



Saksbehandler: Yvonne S. Løvseth

Kommunedirektør/rådmann: Øystein Hagerup

Saksnr.	Utvalg	Møtedato
098/23	Hovedutvalg teknisk og miljø	17.10.2023
	Kommunestyret	

Plan 5108 - til sluttbehandling - Dovamyrsvegen og Skogvegen - detaljregulering

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering for Dovamyrsvegen og Skogvegen med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 17.10.23), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Hovedutvalg teknisk og miljø 17.10.2023:

Behandling:

Innstillingen vedtatt med 5 stemmer mot 4 stemmer (Frp 1, KrF 1, UA 1, SP 1 (Vikshåland)).

HTM- 098/23 Vedtak:

1. Kommunestyret vedtar detaljregulering for Dovamyrsvegen og Skogvegen med tilhørende reguleringsbestemmelser (vist på kart sist datert 17.10.23), jf. plan- og bygningslovens § 12-12.
2. Planen kunngjøres og grunneiere og rettighetshavere varsles, jf. plan- og bygningslovens § 12-12.

Saksutredning

Karmøy kommune har utarbeidet forslag til kommunal reguleringsplan for plan 5108 detaljregulering for Dovamyrsvegen og Skogvegen.

Formålet med planen er å legge til rette for fysisk stenging av Dovamyrsvegen, og å legge til rette for gående og syklende i Skogvegen. Planforslaget omfatter et areal på ca. 5,89 daa.

Planområdet ligger på Norheim, og omfatter gatene Dovamyrsvegen og Skogvegen. Dovamyrsvegen ligger nordøst for kjøpesenteret Oasen, mens Skogvegen går parallelt med Norheimsvegen mellom Dovamyrsvegen i sørvest og Hestmyrvegen i nordøst.

OVERORDNA PLANER:

Planforslaget omfatter arealer som i kommuneplanen er vist til bolig.

Trafikksikkerhetsplan 2018 – 2021

Karmøy kommunes trafikksikkerhetsplan har tre vesentlige punkter:

- Andel barn og unge som har trafikksikker skoleveg skal økes.
- Øke andel gående og syklende uten å øke andel ulykker
- Skape trygge og aktive nærmiljø for alle

For å oppnå disse punktene kan det, gjennom god arealplanlegging, løses ved å redusere behov for bilbruk, videreføre utbygging av gang- og sykkelvegnettet og skape trygge krysningspunkter.

Areal – og transportplan for Haugalandet

Kapittel 4.5 i ATP omhandler samferdsel. Mål 5 i areal- og transportplanen er blant annet at gåing, sykling og kollektivtransport skal utgjøre hovedtyngden av korte reiser innenfor tettstedene.

Strategier for dette er blant annet å legge til rette for økt gange og sykling på korte reiser innenfor tettstedene.

EKSISTERENDE FORHOLD:

Reguleringsplan:

Gjeldende reguleringsplaner

- Plan 544 Norheim – nyregulering, vedtatt 13.12.1994.
- Plan 533 Hestmyr, vedtatt 18.10.1988.

Planforslaget omfatter areal som i vedtatte planer er avsatt til veiformål.

Tilgrensende planer

- Plan 502 Norheimskogen, vedtatt 02.07.1968.

Vann, avløp og brannvann:

I krysset hvor Hestmyrvegen, Hestmyrstien og Skogvegen møtes (planforslagets nordøstre endepunkt) møtes flere vann- og spillvannsledninger. En vannledning ligger under Skogvegens østre side fra Hestmyrvegen til den krysser Dovamyrsvegen og fortsetter sørover mellom eiendommer gnr/bnr 148/408 og 148/253.

For Skogvegen er det kryssende spillvannsledninger. En går fra Bakkevegen og til eiendom 148/4, i det som er adkomstveg for 5 boliger. Den andre krysser lenger nordvest ved eiendom 148/265 til 148/312.

I Dovamyrsvegen ligger det en brannkum i vegen mellom Dovamyrsvegen 11 og 12. Vannledningen går sørvest over eiendom 148/90. På tilnærmet samme sted ligger også en kum med spillvannsledning som går i samme retning som vannledningen.

Annet (eksisterende bebyggelse mv.):

Dovamyrsvegen er skiltet stengt for gjennomkjøring, men dette blir ikke overholdt. Vegen blir brukt som «snarvei» mellom Norheimsvegen og Austebøvegen. Denne bruken er utstrakt, og dette er svært forstyrrende for de som bor langs Dovamyrsvegen. Vegen er også skoleveg, og ikke

tilrettelagt med fortau eller gang- og sykkelveg. I utgangspunktet skulle dette ikke være nødvendig i gaten, som har under 30 tilliggende boenheter og egentlig bare skal forsyne disse. Den ulovlige gjennomkjøringen er både et problem for de som bor i gaten som følge av støy og støv, men også et trafikksikkerhetsproblem.

Planforslaget omfatter arealer som allerede er i bruk som vegareal. Både Dovamyrsvegen og Skogvegen er kommunale veger. Mesteparten av arealet er derimot ikke overdratt kommunen, og står på private eiere. Dette har ikke noe å si for kommunens drift- og vedlikeholdsplikt på offentlig vegareal. Kommunen har både rett og plikt til å utføre nødvendige drifts- og vedlikeholdsarbeid på kommunale veier, uavhengig av hvem som eier grunnen under veien.

PLANFORSLAGET:

Generelt:

Planområdet dekker områder som er veiareal i dag. Det legges ikke opp til at veiarealet skal utvides.

Begge veiene er i utgangspunktet adkomstveier til boliger beregnet på ÅDT 1 – 500 (adkomstveg klasse A), med ÅDT utvidelse til 750 hvor veiene går i sløyfe. De er også skolevei for elever ved Norheim barneskole, og atkomstvei for gående og syklende til bibliotek, friluftsområder (Moksheimstien) og Hestmyr Idrettsanlegg.

