær rådhus. Av ulike årsaker vart planarbeidet sett på pause ei stund etter det. Det var difor avtalt nytt oppstartsmøte med kommunen, som blei halde 26.09.2023. Nytt i saka til dette møtet var at ein nå skulle sjå på moglegheit for å legge til rette for ny brannstasjon i planområdet.

Planarbeidet vart varsla med brev den 10.10.2023 til offentlege mynde, grunneigarar og naboar, samt annonsert på nett og i avis. Det kom inn 5 uttalar frå offentlege mynde og organisasjonar. Då dei blei avklart at ein skulle sjå på moglegheit for å regulere gang- og sykkelvegen lengst aust i planområdet, vart det sendt ut eit avgrensa varsel om utviding av planområdet til berørte grunneigarar den 08.02.2024. Det kom berre tilbakemelding frå Vegvesenet på denne, kor dei ikkje har merknad til utviding av planområdet, men viser til uttale ved første varsel og dialog i etterkant.

2.2 Oppsummering av uttalar ved oppstart med kommentarar

Avsendar	Oppsummering av uttale	Plankonsulentens sin kommentar
Statsforvaltaren i Rogaland	<p>Delar av området består av myr, og ein må vurdere om ein kan etablere ønska tiltak i område som allereie er opparbeida på Eikeskog, eventuelt på område som i mindre grad vil komme i konflikt med karbonrike areal. Om dette ikkje let seg gjere må ein vurdere konsekvensen av omdisponeringa.</p> <p>Drivstoffanlegg og brannstasjon kan medføre avrenning av forureina overflatevatn. Dette må bli gjort greie for, og ein må evt. sikre tilstrekkelege avbøtande tiltak som hindrar avrenning av forureina vatn til Akdsalsvatnet.</p> <p>Risiko ved oppbevaring og omtapping av farleg stoff må vurderast i ROS-analysen, og eventuelle avbøtande tiltak og tryggleikssoner må innarbeidast i føresegner og plankart. Det må vurderast om etableringa også kan få konsekvensar eller leggje avgrensingar på område utanfor plangrensa.</p> <p>Reint kontorformål vil ikkje vere i tråd med prinsippet om rett verksemd på rett stad, jf. regionalplan for Haugalandet. Me legg derfor til grunn at kontora er tenkt etablert i tilknytning til verksemdene i området.</p>	<p>Tilstanden og påverknaden på myrområda i området er skildra i kap. 4.3 og 7.2 nedanunder. Planforslaget vil ikkje medføre større negativ konsekvens en gjeldande arealplan for området, og området er avsett til tilsvarande formål.</p> <p>Dette er vurdert gjennom ROS-analysen og sikra gjennom krav til vurdering av tiltak/løysningar i samband med tekniske planar for områda.</p> <p>Tema er vurdert i ROS-analysen og det er lagt til grunn gjeldande forskrift og rettleiarar i vurderinga. Det er konkludert med at det ikkje vil vere behov for særskilde arealmessige avgrensingar gjennom planen.</p> <p>Planforslaget legg opp til tilsvarande funksjonar for næring som tilgrensande plan, og med det er det ikkje opna for reint kontorformål.</p>

		Konklusjon: Alle innspel i merknaden er vurdert og ivaretatt i planforslaget.
Rogaland Fylkeskommune – plan-, miljø- og samfunnsavdelingen	<p>Ved regulering bør det leggest vekt på å behalde eksisterande myrområde intakt.</p> <p>I den grad det skal etablerast kontor, må dette vere funksjon tilhøyrande energifyllestasjon og brannstasjon, i samsvar med ABC-prinsippet.</p> <p>Overflatevatn og avbøtande tiltak for å hindre forureina vatn ut i Akسدalsvatnet må vurderast grundig.</p>	<p>Sjå kommentarar over.</p> <p>Konklusjon: Alle innspel i merknaden er vurdert og ivaretatt i planforslaget.</p>
Statens vegvesen	<p>Verknadane for vegtransport og vegnett må komma tydeleg fram. Trafikksikkerheit, tilgjenge, trafikkmengd, kapasitet, trafikkmønster og reisemiddelfordeling samt parkeringsdekning og behov er aktuelle tema. Samordna bustad-, areal-, og transportplanlegging samt universell utforming må utgreiast.</p> <p>Kombinasjonen vegservice/døgnkvile og brannstasjon kan ha utfordringar blant anna knytt til støy, fasilitetar, tilkomst mm. Korleis ivareta desse interessene må greiast ut.</p> <p>Trafikksikker tilkomst og manøvrering må sikrast. Ladestasjonar for døgnkvileplassar bør ein legge til rette slik at ein unngår rygging. Handbok V136 må leggest til grunn.</p> <p>Deler av planområdet ligg innanfor støysoner langs veg. Sjåførar må kunne sove normalt utan støyplage (dei må plasserast utanfor raud sone og i tråd med T-1442/2021). Støy ved utrykking frå brannstasjon må og vurderast.</p> <p>Parkering skal som en hovudregel ikkje skje innanfor byggegrensa, dette må eventuelt spesifiserast i føresegnene. Parkering må etablerast slik at parkerte objekt, eller deler av desse, ikkje står i siktsoner til kryss og avkøyrslar. Dette gjeld også for siktsoner til fortau samt gang- og sykkelveg, etter handbok N100. Det må gå fram av planframlegget korleis parkering og manøvrering for store køyretøy er tenkt løyst.</p> <p>Etter ei vurdering av dokumenta som ligg for KDP E39 Bokn-Bømlafjorden er det vurdert at Eikeskog nord ikkje vil komme i</p>	<p>Dagens og framtidige trafikktilhøve er vurdert gjennom planskildringa (pkt 4.5, 5.5 – 5.7) og i ROS-analysen. Det er ikkje vurdert å medføre fleire/større negative konsekvensar for trafikk samanlikna med gjeldande reguleringsplan.</p> <p>I skisse som vart lagt ved oppstartsvarsel var det antyda at brannstasjon skulle ligge i tilknytning til vegserviceanlegget med eit felles bygg mm. Dette er nå endra, og ikkje vurdert å medføre ei konflikt.</p> <p>Det er under planprosessen jobba med ei løysning for arealet, kor ein vil ivareta krava i handbok V136 samt å unngå rygging.</p> <p>Støy er tema i ROS-analysen og det er nytta retningslinje for støy T-1442 med rettleiarar i denne vurderinga.</p> <p>Vurderingar knytt til byggegrensar er skildra i punkt 5.3 under. Det er sikra på plankart og i føresegner føringar for dette.</p> <p>Tatt til orientering.</p>

	<p>konflikt med dei to korridorane som skal utgreiast i prosjektet.</p> <p>Anmodar om at det vert teke kontakt for avklaringar rundt døgnkvileplass og byggegrense mot E39 før offentlig ettersyn.</p>	<p>Det har vore god dialog med Vegvesenet undervegs i prosessen, kor døgnkvileplass, byggegrenser og gang- og sykkelveg blant anna har vore drøfta.</p> <p>Konklusjon: Alle innspel i merknaden er vurdert og ivaretatt i planforslaget.</p>
HIM	<p>HIM forutsetter at forhold i deira forskrift og norm vert lagt til grunn i vidare planarbeid.</p> <p>Planområdet inneheld ingen abonnentar underlagt tvungen hushaldningsrenovasjon.</p> <p>Næringsverksemd står fritt til å velje leverandør av reoveringstenester. HIM oppfordrar likevel å legge forholda til rette for en god avfallshandtering. HIM stiller seg til disposisjon dersom det er behov for avklaringar.</p>	<p>Dokumentasjonskrav i samband med byggesøknad skal sikre at løysning for renovasjon vert ivaretatt i samband med prosjektering, og med rekkefølgekrav om at arealet skal vere opparbeidd før det vert gitt bruksløyve til nye bygg.</p> <p>Tatt til orientering.</p> <p>Konklusjon: Uttalen er ivaretatt i planforslaget.</p>
NOF/Birdlife Rogaland	<p>Støttar Tysvær kommunes merknader om at det i planen må stilles krav om ny flytting av sandsvalekolonien. NOF/Birdlife Rogaland meiner det er svært verdifullt for sandsvala at den kan få hekke i tilknytning til ulike vatn og en elles variert topografi.</p> <p>Ved flytting, bør ein finne ei plassering av meir permanent karakter, og at det er mogleg å drive vedlikehald. Flytting må skje utanom hekketid – dvs. ikkje i perioden mai-august.</p> <p>Kontaktperson i Tysvær (Dag Fjeldstad, tlf. 95466960) som har vore involvert i sandsvaleprosjektet i næringsparken fram til nå. Han kan gi råd og tips for sandsvalehotellet også i fortsettinga.</p>	<p>Undervegs i planprosessen har to kontaktpersonar i kommunen vore involvert og komme med tilbakemeldingar knytt til omsynet til sandsvale. Det er ikkje sikkert det er naudsynt å flytte hekkeområdet, men arealet er avsett med føresegningsområde som skal sikre at omsynet til fuglane vert ivaretatt. Det er ikkje laga anbefalte omsynssoner (avstandskrav) for arten slik det er for ein del andre artar, men føresegnene skal sikre at ei utbygging ikkje skal forringe tilkomst for vedlikehald av sandhaugen.</p>

3 Planstatus og rammevilkår

3.1 Overordna planar

Kommuneplanens arealdel (2019-2031)

I kommunedelplanen 2019-2031 er området definert som sone N11 – med formål framtidig næringsverksemd. Utover dette er det sett av areal for vegformål og grønstruktur innanfor plangrensa. Det ligg ingen konkrete føringar for områda, men det er gitt generelle føresegner for næring i KDP kap. 6.6 som er relevant for planarbeidet. Detaljeringssone H910 «reguleringsplan skal fortsatt gjelde» angir at dei to gjeldande reguleringsplanane for området gjeld.

Området er vidare bandlagt under PL3-8 – «Sone for bandlegging i påvente av planvedtak», som betyr at det ikkje kan tillast tiltak før det er avklart kor framtidig trase for E39 skal ligge. Vegvesenet har i sin uttale ved oppstart av planarbeidet avklart at traseane ikkje vil komme i konflikt med planområdet.



Figur 1 – utsnitt av gjeldande kommunedelplan, kjelde: arealplaner.no

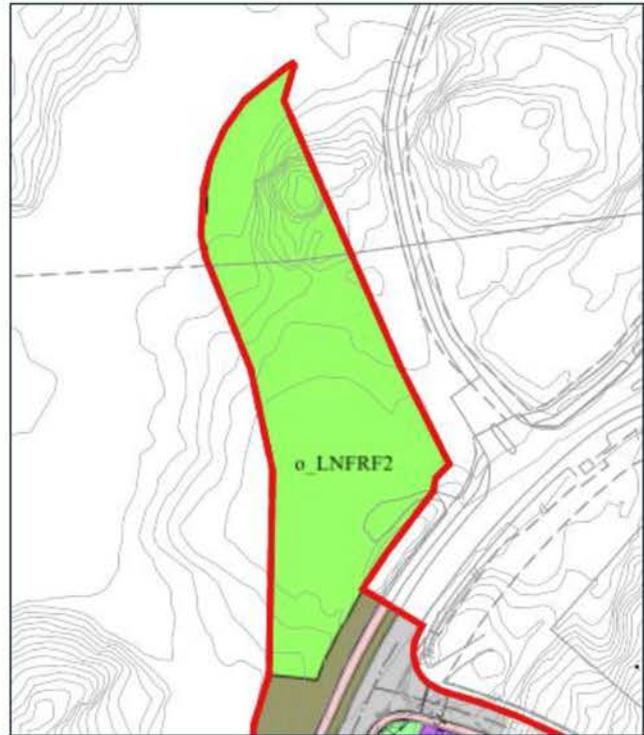
3.2 Gjeldande reguleringsplanar

Området inngår i 2 reguleringsplanar. Austre del er omfatta av Områderegulering for E39 - toplanskryss Eikeskog (PlanID 201301, ikraft 18.02.2014), og regulert til «bensinstasjon/vegserviceanlegg» med eit areal på 15 daa. Gang- og sykkelveg inn til området er regulert vest for næringsarealet. Tilkomstveg frå Eikeskogvegen er regulert og opparbeida. Føresegnene angir kva funksjonar som er tillate; bensinstasjon med vaskehall og kiosk og døgnkvileplass for inntil 20 vogntog. Det kan byggast bygningar med totalt areal 1800 m² og øvre byggehøgð på 6,5 m. Føresegnene set krav til at teknisk plan skal vere godkjent før området kan takast i bruk.



