

SAKSFREMLEGG

Sak nr.

Saksmappe nr:	Arkiv:	Saksbehandler:
2013/4102	L12/02/HE47	Marius Trosterud Holmen

Til behandling i:

Saksnr	Utvalg	Møtedato
86/2014	Planutvalget	09.12.2014
88/2014	Kommunestyret	15.12.2014

Sluttbehandling - Detaljregulering for Fv 21 - Gang- og sykkelvei Bilbo - Linjeveien

Kommunestyrets vedtak:

Forslag til detaljregulering for fv. 21 – gang- og sykkelvei Bilbo - Linjeveien, med plankart datert 13.11.2014 og tilhørende bestemmelser datert 18.11.2014, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.

Kommunestyrets behandling:

Planutvalgets innstilling ble vedtatt enstemmig.

Planutvalgets innstilling til kommunestyret:

Forslag til detaljregulering for fv. 21 – gang- og sykkelvei Bilbo - Linjeveien, med plankart datert 13.11.2014 og tilhørende bestemmelser datert 18.11.2014, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.

Planutvalgets behandling:

Rådmannens forslag til vedtak ble fremmet og vedtatt enstemmig.

Rådmannens forslag til vedtak:

Forslag til detaljregulering for fv. 21 – gang- og sykkelvei Bilbo - Linjeveien, med plankart datert 13.11.2014 og tilhørende bestemmelser datert 18.11.2014, godkjennes i henhold til plan- og bygningslovens § 12-12.

Rådmannens saksutredning:

Sammendrag:

Statens vegvesen har utarbeidet et forslag til detaljregulering for gang- og sykkelvei langs Vestsideveien fra Bilbo og opp til Linjeveien. Dette er det siste gjenstående strekket for et sammenhengende gang- og sykkelveinett fra Lierbyen til Egge. Den nye gang- og sykkelveien vil bli ca. 1,1 km lang og ligge på vestsiden av Vestsideveien. Selve breddeutvidelsen som følge av ny g/s-vei vil skje på østsiden av dagens vei. Nye løsninger for kollektivholdeplasser og adkomster er regulert som en del av planen. Planforslaget har vært ute til offentlig ettersyn, og innkomne merknader er vurdert og innarbeidet i planen.

Vedlegg:

1. Oversiktskart
2. Forslag til reguleringsplan, datert 13.11.2014
3. Forslag til reguleringsbestemmelser, datert 18.11.2014
4. Planbeskrivelse
5. Tabell, erverv og markslag

Utredning:

1. BAKGRUNN OG BESKRIVELSE

Bakgrunn

Hensikten med reguleringsplanen er å få etablert et sammenhengende gang- og sykkelveinett langs Vestsideveien fra Lierbyen til Egge. Reguleringsforslaget gir grunnlag for en videreføring av g/s-veien som i dag slutter ved Bilbo i sør, og som fortsetter nord for Linjeveien. Linjeveien er en boligvei med fartsgrense 30 km/t som benyttes av gående og syklende, ettersom denne ligger parallelt med Vestsideveien og er skjermet for de store trafikkmengdene. I kommuneplanen for Lier (2009 – 2020) er det vist en fremtidig gang- og sykkelvei for denne strekningen, og forslaget er derfor i tråd med overordnede føringer og mål.

Tiltaket legger til rette for en trygg skolevei fra nord mot nye Hegg skole. Skolen vil åpne neste år med attraktive lekeområder utendørs, kultursal og idrettshall, noe som vil føre til at flere ønsker å oppsøke skolen utenom skoletid. Vestsideveien er en av hovedfartsårene gjennom Lierdalen, og har en årsgjennomsnittlig trafikktetthet (ÅDT) på 3950 i 2012, og fartsgrenser på 50 og 60 km/t. Langs strekningen som nå reguleres har det skjedd flere ulykker, blant annet dødsulykke med fotgjenger.

Planen er utarbeidet av Statens vegvesen Region sør, Plan og prosjektering Buskerud, og det er Statens vegvesen som er forslagsstiller. Planen har vært ute til offentlig ettersyn, og blitt bearbeidet etter innspill fra høringsrunden.