Dovamyrsvegen stenges med bom. Bommen skal være gjennomkjørbar for kjøretøy som renovasjonsbil og utrykningskjøretøy.

Vest for krysset Dovamyrsvegen – Skogvegen anlegges det fortau på nordre side av Dovamyrsvegen. Skogvegen anlegges med fortau, sykkelveg med kjøreretning sør og kjørebane med blandet trafikk (bil og sykkel) i nordlig retning. Skogvegen blir etter anlegging av fortau og sykkelveg enveiskjørt med innkjørsel i sør via Dovamyrsvegen og utkjørsel i nord via Hestmyrvegen.

Ledningsnett, overvann/flomvei, nettstasjoner og renovasjon:

Ledningsnett og nettstasjoner

Det er ikke kommet inn merknader fra kraftselskapet om spesielle hensyn som må tas angående ledningsnett i området. Det er ingen kjente nettstasjoner i planområdet.

Overvann

Fra Hestmyrvegen gjennom Skogvegen til kryss med Bakkevegen ligger en 800 BMU overvannsledning. Fra krysset Skogvegen – Bakkevegen til krysset Skogvegen – Dovamyrvegen ligger der ikke overvannsledning. Det er eksisterende kummer i Skogvegen mellom gnr/bnr 148/265 og 148/264, samt i overgangen fra Skogvegen til gangvegen mellom gnr/bnr 148/723 og 148/2.

I forbindelse med opparbeiding av fortau og sykkelveg i Skogvegen, må det legges ny overvannsledning for veivannet på strekningen fra krysset Skogvegen – Bakkevegen til krysset Skogvegen – Dovamyrsvegen. Overvannet fra veien må føres inn på overvannsnettet, som går til rørtunnelen på Norheim.

Renovasjon

Det legges opp til bom i Dovamyrsvegen. Bommen som planlegges brukt er en selvlukkende bom. Den kan åpnes manuelt, og lukker seg igjen etter i underkant av ett minutt. Da kan renovasjonsbilen passere uten å trenge snuhammer på hver side av bommen.

Barn og unge:

Etter gjennomføring av planforslaget er målet at Skogvegen og Dovamyrsvegen skal være tryggere å ferdes i, og en forbedret situasjon fra i dag. Planforslaget endrer ikke avstander til de ulike målpunktene, kun nivået av tilrettelegging på strekningene.

Planforslaget viser at gjeldende regulerte gangvei/snarvei mellom Dovafjellsvegen og Dovamyrsvegen blir tilrettelagt med trapp. Dette vil gi adkomst til lekeareal på eiendom gnr/bnr 148/27, som er en offentlig lekeplass. Det er i dag ingen tilrettelagt adkomst fra Dovafjellsvegen til lekeplassen. Dette er ikke en universelt utformet adkomst, men uten større terrenginngrep er det ikke mulig å få til en mer tilrettelagt adkomst til lekeplassen og forbindelse mellom Dovafjellsvegen og Dovamyrsvegen. Rampe er vurdert som alternativ, men det er kommet til at faren for at syklistene ville kommet i stor fart ned i Dovamyrsvegen er en for stor sikkerhetsrisiko til å akseptere en slik løsning.

Strekningen er skoleveg. Barn fra boligfeltene øst for Oasen går via Dovamyrvegen til Skogvegen på veg til skolen. Barn fra boligfeltene vest for europavegen går i undergang ved Oasen før de følger gang- og sykkelveg frem til Dovamyrvegen, hvor de enten må gå i Norheimvegen eller gå inn til Skogvegen. Det er altså ikke barn fra noen få boliger som bruker strekningen, men en større andel av barna ved skolen.

Folkehelse:

Ved gjennomføring av planen er tanken at tiltakene skal være trafikkreduserende, fartsreduserende, og fremme fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende.

Ved å redusere trafikkmengden og farten kjøretøyene har, reduseres støyen fra vegen. Dette kan ha en positiv effekt på bokvaliteten langs gaten. Det kan også redusere opplevelsen av trafikk som et hinder eller barriere.

Tiltakene skal tilrettelegge for sikker fremkommelighet for gående og syklende, og i den forbindelse tilrettelegge for fysisk aktivitet. Strekningen er adkomst til idrettsanlegg, skole, bibliotek og turvei. Ved å tilrettelegge for det, er ønsket at flere skal gå eller sykle til disse aktivitetene i stedet for å bruke bil. Ved å tilrettelegge for trygg tilkomst til slike områder, kan en også motivere til turgåing som lavterskelaktivitet.

Selv om arealet med tett overflate ikke økes i forelagte plan, har mengden nedbør økt siden veien ble anlagt på 1960 – tallet. Ved å anlegge overvannsledninger i den delen av Skogvegen som mangler overvannsnett kan det forhindre at overvannet fra denne delen av veien kommer på avveie. Overvann på avveie kan føre til lekkasjer, undergraving av fundamenter og spredning av forurensing.

Naturmangfold:

Området som detaljreguleres er opparbeidet veiareal med grøfter. Det skal ikke utvides i forhold til slik det ligger i dag. Det endrer ikke noen forhold for naturmangfoldet.

§8 Kunnskapsgrunnlaget

Det er ikke kjent at det vokser noe i vegene, eller grøftekantene, mot hager i tettbygde strøk som krever spesielle hensyn. Veiene ligger i et tettbygd strøk, og det er ikke meldt om at vilt eller andre ville dyr bruker veiene som transportårer. Kunnskapsgrunnlaget oppfattes som godt, i og med at veien ofte blir brukt og noen ville meldt i fra dersom noe usedvanlig ble observert i området.

§9 Føre-var prinsippet og §10 Samlet belastning

Det er ikke kjente arter eller særlige miljø som blir berørt av planforslaget.

