



Arkivsak-dok. 20/03366-38
Saksbehandler Olav Asbjørn Thorsberg
Ansvarlig kommunalsjef: Tonje Kvammen Doolan

Saksgang	Møtedato	
Kommuneplanutvalget	15.09.2022	20/22

Saksframlegg

Behandling av tilleggsvurderinger - Detaljregulering av fortau langs Kyrkjeveien; planid 202004

Kommunedirektørens innstilling:

Forslag til detaljregulering av fortau langs Kyrkjeveien, planid 202004, som behandlet i KPU-sak 1/22, møte 20.1.2022, sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn etter plan- og bygningsloven § 12-10.

Bakgrunn for saken:

Forslag til detaljregulering av fortau langs Kyrkjeveien ble lagt frem til førstegangsbehandling i Kommuneplanutvalgets møte 20.1.2022. Her ble det vedtatt at det skal utarbeides noen tilleggsvurderinger/alternativer:

1. Skisse hvor en vegstrekning mellom boligfeltene løses med å utvide veibredden inn i veiskuldrene. I tillegg skal det males synlig felt for gange langs veien, og det skal reguleres bedre løsning i krysset Kyrkjeveien/Ryggveien og kobling fra Kyrkjeveien og inn til boligfeltet i Goadalen. Til sist utarbeides det en belyningsplan som følger saken.
2. Et alternativt forslag der veibanen innsnevres til ett kjørefelt med lysregulering i begge retninger skal vurderes.

Vedtaket fra KPU ligger vedlagt. Det er nå utarbeidet et notat hvor disse alternativene er vurdert, som også ligger vedlagt. Det vises til saksframlegg tilknyttet behandlingen i KPU 20.1.2022, samt vedlagte plandokumenter for ytterligere informasjon.

Denne saken er knyttet til FN's bærekraftsmål:



9.1)

Utvikle pålitelig, bærekraftig og solid infrastruktur av høy kvalitet, inkludert regional og grensekryssende infrastruktur, for å støtte økonomisk utvikling og livskvalitet med vekt på overkommelig pris og likeverdig tilgang for alle.



11.7)

Innen 2030 sørge for at alle, særlig kvinner og barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne, har tilgang til trygge, inkluderende og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom.

Denne saken er knyttet til følgende planer:

- Reguleringsplan for Vestheim sør, planid 1995002, vedtatt 1995.
- Reguleringsplan for gnr. 47 bnr. 87, 97 og 205, Goadalen, planid 1984004, vedtatt 1984.
- Reguleringsplan for Dalen, planid 1979001, vedtatt 1979.

Saksopplysninger:

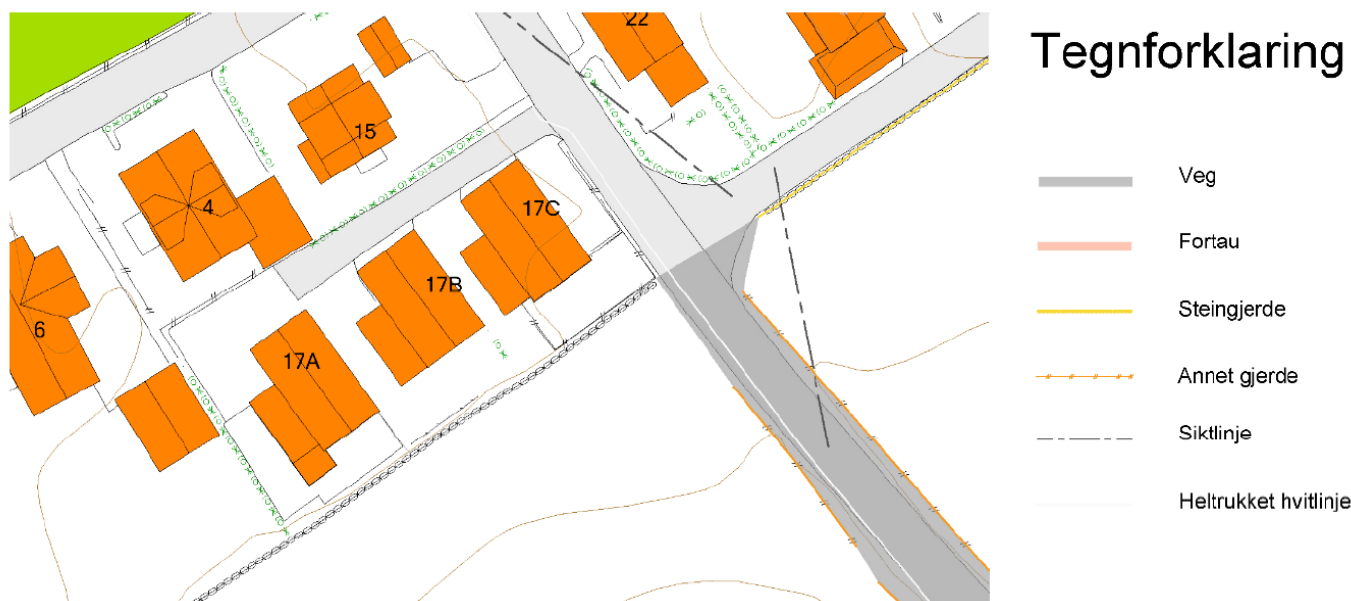
I det vedlagte notatet er de to løsningene fra vedtaket i KPU skissert og vei- og trafikkfaglig vurdert. Begge løsningene er i all hovedsak et nedskalert anlegg, med redusert omfang i forhold til det opprinnelige forslaget. Det opprinnelige forslaget la til grunn en løsning med en veibredde på 5 meter og en fortausbredde på 2,5 meter, noe som er i tråd med kommunale og nasjonale veinormer. Under er de to alternative løsningene sammenfattet og vurdert av fagkyndige. For ytterligere detaljer, vises det til vedlagte dokumenter.

Alternativ 1: Breder veiflate og malt felt for myke trafikanter

Denne løsningen baserer seg på å bevare eksisterende forhold i størst mulig grad. Ved å asfaltere veiflaten ut til eksisterende steingjerder, vil man øke veiflaten i snitt med ca. 0,5 meter på hver side, dvs. ca. 1 meter totalt. Dette vil bety at veiflaten vil øke til ca. 5,5-6,2 meter bredde. Forslaget er videre å skille myke trafikanter mot øvrige trafikanter ved å male synlige felt for gange langs veien. Dette betyr at myke trafikanter vil dele samme veiflate som øvrige trafikantgrupper, og kun være adskilt med heltrukket hvit linje. Den reelle veibredden ved denne løsningen

vil i hovedsak gi en kjøreveibredde på rundt 4,5 meter. Den kommunale veinormen sier at minste regulerte veibredde skal være 5 meter, og kun unntaksvis 4 meter. I tillegg kommer veiskulder på 0,5 meter på begge sider. Dette er for å sikre en arealfordeling som gir tilgjengelige og trygge trafikkarealer tilpasset en blandet trafikk, i tillegg til vedlikehold av eventuell annen infrastruktur som legges i veien.

Overgangen fra fortau i sør til malt gangareal kan løses ved nedsenket kantstein i fortau og hvitmalt linje langs overgangen i rett linje. Sikt og sikker overgang for myke trafikanter er viktige elementer i forhold til trafiksikkerhet. Siktkravet er mest førende for hvordan utformingen av krysset Kyrkjeveien/Ryggveien bør utformes, og det er vist en løsning for dette:



Løsningen med å asfaltere arealet ut mot steingjerdet er ikke en god veiteknisk måte å utforme veien på. Sidekantene kan bli utsatt for skade i form av oppsprekking og at de «gir seg» i kantene. Mangel på god avslutning av overbygning av vei er grunnen til dette. Steingjerdet kan bli utsatt for følgeskader om belastningen fra kjøretøy blir for stor, og faren for utglidning er til stede.

