

Planbeskrivelse

Plan 5108 – detaljregulering for Dovamyrsvegen og
Skogvegen – del av gnr. 148/27 mfl.

ArkivsakID: 20/4685



Versjonslogg:

Versjon:	Utarbeidet av:	Merknad:
1	Karmøy kommune, v. sektor areal og byggesak	Internhøring: 16.07.2020 HTM - 1.9.2020– offentlig ettersyn
2	Karmøy kommune v/planavd.	Godkjent i Karmøy kommunestyre 20.11.2023

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet	6
Kapittel 2: Planprosessen.....	7
Kapittel 3: Planstatus:.....	7
Fylkeskommunale planer	7
Areal – og transportplan for Haugalandet	7
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.	7
Kommuneplanens arealdel og bestemmelser, og eventuelle berørte kommunedelplaner	8
Kommuneplanens arealdel viser området avsatt til bolig.....	8
Kapittel 4: Dagens situasjon	9
Planområdets beliggenhet:	9
Beskriv:	10
Trafikkforhold:	11
Kollektivtilbud	11
Kapittel 5: Planforslaget.....	11
Overordnet ide:	12
Planen har to overordnede mål:	12

1. Detaljplanen skal legge til rette for fysisk stenging av Dovamyrsvegen, slik at ulovlig gjennomfartstrafikk stanses.	12
Arealbruk:	12
Boligbebyggelse	12
Frittliggende småhus	12
Veg	12
Kjøreveg	12
Fortau	12
Gangveg	12
Sykkelveg	12
0,08.....	12
0,27.....	12
1,71.....	12
1,84.....	12
1,31.....	12
0,24.....	12
0,44.....	12
Over er en tabell som viser fordelingen av arealformål i da. Tallene er avrundet.	12
Totalt utgjør de ulike arealformålene et planområde på ca. 5,89 daa.	12
Samferdselsanlegg:	12
Teknisk infrastruktur:	15
Overvannshåndtering:	16
I forbindelse med anleggingen av fortau og sykkelfelt i Skogvegen, må det anlegges nytt overvannssystem i vegen for å ta hånd om veivann. Veivann fra Skogveien har tidligere gått inn på en felles ledning (felles for vann og avløp) som var vanlig på den tiden veien ble anlagt. Kommunens VAR – avdeling legger nye overvannsledninger i samme vei sommer/høst 2020. Disse ledningene kobles til overvannstunnelen som bringer overvannet til Karmsundet.	16
Skisse til teknisk plan viser hvordan håndtering av overvann er tenkt.	16
Det legges stikkrenner fra Skogveien på strekningen krysset Skogvegen – Bakkevegen til krysset Skogvegen - Dovamyrsvegen, som skal håndtere veivannet (kun veivannet), og disse ledes inn på det øvrige kommunale overvannsnett på to punkter. Det er behov for	

en ny kum på strekningen med ny overvannsledning, sannsynligvis i området mellom gnr/bnr 148/272 og 148/230. Overvannsledningen må ha flere sluker enn veien har i dag. Det antas at en må regne med sluker hver 30 meter.16

Universell utforming:17

Fortau skal utformes med maksimum 2 % tverrfall, og maks stigning 8 % over 3 – 35 meter og 7 % over 35 – 100 meter. Fortau og sykkelvei skilles fra kjørebane med en høydeforskjell på ca. 13 cm. Fortauet skilles fra sykkelveien med en høyde på ca. 5 cm. I kryss skal det tilrettelegges for kryssing, slik at man går vinkelrett over kjørebane.17

Sosial infrastruktur:17

Planforslaget oppgraderer en strekning som er del av skoleveien til Norheim skole, og bindeledd mellom sentrum på Norheim og idretts- og turområder.17

Grønnstruktur:17

Barn og unges interesser:17

Miljøkonsekvenser:18

Tilrettelegging for bruk av sykkel og gange skal på lengre sikt bidra til å redusere bruk av bil som fremkomstmiddel. Tilrettelegging skal på sikt skape en holdningsendring, som gir utslag i mindre bruk av bil i en større del av befolkningen. Tilretteleggingen er ledd i et arbeid for å redusere klimautslipp og bidra til forbedret folkehelse.18

Dovamysvegen og Skogvegen er ikke kollektivtraseer, men begge leder ut i Norheimsvegen, hvor der er busstopp. God fremkommelighet til busstoppene kan bidra til økt bruk av kollektivtilbud.18

Mengden støvpartikler som slites løs fra vegdekke og gummidekk/piggdekk blir mindre med reduserte hastigheter (utslippsmengden øker ved turbulent kjøring).18

Fysisk fartsregulering forbedrer som utgangspunkt syklistenes og gåendes trygghetsfølelse. Dette fordi fart og trafikkmengde har avgjørende betydning for myke trafikanters trygghetsfølelse. Lave hastigheter kan også være med på å bedre trivselen til personer som oppholder seg nær vegen, samt redusere trafikkens barrierevirkninger.18