Samlet belastning på naturmangfoldet vil være uendret.

§11 Kostnader

Kostnadene bæres av tiltakshaver

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Ingen kjent belastning. Se over.

Andre forhold:

Bom i Dovamyrsvegen

Ved oppstart av planarbeidet ble det sett på om det var mulig å finne andre løsninger enn å sperre Dovamyrsvegen. Vegen er ikke anlagt for å tåle trafikkmengden som kjører på den, slik forholdene er i dag. Utkjørsler, hekker/andre forhold som gir dårlig sikt og mangel på tilrettelegging for gående og syklende gjør at det er vanskelig å skulle tillate kjøringen. Beboere i veien har også gitt beskjed om at gjennomgangstrafikken ikke er ønskelig, av grunner som støy, trafikkfare og generell sjenanse.

Enveiskjøring med innsnevringer i endene av Dovamyrsvegen ble vurdert. Dette ville medført fortsatt trafikk på veien. I og med at Dovamyrsvegen er skolevei, ville trafikk utover kjøring til boligene medført behov for tiltak for å øke trafikksikkerheten på veien. Økt trafikk medfører også økte utgifter til vedlikehold av veien, i og med at den ikke er beregnet på trafikkmengder utover kjøring til boligene.

Det er vurdert ulike typer bom i Dovamyrsvegen. Bommen som står i veien permanent, må kunne

åpnes ved utrykning, eller om trafikken i området trenger å legges om i kortere perioder.

Fast bom:

I planbeskrivelsen er det lagt til grunn en manuell bom, som kan åpnes ved behov. Dette er den enkleste løsningen, og ikke nødvendigvis den beste. Det er vurdert at det kan bli vanskelig for personer på sykkel eller med barnevogn å ta seg rundt bommen. Dette gjelder også for bomber med app, som åpnes via appen. Det er også vurdert "pullerter", lik de som står utenfor rådhuset. Disse krever derimot en del grunnarbeider og tilknytning til elektrisitet.

Ettersom planarbeidet har dratt ut i tid, er det vurdert at en selvlukkende bom vil være en bedre type. Bommen er en halvautomatisk type som lukker seg av seg selv etter å ha vært åpnet. Den kan åpnes manuelt av personer, slik at renovasjon, flyttebiler og andre større kjøretøy som har grunn til å kjøre der kan passere uten behov for en snuhammer. Det vil også virke preventativt for personer i personbil (og andre), siden en må ut av bilen og åpne porten for å passere. Porten lukker seg automatisk av seg selv etter i underkant av et minutt. Det er dermed ikke mulig å åpne den og la den stå åpen permanent.

Den er festet bare på en side, og kommer med planlagt avstand til den andre siden på 1,5 meter for at gående og syklende skal kunne passere.

Den endelige beslutningen om hvilken bomtype som blir permanent i Dovamyrsvegen blir ikke avgjort i plansaken. Saken tar kun stilling til at veien sperres med en fysisk sperre, og hvilke konsekvenser dette har.

Eiendomsforhold:

Dovamyrsvegen og Skogvegen er kommunale veier. Det er kommunen som drifter og vedlikeholder veiene.

Grunnen under veien er derimot ikke i kommunalt eie. Disse veiene ble anlagt på 60 – tallet, og arealet har ikke blitt utskilt og overskjøtet til kommunen. Ideelt sett skulle kommunen ha overtatt grunnen veien ligger på, men det er ikke avsatt penger til dette. Utgiften ville vært knyttet til oppmåling av grensene, og papirarbeidet knyttet til dette. Det er mange offentlige veier i kommunen hvor dette er tilfelle, og det er ikke avsatt penger i budsjettene til å ordne opp i forholdet.

For den daglige driften og bruken av veiene, har det lite å si om kommunen eier grunnen under veien eller ikke. Det er imidlertid kun veien kommunen har råderett over, og alle tiltak som går utenfor dette må skje i forståelse med grunneieren. Dette kan for eksempel være tiltak mot overvann på ville veier, ny gatebelysning eller flytting av gatebelysning, og annen infrastruktur tilknyttet veien.

Avvik:

På strekningen i Dovamyrsvegen mellom Norheimsvegen og Skogvegen, anlegges fortau med 2

meters bredde.

Det er behov for å lede gående og syklende inn i Skogvegen via Dovamyrsvegen, siden det ikke er løsning for gående og syklende i Norheimsvegen. Norheimssvegen er mye tyngre trafikkert, og en større samleveg i kategori SII.

En smalere veibane kan imidlertid være problematisk ved store arrangement i Norheim kirke, i tilfelle en bilkortesje eller et følge møter motgående biler. Løsningen kan være at fortauet på strekningen i Dovamyrsvegen anlegges med overkjørbar kant, slik at det vil være mulig å kjøre til side ved behov. Siden store arrangement i kirken er hendelser som ikke inntreffer daglig, anses løsningen som akseptabel.

Ved behandling første gang ble det reist spørsmål om planforslaget skulle innarbeide kommunens standard i vegnorm.

Dovamyrsvegen er en adkomstveg (kategori A), med i underkant av 70 enheter som har/får tilkomst via vegen ved gjennomføring. Adkomstveger regnes som veger hvor enkeltavkjørsler tillates, og ÅDT ligger på 0 – 500 (100 boenheter). Siden vegen går i sløyfe kan antall boenheter (og ÅDT) økes med inntil 50 % (50 boenheter, 250 ÅDT). Så trafikkmengden i Dovamyrsvegen er i utgangspunktet beregnet til 750 ÅDT.

Vegnormen sier at slike veger skal anlegges med 4 meter asfaltert kjørebane, og reguleres med 8 meter vegbredde. Grunnen til dette er at en påregner 2 meter til fortau, og 2 meter til veggrøfter i tillegg til vegbanen.