Det å dele trafikantene med heltrukket hvitmalt linje, er ikke en normert løsning. Det er flere grunner til at dette er en uheldig løsning:

- Den nedprioriterer myke trafikanter.
- Ved møtende kjøretøy vil myke trafikanter befinne seg i en sårbar situasjon som må anses som uheldig og kan være trafikkfarlig.
- Den strider med nasjonale, regionale og kommunale normaler. Fortau skal skilles fra kjørebane med avvisende kantstein.
- Den ivaretar ikke universell utforming og er spesielt utfordrende for svaksynte.
- Den krever høyt vedlikehold og jevnlig påføring av ny oppmerking for å opprettholde funksjon.

Løsningen, med bredere veiflate og hvitmalt (eller annen farge, red.anm.) felt for myke trafikanter, er ikke særlig god, sett fra et trafiksikkerhetsperspektiv. I og med at det ikke er fysisk skille mellom myke trafikanter og øvrige

trafikanter, vil ikke denne løsningen gi tilstrekkelig trafiksikkerhet for myke trafikanter, og av den grunn frarådes den.

Alternativ 2: Et kjørefelt med signalregulering

Denne løsningen baserer seg på å snevre inn veibanen til ett kjørefelt med signalregulering i hver ende. Det originale planforslaget foreslo enkelte innsnevring, hvor det legges til grunn en minimum veibredde på 3 meter av hensyn til utrykningskjøretøy. I tillegg kommer 0,5 meter skulder på hver side, noe som gir en bredde på 4 meter. Ved å anlegge fortau på en side, kan man redusere total veibredde til 3,5 meter. Det vil si at kjørefelt blir 3 meter bredt med 0,25 meter skulder på hver side. Minimum bredde på fortau, i henhold til håndbøker, er 1,5 meter, og det kan justeres ned fra det opprinnelige forslaget på 2,5 meter. Totalt gir dette et tverrsnitt på veien som er 5 meter. Med dagens bredde varierende mellom 4,5 til 5,2 meter, vil det si at dagens vei må utvides med maksimalt 0,5 meter og noen plasser innsnevres.

Endringen i fortausbredde fra 2,5 til 1,5 meter vil i praksis si en nedprioritering av myke trafikanter. Men i motsetning til alternativ 1, får myke trafikanter et eget dedikert veiareal som øker trafiksikkerheten.

Overgang fra fortau i sør vil følge de samme prinsippene som i alternativ 1. Forskjellen vil være at i alternativ 2 vil det i praksis si en forlengelse og videreføring av fortau langs Kyrkjeveien. Med hensyn til utforming av krysset Kyrkjeveien/Ryggveien, vil dette være likt alternativ 1, bortsett fra at myke trafikanter har et eget fysisk avgrenset areal på fortauet:



Etablering av et kjørefelt med signalregulering for hver kjøreretning vil medføre ventetid for bilister og syklister. Anlegget vil bli noe overdimensjonert og komplekst. Av- og påkjøring til landbruksarealet ca. midt på strekket må håndteres for å unngå møtende trafikk. Det vil også være nødvendig å inkludere Ryggveien i lysreguleringen, da denne veien også vil bli berørt av signalanlegget. Det vil ikke være kødannelse av betydning pga. lav ÅDT, men det er stor sannsynlighet for blokkering av oppkjørsler til hus ved ventesonene i endene.

Et kjørefelt med signalregulering vil ikke gi tilstrekkelig trafiksikkerhet, spesielt for syklister. Løsningen vil gi lange forsinkelser for bilister og syklister. Alle signalanlegg skal godkjennes av Vegdirektoratet, noe som det antas er lite sannsynlig vil skje. Denne løsningen frarådes, i likhet med det første alternativet.

