

# Detaljregulering av gang- og sykkelløsning fra Goadalen til Goaveien

Planid 2015003



## Beskrivelse av planforslaget

Utarbeidet av Randaberg kommune, Plan og miljø

Sist revidert: 25.5.2018

## Innhold

1. Bakgrunn .....	3
1.1 Bakgrunn for planforslaget.....	3
1.2 Gjeldende planer .....	3
1.3 Tilgrensende planer.....	4
2. Medvirkning .....	5
2.1 Varsel om oppstart.....	5
2.2 Offentlig ettersyn .....	5
3. Beskrivelse av planområdet .....	6
3.1 Beliggenhet og avgrensning .....	6
3.2 Arealbruk og landskap.....	6
3.3 Kulturminner og kulturmiljø.....	7
3.4 Landbruk og naturverdier.....	7
3.5 Trafikkforhold og teknisk infrastruktur .....	7
3.6 Barn og unge.....	8
3.7 Støy og luftforurensing.....	9
3.8 Risiko og sårbarhet .....	9
4. Planforslaget.....	10
4.1 Planlagt arealbruk.....	10
4.2 Fortau og gang- og sykkeløsning .....	10
4.3 Vei.....	11
4.4 Universell utforming.....	11
4.5 Kulturminner .....	11
4.6 Rekkefølgekrav .....	11
5. Konsekvenser av planforslaget.....	12
5.1 Landskap.....	12
5.2 Kulturminner og kulturmiljø.....	12
5.3 Forholdet til naturmangfold .....	12
5.4 Rekreasjon og folkehelse.....	12
5.5 Trafikkforhold .....	12
5.6 Barn og unge.....	12
5.7 Landbruk.....	13

# 1. Bakgrunn

## 1.1 Bakgrunn for planforslaget

Hensikten med planarbeidet er å regulere gang- og sykkelløsning/fortau langs Kyrkjeveien for å etablere en trygg skolevei fra Goadalen til Goa skole.

Reguleringsarbeidet anses for ikke å falle inn under bestemmelsene om konsekvensutredning, jf. Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven § 3, på grunn av at konsekvensene for landbruk, miljø og området er relativt begrenset.

## 1.2 Gjeldende planer

Denne planen vil erstatte deler av følgende reguleringsplaner:

- Reguleringsplan for Dalen, planid 1979001
- Reguleringsplan for gnr. 47 bnr. 87, 97 og 205, planid 1984003

Delene som erstattes er knyttet til fortau i Goadalen og krysset Kyrkjeveien-Sørlibakken.



Figur 1: Utsnitt av reguleringsplan for Dalen (til venstre) og reguleringsplan for 47/87, 97 og 205 (til høyre).

### 1.3 Tilgrensende planer

Krysset Goaveien/Kyrkjeveien ble regulert av Statens vegvesen i 2014, i Detaljregulering av trafikksikring ved krysset Goaveien/Kyrkjeveien, planid 2012001. Denne planen legger opp til rundkjøring og sikker kryssing av både Goaveien og Kyrkjeveien i to underganger.



Figur 2: Detaljregulering av trafikksikring ved krysset Goaveien/Kyrkjeveien.

## 2. Medvirkning

### 2.1 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av planarbeid ble sendt ut 30.6.2016 med frist for tilbakemelding 1.10.2016. Kjente grunneiere, naboer og offentlige instanser ble tilskrevet direkte. Planområdet inneholdt på dette tidspunktet både gang- og sykkelløsning og turveisystem fra Goaveien til Vistnesveien.

Det kom inn 14 merknader, hvorav 5 fra offentlige instanser og 9 fra private.

Det ble besluttet å dele planområdet for å sikre fremdrift i forhold til gang- og sykkelløsning mellom Goaveien og Goadalen. Brev om dette ble sendt ut til partene og offentlige instanser 31.1.2017. Turveisystemet fra Kyrkjeveien til Vistnesveien er tatt ut og vil planlegges i en egen plan. I forbindelse med dette kom det inn ytterligere 7 innspill, hvorav 3 fra offentlige og 4 fra private.

