



Utvalgssak

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk og miljø		28.05.2019
Utsendte vedlegg		
1	Plankart, datert 01.04.19	
2	Bestemmelser, datert 15.12.17 og sist revidert 06.05.19	
3	Planbeskrivelse, datert mai 2019	
4	Vedlegg 1-6 til planbeskrivelse	
5	Vedlegg 7 til planbeskrivelse: Tegningshefte Tekniske tegninger, inkl. beplantningsplan tegn. nr 0001 og 0002	

Forslag til "Detaljregulering for Rv. 21 - Sykkeltiltak Rødsveien/Marcus Thranes gate" - 1. gangs behandling

Denne saken er utredet etter prinsippet for fullført saksbehandling.

Sammendrag av saken:

Sykkeltilbudet langs rv. 21 på strekningen fra Rødsveien 53 (Uno X, krysset med fv. 104) til Reissigers plass er dårlig tilrettelagt og svært begrenset. Dette er en del av hovedsykkelveinettets rute 1 i Halden. Formålet med planarbeidet er å detaljregulere en sykkelløsning langs rv. 21 og legge til rette for attraktive, helhetlige og entydige løsninger for syklister, fotgjengere og kollektivreisende på strekningen.

Foreslått løsning er et anlegg med separat sykkelvei med fortau. Sykkelveien med fortau legges på nordsiden av riksveien og skilles fra kjørebane med en grønn rabatt. Det opprettholdes i tillegg fortau syd for veien. Kjørebanebredden reduseres til 6,5 meter, med nødvendig breddeutvidelse i kurver. Det legges til rette for treplanting i rabatten på deler av strekningen.

Tiltaket medfører en forbedret vegstrekning mht. trafikksikkerhet. Planen muliggjør også en tiltrengt estetisk oppgradering av den viktigste adkomstveien inn mot Halden sentrum.

Planområdet har et areal på ca. 55 daa og består av mange eiendommer. Strekningen er ca. 1400 lm lang. Det vil bli behov for erverv av noe privat areal langs deler av traséen. Det er ikke uproblematisk å «spise av» allerede små forhager øst i Marcus Thranes gate. Valgte løsning muliggjør imidlertid etablering av en rabatt mellom sykkelvei og kjørebane, hvor det skal etableres både lave stauder og gress. Reduksjonen i forhagearealene ansees derfor å kunne forsvares også estetisk sett.

Forslagsstiller er Statens vegvesen Region Øst. De har benyttet Hjeltnes Consult as som plankonsulent. Planforslaget er i tråd med overordnede planer. Prosjektet ligger inne i

handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan med investeringsmidler i 2022 og 2023, tilsammen 70 millioner kroner.

Administrasjonen anbefaler at forslag til «Detaljregulering for Rv. 21 Sykkeltiltak Rødsveien/Marcus Thranes gate» sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Før dette gjøres må 4 planlagte trær i rabatten ved Rød Herregård flyttes til rabatten mellom Marcus Thranes gate 51 og rundkjøringen ved Fritjof Nansens gate. Dette for bedre å ivareta utsikten mot byen og festningen når man kommer kjørende fra vest. Denne endringen er avklart med forslagsstiller.

Rådmannens innstilling:

I medhold av plan- og bygningslovens § 12-10 vedtar hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk og miljø å legge forslag til «Detaljregulering for Rv. 21 Sykkeltiltak Rødsveien/Marcus Thranes gate» (nasjonal plan-ID: G-698) ut på høring og offentlig ettersyn. Plandokumentene består av plankart datert 01.04.19 og bestemmelser datert 15.12.17 og sist revidert 06.05.19. Tilhørende planbeskrivelse er datert «Mai 2019». Før planforslaget sendes på høring må Beplantningsplan tegn. nr. 0001 endres slik: 4 trær i rabatten mellom profil 360 og 400 flyttes til rabatten mellom profil 660 og 720. Planbeskrivelsens kap. 6.1 oppdateres i tråd med dette.

