

3. Mål og visjon for konkurransen

3.1. Bakgrunn

Time kommune ønsker å gjennomføre en konkurranse som setter fokus på trafikksikkerhet for de myke trafikantene, og som kombinerer håndtering av overvann, både for de dagene det regner lite og når de store mengdene og flommen kommer.

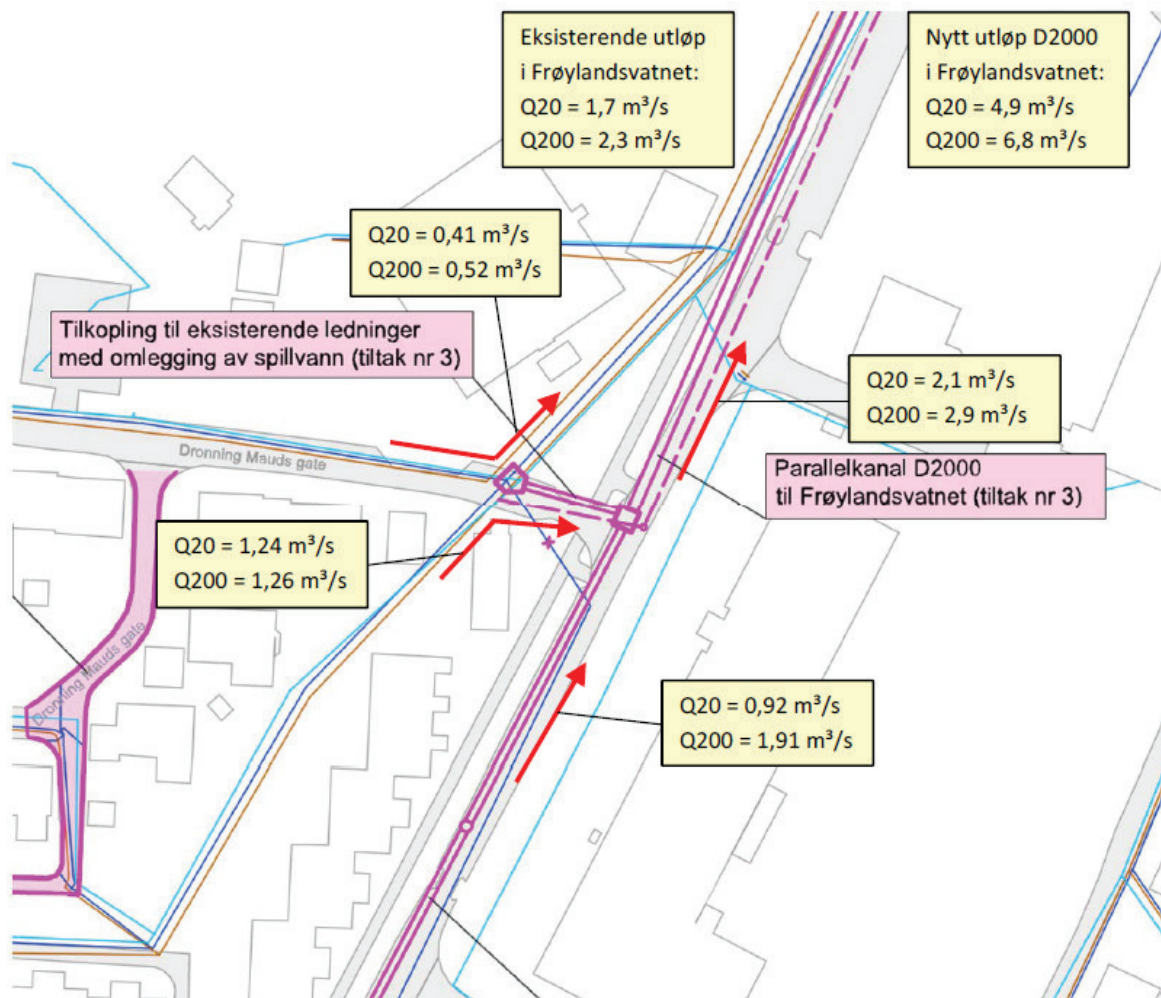
Klimaet er i endring og gjør det nødvendig å ta høyde for mer nedbør i planlegging av VVA løsninger. Vår erfaring er at god arealplanlegging som tar hensyn til flom og store variasjoner i nedbørsmengder er det viktigste virkemiddel vi har for å forebygge skader som kommer av klimaendringer. På Bryne i Time kommune oppstår gjerne de største utfordringene i forbindelse med lokalt kraftig og kortvarig nedbør som gir store mengder overvann på kort tid. Store deler av området konkurransen gjelder, har i dag tette flater som asfalterte vegar og parkeringsplassar som gir rask avrenning av overvann, som lett fører til flom- situasjoner. Vi vet det i dag finnes andre måter for å håndtere overvann og flomsituasjoner på for slike arealer.

