



Halden kommune

Arkivkode: Q19
Arkivsaksnr: 2015/82-69
Journal dato: 28.04.2020
Saksbehandler: Inger Helene Kjerkreit

Utvalgssak

Utvalg	Utvalgssak	Møtedato
Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø		12.05.2020
Kommunestyret		14.05.2020

Utsendte vedlegg

1	Plankart, datert 09.01.17 og sist revidert 25.04.20
2	Bestemmelser, datert 15.12.17 og sist revidert 23.04.20
3	Planbeskrivelse, datert 27.04.17 og sist revidert 23.04.20
4	Vedlegg til planbeskrivelse: Tegningshefte Tekniske tegninger, inkl. beplantningsplan tegn. O001 og O002
5	Statens vegvesens kommentarer, datert 23.04.20, til punktene i Hovedutvalgets vedtak av 12.11.19, sak 2019/97
6	Saksfremstilling - Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk og miljø sak 2019/97 - 2.gangs behandling og egengodkjenning

Detaljregulering for Rv. 21 Sykkeltiltak Rødsveien/Marcus Thranes gate - 2. gangsbehandling og egengodkjenning

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 legge til rette for etablering av attraktive, helhetlige og entydige løsninger for syklist, fotgjenger og kollektivreisende på strekningen.

Forslag til «Detaljregulering for Rv. 21 – Sykkeltiltak Rødsveien/Marcus Thranes gate» var oppe til 2.gangs behandling for første gang i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø 12.11.2019, sak 2019/97. Planforslaget ble sendt tilbake til administrasjonen for videre bearbeiding. Vedtakspunktene er nå gjennomgått og har ført til forslag om endringer i planforslaget på følgende punkter: Adkomsten til Park Hotell fra Marcus Thranes gate beholdes for personbil. Kulturminner er nå ivaretatt i planbeskrivelsen. Planforslaget, hvor disse endringene er innarbeidet, fremmes nå for 2.gangs behandling. For beskrivelse av hvordan uttalelser ved høring og offentlig ettersyn er behandlet vises til sak 2019/97.

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

Kommunedirektørens innstilling:

I medhold av lov om planlegging og byggesaksbehandling §12-12 godkjennes forslag til «Detaljregulering for Rv. 21 Sykkeltiltak Rødsveien /Marcus Thranes gate», med planID G-698.

Plandokumentene består av plankart datert 09.01.17 og sist revidert 25.04.20, bestemmelser datert 15.12.17 og sist revidert 23.04.20 samt planbeskrivelse datert 27.04.2017 og sist revidert 23.04.2020.

Saksutredning:

Bakgrunn og vurdering

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 legge til rette for etablering av attraktive, helhetlige og entydige løsninger for syklist, fotgjengere og kollektivreisende på strekningen.

Planforslaget ligger inne i handlingsprogrammet til Nasjonal transportplan med investeringsmidler i 2022 og 2023, tilsammen 70 millioner kroner. Når det gjelder ytterligere beskrivelse av bakgrunnen for planarbeidet vises det til saksutredningen ved 1.gangs behandlingen, sak PS 2019/56, samt planbeskrivelsen.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 05.06.2019 – 17.08.2019. Det ble tatt opp til 2.gangs behandling, for første gang, i Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljø 12.11.2019, sak 2019/97. Saksfremlegget som beskriver hvordan høringsmerknadene blir hensyntatt i planforslaget følger vedlagt.

Ved Hovedutvalg for plan, teknisk, landbruk, klima og miljøes behandling av saken (2019/97) ble det fattet følgende vedtak:

«Planen sendes tilbake til administrasjonen for videre bearbeiding.

Følgende forhold bes vurdert / innarbeidet.

- *Beholde innkjøring til Park hotell*
- *Unngå økt trafikk i Major Forbus gate og Ole Dahls gate, og vurdere å holde krysset Wærns gate/Marcus Thranes gate åpent.*
- *Flytte kryss Fridheimveien - Forstrømsvei opp til veien mellom Fridheimveien 3 og 5. Dermed vernes de hule eikene nederst i Forstrøms vei.*
- *Mange syklende fra Remmen skal ikke ned til Snippen, men i retning Høvleriet og Wiels plass. Det må tydelig vises hvor man kan komme fra planlagt sykkelvei og videre mot sentrum.*
- *Ivareta kulturminner i planbeskrivelsen*
- *Vurdere veibredde i forhold til eksisterende trafikk.»*

Vedtaket ble sendt over til forslagsstiller, Statens vegvesen, for vurdering. Det har vært avholdt møte og diskusjoner med vegvesenet og befaring med representant for Park Hotell ved vurdering av vedtakspunktene. Statens vegvesens vurdering, datert 23.04.20, av vedtakspunktene følger vedlagt.