Saksutredning:

Bakgrunn

Strekningen langs riksveg 21 mellom Rødsveien 53 (Uno X, krysset med fv. 104) og krysset Busterudgata/Reissigers plass inngår i hovedsykkelveinettets rute 1 i Halden, jf. planen «Hovednett for sykkeltrafikk i Halden», vedtatt i kommunestyret 18.05.17. Strekningen har i dag et begrenset tilbud til syklist. Det er ulike løsninger på strekningen, hovedsakelig tosidig fortau, men også en liten strekning med gang- og sykkelveg.

I Nasjonal sykkelstrategi er målet at andelen sykkelreiser skal øke fra 4 % til 8 %. I byer og tettsteder skal sykkelandelen dobles. Et sammenhengende nett for sykkeltrafikk er en viktig tilrettelegging for å oppnå økt sykkelandel.

Formålet med planarbeidet er nettopp å detaljregulere en sykkelløsning langs rv. 21 og legge til rette for attraktive, helhetlige og entydige løsninger for syklist, fotgjengere og kollektivreisende på strekningen.

Prosjektet ligger inne i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan 2018-2023, med investeringsmidler i 2022 og 2023, tilsammen 70 mill. kroner.

Planområdet består av veganlegget med tilgrensende arealer som i hovedsak er boligtomter. Strekningen er på ca. 1,4 km. Planområdet er totalt på ca. 55 daa inkludert midlertidig anleggsbelte. Det består av mange eiendommer.

Hjellnes Consult har utarbeidet planforslaget på vegne av Statens vegvesen Region øst.

Oppstart av planarbeidet ble annonsert 05.02.16 i Halden Arbeiderblad, på kommunens og vegvesenets nettsider. Grunneiere, naboer, offentlige myndigheter og andre berørte ble varslet med brev. I forbindelse med planoppstart ble det avholdt en åpen kontordag 02.03.16, hvor representanter både fra vegvesenet og kommunen var tilgjengelige for spørsmål og innspill til planarbeidet.

Frist for å komme med innspill var 16.03.16. Til oppstartsvarselet kom det inn 9 innspill. Innspillene er oppsummert og kommentert av forslagsstiller i et vedlegg til planbeskrivelsen. Det har ikke kommet varsel om innsigelser.

Vurdering

Valgt løsning

Foreslått løsning for sykkeltiltaket er et anlegg med separat sykkelvei med fortau. Total bredde er 5 meter, hvorav 3 meter er sykkelvei og 2 meter fortau (se fig. 42 i planbeskrivelsen). Sykkelveien legges på nordsiden av riksveien og skilles fra kjørebane med en rabatt på ca. 2 meter bredde. Syd for riksveien opprettholdes fortau, i hovedsak 2,5 m bredt. Kjørebane reduseres til 6,5 meter mellom kantsteinene, med nødvendig bredeutvidelse i kurver.

I forkant av reguleringsarbeidet har det vært vurdert to alternative løsninger på strekningen; sykkelfelt og «dansk løsning» hvor sykkelfelt er adskilt fra kjørebane med lav kantstein, jf. planbeskrivelsens kap. 6.1.1. Sykkelfelt kunne vært en mulig løsning, men det er vurdert at sykkelvei med fortau vil bidra til større opplevelse av trygghet. På den måten vil en bedre kunne nå grupper som i dag ikke sykler. Sykkelvei gir også en bedre løsning i krysset med Fritjof Nansens gate. «Dansk løsning» bidrar til noe økt trygghetsfølelse, men denne løsningen er foreløpig ikke innarbeidet som en standardløsning, og innebærer noen utfordringer med tanke på trafikkregler og skilting. Breddemessig er det liten forskjell på de ulike alternativene som er vurdert. I valgt løsning utgjør samlet bredde 16 meter mot sykkelfeltløsningens 15,5 meter.

Planen åpner for en tiltrengt estetisk oppgradering av den viktigste adkomstveien inn mot Halden sentrum. I tillegg til økt trygghetsfølelse vurderes oppdelingen av veilegget med en grønn rabatt som positivt estetisk sett. Det foreslås å plante trær i rabatten fra krysset med fv. 104 (Rødsveien v. Uno X) fram til Rødsveien 43. I vest inngår treplanting også syd for veien, slik at det etableres en allé på en kort strekning. Dette skal være en markering av adkomsten til Halden by. Videre inn mot byen skal det etableres trær i rabatten fra Markus Thranes gate 51, forbi Park Hotel til Marcus Thranes gate 27. Herfra smales rabatten noe inn.