Det ble avholdt informasjonsmøte i kommunestyresalen på kommunehuset 27.6.2017, med ca. 15 personer tilstede. I tillegg var kommunen representert av 3 personer fra Teknisk og Plan og miljø. Her ble det fokusert på Kyrkjeveien og trafikksituasjonen i den. Det ble etterspurt en god løsning for konflikten mellom unger og biler, samt gjort oppmerksom på at en del bilister kjører for fort i området. Stenging av Kyrkjeveien for gjennomkjøring ble foreslått, samt å gjøre den om til miljøgate.

Innspill/merknader til oppstartsvarsel og rådmannens vurdering av disse ligger i egne vedlegg.

### 2.2 Offentlig ettersyn

Planforslaget ble behandlet i KPU 31.8.2017 og lagt ut til offentlig ettersyn 12.10.2017. Frist for uttale var 24.11.2017, men fylkeskommunen fikk utsatt frist for å behandle dispensasjonssøknad knyttet til kulturminner. Under offentlig ettersyn kom det inn 8 innspill; 3 private og 5 offentlige. I tillegg kom det en innsigelse fra Fylkesmannen i Rogaland. Denne ble trukket etter omfattende korrespondanse i brev datert 11.1.2018.

Innkomne merknader og rådmannens vurdering av disse ligger i egne vedlegg.

### 2.3 Begrenset høring

Planforslaget ble behandlet i KPU 8.2.2018, hvor det ble vedtatt å dele planen i to. En del gjaldt strekket mellom bebyggelsen og Goaveien, og en del strekket gjennom bebyggelsen. Den førstnevnte delen ble vedtatt, men den andre ble sendt ut på høring 16.3.2018 med frist for uttale 1.5.2018. Fylkeskommunen fikk utsatt frist for uttale til 10.5.2018. Under den begrensede høringen kom det inn 5 innspill; 3 private og 2 offentlige.

Innkomne merknader og rådmannens vurdering av disse ligger i egne vedlegg.

### 3. Beskrivelse av planområdet

#### 3.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet, på ca. 5 dekar, ligger langs Kyrkjeveien, og strekker seg fra Sørlibakken i nord og nesten til Goaveien i sør. Det ligger ca. 800 meter sør for kommunehuset i Randaberg, og ca. 600 meter nord for Goa skole<sup>1</sup>.

#### 3.2 Arealbruk og landskap

Den sørlige delen av planområdet er landbruksområder langs Kyrkjeveien (se figur 3). Det er en ganske bratt helning som stiger sørover mot Goaveien. Denne helningen varierer noe, og den flater ut mot bebyggelsen i Goadalen.



Figur 3: Kyrkjeveien sett fra sør mot nord (til venstre) og fra bebyggelsen mot sør (til høyre). Bildet til høyre viser adkomst som ligger ved planlagt innsnevring av Kyrkjeveien i forbindelse med sykkelveien. (Foto: Google Street View).

I den nordlige delen av planområdet ligger boligområdet i Goadalen. Her ligger bebyggelsen ganske nær Kyrkjeveien på begge sider, men spesielt på den vestlige siden. Det ligger et fortau på den nordvestre siden av krysset Kyrkjeveien-Sørlibakken. Langs Kyrkjeveien gjennom Goadalen er det opparbeidet en del hekker, murer etc. (se figur 4).



Figur 4: Kyrkjeveien gjennom bebyggelsen sett fra nord (t.v.) og fra sør (t.h.). Foto: Olav Thorsberg

<sup>1</sup> Målt fra midten av planområdet.

