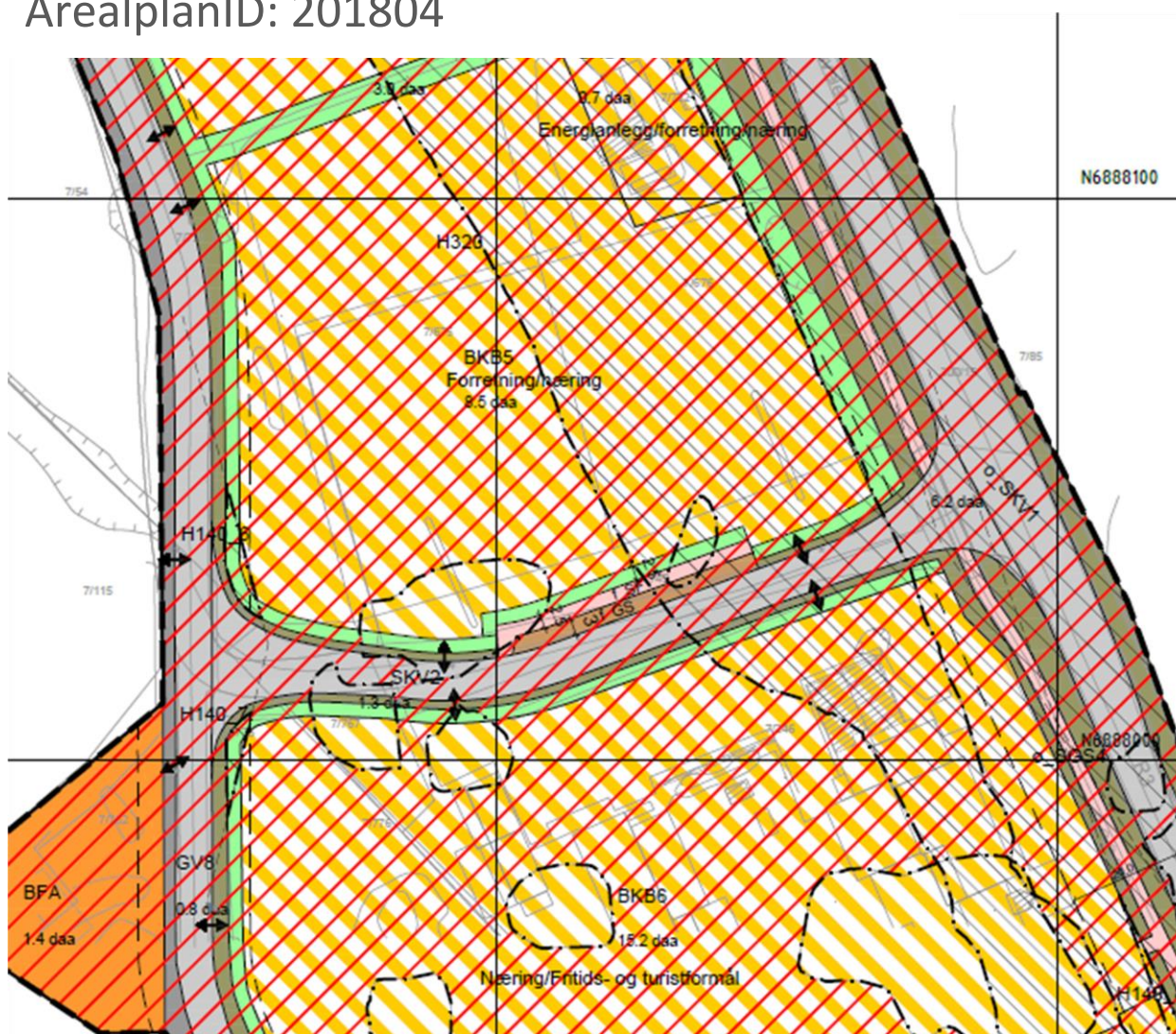


Mindre endring av reguleringsplan for Steimosletta

ArealplanID: 201804



Forslagstiller: Handelseiendommer AS

Plankonsulent: Arealtek AS

Dato: 14.06.2022, rev. Alvodal kommune.