Naturmangfold:18

§8 Kunnskapsgrunnlaget18

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.18

§9 Føre-var prinsippet18

§10 Samlet belastning	18
§11 Kostnader	18
§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder	19
Kulturminner:	19
Lyd og støy:	19
Planforslaget skal legge til rette for stenging av Dovamyrsvegen og enveiskjøring med sykkelvei i Skogvegen. Dette skal ta bort unødvendig gjennomfartstrafikk. I Dovamyrsvegen regnes det med at trafikkmengden vil reduseres kraftig ved at muligheten for gjennomkjøring tas bort og bare kjøring til bolig blir aktuelt. Dette vil også redusere trafikkstøy.	19
Anleggsfasen:	19
Kriminalitetsforebygging:	20
Langsomme veier gjennom boligområder er med på å styrke veiens bruk. Fremmede personer blir sett i gaten, og beboerne har oversikt over den. I Skogvegen er det første punktet mindre relevant i den grad veien er en gjennomfartsåre for gående og syklende. Det er mange skolebarn som bruker den, og voksne bruker den som del av ruten til idrettsanlegg, bibliotek og friområde.	20
Omlegging av toveiskjørt gate i Skogvegen til enveiskjørt reduserer adkomstveien til boligområdet til en adkomst, som gir bedre oversikt og reduserer mulige fluktruter for kriminelle. Fysisk stenging av Dovamyrsvegen har samme effekt, men over et større område i og med at Dovamyrsvegen, til tross for gjennomkjøring forbudt, blir brukt som et alternativ til Norheimsvegen til/fra kjøpesenter i sentrum.	20
God belysning bidrar til å redusere mulige skjulesteder og hjelper ofre med å se mulige overgrepere. Det gir mulighet for andre til å se «gale» hendelser og tilkalle hjelp. Skogvegen og Dovamyrsvegen har belysning i dag, men det er omkring 50 meter mellom lyktestolpene, og armaturene er av eldre dato. Planforslaget legger derfor opp til at det skal utarbeides en lysplan for Skogvegen når den oppgraderes med fortau og sykkelveg.	20
Oppgradering av Skogvegen kan bidra til å øke folks tilhørighet til området, og dermed deres ansvarsfølelse for området. Økt ansvarsfølelse øker sjansen for at folk melder fra dersom de ser uønskede hendelser.	20
Folkehelse:	20
Ved gjennomføring av planen er tanken at tiltakene skal være trafikkreduserende, fartsreduserende, og fremme fremkommelighet og trafiksikkerhet for gående og syklende.	20

Ved å redusere trafikkmengden og farten kjøretøyene har, reduseres støyen fra vegen. Dette kan ha en positiv effekt på bokkvaliteten langs gaten. Det kan også redusere opplevelsen av trafikk som et hinder eller barriere.....	20
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.	20
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.....	20
Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen:.....	21
Tiltak i planforslaget er kommunalt. Det er oppgradering av kommunale veier. Følgende er et estimert overslag over utgifter knyttet til tiltaket:	21
Det er et røft overslag. Punktet om overvann er usikkert. Tatt med 5000,- kr/m x60 m. I tillegg kommer en sluk og litt ekstra i enden mot Dovamyrsvegen. 1,7 mill. brukes som overslag.....	21
Kapittel 7: ROS - analyse	21
Kapittel 8: Vedlegg	21

Kapittel 1: Bakgrunn for planarbeidet

Planforslaget er utarbeidet av sektor for plan- og byggesak ved Karmøy kommune, på vegne av sektor for samferdsel og utemiljø.

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for fysisk sperring av Dovamyrsvegen, samt forbedre sikkerheten på skolevegen til Norheim skole (strekningen Skogvegen).

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 trafiksikkerhetsproblem.

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.

For å unngå misforståelser er det allikevel ønskelig at kommunen overtar grunnen under alle nye kommunale veier. På gamle veier, slik som Dovamyrsvegen og Skogvegen, må kommunen eventuelt påta seg arbeidet og kostnadene ved en slik overtagelse på eget initiativ.

Planforslaget er vurdert til og ikke å utløse krav om konsekvensutredning, jf. Forskrift om konsekvensutredning § 8 og punkt 13 i vedlegg II i forskriften. Arealet som reguleres er veiareal i dag. Det er gjennomkjøring forbudt i Dovamyrsvegen. Skogvegen er skolevei. Forslag om å enveisregulere Skogvegen er del av trafiksikringstiltakene på skoleveien. Det vil bare ha konsekvenser for de som har adkomst til sine boliger via Skogvegen. Skogvegen skal ikke være gjenstand for gjennomfartstrafikk med bil, da Norheimsvegen er samleveg og

går parallelt. Det er vurdert at tiltaket ikke vil få vesentlige konsekvenser etter forskriften § 10.