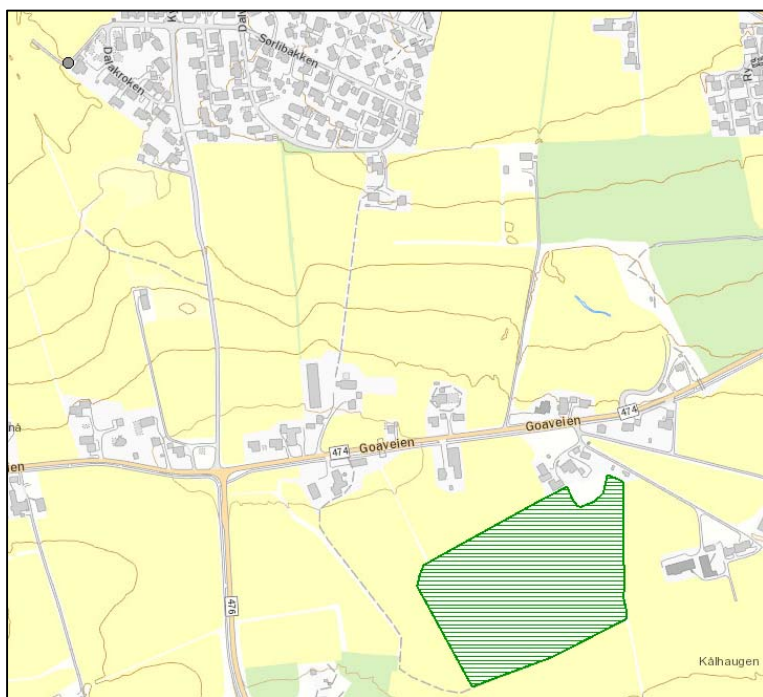
### 3.3 Kulturminner og kulturmiljø

Det er registrert diverse kulturminner i området. Et av disse har blitt registrert i forbindelse med detaljregulering av trafiksikring ved krysset Goaveien/Kyrkjeveien, vedtatt i 2014. Dette er en gravhaug, som det er gitt dispensasjon for å fjerne, samt bosetningsspor. I tillegg ble det gjennomført arkeologiske registreringer sommeren 2017, hvor det ble registrert to kulturminner. Dette er et tofaset dyrkingslag og gardfar, og en kokegrop (se rapport fra arkeologiske registreringer). Kokegropen ble totaldokumentert og det er gitt dispensasjon fra kulturminneloven for denne i forbindelse med nedgraving av overvannsledning.

### 3.4 Landbruk og naturverdier

Det drives aktivt landbruk i den sørlige delen av planområdet. I arealressurskartverket (AR5) ligger dette området innenfor fulldyrka jord, og det benyttes til grasproduksjon.

Det finnes enkelte registreringer av truede- eller fremmede arter og andre naturtyper etc. i områdene rundt planområdet i Naturbase<sup>2</sup>. Det ligger en kystmyr et stykke sørøst for planområdet, som er betegnet som en viktig naturtype. I tillegg er det registrert en observasjon av heipiplerke, en art som er av særlig stor forvaltningsinteresse (se figur 5). Innenfor planområdet er det ingen registrerte naturverdier.



Figur 5: Kystmyr og artsobservasjon. Kilde: Naturbase.

### 3.5 Trafikkforhold og teknisk infrastruktur

Trafikken i Kyrkjeveien er relativt høy sett i sammenheng med terrenget og vegens utforming, noe som kan føre til konflikter mellom biler og myke trafikanter. Den har en varierende bredde, som for

<sup>2</sup> Naturbase: Naturbase er Miljødirektoratets karttjeneste som viser naturtyper, friluftsområder, truede- og fremmede arter etc.

eksempel 4.8 meter i bakken opp mot krysset (ikke med i planområdet), og over 6 meter enkelte steder i Goadalen. I 2011 ble det beregnet en ÅDT<sup>3</sup> for Kyrkjeveien på 922.

Det ligger VA-ledninger i området. For det første går det en vannledning langs vestsiden av Kyrkjeveien, som forgrener seg vest- og østover i krysset Sørlibakken-Kyrkjeveien. I tillegg ligger det en overvanns- og spillvannsledning som krysser Kyrkjeveien sør for bebyggelsen i Goadalen. I tillegg til dette skal det legges en overvannsledning fra krysset Goaveien-Kyrkjeveien ned til overvanns- og spillvannsledningen ved Goadalen i forbindelse med opparbeidelsen av dette krysset. Denne vil ligge på østsiden av Kyrkjeveien, i samme område som gang- og sykkelveien.

Det ligger lavspent-, høyspent- og regionalnettkabler i området.

