



Statens vegvesen

HUSTADVIKA KOMMUNE
Tingplassen 1

6440 ELNESVÅGEN

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Vidar Neraas / 71 27 47 73

Vår referanse:
22/133644-2

Deres referanse:
2022/A232357

Vår dato:
15.07.2022

Uttale til varsel om oppstart av planarbeid, Elnesvågen sentrum i Hustadvika kommune

Vi viser til brev datert 01.07.2022.

Saken gjelder

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for en miljø- og fremtidsrettet utvikling av Elnesvågen sentrum.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Statens vegvesens samfunnsoppdrag er «å utvikle og tilrettelegge for et effektivt, tilgjengelig, sikkert, og miljøvennlig transportsystem».

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Våre innspill til planarbeidet

Hustadvika har over tid lagt ned et stort arbeid i sentrumsutviklingen av Elnesvågen, blant annet gjennom parallelloppdraget, byutviklingsstrategien og gatebruksplanen. Disse grunnlagsdokumentene er et godt grunnlag for videre utarbeidelse av en reguleringsplan. Vi vil imidlertid fremheve en del trafikale forhold som bør svares ut i planprosessen.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Fylkeshuset, Julsundvegen 9, 3. etg.
6412 MOLDE

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Fv. 663

Alle de overnevnte grunnlagsdokumentene legger frem et mer eller mindre miljøprioritert gateløp gjennom Elnesvågen der uteoppholdsareal og funksjoner lokaliseres inn mot fv. 663. Videre fokuseres det på å knytte sentrum til fjorden.

Fv. 663 er en veg med viktig transportmessig funksjon med relativt stor trafikkmengde der en vesentlig del er gjennomgangstrafikk. Fylkesvegen deler sentrum i to og vil være en barriere, særlig for mjuke trafikanter. Vi vil i denne sammenheng også påpeke utviklingen som skjer i ytre del av Hustadvika, blant annet turisme, boligbebyggelse og nærings- og industrivirksomhet. Dette er utviklingstrekk som genererer mer trafikk av både gods- og persontransport, og slik øker vegens viktighet som transportåre. Da fv. 663 er den eneste vegen gjennom Elnesvågen som betjener denne gjennomgangstrafikken, vil dette opplagt gi ulemper for trafiksikkerheten, fremkommeligheten og miljømessige forhold. Man får altså en interessekonflikt mellom utvikling av sentrum og fv. 663 sin transportfunksjon.

Lokaltrafikken, herunder mjuke trafikanter, har et annet behov fra vegsystemet enn gjennomgangstrafikken. Mens lokaltrafikken har behov for å svinge av eller krysse vegen, samt tilrettelegging for at mjuke trafikanter kan ferdes langs eller krysse vegen, har gjennomgangstrafikken behov for å komme seg raskest mulig frem med god flyt uten for mange stans eller nedbremsinger. Da man ikke kan tilfredsstille begge behov samtidig, får man en situasjon der lokaltrafikken fører til dårligere fremkommelighet for gjennomgangstrafikken, samt miljømessige konsekvenser som støy og utslipp fra nedbremsing og akselerering. Gjennomgangstrafikken vil samtidig bidra til et høyere fartsnivå, og følgelig dårligere trafikkavvikling og trafiksikkerhet for lokaltrafikken. Særlig mjuke trafikanter er da en utsatt gruppe.

I kommuneplanens arealdel og i en del reguleringsplaner sør for fv. 663 er det sikret en korridor for en fremtidig omlegging av vegen. Om dette fremdeles er en ønsket løsning og realismen i bygging av en ny veg fra krysset med fv. 664 mot Dalset, vil ha betydning for fremtidig utvikling av sentrum. Dette bør diskuteres nærmere mellom kommunen og vegeier, Møre og Romsdal fylkeskommune.

