



Statens vegvesen

Ringsaker kommune
Johanne Aasnæs Sørum
Postboks 363
2381 BRUMUNDDAL

RINGSAKER KOMMUNE	
Børnemannen	
Innvalgsnr.	
Anbefalingsnr.	
13.03.2015	
Innvalgsnr.	
Anbefalingsnr.	

Behandlende enhet:
Region øst

Saksbehandler/innvalgsnr:
Elin Johanne Slettum - 62553715

Vår referanse:
2014/057802-005

Deres referanse:
13/7722-26

Vår dato:
13.03.2015

Svar på henvendelse om Brumunddal i Ringsaker kommune - områderegulering - Spørsmål om anbefalinger for planarbeidet med hensyn til framtidig hovedvegnett i området

Bakgrunn

Med bakgrunn i kommuneplanens arealdel er Ringsaker i kommune i gang med område-regulering av Brumunddal sørvest, en av hensiktene med områdeplanen er å styrke hovedgatenettet i Brumunddal. Kommuneplanen påpeker ny ringveg som et ønske for å sikre et fleksibelt vegsystem gjennom Brumunddal og gode forbindelse mellom bydelene. Ved revidering av kommuneplanen ble det ikke utarbeidet tilstrekkelig trafikkgrunnlag for å vurdere effekten av en forlengelse av Kirkevegen vestover med tilslutning til nytt kryss i Ringsakervegen som etter utbygging av E6 vil være ny hovedatkomst til byen. Forlengelsen av Kirkevegen vises derfor ikke i planen. I gjeldende plan er det vist bru over Brumunda med tilknytning til Kirkevegen. Denne forbindelsen videreføres og Kirkevegen forlenges med øst ved at ny vegforbindelse legges ned til nytt kryss i Furnesvegn x Mørkvedvegen x Thore Bjerkes veg. Thore Bjerkes veg bør utvikles som hovedatkomst til sentrum syd/ Brumunddal skysstasjon.

Med bakgrunn i at det ved revisjon av kommuneplanens arealdel ikke ble gjort grundige nok trafikkanalyser gjøres dette i forbindelse med områdeplan. Trafikkanalysen vil gi grunnlaget for denne områdeplanen.

Ringsaker kommune har i samarbeid med Asplan Viak utarbeidet trafikkanalyse Brumunddal, datert 27.11.2014. Oppdraget var å gjøre en strategisk analyse av det fremtidige hovedvegnettet i Brumunddal. Analysen tar for seg i hovedsak tre løsninger er undersøkt i tillegg til 0-alternativet.

I brev datert 03.02.2015 ber Ringsaker kommune tilbakemeldinger på om foreliggende trafikkanalyse/ kapasitetsvurderinger og alternativvurderinger for ringtrasé gir tilstrekkelig grunnlag for videre planarbeid, eller om vegvesenet vil kreve ytterligere dokumentasjon.

Postadresse
Statens vegvesen
Region øst
Postboks 1010
2605 Lillehammer

Telefon: 02030
Telefaks: 61 25 74 80
firmapost-ost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Parkgata 81
2317 HAMAR

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

9815 Vadsø
Telefon:
Telefaks:

Kort oppsummering av framlagt trafikkanalyse

Asplan Viak har foretatt en strategisk analyse av det fremtidige hovedvegnettet i Brumunddal. Det er i hovedsak tre løsninger som er undersøkt i tillegg til et alternativ 0.

Alternativ 0 er framtidig situasjon med «ny» E6 og ny hovedatkomst via Strandsagvegen. Dette er avklart i reguleringsplan for E6 Tjernli/Botsenden som ble vedtatt 19. juni 2013. Ny rundkjøring i Fv84 ved Furnesvegen inngår også i E6-utbyggingen og denne er avklart i reguleringsplan for Brumunddal sentrum, vedtatt 5. september 2012.

Alternativ 1 omfatter ringveg fra FV51/52 Nordåsvegen via Kirkevegen til Fv84 Furnesvegen. Denne ringvegforbindelsen krever en ny vegstrekning fra Kirkevegen til planlagt rundkjøring i Fv84 ved Furnesvegen nr 56 (Rimi). Denne nye vegstrekningen inngår i kommuneplanens arealdel 2014-2025 som sluttbehandles høsten 2014. Alternativ 1 omfatter også tiltak som beskrevet i alternativ 0.

Alternativ 2 omfatter sammenknytting av Kirkevegen med bru over Brumunda. Areal til økt vegbredde og plassering av bru er avklart i reguleringsplan for Brumunddal sentrum som ble vedtatt 5. september 2012. Alternativ 2 omfatter i tillegg tiltak som beskrevet i alternativ 0 og 1.