### 3.6 Barn og unge

Barnetråkkregistreringene, som ble gjennomført i 2012-13, viser at barn og unge opplever Kyrkjeveien som utrygg (se figur 6). I registreringene er Kyrkjeveien beskrevet som en farlig bakke på grunn av trafikken, og at den er smal uten sykkel- og gangsti.



Figur 6: Barnetråkkregistrering.

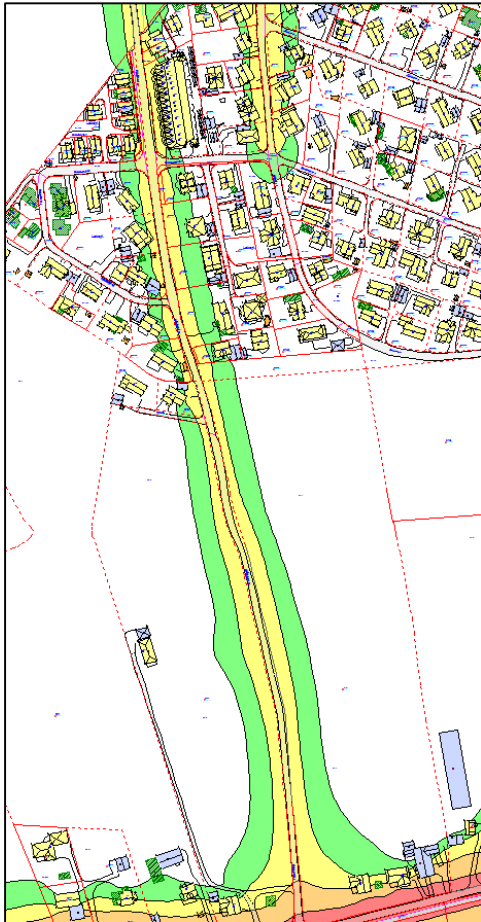
<sup>3</sup> ÅDT: Årsdøgntrafikk; det totale antall kjøretøy som passerer et snitt av en vei i løpet av et år, dividert med 365. Tall hentet fra *Trafikktellinger og beregning av ÅDT [...] Sluttrapport 21.6.2011, AnkoNova (side 28)*.



Barn og unge som ferdes i området, må benytte veien, noe som fører til konflikt med biler. Konflikten er ganske høy i bebyggelsen i Goadalen, men den blir enda høyere i bakken opp mot Goaveien på grunn av at veien her er smalere og langt brattere enn i bebyggelsen.

### 3.7 Støy og luftforurensing

Planområdet ligger innenfor gul og grønn sone i forhold til støy (se figur 7). Dette er helt normalt i områder av den karakter som dette området har. De fleste boligene i planområdet ligger innenfor grønn sone.



Figur 7: Støysoner. Strategisk støykartlegging ble gjennomført våren 2017.

Det er ikke påvist noen ekstra luftforurensing, eller forurensing av noen annen type, utover det som er normalt i et slikt område.

### 3.8 Risiko og sårbarhet

Det er gjennomført en forenklet ROS-analyse for planområdet. Denne avdekket enkelte risikofaktorer som f.eks. overvann fra drenering i landbruket, lynnbrann og støy, men sannsynligheten for at dette medfører store negative konsekvenser er liten. På den andre siden bekreftet ROS-analysen konflikten mellom myke og harde trafikanter, og at behovet for trafiksikring er åpenbart.

## 4. Planforslaget

### 4.1 Planlagt arealbruk

Planforslaget inneholder følgende reguleringsformål og hensynssoner:

FORMÅL	AREAL I M <sup>2</sup>
<b>Bebyggelse og anlegg (pbl §12-5, 2. ledd nr. 1)</b>	
Boligbebyggelse	199
<b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (pbl § 12-5, 2. ledd nr. 2)</b>	
Kjøreveg	636
Fortau	1110
Sykkelveg/-felt	765
Annen veggrunn – tekniske anlegg	230
Annen veggrunn – grøntareal	185
<b>Landbruks-, natur- og friluftsmål (pbl § 12-5, 2. ledd nr. 5)</b>	
Jordbruk	2317
<b>Totalt for alle formål</b>	5442
<b>Hensynssoner</b>	
Bestemmelsesområde – anlegg- og riggområde	
Bestemmelsesområde	
Frisiktsoner	