Det gjennomføres for tiden tiltak oppstrøms den del som omfattes av denne plan- og designkonkurranse.

3.2. Vann og avløp

Det er ved dagens situasjon problemer med håndtering av overvann, noe som har resultert i flomsituasjoner og oversvømmelser i kjellere langs Kong Haakons veg. Deler av området ligger innenfor området definert som faresone for flom (H320) i gjeldende kommuneplan.

Time kommune har gjennomført et omfattende arbeid med registrering av eksisterende ledningsnett og innmålinger av kjellergulvhøyder og terreng. Det er også gjennomført et prosjekt hvor eldre felleskummer for spillvann og overvann, nå er separert. I tillegg har firmaet Dr. Blasy – Dr. Øverland vært engasjert i forbindelse med overvannsmodeller, kalibrering og hydrauliske beregninger. Bryne er i de utførte hydrauliske beregningene delt inn i 4 delfelt. Kong Haakons veg ligger innenfor delfelt 1. Dr. Blasy – Dr. Øverland har foreslått flere tiltak for å sikre området mot flom. Figur 1 viser beregnede vannmengder.



Figur 1. Tiltak foreslått av Dr. Blasy – Dr. Øverland med beregnede vannmengder.

Tiltakene oppstrøms Dronning Mauds gate er under bygging. Fordrøyningsbassenget med utslippsarrangement bygges som en del av boligfeltet «Tunheim» (Del 1). Ledningsanlegg i del 1 og del 2, frem til Dronning Mauds gate, inngår i egne entrepriser, og er i stor grad i dag gjennomført som angitt i vedlegg.

Det er som siste del av oppgraderingen av overvannsanlegget foreslått å bygge en ny ø2000mm ledning frem til Frøylandsvannet parallellt med eksisterende ø1200mm i Kong Haakons veg. **Time kommune ønsker å utfordre den tradisjonelle måten å løse overvannshåndteringen på og vurdere andre innovative løsninger gjennom denne plan- og designkonkurranse.**

3.3.Veg og trafikk

Dagens vegprofil har en kjørebane på ca. 6m. På vestsiden er det grøft/rabatt med bredde 3m og gang- og sykkelveg med bredde ca. 3m. Det er fortau på østsiden av vegen nord for Kvålevegen med bredde ca. 2m.

Vegen har i dag følgende hovedfunksjoner:

- Adkomst til boligområdene
- Adkomst til næringsområdene; herunder forretning

- Adkomst til idrettsanleggene
- Skoleveg
- Bussveg (Transport til skoler og idrettsanlegg)

Trafikksituasjonen oppleves som uryddig med flere konfliktpunkt mellom biltrafikk og myke trafikanter. Disse konfliktpunkter oppstår i de tre kryss som ligger i Kong Haakons veg. Spesielt om morgenen når skoleelever skal til skolen oppstår det ofte farlige og kaotiske situasjoner. Syklistene kommer i alt for høy fart ut i veibanen og legger seg midt i veien. Mangel på friskt både for de myke trafikantene og bilistene er en faktor som spiller inn.

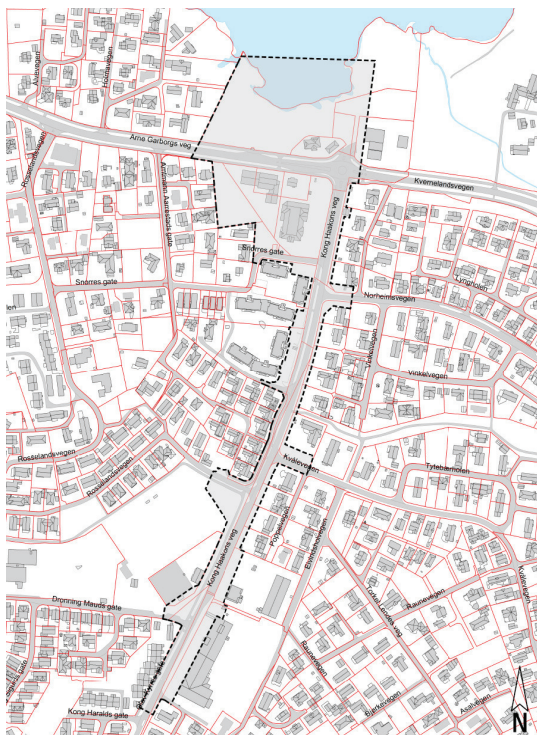
Det er foretatt kartlegging og trafikktellinger i krysset Arne Garborgs veg og Kong Haakons veg.