Beholde innkjøringen til Park Hotell

Planforslaget er nå endret ved at det tillates adkomst til hotellet fra Marcus Thranes gate over innkjøringsfeltet for bussholdeplassen. Denne tilrettelegges kun for personbiltrafikk. Nyttetrafikk (i snitt 5-6 stk. pr dag) må kjøre inn via Heimdalsveien. Busser (ca. 50 anløp pr. år) må enten komme inn via Heimdalsveien eller benytte parkeringsplassen på nordsiden av Marcus Thranes gate. Ved at vegvesenet har sagt seg villige til å etablere en kjøreadkomst fra parkeringsplassen til lintøylageret i hotellets nordøstre hjørne, samt noen parkeringsplasser der, mener hotellet dette er en adkomstløsning de kan leve med. Planbestemmelse §12 er nå endret slik at det åpnes for etablering av internvei til lintøylageret i felt SVG18.

Hotellet ønsker å belaste nærliggende boliggate i minst mulig grad med egen trafikk, og de ønsker i utgangspunktet også åpning for nyttetrafikk via Marcus Thranes gate. Vegvesenet ønsker ikke å tillate dette ut fra trafikksikkerhetsmessige forhold og administrasjonen har forståelse for dette. Noe av nyttetrafikken går allerede i dag inn via bolig gatene fra sør, slik at endringen der blir liten.

Unngå økt trafikk i Major Forbus gate og Ole Dahls gate, og vurdere å holde krysset Wærns gate/Marcus Thranes gate åpent.

Vegvesenet har følgende kommentarer: «Krysset Wærns gate / Ole Dahls gate / Marcus Thranes gate er i dag et av 2 steder på strekningen som er mest ulykkesbelastet. Målet med ombyggingen er å bedre trafikksikkerheten da det antas at årsaken til ulykkene er at krysset er utflytende og lite oversiktlig. I tillegg åpner dette for muligheten til å anlegge et torg som et positivt element ved ankomsten til Halden.

Det kan bli noe mer trafikk i Ole Dahls gate, men antagelig ikke i Major Forbus gate.

Det er ikke aktuelt å beholde Wærns gate åpen. Dette punktet er grundig vurdert og gjennomarbeidet i planforslaget.»

Administrasjonen slutter seg til vegvesenets vurderinger. Det er få boliger som er knyttet til de aktuelle gatene og en trafikkøkning som følge av stengningen av Wærns gate anses å være beskjeden. Ved at det nå åpnes for innkjøring for privatbil til hotellet fra Marcus Thranes gate forventes personbiltrafikken til hotellet å følge samme kjøremønster som i dag, dvs. ikke belaste bolig gatene mer enn det den gjør i dag. Nyttetrafikken til hotellet er svært beskjeden og går også i dag delvis via disse gatene. Fordelene ved å få en sikrere innfart til Halden vurderes som større enn de eventuelle ulempene en beskjeden trafikkøkning i bolig gatene kan gi.

Flytte kryss Fridheimveien - Forstrømsvei opp til veien mellom Fridheimveien 3 og 5. Dermed vernes de hule eikene nederst i Forstrøms vei.

Administrasjonen ser viktigheten av å bevare de hule eikene langs Forstrøms vei. Det skal svært gode grunner til for å tillate felling av slike trær. Planforslaget tillater felling av en eik. Forslaget om å flytte krysset mellom Fridheimveien og Forstrømsvei opp mellom Fridheimveien 3 og 5 har vært vurdert i en tidligere planfase, men foreliggende løsning ble da, som nå, funnet å være den beste løsningen samlet sett.

Vegvesenet mener «at den foreslåtte løsningen med påkobling av Fridheimveien til Forstrøms vei er grundig vurdert og gjennomarbeidet og at det er den beste løsningen som er mulig å oppnå. Ut fra en helhetsvurdering av trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper i et utfordrende kryssområde, mener de felling av en eik kan forsvares.

Vegvesenet har bl.a. følgende kommentarer til endringsforslaget:

«En påkobling av Forstrøms vei mellom Fridheimveien 3 og 5 vil medføre en større ombygging/nybygging av Fridheimveien da eksisterende vei er en smal grusvei som ikke er egnet til annet enn kjøring til og fra eiendommene. På den siste biten inn mot Forstrøms vei er det ikke opparbeidet vei i dag og det er dessuten en betydelig høydeforskjell opp mot Forstrøms vei.

Vi minner om at prosjektet er et miljø- og sikkerhetstiltak for myke trafikanter langs riksveien. Bygging av ny vei inngår ikke i dette prosjektet.

Varslet planavgrensning dekker ikke området opp til Fridheimveien 3 og 5. Skal det gjøres noe her må det varsles planoppstart på nytt og planen må ut offentlig ettersyn en gang til.»