### 4.2 Fortau og gang- og sykkelløsning

Det reguleres til fortau i boligområdet i Goadalen. Dette er en videreføring fra den gamle planen. Det legges opp til at fortauet får en regulert bredde på 2,5 meter<sup>4</sup> fra krysset Kyrkjeveien-Sørlibakken og til den sørlige enden av boligområdet. Fra enden av boligområdet vil dette ligge parallelt med en sykkelvei, slik at det blir en sykkelvei med fortau på denne strekningen. Her er det lagt opp til en regulert bredde på 2,2 meter for sykkelveien og 2 meter for fortauet (se figur 8). Disse separeres med liggende kantstein. I tillegg legges det opp til dobbel kantstein i en bredde på 0,5 meter mellom gang- og sykkelløsningen og bilveien.



Figur 8: Snitt av gang- og sykkelløsning.

På grunn av at bakken langs Kyrkjeveien fra Goadalen og opp til krysset i Goaveien, vil det være optimalt å skille gående og syklende i dette strekket. Hastigheten til syklister i dette strekket vil kunne være ganske høy ned bakken, samtidig som den vil være lav for de som sykler eller går opp bakken.

Det er lagt inn en innsnevring ved overgang sykkelvei-Kyrkjeveien, for å tvinge bilistene som kommer ned bakken til å bremse ned/stoppe og gjøre situasjonen for dem og syklister mer oversiktlig.

<sup>4</sup> Alle bredder er regulerte bredder. Faktisk bredde vil i noen tilfeller bli noe mindre på grunn av skuldre etc.

### 4.3 Vei

Det legges opp til at det tas litt av Kyrkjeveien slik den blir 5 meter bred etter fortau er på plass. Dette medfører at det må erverves noe areal av eiendommene på østsiden av Kyrkjeveien.

I krysset Sørlibakken-Kyrkjeveien legges det opp til at det kan opparbeides fortau på vestsiden av krysset, slik at man kan få en sikker krysning av Sørlibakken, og derfra videre over Kyrkjeveien til fortauet på østsiden av denne. Dette medfører at det tas litt areal fra 47/151 til dette. I tillegg legges det inn en forlengelse av fortauet på østsiden av Kyrkjeveien inn på sørsiden av Sørlibakken. Selve krysset Kyrkjeveien-Sørlibakken strammes opp. De sørlige, østlige og vestlige armene får en bredde på 5 meter og en radius på 10. Dette er tilstrekkelig for manøvrering av renovasjons- og brannbiler. Planen tar utgangspunkt i at Kyrkjeveien vil få forkjøringsrett i krysset, og frisisiktslinjene og frisisiktsone i krysset er satt ut ifra dette.

Langs Kyrkjeveien er det lagt inn to innsnevring. Den ene ligger i sørenden av boligområdet, hvor sykkelveien treffer kjøreveien, det vil si på østsiden av Kyrkjeveien. Den andre ligger ca. 45 meter nord for denne, på vestsiden av veien. Ved disse vil veibredden bli 3,5 meter.

Planen legger opp til en ny adkomstvei til 61/1 sør i planområdet. Det er lagt inn rekkefølgekrav om stenging av eksisterende boligadkomst når denne er opparbeidet. Det er lagt inn frisisiktslinjer og –soner for denne mot gang- og sykkelløsningen.

### 4.4 Universell utforming

På grunn av den bratte helningen langs Kyrkjeveien, vil ikke gang- og sykkelløsningen være helt optimal i forhold til universell utforming. Dette er et resultat av naturgitte forhold, og skulle man fått til dette ville inngrepene i landskapet blitt u hensiktsmessig store. Helningen på bakken langs Kyrkjeveien er på ca. 8 %<sup>5</sup>, og gang- og sykkelløsningen vil for det meste følge eksisterende terreng. Dette er noe høyere enn det som er anbefalt (5 %). Helningen varierer noe.