Alternativ 3 omfatter ny vegforbindelse fra Fabrikkgata gjennom boligområdene til Kirkevegen. Dette tiltaket er nytt og mangler foreløpig planavklaring. Alternativ 3 omfatter i tillegg tiltak som beskrevet i alternativ 0, 1 og 2.

Beregninger i trafikkanalysen viser at det i dag ikke bør være forsinkelser eller kapasitetsproblem i dagens rundkjøringer i Miljøgata ved dagens trafikkmengder. Analysen indikerer god kapasitet i alle veggarter.

For å beregne hvor mye trafikk en eventuell omkjøringsvei vil få, er det nødvendig å fastsette hvor stor del av dagens biltrafikk som er gjennomgående. Totalt er det beregnet 26 000 ÅDT (2014) til-fra sentrumsformål og 41 300 ÅDT (2014) på vegnettet inn mot sentrum med dagens aktiviteter. Dette viser at hele 64 % av trafikken gjennom Miljøgata har målepunktet i sentrum, gjennomgangstrafikken utgjør 365 av trafikken i Miljøgata. Det er denne trafikken på 36 % som ved etablering av andre veglenker som kan flyttes dersom det gir en raskere rute.

Generelle kommentarer til trafikkanalysen og videre utredningsarbeid

Statens vegvesen etterspør en tydeligere definering av bakgrunnen for utredning av ringveg og definering av utfordringene i Miljøgata i dag. Trafikkanalysen viser at gjennomgangstrafikken utgjør 36 % av dagens trafikk, ved en så lav andel gjennomgangstrafikk mener vegvesenet utredningen må vektlegge andre løsninger enn omkjøringsveg i utredningsarbeidet. Dette innebærer da fysiske tiltak i Miljøgata, juridiske virkemidler og administrative ordninger som parkeringsregulering.

Etablering av omkjøringsveg/ ringveg i et allerede etablert boligområde har flere negative konsekvenser, både når det gjelder miljøhensyn for eksisterende bomiljø og arealbeslag. Sett i lys av de konsekvensene enn kan se for seg en slik ringveg vil kunne gi mener vi at det er viktig å vektlegge optimalisering av det eksisterende vegnettet før man realiserer et ringvegsystem. Vegvesenet mener med bakgrunn i dette at analysen i større grad må vise effekten av kortsiktige og mer langsiktige tiltak knyttet til eksisterende vegnett.

- Endret kjøremønster, hindre høyre å sving ved å utnytte bakenforliggende vegnett.
- Juridiske virkemidler som skilting.
- Administrative ordninger som parkeringsregulering.

I henhold til nasjonale føringer og kommuneplanens arealdel legges det opp til økt fortetting av sentrumsnære områder. Det er viktig at utredningene tar for seg de areal- og byutviklingsmessige konsekvensene av etablering av ringveg. Etablering av omkjøringsveg i et etablert område kan være kostbart, det er viktig at effekten og kostnad av bygging av ringveg blir sett i sammenheng med andre tiltak og virkemidler langs eksisterende vegnett.

Den fremtidige trafikksituasjonen i Brumunddal avhenger fremtidig arealbruk og vekst. Trafikkanalysen legger gjeldende arealdel til grunn i sine beregninger. I følge analysen legger gjeldende kommuneplan legger til rette for 750 eneboliger og 197 leiligheter, analyser sier at dette gir en trafikkøkning i ÅDT på ca 7000.

Slik vi ser det legges kun forventet boligvekst utenfor sentrum til grunn i analysen, kommuneplanens arealdel legger også opptil en sterkere boligfortetting i sentrum og de mer sentrumsnæreområdene. Trafikkanalysen må også vise fremtidig arealbruk for andre formål enn bolig, trafikkanalysen bør videre legge til grunn ulike arealscenarier med tanke på at Brumunddal har flere større områder med kombinert formål under planlegging. Utbygging av E6 til firefelt og evt. Intercity utbygging er viktige faktorer som ikke er tatt med. 2025 er brukt som begrensning, men tidsperioden bør utvides til 2030 med bakgrunn i dette. Fremtidig arealutvikling forventes så være tetteste knyttet til sentrum og til knutepunktene dette må legges til grunn i analysen. Vegvesenet mer at en mer trafikkreduserende og klimavennlig arealstruktur må legges til grunn i analysen.

Erfaringer fra andre sammenlignbare tettsteder der vegkapasiteten har blitt økt ved bygging av nye veger viser at dette gir en kortsiktig løsning, og at i et lengre perspektiv ikke vil ha en gevinst av etableringa nye ve lenker. Dersom man ønsker en langsiktig løsning må hele transportsystemet ses i sammenheng.

