

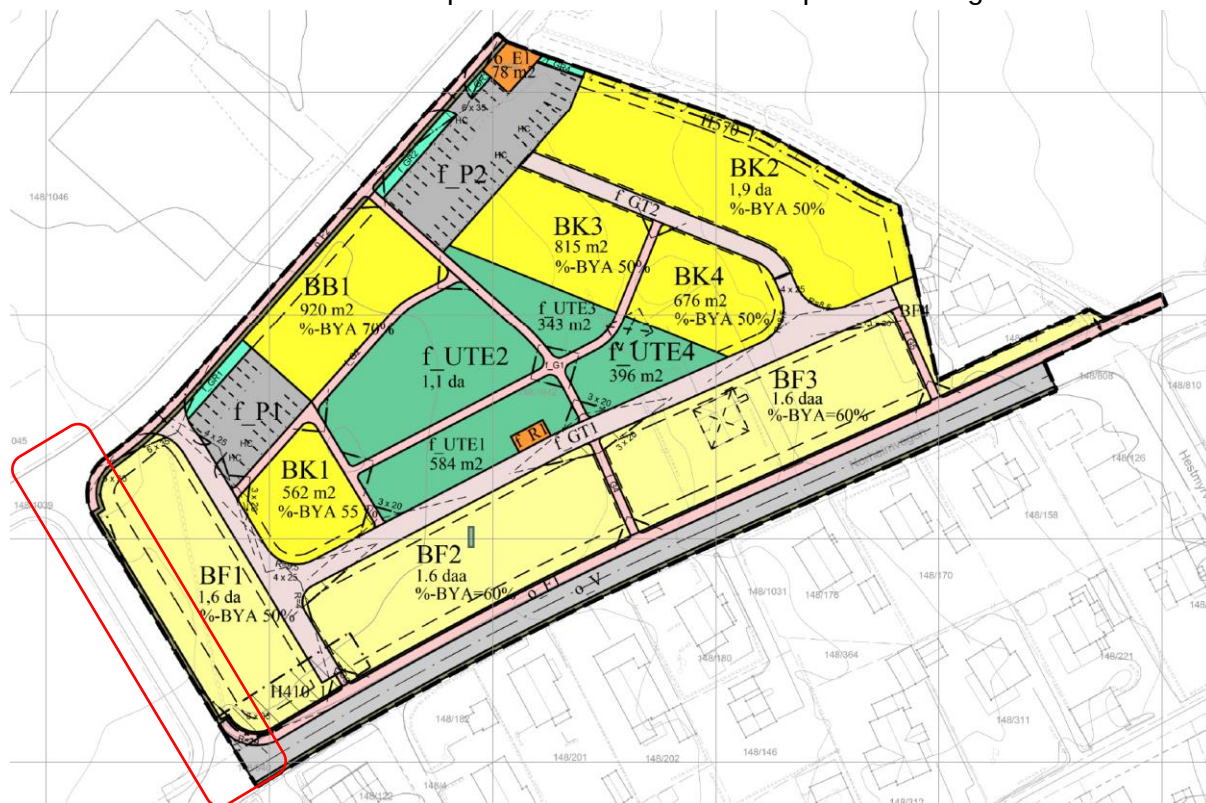
Merknad til «Plansak for offentlig ettersyn - Norheimsmarka – Detaljregulering», plan 5096, datert 17.02.2021

13.04.2021: Dette notatet er utarbeidet som merknad til ovennevnte plansak og er delt inn i punkt 1 - 5 for bedre oversikt.

1. Etter revidert plansak legges det nå opp til ca. 60 boliger (opp fra 53), noe som bare ytterligere styrker behovet for gode, helhetlige løsninger og trafikksikkerhetstiltak i Norheimvegen som en kommunal vei.

2. En bemerkning til kommunalteknisk sjef sin kommentar til tidligere innsendte merknad:

Merknadene i brevet datert 28.01.20 tar ikke opp «trafikkproblemene i området», men fokuserer på, og belyser, mulige tiltak for å bedre trafikksikkerheten i og ved, «området Norheimvegen» som planområdet grenser til. Videre er jeg uenig i første del av kommunalteknisk sjef sin kommentar (sitat); «Forelagte planforslag legger til rette for myke trafikanter langs planforslagets grenser, samt kryssing til Hestmyrvegen». Slik jeg leser planforslaget/-kartet ligger det ikke til rette for myke trafikanters ferdsel langs planforslagets vestre grense, se rød markering i utsnitt fra plankart i Figur 1 under. Det er heller ikke nevnt noe om trafikksikker krysning fra planområdet og over veien Norheimsmarka. Slik planforslaget med plankartet foreligger pr. nå ser det ut for at det vil bli nok en ugunstig avslutning på et fortau i Norheimvegen. Slike avslutninger er det for mange av allerede. Forventer at kommunen her finner en optimal snarere enn en suboptimal løsning.



