

Saksframlegg

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
DR 2/19	Trafikkkfaglig råd	11.09.2019
	Arealutvalget	17.12.2019

Saksbehandler: Magna Wean Haugen

Arkivsak: 2018/195

Dato: 05.12.2019

Haltveien - planlegging av tiltak for trygg skolevei

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Kommunen endrer forespørselen til Asplan Viak til å gjelde reguleringsplan for vei og gang- og sykkelvei.
2. Gang- og sykkelveien, med en bredde på 3 meter, planlegges anlagt der hvor eksisterende vei ligger i dag og ønskes separeres fra veien med autovern. Veien forskyves deretter i sørgående retning for å få en veibredde på 4 meter. I tillegg anlegges to møteplasser langs strekningen, disse med en veibredde på 6 meter.
3. Planarbeidet finansieres ved avsatte TS-midler for 2019/2020.

Oppsummering:

Den 11.09.2019 vedtok Trafikkkfaglig råd å akseptere tilbudet på utarbeidelse av reguleringsplan for gang- og sykkelvei langs Haltveien iht. tilbud fra Asplan Viak. På grunn av innspill til varsel om planoppstart har kommunen nå et ønske om å se på mulighetene for å endre bestillingen hos Asplan Viak til å gjelde både gang- og sykkelvei og vei i samme reguleringsplan.

Saksutredning

Bakgrunn for saken

Våren 2019 forespurte Indre Fosen kommune et konsulentfirma med trafikk- og veikompetanse om å få et tilbud på planlegging av egnede tiltak for å bedre Haltveien som trygg skolevei i en reguleringsplan. Asplan Viak leverte et tilbud på utarbeidelse av detaljreguleringsplan for gang- og sykkelvei langs deler av FV6390, Haltveien på Stadsbygd. Strekningen er på ca. 800 meter og reguleringsplanen skal utarbeides for strekningen mellom Ytre Haltvei og Jamt-Olaveien.

Geotekniske undersøkelser vil starte opp i 9.desember og disse vil gi et bedre bilde på hvilke løsningsforslag som er mulige å foreta.

Løsningsforslag og konsekvenser

Første tenkte løsning var å etablere gang- og sykkelveien nord for eksisterende vei på grunn av følgende fordeler:

- G/s-vei videreføres på samme side av veien som eksisterende g/s-vei i Haltveien (frem til Grønningsmarka).
- G/s-vei blir liggende på samme side som boligbebyggelsen.
- Det unngås unødvendig bruk av jordbruksområder som ligger sør for veien, i henhold til nasjonale retningslinjer om jordvern.

Ulemper ved denne plasseringen:

- Bruk av areal hos privateiendommer nord for veien.
- Eventuelle kostnader knyttet til flytting av kabler og ledningsnett i bakken (pga. behov for tilgang til disse ved fremtidig vedlikehold).

På bakgrunn av innspill under planoppstart besluttet administrasjonen at det skulle tegnes opp et alternativt løsningsforslag hvor gang- og sykkelveien ikke legges på privateiendommer. I dette forslaget legges gang- og sykkelveien der hvor eksisterende vei ligger i dag (nordligste deler av eksisterende vei), også forskyves/flyttes veien ut sør for dagens vei.

Både første og andre løsningsforslag baserte seg på at konsulentfirmaet fulgte vegvesenets håndbøker når det kommer til standard bredde, avstand mellom g/s-vei og vei, bredde på grøft osv. Dette vil blant annet si at veien i løsningsforslag 2 fikk en beregnet bredde i henhold til standard for veier med ÅDT under 500 som gir ett-felts vei med 4 meter veibredde som inkluderer 0,5m skulder på hver side. I tillegg inneholdt forslaget to møteplasser langs veien, hvor bredden var utvidet til 6 meter. Gang- og sykkelvei er også tegnet etter standarder med bredde på 3,5 meter inklusiv 0,25m grusskulder på hver side. Forslaget tegnet også inn at der gang- og sykkelveien var tenkt tilkomstvei for eiendommer, var veibredden tenkt utvidet til 4 meter.

Fordelene med løsning 2:

- G/s-vei videreføres på samme side av veien som eksisterende g/s-vei i Haltveien (frem til Grønningsmarka).
- G/s-vei blir liggende på samme side som boligbebyggelsen.
- Det unngås kostnader knyttet til flytting av kabler og ledningsnett i bakken.
- Det unngås bruk av areal hos privateiendommene nord for veien.

Ulempene med løsning 2:

- Større bruk av jordbruksområder sør for veien pga. forskyving av veien – strider mot nasjonale retningslinjer om jordvern.

Alternativt løsningsforslag

Det etterspørres et alternativt løsningsforslag hvor gang- og sykkelveien ses i sammenheng med veien og veibredden, altså en reguleringsplan som tar for seg både forskyving av eksisterende vei og ny gang- og sykkelvei. Dette er ønskelig for å

inkludere utfordringer knyttet til området som helhet. Det har også blitt ytret forespørsler om det er mulig å foreta en breddeutvidelse av veien samtidig som eventuell bygging av gang- og sykkelveien.