Planforslaget har ikke et avvik fordi asfaltert vegbane blir for smal, men fordi veggrøftene ikke er regulert inn. Den asfalterte vegbanen er 0,5 meter bredere enn kommunens norm stiller som minstekrav.

Når en snakker om store arrangementer over, snakker man om hendelser som generer så mye trafikk at det overgår 750 ÅDT. Hvis en trekker fra trafikken som påregnes bebyggelsen (175 siden halvparten av bilturene vil gå ut Hestmyrvegen), snakker vi om ÅDT lik 575. Det er omtrent 287 biler.

Det fins ingen egne tall på hvor mange som kjører til kirkebesøk, eller hvor mange personer de er per bil, men i Reiselivsundersøkelsen (RVU 2013/14) operer en med bildekning på 1,86 personer per bil for fritidsaktiviteter. Det er 425 sitteplasser i Norheim kirke, så det gir et beregnet maksimaltall for biler lik 229. Det antas da at samtlige biler velger å kjøre inn og ut Dovamyrsvegen istedenfor å benytte seg av parkeringsplasser tiliggende kjøpesenteret i sør, parkeringsplass ved gravplassen, eller kjøre ut på Norheimsvegen igjen via Skogvegen. Kirkens beregnede ÅDT er 50 under vegens beregnete kapasitet, forutsatt at kirken fylles og at hver besøkende ankommer i bil. Med tanke på at det er parkeringsplasser til 60 – 70 biler ved kirken, er sannsynligheten for at en slik biltrafikk oppstår inn Dovamyrsvegen til kirken ved noe annet enn spesielle anledninger, svært

liten.

Kommunen kunne altså utvidet fortauet til 2,5 meter og fortsatt vært innenfor det kommunal norm stiller som minstekrav til vegbaner på veger som Dovamyrsvegen. Erfaringsmessig er det derimot kjent at 4 meter kan bli for smalt der det er fortau, fordi mange bilister velger og ikke å kjøre for nær kanten. Dette løses ved at en halvmeter legges til, slik at en fortsatt har 4 meter realistisk kjørebane.

Økonomiske konsekvenser:

Tiltak i planforslaget er kommunale og det er oppgradering av kommunale veier. Følgende er et oppdatert estimert overslag over utgifter knyttet til tiltaket:

Asfaltering (425 m x 6 m bredde) :	690.000,-
bærelag/underlag:	180.000,-
kantstein fortau:	80.000,-
Kantstein sykkelveg:	80.000,-
Lys, kun utskifting av armatur	80.000,-
Overvann:	700.000,-
Skilt	15.000,-
Sum:	1.825.000,-
30 % usikkerhet:	547.500,
Sum:	2.372.500,-

I tillegg må det beregnes 40 000 – 50 000 NOK til innkjøp av bom.

SAKSBEHANDLING:

Forslag til reguleringsplan ble behandlet av hovedutvalg teknisk og miljø 1.gang i møte den 01.09.20. – sak 097/20, og følgende vedtak ble fattet:

1. ***Hovedutvalg teknisk og miljø vedtar ved 1. gangsbehandling at forslag til detaljreguleringsplan 5108 for Dovamyrsvegen og Skogvegen – gnr 148/27 mfl., datert 01.09.20, legges ut til offentlig ettersyn. Berørte grunneiere varsles, jf. plan- og bygningsloven § 5-2 og § 12-10.***

1. ***Det foretas befarings før 2. gangs behandling.***

Planforslaget har vært utlagt til offentlig ettersyn i tidsrommet 10.09.20-06.11.20.

Følgende uttalelser er kommet inn etter offentlig ettersyn:

A: Offentlige myndigheter

- | | |
|--|----------|
| 1. Rogaland fylkeskommune, seksjon for kulturarv | 28.10.20 |
| 2. Fylkesmannen i Rogaland | 01.10.20 |
| 3. Den Norske Kirke | 06.11.20 |
| 4. Statens vegvesen, region Vest | 05.11.20 |

B: Private og organisasjoner

- | | |
|----------------------------|----------|
| 1. Rolf Saltvedt | 01.10.20 |
| 2. Lars – Preben Håvik | 13.10.20 |
| 3. Norheim Menighetskontor | 06.11.20 |

De innkomne uttalelsene er vurdert og vedlagt.
For vurdering, se vedlagt «Merknadsvurdering».

Saken ble behandlet i Karmøy kommunestyre 14.12.2020

Behandling:

Midtun (FRP) fremmet følgende utsettelsesforslag:

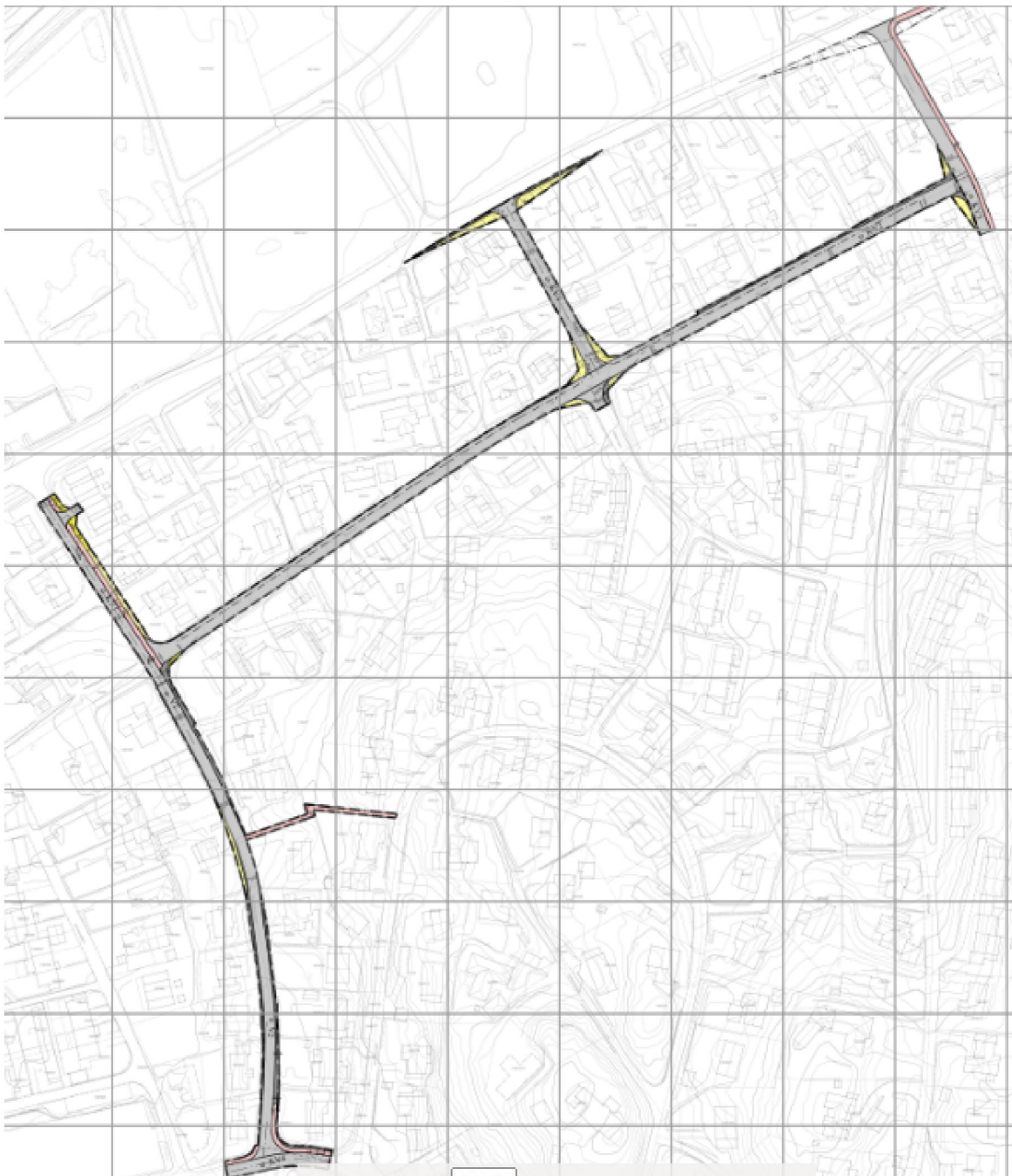
Kommunestyret utsetter saken for avklaring av nye opplysninger før saken behandles og endelig vedtak fattes.

Votering over utsettelse.

Utsettelsesforslag fremmet av Midtun (FRP) fikk 36 stemmer (AP 10, FRP 6, KL 6, KRF 5, MDG 2, SP 4, SV 2, V 1) og vant frem mot 9 stemmer (H 9).

Saken utsettes.

Muligheten for å stenge begge ender av Skogvegen (Skogvegen – Dovamysvegen og Skogvegen – Hestmyrvegen) og lage en ny utkjørsel fra Skogvegen direkte til Norheimsvegen mellom eiendommer gnr/bnr 148/182 og 148/122, er blitt vurdert. Det er utarbeidet et illustrerende kart over hvordan et slikt planforslag kan se ut.



Illustrasjon av vurdert alternativ til planforslaget

Hovedargumentet for en slik løsning er å lede trafikken fra Skogvegen og Bakkevegen bort fra Hestmyrvegen, hvor trafikken til skolens dropsone er.

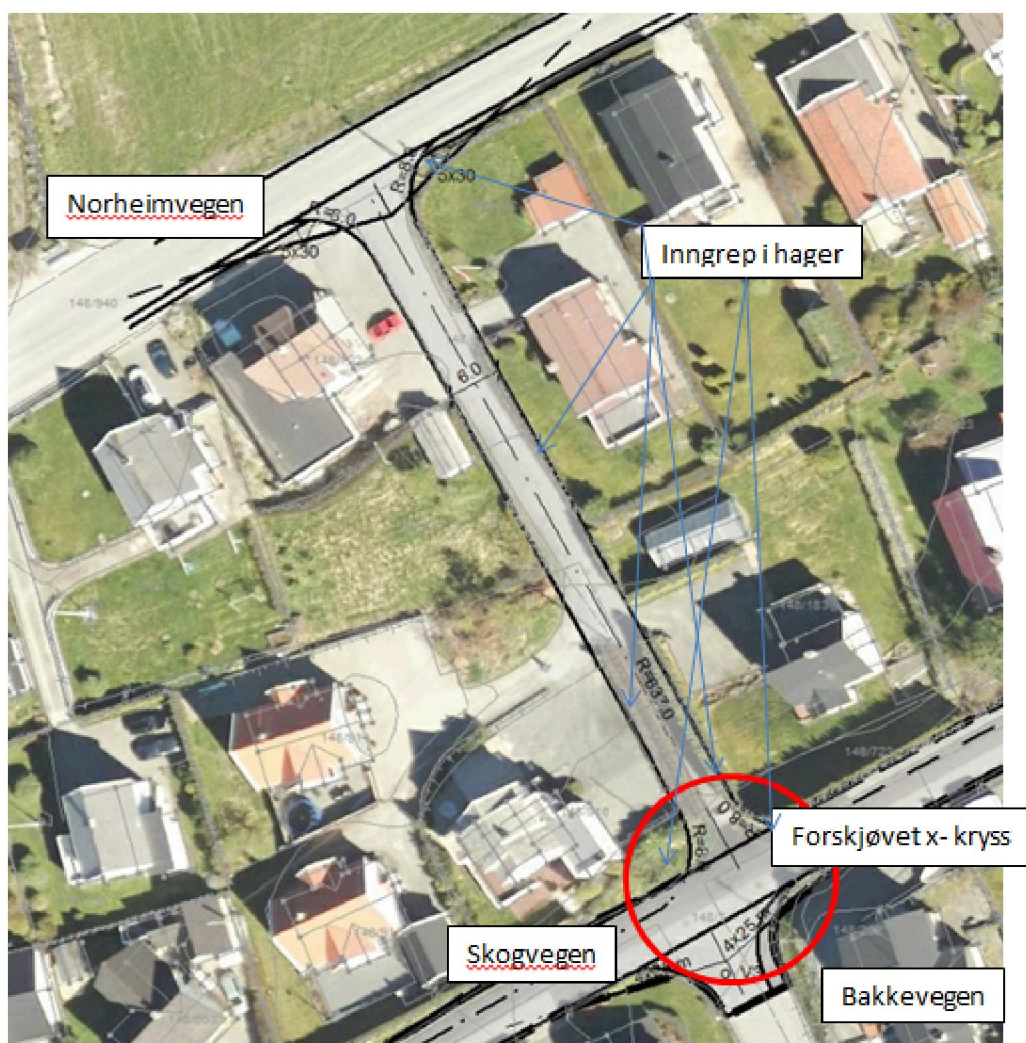
Forslaget medfører derimot noen utfordringer som gjør at det opprinnelige planforslaget fortsatt anbefales.