Det er i desember 2018 og april 2019 gjennomført trafikktellinger i Kong Haakons veg på 2 forskjellige steder. Ytre del av Kong Haakons veg har en ÅDT på ca 4100, mens indre del ved fotballbanen har en registrert ÅDT på ca 1200. Begge målingene gir data om fart og type kjøretøy, og vedlegges i sin helhet.

Arne Garborgsveg (RV 506) har i følge Vegvesenets database en ÅDT på østsiden av rundkjøring på 9000. Mot vest, altså mot Bryne sentrum er ÅDT oppgitt å være 12900.

3.4.Reguleringsarbeid

Prosjektet skal inngå i detaljreguleringsplan for Kong Haakons veg, plan 0518.00. Planarbeidet ble varslet 22.02.2019 med frist for merknader 29.03.2019. Prosjektet må være innenfor rammene detaljreguleringsplanen forholder seg til (overordnede planer, statlige føringer og sektorlover).



Figur 3 Kartvedlegg til varsling av oppstart reguleringsarbeid

Følgende beskrivelse er gitt ved varslingen:

Føremålet med reguleringsarbeidet er å betra overvasshandteringa i området, å sikra mot flomskadar og opparbeida flomvegar mot Frøylandsvatnet. I tillegg vil trafikktryggleik for mjuke trafikantar og køyrande vera eit sentralt tema. Opne overvassløysingar vil vurderast på delar av arealet. Grøntanlegg langs vegen vil òg vera eit viktig tema.

Områdeplanen utløyser ikkje krav om konsekvensutgreiing etter plan- og bygningslova §4-2, jf Forskrift om konsekvensutgreiing.

Videre fremdrift på reguleringsplanarbeidet vil være avhengig av resultatene fra denne plan- og designkonkurranse. Merknader, innspill og eventuelle innsigelser som er innkommet etter varslingen vil bli vedlagt dette konkurransegrunnlag.

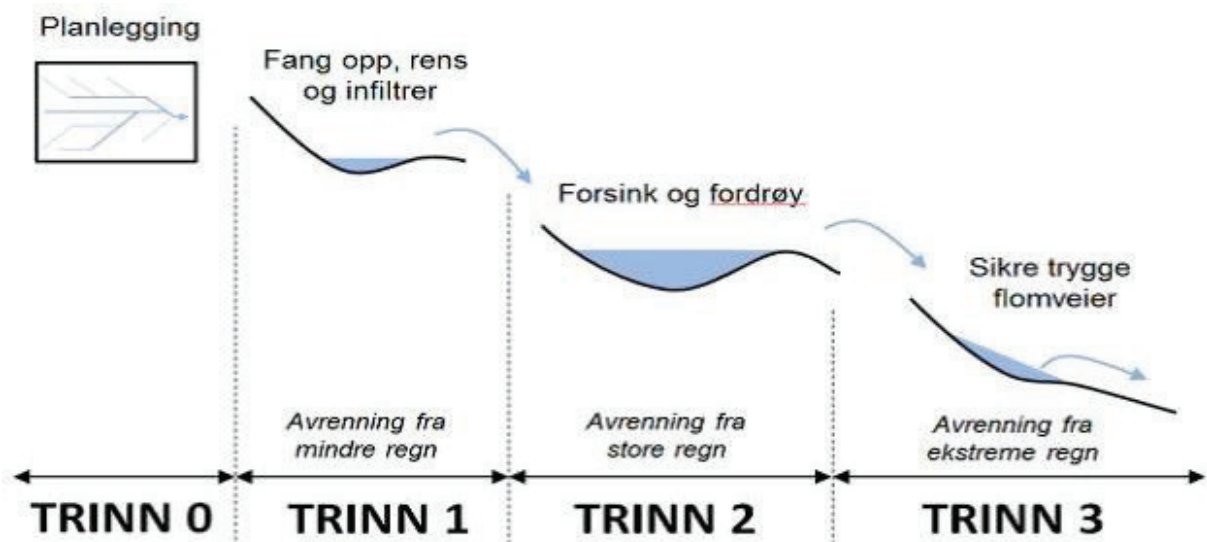
Reguleringsgrensene er vist utenfor dagens vegkanter. Det er kommunens intensjon at konkurranseforslaget hensyntar private eiendommer slik at det blir minst mulig tiltak på privat grunn.

