

Trafikkmønsterplan

Temaplan

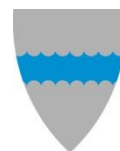


Dato: 25.01.16

Templan som grunnlag for rullering av kommuneplanens arealdel

| Behandling | Dato | Revidert |
|------------------------|------------|--|
| Vedtatt i planutvalget | 19.02.2016 | |
| Kommunestyret | 14.12.2016 | Omklassifisering av kommunale veger til private tas ut av plan |

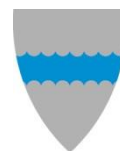
Kommunalteknisk sektor



– Et historisk sted med nye muligheter

Innhold

| | |
|--|---|
| Innledning | 3 |
| Definisjon av noen begreper..... | 3 |
| Fremtidige kommunale veier | 4 |
| Havnegata /Kirkeveien..... | 4 |
| Ny vei fra FV17 og til regulert nytt sykehjem | 4 |
| Nye veitrasèer i byggeområdene i Ura/ og Haugerud..... | 4 |
| Temakart Fartsgrenser | 5 |
| Temakart Kollektivtrafikk | 5 |
| Temakart Samleveier | 6 |
| Tatt ut av plan: (Omklassifisering av kommunale veier til private) | 6 |



Innledning

Trafikkmønsterplan er utarbeidet som en temaplan knyttet til arbeidet med kommunedelplan for Sandnessjøen. Målet med planarbeidet har vært å fastlegge framtidig trafikkmønster for sentrum, boligområder og industriområder. Planen erstatter gjeldende Trafikkmønsterplan for Sandnessjøen som ble vedtatt av planutvalget den 14.09.07, sak 48/07. Planen inneholder tekstdel med beskrivelse samt tre temakart.

I den reviderte trafikkmønsterplanen er det fokusert på veiklassifisering, kollektivtransport og fartsgrenser. Dette er temaer som er svært sentrale i den overordnede arealplanleggingen. I planen er også veistrekninger utenom Sandnessjøen, som planlegges omklassifisert, tatt med.

Beskrivelse av områder med store utfordringer og tiltaksrettet arbeid er ikke med i den reviderte planen. Bakgrunn for dette er at overordnet trafikkmønster skal stå i fokus da dette har betydning for arbeidet med kommuneplanens arealdel og øvrig arealplanlegging.

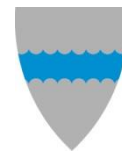
De beskrevne tiltakene i gjeldende plan er i stor grad tatt med i Trafikksikkerhetsplan for perioden 2015-2022, vedtatt av Alstahaug kommunestyre 18.06.15. En del av tiltakene er også realisert. Problemstillinger knyttet til forkjøringsvei er det fokusert på i Trafikksikkerhetsplan. Gang- og sykkelveinettet er innarbeidet i Plan for sammenhengende hovednett for sykkeltrafikk i Sandnessjøen og omegn, vedtatt av kommunestyret den 29.05.13, sak 23/13

Definisjon av noen begreper

ÅDT - Årsdøgnetrafikk: Det totale antall kjøretøy som passerer et snitt av en vei i løpet av året, dividert med 365.

Hovedvei: Overordnet vei i et Trafikkdifferensiert veisystem, primært europaveier og riksveier, men i denne sammenheng, også fylkesveier med fartsgrense skal 50 km/t og over. I særlige tilfeller kan det være lavere fartsgrense.

Samlevei: Vei med blandet transport og adkomstfunksjon. Samlevei skal forbinde adkomstveiene med hovedveiene i et differensiert veisystem. I Sandnessjøen først og fremst aksene fra rundkjøring ved fergeleiet, Syv Søstres gate, Håreks gate, Torolvs gate og Novikveien. ÅDT på 1500 - 5000 kjøretøyer. Hovedmengden av den gjennomgående trafikken skal rutes til disse veiene via andre samleveier og adkomstveier. Det bør være fortau eller gang- og sykkelvei langs samleveien. Fartsgrense skal være 30 - 50 km/t.



Adkomstvei: Hovedsakelig boliggate utformet som blindvei eller sløyfer. Adkomstveiene skal ha lav trafikk med ÅDT mindre enn 200 kjøretøyer. Det er ikke nødvendig med fortau. Fartsgrense bør være 30 km/t eller lavere.

Gågate: Gate normalt reservert for fotgjengere og syklister.

Fylkesvei: Offentlig vei med fylkeskommunen som veimyndighet.

Veisystem: Sammenstilling av hvilke veier som finnes i et område og hvilken funksjon de ulike veiene har.