Beskrivelse

Planområdet strekker seg drøyt 1 km fra Bilbo i sør til Linjeveien i nord, og omfatter arealer på begge sider av eksisterende fv.21, Vestsideveien. For å få plass til ny g/s-vei ved siden av dagens bilvei, er det nødvendig med en breddeutvidelse. Utvidelsen er i hovedsak tenkt mot

øst, ved at bilveien flyttes østover slik at ny g/s-vei kan opparbeides på vestsiden, der bilveien ligger i dag.

Selve gang- og sykkelveien får en regulert bredde på 3,25 meter. Langs planområdet er det regulert inn 8 private avkjørsler på vestsiden av veien som dermed må krysse ny gang- og sykkelvei. Dette er fra de eiendommene som har direkte avkjørsel fra Vestsideveien i dag. Antall avkjørsler er bindende, men plasseringen er veiledende og kan dermed justeres etter behov. Maks tillatt bredde på avkjørsler er 5 meter. I tillegg er det 3 T-kryss mot vest. Østre Eikenga blir stengt for gjennomkjøring ettersom denne er regulert som gang- og sykkelvei mot Vestsideveien i gjeldende plan for Eikenga. Her vil den nye gang- og sykkelveien langs Vestsideveien bli gjennomgående med rabatt.

Som en del av planarbeidet for g/s-vei, er det foreslått oppgraderte bussholdeplasser langs Vestsideveien. Dagens holdeplasser er kun angitt med skilt, og er uten lomme eller venteareal. De nye holdeplassene er justert noe i forhold til dagens plassering regulert til formålet kollektivholdeplass som er vist i plankartet.

Tiltaket planen legger opp for, innebærer ikke nye bygninger. Formålene for boligbebyggelse og offentlig eller privat tjenesteyting, ligger i kombinasjon med anleggs- og riggområdet.

2. MEDVIRKNING OG INNKOMNE MERKNADER

Planforslaget ble førstegangsbehandlet i planutvalget 26. august 2014, sak 49/2014, og lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 28. august 2014 til 16. oktober 2014. Kunngjøring av offentlig ettersyn ble annonsert i Lierposten og Drammens Tidende den 4. september 2014.

I høringsperioden har det blitt avholdt møte mellom kommunen og aksjonsgruppa Trygg Vestsidevei, der det ble fremlagt synspunkter og diskutert mulige justeringer av planforslaget. Det ble også avtalt en befaring, og denne ble arrangert den 21. oktober, der kommunen, Statens vegvesen, deres konsulent, samt aksjonsgruppa og øvrige naboer deltok. Under befaringen ble det fokusert på sikt i kryss og ved holdeplasser, og avkjørsler til enkelte eiendommer.

Liste over merknader

1. Ole Jacob Aas Kollerud, 15.09.14
2. Sverre H. Renskaug, 15.09.14
3. Tone B. Bergflødt, på vegne av Trygg Vestsidevei aksjonsgruppe 18.09.14
4. Jan Erik Alverdus Berg, på vegne av Bergflødtveien vel og Trygg Vestsidevei aksjonsgruppe, 18.09.14
5. Kristin Enger, på vegne av Trygg Vestsidevei aksjonsgruppe, 09.10.14
6. Fylkesmannen i Buskerud, 13.10.14

Sammendrag av merknadene med rådmannens kommentarer

Merknadene har også blitt besvart direkte til de som har sendt inn uttalelse, under befaringen i oktober, der innsendere 1-5 deltok.

1. Ole Jacob Aas Kollerud

Kollerud driver et gårdsbruk (63/1) med direkte avkjøring fra Vestsideveien. Han påpeker at foreslått avkjørsel med skarp vinkel og bratt hellingsgrad vanskeliggjør kjøring med tunge og store kjøretøy. Han ber om at dagens «Y-kryss» blir beholdt og at hellingen ikke blir så bratt.

2. Sverre H. Renskaug

Renskaug driver gården Søndre Renskaug (63/4) som har direkte avkjøring fra Vestsideveien. Han ser av planforslaget at Vestsideveien vil flyttes lenger mot hans gård, og at det da vil bli brattere og vanskeligere med tunge og store kjøretøy. Han ber om at stigningen forlenges mest mulig mot gården, og at avkjørselen blir bredere og med bedre sikt.