Kapittel 2: Planprosessen

Medvirkningsprosess

Anmodning om oppstart av planarbeid ble mottatt fra sektor samferdsel og utemiljø 15.03.2019, etter gjentatte klager fra beboere i Dovamyrsvegen.

Et parallelt prosjekt tilknyttet området rundt Norheim skole og Hestmyr idrettsanlegg ble startet opp november 2019 (hjertesone Norheim). I forbindelse med det prosjektet ble det samarbeidet med elevene ved Norheim skule for å identifisere områder/strekninger de fant problematiske på sin skolevei. Undersøkelsen ble gjort i januar 2020. Resultatet fra undersøkelsen er også brukt i forelagte plan.

Varsel om oppstart

Oppstart av planarbeidet ble varslet 10.05.2019, med frist for merknad 28.06.2019.

Merknader

Merknader oppsummeres og kommenteres i saksfremlegg til førstegangsbehandling.

Kapittel 3: Planstatus:

Fylkeskommunale planer

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.

Kommuneplanens arealdel og bestemmelser, og eventuelle berørte kommunedelplaner

Kommuneplanens arealdel viser området avsatt 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

Strategi for å oppnå dette er blant annet gjennom god arealplanlegging for å redusere behov for bilbruk, videreføre utbygging av gang- og sykkelvegnett og skape trygge krysningspunkter.

Gjeldende reguleringsplaner

- Plan 544 Norheim – nyregulering, vedtatt 13.12.1994.
Planforslaget omfatter areal som i vedtatt plan er avsatt til veiformål.
- Plan 533 Hestmyr, vedtatt 18.10.1988
Planforslaget omfatter areal som i vedtatt plan er avsatt til veiformål.

Tilgrensende planer

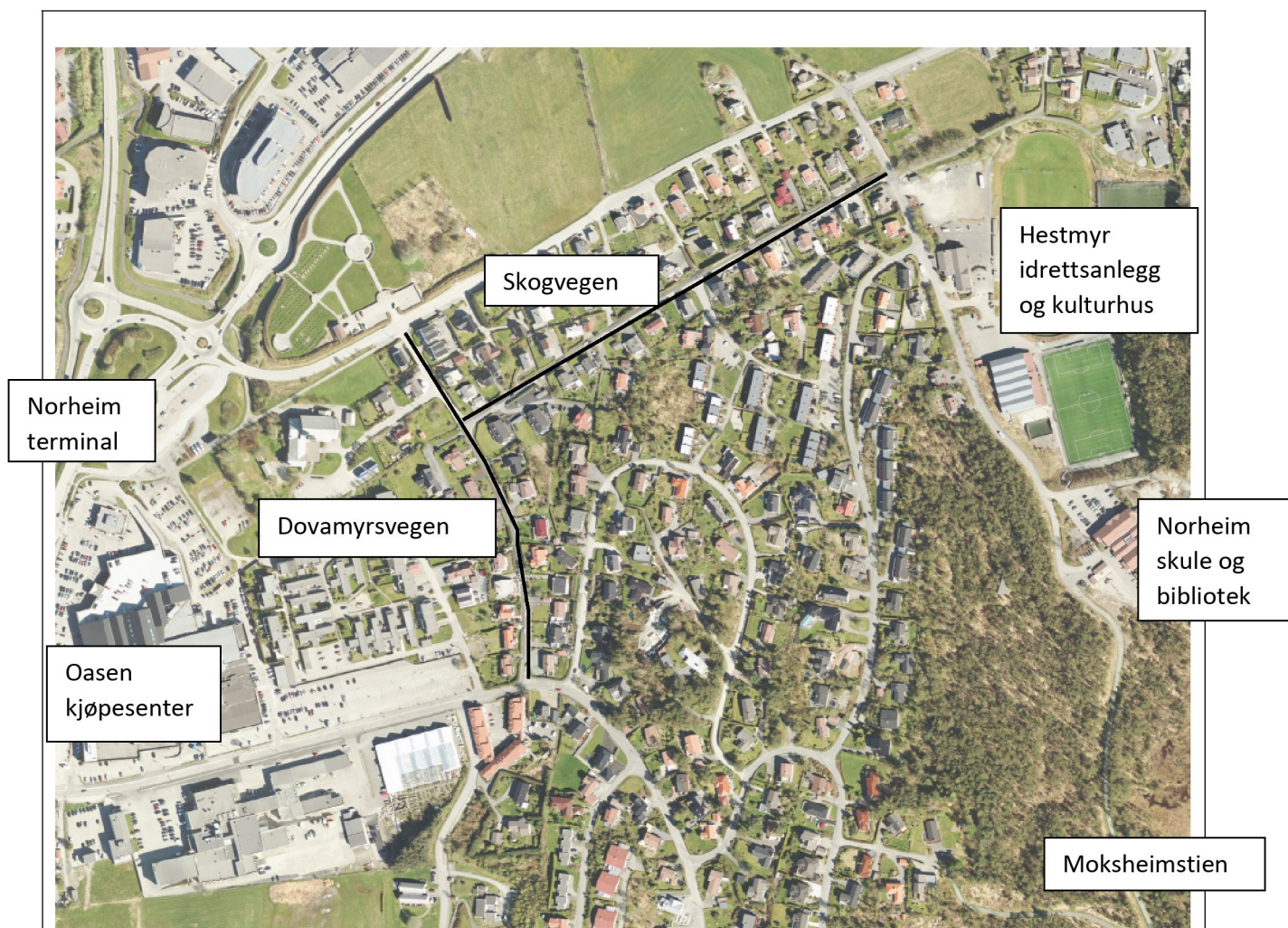
- Plan 502 Norheimskogen, vedtatt 02.07.1968.