Topografi: Detaljert beskrivelse av terrengforhold, bebyggelse, kommunikasjoner o. l. i et geografisk område

Fremtidige kommunale veier

Havnegata /Kirkeveien

I gjeldende trafikkmonsterplan er det anbefalt en gjenåpning av Havnegata /Kirkeveien. Bakgrunn for dette er at det bør være to parallelle adkomstmuligheter til sentrum dersom Sandnessjøen skal fungere som by. Da veien ble stengt i 1998, med begrunnelse i at Slipen skulle utvide sin virksomhet, ble det utredet alternative løsninger for å komme fra Havnegata til Torolvs gate. Konklusjonen av denne utredningen ble at det, ut fra dagens situasjon, både av praktiske og økonomiske grunner, ikke kunne gjennomføres. Den forespeilte utvidelsen til Slipen har ikke funnet sted. Grunnlaget for å ha Kirkeveien/Havnegata fortsatt stengt foreligger derfor ikke, og veien bør tilbakeføres kommunen slik at den kan åpnes.

Konklusjon fra gjeldende Trafikkmonsterplan opprettholdes: Det må fortsatt jobbes for å få gjenåpnet Havnegata /Kirkeveien.

Ny vei fra FV17 og til regulert nytt sykehjem

Denne veitrasèen må etableres før nytt sykehjem kan bygges. Det er regulert rundkjøring i krysset mellom FV17 og den nye veien.

Nye veitrasèer i byggeområdene i Ura/ og Haugerud

Disse trasèene er regulert og forutsettes etablert i forbindelse med utbygging av boligområdene.

Temakart Fartsgrenser

I gjeldende Trafikkmønsterplaner for Sandnessjøen er det definert at alle kommunale veier i boligfelt skal ha sone-30km/t. Samleveier skal primært ha 40 eller 50 km/t.

Statens veivesen har nylig (2015) innført 40 km/t på fv 143/Novikveien. For å få et sammenhengende trafikkmønster bør kommunen følge dette prinsippet også for kommunale samleveier som er i direkte tilknytning til fv 143. I dette tilfelle vil det si Uraveien, (Herman Wildenveys gate til x Nils Kjærs gate), Sigrid Undsets gate til x Olav Duuns gate. Strekningen Novikveien fra rundkjøring fv 143 til sykehuset, Torolvs gate til tverrforbindelsen, Håreks gate til Menighetskulen, Syv Søstres gate og Sjøbergs gate til rundkjøring fv 809, bør følge samme prinsipp. Her bør kommunen også følge Statens veivesen vedrørende innføring av forkjørsvai.

Har samleveien et tydelig preg av å være en boliggate bør det vurderes 30 km/t, som Bjørnsons gate-Jonas Lies gate og deler av Botnveien/Foged Falchs vei.

Fartsgrenser på andre samleveier:

- Aksa Skoleveien-Trollskarveien-Brattåsveien, reguleres til 40 km/t.
- Elias Blix gate reguleres til 40 km/t
- Strandgata reguleres til 40 km/t.
- Øyvind Lambes vei, som industrivei, reguleres til 50 km/t. Det bør vurderes forkjørsvai her.

Temakart Kollektivtrafikk

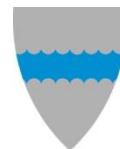
For å få et effektivt og attraktivt kollektivtrafikksystem må kollektivtrafikken inn som en del av transport- og arealplanleggingen.

Veinettet må utformes slik at det er mulig å betjene nye utbyggingsområder ved en forlengelse eller ombygging av eksisterende ruter.

Veisystem, veistandard og arealdisponering vil bestemme hvor nær målområdene bussruten kan gå. En må tilstrebe seg på å få kortest mulig gangavstand til holdeplass fra såvel boligene som andre viktige reisemål.

Dagens bussruter opprettholdes.

Nye bussruter:



- Elias Blix gate-Strandgata-Jonas Lies gate-Bjørnsons gate-Holbergs gate
- På sikt: Uraveien
- Endringer ved flytting av større offentlige institusjoner (skoler, barnehager, sykehjem, sykehus)

Bussruter som kan gå ut:

- ved ferdigstilling av snuplass ved Sandnessjøen sykehus: Til Bjarnetjønna skole
- På sikt: Novika

Temakart Samleveier

Samleveier er forbindelsesveier innenfor distrikter, områder og bydeler. Avkjørsel til samleveier kan tillates i visse tilfeller. Samleveier forbinder adkomstveiene med hovedveiene, og har en oppsamlings- og fordelingsfunksjon.

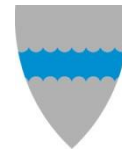
Industriadkomster utformes som samleveier. Samleveier utformes som avkjørselsfrie samleveier eller avkjørselsregulerte samleveier.

