

MEMO

TITTEL Sammenstilling av alternativ 1 og alternativ 2
 DATO 07. juni 2021
 TIL Råde kommune
 FRA COWI AS
 PROJEKTNR A089204

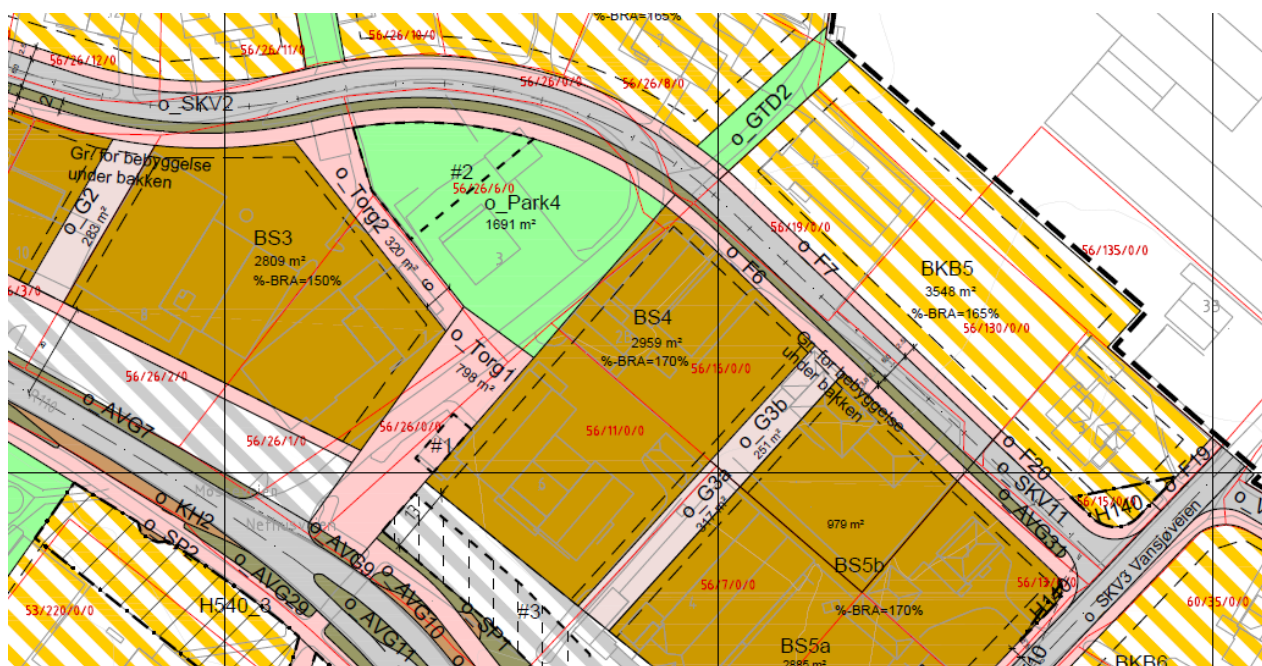
ADRESSE COWI AS
 Karvesvingen 2
 Postboks 6412 Etterstad
 0605 Oslo
 Norway
 TLF +47 02694
 WWW cowi.com
 SIDE 1/7

Sammenstilling av alternativ 1 og alternativ 2

1.1 Nethusveien

Alternativ 1

Nethusveien har gjennomgående bredde på 6 meter. På sørsiden av veien er det lagt til en grøntrabatt i to meter bredde. Nethusveien er delt i felt SKV2 (fra Idrettsveien til felt BS5) og i felt SKV11 (fra felt BS5 til Vansjøveien). Hensikten er å tilrettelegge for tidlig opparbeidelse av SKV11 for adkomst til felt BS5a fra Nethusveien.



Figur 1 Utsnitt av plankart alternativ 1, hovedalternativ (kilde: COWI AS)

Rekkefølgekrav til opparbeidelse SKV11 (østre del av Nethusveien) er lagt til igangsettingstillatelse for felt BS5a.

Fortau på begge sider av SKV11 skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse for felt BS5a.

Opparbeidelse, eller sikret opparbeidelse, av resterende del av Nethusveien (SKV2) er lagt til igangsettingstillatelse for feltene BKB2, BKB3, BKB4, BKB5, BS1-BS4, BS5b.