Figur 2 - Utsnitt av gjeldande reguleringsplan E39-toplanskryss Eikeskog, kjelde: arealplaner.no

Vestre del inngår i områderegulering for Aksdal Næringspark, Krabbatveit (PlanID 200801, ikraft 18.12.2007). Området er avsett til LNF-friluftsmål. Det er ikkje angitt særlege omsyn til arealet i føresegnene, men vegetasjon skal i størst mogleg grad bevarast, enkel skjøtsel er tillate.



Figur 3 - Utsnitt av gjeldande regulering Aksdal næringspark, Krabbatveit, kjelde: arealplaner.no

4 Skildring av planområdet

4.1 Plassering av område og arealbruk i dag



Figur 4 - Dronefoto tatt sørfrå med planområdet og Aksdal sentrum i bakgrunnen, kjelde: Rune Furseth

Planområdet ligg mellom Aksdalsvatnet, E39 og Eikeskogvegen. Sør for Eikeskogvegen ligg Aksdal næringspark med opparbeidde næringsareal kor deler av det er bygd ut med bygningar. Planområdet har eit areal på ca 30 daa og det går ein veg som er nytta som gong- og sykkelveg/turveg tvers gjennom området i dag. Elles består området av låg vegetasjon og nokre mindre høgdedrag med bart fjell.

4.2 Kulturminne og kulturmiljø

Det er ikkje registrert kulturminneverdiar innanfor eller i nærleiken av planområdet. Det er ikkje komme uttale frå kulturminnemynde til oppstartsvarselet, men i og med at heile planområdet er regulert frå før legg me til grunn at området er vurdert i høve kulturminne tidlegare.

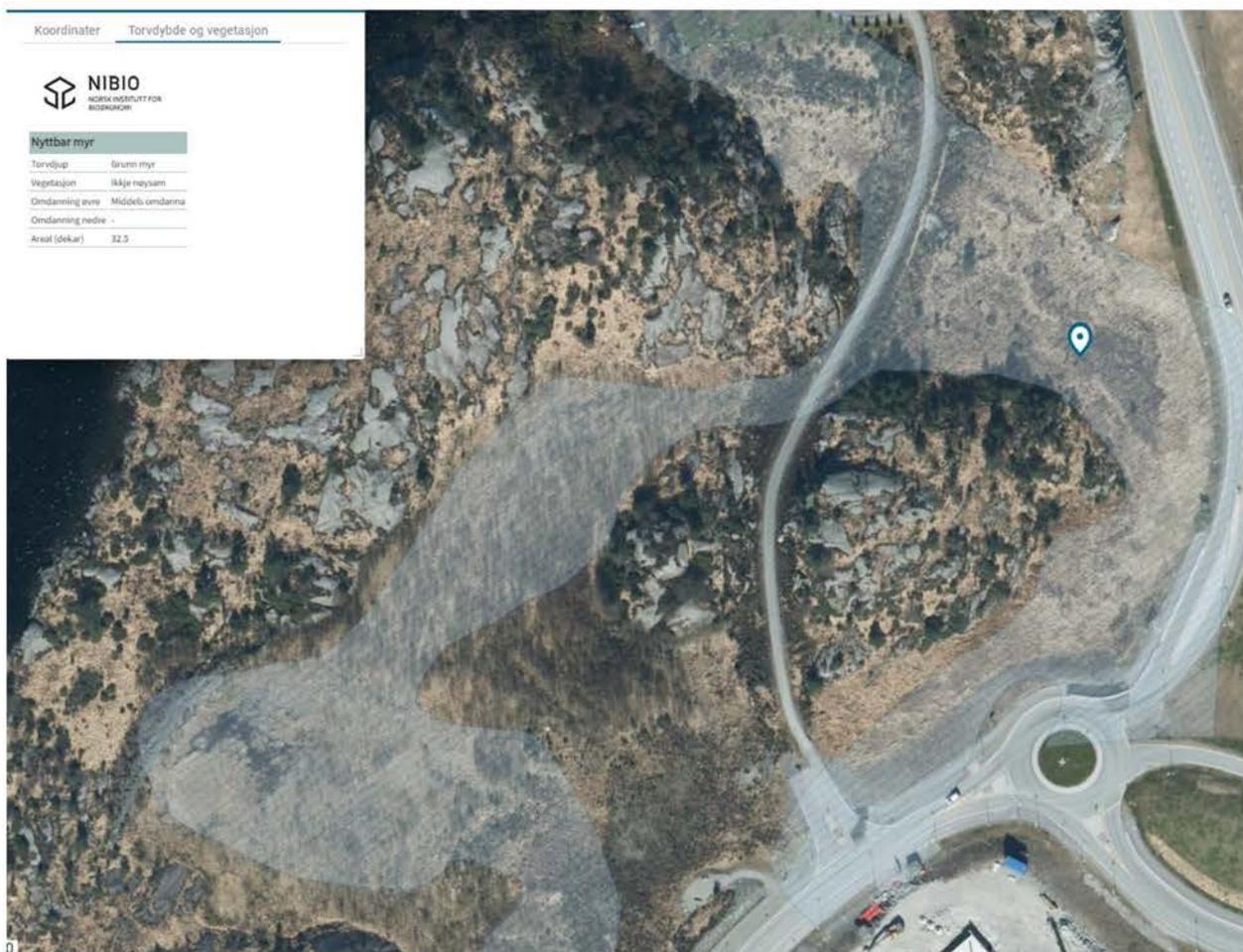
4.3 Naturverdier

I følge artskart¹ er raudlisteartane hare (nær trua) og sandsvale (VU) registrert innanfor området. Framandarten parkslirekne veks i området. Livskraftige artar som geitrams, stjernestarr og pors (*Myrica gale*) er og registrert i området. Det har vore gjennomført synfaring i planområdet saman med representantar frå miljøvernavdelinga i kommunen som bekreftar at det framleis er ei utfordring med parkslirekne i området sjølv om bestanden er blitt redusert.

I samband med utbygginga av næringsområdet i sør, kom det sandsvale til området som etablerte seg i sandhaugane som blei laga i anleggsperioden. Dette skapte utfordringar med at haugane ikkje kunne flyttast på i hekketida. I samråd med kommunen blei det difor etablert eit meir permanent «sandsvalehotell» i planområdet. Sidan det blei etablert har talet på svaler som nyttar hekkeklassen vorte fleire år for år. Fuglane er ikkje vare for forstyrringar i hekketida.

Myr

På deler av planområdet er det registrert grunn myr².



Det er ikkje heilt samsvar med dagens situasjon då deler av området som er kartlagt som myr er opparbeida vegareal, og truleg har vegutbygginga med to-plankrysset langs E39 medført hydrologiske endringar som

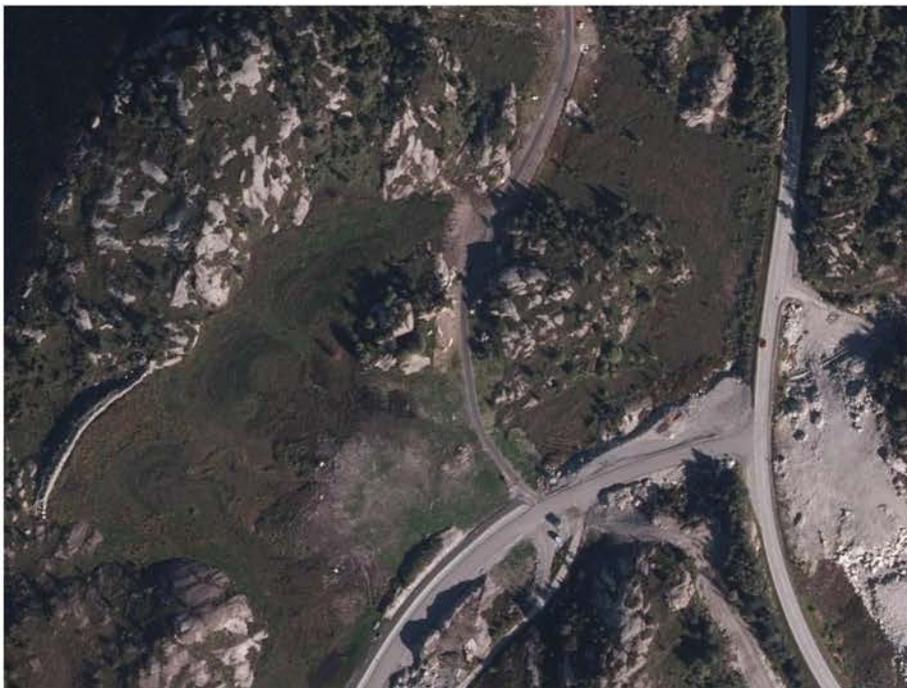
¹ Artsdatabanken - <https://artskart.artsdatabanken.no/>

² NIBIO - <https://kilden.nibio.no/>

gjerne ikkje er lagt inn i temakartet. Ortofoto under viser området før og under ombygginga av E39, og at området før gjerne var eit våtmarksområde.

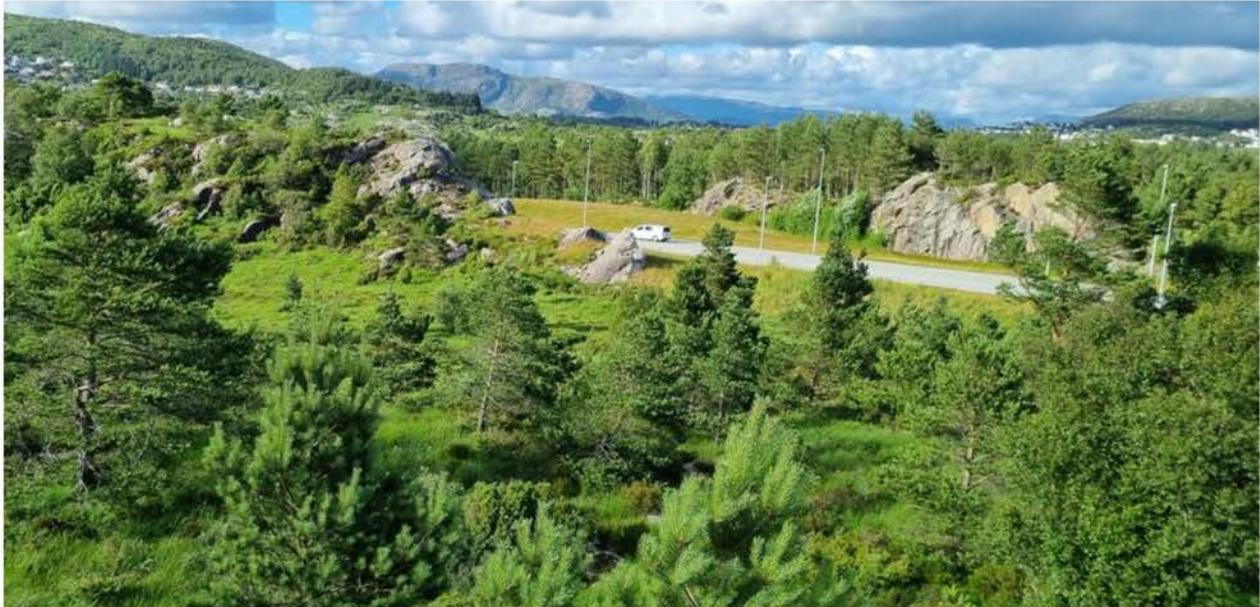


Figur 5 - foto frå 2007/2008 før utbygging, kjelde: norgebilder.no



Figur 6 - foto frå 2012 under utbygging av E39, kjelde: norgebilder.no

I dag er området meir prega av gras og låg vegetasjon som tyder på at det er mindre vått i dag. Det er også etablert overvassanlegg i området som er med på å redusere vassmengdene i grunnen.