Rådmannens kommentar til merknad 1 og 2

Etter møter og befaring ble det enighet mellom forslagsstiller og grunneiere å justere veitegningene i de aktuelle kryssene. Plankartet er oppdatert i tråd med nye tegninger som viser bredere avkjørsler med større radier til begge gårdene. Hellingsgraden er også redusert i nye tegninger som følge av at adkomstene er flyttet noe og strukket i lengde.

3. Tone B. Bergflødt (Trygg Vestsidevei aksjonsgruppe)

Anbefaler at det samtidig med utbygging av g/s-veien, vil være fornuftig å legge fiberkabler og strøm i bakken.

Rådmannens kommentar

Ledningsnett blir ikke bestemt i reguleringsplanen. Vegvesenet vil eventuelt ta kontakt med Lier Everk når det blir aktuelt å starte anleggsprosessen.

4. Jan Erik Alverdus Berg, på vegne av Bergflødtveien vel og Trygg Vestsidevei aksjonsgruppe

Berg ber om at skiltingen langs veien blir bedret i forbindelse med prosjektet, og at 50-sonen forlenges inn i dagens 60-sone, der det er bussholdeplasser, kryssinger av vei og utkjøringer. Han ber videre om at siktsoner der Eikengveien og Bergflødtveien kommer ut i Vestsideveien blir bedret i forhold til syklistene på ny g/s-vei, ettersom g/s-veien kommer der bilveien går i dag. Han foreslår tiltak for å bedre sikten og hindre vekst, i tillegg til en undergang for turgåere i forbindelse med ny konstruksjon over Bergflødtbekken. Han ser ingen gangsti fra skulder og ned til friluftsområdet langs elva, og ber om at det kommer et opphold i autovern der folk naturlig vil krysse veien.

Berg kommer også med en rekke forslag til tilstøtende tiltak som kan gjøres samtidig med anleggsperioden til redusert kost. Han presiserer at forslagene kun er tanker og muligheter for nye ideer:

1. Kartlegging og utbedring av elveparken langs Lierelva: Han mener turveien blir dårlig vedlikeholdt, og at det bør avklares hvem som har ansvaret for skjøtsel. Deler av området skal brukes til midlertidig anleggsområde i g/s-prosjektet og at det i den forbindelse bør ordnes opp i forholdene, når området skal tilbakeføres etter anleggsperioden.

2. Forlenget tursti langs Lierelva eller Vellingbekken, samt ytterligere sikring mot Bergflødtbekken: Han mener det i tillegg til ny g/s-vei kan ses på muligheter for ytterligere alternative turveier mot Egge.

3. Rehabilitering av gammel buet steinbro over Bergflødtbekken helt nede mot Lierelva: Han mener denne har kulturhistorisk verdi og bør unngås riving. Denne har hull og gammelt gjerde, og bør rehabiliteres.

4. Belysning Bergflødtveien og Helgerudveien: Han mener belysning i disse veiene bør ses på samtidig med etablering av nye lys langs g/s-veien.

5. Bergflødtveien er trang og trafikkfarlig, samt at øvre del er i dårlig forfatning: Han mener det kan være aktuelt å se på reguleringen for Bergflødtveien og utbedre denne. Med tanke på mulig ny boligutbygging bør en tenke på en ny trasé for Bergflødtveien.

Rådmannens kommentar

Skilting og fartsgrenser fastsettes ikke i reguleringsplaner, da dette er elementer som kan endres etter forholdene på stedet. Sikt i kryss og ved bussholdeplasser ble diskutert på befaringen, og små justeringer i planen er gjort så langt det er mulig. Krysningpunkter er ikke regulert, men det er avklart at det vil bli en åpning i rekkverket der man går ned til turvei og friluftsområdet langs Lierelva.

Forslagene Berg kommer med kan være aktuelle i en annen fase enn reguleringsfasen, og er videresendt til Vegvesenet. Det vil være naturlig å koble inn kommunens drifts-, og friluftsavdeling i anleggsperioden. Dette er Vegvesenet sitt planforslag og omhandler kun det nye g/s-prosjektet, og det vil ikke være aktuelt å oppdatere gamle reguleringsplaner på kommunal grunn eller boligområder, som ikke er en del av det nye prosjektet.