En forutsetning for at et ringvegsystem skal fungere etter hensikten er det avgjørende at ringvegen framstår med økt framkommelighet sammenlignet med eksisterende veg.

Slik denne ringveg løsningen framstår nå legges den gjennom et etablert område, dette fører til at veglenken må tilpasse deg et etablert boligmiljø med krysninger av lokalveger og gang- og sykkelveger. Dette fører til at ny veglenke trolig vil falle innenfor kriteriene for 30-sone. Dette kan føre til at nye veglenker ikke vil fremstå som det opplagte valget som en ringveg skal, og trafikanten vil velge Miljøgata siden disse to vegene fremstår likestilte med tanke på framkommelighet og kjøre lengde. Hovedformålet til en ringveg er å flytte gjennomgangstrafikken til ny veglenke.

Når det gjelder reisemiddelfordelingen må forventet vekst i de ulike transportmidlene legges til grunn. Vi stiller spørsmål ved reisevaneundersøkelsen som legges til grunn i denne rapporten.

Som grunnlag i rapporten er det ikke tatt spesielt hensyn til nytt E6 kryss på Bergshøgda, rapporten sier at dette krysset trolig vil forskyve trafikken i retning Hamar noe over fra E6 sentrum til E6 Bergshøgda, men ikke nok til å påvirke retningen på resultatene i vesentlig grad. Rapporten mener at nytt kryss ved Bergshøgda ikke vil ha noen effekt på trafikk-

fordelingen og trafikkbelastningen i miljøgata, selv om det blir størst utbygging av boliger sør for Miljøgata.

Vi stiller spørsmål ved denne vurderingen, vi mener at ved å unnlate dette fra analysen fører til en usikkerhetsfaktor i tallene som vises. Trafikkanalysen bør vektlegge denne avkjøringen og fordelingen av trafikk i sentrum den vil forutsette å gi.

I reguleringsplan for E6 skal Amlund bru etableres som en miljøgate, ny veglenke fra E6 skal defineres som hovedatkomst til Brumunddal. Amlund bru vil være åpen for biltrafikk etter utbyggingen av E6 og vil være et alternativ som innkjøringsveg til sentrum. Trafikken vil kunne fordele seg mer enn hva trafikkanalysen viser.

Oppsummering

Statens vegvesen mener at før Ringsaker kommune kan gå videre med arbeidet med områdeplanen må følgende innarbeides i trafikkanalysen/ beslutningsgrunnlaget.

- Optimalisering av eksisterende vegnett må utredes som et alternativ.
- De konsekvensene en eventuell ringveg vil ha for byutviklingen og etablerte bomiljøer må utredes på et tidlig tidspunkt i prosessen. Spesielt gjelder dette konsekvenser knyttet til støy og arealbeslag.
- Vi mener det er mangelfullt at kun boligutvikling utenfor sentrum er lagt inn, og at analysen er basert på eksisterende arealfordeling. For å få et mest mulig realistisk bilde av fremtidig arealfordeling bør ulike arealscenarioer legges til grunn. Dette er spesielt viktig med tanke på utviklingen som forventes i Brumunddal, både IC og Globus/ Pellerviken. Ulike arealscenarier med bakgrunn i gjeldende kommuneplan og pågående planarbeider må legges til grunn i analysen.
- Trafikkanalysen bør vise et alternativ som omfatter ny bro over Brumunda mellom Kirkevegen og Berger Langmoen veg, uten analysenes alternativ 1, Kirkevegen øst og ny veglenke lengst sør nærmest fv 84, Furnesvegen. Slik vi kjennes situasjonen i dag er det ikke kapasitetsproblemer i krysset Furnesvegen/ Mausevegen. Gjennom å vise denne lenken over Brumunda vil man se om det er behov for å etablere alternativ 1.
- Turproduksjonen må settes i sammenheng med ulike arealscenarier, 2030 legges som premiss.
- Effekten av ny avkjøring fra E6- ved Bergshøgda må vises. Dagens trafikk tall for fv. 84 med forventet trafikkvekst må legges til grunn.
- Trafikkanalysen må vise Amlund bru med forventet trafikk etter utbygging av E6.

Når det gjelder kommunen sin henvendelse knyttet til ulike kryssløsninger kan vi ikke se at vi har tilstrekkelig dokumentasjon til så si noe knyttet til dette på dette nivået i prosessen. På dette nivået i prosessen henviser vi til gjeldende håndbøker.

Seksjon for plan og trafikk
Med hilsen

Hanne Finstad
Seksjonsleder

Elin Johanne Slettum