Figur 7 - Bilete frå området sommaren 2022, kjelde: Omega 365 Areal AS

4.4 Rekreasjonsverdi og barn sine interesser

Me er ikkje kjent med at området har særleg verdi for rekreasjon eller er i bruk av barn og unge, forutan at folk nyttar gang- og sykkelvegen gjennom området. Gong- og sykkelvegen er i tillegg til ei transportåre for gåande/syklande til/frå bustad/arbeid/skule og ein del av turvegen som går rundt Akسدalsvatnet. Planområdet ligg med avstand til strandsona langs Akسدalsvatnet.

4.5 Trafikktilhøve

Det er bygd to-plankryss på E39 ved planområdet, og krysset inn til området er opparbeida i samsvar med gjeldande reguleringsplan med trafikkøyring og kryssande gs-veg over innkøyringa. Krysset er dimensjonert for modulvogntog. Trafikkmengda på Eikeskogvegen er berekna til 1700 ÅDT (2023)³. Det er ikkje registrert ulykker i nærområdet til planområdet.

Forholda for gåande og syklande er forholdsvis gode mellom Akسدal sentrum og Eikeskogvegen, men ferdsle krev kryssing av køyreveg utan gangfelt. Det etablerte toplanskrysset skapar store avstandar og fleire kryssingar om ein skal nytte seg av dei to busshaldeplassane i området. I følge kolumbus.no er det ikkje meir enn eit par bussruter til/frå haldeplassane i området i det daglege.

³ Vegvesen - <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>

4.6 Teknisk infrastruktur

Det er innhenta informasjon om eksisterande teknisk infrastruktur i området, og det har vore møte og dialog med teknisk avdeling i kommunen i planprosessen kor ein har fått avklart at det er tilstrekkeleg kapasitet på eksisterande VA-nett i området.

Det er etablert trafo like sør for planområdet langs Eikeskogvegen, me er ikkje kjent med kapasitet på eksisterande anlegg.

5 Skildring av planforslaget

5.1 Planlagt arealbruk

Planforslaget er i utgangspunktet ei justering av gjeldande planar i området. Det er i samråd med Vegvesenet føreslått ein anna trase enn der gong- og sykkelvegen er etablert og regulert i dag. Det er gjort mindre justeringar av arealformål og byggegrenser i tillegg til at føresegnene nå er oppdatert meir i samsvar med slik ein planlegg utbygging, men samtidig opnar for noko fleksibilitet om ein etter kvart ser at behovet endrar seg.

Den største endringa er området vest for innkøyringa til planområdet, kor regulert friluftformål er føreslått omdisponert til næring og tenesteyting. Tenesteyting opnar for utbygging av brannstasjon. Ettersom kommunedelplanen viser næringsformål på dette arealet, har me i samråd med kommunen i oppstartsmøtet komme fram til at ei slik endring er i samsvar med overordna plan.

For å sikre at rekreasjonsruta rundt Akسدalsvatnet vert oppretthalde, er det foreslått å regulere inn ein 3 meter brei turveg langs vestsida av planområdet. Turgåarar vil med dette ha ei alternativ rute til gang- og sykkelvegen langs austsida av planområdet.

5.2 Gjennomgang av aktuelle reguleringsformål

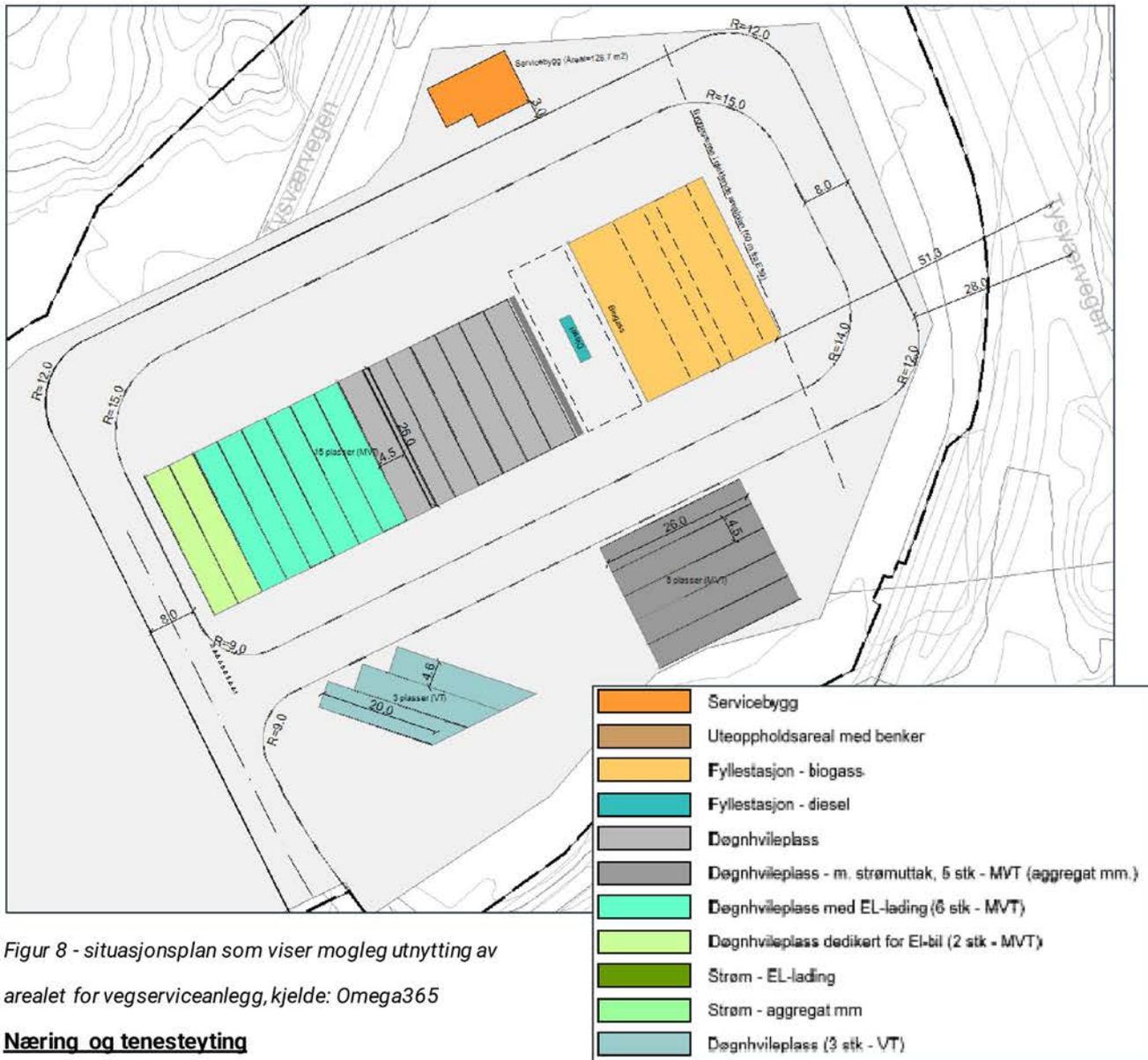
<i>Bygningar og anlegg (Pbl § 12-5 nr. 1)</i>		<i>Sum (daa)</i>
Næringsbygningar, NÆ1 og NÆ2 (1300)	Næring som omfattar i industri-, handverks- og lagerverksemd med tilhøyrande funksjonar. Dette er tilsvarande funksjonar som er tillate i resten av Akسدal næringspark. Utover dette opnar føresegnene for at felt NÆ2 kan nyttast til energifylllestasjonar og døgnkvileplassar for tungtransport med tilhøyrande bygningar og anlegg.	18,0 daa
Næring/tenesteyting, N/T (1824)	Område for brannstasjon og næringsbygningarsom omfattar industri-, handverks- og lagerverksemd.	2,2 daa
<i>Samferdsle og teknisk infrastruktur (Pbl § 12-5 nr. 2)</i>		
Køyreveg, KV (2011)	Felles køyreveg for planområdet	0,7 daa
Gang- og sykkelveg, GS (2015)	Offentleg gang- og sykkelveg	0,7 daa
Anna vegg grunn – grøntareal, AVG (2019)	Sideareal langs veg og gang- og sykkelveg	2,9 daa
<i>Grønnstruktur (Pbl § 12-5 nr.3)</i>		
Turveg, o_TV (3031)	Offentleg turveg	1,1 daa
<i>Landbruks,- natur- og friluftformål (PBL § 12-5 nr. 4)</i>		
Friluftformål, FL(5130)	Friluftformål kor ein ikkje legg opp til fysiske tiltak	6,5 daa
Total sum		32,2 daa

Føresegningsområde (PBL § 12-7)	
Føresegningsområde, #1	Del av eksisterande sandhaug som er bygd for å legga til rette for hekkeplass for sandsvaler
Føresegningsområde, #2	Sone langs eksisterande spillvassleidning

5.3 Plassering, utforming og høgder

Vegserviceanlegg

Om lag halvparten av planområdet opnar for etablering av vegserviceanlegg. Forslagsstillar har parallelt med planprosessen arbeida med anbod til Statens vegvesen då det er behov for døgnkvileplass på strekninga mellom Bokn og Sveio. I den samanheng er det laga teikningar for mogleg utbygging av området. I tillegg til kvileplassar er det lagt opp til at vogntog kan fylle både fossil, gass og elektrisk energi innanfor området. I planane er det lagt opp til at det skal vere eit servicebygg med opphaldsrom, toalett og garderebefasilitetar. Alle bygg og installasjonar er trekt minimum 50 meter frå senterlinja på E39, men føresegnene opnar for at interne vegar, parkering, gjerde og eventuell støyskjerming kan ligga nærmare inntil 25 meter frå senterlinja. Me ser at det same er praktisert i den etablerte næringsparken sør for planområdet. I og med at det ikkje er endeleg avklart at området skal byggast ut som vist under, er det gitt ei utnyttingsgrad på 50% BYA i området, sjølv om det med nåverande planar for området i realiteten vert små og få bygningar i området. Det er sett tilsvarande høgder på bygg som er sett for bygg i dei nærmaste områda i næringsparken, 9 meter.