5. Kristin Enger, på vegne av Trygg Vestsidevei aksjonsgruppe

Enger uttrykker at aksjonsgruppa er veldig glade for at g/s-prosjektet iverksettes. De har likevel noen merknader til planforslaget:

1. Mener det bør tenkes fremover, og at trafikktall skal oppvurderes.
2. Bussholdeplass Eikenga, retning sør: Bussholdeplass bør plasseres *etter* kryss. Foreslått holdeplass vil gi dårligere sikt, når bussen står på holdeplassen. Siktlinjene går gjennom holdeplassen. Det stilles spørsmål rundt alternativer løsninger for holdeplassen; flytte den lenger nord, bred holdeplass med mur i bakkant, flytte Vestsideveien lenger møt øst, trafikklys kombinert med fotgjengerovergang, siktkontroll for syklende.
3. Kryss Bergflødtveien Vestsideveien: Siktutfordringer pga. høy fylling tett på krysset. Lurer på om sikten til syklende er ivaretatt her, og om det er mulig med en avskaving av hjørnet på fyllingen og oppsetting av støttemur.
4. Optimalisere veigeometrien: Lurer på om tverrfall og breddeutvidelser er optimalisert i forhold til radier og oppbygning over klotoider.

Rådmannens kommentar

Forholdene Enger påpeker i sin uttalelse ble sett på og diskutert på den nevnte befaringen. Vegvesenet har i revidert forslag justert de aktuelle områdene så langt det er fysisk mulig uten å gå utover private eiendommer og stabiliteten i grunnen. Ettersom kjøreveien blir flyttet flere meter mot øst, vil sikten fra tilstøtende veier bli bedre enn i dag, da disse kommer ut på vestsiden. Bussen vil ikke være til hinder for sikt til syklende da g/s-veien blir liggende mellom holdeplass og veikryss. Holdeplassen ved Eikenga (KHP1) er flyttet ca. 10-12 meter lenger vekk fra krysset, slik at sikten blir bedre i situasjoner der bussen står på holdeplassen. Generelt er siktsonene mot vei ivaretatt i bestemmelsene ved at sikthindrende vegetasjon og gjenstander ikke skal rage mer enn 0,5 meter over veiens nivå. Det vil derfor være aktuelt med en avskaving og fjerning av vegetasjon i fyllinger og andre elementer i siktsonene.

Ettersom dette er et gang- og sykkelveiprosjekt vil der være lite fokus på å endre veigeometrien på kjøreveien. Veien vil flyttes noe mot øst, men ellers gå som i dag. Mer detaljert geometri vises ikke i reguleringsplaner, men tas hånd om i de tekniske byggetegningene.

6. Fylkesmannen i Buskerud

Fylkesmannen viser til tidligere uttalelse i forbindelse med varsel om oppstart. De er svært positive til tiltak for økt sikkerhet for myke trafikanter, og mener planen legger til rette for miljøvennlige transportløsninger og en trygg skolevei mot Hegg skole. De ser at det er tatt hensyn til vassdrag i området så langt det lar seg gjøre. En større kulvert for bekkene under veien vil også gi bedre forhold for fisk og gyteoppgang, noe Fylkesmannen ser positivt på. Det er foreslått en bestemmelse om tiltak for stabilisering og erosjonssikring langs bekkene, og

Fylkesmannen legger til grunn at naturlige bekkeløp og kantvegetasjon skal ivaretas i den grad det er mulig. Bestemmelser for å hindre uheldig avrenning og forurensning er ivaretatt.

De ser at nmfl §§ 8-12 er vurdert og fulgt opp, og at bestemmelsene stiller krav om terrengtilpasning, istandsetting og estetikk. Det foreslås ikke støyreduserende tiltak for naboer langs Vestsideveien. Fylkesmannen er enig i at tiltaket ikke medfører krav om støyskjerming etter T-1442/2012, men anbefaler likevel at muligheter for støyreduserende tiltak på enkelte steder blir vurdert i tilknytning til gjennomføring av prosjektet.

