



## Statens vegvesen

STRAND KOMMUNE  
Postboks 115

4126 JØRPELAND

Behandlende enhet:  
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:  
Katrine Nettet / 99446665

Vår referanse:  
24/185589-2

Deres referanse: 24/1419 / 24/25049  
Vår dato: 13.09.2024  
/ ELLANI

### Høring og offentlig ettersyn – Kommuneplanens arealdel for Strand kommune 2024 – 2036

Vi viser til høring og offentlig ettersyn av kommuneplanens arealdel for Strand kommune 2024–2036, datert 08.07.2024.

#### Saken gjelder

Forslag til kommuneplanens arealdel for Strand kommune 2024 – 2036 med vedlegg er lagt ut til høring og offentlig ettersyn. Kommuneplanens arealdel har som formål å angi hovedtrekkene i arealdisponeringen og fastsette rammer og betingelser for nye tiltak og ny arealbruk i kommunen. Plandokumentene innebærer blant annet disse forslagene til arealendringer og tiltak:

- Økt hyttestørrelse
- Nytt næringsareal i Nordmarka, ved Comrod på Tau og ved Esso på Jørpeland
- Alternative tomter til brannstasjon på Fjelde
- Skoletomt på Fjelde
- Barnehagetomt på Strand
- Utvidelse av Strand kyrkjegard
- Aldersvennlig stedsutvikling
- Tilrettelegging for turisme i kommunen

Plandokumentet viser også forslag til nye områder for blant annet:

- Akvakultur
- Boligområder
- Områder for fritidsbebyggelse

Postadresse  
Statens vegvesen  
Transport og samfunn  
Postboks 1010 Nordre Ål  
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00  
firmapost@vegvesen.no  
Org.nr: 971032081

Kontoradresse  
Bergelandsgata 30  
4012 STAVANGER

Fakturaadresse  
Statens vegvesen  
Fakturamottak DFØ  
Postboks 4710 Torgarden  
7468 Trondheim

Det er også laget forslag til retningsgivende temakart som viser gang- og sykkelveger, snarveger, kollektivruter for buss og plassering av nye baser for bysykler.

### **Statens vegvesens rolle i planleggingen**

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte mål:

- Mer for pengene
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde
- Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet innebærer at vi har et overordnet ansvar for at trafikkikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggere med mål om en bærekraftig utvikling.

### **Våre merknader til planforslaget**

Kommunens visjon «Sammen om trivsel» ligger til grunn for utviklingen av Strandåsamfunnet. Statens vegvesen vil støtte opp om kommunens visjoner og mål om å oppnå en bærekraftig samfunnsutvikling.

Kommuneplanens arealdel skal forholde seg til nasjonale og regionale føringer, herunder statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging og Regionalplan for Jæren og Søre Ryfylke, vedtatt 20.10.2020. Kommunens arealstrategi gir også lokaliseringkriterier for bruk av areal i kommunen.

Plandokumentene som er lagt ut på høring er av stort omfang og vi har ikke hatt anledning til å gjøre en grundig vurdering av alle enkelte arealendringer. Videre vil vi kommentere arealinnspillene tematisk, med vekt på det som har størst betydning for vårt forvaltningsansvar for riksvegnettet og sektoransvar innenfor vegtransport.

### **Boligbebyggelse**

Flere av de foreslåtte arealendringene som gjelder boligbebyggelse vil i hovedsak være bilbasert samfunnsutvikling og vil medføre økt belastning på lokalvegnettet. Vi vil påpeke at det er uheldig at det flere steder mangler gang- og sykkelveinett i tilknytning til nye arealer avsatt til bolig. Vi vil oppfordre til å inkludere rekkefølgekrav som sikrer at nødvendig veginfrastruktur er etablert før ny bebyggelse kan tas i bruk. Dette kan være utbedring av

avkjørsler, tilrettelagt kryssing/gangfelt, nye fortau, gang- og sykkelveier osv. Trafikksikkerhet for myke trafikanter må ivaretas særlig når det gjelder skoleveier.

Ellers vil trekke det frem som positivt at fleste av boligområdene som inngår i kommunedirektørens forslag til arealendringer (vedlegg 27) vil være innenfor 500 m avstand til kollektivholdeplass og i tråd med arealstrategien. Samtidig er det uheldig at flere av de eksterne innspillene som presentert i vedlegg 28 er ikke i tråd med arealstrategien med tanke på avstand til kollektivholdeplass.