Før det gis brukstillatelse for felt BS4 skal fortau (F6) på sørsiden av Nethusveien langs feltet være opparbeidet. Det samme gjelder fortau (F9) videre langs Nethusveien til Vansjøveien, og på vestsiden av Vansjøveien langs felt BS5a.

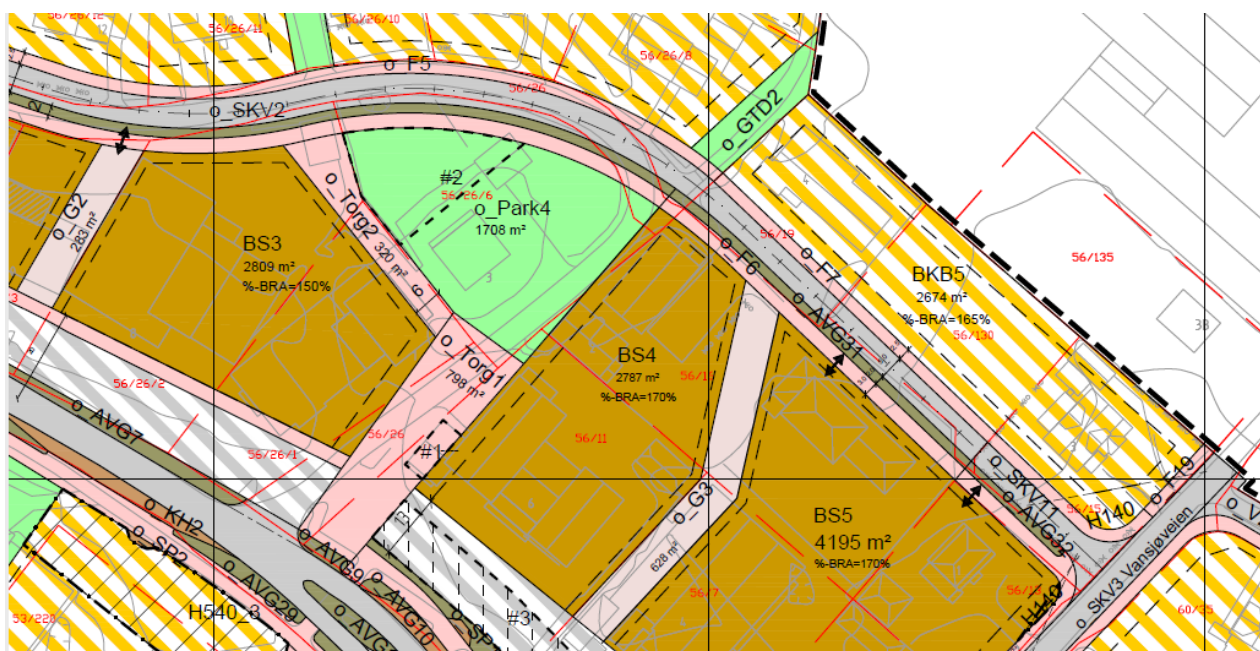
Før det gis brukstillatelse for felt BS5b skal fortau (F6) på sørsiden av Nethusveien langs feltet være opparbeidet.

Alternativ 2

Nethusveien har bredde på 6 meter i den vestre delen av veien fra Idrettsveien og langs park 4. Herfra smalnes veien inn til 5 meter på den resterende strekningen til Vansjøveien. Fortau og grøntrabatt på sørsiden av veien trekkes 1 meter nordover av hensyn til eksisterende bebyggelse på eiendom 56/16.

Innsnevring av veien til 5 meter gir en kjørefeltbredde på 2,5 meter. Dette innebærer at veien ikke er tilrettelagt for tyngre kjøretøy på denne strekningen ettersom større kjøretøy får problemer med å passeres hverandre. Dette vurderes som uheldig med tanke på framtidig trafikkavvikling.

I likeht med alternativ 1 er Nethusveien er delt i felt SKV2 (fra Idrettsveien til felt BS5) og i felt SKV11 (fra felt BS5 til Vansjøveien). Hensikten er å tilrettelegge for tidlig opparbeidelse av SKV11 for adkomst til felt BS5a fra Nethusveien.