Statlige planretningslinjer/rammer/føringer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2019 – 2023:
Regjeringen legger vekt på å skape et bærekraftig velferdssamfunn, skape økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet offensiv klimapolitikk og forsvarlig ressursforvaltning, skape sosialt bærekraftig samfunn og skape et trygt samfunn for alle.
- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging
Punkt 4.2 Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transportbehovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.
Punkt 4.4 tredje avsnitt: Planlegging skal bidra til å styrke sykkel og gange som transportform. I større by- og tettstedsområder der økt bruk av sykkel og gange kan bidra til effektive løsninger for transportsystemet, bør det utarbeides planer for et sammenhengende gang- og sykkelvegnett med høy kvalitet.

Kapittel 4: Dagens situasjon

Planområdets beliggenhet:



Beskriv:

Topografi

Krysset Hestmyrvegen – Hestmyrstien – Skogvegen nordøst i planområdet ligger på kote + 35. Skogvegen ligger på denne høyden i cirka 175 meter sørover, til krysset Skogvegen – Bakkevegen. Her begynner vegen en gradvis helning nedover over om lag 200 meter til kote 28 til Dovamyrsvegen. Krysset Dovamyrsvegen – Skogvegen ligger på kote 28.

Krysset Dovamyrsvegen – Norheimsvegen ligger på kote + 28 m.o.h. Dovamyrsvegen holder denne høyden ca. 190 meter i sørøstlig retning. Vegen har maksimal høyde på kote + 30 mellom Dovamyrsvegen 9,10,11 og 12. Derfra går den ca. 130 meter til krysset Dovamyrsvegen – Austebøvegen på kote + 29.

Vegetasjon

Det er ikke vegetasjon i planområdet. Planområdet omfatter kun opparbeidet vegareal og tilhørende grøfter.

Nyere kulturminner, ev. fredete kulturminner

Det er ikke nyere kulturminner eller fredete kulturminner i planområdet.

Grunnforhold

Grunnforholdene i området er stabile. Dovamyrsvegen og Skogvegen ble anlagt i forbindelse med at man begynte å bygge ut Norheim på slutten av 1950 – tallet og inn på 1960 – tallet. Veiene kan man også se på ortofoto fra 1964. Dette er veier som ble bevisst anlagt og ikke tidligere gardsveier som tilfeldigvis ble asfaltert over. Det er allikevel noe usikkerhet knyttet til eksakt hvordan veiene er fundamentert.

Grunnen i området består av sammenhengende morenematerialer, stedvis med stor mektighet. Det er få eller ingen fjellblotninger i området.

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 fra Bakkevegen til eiendom 148/4 som fungerer som adkomstveg til 5 boliger, samt fra 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.

Det er ellers ikke kjente forhold i grunnen av interesse for planforslaget.

Landbruk

Vegene er ikke bruk til landbruksformål.

Annen forurensing (lyd, luft)

Det er ikke kjente kilder til lyd- eller luftforurensing i planområdet. Vegene skal kun være i bruk som adkomstveger til boliger, og har derfor begrenset ÅDT.

Dovamyrsvegen er plaget med ulovlig gjennomfartstrafikk mellom Norheimsvegen og Austbøvegen, deriblant tungtransport. Dette oppleves generende av beboere i området, spesielt siden Dovamyrsvegen ikke er bygget for denne typen trafikk.

Bebyggelse og grunneierforhold

Bebyggelsen langs Dovamyrsvegen er eldre eneboliger, bygget fra begynnelsen på 1960 – tallet og frem mot 1970 – tallet, med nyere fortetting i området mot Norheimsvegen. Dovamyrsvegen er også adkomstveg til Norheim Kirke.

Skogvegen har tilliggende eneboliger fra samme tidsperiode. Den er også atkomstvei til boligområdet Bakkevegen, som for det meste er rekkehus og flermannsboliger.

Begge vegene er kommunale veger. Grunnen de ligger på er derimot stort sett eiet av tilliggende private eiendommer.

Sosial infrastruktur

Vegene er del av strekningen mellom Norheim sentrum og boligfelter på Spanne for gående og syklende. De er også del av skolevei til Norheim skole og adkomstvei for gående og syklende til Hestmyr idrettsanlegg. Avhengig av bosted vil også noen bruke vegene som adkomst til Moksheimstien, som er en populær friluftstrasé, og som del av strekningen til barnehage i Spannavegen.