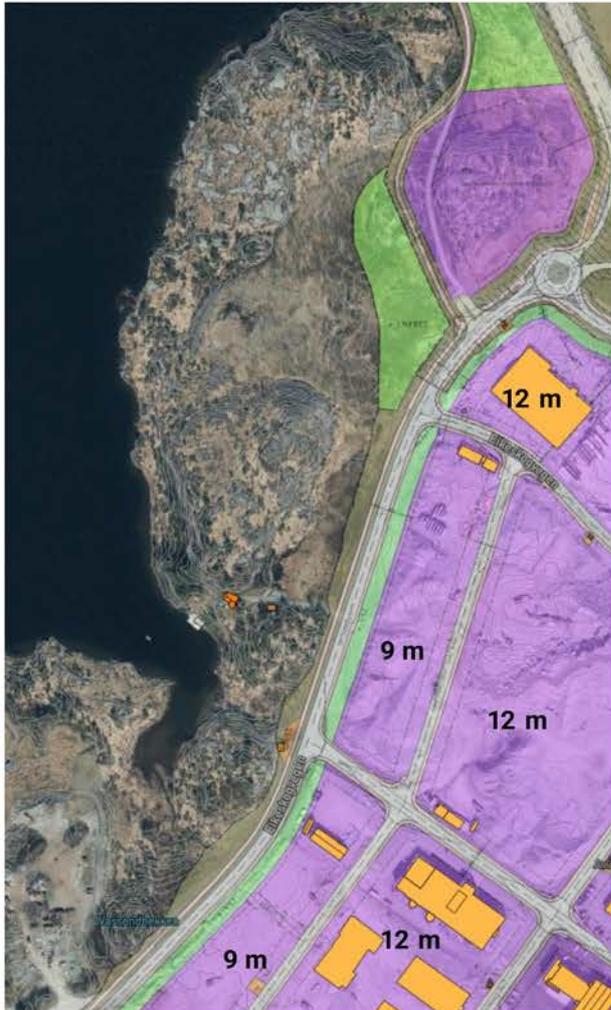
Figur 8 - situasjonsplan som viser mogleg utnytting av arealet for vegserviceanlegg, kjelde: Omega365

Næring og tenesteyting

Utbyggingsavdelinga i kommunen og Haugaland brann og redning har delteke i planprosessen i samband med at det er ønske om å etablere brannstasjon i området. Arealbehov og utforming er ikkje endeleg avklart, men det er sett av eit areal som skal vere stort nok for brannstasjon med tilhøyrande parkering og manøvreringsareal. Om det vert overskotsareal innanfor dette området opnar det kombinerte formålet (N/T) for at resterande areal kan nyttast til næringsformål eventuelt i samanheng med det tilgrensande området for rein næring NÆ.

Utnyttingsgrad er sett til maksimalt 80% og maksimal byggehøgde er 9 meter for begge dei to felta. Byggeområda er forholdsvis små, og ei realistisk utbygging er truleg at det vert ført opp ein brannstasjon og eit næringsbygg med tilhøyrande parkeringsareal som skal reknast med i bebygd areal (BYA). I den sørlege delen av eksisterande næringspark er byggehøgda sett til 12 meter, medan for områda nærmast planområdet er maks byggehøgde sett til 9 meter. I oppstartsmøtet med kommunen formidla kommunen at dei ønska redusert byggehøgde for areal mot Aksdalsvatnet. På bakgrunn av dette er det sett byggehøgde på 9 meter i samsvar med tilgrensande område som også ligg med same avstand frå

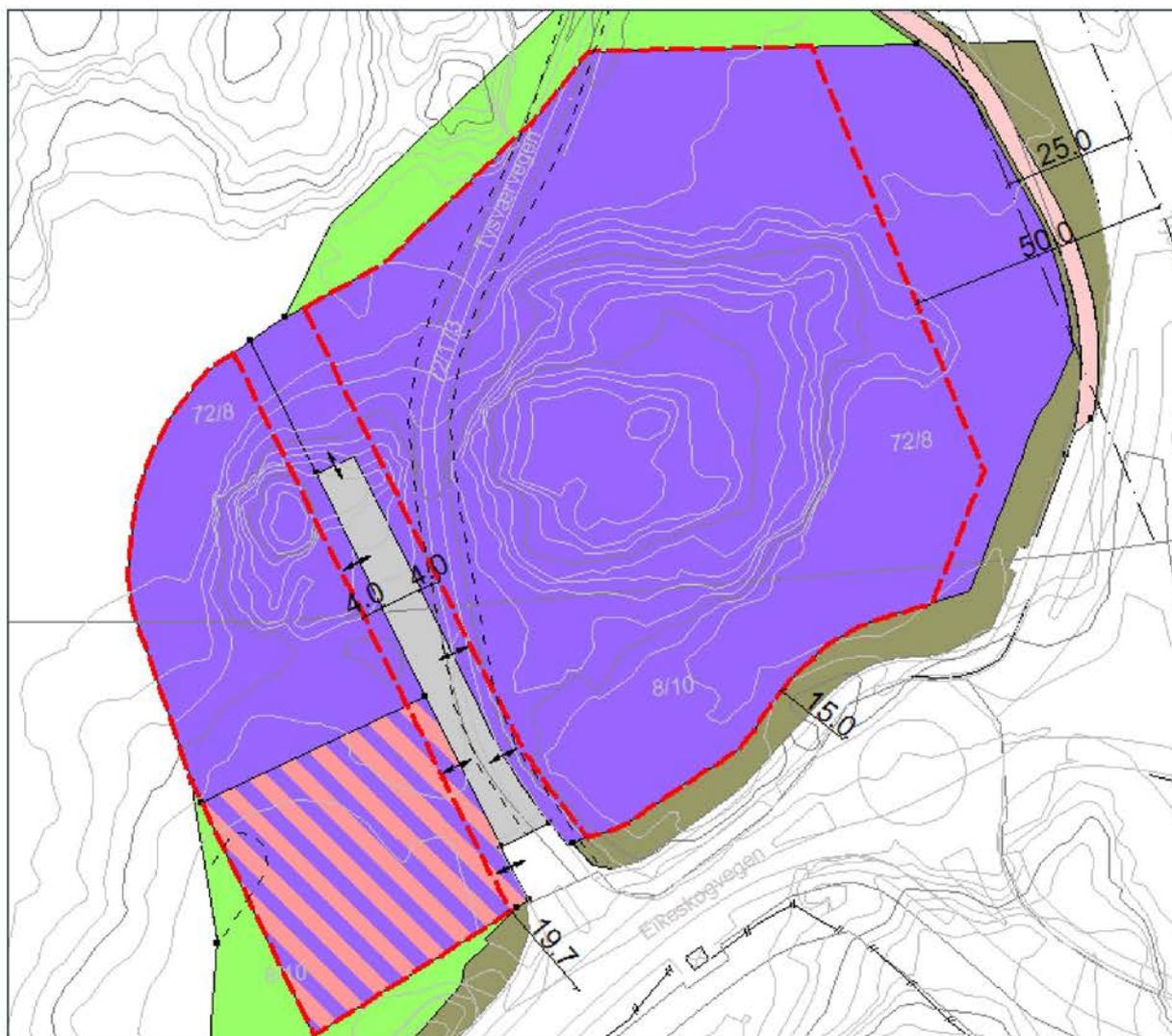
Aksdalsvatnet. Det er eit kuppert terreng mellom planområdet og Aksdalsvatnet som vil bidra til å redusere landskapsverknadane sett frå Aksdalsvatnet (vest og nord).



Figur 9 – Utsnitt som viser fastsette høgder i gjeldande reguleringsplan for Aksdal Næringspark, kjelde: kommunekart.com

Byggegrenser

Forslag til byggegrensar går fram av figuren under. Det er sett 50 meter byggegrense langs E39 i reguleringsplanen frå før og i tilgrensande plan i sør. Utbygde område langs vegen i sør har opparbeida arealet med internt vegareal, parkering- og lagerareal, inngjerding med meir. Føresegnene opnar difor for at tilsvarende funksjonar kan ligga innanfor byggegrensa, men likevel ikkje nærmare enn 25 meter frå senterlinja av E39.



Figur 10 - Planforslaget som viser forslag til byggegrenser (raude stipla linjer) for byggeområda, kjelde: Omega 365 Areal AS

5.4 Parkering

I følge Haugaland brann og Redning er det behov for 17 parkeringsplassar, kor ein skal vere tilrettelagt for rørslehemma. Det er lagt inn maks/min krav ved etablering av brannstasjon. Ved vegserviceanlegget er det lagt opp til eit servicebygg, og i den samanheng er det sett krav til minimum ein parkeringsplass tilgjengeleg for vedlikehald- og servicepersonell tilknytt drifta.

Det skal opparbeidast minimum 0,5 og maksimum 2 parkeringsplassar for bil, og minimum 2 parkeringsplassar for sykkel pr. 100 m² bruksareal for næring innanfor området. Parkeringskrav i reguleringsplanen for det tilgrensande næringsområdet i sør er sett til 0,5 p-plasser per tilsett eller 1 p-plass pr. 200 m² BRA på kvar tomt. Det kan vere ei utfordring å styre parkeringsbehov etter talet på tilsette då dette kan forandre seg over tid. I regionalplan for areal og transport på Haugalandet er parkeringsdekning sett til maks. 0,5 per 100 m² BRA, men det same kravet er sett til fleire av dei sentrale næringsområda i rundt Haugesund sentrum, og med grunnlag i at ein veit at det er eit avgrensa

kollektivtilbod og at området ligg meir avsides har ein føreslått ei høgare parkeringsdekning enn gitt i regionalplanen.

5.5 Tilknytning til infrastruktur

Det er utarbeida VA-rammeplan som avklarar prinsipp for løysningar for vassforsyning, avløp og overvasshandtering parallelt med planforslaget. Rammeplanen ligg som vedlegg. Det har vore dialog med teknisk avdeling i kommunen for å avklare aktuelle løysningar. Det er kapasitet på offentleg VA-nett i området som ein vil kople seg til.

5.6 Trafikkløysing

Det er etablert tilkomst til området, dimensjonert for planlagd bruk. Det vert regulert felles tilkomstveg vidare inn i området, og frå denne kan det etablerast avkøyrslar til byggeområda. Talet på avkøyrslar er vist med avkøyrsepile, og så skal situasjonsplan ved byggesøknad visa plassering og utforming av interne tilkomstvegar til feltet.

Det er planlagd ei avkøyring for utrykkingskøyretøy og ei inn til parkeringsareal for personbilane til brannmannskapet i felt N/T. Det er planlagd ei avkøyring til felt NÆ1, og for vegserviceanlegget er det lagt til grunn tre avkøyrslar for å hindre rygging med vogntog i området.

Regulert køyreveg har breidde på 8,0 meter, som er tilsvarende i reguleringsplanen for næringsområdet i sør. Statens vegvesen si handbok legg til grunn ei breidde på 7,5 m for veg i næringsområde, men i dette området vil det vere viktig å sikre god framkomst for både brannbil og store køyretøy til døgnkvileplassen. Området vil bli planert og vegane vil ha minimal stigning.

Tilgjenge for gåande og syklende

Det er regulert offentleg gang- og sykkelveg langs plangrensa i aust, som vil erstatte dagens trase som går tvers gjennom området. Dette er ein del av Vegvesenet sitt gang- og sykkeltilbod langs E39, og trase er avklart med dei i prosessen. GS-vegen er planlagd i samsvar med N100, og følgjer krav til stigning, breidde og kurvatur.