Vi vil be kommunen revurdere arealinnspillet 42/24, Tveitavikvegen 1, grunnet manglende dokumentasjon på at trafikksikkerheten er ivaretatt. Det må sikres trygg kryssing av fylkesvegen med tanke på skolebarn og myke trafikanter. Behov for utbedring av avkjørsel må også avklares med Rogaland fylkeskommune.

Vi mener at arealinnspillet Grødem (innspill 2/1 og 3) også bør vurderes av kommunen, grunnet farlig skolevei som beskrevet i konsekvensutredningen. Området ligger også mer enn 500 m fra eksisterende busstrasé.

#### Ny brannstasjon

Planforslaget foreslår to alternative plasseringer for ny brannstasjon, Øvre Fjelde og Nedre Fjelde (sør for ny rundkjøring).

##### Øvre Fjelde – Brannstasjon/skole

For Øvre Fjelde er det vurdert at det er behov for nærmere utredning av trafikksikkerheten og mulighet for plassering av brannstasjon samlokalisert med eventuelt ny privatskole. Vi vil i utgangspunktet stille oss negative til en slik samlokalisering, da det på dette stadiet i planleggingen ikke er vist hvordan dette kan løses på en trafiksikker måte. Dersom dette alternativet velges, må trafikksikkerhet utredes nærmere og det må inkluderes rekkefølgekrav for å sikre nødvendige trafikksikkerhetstiltak.

##### Nedre Fjelde – Brannstasjon

Det er vurdert at Nedre Fjelde som lokasjon vil gi kortere utrykningsveg til og fra brannstasjonen for mannskap. I motsetning til alternativet Øvre Fjelde, vil ikke adkomst til brannstasjonen krysse fortau/fremtidig gang- og sykkelveg. Dette vil være en fordel med tanke på trafikksikkerhet.

#### Utvidelse Strand kyrkjegard

Strand kyrkjegard ligger innenfor 500m i luftlinje fra kollektivakse (bussrute 101). Som nevnt i konsekvensutredningen er det viktig å sikre gangforbindelse til boligområde i vest/nordvest. Det bør vurderes om dette skal inngå som et rekkefølgekrav i kommuneplanens bestemmelser.

#### Næringsbebyggelse

#### Næringsbebyggelse på Tau, innspill 16/327

Comrod ønsker å avsette areal til næringsbebyggelse for fremtidige utvidelsesbehov. Innspillet er i strid med arealstrategien med hensyn til at «Nordmarka næringsområde skal være kommunens primære område for arealkrevende næringsvirksomhet». Vi vil påpeke at det vil være uheldig å ikke følge arealstrategien.

#### Næringsbebyggelse, innspill 44/497 176 og 171, Ryfylkevegen 953, Fjelltunvegen 24 og 26

Innspillet gir økt konkurranse til sentrum ved å etablere ladestasjoner og matvarehandel like utenfor sentrumskjernen. Vi stiller oss negative til å spre slike funksjoner i utkant av sentrumskjernen. Lengre avstander kan bidra til økt bilbruk mellom butikkene. Det er heller ikke ønskelig med økt trafikk i boligområdet med tanke på trafiksikkerhet.

#### Råstoffutvinning/næringsområde og uttaksområde

##### Råstoffutvinning/næringsområde, Nordmarka, innspill 13/21, 16/75, 13/104, 13/143 og 13/5

Det foreslås kombinert område råstoffutvinning/næringsområde som en utvidelse av eksisterende område til råstoffutvinning. Det stilles rekkefølgekrav til etablering av gang- og sykkelveg og utbedring av kryss. Vi forutsetter at Rogaland fylkeskommune involveres i spørsmål angående fv. 4658.

##### Uttaksområde, Holane, rv. 13, innspill 27/1

Transport til og fra uttaksområde vil medføre økt belastning på Leitevegen og rv. 13. I forbindelse med videre planlegging vil kreve at det gjøres vurderinger av trafikk og kapasitet på riksvegen samt behov for utbedring av eksisterende kryss/avkjørsel til rv. 13. Vi ser det som sannsynlig at det er behov for utbedring av kryss/avkjørsel og at det må stilles rekkefølgekrav til opparbeiding av dette. I videre planlegging bør det også vurderes om avkjørsel/kryss fra rv. 13 i vest (Bjørheimsbygda) skal benyttes fremfor avkjørsel/kryss i nord.