Det gjøres oppmerksom på at tegning «Bepplantningsplan 0001» og planbeskrivelsen ikke er oppdatert i tråd med beskrivelsen over, og at dette må gjøres før planforslaget legges ut til høring: For å ivareta utsikten mot byen og festningen når man kommer kjørende fra vest mot Rød Herregård skal 4 trær mellom profil 360 og 400 fjernes og flyttes til rabatten mellom profil 660 og 720. Dette er i enighet med Statens vegvesen.

Det vil bli behov for erverv av noe privat areal langs deler av traséen. På strekningen mellom Oscar Borgs plass og Reissigers plass har gatelegget i dag en bredde på 13-14 meter. Forhagene ansees som et viktig miljøskapende element i bydelen, og det er ikke uproblematisk å spise av allerede smale forhager. Valgte løsning muliggjør imidlertid etablering av en rabatt mellom sykkelvei og kjørebane, hvor det skal etableres både lave stauder og gress. Reduksjonen i forhagearealene ansees derfor å kunne forsvares også estetisk sett.

Trafikksikkerhet og endret kjøremønster

Tiltaket medfører en forbedret vegstrekning mht. trafikksikkerhet. Reissigers plass og Oscar Borgs plass strammes opp, 6 private adkomster saneres og 4 kommunale veger stenges (Solveien, Ringveien øst, Wærns gate på sydsiden av riksvegen og Fridheimveien). Dette er også viktige bidrag i så henseende.

Enkelte eiendommer vil få lengre kjørevei og nytt kjøremønster som følge av tiltakene. Planbeskrivelsens kapittel 5.1 redegjør for dette. F.eks. foreslås adkomsten til Park Hotell fra riksveien sanert for å legge til rette for etablering av busslomme. Dette vil generere mer trafikk i boligkata Ole Dahls gate.

Ved Oscar Borgs plass stenges Wærns gate sør for inn- og utkjøring til rv. 21 og det anlegges et torg med fortau langs riksveien. Fridheimveien foreslås stengt og koblet mot Forstrøms vei. Dette for å redusere antall veier som føres inn mot Reissigers plass. Målet med ombyggingene er å bedre trafikksikkerheten i kryssene. Langs Forstrøms vei er det bygget fortau som ikke er fanget opp i planforslaget. Dette legges inn før 2.gangs behandling.

Det er foreslått et nytt gangfelt over riksveien ved Rødsveien ved profil 625. Dette er et kryss hvor det har vært trafikkulykker. I tillegg er det foreslått et gangfelt for sikker kryssing over Stangeløkkveien. Dette vil bedre trafikksikkerheten til de som bl.a. skal til og fra lekeplassen. Overgangsfeltene er beskrevet i planbeskrivelsen, men er ikke markert i plankart eller bestemmelser. Dette er en standard holdning fra vegvesenet.

Universell utforming

Iht. planbestemmelse § 5.8 skal prinsippene for universell utforming legges til grunn ved utforming av trafikkanleggene.

Kollektivtrafikk

Det er fire busstopp som er i bruk innenfor planområdet i dag. Det er ensidige busslommer ved vest for Glenneveien og ved Ringveien. Tosidig kantstopp ved Park hotell og ensidig ved Tabernaklet og ved Marcus Thrane gate 13. Planforslaget åpner for etablering av tosidige busslommer ved Glenneveien og Park Hotell. Kantstoppene forutsettes fjernet. Holdeplassene foreslås opparbeidet med leskur og sykkelparkering. Avstanden mellom holdeplassene blir 550 m, og fra park Hotell er det omlag 600 m til holdeplassene v. Busterudgata. Endringen forutsettes nøye vurdert av Statens vegvesen som forslagsstiller og faginstans og skal dessuten høres av kollektivselskapet i forbindelse med offentlig ettersyn.

