

Kort fortalt

Saka sagt med éi setning:

Saken er en prinsippavklaring av framtidige trafikk-løsninger i Opstadvegen på Nærbø

Bakgrunn for saka:

Opstadvegen ligger sentralt på Nærbø og binder sammen Bernervegen og Store Ring. Veggen fungerer som både gjennomkjøringsveg, skoleveg og adkomstveg til næringsvirksomheter og boliger, og omtales ofte som «Miljøgata».

Den vestlige delen av vegen ble oppgradert i 2013–2014, og senere ble også den østlige delen oppgradert. Enkelte planlagte fartsregulerende tiltak ble den gang utelatt fordi Nærbø brannstasjon ligger i vegen.

I forbindelse med saneringsprosjektet i Nærbø sentrum 2024–2025 ble to humper fjernet for å bedre trafikkflyten. Når brannstasjonen flyttes, vil hensynet til utrykningskjøretøy falle bort, og hele Opstadvegen kan derfor vurderes på nytt med tanke på trygghet, funksjon og utforming.

Saksnummer	Utvalg	Møtedato
106/25	Utval for samfunn	11.12.2025

Saksbehandlar: Gudmund Olav Haraldseide

Sak - journalpost: 25/6118 - 1

Prinsippavklaringssak av framtidige trafikk-løsninger i Opstadvegen på Nærbø

Kommunedirektøren si innstilling

1. Utval for samfunn ber kommunedirektøren starte arbeid med å regulere Opstadvegen
1. Utval for samfunn ber kommunedirektøren om å legge alternativ 1 (humper) til grunn i det videre arbeidet med Opstadvegen.
1. Utval for samfunn ber kommunedirektøren om å redusere private avkjørsler i Opstadvegen, både antall og bredde.

11.12.2025 Utval for samfunn

Magnus Ånestad (Krf) fremja endringsforslag til punkt 3 i kommunedirektøren si innstilling:

“Utval for samfunn ber kommunedirektøren om å utrede muligheter for å redusere private avkjørsler i Opstadvegen, både antall og bredde.”

Magnus Ånestad (Krf) fremja tilleggsforslag til kommunedirektøren si innstilling:

“Utvalg for samfunn ber kommunedirektøren, tidlig i planarbeidet, legge fram en orienteringssak for utvalget som beskriver omfang og konsekvenser av planen. Saken bør belyse kostnader, gjennomføring, arealbehov samt innspill fra berørte naboer.”

Paul Skretting fremja alternativt forslag til kommunedirektøren si innstilling:

1. *“Utval for samfunn ber kommunedirektøren starte arbeid med å regulere Opstadvegen.*
2. *Utvalet ber kommunedirektøren vurdere om det er hensiktsmessig å vurdere vegbredde på inntil 6 m, men tanke på å unngå at avkjørsler blir brukt som passeringslommer.*

3. *Utvalet ber kommunedirektøren og sjå på muligheten om private avkjørsler kan reduseres i antall.*

Utvalet ber og kommunedirektøren vurdere om det er mest hensiktmessig og ha innsnevringar og humper på samme plassering.

Utvalets oppfatning er at kombinasjonen innsnevringar/humper bidrar mest til fartsreduksjon og meir jamn flyt i trafikkbildet.

Utvalet meiner og at bruk av type gatekantstein gir bedre utnyttelse av vegbredden som igjen reduserer rykk og napp kjøring.

Under vurdering av private avkjørsler bes det om sjå om det er hensiktmessig å vurdere opphevet svingradius utover vurderingen av 4 m bredde.

For næringsvirksomheter må gode framtidsrettet reguleringer både for varelevering, og tilrettelegging for god kundetilgang."

Det vert foreteke punktvis røysting.

Ved røysting:

- Kommunedirektøren si innstilling punkt 1 og Paul Skretting sitt punkt 1 (som var lik kommunedirektøren si innstilling) blei samrøystes vedteke.
- Kommunedirektøren si innstilling punkt 2 og Paul Skretting sitt punkt 4 blei sett opp mot kvarandre.
Kommunedirektøren si innstilling punkt 2 blei vedteken med 8 mot 1 røyst (Paul Skretting)
- Paul Skretting trekte punkt 3 til fordel for Magnus Ånestad sitt endringsforslag til kommunedirektøren si innstilling punkt 3.
Kommunedirektøren si innstilling punkt 3 blei sett opp mot Magnus Ånestad sitt endringsforslag til kommunedirektøren si innstilling punkt 3.
Ved røysting blei endringsforslag fremja av Magnus Ånestad samrøystes vedteke.
- Tilleggsforslag fremja av Magnus Ånestad blei samrøystes vedteke.
- Paul Skretting sitt forslag punkt 2 blei samrøystes vedteke.