1. Bakgrunn for planendringer

1.1 Hensikten med planen

Gjeldende reguleringsplan for planområdet er vedtatt av kommunestyret 25.11.2021. Hensikten med planarbeidet er å innarbeide en bussoppstillingsplass og fortau i detaljreguleringsplanen for Steimosletta, tilknyttet SKV2, mellom Taverna og Coop-tomta. Det planlegges med utbygging av Coop-butikk til høsten. Som følge av denne utbyggingen er det avdekket behov for mindre justering av deler av reguleringsplanen. Endringen omfatter følgende:

- Regulere inn bussholdeplass.
- Regulere inn fortau som er tilknyttet bussholdeplassen.
- Grøntområder som fjernes på grunn av fortau og busslomme erstattes med lik størrelse bak fortauet.

Bussholdeplassen skal tjene eksisterende bygning på motsatt side, Taverna. Det er plass for tre busser innenfor bussholdeplassen. Fortauet reguleres inn for å øke trafikksikkerheten ved på og av stigning.

Den nylig vedtatte reguleringsplanen har bestemmelser knyttet til kjøremønster. Det er rekkefølgebestemmelse om trafikkutredninger.

Structor har laget totalt tre trafikknotat, datert 21.12.21, 14.01.22 og 01.03.22.

Notatet vurderer trafikksikkerheten ved å tillate toveis kjøring ut/inn av SKV2 som dagens praksis, vs regulert løsning ved kun å tillate kjøring inn til området, og kanalisere ferdsel ut av området langs kommunal vei o_SKV2 til rundkjøring mot rv.3 i sør, eller kryss ved Circle K i nord.

Konklusjonen etter sammenfatning av alle analysene er at trafikksikkerheten i krysset SKV2 x rv.3 er best ivarett ved dagens praksis. Dette begrunnes med

- *det beste vil være å tillate både inn- og utkjøring i Tavernakrysset framfor å få økt trafikk i nordre kryss. Begrunnelsen er at krysset har god kapasitet, at interne trafikkforhold ryddes opp i og at det dermed er potensiale for mer oversiktlige forhold enn i dag, selv med økt trafikk.*
- *Det er ikke ønskelig med økt belastning på nordre kryss slik dette krysset er utformet. Krysset ligger i 70-sone i et uoversiktlig område med flere avkjørsler.*

Det vurderes at planforslaget kan behandles som en mindre endring av eksisterende reguleringsplan i henhold til plan- og bygningslovens § 12-14, 2. ledd. Planendringen påvirker i liten grad gjennomføringen av planen forøvrig, går ikke utover hoveddrammene i gjeldende reguleringsplan og berører ikke hensynet til viktige natur- og friluftsområder.

Det er vurdert at foreslått endring ikke trenger konsekvensutredning.

1.2 Forslagsstiller, plankonsulent

Forslagsstiller er Handelseiendommer AS.

Arealtek AS og Besseggen Arkitekter AS har utarbeidet plandokumentene.

1.3 Planprosess og medvirkning

Planendringen vil varsles i tråd med saksbehandlingsreglene for mindre reguleringsendringer og alle berørte parter har blitt varslet oppstart og skal varsles igjen med mulighet for uttalelse før planen behandles, i henhold til plan- og bygningslovens § 12-14, 2. ledd.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1 Gjeldende reguleringsplan

Eiendommen er regulert i plan «Steimosletta», plan-ID: 201804, vedtatt 25.11.2021. Eiendommen er avsatt til kombinert bebyggelse og anleggsformål, kjøreveg, annen veggrunn og vegetasjonsskjerm.