5.7 Universell utforming

Området vil bli planert slik at stigning vil ikkje vere til hinder for å kunne oppnå universell tilgjenge i området. Det er sett krav til opparbeiding av parkeringsplassar for rørslehemma, og utover dette set TEK17 krav til universell utforming i arbeidsbygningar.

5.8 Massehåndtering

Planområdet er kupert i dag, men førebelse berekningar viser at ein vil kunne oppnå massebalanse i området. Lausmassar kan nyttast som vekstlag i skråningar/fyllingar. Ein er kjent med at det er framandart (parkslirekne) i området, og føresegnene stiller krav til at det ved graving i massar med framande artar skal massane handterast etter gjeldande lovverk. Tilførte massar til området skal vera reine.

5.9 Plan for avfallshenting

Det er foreløpig ingen plan for avfall, men føresegnene sikrar at det skal settast av areal til renovasjon ved utbygging. For henting av næringsavfall kan det opprettast ein avtale med eit lokalt renovatørselskap som HIM eller tilsvarande, som tilbyr avtalar for henting av næringsavfall.

5.10 Rekkjefølgjekrav

Føresegnene set krav til teknisk plan for infrastruktur før utbygging av desse anlegga kan starte, og at bygningar ikkje kan takast i bruk før teknisk infrastruktur fram til tomte er ferdig opparbeidd. Omlegging av GS-vegen skal vere ferdigstilt før området kan takast i bruk.

6 ROS analyse

6.1 Innleiing og metode

Plan- og bygningslova (PBL) set krav til ROS-analysar ved arealplanlegging. Formålet med risiko- og sårbarheits analyse er å utarbeida eit grunnlag for planleggingsarbeidet slik at beredskapsmessige omsyn kan integrerast i den ordinære planlegginga, og at det kan gi betre grunnlag for beredskaps- og kriseplanlegging i samfunnet.

ROS-analysen er utført i samsvar med rettleiar «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» utgitt av Direktoratet for samfunnssikkerheit og beredskap (2017), når det gjeld metode og kriteria for rangering av sannsyn.

Tabell: Kriteria for rangering av sannsyn

Sannsynsklasse	Kor ofte kan ein vente hendingar:	Sannsyn (per år)
Høg	Oftare enn 1 gong i løpet av 10 år	>10%
Middels	1 gong i løpet av 10-100 år.	1-10%
Låg	Sjeldnare enn 1 gong i løpet av 100 år	<1%

Rettleiaren legg opp til ei vurdering av dei tre konsekvenstypane «liv og helse», «stabilitet» (tidlegare kalla 'miljø') og «materielle verdiar».

«**Liv og helse**» skal vurderast ut frå talet på omkomne, skadde (varig og mellombels) eller andre som er påført helsemessige belastningar på grunn av den uønskete hendinga.

«**Stabilitet**» skal vurderast ut frå konsekvensar for befolkninga (tal og varigheit) som blir råka av hendinga gjennom svikt i kritiske samfunnsfunksjonar, og som kan bidra til manglande tilgjenge på mat, drikke, husly, varme, kommunikasjon, tilgjenge etc.

«**Materielle verdier**» skal vurderast ut frå direkte kostnader som følgje av den uønskte hendinga i form av økonomiske tap knytt til skade på eigendom.

DSB sin rettleiar legg ikkje føringar for kva grenseverdier som bør nyttast ved vurdering av konsekvens - eller om grenseverdier vert delt inn i tre eller fleire kategoriar osv. Årsaka til dette er at omfanget av konsekvensen vil kunne variera frå plan til plan utifrå planens storleik og kva formål/tiltak planen legg opp til. Det vert difor opp til den som utfører analysen å vurdere kva grenseverdier som vert naturleg å nytta, ut i frå planens omfang og formål. Rettleiaren påpekar likevel at grenseverdiene for konsekvens bør vera dei same for kvar hending/situasjon i ROS-analysen.

Tabell: Kriteria for rangering av konsekvens

Konsekvens kategoriar	Store	Middels	Små
Liv og helse	> 10 døde/hardt skada	1-10 døde/hardt skada	Ingen døde/hardt skada
Stabilitet	> 50 personar eller ein eller fleire større bedrifter påverka i over 7 dagar	> 20 personar eller ein eller fleire større bedrifter påverka i 2-7 dagar	< 10 personar eller ein eller fleire større bedrifter påverka i 1-2 dagar
Materielle verdier	> 5 mrd kroner	100 mill – 5 mrd kroner	< 100 mill kroner

6.2 Identifisering av uønskte hendingar

Er området utsett for eller kan planen medføre risiko for:	Aktuelt for planområdet?		Merknad Viss ikkje aktuelt – kvifor?	Kjelde
	Ja	Nei		
Naturhendingar:				
Ras/ skred (steinsprang, snø, sørpe og lausmasseskred)		x	Området ligg ikkje innanfor aktsemdområder for skred.	Atlas.nve.no
Geoteknikk (bergartar, lausmassar og stabilitet)		x	Området ligg for det meste under marin grense, men både lausmassekart, ortofoto og tidlegare utbygging lenger sør vitnar om at området består av mykje bart fjell/ tynt lausmassedekke. Det er på bakgrunn av dette ikkje vurdert å vere utfordringar knytt til geoteknikk i området.	Atlas.nve.no
Flaum (elv, bekk)		x	Området ligg ikkje innanfor aktsemdområder for skred.	Atlas.nve.no

Ekstrem nedbør (stormflo, høgvasstand, store bølger og stigning av havnivå)		x	Området ligg langt frå sjø/vatn	
Overvatn	x		Eksisterande naturleg terreng skal byggast ut med meir harde flater/asfalt	
Ekstrem vind		x	Området og planlagde tiltak er ikkje vurdert å vere spesielt utsett for uønska hendingar knytt til vind	
Skog- og grasbrannar		x	Området er ikkje vurdert å vere spesielt utsett for skog- og grasbrann. Andre typar brann vert vurdert vidare.	
Andre uønskte hendingar:	Ja	Nei		
Trafikkulukker	x			
Skipstrafikk		x	Ikkje skipstrafikk i området	
Industri og næringsliv i nærområdet		x	Ikkje vurdert som ein	
Ureining (akutt og anna, ureining av grunn etc.)	x			
Transport av/ulukke med farleg gods	x			
Brann og eksplosjon. Innsatstid og kapasitet for naudetatane	x			
Dambrot		x	Ikkje deming i området	
Støy	x			
Stråling (høgspenn linje, radon)		x	Ikkje tiltak for varig opphald som er utsett for stråling	
Terrengformasjon (naturlege terrengformasjonar som utgjer spesiell fare)		x	Ikkje store terrengskildnadar som er vurdert å utgjere fare	

Etter ei gjennomgang av lista er det vurdert å vere ei naturfare, overvatn, knytt til planområdet og planlagde tiltak. Av menneskeskapte uønska hendingar vert trafikktryggleik (inkludert transport med farleg gods), forureining, brannfare og støyforhold vurdert vidare.

6.3 Vurdering av risiko og sårbarheit av uønskte hendingar

For uønskte hendingar som er vurdert som aktuelle for planområdet, er det behov for analyse av risiko- og sårbarheitstilhøva for å ivareta samfunnssikkerheita i planforslaget.

Analyseskjemaet til DSB (2017) er noko forenkla og lagt inn som ei oppsummering av kvart tema under.

6.3.1 Overvatn

Meir harde flater og intens nedbør kan forårsaka utfordringar med overfløyming.

Tema	Overvatn
<i>Hending kor det kjem mykje nedbør på kort tid og bygningar og anlegg vert fløymd over grunna for liten kapasitet på anlegg for å føre bort vatn.</i>	

Eksisterende barriere					
Sannsyn	Høg	Middels	Låg	Grunngjeving	
	x			Stort sannsyn for intens nedbør med grunnlag i dagens og forventa klimaforhold	
Konsekvens	Høg	Middels	Små	Ikkje relevant	Grunngjeving
Liv og helse			x		Hendinga er vurdert å få små konsekvensar for liv og helse
Stabilitet			x		Små konsekvensar for stabilitet
Materielle verdiar			x		Vasskade på bygningar og anlegg. Planområdet ligger i stor grad på ei høgde i forhold til anna busetnad i området. Opphavleg avrenningsmønster oppretthaldast i stor grad etter utbygginga av planområdet, mot Akسدalsvatnet og Fuglavatnet
Usikkerheit	Grunngjeving				
Middels	Ein har gjennom planprosessen fått informasjon om dagens løysningar, og det er nytta verktøy for å finne ut korleis situasjonen vil bli ved utbygging. Det er visse usikkerheiter i dette.				
Risikoreduserande tiltak					
<ul style="list-style-type: none"> • VA-rammeplan som følgjer planforslaget skal sikre gode løysningar tidleg, som vert følgt opp med teknisk plan for området. • Tysvær kommune si VA-norm skal leggestil grunn. 					

6.3.2 Trafikk

Biltrafikk

Dagens trafikktilhøve og trafikkløysing som er lagt til grunn for planforslaget går fram av punkt 4.5 og 5.6 over i dokumentet. Planforslaget legg opp til mindre endringar i forhold til gjeldande reguleringsplan, då området allereie er regulert til bensinstasjon og vegserviceanlegg. Det etablerte vegnettet er forholdsvis nyleg opparbeida og det er dimensjonert for store køyretøy. Planforslaget legg ikkje opp til endringar på det etablerte vegnettet, og i og med at det er små endringar i planen så legg me til grunn at trafikkmengda ikkje blir større enn det som er lagt til grunn i tidlegare reguleringsplanarbeid.

Slik me les ut frå føresegnene i gjeldande plan var det lagt opp til eit servicetilbod også for personbilar og privatpersonar, kor det kunne førast opp kiosk og vegkro. Planforslaget legg nå opp til funksjonar berre for transportnæringa. Dette er vurdert å redusere konfliktnivået internt i planområdet og også trafikkmengda i forhold til ei utbygging etter gjeldande plan.

I dag er det to fyllestasjoner for drivstoff ved eksisterande transportbedrifter i Aksdal næringspark, og det er mange som nyttar desse areala til parkering/kvile allereie, så trafikken internt i eksisterande næringsområde vil truleg verte mindre, ved at ein del av desse nå vil nytte seg av vegserviceanlegget i dette planforslaget.

Transport med farleg gods

Området ligg med nærleik til hovudtransportåre kor det ferdast køyretøy med kjemikalie og liknande som kan utgjere ei fare for ureining eller føre til eksplosjon/brann. Det er ikkje registrert trafikkuhell på vegenettet i området, og sannsynet for trafikkulukke der farleg gods er involvert og som vil få alvorlege følgjer for planområdet er vurdert som lite sannsynleg. Tiltak som legg opp til personopphald blir liggande med minimumsavstand på 50 meter frå vegen, dette er styrt med byggegrense i plankartet.

Internt i planområdet vil farten vere lav, og med det er det lite sannsynleg at køyretøya vert såpass skada at farleg stoff vil kunne gjere skade. Planforslaget er lagt opp slik at det vil vere mogleg å unngå rygging i området, som reduserer risiko for påkøyrse.