USAM- 106/25 Vedtak:

1. Utval for samfunn ber kommunedirektøren starte arbeid med å regulere Opstadvegen
2. Utval for samfunn ber kommunedirektøren om å legge alternativ 1 (humper) til grunn i det vidare arbeidet med Opstadvegen.
3. Utval for samfunn ber kommunedirektøren om å utrede muligheter for å redusere private avkjørsler i Opstadvegen, både antall og bredde.
4. Utvalet ber kommunedirektøren vurdere om det er hensiktmessig å vurdere vegbredde på inntil 6 m, men tanke på å unngå at avkjørsler blir brukt som passeringslommer

Utvalg for samfunn ber kommunedirektøren, tidlig i planarbeidet, legge fram en orienteringssak for utvalget som beskriver omfang og konsekvenser av planen. Saken bør belyse kostnader, gjennomføring, arealbehov samt innspill fra berørte naboer.

Saksframlegg

Vurdering

Kommunedirektøren har vurdert to hovedalternativer for fartsreduserende tiltak i Opstadvegen:

- Alternativ 1: Fjerne innsnevringer og etablere humper som fartsreduserende tiltak.
- Alternativ 2: Fjerne humper og etablere flere innsnevringer som fartsreduserende tiltak.

Utfordringer i Opstadvegen

Strekningen av Opstadvegen mellom Store Ring og Bernervegen er rundt 900 meter lang. Vegen fungerer som en rask forbindelse mellom øst- og vestsiden av Nærbø, og har derfor endel trafikk. En trafikkmåling fra 2021 (ved Sollivegen) viste en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 1 940 kjøretøy, hvor 2,5 prosent var tunge kjøretøy. Fartsgrensen er 30 km/t. Lav fart gir økt trygghet for alle trafikanter. Fartsgrensen i Opstadvegen og resten av Nærbø ble behandlet i USAM 19.04.2018, sak [043/18](#), og USAM 23.08.2018, sak [093/18](#). Målingen fra 2021 viste at mange kjører for fort: gjennomsnittsfarten var 36 km/t, og 15 prosent av bilistene kjørte over 43 km/t. Tallene viser at det er behov for fartsdempende tiltak.

Langs vegen er det mange avkjørsler, både til boliger og næringsvirksomheter. Flere av disse avkjørslene ligger tett og er brede. Dette fører til at store deler av fortau og gang- og sykkelveg fungerer som krysningspunkt for bilister inn og ut av eiendommene. Brede avkjørsler gjør også at arealet mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg ikke kan brukes til grøntområder, og det gir et mer uoversiktlig og urolig trafikkbilde.

Vegen har høyrevikeplikt, men i enkelte kryss – særlig i den østlige delen – opplever mange bilister at vikeplikten er uklar da det kan være vanskelig å avgjøre om det er en gate eller en avkjørsel.

I Opstadvegen finnes det flere områder med lukeparkering. Utenfor M. Opstad, Jadas og Kekkonen Thai Massage brukes imidlertid fortauet i stedet for de oppmerkede plassene. Utformingen av lukeparkeringen gjør at den ikke oppfattes tydelig som parkeringsplasser. I tillegg framstår store deler av Opstadvegen som grå og lite variert, noe som gir et lite attraktivt gatepreg. Mange oppfatter vegen som et sted man passerer raskt, ikke som et område man oppsøker for opphold eller rekreasjon. Gående som ønsker en trivelig tur, velger ofte andre gater.

Opstadvegen er også en viktig skoleveg. Derfor er det behov for gangfelt på naturlige krysningspunkter for gående og syklende. På vestsiden av jernbanen finnes det i dag ingen fotgjengerfelt på en strekning på 300 meter. Tidligere var det to fartshumper her, men disse ble fjernet i 2024/2025. Etter fjerningen gjør kantsteinene det vanskelig, og til dels umulig, for rullestolbrukere å krysse vegen.

Anbefalte tiltak – uavhengig av valg av alternativ 1 eller 2

For å sikre en trygg, funksjonell og helhetlig utvikling av Opstadvegen anbefales det en regulering som omfatter et bredere område enn selve kjørebanelen. En slik tilnærming gjør det mulig å løse utfordringer i tilknytning til hele gaterommet og ikke bare deler av det. Dette gir kommunen bedre handlingsrom til å skape en mer oversiktlig, trygg og attraktiv gate for alle som ferdes og bor i området.