Fylkesmannen ser at samfunnsinteressen for bevaring av dyrka mark kommer i konflikt med samfunnsinteressen for trafikk sikre ferdselsårer for myke trafikanter. De ber om at prosjekteringen og byggingen av g/s-veien gjøres slik at minst mulig dyrka mark blir omdisponert, og at matjord tas vare på der det bygges på dyrka mark.

Rådmannens kommentar

Naturlige bekkeløp og kantvegetasjon skal ivaretas så langt det er mulig. Det er gitt bestemmelser om at terrenginngrep skal utføres på en skånsom måte og innordnes i øvrig landskap, og at kantsoner i størst mulig grad skal bevares. Dyrka mark blir kun berørt der det er helt nødvendig – der dyrka mark og bekkeløp ligger helt opptil dagens vei, slik Fylkesmannen bemerker. Støyreduserende tiltak er ikke foreslått, men det vil være mulig å vurdere enkelte tilfeller i forbindelse med gjennomføringen.

3. VURDERINGER

Førstegangsbehandling

Planforslaget ble førstegangsbehandlet i planutvalget 26. august 2014. I den saken ble grunnforhold, rasfare, flomfare, private avkjørsler, barn og unges interesser, universell utforming, dyrka mark, støy, tursti langs Lierelva, kulturminner, naturmangfold og anleggsfasen, vurdert som ivaretatt i planforslaget.

Endringer etter offentlig ettersyn

Etter møter, befaring og innspill har det blitt utført små endringer i planforslaget med fokus på sikt, holdeplasser og funksjonelle avkjørsler. Bussholdeplassen ved Eikenga (KHP1) er flyttet ca. 10-12 meter lenger vekk fra krysset i forhold til opprinnelig planforslag. I situasjoner der bussen står på holdeplassen, vil ikke bussen ligge i frisisiktsone fra Eikengveien.

Holdeplass KHP4 er også trukket noe lenger mot nord for å skape mindre og konflikt og gi bedre sikt fra avkjørsel til gbnr. 63/1, Mellom Renskaug. Selve avkjørselen til 63/1 er justert etter ønske fra grunneier om en bredere avrundet avkjørsel og med en slakere helling enn opprinnelig foreslått. Avkjørsel til gbnr. 63/4, Søndre Renskaug er justert på tilsvarende måte for å ivareta grunneiers behov for funksjonell løsning for store kjøretøy. Rådmannen mener de justeringene som er gjort siden førstegangsbehandling, er fornuftige, og at forslagsstiller har imøtekommet de berørtes merknader på en god og løsningsorientert måte.

Grunnforhold, rasfare og flomfare

Planområdet består stort sett av løsmasser av tykke marine avsetninger. Vestsideveien går i dag gjennom flere kvikkleiresoner med ulike faregradsklasser og risikoklasser. For noen år side ble det utført stabiliseringsarbeider for Lierelva og Vellingbekken.

Som en del av planarbeidet er det foretatt geotekniske stabilitetsberegninger og –vurderinger etter grunnundersøkelser. Breddeutvidelsen av Vestsideveien vil stedvis føre til fyllinger og

skjæringer. På enkelte steder langs veistrekket viser det seg at disse tiltakene vil ha positiv effekt på stabiliteten i grunnen, mens det på andre steder vil ha negativ effekt. Her vil det bli aktuelt med avbøtende tiltak som f.eks. motfyllinger eller avslaking av skråninger. Masseutskiftning vurderes også som et alternativ, dersom dette blir nødvendig. Ifølge de geotekniske beregningene, er tiltaket med breddeutvidelse for etablering av ny g/s-vei gjennomførbart, men at det kreves stabiliserende tiltak på de utsatte områdene.

Breddeutvidelse av veien medfører at kulvertkonstruksjonen som leder Bergflødtbekken under veien må utvides. Sammen med NVE og konsulent, har vegvesenet vurdert flomsituasjonen i området med tanke på valg av løsning for bekkens passering under veien. I dag renner vannet gjennom to trange løp og har en innløpskonstruksjon der det samler seg mye kvist og avfall, som gir redusert kapasitet og behov for opprydning. Ny kulvertløsning vil gi en betydelig kapasitetsøkning for vannet under veien. Endringene gjort etter offentlig ettersyn har ingen ytterligere innvirkning på grunnforholdene.