Kommunedirektørens forslag til vedtak innebærer at kommunen endrer bestillingen av reguleringsplan for gang- og sykkelvei til en reguleringsplan som omhandler både vei og gang- og sykkelvei. Deretter foreslås det at gang- og sykkelveien etableres med 3 meters bredde, og begrunnes med mulige driftsutfordringer dersom den anlegges smalere (pga. muligheter for brøyting, strøing osv.) Gang- og sykkelveien foreslås anlagt helt inntil ny vei, men med et autovern som separerer biltrafikk fra gang- og sykkelveitrafikk. Dette er et forenklet tiltak for å spare areal som ellers ville gått med til 1,5 meter grøft som er standardkrav til separasjon mellom bilvei og gangvei. Dersom dette er mulig å gjennomføre, mener administrasjonen at når myke trafikanter kan ferdes på egen område, er det ikke av hensyn til disse at det eventuelt ønskes en breddeutvidelse av veien.

Forslag nummer to fra konsulentfirmaet innebærer at veien flyttes, men ikke utvides i bredden. Dette forslaget foreslår at veien beholder omtrent samme bredde som i dag, dvs. 4 meter inkludert grusskuldre, men at det i tillegg anlegges to møteplasser på strekningen med en bredde på 6 meter. Argumenter som har blitt nevnt er at det er for smalt til å møte andre trafikanter langs veien per i dag, og at store jordbruksmaskiner ofte ferdes langs veien og tar opp mye av kjørebanelen. Disse utfordringene vil løses ved at myke trafikanter ferdes på eget område, samt at to møteplasser etableres for å passere større kjøretøy.

Det å se på anleggelsen av en vei med bredde på 5-6 meter virker å være i overkant hvis man ser på trafikkmengden langs veien. ÅDT (årsdøgntrafikk) er på 110 kjøretøy for Haltveien. ÅDT viser tall for hvor mange kjøretøy som gjennomsnittlig passerer innenfor et gitt område i løpet av en dag. Det vil si at det i gjennomsnitt passerer 110 kjøretøy langs Haltveien per dag. Denne trafikkmengden tilsier ikke at det er nødvendig med 5-6 meter veibredde.

Det er også viktig å tenke over at målet med å få laget en reguleringsplan må være at fylkeskommunen på et tidspunkt velger å ta seg råd til å utføre de trafikksikkerhetstiltakene som kommunen har fått planlagt. Det kan da ikke forventes at fylkeskommunen ønsker å utføre tiltak som gir merkostnader knyttet til ønsker som ikke kan begrunnes.

Informasjon fra fylkesmannen, fylkeskommunen og Statens Vegvesen

Fylkesmannen skriver i sin uttalelse til varsel om planoppstart at de «forutsetter at jordvern er en premiss i planleggingen og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark».

Trøndelag fylkeskommune skriver i Delstrategi Veg 2019-2023, side 14 at *«Fylkeskommunen ønsker en mest mulig optimal bruk av midlene til vegformål. Valg av høy standard gir som oftest rom for færre tiltak, og det er ikke midler til alt som burde vært utført. Det vil derfor være aktuelt i mange tilfeller å vurdere andre og enklere løsninger enn det håndbøkene beskriver. Det er da viktig å vurdere helheten*

og i hvor stor grad ulykkesrisikoen vil endres totalt, og standardkravene i hvert enkelttiltak reduseres noe. En økonomi som gir rom for å gjennomføre flere enkle tiltak kan redusere den totale ulykkesrisikoen i fylket, selv om hvert enkelt tiltak ikke har helt maksimale løsninger».

Statens Vegvesen svarer på vegne av fylkeskommunen at de er åpne for forenklede løsninger for gang- og sykkelveier, men at det viktigste er at driftsmessige forhold blir ivaretatt og at løsningen ikke går på bekostning av trafikksikkerheten.

Økonomi

Honorarbudsjett fra konsulentfirma var i utgangspunktet på 626 896 kr eks. mva. for ferdig forslag til reguleringsplan klar for behandling i kommunen. Endringer i bestillingen ved at kommunen etterspurte forslag som innebærer flytting av veien sørover, gjorde at det ble nødvendig å foreta utvidede geotekniske undersøkelser også sør for eksisterende vei. Dette gir en merkostnad på 85 595 kr eks. mva. Et tillegg fra konsulentfirmaet på 9000 kr for merarbeid knyttet til vann og avløp er også lagt til. Revidert budsjett er nå på 757 690 kr eks. mva.

Uttalelse fra andre utvalg

Ungdomsrådet

Eldrerådet

Rådet for mennesker med nedsatt funksjonsevne

Andre råd eller utvalg

JA/NEI

Nei

Nei

Nei

Nei

Vedlegg:

1. Tilbudsbrev fra Asplan Viak
2. Innspill til planoppstart fra beboere
3. Innspill til planoppstart fra fylkesmannen