Figur 1 Gjeldende reguleringsplan

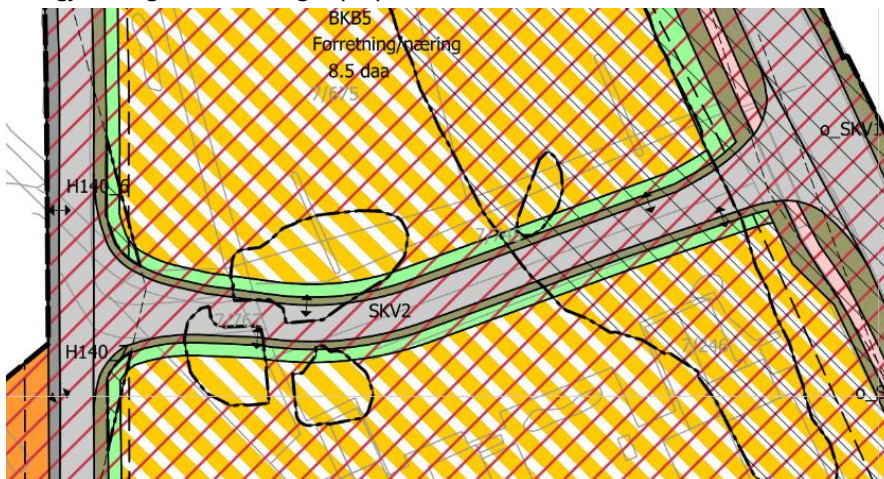
3 Beskrivelse av planendringen

3.1 Planavgrensning

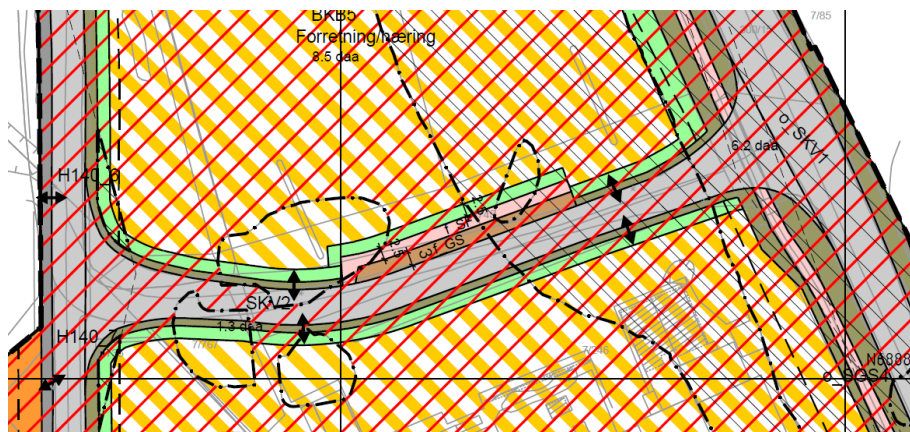
Endring av formål og arrondering gjelder kun for BKB5, GV3 og annen veggrunn - grøntareal. Områdene for endringene er på ca. 0,39 daa og består av gnr./bnr.: 7/745. Eiendommen ligger langs rv.3. Grunneier er tiltakshaver Handelseiendommer AS.

3.2 Beskrivelse av endring

Det er gjort følgende endringer på plankartet:



Figur 2 Kartet viser gjeldende reguleringsplan.



Figur 3 Kartet viser planforslaget.

- f_GS er forslag til ny bussholdeplass. Bussholdeplassen reguleres med 3m bredde
- f_SF er forslag til nytt fortau, i tilknytning til bussholdeplassen. Fortauet reguleres med 2,5m bredde.
- Grøntområder som fjernes på grunn av fortau og busslomme erstattes med lik størrelse bak fortauet. Endringen medfører ikke reduserte grøntarealer innenfor planområdet.