Figur 2 Utsnitt av plankart alternativ 2 (kilde: COWI AS)

Rekkefølgekrav til opparbeidelse SKV11 (østre del av Nethusveien) er lagt til igangsettingstillatelse for felt BS5.

Fortau på begge sider av SKV11 skal være opparbeidet før det gis brukstillatelse for felt BS5. Det samme gjelder fortau (F6) videre på sørsiden av Nethusveien, langs feltet.

Før det gis brukstillatelse for felt BS4 skal fortau (F6) på sørsiden av Nethusveien langs feltet være opparbeidet.

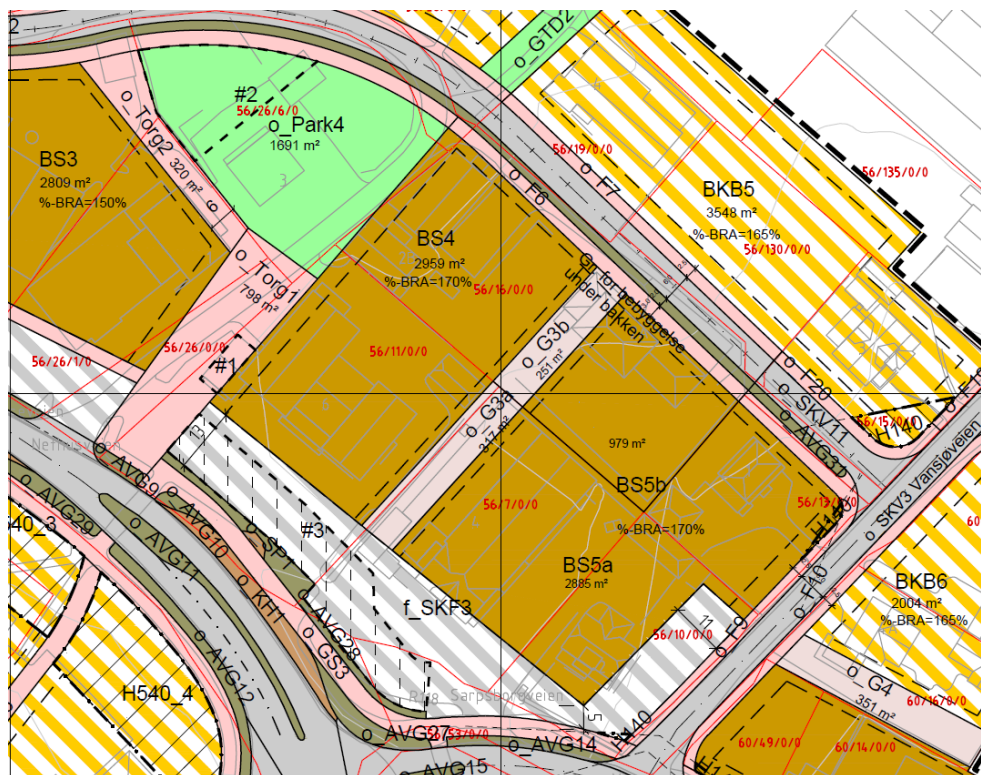
Opparbeidelse, eller sikret opparbeidelse, av resterende del av Nethusveien (SKV2) er lagt til igangsettingstillatelse for feltene BKB2, BKB3, BKB4, BKB5, BS1-BS5.

1.2 Gatetun, Felt BS4, BS5 og BKB5

Alternativ 1

Gatetun – G3a og G3b

Gatetun G3a og G3b er trukket noe vestover slik at eksisterende bygg på eiendom 56/16 i sin helhet ligger innenfor felt G3b og felt BSBb. Gatetunet opprettholdes som gjennomgående i rett linje mellom Nethusveien og Mosseveien, men er delt i to felt G3a og G3b uten krav om samtidig opparbeidelse, men skal være sammenhengende opparbeidet senest innen 2. brukstillatelse gis innenfor feltene BS5a, BS5b og BS4.



Figur 3 Utsnitt av plankart alternativ 1, hovedalternativ (kilde: COWI AS)

Rekkefølgekrav til opparbeidelse av gatetun G3a er lagt til felt brukstillatelse for BS5a.

Rekkefølgekrav til opparbeidelse av gatetun G3b er lagt til brukstillatelse for felt BS5b og felt BS4.