Punktene vegvesenet påpeker vil kunne være med på å forsinke prosjektet og vil kunne føre til økte utgifter for kommunen. Stikkveien er i privat eie og man vil være avhengig av en avtale med grunneier, evt. ekspropriasjon, skal denne benyttes. For å skaffe seg ekspropriasjonsgrunnlag må adkomstveien også reguleres. Fra administrasjonens side ansees disse punktene som uheldig, men det finnes flere argumenter som ligger til grunn for ikke å anbefale løsningen utvalget foreslår. En påkobling av Fridheimveien ut i Forstrømsvei mellom Fridheimveien 3 og 5 vil trolig kunne etableres uten at den hule eika (stammeomkrets 320 cm – svært viktig) som står der må fjernes. En etablering av en ny adkomst her vurderes imidlertid å være mindre heldig ut fra trafikksikkerhetsaspektet. Adkomstveien vil tilføre et nytt potensielt konfliktpunkt ved at den kommer midt i en bakke, hvor det f.eks. er naturlig at syklist holder høy fart. I bunnen av Forstrøms vei vil farten være lavere da man uansett må bremse opp fordi man kommer til Marcus Thranes gate. I tillegg vurderes foreslåtte løsning å gi minst konsekvenser for naboene/beboerne i området ved at det er tilnærmet en etablert situasjon som videreføres.

Planforslagets bestemmelse § 5.10 stiller følgende krav: *«Ved felling av den hule eika som tillates felt på eiendom 66/689, skal stammen deles i så få og store deler som mulig. Arbeidet skal gjøres i samråd med en fagkyndig for å kunne vurdere egnet lokalisering av stammen. Det skal gjenplantes minimum en ny eik innenfor planområdet som erstatning for treet som felles.»* Denne bestemmelsen er lagt inn for å begrense ulempene mht. naturmangfold.

Det opplyses for ordens skyld at det har vært vurdert andre løsninger tidligere i planprosessen for å unngå å komme i konflikt med de hule eikene samtidig som trafikksikkerheten på Reissigers plass forbedres:

- å stenge Fridheimveiens utkjøring i Marcus Thranes gate, mens trafikken føres via Fridheimveien ut i Wærns gate. Forkastet da Fridheimveien er svært smal i den enden og ikke egnet for ytterligere trafikk.
- å stenge Forstrøms veis adkomst fra Marcus Thranes gate. Forkastet fordi stengingen ville medføre et tungvint kjøremønster for mange, da Thomas Fearnleys gate ikke er egnet for økt trafikk. Langs Thomas Fearnleys gate er det også et garasjebygg med snuareal i veien, og det er kort avstand mellom husvegg og gate. I tillegg er utkjøringen i Busterudkleiva, slik dagens situasjon er, bratt og uoversiktlig.

Mange syklende fra Remmen skal ikke ned til Snippen, men i retning Høyleriet og Wiels plass. Det må tydelig vises hvor man kan komme fra planlagt sykkelvei og videre mot sentrum.

Vegvesenet påpeker at *«Prosjektet omfatter en manglende lenke i hovednettet for sykkel langs hovedvei og formålet er å etablere en attraktiv løsning for syklist langs innfartsvegen til*

Halden sentrum. Syklister vil uansett finne korteste vei til andre målpunkter i byen. Prosjektet er koblet til rv. 21 som er et statlig ansvar. Sykkelnettet utenfor dette er et kommunalt ansvar. Det er mulig å skilte sykkelforbindelser, men dette gjøres ikke i en reguleringsplan. Statens vegvesen kan eventuelt vurdere å gjøre dette i en senere planfase.»

Det er planlagt etablert overgangsfelt ved de aktuelle krysningspunktene. Strekningen ned Rødsveien ved Rødsveien 30 B og videre i Fridtjof Nansens gate er en del av hovedsykkelveinettets rute 1 i Halden. Administrasjonen ser poenget med å skilte mulige sykkeladkomster og vil anmode vegvesenet om å ta dette inn i sin skiltplan i byggeplanfasen.

Ivareta kulturminner i planbeskrivelsen

Planbeskrivelsens kap. 3.7 er nå rettet opp med informasjon om to «snublesteiner» i fortauet ved Park Hotel samt grensesteinen ved utkjøringen fra Fridheimveien og Forstrøms vei. Dersom grensesteinen må flyttes skal den settes opp igjen så nær sitt tidligere sted som mulig. Halden kommune og fortidsminneforeningen skal involveres når snublesteinene skal legges ned igjen, for å sikre at kunstnerens intensjon ivaretas.

Vurdere veibredde i forhold til eksisterende trafikk

Bredden på kjøreveien reduseres til 6,5 meter mellom kantsteinene, med nødvendige breddeutvidelser i kurver. Dette er en reduksjon fra dagens standard hvor bredden varierer på strekningen mellom ca. 7 og 9,5 meter. Veibredden er innenfor vegvesenets gjeldende standard ved den aktuelle hastighet, trafikkmengde og veitype. En smalere kjørebane vil mest sannsynlig bidra til lavere hastighet på de kjørende. Dette er positivt ut fra mange aspekt i en bysituasjon.

Konklusjon

Vedtakspunktene i sak 2019/97 er vurdert og planforslaget foreslås endret på følgende punkter:

- Adkomsten til Park Hotell fra Marcus Thranes gate beholdes for personbil.
- Kulturminner ivaretas i planbeskrivelsen.

Administrasjonen mener planforslaget, med disse endringene, gir tilfredsstillende rammer for utbygging av det planlagte tiltaket. Planforslaget, hvor endringene er innarbeidet, fremmes nå for 2.gangs behandling.

Dokumentet er elektronisk godkjent av:

Morten Høvik

Ulf Ellingsen