Arealformål		Arealformål	
§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)	§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
1160 - Offentlig eller privat tjenesteyting	3,7	1160 - Offentlig eller privat tjenesteyting	3,7
1510 - Energianlegg	0,0	1510 - Energianlegg	0,0
1520 - Fjernvarmeanlegg	1,4	1520 - Fjernvarmeanlegg	1,4
1542 - Avløpsanlegg (2)	0,0	1542 - Avløpsanlegg (2)	0,0
1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål (7)	62,9	1800 - Kombinert bebyggelse og anleggsformål (7)	62,7
Sum areal denne kategori:	68,1	Sum areal denne kategori:	67,9
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	
	Areal (daa)		Areal (daa)
2011 - Kjøreveg (9)	14,3	2011 - Kjøreveg (9)	14,3
2015 - Gang-/sykkelveg (5)	2,2	2012 - Fortau	0,1
2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (4)	2,1	2015 - Gang-/sykkelveg (5)	2,2
2019 - Annen veggrunn - grøntareal (16)	12,0	2018 - Annen veggrunn - tekniske anlegg (4)	2,1
Sum areal denne kategori:	30,5	2019 - Annen veggrunn - grøntareal (17)	11,9
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur		§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	
	Areal (daa)		Areal (daa)
3060 - Vegetasjonsskjerm (12)	9,9	2025 - Holdeplass/plattform	0,1
Sum areal denne kategori:	9,9	Sum areal denne kategori:	30,7
Totalt alle kategorier: 108,6		Totalt alle kategorier: 108,6	

Figur 4 Arealregnskap før og etter reguleringsendringen.

3.3 Bestemmelser

Endringen innebærer følgende endring i bestemmelsene:

- Det er lagt til reguleringsformål «Fortau» samt «Holdeplass/plattform».
- §3.2.6 Fortau - Med følgende bestemmelsestekst «Området skal benyttes til fortau. Fortauet er felles».
- §3.2.9 Holdeplass/plattform - Med følgende bestemmelsestekst «Området skal benyttes til bussholdeplass. Holdeplassen er felles».
- 3.2.4: SKV2
~~Enveiskjørt Adkomstveg for BKB5 og BKB6. Vegen er stengt for store kjøretøy.~~
~~SKV2 skiltes fra o_SKV1 (Rv.3) med innkjøring forbudt for store kjøretøy, unntatt busser.~~
~~Det skiltes for enveiskjørt for små kjøretøy fra o_SKV1 (Rv. 3) til SKV2.~~
 Teknisk plan/prosjektering skal godkjennes av SVV for avkjøring i nærhet til kryssløsning fra Rv.3, o_SKV1.
- §5.1 Rekkefølgekrav – Det er lagt til flere rekkefølgekrav før tomtene kan bebygges «Før tomtene BKB1-7 kan bebygges skal adkomst, parkering, fortau, holdeplass/plattform og vegetasjonsskjerm ved arealformålet være etablert. Det stilles krav til trafikkanalyse før endelig utforming av kryss ut mot o_SKV1 (Rv. 3)».

- 5.2 Krysset SKV2 x rv.3

Oppstramming av krysset SKV2 x rv.3 må inneholde trafikkøy og rabatter som strammer opp atkomst til Taverna og Coop fra den interne vegen. Det må opprettes en gjennomføringsavtale som regulerer arbeidene. Tegning av krysset skal godkjennes av Statens vegvesen. Skilting til og fra rv.3 må søkes Statens vegvesen.

4 Konsekvenser av endringer

Planendringen medfører en enkel justering av formålsgrenser på plankartet og småjusteringer i bestemmelsene. Endringene berører ikke hoveddrammene eller intensjonen i gjeldende reguleringsplan. Det er ikke gjort endringer på krav ved gjennomføring.

4.1 Kjøremonster - Trafikknotat

Den nylig vedtatte reguleringsplanen har bestemmelser knyttet til kjøremonster. SKV2 var regulert for enveiskjøring, og stengt for store kjøretøy. SKV2 skulle skilles fra o_SKV1 (Rv.3) med innkjøring forbudt for store kjøretøy, unntatt busser, og enveiskjørt for små kjøretøy fra o_SKV1 (Rv. 3) til SKV2. Det er rekkefølgebestemmelse om trafikkutredninger.

På bakgrunn av trafikknotatene, samt tilbakemelding fra Statens vegvesen, foreslås dette omgjort, jf. Det som er skrevet tidligere.