Trafiksikkerhet

I planarbeidet må trafiksikkerheten for mjuke trafikanter vektlegges høyt. Da sentrumsområdet har en lang utstrekning langs fv. 663, og den tosidige utbyggingen gir målpunkt på begge sider, vil man få kryssing flere steder. Vi merker oss også at det i grunnlagsdokumentene legges opp til flere gangfelt/krysningspunkt over fv.663. Mange gangfelt/krysningspunkt vil riktig nok prioritere mjuke trafikanter, men et uheldig resultat kan imidlertid være at enkelte gangfelt/ krysningspunkt blir lite brukt. Det har vist seg at gangfelt/krysningspunkt som er lite bruk har en høyere ulykkesrisiko enn de som er mye brukt. Vi ser det derfor som viktig at gode analyser av dette gjennomføres i det videre planarbeidet.

Vi vil også fremheve at tidligere regulert løsning med planskilt kryssing er den tryggeste løsningen. Vurderinger knyttet til om dette er areal- og terrengmessig mulig å få til, må vurderes nærmere.

Bruk av aktive fasader inn mot fv. 663 er nevnt i grunnlagsdokumentene. Dette vil gi et mer bygatemessig preg gjennom Elnesvågen. En utfordring er imidlertid, som nevnt over, at dette gir mange målpunkt på begge sider av vegen som da kan føre til kryssing av vegen mer eller mindre tilfeldig ut fra korteste veg. Man kan da få kryssing utenfor etablerte gangfelt/krysningspunkt. Mange ulykker mellom kjørende og mjuke trafikanter skjer nettopp i forbindelse med kryssing utenfor gangfelt/krysningspunkt, og vi ber om at dette vurderes nøye og sikrer krav i bestemmelsene om hvilke retninger virksomhetene skal orientere seg mot. Eksempelvis bestemmelse om at enkelte kvartal ikke skal ha inngang mot fv. 663, men heller vende mot gangvegnett som innbyr/leder til bruk av etablerte gangfelt/krysningspunkt. Dersom det også legges opp til kvartalsvise sammenhengende fasader, vil dette også fysisk lede mjuke trafikanter til ønsket gangfelt/krysningspunkt i stedet for tilfeldige snarveger.

Parkering

Parkeringsrestriksjoner/–dekning er et effektivt virkemiddel for å redusere lokaltrafikk til og fra sentrum. Dette er grep som er tatt i grunnlagsdokumentene. I planarbeidet bør det utarbeides en analyse for parkeringsbehov og ut fra dette sette en parkeringsnorm for sentrumsområdet. Siden det er flere funksjoner i sentrum, må sambruk og –lokalisering av parkeringsareal vurderes.

Det må stilles krav til sykkelparkering. Det bør også gis bestemmelser om fasiliteter (låsemulighet, takoverbygg, lademuligheter mv.) plassene skal inneholde.

Kollektiv

Kommunen bør sammen med Møre og Romsdal fylkeskommune evaluere kollektivtilretteleggingen i sentrumsområdet for å avdekke eventuelle tiltak for å effektivisere løsningene.

Dimensjonering av veganlegg

I samråd med de kommunale og fylkeskommunale vegmyndighetene må normalprofilet, system for mjuket trafikanter og kryssutforming defineres. Krav i N100 må legges til grunn, jf. vegloven 13.

Trinnvis utbygging

Utbygging av de ulike områdene i sentrumsområdet kan ikke bygges ut samtidig. Vi ser det som viktig at ny utbygging og veganlegget bygges ut i takt slik at trafiksikkerhet og fremkommelighet til enhver tid er tilfredsstillende. Det må derfor defineres utbyggingstrinn og stilles rekkefølgekrav til hvilke tiltak som må utføres og når.

Konklusjon

Vi viser til våre innspill over, og ber om at dette tas med i det videre planarbeidet.

Transportforvaltning midt
Med hilsen

Linda Heimen
seksjonssjef

Vidar Neraas
senioringeniør

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
MØRE OG ROMSDAL FYLKESKOMMUNE, Postboks 2500, 6404 MOLDE
STATSFORVALTAREN I MØRE OG ROMSDAL, Postboks 2520, 6404 MOLDE