Gående og syklande

Gjennom planprosessen er det vurdert ulike trasear for gang- og sykkelvegen. I gjeldande plan er traseen regulert om lag der den er etablert i dag, tvers gjennom planområdet. På tidleg stadie vurderte ein å legge traseen ut i friluftsområdet vest i planområdet mot Aksdalsvatnet, men dette gjekk ein vekk i frå blant anna for det ville bli eit lengre strekk og at den ville bli liggande langt frå E39. Statens vegvesen kom med forslag om å legge gang- og sykkelvegen nærare opp mot E39, og slik får dei samla sine anlegg, samt at ein får ei naturleg påkopling til eksisterande anlegg for gåande og syklande. Løysninga er og vurdert som meir trafikksikker i forhold til om den skulle ha kryssa gjennom planområdet over fleire avkøyrslar og ein unngår at det meste av gang- og sykkeltrafikken må krysse over innkøyrsla til planområdet. Med dette forslaget vil ein leie trafikken over allereie etablert tilrettelagt kryssing over Eikeskogvegen, og truleg unngå at det oppstår alternative kryssingspunkt.

Kryssing over Eikeskogvegen er etablert som «tilrettelagt kryssing» allereie. Me reknar med at dette var ei bevisst utforming frå vegvesenet si side når vegen vart bygd. Dei har ikkje signalisert endringar ved denne løysninga frå dei. Tilrettelagt kryssing betyr at gåande/syklande har vikeplikt for køyrande. I område kor det er lite kryssande er dette det som er anbefalt for å unngå falsk tryggleik. På kryssingsstadar kor det er få kryssande blir bilistane vand til at det aldri kryssar nokon i gangfeltet og blir dermed mindre oppmerksame. Vegvesenet har ei handbok V127 – *Kryssingssteder for gående* som har ein del vurderingar knytt til kryssing av veg. Her står blant anna at gangfelt er et tiltak som betrar framkommeligheiten for fotgjengar og som berre bør etablerast der det er et slikt behov. Det er låg trafikkmengd i området, og me kan ikkje sjå at det er behov for å stoppe trafikk slik at gåande kjem seg over her. Det er ikkje registrert ulukker ved kryssing i området. I handbok V127 er det gitt kriteria for når ein bør/ikkje bør etablere gangfelt:

Tabell 2.1 viser anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt. Det presiseres at tallene er veiledende, og det kan være nødvendig å gjøre lokale tilpasninger med hensyn til blant annet bruk av veggen.

Tabell 2.1 Anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt

Skiltet fartsgrense	ÅDT	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
		Kryssende i makstimen					
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red

-  **Ikke anbefalt gangfelt.** Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.
-  **Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikkerte vegger.** For vegger der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.
-  **Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss).** For vegger med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Handbok V127

Raude piler angir parameter som me vurderer gjeld i avkøyrsla til planområdet (ÅDT under 2000, kryssande under 40 i makstimen og fartsgrense på veggen. Med grunnlag i dette er det ikkje anbefalt gangfelt.

I tillegg vert det lagt til rette for at det kan etablerast ein turvegtrase lags plangrensa i vest. Dette vil gi eit alternativt tilbod for turgåarar rundt Akسدalsvatnet, som gjer at dei slepp å krysse avkøyrsla til planområdet slik ein må når ein brukar gang- og sykkelveggen langs austsida av planområdet.

Det er ikkje forhold som tilseier at planforslaget vil medføre særleg auke i talet på gåande og syklende, då fyllestasjonar/døgnkvile berre vil generere tungtrafikk, og brannskap vil måtte komme raskt til brannstasjonen med bil. Det er lagt opp til eit næringsareal som ikkje er regulert i plan frå før med dette er ei avgrensa utbygging, og med formål som skal ha lågare arbeidsplass- og/eller besøksintensitet enn meir sentrale by- og tettstadsområde. Me antar at bilbruken i området vil vere forholdsvis stor, unntak kan vere eventuelle tilsette som bur i Akسدal sentrum og sykklar til jobb. Regulert køyreveg innanfor planområdet har avgrensa lengd og er oversiktleig, og ein vurderer ikkje at det er behov for fortau langs denne, men at det vil vere plass å gå/sykle langs veggen.

Trafikk i samband med brannstasjon

Etablering av brannstasjon i området vil generere trafikk i samband med utrykking. Området og det etablerte vegnettet er godt eigna for slik trafikk då det er lite personopphold i området, og ein kjem seg fort ut på hovudvegen. At ein har føreslått å flytte gang- og sykkelvegen på yttersida av byggeområda, gjer at det vert færre konfliktpunkt mellom brannmannskap og gåande/syklende. Brannstasjonen ligg og nærmast utkøyringa i planområdet slik at det vil vere få konfliktpunkt internt i området. Langs Eikeskogvegen er det eksisterande gang- og sykkelveg som kryssar avkøyringa til planområdet (blå pil). Det må difor visast aktsemd både av brannmannskap og gåande/syklende i avkøyrsla. Det er etablert tilrettelagt kryssing over Eikeskogvegen ved rundkøyringa i aust (raud pil), og mange av dei som skal til den eksisterande næringsparken kryssar nok over her. Det er lite busetnad vidare utover Eikeskogvegen, og me antar at det er få gåande og syklende som kryssar over avkøyrsla i dag.



Figur 11 – Flyfoto frå området som visar kryssingspunkt for gåande/syklende, kjelde: kommunekart.com

Tema	Trafikkulukke				
<i>Trafikkulukke mellom køyretøy, eller ulukker med gåande eller syklende involvert</i>					
Eksisterande barriere					
Eksisterande vegnett er opparbeida i samsvar med utviklinga av næringsområdet. Det er fortau/gs-veg langs offentlege vegar i området.					
Sannsyn	Høg	Middels	Låg	Grunngeving	
		x		Basert på ulukkesstatistikk frå området.	
Konsekvens	Høg	Middels	Små	Ikkje relevant	Grunngeving

Liv og helse		x			Trafikk av tungtransport og utrykkingskøyretøy er spesielt i planområdet
Stabilitet			x		Ved ulukke kan trafikken stoppe opp, men vil oftest vere for eit kort tidsrom
Materielle verdier			x		Skade på køyretøy og medisinsk behandling
Usikkerheit Grunngeving					
Høg	Stor usikkerheit ved å vurdere sannsyn og konsekvens ved trafikkuhell				
Risikoreduserande tiltak					
<ul style="list-style-type: none"> • Utforming av plankart slik at ein unngår flest mogleg konfliktpunkt. • GS-veg og turveg vert lagt utanom byggeområde for næring/brannstasjon. • Samferdsleanlegg skal prosjekterast og utførast i samsvar med gjeldande handbøker frå Vegvesenet, og vegmynde skal godkjenne planane før utbygging 					

6.3.3 Forureining

Planlagd næring vil medføre handtering av blant anna diesel, skitne brannbilar osv., og desse stoffa har potensiale for å kunne forureine grunn og vatn om det ikkje vert samla opp. I samband med utarbeiding av VA-rammeplan for vatn, avløp og overvatn er det lagt inn løysningar slik at vatn frå området vert reinsa for farlege stoff før det renn vidare.

Tema	Forureining				
<i>Regnvatn med innhald av væske/finstoff som gjer skade på natur i vatn eller på land.</i>					
Eksisterande barriere					
Lowerk og forskrifter skal hindra forureining og forsvarleg handtering av stoff.					
Sannsyn	Høg	Middels	Låg	Grunngeving	
			x	Det er vurdert å vere sjeldan hendingar med forureining i samband med planlagde tiltak	
Konsekvens	Høg	Middels	Små	Ikkje relevant	Grunngeving
Liv og helse			x		Små konsekvensar for menneske
Stabilitet				x	Ikkje ei hending som er vurdert å utgjere ei fare for stabilitet i samfunnet
Materielle verdier			x		Opprydding i forureina grunn/vatn
Usikkerheit Grunngeving					
Høg	Stor usikkerheit ved å vurdere sannsyn og konsekvens ved forureining				
Risikoreduserande tiltak					
<ul style="list-style-type: none"> • I VA-rammeplan er det lagt opp til etablering av oljeutskiljar for reinsing av overvatn innanfor NÆ1 og N/T (brannstasjonstomt) • Krav i føresegnene at det må takast særskild omsyn til overvassløyningar i samband med teknisk plan ved vegserviceanlegg og brannstasjonstomt 					

6.3.4 Brann- og eksplosjonsfare

I området skal det etablerast energifyllestasjonar for diesel, biogass og elektrisk lading. Uønska hendingar kan oppstå i samband med lagring og omtapping av brennbare stoff/gassar, og medføre brann og/eller eksplosjonar.

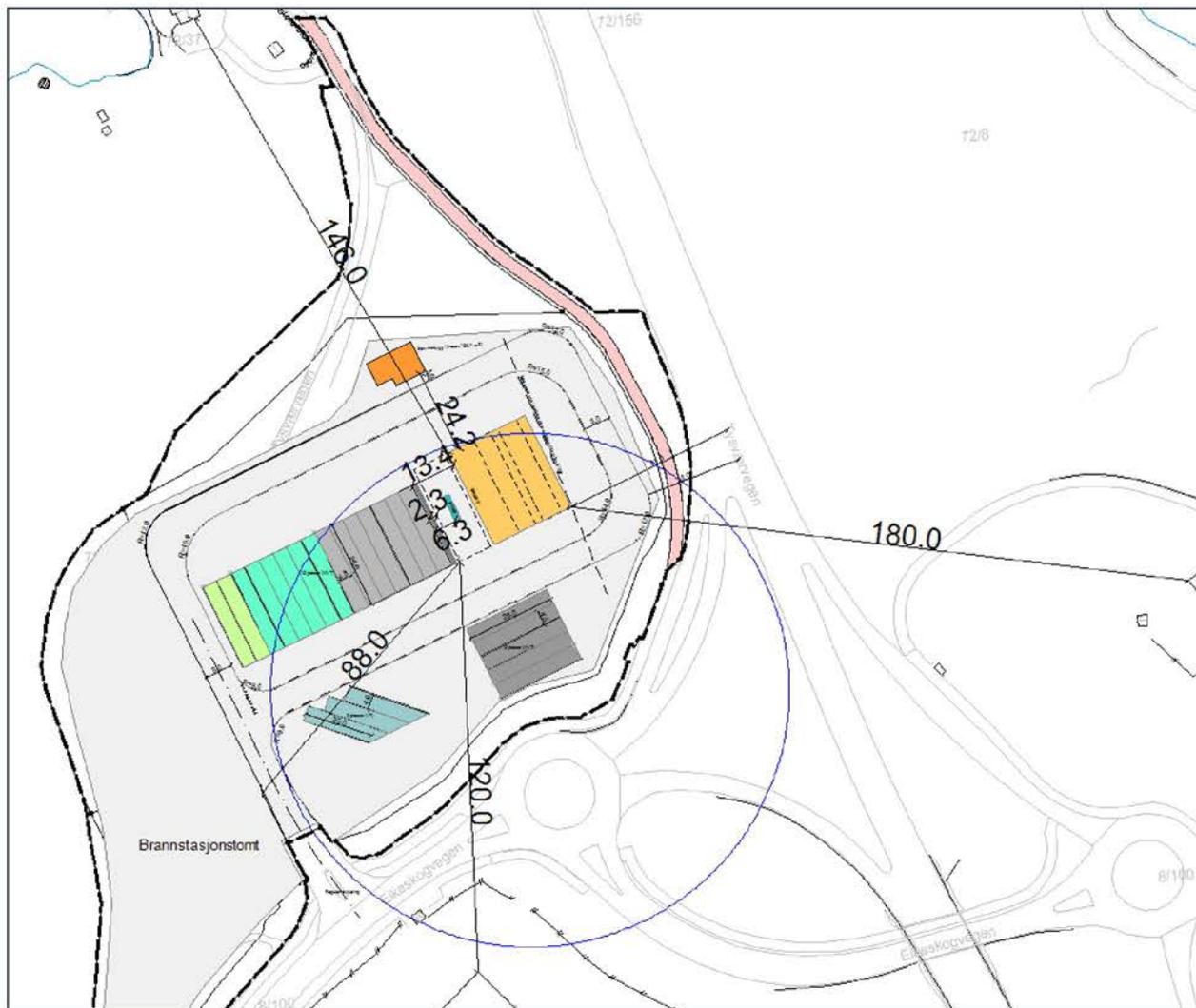
«Forskrift om håndtering av brannfarlig, reaksjonsfarlig og trykksatt stoff samt utstyr og anlegg som benyttes av håndteringen» gjeld, og skal verne liv, helse, miljø og materielle verdiar mot uhell og ulukker med farleg stoff. Kapittel 3 i Forskrifta angir førebyggjande sikringstiltak som verksemder skal iverksette i samband med bygg- og anleggstekniske tiltak kor det skal handterast farlege stoff. I samband med etablering skal det kartleggast farar og vurdere risiko både internt og eksternt og etter §16 skal ein avklare arealmessige avgrensingar rundt utstyr og anlegg.