BS5 a og b

Felt BS5 er delt i to felt, BS5a og BS5b med den hensikt at eksisterende bebyggelse på eiendom 56/16 skal kunne opprettholdes. Dette gjenspeiles også i oppdelingen av gatetun G3 i to tilsvarende felt, samt i rekkefølgekrav til opparbeidelse av gatetun G3a og b. For de to feltene BS5a og BS5b tillates en samlet utnyttelse på 170% BRA. Der det ikke er angitt byggegrenser for feltene vil pbl § 29-4 være styrende for byggenes plassering, høyde og avstand til nabogrense.

Adkomstforhold

Adkomst til BS4 vil være fra Nethusveien (SKV2). I en midlertidig situasjon, inntil ny bebyggelse innenfor feltet muliggjør adkomst fra Nethusveien, tillates detadkomst fra gatetun G3a.

Adkomst til BS5a skal være fra Nethusveien (SKV11).

Adkomst til BS5b skal være fra SKV2 (Nethusveien).

Adkomst til publikumsorienterte formål i BS4 og BS5a tillates fra SKV3 (Vansjøveien) over SKF3 (torg/parkering).

BKB5

Felt BKB5 er utvidet mot nord for bedre tilrettelegging for hensiktsmessig utvikling og boligbebyggelse. Utvidelsen kan medføre større lysforurensning av boligene og økte tiltak mot lysforurensning.

Alternativ 2

Gatetun – G3

Nordre del av gatetunet mellom feltene BS4 og BS5 er lagt diagonalt mellom feltene. Plasseringen muliggjør at bebyggelsen på eiendommen 56/16 kan opprettholdes, men gir en mindre naturlig gangakse for gående som kommer østfra i Vansjøveien mot torg og handelsområdet. Gangforbindelsen vil heller ikke fungere som siktakse gjennom området.



Figur 4 Utsnitt av plankart alternativ 2 (kilde: COWI AS)

Rekkefølgekrav til opparbeidelse av gatetun G3 er lagt til brukstillatelse for felt BS5.

Felt BS4 og BS5

Feltene BS4 og BS5 får endret utforming og størrelse tilpasset gatetynet.

Adkomstforhold

Adkomst til BS4 skal være fra o_SKV2 (Nethusveien). I en midlertidig situasjon tillates det at eiendom gnr/bnr 56/11 innenfor BS4 har adkomst fra G3. For å sikre adkomst til eiendom 56/11 (Bøndernes hus) tillates det at eiendommen har adkomst fra SKF3 fram til G3 etableres.

Til felt BS5 tillates to adkomster fra Nethusveien (fra SKV2 og/eller fra SKV11).