Støy

Tiltaket er utredet for støy i henhold til Retningslinje for støy i arealplanlegging T-1442/2016, se planbeskrivelsens kap. 5.2 og vedlagte støyrapport datert 07.10.16 og sist revidert 02.02.17. Det er 61 adresser som i dag har utendørs støynivå over Lden 65 dB (rød sone). I fremtidig situasjon er det ytterligere 4 boliger som vil få dette støynivået. Det er nedfelt tiltak i planen, jf. planbestemmelse § 5.5, som sikrer at innendørs støynivå over $LpAeq24h = 38$ dB i rom med støyfølsom bruk bringes ned til nivå $LpAeq24h \leq 35$ dB. Dette er i tråd med Vegdirektoratets anbefaling. Boliger som tidligere har fått støytiltak iht. støyretningslinjen T-1442 eller forurensningsloven, vil ut fra en kost-nytte-vurdering ikke tilbys støytiltak. Dette gjelder også boliger som er bygget etter at teknisk forskrift trådte i kraft i 1987. Det vil heller ikke vurderes nye støytiltak for utendørs oppholdsarealer.

Naturmangfold

Som følge av tiltaket må et eiketre som faller innenfor definisjonen av «hule eiker» etter forskrift om utvalgte naturtyper etter naturmangfoldlovens §3.3, felles. Denne eika står i en privat hage rett vest for Forstøms vei. Treet er det sydligste i en rekke på 9 eiketrær som alle er definert som hule eiker. Eika må felles for å sikre veiareal ved omlegging av Fridheimveien. Ulike alternativ har vært vurdert for finne en løsning som bevarer treet. Planbeskrivelsens vedlegg 4 «Naturmangfold», datert 09.01.17 redegjør for dette. I kapittel 5.3 i planbeskrivelsen er tiltaket vurdert etter naturmangfoldlovens §§8-12. Etter en samlet vurdering er det konkludert med at valgt løsning kan forsvares med bakgrunn i bedret trafikksikkerhet rundt Reissigers plass, selv om det er klart uheldig at naturtypen berøres. Planbestemmelse § 5.10 stiller krav til at stammen skal legges på egnet sted for å sikre at biologisk mangfold i treet i størst mulig grad blir ivaretatt etter felling.

Grunnforhold

Planområdet ligger under marin grense. I forbindelse med planarbeidet er det gjennomført en geoteknisk vurdering med supplerende grunnundersøkelser, jf. vedlagte rapport «Rv. 21 Sykkeltiltak Rødsveien/Marcus Thranes gate . Geoteknikk», utarbeidet av Verkis og datert 01.12.16. Det er stilt krav i planbestemmelsenes § 5.12 til at resultatene fra den geotekniske undersøkelsen skal innarbeides i de tekniske løsningene og legges til grunn i byggeperioden.

Planavgrensning

Fra kommunens side ville det vært ønskelig at hele Reissigers plass ble tatt med i planforslaget, slik at sykkeltrafikk også fra Dyrendalsveien inngikk. Hovedbegrunnelsen fra Statens vegvesens side for ikke å utvide planområdet er at hovedsykkelruta går ned Busterudkleiva og at dette er en naturlig

adkomst til sentrum. «Et sted må prosjektet avsluttes». Fra administrasjonens side har vi forståelse for dette argumentet.

Forholdet til overordnede planer

Tiltaket er i samsvar med overordnede planer og retningslinjer, jf. planbeskrivelsens kap. 7.

Ytterligere opplysninger

For ytterligere detaljer om planforslaget vises det til de vedlagte plandokumentene og til ePhorte sak 2015/82 der man finner samtlige dokumenter i saken.

Konklusjon

Foreslått løsning vurderes å gi en mer trafikksikker situasjon for myke trafikanter samtidig som tiltaket muliggjør en estetisk oppgradering av den viktigste adkomsten inn mot Halden sentrum. Et mer sammenhengende og separat sykkelvegnett, slik planen åpner for, kan få flere til å velge sykkel som transportmiddel. Det anbefales at planforslaget sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Dokumentet er elektronisk godkjent av:

Morten Høvik

Ulf Ellingsen