Dersom man stenger begge ender av Skogvegen, må det være plass til biler å passere hverandre til og fra eiendommene langs veien. Det blir dermed ikke plass til å tilrettelegge med fortau og sykkelfelt. Det kan argumenteres at trafikken på strekningen da vil være så liten at det ikke er

nødvendig, men skolebarna vil måtte passere det nye krysset Bakkevegen – Skogvegen, i tillegg til det eksisterende krysset Skogvegen – Hestmyrvegen.

Krysset Bakkevegen – Skogvegen vil være et forskjøvet X – kryss, med ca. 40 – 50 tilknyttede boenheter. Dette er så mange at det krever tiltak for å sikre myke trafikanter sikker krysning. Det vil fortsatt være nødvendig å tilrettelegge for sikker krysning i krysset Skogvegen – Hestmyrvegen.

Når vi anlegger traseen fra grunnen av, vil det kreve at den opparbeides som adkomstveg A etter gjeldende normaler (for 1 – 100 boenheter). Dette vil si en regulert vegbredde på 6 meter, 4 meter asfaltert kjørebredde og 3 meter byggegrense.



Figur 2: Bildet viser nødvendige inngrep i private hager for å gjennomføre forslaget.

Forslaget medfører også inngrep i hager. Dette har vært noe som har vært forsøkt unngått i planarbeidet. Forslaget vil medføre at hekker på eiendommer gnr/bnr 148/182, 148/183, 148/916 og 148/2 må fjernes. I tillegg vil det medføre noe arealbeslag på alle eiendommer langs traseen for å sikre tilstrekkelig vegstandard mellom Skogvegen og Norheimsvegen.

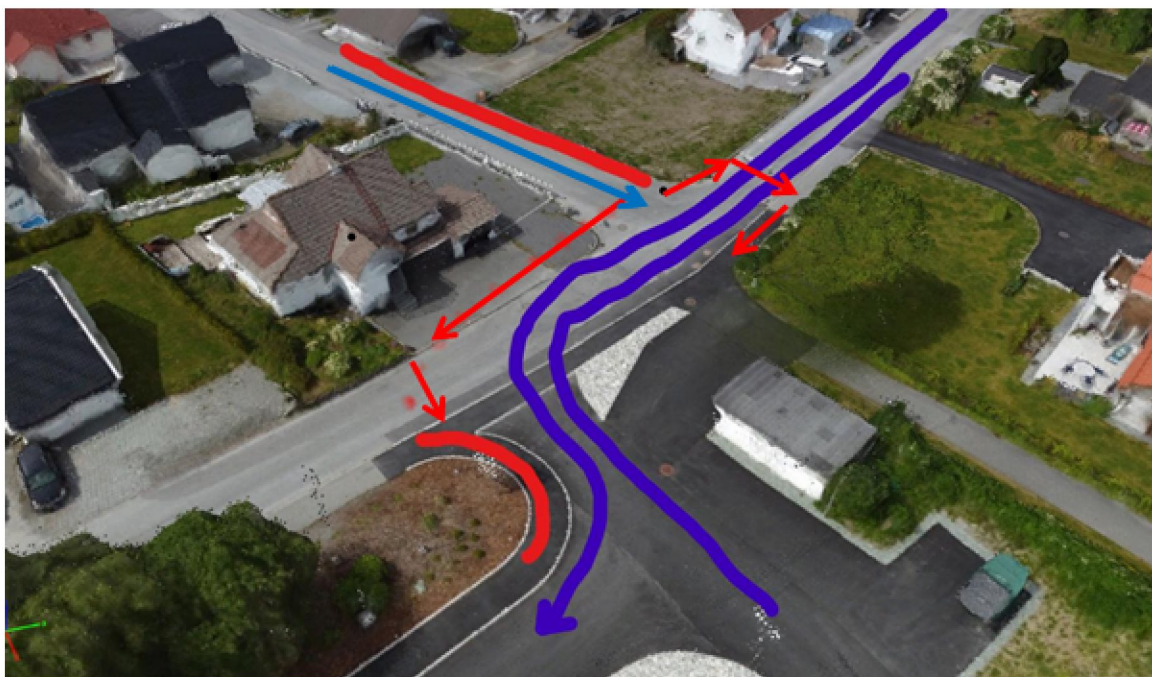
Løsningen innebærer et x – kryss, noe forskjøvet men ikke nok til å klassifisere som to T – kryss. X –

kryss stiller høyere krav til trafikantenes observasjon og atferd enn T – kryss. Et firearmet kryss (x – kryss) har 32 konfliktpunkter mellom trafikkstrømmene som passerer krysset. Et T – kryss har 9 konfliktpunkter. X – kryss har i gjennomsnitt nesten dobbelt så høy ulykkesrisiko som T – kryss.