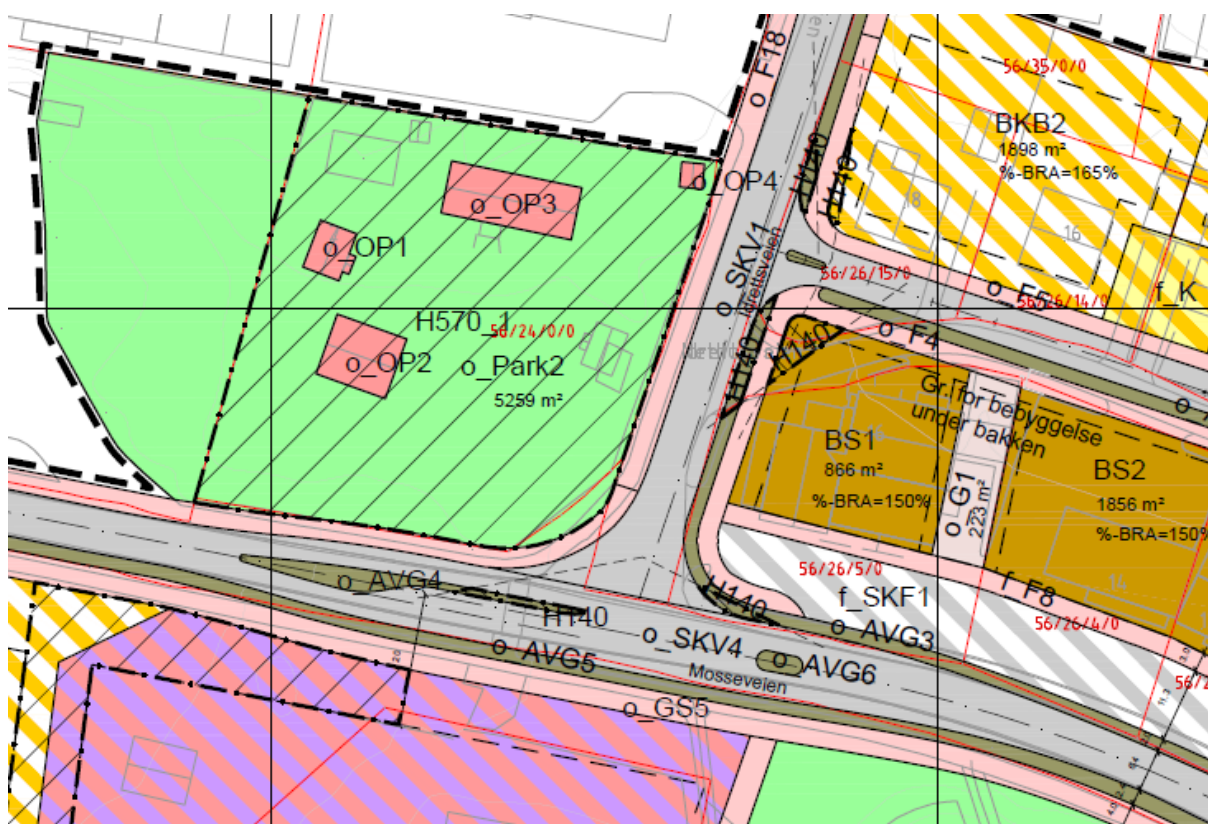
Adkomst til publikumsorienterte formål i BS4 og BS5 tillates fra o_SKV3 (Vansjøveien) over SKF3.

BKB5

Felt BKB5 er opprettholdt som i tidligere planforslag. Feltet blir smalt og vurderes som krevende å utvikle med boliger med tilstrekkelig bokvalitet og gode uteoppholdsareal.