Trafikkforhold:

Kollektivtilbud

Det er ikke kollektivtrase i Dovamyrsvegen eller Skogvegen. Dovamyrsvegen krysser mot Norheimsvegen, som er del av kollektivnettet til busselskapet Kolumbus.

Overordnede gang- og sykkelveisystem

Strekningen er del av det lokale sykkelnettet mellom Spanne og Norheim sentrum, samt til Norheim barneskole og Hestmyr idrettsanlegg.

Kjøreadkomst

Folks adkomst til boligene sine vil være uendret.

Kapittel 5: Planforslaget

Overordnet ide:

Planen har to overordnede mål:

1. Detaljplanen skal legge til rette for fysisk stenging av Dovamyrsvegen, slik at ulovlig gjennomfartstrafikk stanses.
2. Detaljplanen skal legge til rette for gående og syklende. Fortrinnsvis for skolebarn men også andre som bruker målpunktene Norheim sentrum, Hestmyr idrettsanlegg og biblioteket, samt friluftsområdet Moksheimstien.

Arealbruk:

Boligbebyggelse	Frittliggende småhus	Veg	Kjøreveg	Fortau	Gangveg	Sykkelveg
0,08	0,27	1,71	1,84	1,31	0,24	0,44

Over er en tabell som viser fordelingen av arealformål i da. Tallene er avrundet.

Totalt utgjør de ulike arealformålene et planområde på ca. 5,89 daa.

Samferdselsanlegg:

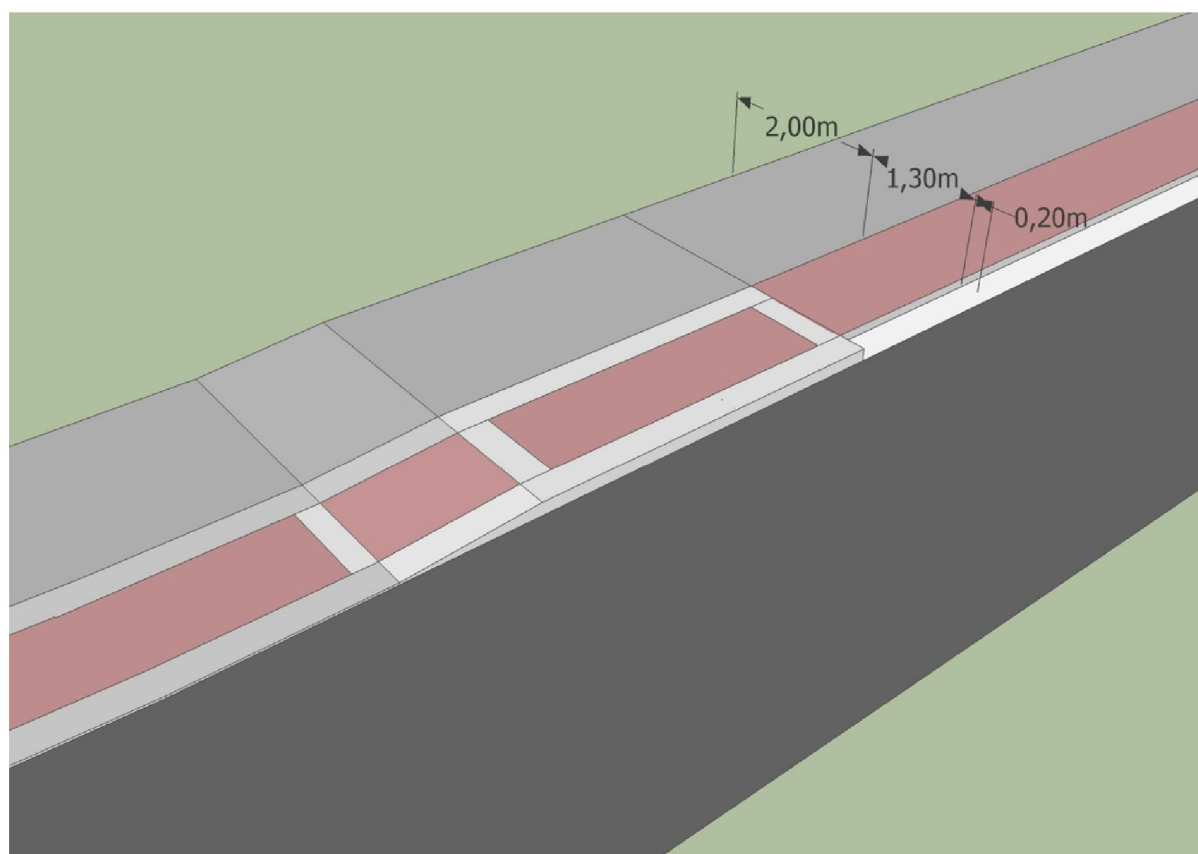
Dovamyrsvegen og Skogvegen er atkomstveger for tilliggende boliger. De er ikke ment å være samleveger. De er skoleveger og ellers brukt i gang- og sykkelvegnettet til og fra Norheim sentrum, som innfallsveger til Hestmyr idrettsanlegg, bibliotek og turvei (Moksheimstien). Tiltaket er ment å skulle tilrettelegge for myke trafikanter og styrke bruken av veiene til disse formålene.