Dette forslaget medfører også ett nytt kryss ut i Norheimsvegen. Norheimsvegen har i dag ikke løsninger for myke trafikanter, og vegen oppleves som utrygg. Det vil etter hvert bli bygget fortau på vestsiden av Norheimsvegen (motsatt side av hvor krysset eventuelt kommer). Dette er derimot avhengig av private utbygginger. Under forutsetning at det blir anlagt fortau i Norheimsvegen, vil ikke et kryss til ut i Norheimsvegen ha mye å si for gående. Det er selvsagt å foretrekke at vegen har færrest mulig kryss, da hvert kryss er et potensielt ulykkespunkt for trafikken generelt.

Hestmyrvegen vil ikke ha problemer med å motta trafikkmengden fra Skogvegen og Bakkevegen, selv om det skulle være i tidene for levering og henting av skolebarn. Hestmyrvegen er anlagt med 6 meter asfaltert kjørebredde. Dette er det samme som samleveger SII er anlagt med, for trafikkmengder med blandet trafikk (personbiltrafikk m. buss og industri), for inntil 5000 ÅDT.

Utfordringen ligger i å finne en trygg måte for barna å krysse Hestmyrvegen. Våren 2021 ble det anlagt dropsone for Norheim skole. I forbindelse med anlegningen av dropsonen, ble innkjørselen omarbeidet til å bli smalere og mer oversiktlig, slik at den i praksis er flyttet noen meter lenger sør. Det vises på bildet under. Den hvite trafikkøyen er der tidligere innkjørsel var.



Figur 3: Dronebilde av nylig opparbeidet kryss til drop-sone. De blå bilene viser bilers kjøremønstre. De røde pilene viser gangmønstre.

Bildet viser mulig bevegelsesmønstre for myke trafikanter i rødt, og bevegelsesmønstre for bil med blå linjer. Myke trafikanter har to mulige veier å gå for å krysse Hestmyrvegen. De kan krysse direkte over Hestmyrvegen fra Skogvegen, eller de kan krysse Skogvegen, gå sør for krysset til

dropsonen og deretter krysse veien.

For alternativet i nord, er det sett på mulighet for å anlegge opphøyet fortau med intensivbelysning. Det har så langt ikke lyktes i å få en avtale med eier av gnr/bnr 148/888 til plassering av lysmast. Løsningen kan fortsatt la seg gjennomføre, ettersom kommunen eier en liten eiendom gnr/bnr 148/811 på motsatt side av veien.

Tilrettelegging for krysningsalternativ i sør krever litt mer. Det bør helst anlegges fortau langs Hestmyrvegen på eiendom gnr/bnr 148/222. Det er illustrert med en skisse under hvordan et slikt fortau kunne blitt anlagt. Her er fortauet anlagt i siktsonen, som ikke kan brukes til bebyggelse. Det vil uansett være et inngrep på privat grunn.



Figur 4: Forslag til hvordan et fortau kan utformes for å komme til en overgang i sør

Ut i fra et prinsipp om at en skal prioritere gående og syklende for å redusere bilbruk på korte reiser i nærområdet, anbefales forslaget som forelå før plansaken ble sendt tilbake til administrasjonen. En sikker overgang for myke trafikanter over Hestmyrvegen kan løses, enten man velger en overgang nord eller sør for dropsonen.

Velges overgang i sør, må kommunen gjøre en avtale med eier av gnr/bnr 148/222 for å få anlegge fortau. Denne overgangen anses som den beste, i og med at det meste av trafikk på Hestmyrvegen er knyttet til dropsonen (levering/henting av elever). Det vil derfor være marginal trafikk sør for avkjørselen til dropsonen. Dersom det ikke går, vil det fortsatt være et alternativ å anlegge

overgangen i nord.

Merknader som er kommet inn til planforslaget utenfor høringstiden:

Etter at saken ble sendt tilbake til administrasjonen for å vurdere innkommet forslag om ny arm til Norheimvegen, er det også kommet inn to merknader fra andre hold. Saken har ikke formelt vært lagt ut til ettersyn, men merknadene kommenteres her og legges ved i sin helhet.

Norheim kirke har i brev 18.3.21 gitt innspill til gang/sykelsti fra Oasen og bussterminalen opp til Skogvegen. Forslaget er vist med rød pil på bildet under.



En gang – sykkelveg som vist over ville vært en ideell forbindelse mellom sentrum og Skogvegen. Det er noen utfordringer knyttet til løsningen. Det går en bekk i området, delvis i dagen, og det krever inngrep på privat grunn. Det er utenfor forelagte plans varslede grenser. Kommunen tar derfor innspillet videre med seg i arbeidet med områderegulering for Norheim.

Det er mottatt brev fra beboere i Dovamysvegen og Skogvegen hvor det uttaler sin frustrasjon over at saken ble returnert til administrasjonen. De mener dette viser liten forståelse for hvor alvorlig problemet med ulovlig gjennomkjøring i Dovamysvegen faktisk er. De påpeker at det oppstår trafikkfarlige situasjoner på vegene og i krysset mellom vegene. De viser også til at de har vanskelig for å se problemer angående adkomst og parkering til Norheim kirke. De viser til at stor parkeringsplass like ved kirken, og parkering ved kirkegården.

Siden saken ble utsatt for annen gang, har det blitt sendt inn to brev på vegne av beboerne i de to gatene. De er lei av at den ulovlige gjennomkjøringen "beskyttes" og opplever situasjonen som lite

trafikksikker for barna som går til skolen på strekningen.