1.3 Idrettsveien og Mosseveien

Alternativ 1

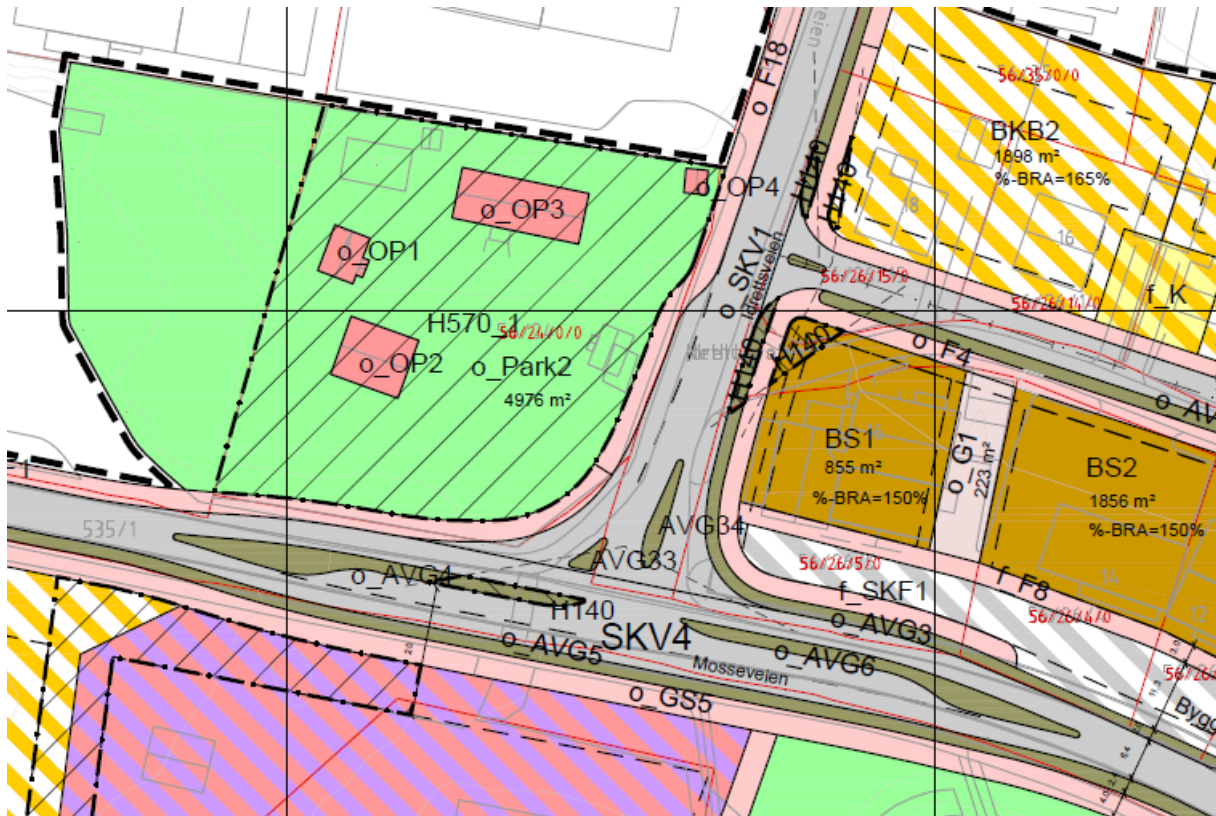


Figur 5 Utsnitt av plankart alternativ 1, hovedalternativ (kilde: COWI AS)

I Mosseveien er det lagt inn et venstresvingefelt inn til Idrettsveien som medfører en breddeutvidelse av Mosseveien. Øst for krysset er det lagt inn midtrabatt for venstresvingefeltet. Vest for krysset er det

lagt inn en rabatt for å tilrettelegge for fotgjengerkryssing over Mosseveien.

Alternativ 2



Figur 6 Utsnitt av plankart alternativ 2 (kilde: COWI AS)

I alternativ 2 er det i Idrettsveien lagt inn et høyresvingefelt ut på Mosseveien. Breddeutvidelsen av Idrettsveien medfører deler av Bygdetunet beslaglegges til vei. Fortau på vestsiden av Idrettsveien kommer svært tett på bebyggelse på bygdetunet og som trolig må flyttes. Videre reduseres felt BS1 noe.

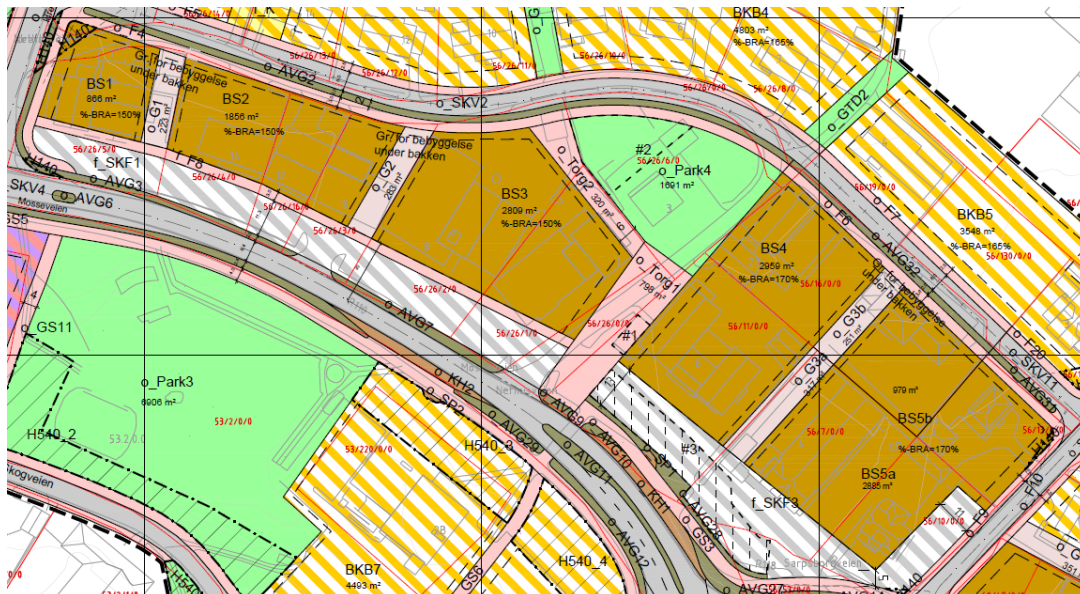
I Mosseveien er det i tillegg til venstresvingefelt, lagt inn et påkjøringsfelt fra Idrettsveien. Dette medfører en ytterligere breddeutvidelse øst for krysset. Påkjøringsfeltet medfører det må legges inn en større midtrabatt, krysningsspunktet over Mosseveien og fortauet på nordsiden av Mosseveien må trekkes østover. Dette medfører at bredden på felt SKF1 reduseres. Trolig kan SKF1 i dette området ikke benyttes til parkering.