### 4.5 Kulturminner

Det er lagt inn en bestemmelsessone med bestemmelse knyttet til kulturminnet i sørenden av planområdet.

### 4.6 Rekkefølgekrav

Det er lagt inn rekkefølgekrav i forbindelse med ny adkomst til gårds- og bruksnummer 61/1, samt et krav i forhold til når sykkelvei kan tas i bruk. Sistnevnte er for å sikre at det er trygt å ta denne i bruk.

---

<sup>5</sup> Målt fra toppen ved krysset Goaveien-Kyrkjeveien og til det flater ut på jordet et stykke før bebyggelsen. Dette strekket er 234 meter langt.

## 5. Konsekvenser av planforslaget

### 5.1 Landskap

Med unntak av gang- og sykkelløsningen langs Kyrkjeveien, er konsekvensene for landskapet ganske begrenset. Fortau gjennom bebyggelsen er et element som må forventes i en bebyggelse av en slik karakter som her. Selve gang- og sykkelløsningen er et landskapsinngrep i seg selv, men siden gang- og sykkelløsningen legges langs Kyrkjeveien, er inngrepet svært begrenset i forhold til å legge dette midt ute på markene.

### 5.2 Kulturminner og kulturmiljø

Det er gitt dispensasjon til inngrep i sikringssonen og deler av et påvist kulturminne, og dette er ivaretatt i henhold til vilkår fremstilt av Rogaland fylkeskommune, kulturavdelingen og Riksantikvaren. De delene av kulturminnet som ikke berøres av tiltaket, skal sikres i anleggsperioden.

### 5.3 Forholdet til naturmangfold

Denne planen inneholder ikke elementer som i vesentlig grad vil forverre situasjonen i forhold til naturmangfold hverken i planområdet eller i området rundt. På grunn av at planen ikke har noen påviste negative virkninger på naturmangfoldet, er de miljørettslige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 til 12 ikke vurdert ytterligere.

### 5.4 Rekreasjon og folkehelse

Fortauet og gang- og sykkelløsningen fra Goadalen til Goakrysset vil utvide tilbudet for turgåere fra sentrum og helt til Hålandsvannet. De myke trafikantene vil slippe å måtte gå i veibanen i det bratte strekket fra Goadalen og til Goakrysset, noe som vil øke følelsen av trygghet, noe som igjen er en viktig faktor for veisystemets bruk til rekreasjon.

### 5.5 Trafikkforhold

Kyrkjeveien blir noe smalere gjennom Goadalen fra krysset Sørlibakken-Kyrkjeveien og til bakken i sørenden av bebyggelsen. Dette, sammen med fartsdumpene i området, bør ha en fartsreducerende effekt. I tillegg vil de myke trafikantene flyttes vekk fra veibanen i hele planområdet. Innsnevringene ved sykkelveiens ende og midt i boligområdet vil senke hastigheten til bilene og gjøre situasjonen for syklistene bedre og mer oversiktlig. Innsnevringen midt i boligområdet vil også sikre myke trafikanter som kommer til Kyrkjeveien via Dalakroken og gi disse en mer oversiktlig situasjon. Innsnevringene vil ikke hindre brann- og renovasjonsbiler i å komme gjennom.

### 5.6 Barn og unge

Planforslaget vil gjøre veien fra Goadalen til Goakrysset tryggere for myke trafikanter, og da spesielt for skoleelevene som vil benytte denne veien til og fra Goa skole. Separeringen av harde og myke trafikanter vil gjøre trafikkbildet mer oversiktlig og senke risikoen for ulykker hvor myke trafikanter er involvert.

## 5.7 Landbruk

Det tas noe landbruksjord langs Kyrkjeveien til gang- og sykkelløsningen. Arealet det er snakk om er ganske begrenset, ca. 700 m<sup>2</sup>. Det er forsøkt å finne en løsning som både ivaretar sikkerheten til de myke trafikantene, samt at det tas så lite landbruksjord som mulig for å få til en slik løsning. I tillegg vil ny adkomstvei til 61/1 ta noe landbruksjord, men det er valgt en løsning som gjør at de resterende landbruksarealene blir mer sammenhengende og drivverdige.