

Saksframlegg

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
	Arealutvalget	10.03.2020

Saksbehandler: Magna Wean Haugen

Arkivsak: 2019/7054

Dato: 26.02.2020

Trafikksikkerhetsnotat Testmann Minne skole

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Arealutvalget godkjenner løsningsforslaget som fremlagt.
2. Arealutvalget godkjenner en eventuell tilleggskostnad hos konsulentselskapet dersom de krever dette for å kontrollere at planlagt løsning også tar høyde for fremtidig lengde på bussene.

Oppsummering:

Indre Fosen kommune engasjerte konsulentselskapet Asplan Viak høsten 2019 for å planlegge etableringen av en droppsone og flere parkeringsplasser ved Testmann Minne skole i Leksvik. Oppdraget gikk ut på å skissere en løsning for området, samt å utarbeide et trafikksikkerhetsnotat for å beskrive trafikksikkerheten i området. Notatet beskriver dagens situasjon, definerer hvilke behov kommunen har og virkning av foreslåtte løsning.

Saksutredning:

Bakgrunn for saken

Bakgrunn for oppdraget er trafikksikkerhetsplanen for tidligere Leksvik kommune, hvor det var vedtatt at det skulle gjennomføres tiltak for å bedre situasjonen for myke trafikanter ved Testmann Minne skole. Utfordringene med situasjonen slik den er per i dag er blant annet:

- Grusplassen som benyttes som droppsone er ikke tilrettelagt for dette formålet, de myke trafikantene blir derfor sluppet av midt oppe i kaoset av biler som henter/bringer og parkerer.
- Trafikkvolumet i rushtidene er høyt, og hindrer ofte bussene fra å kjøre inn til sine holdeplasser.
- Gang- og sykkelveitrafikk ender opp med å måtte krysse den uoversiktlige grusplassen midt i trafikkaoset.
- Ujevn kjøreoverflate.
- Ingen belysning.

Situasjonen kan derfor beskrives som kaotisk og trafikkfarlig både for gående, syklende og kjørende, og utgjør en økt risiko for ferdsel av skoleelever.

Trafikksikkerhetsnotatet fremmer et forslag til en løsning på disse problemene. Et lignende løsningsforslag ble fremlagt for skoleledelse, FAU og busselskap i desember 2019 for uttalelse om løsningene som ble foreslått. Busselskapet hadde noen merknader til løsningsforslaget, og det endelige løsningsforslaget har nå tatt disse tilbakemeldingene i betraktning. Etter et skypemøte mellom administrasjonen og Asplan Viak ble det i januar vurdert hva som ville være beste løsning for alle involverte parter. Å foreta de endringene som ble avtalt utløste merkostnader i arbeidet til konsulentselskapet. Disse merkostnadene var opp til behandling hos Arealutvalget 21.01.20 som godkjente prisøkningen. Endringene har i ettertid blitt utført av konsulentselskapet som har lagt de inn i skisser og trafikksikkerhetsnotat.

Det vedlagte løsningsforslaget har tatt utgangspunkt i de tilbakemeldingene som kom inn og foreslås godkjent som fremlagt. Løsningsforslaget har blitt lagt frem for Trafikkfaglig råd for godkjenning, og sendes deretter over til Arealutvalget for endelig vedtak.

Økonomi

Revidert budsjett for ferdig levert trafikksikkerhetsnotat med skisser til løsning er på kroner 136 250 eks. mva. som ble godkjent av arealutvalget i møtet den 21.01.20.

Uttalelse fra andre utvalg

Ungdomsrådet

Eldrerådet

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Andre råd eller utvalg

JA/NEI

Nei

Nei

Nei

Ja

Uttalelse fra Trafikkfaglig råd (fra møte 25.02.20)

Trafikkfaglig råd godkjenner løsningsforslaget som fremlagt, men stiller spørsmål ved at innkjøringsarealet fremstår som smalt. Det er usikkert om det er nok plass for bussene til å svinge inn ved opptegnet løsning. Det er ønskelig at det sjekkes opp at det er nok svingareal for busser opp til 13,70 m lengde og 7,20 i akselavstand.

Ønsker at dette sjekkes opp med tanke på sporingskurver.

Administrasjonen har i ettertid tatt opp spørsmålet med konsulentselskapet som svarte at de har sjekket opp sporing i forhold til de bussene som ble brukt den dagen de var på befaring. Dette tilsa lengder på 12,66m på en buss og 10,55m på en annen buss. Videre sjekket de standard sporingsverktøy (SVV) ved prosjektering, som er busser på enten 15,0 m (med svingaksel) eller 12,40 m (uten svingaksel). Da bussene på 12,40m passer best til beskrivelsen av bussene de observerte, er det disse som er brukt videre ved sporing.

Dersom det er ønskelig å sjekke opp eksakt sporing på bussene som nevnt nå (busser med lengde på 13,70 meter med en akselavstand på 7,20), må

konsulentselskapet få oppgitt korrekt bussmodell med riktige dimensjoner slik at de kan modellere opp riktig kjøretøy.

Trafikkfaglig råd ønsker at dette blir sjekket opp med tanke på at AtB har utlyst nytt anbud, med oppstart fra høsten 2021. Der er det helt nye krav til bussene enn hva man har i dag. Operatør må utnytte bussene i anbudet maksimalt for å vinne anbudet. De har allikevel forståelse for at det kan være vanskelig å få beregnet dette når man ikke har reg.nr. på en ny buss som ikke er levert enda.

Hovedpoenget med å få kontrollert dette er for å sikre at den planlagte løsningen tar høyde både for situasjonen slik den er i dag, og for situasjonen som vil være realiteten om et år. Administrasjonen har overrakt denne informasjonen til konsulentselskapet og spurt om det er mulig å se etter om dagens løsning også har rom for de fremtidige, større bussene, og spurt om de ikke kan sjekke sporing med en buss som ligger inne per i dag, med ca. samme mål som det som etterspørres.

Hensikten med løsningsforslaget må være at det også skal være holdbart for fremtidig bruk av området.

Vedlegg:

1. Trafikksikkerhetsnotat utformet av Asplan Viak, levert 10.02.2020