

Saksframlegg

Arkivsak: 16/281-6

Sakstittel: DETALJREGULERING AV FV. 410 GRØDEMVEIEN (RYGGVEIEN TIL TORVMYRVEIEN) PLANID 2016001 - 1. gangs behandling og offentlig ettersyn

K-kode: PLAN 2016001

Saken skal behandles av:

Kommuneplanutvalget

Rådmannens tilråding til vedtak:

Detaljregulering for E39 Harestadkrysset legges ut til høring og offentlig ettersyn i tråd med plan- og bygningslovens § 12-10 med følgende endringer:

Myke trafikanter gis prioritet i avkjørslser/kryss med sideveier. For krysset mellom Grødemveien og Torvmyrveien, og krysset mellom Torvmyrveien og ny samlevei vises løsninger som ikke hindrer syklistenes framkommelighet, og leder dem naturlig inn i Harestadkryssets gs-system.

Grunnlagsdokumenter:

- 01 Planbeskrivelse
- 02 Plankart
- 03 Reguleringsbestemmelser
- 04 Tegninger og snitt
- 05 Merknadsdokument
- 06 Rapport trafikkutvikling (prosjekt Smiene-Harestad)
- 07 Trafikksikkerhetsrevisjon Grødemveien

Bakgrunnen for saken:

Ved stenging av Ryggveien i forbindelse med utbygging av E39 vil trafikken på Grødemveien øke. Veien har utfordringer med trafikksikkerheten allerede i dag, som vil øke med økte trafikkmengder. Derfor er det nødvendig at veien rustes opp, at krysset mellom Grødemveien og Torvmyrveien får en mer oversiktlig utforming, og at det etableres gang- og sykkelveg mellom kryssene Grødemveien x Ryggveien og Grødemveien x Torvmyrveien.

Gjeldende planer:

Kommuneplan for Randaberg Kommune (2009 – 2022) viser planlagt gang- og sykkelvei langs strekningen.

Detaljregulering for E39 Harestadkrysset (planID 2013002) overlapper med planområdet.

Detaljregulering av del av Ryggveien 58, gnr/bnr 48/21, 48/200 og 48/206 (planID 2008006), reguleringsplan for Nedre Grødem (planID 1982001), for Grødemveien 93, gnr/bnr 48/331 (planID 2012006), for Fjellheim nord (planID 1979003) og for traseutbedring for del av Torvmyrveien (planID 1979002) grenser til planen.

Planer under arbeid:

Detaljregulering av Øvre Grødem (planID 2012005) overlapper med planområdet.

Planen må dessuten ses i tett sammenheng med detaljregulering av E39 Smiene – Harestad (planID 2014005).

Varsel om planoppstart:

Statens vegvesen varslet 11.02.2016 oppstart for planarbeidet for plan 2016001, med merknadsfrist 31.03.2016. Det kom 11 merknader, 5 fra offentlige myndigheter og 6 fra private eiere/velforeninger. Merknadene er oppsummert og kommentert fra SVV og rådmannen i merknadsdokumentet (vedlegg 05).

Kort oppsummering av innspillene til planen:

Innspillene fra fylkesmannen og fylkeskommunen handler hovedsakelig om nødvendigheten av å ta hensyn til landbruk, kulturminner, kirken, eksisterende ledningsnett og myke trafikanter.

Merknadene fra private eiere dreier seg hovedsakelig om erfaringer med dagens situasjon, ønsker til plassering og utforming av veien (og omkringliggende veier utenfor planområdet) og informasjon om diverse eksisterende ledninger de vet om.

Beskrivelse av planområdet:

Planområdet strekker seg fra rundkjøring i Ryggveien til krysset ved Torvmyrveien, og utgjør ca. 50daa. Dagens arealbruk er LNF og veiformål, mens det nord og sør for planområdet er boligområder.

Veistrekningen er forholdsvis flat, men stiger nordover mot Torvmyrveien. Planen berører sikringssonen til kulturminne med ID 177662, som ble oppdaget i forbindelse med planarbeid for E39 Harestadkryss. Kulturminnet er frigitt av Riksantikvaren gjennom dispensasjon etter at det foretas arkeologisk utgraving. Dersom oppgradering av Grødemveien skal gjennomføres før utgravingen må kulturminnet sikres med gjerde i mellomtiden.

Grødemveien har i dag varierende bredde mellom 4,6 og 5,4 m og fartsgrense 60km/t. Det finns ikke gang- og sykkelvei. Det har skjedd ulykker som involverte sykkel og bil i kryssene, og utforkjøring av bil på strekningen.

Barnetråkkregistreringen viser at strekningen oppleves som utrygg av barna som bruker den som skolevei. Situasjonen vil sannsynligvis forverres når Ryggveien blir stengt i forbindelse med utvidelsen av E39, da dette vil gi økt trafikkmengde på Grødemveien.