Kjøreretning skal vanligvis ikke inngå i en detaljreguleringsplan. Skilting fra rv. 3 må omsøkes hos Statens vegvesen, som myndighet og forvalter av rv. 3. Dette er derfor tatt ut.

Til gjengjeld er det satt rekkefølgekrav

Det er satt rekkefølgekrav til utforming av krysset. Her legges det inn følgende tilleggskrav:

Oppstramming av krysset må inneholde trafikkøy og rabatter som strammer opp atkomst til Taverna og Coop fra den interne vegen. Det må opprettes en gjennomføringsavtale som regulerer arbeidene. Tegning av krysset skal også godkjennes av Statens vegvesen.

Samlet vurderes trafikkreguleringen som positiv da det gir muligheter for å stramme opp SKV2. Myke trafikanter får kortere gangfelt, som gir et tryggere krysningspunkt, selv om trafikken går i begge retninger.

4.2 Ny bussholdeplass/plattform (f_GS)

Det reguleres inn ny bussholdeplass/plattform langs SKV2. Bussholdeplassen er innenfor gnr./bnr.: 7/745. Bussholdeplassen skal tilrettelegges for eksisterende og fremtidige næringer. Disse er primært for besøkende til tavernaen. Regulert bussholdeplass gir en mer tydelig avgrensning for busser og en bedre tilrettelegging for besøkende. Det er mer hensiktsmessig at bussene parkerer ved bussholdeplassen i stedet for å kjøre inn i næringsarealene. Det er bedre trafiksikkerhet og tryggere for myke trafikanter å unngå unødvendige store kjøretøy fra parkeringsarealene for næring. Det tilrettelegges for bussholdeplass med 3m i bredde, og det er plass for 3 busser innenfor arealet.

Tavernaen har lite plass tilgjengelig på egen tomt til slik funksjon. Gitt dette vurderes plassering av bussoppstillingsplassene som god, da det gir en trygg av-/påstigning via et fortau. I tillegg en relativt kort trase via et gangfelt til Tavernaen, som er det primære målet for busspassasjerene. Dette er en omforent

løsning, da eierne/driverne av Tavernaen har funnet denne akseptabel.

4.3 Nytt fortau (f_SF)

Det reguleres inn nytt fortau tilknyttet bussholdeplassen. Plassering av fortauet gir en trygg av-/påstigning. Videre skal mye trafikanter ledes mot vest og krysse vegen foran bussene. Hensikten er å unngå at biler må stoppe opp for myke trafikanter som skal krysse vegen, og verste fall medføre tilbake blokkering ut i riksveg 3.

Fortauet er et godt trafiksikkerhetstiltak, sett hen til at myke trafikanter ikke trenger en farlig på- og avstigning. Fortauet er også separert fra parkerings- og kjørearealer, slik at det er en trygg måte for myke trafikanter å ferdes på.

4.4 Grøntområder

Grøntområder som fjernes på grunn av fortau og busslomme erstattes med lik størrelse bak fortauet. Endringen medfører ikke reduserte grøntarealer innenfor planområdet. Sett hen til arealregnskapet i figur 4 har gjeldende reguleringsplan 9,9 daa vegetasjonsskjerm. Etter foreslått reguleringsendring er størrelse på vegetasjonsskjermen 10 daa. Foreslått vegetasjonsskjerm er vist sammenhengende bak fortauet. Det er lite eller ingen vegetasjon igjen i området, regulerte grønntområder vil sikre en viss grønstruktur i området. Disse vil også kunne fange opp overflatevann og fungere som fordrøyningsanlegg. Det skal beplantes med busker og trær der det ikke kommer i konflikt med frisiktsoner / ferdelszoner.

4.5 ROS

For endring av plan gjelder de samme bestemmelsene som for utarbeiding av ny plan, jf. PBL §12-14, første ledd. Det er i den forbindelse krav om at risiko- og sårbarhet vurderes også ved forslag til endring av reguleringsplan iht. PBL § 4-3.

Det vurderes at forslag til endring ikke vil påvirke risiko og sårbarhet i negativ retning. Det har ikke fremkommet nye risikomoment som vil få vesentlige konsekvenser for gjennomføring av planen.