Sammenfatning fordeler og ulemper:

<u>Alternativ 1: Bredere veiflate og malt felt for myke trafikanter</u>	
<i>Fordeler</i>	<i>Ulemper</i>
Sparer landbruksjord. Rimeligere enn fortau å anlegge. Mindre erverv av grunn enn opprinnelig forslag.	Sidekantene kan bli utsatt for oppsprekking og at de gir seg i kantene. Steingjerdet kan få følgeskader. Løsning strider med nasjonale, regionale og kommunale normer/løsninger. Ivaretar ikke universell utforming. Krever mye vedlikehold. Nedprioriterer myke trafikanter. Myke trafikanter vil finne seg i sårbare situasjoner ved møtende kjøretøy.
<u>Alternativ 2: Et kjørefelt med signalregulering</u>	
<i>Fordeler</i>	<i>Ulemper</i>
Sparer landbruksjord. Skiller myke trafikanter fra annen trafikk. Mindre erverv av grunn enn opprinnelig forslag.	Smalere fortau nedprioriterer myke trafikanter (men mindre enn alternativ 1). Ventetid for bilister og syklister i veibanen. Overdimensjonert og komplekst anlegg. Landbruksavkjørsler kompliserer trafikkbildet, siden trafikk inn og ut av disse og retning videre ikke nødvendigvis vil sammenfalle med signal. Blokkering av oppkjørsler til hus ved ventesonene i endene. Gir ikke tilstrekkelig trafiksikkerhet for syklister.

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren synes det er bra å vurdere alternative løsninger, til det som tradisjonelt er anbefalt. Dette prosjektet har blitt prioritert for midler i Bymiljøpakken, og det er viktig og nyttig å vurdere alternativer, som også kan være kostnadsbesparende. I dette tilfellet er to alternative løsninger, som bedt av KPU, vurdert. Begge løsningene har fordeler og ulemper i forhold til opprinnelig forslag, og hverandre.

Kommunedirektøren mener at trafiksikkerhet er viktigst når det skal tilrettelegges anlegg for myke trafikanter. Begge løsningene som er vurdert blir frarådet av de fagkyndige på grunn av at de ikke gir tilstrekkelig trafiksikkerhet, noe kommunedirektøren er enig i. Utover dette er det enkelte andre momenter som bør nevnes:

- Et smalere fortau enn 2,5 meter, som i alternativ 2, er vanskelig å drifte, og det vil heller ikke fremstå som attraktivt for brukerne.
- Endringen i fortausbredde fra 2,5 til 1,5 meter vil i praksis si en nedprioritering av myke trafikanter. Men i motsetning til alternativ 1, får myke trafikanter et eget dedikert veiareal som øker trafikksikkerheten i alternativ 2.
- For å få til alternativ 1, må man fjerne steingjerdene for å kunne fundamentere skikkelig, slik at man kan etablere en stabil vei. Deretter må gjerdene reetableres. Og selv om det blir gjort, vil man fortsatt ha en relativt svak vei, siden man ikke har noe å gå på i kantene (skulder). Et annet problem med å asfaltere helt inntil steingjerdene, er overvannshåndteringen. Overvannet vil normalt renne ut i kantareal, men en slik løsning vil lede vannet ned veien og i tillegg øke hastigheten på det, noe som kan medføre problemer i lavereliggende områder.

Kommunedirektøren vil på bakgrunn av dette anbefale at planforslaget legges ut på høring i den versjonen som ble fremlagt til behandling i kommuneplanutvalget 20.1.2022, og som ligger vedlagt.

Grunnlagsdokumenter og vedlegg:

Tilleggsvurdering Kyrkjeveien

2020004_Plankart

2020004_Planbestemmelser

2020004_Planbeskrivelse

Vedlegg hendelse ROS

2020004_Merknadsdokument

Vedtak KPU 20012022