Dovamyrsvegen stenges med bom. Bommen skal være gjennomkjørbar for kjøretøy som renovasjonsbil og utrykningskjøretøy. Det er vurdert løsninger med en fast bom, men dette krever snuhammer på hver side av bommen, slik at ovennevnte kjøretøy skal ha anledning til å snu ved behov. Dette lar seg imidlertid ikke gjøre på grunn av plassmangel i området, som er ferdig utbygget. 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.



Figur 1: Høydeprofil Skogvegen. Bilde hentet fra Kartverkets kartverktøy hoyedata.no



Figur 2: Fortau og sykkelveg i Skogvegen. Total bredde 3,5 meter.

Kollektivtrafikk

Planforslaget vil ikke endre avstander til bussholdeplasser. Fysisk stenging av Dovamyrsvegen vil redusere trafikkmengden i denne vegen. Mindre trafikk og tryggere vei for gående og syklende gir bedre tilkomst til kollektivholdeplassene i Norheimsvegen. Dette kan være med på å øke bruken av disse.

Gang-/sykkelvei, fortau.

Ved stenging av Dovamyrsvegen vil biltrafikk i denne vegen kun være til boligene, samt eventuelle service relaterte kjøreturer knyttet til adressene. Trafikken vil dermed være svært lav. Behovet for ytterligere tilrettelegging for gange og sykkel i Dovamyrsvegen vil derfor være minimalt, og i stor grad begrenset til ivaretagelse av siktlinjer forbundet med avkjørslene til boligene. Vest for krysset Dovamyrsvegen – Skogvegen anlegges fortau på nordre side av Dovamyrsvegen. Dette skal knytte sammen gangnettet i Skogvegen med gangnettet i Norheimsvegen. Det er ikke plass til å anlegge sykkelvei på denne strekningen, og sykkelnettsammenheng mellom Norheimsvegen og Skogvegen er nødt til å ses på i en større sammenheng ved en annen anledning.

Skogvegen har et større antall boliger forbundet med seg, og kan ikke uten videre stenges for gjennomkjøring. Tiltak for tilrettelegging er derfor nødvendig, basert på antall buenheter tilknyttet veien og veiens rolle som skolevei og vei til idrettsanlegg, bibliotek og turområde.

For å få plass til fortau med minimumsbredde 2 meter måtte en enten gjøre inngrep i tilstøtende hager, eller ta bort en kjørebane i trafikkarealet. Ettersom Skogvegen har utkjørsel og innkjørsel i hver ende, og går parallelt med Norheimsvegen, ble det vurdert at veien lar seg enveiskjøre. Lengden av veien er heller ikke så stor at enveiskjøringen utgjør en vesentlig ulempe tidsmessig for de som har boliger tilknyttet den.

Skogvegen er tilnærmet uten kurvatur, og det er ikke ønskelig med høy fart i skoleveien. Både som et tiltak for sykkel, men også som et tiltak mot høy fart, tas en kjørebane bort til fordel for sykkelvei og fortau. Dette snevrer kjørebanen inn. Valg av løsning er derfor en kombinasjon av trafiksikring for gående og syklende, fartsdempende tiltak og lokalmiljø i gaten (se avsnitt folkehelse).

Trafikksikkerhet

Skilting av spesielt lave fartsgrenser, som 30 eller 40km/t eller forbud mot gjennomkjøring, har ikke alltid ønsket effekt. Dette tvinger frem nødvendigheten av fysiske tiltak i vegarealet. I Dovamyrsvegen kan trafikkproblemet løses relativt enkelt med en fysisk sperring av vegen, men fortsatt ha mulighet for passasje for utrykningskjøretøy.

I Skogvegen anlegges fortau og sykkelvei, og kjørevegen snevres inn til en kjørebane med blandet trafikk.

Slik fysisk fartsregulering er særlig egnet i brede og rette gater/veier hvor fartsnivået ikke bør være over 30 eller 40 km/t, og der det er ønskelig å lede trafikken ut på et overordnet vegnett. Tiltak kan være relevant for boligkater der blant annet barn leker og oppholder seg.

Teknisk infrastruktur:

Ledningsnett

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

Vann- og avløp

Fra Hestmyrvegen gjennom Skogvegen til kryss med Bakkevegen ligger 800 BMU overvannsledning. Fra krysset Skogvegen – Bakkevegen til krysset Skogvegen – Dovamyrsvegen 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 overvannsnett, som går til rørtunnelen på Norheim.

Nettstasjoner

Det er ingen kjente nettstasjoner i planområdet.

