



Alver kommune
v/Merethe Tvedt
Postboks 4
5906 Frekhaug

08.07.23

Tilsvar – klage på Detaljreguleringsplan for Kvassnesbakken

Deres ref: 20/2403 - 23/47580

Vi viser til klage datert 23.05.2023, samt oversendingsbrev datert 16.06.2023.

Klager tar opp flere ulike tema, og disse er for oversiktens del kommentert punktvis.

Manglende høring etter 2. gangs behandling

Klager mener det er uheldig at saken ikke ble lagt ut til høring etter andre gangs behandling, da det var gjort vesentlige endringer i prosjektet fra første gangs høring.

Vår vurdering

Vår vurdering er at det ikke ble gjort endringer i prosjektet som medfører at planen må på ny høring for å sikre hensynet til medvirkning og forsvarlig saksbehandling.

Klager har anført at det var en stor endring at «*fortauet ikke lenger skal gå rett frem men svinge rundt et nedsenket hull midt i fortauet hvor kontainerne skal stå.*»

Arealformålet for renovasjon var inkludert ved første gangs behandling, men ble flyttet i samråd med kommunen og NGIR. Kommunal veimyndighet ivaretar allmennhetens interesser på deres vegne, og de har deltatt i planprosessen.

Vi vil også påpeke at nedgravde konteinere ikke medfører et «hull», da det fylles opp rundt dem, og de plasseres på rekke med stålplater som gulv. Vedlagt bilde viser et eksempel på slik løsning.



Fortauet svinger rundt renovasjonsområdet

Klager mener det er uheldig at renovasjonsområdet er plassert på utsiden av fortauet, slik at fortauet svinger rundt renovasjonsområdet i stedet for å fortsette framover. Klager trekker fram risiko for fall ved retningsforandring, og redusert framkommelighet ved at man må endre retning. Det trekkes også fram redusert sikt og risiko for å bli påkjørt av syklist som ikke reduserer farten, estetiske hensyn og mulige luktplager, samt redusert veibredde ved at fortau ikke kan benyttes som omkjøring ved f.eks. motorstopp.

Klager ønsker at renovasjonsområdet skal plasseres på forslagsstillers egen eiendom, og har vist til Drammen kommunes vei- og gatenorm (mars 2023).

Vår vurdering

Renovasjonsområdet blir delvis plassert på det som i dag er forslagsstillers eiendom, og størstedelen av fortau blir opparbeidet av forslagsstiller på deres eiendom. Totalt sett gir prosjektet mer tilbake til allmennheten enn det tar, etter vår vurdering. De øvrige anførselene er kommentert punktvis.

- Risiko for fall og redusert framkommelighet:

Fortauet vil ha en slak sving rundt renovasjonsområdet, slik at behovet for redusert fart blir mindre. Det er også god sikt i området, slik at man kan tilpasse farten etter forholdene, og slipper «plutselige» fartsreduksjoner.

Tilpassing av farten vil også redusere risikoen for fall, og i vinterhalvåret er det kommunens ansvar å måke og strø kommunale fortau.

Hva gjelder hensynet til syklist, viser vi til forskrift om kjørende og gående trafikk § 18 nr. 3:

«Sykling på gangveg, fortau eller i gangfelt er tillatt når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for gående. Slik sykling må ved passering av gående skje i god avstand, i tilnærmet gangfart og uansett med en fart ikke over 6 km i timen.»

Dersom syklist ikke kan avpasse farten etter det som er tillatt på et fortau, må de holde seg til veibanen. At fortauet svinger rundt renovasjonsområdet vil sånn sett hjelpe med å redusere farten i området, ved at syklist på fortauet «tvinges» ned i fart.



- Redusert sikt og risiko for å bli påkjørt av syklist:

Det vil som nevnt være god sikt rundt konteinerne, og svingen er slak slik at farten kan tilpasses forholdene.

Vi viser til den tidligere siterte paragrafen i forskrift om kjørende og gående trafikk, samt veitrafikkloven § 3 (1):

«Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret.»

Syklist har et særlig ansvar for å avpasse farten og opptre hensynsfullt overfor fotgjengere på et fortau, da dette først og fremst er fotgjengernes område. At enkelte syklist velger å opptre i strid med trafikkreglene og veitrafikkloven er ikke en utfordring som kan løses gjennom en reguleringsplan.

Fortauet har i dag en varierende bredde på ca. 2 meter, og blir regulert til 2,5 meters bredde langs hele fortauets lengde. Opparbeidelse er sikret med rekkefølgekrav. Å få et fortau med jevn bredde hele veien gjør det enklere å tilpasse seg annen trafikk, og vi mener regulert fortau gir området en netto forbedring.

- Estetiske hensyn:

Vi vil først påpeke at nedsenkede containere ikke betyr at det blir et «krater» rundt dem, da det fylles opp rundt dem. Containerne vil heller ikke stå midt i fortauet, da de som klager har påpekt medfører at fortauet må «svinge» rundt dem.