3.5. Klimatilpasning

Klimaendringene gjør det nødvendig å ta høyde for mer nedbør med økt intensitet i planlegging av overvannshåndteringen. Avløpsnett må dimensjoneres for mer vann. Åpen overvannshåndtering skal derfor prioriteres og vannveier tenkes åpne i størst mulig grad.

I Time oppstår gjerne, som nevnt, de største utfordringene i forbindelse med lokalt kraftig og kortvarig nedbør. Tette flater som asfalterte veier og parkeringsplasser, gir raskere avrenning enn naturlige flater. Det skal søkest naturlig balanse ved at overvannet søkes håndtert lokalt med eventuell infiltrasjon, fordrøyning, eller tilsvarende, og ikke blir flyttet så raskt til nabo-områdene som tette flater gjør.

Den såkalte 3-trinns strategien for lokal overvannshåndtering skal prioriteres innarbeidet i planforslaget;



Det skal legges vekt på bruk av by- og landskapselement som sikrer lokal håndtering av overvann.

3.6. Visjon

Kong Haakons veg er en gate som skal være trygg for alle trafikanter, spesielt for myke trafikanter med klare og lett forståelige gang- og sykkelsoner. Det skal være del av en opplevelse å bevege seg, samt å oppholde seg i og ved gaten. Regnet som kommer skal gi gaten et annet uttrykk, men må prege gatebildet på en positiv måte. Gaten må bygges for både store og små regnbyger. Dersom flommen kommer, skal den ikke gjøre noen skade, men vannet skal ledes trygt til vassdraget. De blå-grønne elementene skal være fremtredende eller dominerende i gatebildet. Når man beveger seg i gaten enten som gående eller kjørende skal man ha en trygg og god følelse.

Hvorfor grave ned problemet, når det kanskje kan løses i dagen gjerne med mindre midler, samtidig som vi får gode og estetisk fine løsninger?

3.7.Mål

Overvannet skal utnyttes og brukes som en ressurs. En må ha fokus på blå-grønne verdier og utnytte arealene som flerbruksarealer. En skal legge vekt på å bruke miljøvennlige, varige og robuste materialløsninger. Utformingen skal hindre skader fra kraftig og intens nedbør som medfører flom, både for omkringliggende bebyggelse og ellers i planområdet. Løsningen skal også fungere for små og dagligdagse nedbørsmengder.

Målet er å skape ett urbant vei/park/vassdrag som fremmer økologiske og estetiske verdier, forbedre mikroklimaet, vann- og luftkvalitet, og som utnytter overvannet som en ressurs.

Redusere behov og dermed dimensjon på nedgravd overvannsledning.

Trygg skolevei må ivaretas ved utforming av gaten. Målet er oversiktlige og lett forståelige gang- og sykkelsoner, samt skape attraktive omgivelser og inntrykk for sansene. Fartsbegrensede tiltak både for myke og harde trafikanter må være en naturlig del av løsningen.

Overordnet mål er å unngå oversvømmelser inn i kjellere eller andre skader på bygg ved nedbørshendelser med gjentakintervall opp til 200-års nedbør. Det skal i overvannshåndteringen, etableres sikker flomveg frem til Frøylandsvannet. Det er også et delmål å få hele eller deler av overvannet opp i dagen, slik at det sammen med grøntanlegget, blir et bidrag for å skape kvalitet og positive opplevelser for brukerne av gata. Det vil være viktig å etablere trær og annen vegetasjon innenfor planområdet for å bryte dagens inntrykk av en veg med mye asfalt og harde flater. Infiltrasjon av de minste nedbørshendelsene, rensing av overvannet, biologisk mangfold og mulighet for trygge rekreasjonsområder skal inngå i dette delmålet. Det er et mål å få beboerne i området til å velge å gå eller sykle når de skal til butikk, skole, barnehage, idrettsanlegg m.m. innenfor, eller nær planområdet.

For siste del av anlegget fra Snorresgate ut til Frøylandsvatnet, er det flere mulige løsninger. Lavbrekk i terrenget går over privat eiendom i Arne Garborgs vei 53. Fra gammelt av gikk det her en bekk midt på eiendommen. Det vil være utfordrende å finne gode løsninger her, samtidig å ivareta eiers interesser med utnyttelse av denne tomten. Om det finnes gode løsninger som deler flomvei mellom Arne Garborgsvei 53 og Kong Haakonsveg fra Snorres gate og ut til Frøylandsvatnet må deltakerne svare for.

Overvanns anleggene og flomtiltakene skal dimensjoneres og tilpasses fremtidige klimaendringer i tråd med nasjonale og regionale mål.