Barn og unges interesser

Planforslaget legger til rette for et tiltak som vil gi en klar forbedring for barn og unge langs Vestsideveien, som fungerer som skolevei til Hegg skole. Skolen åpner i 2015 med ny skolegård med attraktive lekeområder og nye fasiliteter som flerbrukshall og kultursal, og medfører at barn oppsøker skolen oftere, også utenom skoletiden. I dag mangler det over 1 km med trygg skolevei fra nord og ned mot Lierbyen og Hegg skole. Med den nye g/s-veien, vil det bli et sammenhengende gang- og sykkelnett fra Egge til Lierbyen, og kanskje bidra til at flere barn ikke blir kjørt til skolen.

Som følge av at veien flyttes mot øst, vil deler av friluftsområdet langs Lierelva bli berørt. Her kan det være interesser knyttet til lek og opphold, men rådmannen vurderer de negative konsekvensene som minimale. Endringene gjort etter offentlig ettersyn har ingen innvirkning på barn og unges interesser.

Universell utforming

Den nye g/s-veien vil følge eksisterende vei og terreng. Terrenget stiger nordover, og g/s-veien vil dermed stige i lik grad som terrenget. Det siste strekket mot Linjeveien er imidlertid noe brattere enn 5 %, som er den maksimale stigningen for at en g/s-vei kan kalles universelt utformet. For resten av strekket er stigningen innenfor kravet. For øvrig vil universell utforming bli ivaretatt i planen. Dette sikres gjennom bestemmelsenes § 2-6.

Støy

Støy ble vurdert i forrige behandlingsrunde, og det ble ikke foreslått støyreducerende tiltak for naboer langs Vestsideveien. Denne planen er utarbeidet for et trafiksikkerhetstiltak, som ikke endrer bilveiens bruk eller genererer mer støy. Fylkesmannen er enig i at tiltaket ikke medfører krav om støyskjerming. Dette er hjemlet i vedtak hos Buskerud fylkeskommune, som eier denne veistrekningen. Dersom det skulle bli aktuelt, vil være mulig å anlegge støyskjerm eller lignende senere, innenfor arealet regulert til veiformål i planen (AVG), mellom ny g/s-vei og eiendomsgrenser. Det er imidlertid satt bestemmelser om støygrenser i anleggsfasen, etter Klima- og miljødepartementets støyretningslinje T-1442/2012.

Dyrka mark

Det er nasjonale og lokale mål om at minst mulig dyrka mark skal berøres av andre tiltak. Planforslaget vil medføre tap av jordbruksarealer på østsiden av veien nord for Bergflødtbekken, ettersom veien blir flyttet noen meter mot øst. Som følge av endringene gjort etter offentlig ettersyn, er det noe ekstra areal som blir omdisponert til veiformål.

Rådmannen mener det er naturlig at noe dyrka mark må ofres for et slikt tiltak, og mener at fordelene er vesentlig større enn ulempene.

Friluftsområder

Friluftsområdene langs Lierelva blir noe berørt som følge av at veien flyttes nærmere elva. Den gamle brua over Bergflødtbekken rett før utløpet ved Lierelva, bevares i planen og reguleres til turvei. Den eksisterende turveien langs elva vil bli liggende som i dag, og fortsatt være tilgjengelig fra flere sider. En åpning i rekkverket langs Vestsideveien rett øst for Bergflødtveien, vil gi tilgang til turveiene for gående fra ny g/s-vei og Bergflødtveien.

Naturmangfold

Naturmangfoldloven §§ 8-12 er vurdert og fulgt opp i planen. Fylkesmannen har vurdert naturmangfold som i varetatt i planforslaget som lå til offentlig ettersyn. Endringene gjort etter offentlig ettersyn vil ikke ha innvirkning på naturmangfoldet i og rundt planområdet.

Kulturminner

Det finnes ikke opplysninger om automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet. Buskerud fylkeskommune har ingen merknader til planforslaget.

4. KONKLUSJON

Planforslaget er justert etter offentlig ettersyn, og alle viktige elementer er ivaretatt i planen. Rådmannen mener detaljreguleringen for gang- og sykkelvei langs Vestsideveien kan godkjennes, slik forslaget nå foreligger.