Nedgravde containere er blitt en vanlig løsning i Alver, Bergen og andre steder, uten at det har blitt vurdert å komme i konflikt med hensynet til estetikk. Ved at containerne har en fast, nedgravd plass unngår man også at de blir stående «hulter til bulter» etter tømning, eller at eierne glemmer å trille dem på plass.

Vår vurdering er at nedgravde containere ivaretar hensynet til estetikk bedre enn containere som må trilles fram og tilbake.

- Luktplager:

Delvis nedgravde containere vil gi bedre temperaturregulering enn løse containere som står på bakken. Moderne, nedgravde containere har også bedre lukkemekanismer enn plastcontainere med hjul. Erfaringer fra fullførte anlegg tilser at luktproblemene vil bli små, og mye mindre enn med tradisjonelle containere.

- Redusert veibredde:

Risiko for motorstopp er ikke en ny faktor som oppstår med nedgravde containere, og dersom en bil får motorstopp langs fortauet i dag vil man møte samme problem med å få et utrykningskjøretøy forbi som ved at det stod containere mellom fortauet og veien.



Vi forutsetter at en havarert bil kan dyttes eller taues til et område der veien er bredere.

Forslag fra Drammen kommune:

Klager har trukket fram Drammen kommunes vei- og gatenorm som argument for at løsning med plassering på forslagsstillers egen eiendom er mulig.

Det går fram av veinormen s. 49 at løsningene klager har vist til, er unntaksløsninger som kan benyttes i sentrumsbebyggelse og i bebygde områder hvor det er uforholdsmessig vanskelig å få til løsninger som ikke innebærer å løfte containere over fortau og rygging over fortau.

Alternativ 1 av godkjente unntaksløsninger innebærer at containerne er plassert innenfor fortauet, og at tømmebilen må kjøre over fortauet og innenfor containerne for å tømme. Man må deretter krysse fortauet på nytt for å komme ut i veien igjen.

At en lastebil skal krysse et fortau innebærer åpenbart en viss risiko for ulykke som involverer bilen og gående/syklister. Klager har trukket fram at fotgjengere og syklister ikke klarer å tilpasse tempo og flyt etter en svak sving i fortauet, og slik at risiko for sammenstøt mellom syklister og fotgjengere reduseres. Dersom myke trafikanter ikke klarer å tilpasse seg slike forhold kan man sette spørsmålstegn ved hvorvidt de klarer å tilpasse seg en lastebil som krysser fortauet. Etter vår vurdering vil regulert løsning gi best trafiksikkerhet, ved at tømmebil og myke trafikanter holder seg på ulike plasser.

Alternativ 2 innebærer at fortauet blir stengt under tømning, og myke trafikanter må bevege seg på innsiden av containerne.

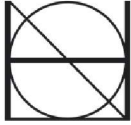
Denne løsningen krever dobbelt så mye plass som regulert løsning, ved at man må ha fortau og en ekstra gangsoner bak containerne. Den innebærer også at myke trafikanter må gjøre retningsskifter de ikke er vant med når fortauet stenges for tømning.

Løsningen som er vist i planen ble endret i samråd med kommunen og NGIR fordi den ble funnet å være den beste når alle hensyn ble vurdert. Det viktigste er at tømmebilen kan kjøre fram på en sikker måte, parkere uten å hindre biltrafikken og løfte containere av å på bilen uten å måtte løfte over verken myke trafikanter eller biltrafikk langs vegen på utsiden av den parkerte tømmebilen.

Gjesteparkering

Antallet parkeringsplasser er 1,2 per 100 m² BRA, i tråd med områdeplanen, i tillegg til sykkelparkeringsplasser. Planen følger opp intensjon om redusert trafikk ved å tilrettelegge for alternative transportformer enn bil, men setter ikke krav om at parkering skal utgå eller begrenses for å oppnå dette. Regulert løsning er i tråd med overordnet plan.

Hva gjelder antallet gjesteparkeringsplasser, viser vi til at det er mulig for styret å organisere besøk av håndverkere mv. slik at det er tilstrekkelig antall parkeringsplasser tilgjengelig når de ulike besøkende kommer.



Regulert løsning er i tråd med overordnet plan, og at det er satt av et tilstrekkelig antall parkeringsplasser iht. antall boenheter. I tillegg kom gjesteparkeringsplasser inn som et krav i vedtaket ved offentlig ettersyn. Vi kan legge til at trenden i moderne byplanlegging er at antall parkeringsplasser reduseres i forhold til de normer som så langt har vært gjeldende. Bakgrunnen for dette er ønsker og krav fra sentrale myndigheter. Økt bruk av kollektiv transport samt bildeleordninger bidrar til mindre behov for privat parkering.

Konklusjon

Vi kan ikke se at klager har anført nye moment som ikke er vurdert i reguleringsplanprosessen og dermed ville hatt betydning for planens utforming.

Vi ber om at vedtak om endelig godkjenning av reguleringsplanen blir opprettholdt.

Med vennlig hilsen

Andrea Heitman Olsen
HOLON Bergen AS