Ved planendringen legges vurderingene samt ROS-analysen gjort i forbindelse med detaljreguleringen til grunn ettersom endringen er av et svært begrenset omfang og at gjeldende plan er ny.

5 Oppsummering av merknader ved varsel om oppstart

Det kom inn uttalelse fra følgende instanser:

- Statens vegvesen, datert 17.03.2022

Statens vegvesen

1. Når planen ble vedtatt før trafikkanalyse var på plass, ble også kjøremønster vedtatt før grunnlaget var helt på plass. Vi har vært i dialog med kommunen om kjøremønster, men har avventet å ta endelig stilling før trafikkutredning var på plass. Vi ser at det kan være vanskelig å håndheve å ikke tillate utkjøring i krysset og ser heller ikke at det vil være helt nødvendig med

den utbyggingen som skjer nå. Det er kaotiske trafikkforhold inne på området i dag, men avgrensning av arealer vil bedre dette.

2. På Steimosletta er det i døgnhvileplass, og det vil i tillegg være behov for atkomst for store kjøretøy for varelevering etc. Atkomst for store kjøretøy til hvileplass er i dag skiltet nordfra i nordre kryss ved Circle K, og dette skal videreføres. Sørfra er dette i dag skiltet inn i midtre kryss, Tavernakrysset. Dette vil endres slik at kjøretøy til hvileplass vil bli skiltet inn via rundkjøringen. Vi har dessverre ikke mulighet til å forby store kjøretøy inn i midtre kryss, men vi håpet at god skilting i sør og nord og oppstramminger i midtrekryss/privat veg vil føre til at store kjøretøy bare unntaksvis vil bruke midtre kryss.
3. Det er i dag tre atkomster til Steimosletta fra riksveg 3. Søndre atkomst via rundkjøring i veglinja for riksveg 3 er etablert for få år siden og er robust til å tåle den økte trafikken som vil komme på Steimosletta. Det er derfor et poeng å lede mye av trafikken hit. Det vil bli skiltet til døgnhvileplass og bobilparkering/tømming fra rundkjøringen både nordfra og sørfra.
4. Midtre kryss har en utforming som vil tåle trafikk inn og ut, med avkjøringsfelt nordfra og forbikjøringslomme sørfra. Krysset ligger i 50-sone. Krysset er utflytende, og det er langt å krysse for myke trafikanter. Dersom kjøring i begge retninger opprettholdes, vil biler ut av krysset ha vikeplikt.
5. Inne på Steimosletta er det i dag store utflytende arealer uten avgrensninger som gjør det mulig å kjøre over alt, og det er tilsvarende uoversiktlig å bevege seg til fots. Ved etablering av ny dagligvare settes det krav til å stramme opp arealene rundt atkomstvegen for å gi klarere forhold for alle trafikanter.
6. Mottatt situasjonsplan viser mulig løsning av atkomster og holdeplass for buss. Holdeplassen viser plass til tre samtidige busser med et krysningspunkt mellom busser og krysset mot vegen. Vi mener krysningspunktet ligger for tett opp til midtre kryss. Dersom busser stopper her for å lesse av bagasje kan vi risikere at biler som ikke skal inn til dagligvare eller Taverna, men videre inn i området må stoppe opp og i verste fall medføre tilbakeblokkering ut i riksveg 3. Dersom bussene skal stoppe slik som vist, må passasjerer ledes framover slik at de krysser foran bussene. Ideelt sett burde bussene plasseres på sørsiden av vegen slik at passasjerer slipper å krysse vegen med fare for å blokkere vegen ved mange samtidige passasjerer.
7. Denne vegen mellom Taverna og dagligvare vil være privat og det skal derfor ikke anlegges zebrastriper/merket fotgjengerfelt. All skilting inne på området vil være private skilt.
8. Det kan være selvfølgelig være mulig å envegskjøre denne vegen inne på området selv om det kan tillates både inn- og utkjøring til rv.3, men dersom busser kjører feil og inn ved rundkjøringen, må de ha et sted å snu dersom de ikke kan kjøre ut i midtre kryss.
9. Selve krysset mot rv.3 er i dag utflytende. Vi ber om at det ses på mulighet for trafikkøy for å bedre forholdene for kryssene myke trafikanter. Trafikkøy må være fysisk med kantsteiner og sperrefelt bak, og sporing for kjøretøy må sjekkes. Innkjøring til Taverna og dagligvare må trekkes så langt som mulig inn fra riksvegen med krav til at de strammes opp.