Avfallshåndtering.

Det legges opp til bom i Dovamyrsvegen. Dette betyr at det må avtales at renovasjonsbil får snu i en privat oppkjørsel.



Figur 3: Skissen viser eksisterende ledninger som gult, og behovet for nye ledninger i blått. Avløpsledninger og overvannsledninger skal gå i trase vist med tynn, rød stiplet linje mellom boligene.

Overvannshåndtering:

I forbindelse med anleggingen av fortau og sykkelstige i Skogvegen, må det anlegges nytt overvannssystem i vegen for å ta hånd om veivann. Veivann fra Skogveien har tidligere gått inn på en felles ledning (felles for vann og avløp) som var vanlig på den tiden veien ble anlagt. Kommunens VAR – avdeling legger nye overvannsledninger i samme vei sommer/høst 2020. Disse ledningene kobles til overvannstunnelen som bringer overvannet til Karmsundet.

Skisse til teknisk plan viser hvordan håndtering av overvann er tenkt.

Det legges stikkrenner fra Skogveien på strekningen krysset Skogvegen – Bakkevegen til krysset Skogvegen - Dovamyrsvegen, som skal håndtere veivannet (kun veivannet), og disse ledes inn på det øvrige kommunale overvannsnett på to punkter. Det er behov for en ny kum på strekningen med ny overvannsledning, sannsynligvis i området mellom gnr/bnr 148/272 og 148/230. Overvannsledningen må ha flere sluker enn veien har i dag. Det antas at en må regne med sluker hver 30 meter.

Universell utforming:

Fortau skal utformes med maksimum 2 % tverrfall, og maks stigning 8 % over 3 – 35 meter og 7 % over 35 – 100 meter. Fortau og sykkelvei skilles fra kjørebane med en høydeforskjell på ca. 13 cm. Fortauet skilles fra sykkelveien med en høyde på ca. 5 cm. I kryss skal det tilrettelegges for kryssing, slik at man går vinkelrett over kjørebanen.

Sosial infrastruktur:

Planforslaget oppgraderer en strekning som er del av skoleveien til Norheim skole, og bindeledd mellom sentrum på Norheim og idretts- og turområder.

Grønnstruktur:

Planforslaget vil oppgradere en av innfallsårene til Moksheimstien, som er en mye brukt turveg i østre enden av Hestmyrvegen.

Barn og unges interesser:

Beskriv atkomsten til lekeplasser, friområder, friluftsområder, skole/barnehage

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 syklister ville kommet i stor fart ned i Dovamyrsvegen er en for stor sikkerhetsrisiko til å akseptere en slik løsning.

Redegjør for hvordan barn og unge er tatt med på råd i planprosessen

I forbindelse med et annet, pågående prosjekt i Hestmyrvegen ved Norheim skule, har elevene ved skolen vært invitert til å delta i arbeidet. De har kartlagt steder de mener det er behov for utbedringer. Kartleggingen omfatter store deler av Norheim, også Dovamyrsvegen og Skogvegen. Informasjon fra kartleggingen har vært brukt i forelagte planarbeid.

Miljøkonsekvenser:

Tilrettelegging for bruk av sykkel og gange skal på lengre sikt bidra til å redusere bruk av bil som fremkomstmiddel. Tilrettelegging skal på sikt skape en holdningsendring, som gir utslag i mindre bruk av bil i en større del av befolkningen. Tilretteleggingen er ledd i et arbeid for å redusere klimautslipp og bidra til forbedret folkehelse.

Dovamyrsvegen og Skogvegen er ikke kollektivtraseer, men begge leder ut i Norheimsvegen, hvor der er busstopp. God fremkommelighet til busstoppene kan bidra til økt bruk av kollektivtilbud.

Mengden støvpartikler som slites løs fra vegdekke og gummidekk/piggdekk blir mindre med reduserte hastigheter (utslippsmengden øker ved turbulent kjøring).

Fysisk fartsregulering forbedrer som utgangspunkt syklistenes og gåendes trygghetsfølelse. Dette fordi fart og trafikkmengde har avgjørende betydning for myke trafikanters trygghetsfølelse. Lave hastigheter kan også være med på å bedre trivselen til personer som oppholder seg nær vegen, samt redusere trafikkens barrierevirkninger.

Skogvegen er eneste vegen det skal graves i. Vegen har lav ÅDT, og området har ikke vært gjenstand for store ombygginger/transformasjoner. Området er sentrumsnært, men kan ikke sies å være et sentrum i den forstand at det har vært annen aktivitet i området enn dagens boliger. På bakgrunn av dette er det ikke mistanke om forurensing i grunnen.

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

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

§10 Samlet belastning

Samlet belastning på naturmangfoldet vil være uendret.

§11 Kostnader

Kostnadene bæres av tiltakshaver

§12 Miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder

Ingen kjent belastning. Se over.

Kulturminner:

Det er ingen kjente kulturminner i planområdet. Dette gjelder også nyere kulturminner.