Utklippet viser foreslått arealendring sør for rv. 13. De røde sirklene viser adkomst fra rv. 13.

## Fritidsbebyggelse

### Lokalisering av ny fritidsbebyggelse

Ved planlegging av nye fritidsboliger er det flere kjente fordeler ved å knytte disse opp mot allerede eksisterende områder for fritidsbebyggelse, blant annet å kunne benytte felles veganlegg og annen infrastruktur. I hovedsak ligger foreslåtte areal til fritidsbebyggelse i tilknytning til eksisterende, da nærmere enn 200 m som er i tråd med arealstrategien. En utfordring med fritidsbebyggelse kan være at mange vil velge privatbil som transportmiddel, da dette er både praktisk og tilgjengelig. I henhold til konsekvensutredningen vil foreslått fritidsbebyggelse i hovedsak være bilbasert samfunnsutvikling i tettstedene grunnet lav kollektivdekning. Vi vil generelt oppfordre til å begrense nye areal til fritidsbebyggelse i områder der det er lav kollektivdekning og manglende gang- og sykkelanlegg.

Vi ber om at det rettes oppmerksomhet mot framtidig trafikkøkning på det offentlige vegnettet og i kryss/avkjørsler. Dette gjelder både ved inkludering av nye områder i kommuneplanen og når områdene skal detaljreguleres.

### Fritids- og turistformål ved rv. 13, Vatne – Innspill 25/14

Det foreslås fritids- og turistformål ved rv. 13, Vatne (innspill 25/14) for å kunne etablere reiselivsanlegg i området. Vi vurderer at et slikt anlegg vil medføre økt aktivitet og trafikk i området, som i utgangspunktet ikke er ønskelig på denne siden av riksvegen. Vi vil derfor be kommune revurdere dette arealinnspillet.

Utfordringer i dagens situasjon er at gang- og sykkelveg er på motsatt side av vegen, og det er risiko for at myke trafikanter krysser riksvegen der det ikke er lagt til rette for det. Dagens kryss er også tett opp til tunnelåpningen.

Dersom arealinnspillet skal inkluderes i kommuneplanen, vil vi kreve at det utarbeides en detaljreguleringsplan før nye tiltak kan etableres i området. Vi forutsetter også at fastsatt byggegrense overholdes, og vil minne om at byggegrensen vil sette begrensninger for arealbruken.

I forbindelse med detaljregulering vil vi kreve at det utarbeides en trafikkanalyse for å vurdere konsekvensene for trafikk og trafikksikkerhet på riksvegen samt behov for tiltak. I vurderingene må det være fokus på potensielle kryssinger av riksvegen og utforkjøring. Vi ser det som aktuelt å stille rekkefølgekrav til utbedring av krysset og opparbeiding av gang-/sykkelforbindelse på sørsiden av rv. 13. Det må også gjøres vurderinger av støyforhold og behov for støytiltak. Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T-1442 må legges til grunn.



Utklipp som viser foreslått arealendring, fritids- og turistformål ved rv. 13.

### Preikestolen og Lysefjorden

Regionalplan for Preikestolen og Lysefjorden er under revisjon. Vi vil bemerke at det er en ulempe at denne ikke er vedtatt før kommuneplanen er sendt på høring. Det er behov for å etablere mer konkurransedyktig kollektivtilbud fra Jørpeland og Stavangerregionen til innfallsporten til Preikestolen. I tillegg vil utviklingen medføre et økt behov for gang- og sykkelveg og breddeutvidelse av Preikestolvegen. Når det gjelder forslag om parkering (innspill 55/12) vil vi støtte opp om kommunedirektørens tilråding om å ikke gi tillatelse til mer parkering i området før arbeidet med regionalplan for Preikestolen og Lysefjordområdet samt ny områderegulering er kommet lenger.

### Samferdsel, mobilitet og forhold til offentlig vegnett

#### Byggegrenser

Veglovens føringer for byggegrenser langs offentlig veg er gjeldende. Dersom det skal vurderes kortere avstand til offentlig veg, forutsetter vi at dette avklares med rett vegmyndighet i hver enkelt sak.