Kommentar:

1. *For å unngå for store endringer av reguleringsplanen videreføres enveiskjørt adkomstveg, SKV2, for BKB5 og BKB6. SKV2 skiltes fra o_SKV1 (Rv.3) med innkjøring forbudt. Det skiltes for enveiskjørt for små kjøretøy fra o_SKV1 (Rv. 3) til SKV2. Trafikknotatet utarbeidet av Structor Vestfold AS konkluderer med «Ved å enveisregulere SKV2 blir det mindre konflikt mellom kjøretøy og myke trafikanter i gangfeltene over SKV2».*

2. *Tas til orientering. Det er enighet om bedre skilting i og rundt planområdet kan forbedre dagens situasjon.*
3. *Tas til orientering.*
4. *For å unngå for store endringer av reguleringsplanen videreføres enveiskjørt adkomstveg, SKV2. Krysset kan snevres inn, og gangfeltet over SKV2 blir kortere, når det tillates kun enveistrafikk.*
5. *Ved etablering av ny næring innenfor BKB5 er det rekkefølgekrav om å opparbeide adkomst, parkering, fortau, holdeplass/plattform og vetetasjonsskjerm ved arealformålet. Utbyggingen av ny butikk vil føre til oppstramming av arealer. Oppstramming av arealer vil markere hvor bilister og myke trafikanter skal ferdes og at området strammes opp og ikke er like utflytende. Dette kommer å endre trafikkbildet i området og det blir en mer trafiksikkerhetsløsning både for tungtransport, bilister og myke trafikanter.*
6. *Tas til etterretning. Kryssing av vegen skal skje foran bussene, se regulert fortau som leder myke trafikanter foran bussene. Overgang av vegen skal skiltes. Bussholdeplassen er også flyttet litt lenger vest en ved varsel om oppstart for å få god avstand til rv.3.*
7. *Tas til orientering.*
8. *I tilfelle store kjøretøy kjører inn på SKV2 fra vest og skal ut på rv.3 er det mulig for de å snu enten innenfor BKB5 eller BKB6 for å siden kjøre ut på riksvegen enten nord for planområdet eller sør ved etablert rundkjøring.*
9. *Hvis det etableres en trafikkøy på SKV2 mot rv.3 og beholde enveiskjøring, vil det være vanskelig for bilister å skjønne om de får kjøre ut eller ikke. Det skaper forvirring om det er tillatt med utkjøring eller ikke, da skilting sier at det ikke er det, men trafikkøya tilsier at det er tillatt med både inn- og utkjøring. Det vurderes at det kun skiltes for enveiskjøring. Hvis vegen skal være enveisregulert er det mer hensiktsmessig å snevre inn adkomsten, slik at gangfeltet over SKV2 blir kortere. Hvis det senere åpnes opp for toveisregulering av SKV2, er det plass for en trafikkøy og denne kan da reguleres inn. Innkjøringene til Taverna og dagligvare er flyttet lenger vest enn ved varsel om oppstart.*

6 Konklusjon

Mindre endring av detaljregulering for Steimosletta anses ikke å ha nevneverdige konsekvenser for hovedgrepene i planen. Endringene betraktes som positive for planområdet med forbedret trafiksikkerhet og kjøremønster. Samlet vurderes trafikkreguleringen som positiv da fordelene anses som større enn ulempene. Etablering av trafikkøy i krysset mot rv. 3 vil bidra til økt trafiksikkerhet for myke trafikanter, da et kortere gangfelt gir et tryggere krysningspunkt.