Definerte kommunale samleveier:

- Uraveien
- Deler av Herman Wildenveys gate
- Deler av Sigrid Undsets gate
- Aksene Elias Blix gate-Strandgata-Jonas Lies gate-Bjørnsons gate-Holbergs gate
- Aksene Skoleveien-Trollskarveien-Brattåsveien
- Botnveien
- Øyvind Lambes vei
- Novikveien fra rundkjøring fv 143 til sykehuset, Torolvs gate til tverrforbindelsen, Håreks gate til Menighetskulen, Syv Søstres gate og Sjøbergs gate til rundkjøring fv 809

Tatt ut av plan

Planen ble sluttbehandlet som vedlegg til kommuneplanens arealdel i kommunestyremøte 14.12.2016. Det ble vedtatt at omklassifisering av kommunale veier til private tas ut av planen. Det skal kjøres en prosess med oppsitterne med sikte på en fremtidig ordning/organisering i forkant av neste

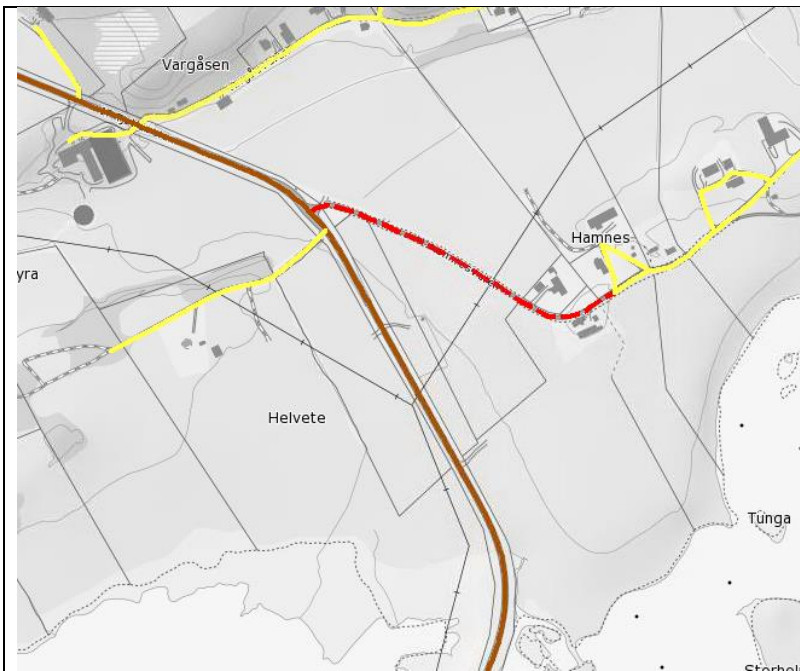
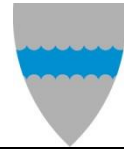


rullering av planen. Interesser knyttet til turstier og rekreasjonsområder med offentlig opparbeidede parkeringsplasser, tilgang til viktige landskapsformasjoner og kulturminner skal ivaretas i prosessen.

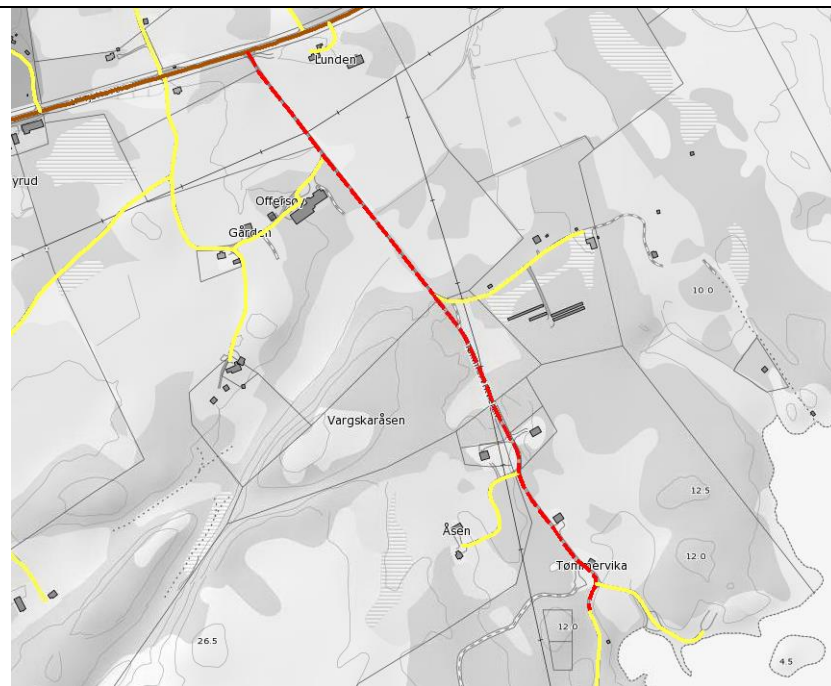
Veier vist under var foreslått omklassifisert:

Aktuelle veier (merket rød stipling):