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap har utdjupande rettleiarar til Forskrifta som kan nyttast ved risikovurdering av drivstoffanlegg⁴. Det går fram at sikkerheitsomsyn skal vere integrert i alle fasar, prosjektering, installasjon, drift og avvikling av slike anlegg.

Denne ROS-analysen omhandlar vurdering om det er forsvarleg å legge til rette for slike anlegg i dette området med omsyn til omgjevnadane og dei andre tiltaka ein legg til rette for innanfor planområdet, føresett at detaljprosjektering, installasjon og drift er følgt opp etter forskrifta. Dette er omhandla i Forskrifta §16 med tilhøyrande rettleiing, og i rettleiarane frå DSB (fotnote 4 og 5) kan aktuelle arealmessige avgrensingar (sikringsfelt) vere forbod mot bustadar, forsamlingslokale, overnattingsstader, helse- og pleieinstitusjonar, skule- og barnehagar, salslokaler, idrett- og andre fritidsområde med fast opphald, samt offentlege trafikkårer med høg trafikkettleik. I tillegg kan det vere grunnlag for å unngå kombinasjon med verksemd som kan auke sannsynet for store konsekvensar ved ei ulukke. Rettleiarane listar opp ei rekkje punkt ein må ta omsyn til i ei slik vurdering (jf. § 14), herunder blant anna grunnforhold, avstandar til andre funksjonar, sløkkevatnkapasitet og innsatstid for naudetatar. Det er trygg byggegrunn i området, og planlagd ny brannkum har dekning av arealet (blå sirkel på figur 9) i tillegg til at brannstasjon vil ligge i området og gi kort innsatstid.

Området ligg ikkje i nærleiken av dei nemnde funksjonane i avsnittet over. Næraste avstand til offentleg veg med stor trafikkmengd (E39) vil vere minimum 50 meter (sikra med byggegrense). Avstand til næraste bustad er ca 150 meter og ca 120 meter til eksisterande næringsbygg. Brannstasjonstomt og næringstomt innanfor planområdet blir liggande ca 90 meter frå fyllestasjonane medan servicebygget på døgnkvileplassen ligg 24 meter frå fyllestasjonane slik området er planlagd nå. Døgnkvileplassane, kor sjåførar av vogntog kan komme for å kvile er nå plassert med minste avstand på ca 2 meter (målt frå «yttergrense» på diesel-fyllestasjon) og ca 13 meter frå biogassfyllestasjon. Det er i denne samanheng verdt å poengtere at vogntoga er flyttbare konstruksjonar.

⁴ Dsb.no - <https://www.dsb.no/lover/farlige-stoffer/farlige-stoffer/veiledning-til-forskriftene/temaveiledning-om-omtapping-av-farlig-stoff/#kapittel-1--drivstoffanlegg>



Figur 12 - Skisse som viser energifyllestasjoner med avstandar til ulike objekt frå desse. Det er planlagd ny brannkum og dekningsområde for denne er vist med sirkel $r=75\text{ m}$ rundt denne, kjelde: Omega 365 Areal AS

Dsb har også ein rettleiar, «Temaveiledning om bruk av farlig stoff del 1 - Forbruksanlegg for flytende og gassformig brensel»⁵ som seier litt om avstandskrav ved forskjellige typar anlegg, men under siste revisjon i 2019 vart tabell med «veiledende minsteavstand for gasstanker over og under grunn» tatt ut av dokumentet. For overgrunns oljetank gjeld minsteavstand på 5 meter til trevegg, brennbar bygning eller brennbart opplag og 4 meter til offentlig ferdslelinje/dør/vindu/nabogrense jf. punkt 15.1.4. Rettleiaren vist til i fotnote 4 angir ei minste avstand på 4 meter mellom drivstoffpumper og nærliggande objekt. Nærmaste døgnkvileplass er ca 6 meter frå planlagd dieseltank i skisseforslaget for området. Bensin utgjør ei større risiko for uønska hendingar enn diesel på grunn av stoffet sine eigenskapar. Det vert ikkje lagt opp til bensintankar i området.

I punkt 15.2.4.2 er det angitt føringar knytt til plassering av mindre overgrunnstank for gass ute, for fylling frå tankkjøretøy (det kjem ikkje fram i rettleiaren om dette er krav som gjeld for ein biogasstasjon). Her

⁵ Dsb.no - <https://www.dsb.no/lover/farlige-stoffer/farlige-stoffer/veiledning-til-forskriftene/temaveiledning-om-bruk-av-farlig-stoff-del-1---forbruksanlegg-for-flytende-og-gassformig-brensel/>

står det blant anna at slike tankar kan plasserast inntil brennbar bygning eller opplag viss tanken vert plassert i godt ventilert tankrom med vegger og tak av ubrennbart materiale, og har lufterør til det fri frå sikkerheitsventil. Fyllestasjonen for biogass skal ha ein slik konstruksjon, og føleleg kan me ikkje sjå at det er behov for å avklare arealmessige avgrensingar som følgje av at det skal etablerast fyllestasjonar i planområdet. Disponeringa av området er ikkje fastsett, men vår vurdering er at det vil vere mogleg å kunne oppnå tilstrekkeleg sikkerheit med tekniske og organisatoriske tiltak gjennom vidare detaljprosjektering og drift, og at omgjevnadane ikkje er vurdert å verte negativt påverka med omsyn til tryggleik.

Tema	Brann- og eksplosjonsfare				
<i>Brann/eksplosjon ved energifyllestasjonar</i>					
Eksisterande barriere					
Loverk og forskrifter skal sikra tryggleik ved planlegging, etablering, drift og avvikling					
Sannsyn	Høg	Middels	Låg	Grunngjeving	
			x	Det er vurdert å vere sjeldan hendingar med brann/eksplosjon i slike anlegg	
Konsekvens	Høg	Middels	Små	Ikkje relevant	Grunngjeving
Liv og helse	x				Kan få store konsekvensar for menneske ved ei slik hending
Stabilitet	x				Kan påverke infrastruktur og næringsliv i området
Materielle verdiar	x				Utgifter ved dødsfall, helsehjelp, materielle og miljømessige skader
Usikkerheit	Grunngjeving				
Høg	Stor usikkerheit ved å vurdere sannsyn og konsekvens ved ei slik hending				
Risikoreduserande tiltak					
<ul style="list-style-type: none"> • Sikre sløkkevatn i området, løysning er nærare omtala i VA-rammeplan • Regelverk skal følgjast opp gjennom vidare detaljering og utføring. 					

6.3.5 Støy

Vegserviceanlegg

Etablering av døgnkvileplass er ikkje vurdert å medføre særlege endringar i tungtransportens ruteval, då dei fleste som skal nytte seg av plassen er tungtrafikk som allereie går langs E39 og planforslaget er med det vurdert å ikkje generere auka støy frå vegtrafikk i området. Det er etablert fyllestasjon for lastebilar i eksisterande næringsområde, og ei flytting av desse funksjonane vil redusere trafikken i næringsområdet. Overnatting i køyretøyet vil vere ein viktig del av døgnkvileplassens «tilbod». Her skal sjåførane kunne kvile og sove. Det inneberer at støyen innanfor området vil være eit tema.

Det er registrert støysoner langs E39 som strekk seg innover planområdet, men støykarta frå Vegvesenet er generert ut frå den tidlegare vegtraseen for E39, før vegen blei retta ut og etablert med to-plan kryss i 2017-2018 (sjå støykart i figur 13 under). Digitale grunnkart er heller ikkje oppdatert for området etter vegomlegginga, noko som gjer at ein ikkje vil få eit korrekt støybilette av dagens situasjon med data ein

har tilgjengeleg i dag. Det er reguleringsplan for vegomlegginga, men i følge kommunen er dei ikkje kjent med at det er utarbeida støykart i samband med denne som stemmer meir over eins med dagens situasjon. I følge dialog med Vegvesenet er det på bakgrunn av at vegstrekninga har ÅDT < 8200, ikkje støykartleggingsplikt etter EU-direktivet. Det er difor berre tilgjengeleg støyvarselkart som fastsett støynivået gjennomsnittleg gjennom døgnet.

Planforslaget legg ikkje opp til utbygging av støyfølsam bruk som er omfatta av retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442, men handbok V136 frå Vegvesenet som gjeld for døgnavileplassar seier: *«Sjåførene bør kunne sove normalt, uten å plages av forstyrrelser og høye støynivåer. Dette gjelder både støy fra andre personer og kjøretøy på hvileplassen og støy som kommer utenfra som for eksempel vegtrafikkstøy. Søvnkvalitet er viktig for sikkerhetsnivået».*