Eksisterende vei er etablert direkte på matjord. Dette byr på utfordringer ved oppgradering/utvidelse. Enten må det foretas en fullstendig utskifting av massene under veien, eller kjørebane må beholdes som i dag, mens gs-veien etableres på fiberduk og armeringsnett ved siden av.

Beskrivelse av planforslaget:

Siden trafikktallene (ÅDT) på Grødemveien vil øke ved stenging av Ryggveien ved E39, er kjøremønsteret i krysset med Torvmyrveien foreslått endret slik at Grødemveien/Torvmyrveien inn mot Harestadkrysset og sentrum blir en gjennomgående gate med forkjørsrett, mens Torvmyrveien øst fra krysset blir sidevei.

Veien skal utformes som en samlevei, med fartsgrense på 50km/t.

Gang- og sykkelveien skal etableres på østsiden av veien, dette gir en bedre traseføring i krysset ved Torvmyrveien. Det er lagt opp til overganger i alle kryss. Planen legger også til rette for en feundergang på gnr/bnr 48/2 for å minske konsekvensene for gårdsdriften.

Rådmannens vurdering:

Statens vegvesen har foretatt flere vurderinger og avveiinger av alternativer i løpet av planarbeidet, som er kort beskrevet i planbeskrivelsen. Rådmannen er enig i Vegvesenets vurderinger om traseføring og hvilke veier defineres som hovedvei i de enkelte kryss.

Etter rådmannens vurdering etterkommer forslaget de – delvis motstridende – ønskene fra lokale grunneiere så godt som mulig, og lager ikke hinder for utvikling av arealene i kommunedelplan for Harestad.

Når det gjelder Fylkesmannens krav om prioritering av myke trafikanter, kommenterer SVV dette på følgende måte:

Gående er sikret prioritet gjennom avkjørsler og kryss ved fotgjengerfelt. Syklende må her gå av sykkel og leie den over gaten. Sykkel er ikke gitt prioritet i kryss da eksisterende trafikkmengde i krysset ved Torvmyrveien og forventet trafikkmengde i kryss til planlagt utbyggingsområde nord for Torvmyrveien vil bli så stor at vi har vurdert at trafikksikkerheten ivaretas best ved at syklende ikke gis prioritet gjennom kryss og avkjørsler. Fram til nytt planlagt utbyggingsområde blir realisert, kunne det vært gitt prioritet til syklister i dette krysset som fram til utbygging vil fungere mer som en avkjørsel, men det er blitt vurdert at det kan være forvirrende at syklister får prioritering her, men ikke i krysset Torvmyrveien x Grødemveien.

Rådmannen mener at denne konklusjonen er både uheldig med hensyn til nasjonale og regionale mål og klimasatsinger, og forutsetter at trafikanter forholder seg på en måte som ikke kan anses som realistisk.

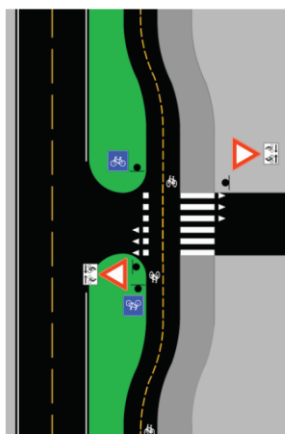
I arbeidet med trafikk- og klimamål blir det lagt mye vekt på sykkel som transportmiddel. I mange sammenheng skal den ta den største andelen av den framtidige trafikkveksten. Dette gjelder spesielt for Randaberg, hvor kollektivtilbudet ikke har veldig høy frekvens, og avstandene er forholdsvis korte. Det som ofte påpekes som mest nødvendig for å få flere i Randaberg til å benytte seg av denne miljøvennlige og klimanøytrale reisemiddelet er en holdningsendring. Sykling har ikke den sosiale status det burde ha for at folk flest vil kunne akseptere ulempene det medfører for jobbreisen o.l.

Det må også påpekes at utformingen av «Grødemkryssene» (Grødemveien – Torvmyrveien – ny samlevei) er basert på at hoved andelen av biltrafikken forventes fra Grødemveien og mot vest (E39) og omvendt, mens Torvmyrveien fra øst og den nye samleveien helt åpenbart er planlagt som sideveier med vikeplikt. Sykkelveien langs Torvmyrveien derimot er hoved sykkelforbindelse mellom Grødem og Randaberg sentrum, og utformingen av veien er planlagt deretter.

I en slik situasjon er det å nedprioritere syklistene så sterk at de tvinges til å gå av kjøretøyene sine i kryss med sideveier et veldig uheldig signal.