Et viktig mål i arbeidet er å redusere farten. Erfaring viser at bred veg gir inntrykk av høyere komfort og dermed høyere fart, mens en smalere gate fører til at flere bilister holder fartsgrensen. En vegbredde på om lag 5,5 meter kan være et hensiktsmessig utgangspunkt. Samtidig bør det vurderes tiltak som gjør at vegen oppleves smalere enn den faktisk er. Trær og vegetasjon mellom kjøreveg og gang- og sykkelveg fungerer som visuell innsnevring og gir samtidig et grønnere og mer innbydende gatebilde. Tydelige og høye kantsteiner kan også bidra til lavere fart, et klarere gatemiljø og mindre uønsket parkering på fortau.

Gode krysningspunkter er avgjørende for trygg ferdsel. Gangfelt skal først og fremst bidra til framkommelighet for gående og syklende, og må derfor vurderes ut fra reelt behov og risiko knyttet til den enkelte plassering. Dette inkluderer også vurdering av belysning for å sikre god synlighet og trygg bruk.

Avkjørsler er en del av dagens utfordringer. Det anbefales en gjennomgang av alle avkjørsler langs strekningen for å vurdere om antallet kan reduseres eller samles. I tillegg bør bredden på avkjørsler reduseres til maksimalt 4 meter. Dette vil gi et ryddigere og mer lesbart trafikkbilde, bedre forhold for myke trafikanter og et mer definert skille mellom privat innkjørsel og offentlig gate. Selv om dette kan være krevende i et etablert område, vil et mer ryddig og begrenset avkjørselssystem gi en tryggere og mer forutsigbar gate. For næringsvirksomheter er det viktig at reguleringen sikrer gode løsninger for varelevering som både ivaretar framkommeligheten og styrker trafiksikkerheten.

Avslutningsvis bør bruken av grøntområder og materialvalg ses som en integrert del av helheten. Trær, vegetasjon, naturstein og brostein kan bidra til et penere og mer kvalitetsmessig gaterom, samtidig som disse elementene virker fartsdempende og skaper en gate som oppleves trygg og attraktiv for gående og syklende.

Alternativ 1

Alternativ 1 er å fjerne innsnevringene og etablere flere humper som fartsreduserende tiltak. Humper som etableres nå, skal være utformet slik at kjøretøy kan passere uten å måtte redusere farten vesentlig under fartsgrensen. De er altså «snillere» enn enkelte eldre typer. Opstadvegen skal utformes som en flomveg som dirigerer vann gjennom Nærbø på en kontrollert måte ved store regnhendelser. Humpene kan utformes slik at det ikke er i konflikt med dirigeringen av vann ut av Nærbø.

Alternativ 2

Alternativ 2 er å fjerne humper og etablere flere innsnevringer. Ved bruk av **innsnevringer** vil gjennomsnittsfarten i veger normalt reduseres. Innsnevringer kan føre til at enkelte biler må stoppe helt opp, og i noen tilfeller kan de føre til at bilister øker hastigheten for å komme gjennom før møtende trafikk. For å unngå at bilister forsøker å «kappkjøre» forbi innsnevringene, må det etableres et tilstrekkelig antall av dem. Innsnevringer kan også gjøre vegen mindre attraktiv for gjennomkjøring. De kan brukes til å plante grønne elementer som gjør gatebildet triveligere.

Samlet vurdering:

Kommunedirektøren anbefaler at alternativ 1 legges til grunn for det videre arbeidet. Fartshumper gir en mer stabil og forutsigbar fart i boligområder, og har gjennomgående bedre effekt enn innsnevring. Innsnevring kan bidra til lavere fart, men kan også føre til uheldig kjøreatferd og skape unødige forsinkelser.

Det vurderes som nødvendig å regulere hele Opstadvegen på nytt for å sikre en helhetlig, trygg og mer ensartet løsning. Dagens utforming inneholder elementer som ikke fungerer etter hensikten, og som kan forbedres gjennom et samlet reguleringsarbeid.

Trafikkmengde- og fartsmålinger viser tydelig behov for tiltak som reduserer hastigheten og styrker trafikksikkerheten for alle trafikanter.

Arbeidet i Opstadvegen vil også ha overføringsverdi til andre steder i kommunen. Erfaringene kan blant annet benyttes i kommende reguleringsprosesser, som i Dublandsvegen på Varhaug.