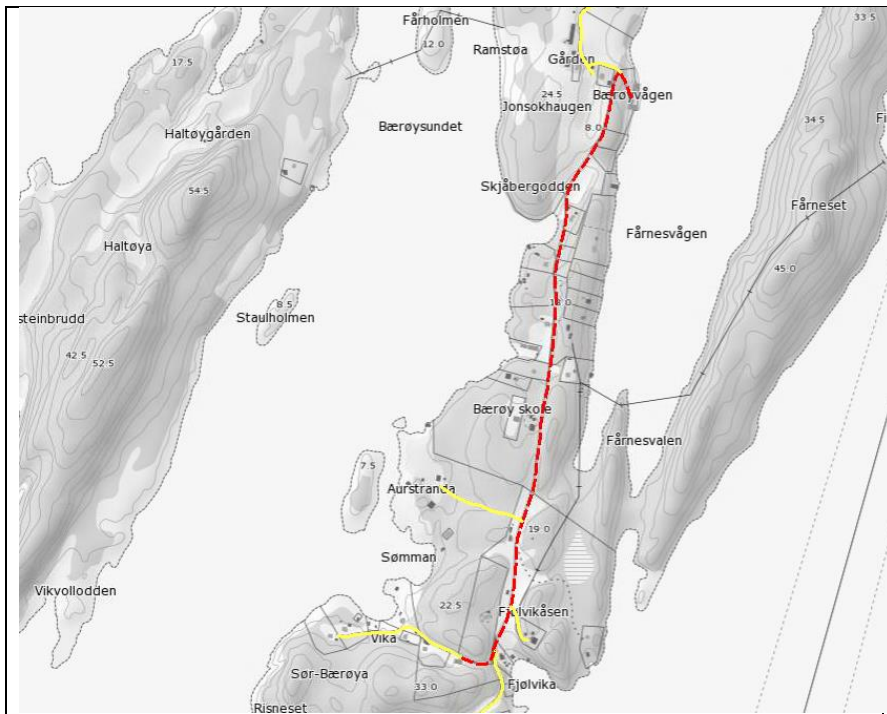
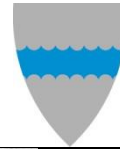
| | |
|--|--|
| | <ul style="list-style-type: none">• Grønnevikveien på Blomsøy: Lengde 375 meter |
| | <ul style="list-style-type: none">• Vei til Hellesvik (fra B. Hofstad): Lengde 480 meter |



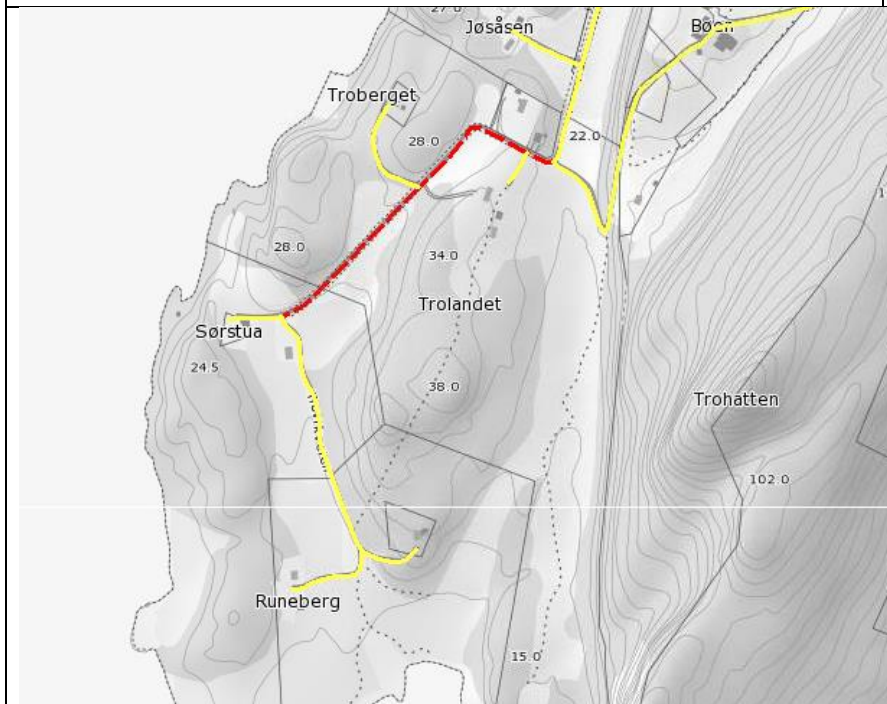
- Hamnes: Lengde 400 meter



- Tømmervikveien, Offersøy: Lengde 875 meter



- Bærøyvågen:
Lengde 1300
meter



- Veier på Tro:
lengde 3700
meter