Lyd og støy:

Planforslaget skal legge til rette for stenging av Dovamyrsvegen og enveiskjøring med sykkelvei i Skogvegen. Dette skal ta bort unødvendig gjennomfartstrafikk. I Dovamyrsvegen regnes det med at trafikkmengden vil reduseres kraftig ved at muligheten for gjennomkjøring tas bort og bare kjøring til bolig blir aktuelt. Dette vil også redusere trafikkstøy.

For Skogvegen sin del kan det også forventes en positiv sideeffekt av å tilrettelegge for redusert hastighet. Støy fra biltrafikk øker med økende fart. Gitt at den faktiske hastigheten reduseres til 30 km/t kan støynivået fra personbiler reduseres med 3 – 4 dB. Støy forårsaket av akselerasjon og bremsing kan øke støynivået, men innsnevringen til en kjørebane skjer i krysset Dovamyrsvegen – Skogvegen, hvor bilister allikevel vil redusere farten for å svinge inn på vegen.

Anleggsfasen:

- *Redegjør for hvordan de nasjonale retningslinjene gitt i T-1442 for begrenning av støy fra bygg- og anleggsvirksomhet i anleggsfasen vil bli ivarettatt. Dersom det planlegges etappevis utbygging, skal det redegjøres for hvordan det vil bli tatt hensyn til de først etablerte boligene med tanke på anleggsstøy, trafiksikkerhet og støv (for eksempel ved bruk av mobile knuseverk)*

Kriminalitetsforebygging:

Langsomme veier gjennom boligområder er med på å styrke veiens bruk. Fremmede personer blir sett i gaten, og beboerne har oversikt over den. I Skogvegen er det første punktet mindre relevant i den grad veien er en gjennomfartsåre for gående og syklende. Det er mange skolebarn som bruker den, og voksne bruker den som del av ruten til idrettsanlegg, bibliotek og friområde.

Omlegging av toveiskjørt gate i Skogvegen til enveiskjørt reduserer adkomstveien til boligområdet til en adkomst, som gir bedre oversikt og reduserer mulige fluktruter for kriminelle. Fysisk stenging av Dovamyrsvegen har samme effekt, men over et større område i og med at Dovamyrsvegen, til tross for gjennomkjøring forbudt, blir brukt som et alternativ til Norheimsvegen til/fra kjøpesenter i sentrum.

God belysning bidrar til å redusere mulige skjulesteder og hjelper ofre med å se mulige overgrepere. Det gir mulighet for andre til å se «gale» hendelser og tilkalle hjelp. Skogvegen og Dovamyrsvegen har belysning i dag, men det er omkring 50 meter mellom lyktestolpene, og armaturene er av eldre dato. Planforslaget legger derfor opp til at det skal utarbeides en lysplan for Skogvegen når den oppgraderes med fortau og sykkelveg.

Oppgradering av Skogvegen kan bidra til å øke folks tilhørighet til området, og dermed deres ansvarsfølelse for området. Økt ansvarsfølelse øker sjansen for at folk melder fra dersom de ser uønskede hendelser.

Folkehelse:

Ved gjennomføring av planen er tanken at tiltakene skal være trafikkreduserende, fartsreduserende, og fremme fremkommelighet og trafikksikkerhet 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.

Gjennomføring av plan og økonomiske konsekvenser for kommunen:

Tiltak i planforslaget er kommunalt. Det er oppgradering av kommunale veier. Følgende er et estimert overslag over utgifter knyttet til tiltaket:

Asfaltering (425 m x 6 m bredde):	344.000,-
bærelag/underlag:	130.000,-
kantstein fortau:	60.000,-
Kantstein sykkelveg:	60.000,-
Lys, kun utskifting av armatur	50.000,-
Overvann:	400.000,-
Sum:	1.044.000,-
30 % usikkerhet:	300.000,
Sum:	1.357.200,-
mva:	339.300,-
Sum:	1.700.000,-

Det er et røft overslag. Punktet om overvann er usikkert. Tatt med 5000,- kr/m x60 m. I tillegg kommer en sluk og litt ekstra i enden mot Dovamyrsvegen. 1,7 mill. brukes som overslag.

Kapittel 7: ROS - analyse

Planbeskrivelsen har vedlagt ROS – analyse. Hovedpunktene er gjengitt under.

For å redusere risiko og sårbarhet til akseptable nivå, er følgende tiltak nødvendige:

- Manuell bom som kan løftes ved behov for utrykningskjøretøy eller situasjoner som krever midlertidig omlegging av trafikken.
- Manglende overvannssystem etableres for å ta hånd om veivannet.
- Det utarbeides skiltplan som informerer om blindvei og enveiskjørt vei.
- Det utarbeides lysplan. Ved behov må lyssetting utbedres.
- Fart i Skogvegen holdes lav, og siktsoner opprettholdes.

Kapittel 8: Vedlegg

ROS – analyse
Høringsuttalelser