#### Avkjørsler

Vi minner om at det ved innføring av nye utbyggingsområder må gjøres vurderinger av behovet for nye avkjørsler/utbedring av eksisterende avkjørsler. Gjeldende vegnormaler må legges til grunn. Avkjørsel fra offentlig veg må være godkjent av vedkommende vegmyndighet, jf. veglova §§ 40 til 43. Dersom det blir behov for nye avkjørsler fra riksveg eller i nær tilknytning til riksveg, gir vi forbehold om at vi kan stille krav til utforming og plassering.

#### Parkeringsnorm for bil og sykkel

Kommunens parkeringsnorm er et viktig virkemiddel for å kunne oppnå ønsket utvikling mot reduksjon av bilbruk og økning i bruk av miljøvennlig transport. Det er positivt at kommunens parkeringsnorm i stor grad følger føringene i gjeldende regionalplan. Et unntak er at det for småhusbebyggelse tillates maksimum 2 biloppstillingsplasser, mens det i gjeldende regionalplan anbefales maksimum 1,8 plasser for småhusbebyggelse i sone 4. Vi vil generelt oppfordre til å følge retningslinjer og anbefalinger i gjeldende regionalplan.

Vi vil også anbefale å inkludere bestemmelser om parkering skal være i fellesanlegg/parkeringskjeller der dette kan være hensiktsmessig, samt stille krav om tilrettelegging for lading av el-bil. I henhold til bestemmelsene bør parkering i tilknytning til forretning- kontor og konsentrert bebyggelse fortrinnsvis skje i parkeringskjeller. Vi vil anbefale å stille krav til fellesanlegg der parkeringskjeller ikke er gjennomførbart.

Det er positivt at krav til sykkelparkering i hovedsak følger føringene i regionalplanen. Vi vil også anbefale å inkludere bestemmelser for plassering og kvalitet på sykkelparkeringsplassene.

#### Mobilitetsplan

Vi vil trekke det frem som positivt at det stilles krav til utarbeiding av mobilitetsplan i kommuneplanens bestemmelser.

#### Temakart med hovednett sykkel, gange og kollektiv

Vi vil støtte opp om kommunens arbeid med å definere eksisterende og fremtidig hovednett og sekundærnett for gående og syklende, samt hovedtrasé for kollektivtransport. Det er også positivt at det er gjort vurderinger av plassering av bysykkelbaser.

#### Avslutning

Strand kommune har gjort et grundig arbeid med rullering av kommuneplanen 2024–2036. Planforslaget inkluderer mange arealinnspill. Vi forutsetter at nasjonale og regionale føringer, samt kommunens arealstrategi legges til grunn i det videre planarbeidet.

Vi vil trekke frem følgende punkter som viktige å følge opp i det videre arbeidet med planen:

- I forbindelse med ny boligbebyggelse må det sikres trygg skolevei og nødvendig veginfrastruktur for å ivareta trafikksikkerheten for myke trafikanter. Vi vil gi planfaglig råd om å ta ut arealinnspillene 42/24, Tveitavikvegen 1 og 2/1 og 3 Grødem dersom det ikke kan sikres trygg skolevei.
- Brannstasjon på Nedre Fjelde vil være å foretrekke fremfor Øvre Fjelde med tanke på trafikksikkerhet.
- I forbindelse med videre planlegging av uttaksområde Holane, innspill 27/1 må det gjøres vurderinger av trafikksikkerhet og konsekvenser for rv. 13 som beskrevet i våre merknader.
- Vi vil be kommunen revurdere arealinnspillet 25/17, fritids-/turistformål Vatne. Dersom arealet likevel skal inngå i ny kommuneplan, vil vi kreve utarbeiding av en trafikkanalyse og stille krav til tiltak i forbindelse med videre detaljregulering.
- Vi vil generelt oppfordre til å begrense nye areal til fritidsbebyggelse i områder der det er lav kollektivdekning og manglende gang- og sykkelanlegg.
- Vi vil oppfordre til å se arealendringene ved Preikestolen og Lysefjorden i sammenheng med kommende regionalplan for dette området.

Statens vegvesen har utover dette ingen merknader til høring av kommuneplanens arealdel 2024–2036.

Transport vest – Transportforvaltning vest 2  
Med hilsen

Bjarte Børtveit  
Seksjonsleder

Katrine Nasset  
Planforvalter

*Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.*