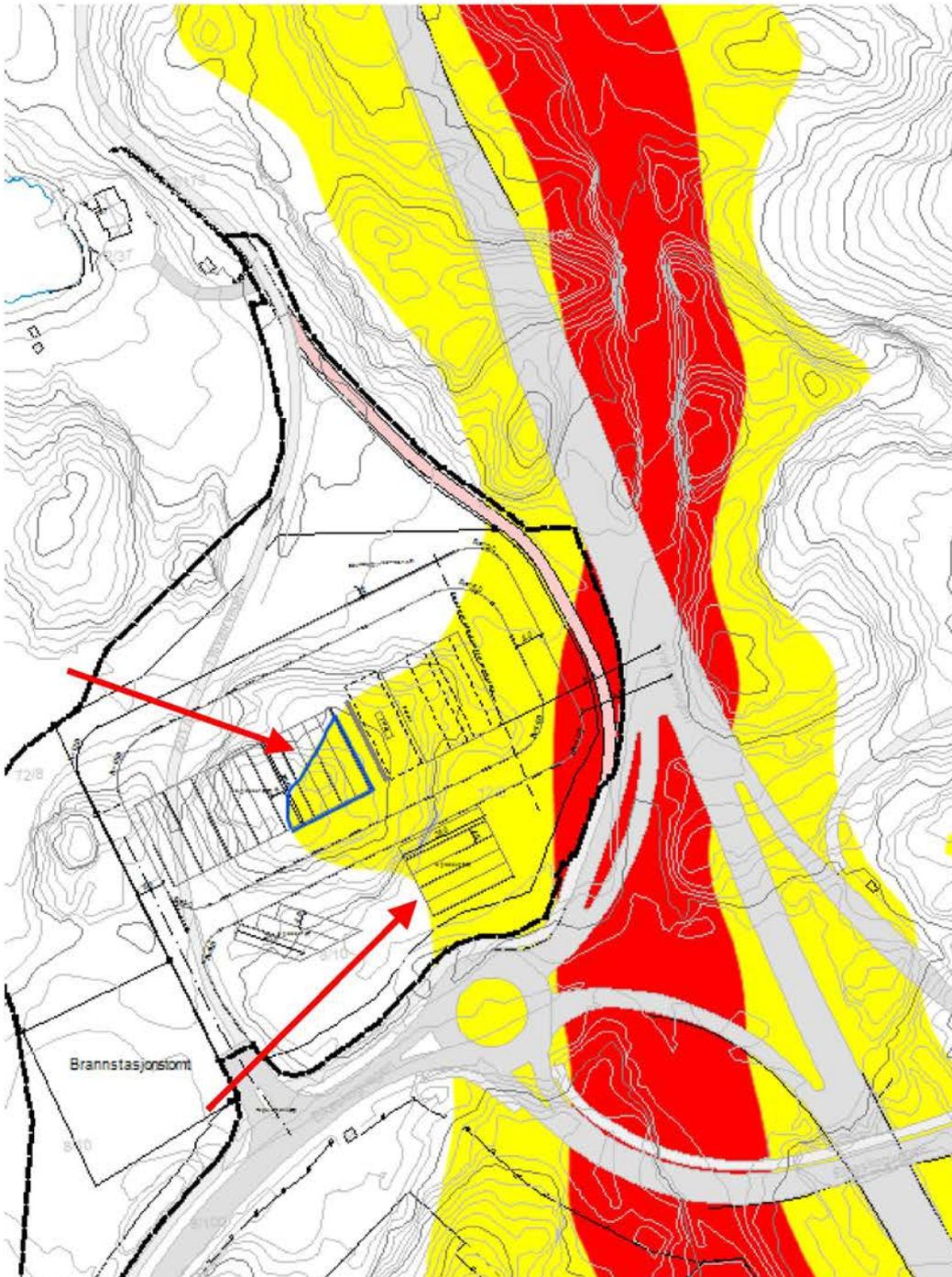
I og med at det vert lagt opp til eit utradisjonelt overnattingstilbod i planforslaget, og det er manglande krav for slike tiltak samt at datagrunnlag for støyberekning er utilstrekkeleg i dette området, har me gjort ei kvalitativ vurdering av lydnivå ved døgnavileplassane. Det er ikkje snakk om at brukarane permanent vert utsett for støy samanlikna med ein støyutsett bustad, då brukarar av kvileplassen vil ha avgrensa opphald, før dei køyrer vidare. Til samanlikning har ein ikkje støykrav innandørs i fritidsbustad med ei bueining, mens det er innandørs støykrav ved fritidsbustad med fleire einingar eller ordinære bustadar. I støyretningslinja T-1442 kap 4.2⁶ vert det stilt strengare støykrav ved helsebygg for langtidsopphald enn for helsebygg med korttidsopphald. Det går fram av «veileder om behandling av støy i arealplanlegging»⁷ under punkt 4.4.1 at T-1442 ikkje har grenseverdiar for overnattingsstadar, kontor eller campingplassar. I rettleiaren vert det anbefalt å gjere ei vurdering av lydmiljø ved slike funksjonar, og viss forholda ligg til rette for det, kan det vurderast å føre opp langsgående skjerming for å betre lydmiljøet. Slik me vurderer det vil området vere eigna for å føre opp støyskjerming mellom den offentlege gang- og sykkelvegen og døgnavileplassen ved behov.

Kor mange av plassane som vil oppleve støyplage er usikkert, då installasjonar i samband med fyllestasjonane vil ligge mellom vegen og kvileplassane. Det er også grunnlag for å hevde at vogntoga vil skjerme for kvarandre, og at lasterommet vil kunne fungere som støyskjerming for soveplassen i førarhuset. Timetrafiikkdata frå teljestasjon like nord for planområdet⁸ viser og at det er svært låg ÅDT på strekningen mellom klokka 23 – 05 i tidsrommet når dei fleste har kviletid.

⁶ Regjeringen.no - <https://www.regjeringen.no/contentassets/7d2793f6d8254e4b9cc2c4f33592657f/t-1442-2021.pdf>

⁷ Miljødirektoratet.no <https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/forurensning/stoy/for-myndigheter/veileder-om-behandling-av-stoy-i-arealplanlegging/planlegging-av-nv-stoyfolsom-bebyggelse/fritidsboliger/>

⁸ Vegvesenet - [Trafikkdata | Akسدal \(vegvesen.no\)](#)



Figur 13 – Utsnitt av Støyvarselkart (ikkje i samsvar med dagens vegsituasjon vist i grått). Skisse for døgnplasser viser at nokre ligg i gul støyzone, kjelde: vegvesen.maps.arcgis.com / Omega 365 Areal AS

Brannstasjon

Erfaring tilseier at det er sjeldan brannbilar i uttrykking slår på sirena i det dei køyrer ut frå brannstasjonen. Sirener vert for det meste brukt i tilfelle der ein må køyre forbi bilar på vegen. Ut frå dette vurderer me at det sjeldan vil vere utfordringar knytt til støy frå brannstasjon som vil sjenere brukarar av døgnkvileplassane. Det har vore vurdert ulike plasseringar av brannstasjonen gjennom planprosessen, men slik det nå er plassert vil den ligge ytst mot utkøyrsla frå området og med avstand frå kvileplassane.

Støy frå næringsområdet til omgjevnadane

Området ligg med avstand til støyfølsam busetnad og det er ikkje planlagd funksjonar som er vurdert å generere sjenerande støy.

Tema	Støy				
Sjenerande støy som gjer at sjåførar på døgnavileplass ikkje får tilstrekkeleg ro. Planforslaget legg opp til næring som potensielt kan medføre støyande aktivitet i området.					
Eksisterande barriere					
Ingen					
Sannsyn	Høg	Middels	Låg	Grunngjeving	
				Hendinga er vurdert å vera aktuell jf. støykart (ikkje eigna for sannsynsfastsetting)	
Konsekvens	Høg	Middels	Små	Ikkje relevant	Grunngjeving
Liv og helse			x		
Stabilitet				x	
Materielle verdiar				x	
Usikkerheit					
Grunngjeving					
Høg	Støydemping i vogntogkonstruksjon er ukjent, grad av støyskjerming i form av installasjonar og køyretøy seg i mellom er usikkert, og ein har ikkje oppdaterte støykart for dagens situasjon. Ein veit ikkje nøyaktig kva næringsverksemd som vert etablert då dagens planar for området kan endre seg				
Risikoreducerande tiltak					
<ul style="list-style-type: none"> Føresegnene opnar for at det kan etablerast støyskjerming i ytterkant av byggeområda ved behov. Brannstasjon er ikkje lenger tenkt etablert i samband med døgnavileplassen, men skal først opp eit stykke frå desse. Føresegn som sikrar akseptabelt støynivå ved eksisterande busetnad i tråd med T-1442. 					

7 Verknadar / konsekvensar av planforslaget

7.1 Avveging av verknadar

Planforslaget er vurdert å vere i tråd med gjeldande arealplanar (jf. kap 3 ovanfor) i området. Det er fastsett føringar i samsvar med tilgrensande næringsområde og sett avgrensingar blant anna av byggehøgde slik at bygningar vert innordna landskapet (jf. punkt 5.3 ovanfor). Planforslaget er ei mindre utviding av eksisterande næringsområde og sjølv om det er naturområde rundt, vil tiltaka vere tilpassa stadkarakteren elles kor det allereie er utbygd tilsvarende funksjonar. Det er ikkje kjennskap til eksisterande kultur- og friluftslivsinteresser i området som vil verte negativt påverka ved utbygginga. Ny trase for gang- og sykkelvegen er vurdert å betre trafikksikkerheita i forhold til gjeldande plan der den er regulert gjennom næringsområdet.

Planforslagets plassering er knytt direkte opp mot hovudaksen Stavanger-Haugalandet-Bergen, og planformålet vil være med på å legge til rette for miljøvennleg transport, hovudsakeleg for tungtransport. Forslaget vil også kunne ha god synergi med logistikk og transport knytt til resten av industriparken på Eikeskog. Planforslaget svarar godt opp ATPs mål om å sikre «effektiv, enkel, føreseieleg og miljøvennleg transport».

7.2 Tilhøvet til krava i kap. II i Naturmangfaldlova

Naturmangfald og eksisterande naturverdiar er skildra i punkt 4.3 ovanfor. Representantar frå kommunen som er kjent med naturmiljøet på Eikeskog har deltatt aktivt i planprosessen, og komme med innspel som er teke omsyn til i planforslaget. Det er i følgje NIBIO registrert grunn myr i området, men jf. punkt 4.3 ovanfor kan det sjå ut til at vegutbygginga i 2017-2018 har endra forholda og at myrområdet ikkje lenger er like intakt. Området er dessutan regulert til utbygging i gjeldande plan og avsett til same formål i overordna plan. Planområdet er redusert i vest ettersom gang- og sykkelvegen vert lagt aust i planområdet i staden for i vest slik det først var tankar om. Området i vest er også registrert myrområde, men dette området har vore nytta til deponi tidlegare og det er difor usikkert korleis tilstanden på denne er i dag. Med bakgrunn i dette er dei registrerte myrene i området vurdert å ha liten verdi blant anna då dei allereie er betydeleg påverka frå tidlegare inngrep.

Kapittel II i Naturmangfaldlova inneheld føringar om berekraftig bruk av natur, og alle tiltak som rører ved naturmangfaldet skal vurderast opp mot dei miljørettslege prinsippa i lova §§8-12. Kunnskapsgrunnlaget (§8) om tilstanden av naturmangfaldet i planområdet er godt. Med grunnlag i at ein har sikra omsynet til verdiane gjennom føringar i planen er det vurdert at planforslaget vil ha liten effekt på naturmangfald. Planen medfører utbygging av dels urørt natur, men samla økologisk belastning vil ikkje verte vesentleg endra i forhold til gjeldande arealplan for området. Miljøvernrådsgjevar i kommunen har formidla at sandsvalene ikkje er vare for forstørrelsar i hekkeperioden. Det er vurdert at planforslaget ikkje vil medføre uakseptabel miljøpåverknad, jf. Naturmangfaldlova §10.

Føre-var-prinsippet i §9 vert i dette tilfellet ikkje vektlagt med grunnlag i at ein vurderer at det føreligg tilstrekkeleg kunnskap om naturmangfaldet og at dei tiltaka ein legg til rette for ikkje er vurdert å medføre stor negativ og irreversibel skade på naturverdiar.

Ein er kjent med at det vil vere aktuelt med tiltak for å hindre spreining av framandarbeid parkslirekne påvist i området, og at det er viktig å erstatte delen av sandsvalehotellet om utbygginga vil beslaglegge areal som i dag er nytta av fuglane. Føresegnene set krav om at ei slik ombygging skal avklarast med

kommunen, som har god kjennskap til kva kvalitetar og utforming som må sikrast i ei slik flytting. Med dette legg me til grunn at §§11 og 12 i naturmangfaldlova som gjeld å sikre miljøforsvalege driftsmetodar og at tiltakshavar må dekke slike kostnadar er ivareteke for dei kjente aktuelle tiltaka med omsyn til naturmangfald.

8 Vedlegg

Vedlagte dokument følger planskildringa.

Dokument	Dato	Revisjonsdato
Plankart	26.03.2024	15.05.2024
Føresegner	26.03.2024	15.05.2024
VA-rammeplan	08.04.2024	

Andre vedlegg

Varslingsbrev (1. og 2. varsling)

Innkomne merknadar

SOSI- eksport og loggfil