Løsningen er foreslått med hensikt å sikre bedre trafikkavvikling i Idrettsveien men konsekvenser for trafikkavvikling og -sikkerhet er ikke utredet. Konsekvenser av løsningen på trafiksikkerhet og -avvikling er ikke kjent. Det anbefales derfor å utarbeide en kapasitets- og trafikkanalyse av krysset, som grunnlag for løsningen.

1.4 Underjordisk parkering

Alternativ 1

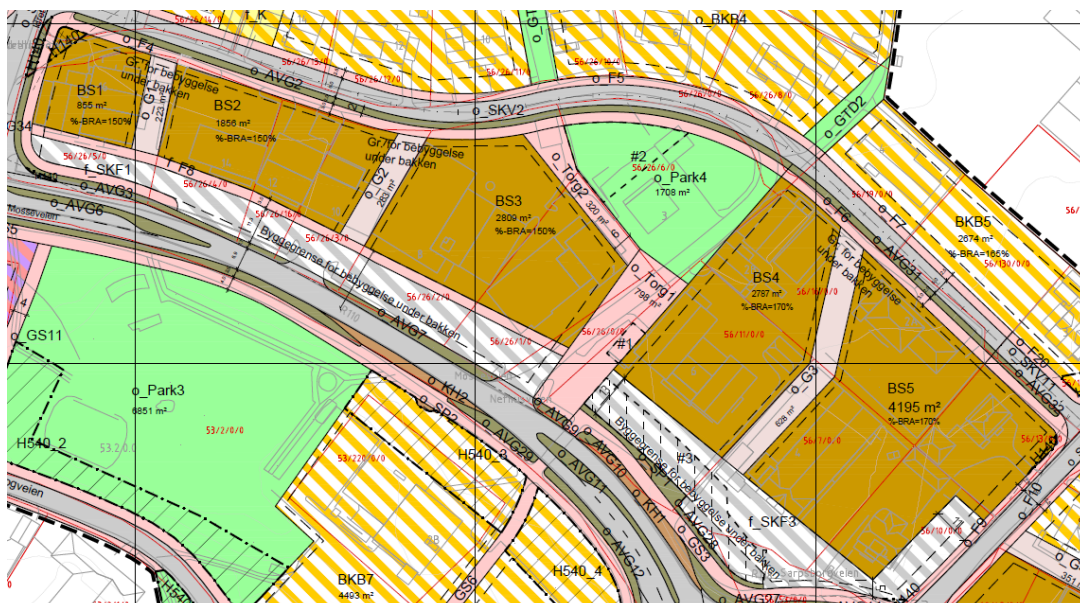
Det tillates etablert felles parkeringsanlegg for feltene BS1, BS2 og BS3, og for feltene BS4 og BS5a og BS5b innenfor angitt grense for underjordisk parkering som vist på plankartet. I alternativ 1 innebærer dette at parkeringsanlegget skal plasseres innenfor samme byggegrensener som bebyggelsen over terreng mot Mosseveien og Nethusveien.



Figur 7 Utsnitt av plankart alternativ 1, hovedalternativ (kilde: COWI AS)

Alternativ 2

I likhet med alternativ 1 tillates det felles parkeringsanlegg under bakken for feltene. I alternativ 2 tillates parkeringsanlegg anlagt under felt SKF1 og SKF3, nærmere Mosseveien. Minste avstand fra parkeringskjeller til Mosseveien vil være ca. 5 meter. Forholdet er ikke avklart med Statens vegvesen.



Figur 8 Utsnitt av plankart alternativ 2 (kilde: COWI AS)