Figur 1: Del av planområdet hvor det ikke er fortau eller annen tilrettelegging for myke trafikanter

3. For selve krysningsspunktet som etableres for krysning av Norheimvegen over til Hestmyrvegen forventes det at det i behandlingen av detaljreguleringen i byggesaken og teknisk plan gjøres en vurdering som kan føre til en standardheving på dette nye krysningsspunktet, sammenlignet med eksisterende krysningsspunkt i Norheimvegen. Med dette menes at det ikke blir opp til myke trafikanter å bedømme riktig tidspunkt for krysning av vegen, men at dette fastsettes av utformingen av krysningsspunktet og skiltingen. Dette kan for eksempel være i form av opphevet gangfelt med «sebra-striper». Da blir det på tilsvarende nivå som andre sammenlignbare veier i distriktet som f.eks. Spannavegen oppover mot Spannatoppen og Skeisvollsvegen i Haugesund.
4. I følgende utdrag fra planbeskrivelsen omtales krysningsspunktet for krysning av Norheimvegen (sitat):

«Det mangler fortau langs planområdets søndre side, langs Norheimvegen. Samtidig mangler også trafiksikker kryssing av Norheimvegen. Dette kryssningsspunktet er en del av skoleveien, både til Norheim barneskole, idrettsanlegg og friluftsområdet Norheimskogen. Skoleveien er ellers vurdert som trygg da den følger lite trafikkerte boligater».

Merk siste setning som her viser til at skoleveien ellers vurderes som trygg. Det er jo fortau langs hele Hestmyrvegen som er en langt mindre trafikkert gate enn Norheimvegen. Det er jo da et lite paradoks at Norheimvegen til sammenligning har langt mindre fortau og få, dårlig tilrettelagte, krysningssmuligheter. Understreker derfor igjen viktigheten av at kommunen her må tenke langsiktige og optimale trafiksikkerhetsløsninger for hele området. Viser for øvrig til vedlegg A; brev med innspill/merknad innsendt 28.01.20.
5. I planbeskrivelsen står at (sitat):

«Bredde på offentlig veigrunn; Norheimvegen, fortau og annen veigrunn, er blitt avklart med veiseksjonen i planprosessen. Kjøreveien skal ha 5,5 m asfaltert bredde og 1,0 m skulder (som i dag), fortau skal ha 2,5 m asfaltert bredde og 0,5 m skulder».

Det er i den delen av Norheimvegen som grenser til planområdet ca. 6 meter kjørebane i dag. Dermed blir kjørebane snevret inn dersom det nå blir 5.5 meter kjørebane som omtalt i planbeskrivelsen. 6 meter kjørebane er imidlertid heller ikke representativt for alle deler av Norheimvegen, hvor bredden på kjørebane varierer fra ca. 5.5 til ca. 8.0 meter. Se utsnitt fra Fonnkart med røde markeringer under i Figur 2 til Figur 5. Høsten 2018 ble det etablert fortau på begge sider av Norheimvegen på strekningen mellom kryssene Norheimvegen – Spannavegen og Norheimvegen – Stølsbakken. Kjørebane er i dette området i dag ca. 5.5 meter. Dette kan vise seg å være lite ideelt dersom det fortsatt skal gå busstrafikk i Norheimvegen. Dette baseres på at det omtrent daglig, og tidvis flere ganger daglig, er busser som kjører med høyre hjulsett oppå fortauet for å kunne passere hverandre på dette strekket. Denne type kjøring er vel strengt tatt ulovlig og skal ikke forekomme. Samtidig ødelegger det et fortau som ikke er dimensjonert for denne type «bruk». Dette kan sees allerede. I teorien skulle gjerne denne bredden på kjørebane (5.5m) vært uproblematisk, men det viser seg i praksis at kjørebane er for smal når to busser møtes. Til info passerer det 10 busser i timen i Norheimvegen.

Som myk trafikant er dette også en skremmende opplevelse og det er helt klart en risiko ved denne praksisen. Dette er et vedvarende problem som Kolumbus kjenner til og som nok kan bekreftes også til kommunen, om ikke saken allerede er kjent(?). Nok en gang understrekes det viktigheten av helhetlige løsninger i Norheimvegen.



Figur 2: Bredde på kjørebane, ca. 6.5m, ved krysset Norheimvegen – Hestmyrvegen



Figur 3: Bredde på kjørebane, ca. 5.5m, mellom eiendommene Norheimvegen 105 og 106



Figur 4: Bredde på kjørebane, ca. 8m, ved kryss Norheimvegen – Dovamyrsvegen



Figur 5: Bredde på kjørebane, ca. 6.0m, ved Norheimvegen 76

Med vennlig hilsen

Kristian Lindaas

Vedlegg:

- A. Brev med bl.a. innspill til regulering av Norheimsmarka - plan 5096 (datert 28.01.20), «TREFIKKSIKKERHET - NORHEIMVEGEN» inkl. vedlegg 1-5.