Dessuten burde en ta i betraktning at det i realiteten er mange som vil sykle over overgangen. Det kan antas at mange bilister er glad for det, da en som sykler bruker mindre tid for å krysse enn den som leier sykkel. Situasjonen vil altså sannsynligvis være akkurat som om det hadde vært en gjennomtrukket gs-vei, bare mindre entydig.

Alternativ kan syklistene – fullt lovlig – bestemme seg for å sykle i kjøreveien for å unngå problemstillingen. Dette er generelt ikke ønskelig, men vil være spesiell uheldig i Grødemkryssene, siden det her er siste mulighet for å komme seg inn i gs-systemet til Harestadkrysset. Syklistene som velger kjøreveien her, vil automatisk havne i av- og påkjørselsystemet for motorveien, hvor bilistene i hvert fall ikke burde måtte regne med mye trafikanter.

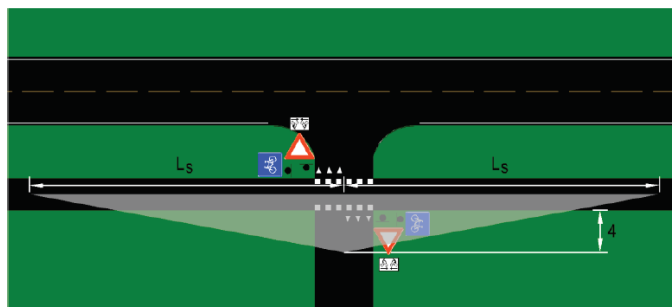


Figur 4.16: Kryssing mellom veg og sykkelveg med fortau der kryssende trafikk på sekundærvegen skal vike for syklende

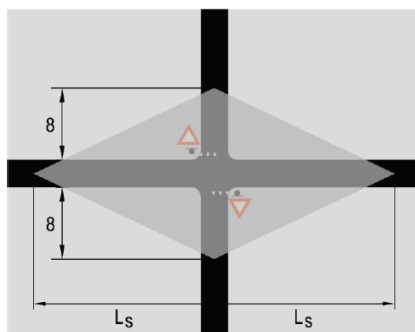
Statens Vegvesen påpeker i sin begrunnelse trafiksikkerhet som hovedfaktor i vurderingen, og har oversendt sin interne trafiksikkerhetsrevisjon av reguleringsplanen. Rapporten er datert Februar 2018, og rådmannen antar at trafikk tallene ikke er forandret siden. Rapporten nevner problemstillingen to ganger. Etter rådmannens forståelse påpeker den første anmerkningen (kap. 4.2, Nr. 17) en feil ved at det var manglende samsvar mellom den tekniske tegningen (tegning D101) og plankartet, mens forslaget den henviser til (i kap. 4.3) lyder:

«Det bør vurderes å forkjørregulere hovedruten for

sykkel i Torvmyrveien (vegmodell 74200) i disse kryssene. Ref. figur 4.16, 4.26 og 4.28 i V122.»



Figur 4.26: Sikt mellom gang- og sykkelveg / sykkelveg og veg der trafikken på veien har vikeplikt (mål i m)



Figur 4.28: Sikt krav mellom to kryssende gang- og sykkelveger / sykkelveger med vikepliktsregulering på en av veiene (mål i m)

Kommunen har ikke mottatt en mer uttømmende begrunnelse for hvorfor denne anbefalingen ikke ble fulgt.

Gjennom hele arbeidet med E39 og veiene rundt har Randaberg kjempet for at motorveiens barrierevirkning skal holdes så lav som mulig i praksis, spesielt for barn/unge, eldre og myke trafikanter generelt. I planene som gjelder utforming av selve motorveien og sideanleggene har vi stort sett fått medhold for det av SVV, og det er funnet veldig gode løsninger. Det antas derfor at det også vil være mulig å finne en like bra løsning her, som ikke hindrer syklistenes framkommelighet, og leder dem inn i gs-systemet til Harestadkrysset.

Rådmannen anbefaler at Detaljregulering for E39 Harestadkrysset legges ut til høring etter PBL § 12-10 med følgende endringer:

Myke trafikanter gis prioritet i avkjørslør/kryss med sideveier. For kryssene Grødemveien – Torvmyrveien – ny samlevei vises en løsning som ikke hindrer syklistenes framkommelighet og leder dem naturlig inn i Harestadkryssets gs-system.

Saksbehandler: Anna Katharina Kraus
Tjenesteområdesjef: Tonje Kvammen Doolan

Hvilke planer har dette konsekvenser for:

Detaljregulering for E39 Harestadkrysset (planID 2013002)

Detaljregulering av Øvre Grødem (planID 2012005)

Særutskrift:

Statens Vegvesen