Saken ble behandlet i Karmøy kommunestyre 20.09.2021:

KST- 098/21 Vedtak:

Saken sendes tilbake til hovedutvalg teknisk og miljø for ny behandling.

Oversendelsesforslaget fremsatt av Endresen (FRP) ble oversendt hovedutvalg teknisk og miljø.
For å forbygge alvorlige trafikkulykker ber kommunestyret om at det i nærmeste fremtid blir utarbeidet en sak om tekniske løsninger for å få fysisk sperret Dovamyrsvegen for ulovlig gjennomgangstrafikk.

En fysisk sperring av Dovamyrvegen er den tekniske løsningen for å sperre Dovamyrvegen for ulovlig gjennomgangstrafikk. Kommunalsjef teknisk har valgt å tolke vedtaket dithen at det er et spørsmål om hvilken type bom som er mest hensiktsmessig.

I overgangen mai/juni 2023 ble det satt opp trafikk teller i Dovamyrvegen, for å sammenligne med trafikk tall fra 2018. Tellingen viste en generell reduksjon i ÅDT fra 396 til 388. Dette er ingen stor nedgang, og kan ha sammenheng med at tellingen i 2018 ble utført i oktober. Været er ofte en faktor når folk avgjør om de bruker bil eller går til ærendet sitt. Uten flere tellinger kan vi ikke si det med sikkerhet. Det opplyses forøvrig at de som har adkomst fra Dovamyrvegen etter krysset til Skogvegen er 16 husstander, som utgjør omlag 80 ÅDT.

Mens all nedgang i ÅDT er positivt viste trafikk tellingen at andel større kjøretøy (varebiler, lastebiler og semi – trailere), som kjører gjennom Dovamyrvegen har økt. Den har gått fra 16,5 % til 19,5 %. Hovedandelen av dette er varebiler. Lastebiler og semi – trailere utgjør tilsammen 3,30 % av passeringene i 2023 mot 2,86 % i 2018. Andelen fartsoverskridelser har også gått opp fra 13,07 % til 14,77 %. Dette er en negative trend, spesielt i en gate uten fortau og som er skolevei.

Etter en vurdering av typer bom som er tilgjengelig, er det kommet til at en påkjørselbom er mest tjenelig. De er festet på en side, slik at syklist og andre myke trafikanter enkelt kan passere. De kan åpnes manuelt ved behov, men lukkes automatisk etter i underkant av et minutt. Dette gjør at de som må igjennom Dovamyrvegen, eller som forviller seg inn, kan passere uten behov for snuhammer. Det vil også gjøre at alle må ut av bilen for å passere, og de fleste vil ikke ta en rute der de tvinges ut av bilen når det finnes alternativ. Det blir dermed et alternativ som kun velges hvis en må.

I hver ende av Dovamyrvegen settes opp skilt med blindveg og sykkelpassering.

KOMMUNEDIREKTØREN SIN VURDERING:

Forslag til reguleringsplan følger i hovedtrekk opp kommunens Trafikksikkerhetsplan 2018 – 2021.

Kommunedirektøren sin konkrete vurdering er at planen har vurdert de konsekvenser og de forhold som legger rammer for planarbeidet. Når det gjelder den delen av Dovamyrsvegen som blir

smalere på grunn av fortau, forholder planen seg til faktiske tall og statistikker. De beregninger som er gjort på ÅDT, viser at planforslaget er innenfor kommunens normer.

Dovamyrvegen er klassifisert som adkomstveg type A, og de er ikke anlagt for større kjøretøy. Den er så gammel at den heller ikke er anlagt med løsning for myke trafikanter. Dersom vegen skulle vært tilrettelagt for den trafikken som er på den i dag, ville det vært krav om fortau langs vegen. Kommunen stiller dette kravet ved 50 boenheter, som tilsvarer en ÅDT på 250. 388 er derfor over det kommunen har satt som en grense av sikkerhetshensyn til myke trafikanter.

Utover dette skal planforslaget sikre at forbudet mot gjennomkjøring i Dovamyrvegen overholdes, og at forholdene for myke trafikanter forbedres på strekningene.

Kommunestyret må avgjøre om de vil godkjenne planforslaget, eller forkaste det. Kommunedirektøren ser behov for en avklaring i saken. Dersom den skal sendes tilbake til administrasjonen igjen, må det fremgå konkret hva det er kommunestyret ønsker administrasjonen skal endre eller utrede i planforslaget.

Det er i denne gjennomgangen ikke foreslått endringer i planforslaget som betinger nytt offentlig ettersyn. På bakgrunn av det som er sagt over, vil kommunedirektøren anbefale at planforslaget med tilhørende bestemmelser, datert 17.10.23, godkjennes.

Vedlegg:

Planbestemmelser

Oversiktskart

R5108- plankart

Planbeskrivelse

ROS

Utsnitt av kommuneplanens arealdel

Merknadsvurdering

Ang. utsettelse av stenging av Dovamyrvegen

Tips bedre gå/sykelsti-løsning ved Norheim kirke

Tips endre retning på sykkelsti

Uttalelse fra statens vegvesen - Plan 5108 - Gnr. 148 bnr. 27 m.fl - Dovamyrvegen og Skogvegen

Uttalelse fra Fylkesmannen i Rogaland

Uttalelse fra Rogaland Fylkeskommune Regionalplanavd

Uttalelse fra den norske kirke 06.11.20 - plan 5108

Uttalelse fra Karmøy kirkelige fellesråd og Norheim menighetsråd - plan 5108

Merknad fra Rolf Saltvedt 01.10.20 - Plan 5108

Merknad fra Lars-Preben Håvik 13.10.20 - plan 5108

Merknader fra Lars-Preben Håvik ang. trafikksituasjonen i Norheimvegen, Dovamyrvegen og Skogvegen

Til hovedutvalg teknisk og miljø - gjelder stenging av Dovamyrvegen