

Plan 4012-4 Storasund havn Trafikknotat

Trafikknotatet er utarbeidet som beslutningsgrunnlag for endring av gjeldende reguleringsplan for Storasund havn. Planen legger opp til etablering av 60-80 nye boliger, småbåthavn med ca. 80 båtplasser og offentlige friområder med badestrand innenfor området. Planarbeidet er en endring av allerede gjeldende plan for Pærestranda, vedtatt i 2010. I notatet fokuseres derfor særskilt på hvordan endringene vil påvirke trafikkbildet i området.

Dagens situasjon

Storasundvegen

Planområdet ligger ved fv. 4808 Storasundvegen, like ved krysset til Bjørgevegen. Storasundvegen er lokal hovedveg for det tettest bebygde området på Torvastad, fra Karmsund bru til Viken. Vegen er registrert med ÅDT 4800 og har skiltet fartsgrense 50 km/t ved planområdet. Vegen er opparbeidet med 2 kjørefelt og vegbredde på til sammen 6,5 m. For deler av veggstrekningen som inngår i planområdet er det opparbeidet fortau eller utvidet vegkant, og fra Storasundvegen er det asfaltert snarveg til Huldervegen. Like ved boligarealene i planen er det eksisterende bussholdeplass i sørgående retning. Ved kjøreadkomst til planområdet er det bussholdeplasser i begge retninger. Planområdet har adkomst fra nedsiden, med innkjøring fra Storasundvegen ca. 130 m nord for boligområdene i planen.

Bjørgevegen

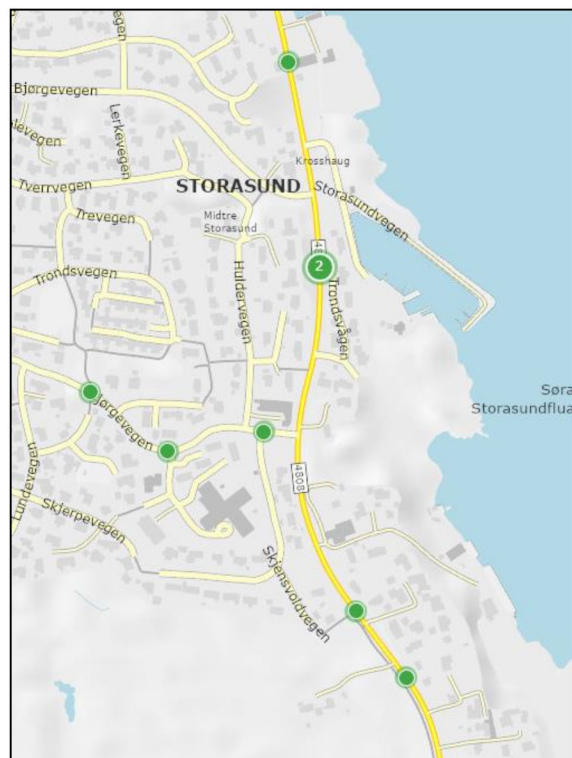
Bjørgevegen er kommunal samleveg for et større boligområde med forretning, offentlig institusjon og forsamlingshus. Vegen er opparbeidet med vegbredde på ca. 5,5 m og ensidig fortau. Fartsgrense er satt til 30 km/t.

Trondsvågen

Trondsvågen er adkomstveg for 7 eiendommer øst for Storasundvegen. Vegen er opparbeidet med bredde på ca. 4 m og fartsgrense er 30 km/t.

Adkomstveg, eksisterende småbåthavn

Vegen hvor planområdet har regulert adkomst fungerer i dag som adkomst til eksisterende småbåthavn med plass til ca. 80 båter, en bolig og kommunaltekniske anlegg. Vegen er opparbeidet med asfaltert bredde på ca. 5 m og avkjøringen er opparbeidet som vegkryss med siktsoner i henhold til gjeldende plan.



Registrerte trafikkkulykker.

Registrerte trafikkulykker

Det er ikke registrert trafikkulykker i aktuelle vegkryss, men det har forekommet enkelte møteulykker og utforkjøringer ellers langs Storasundvegen. Av ulykkene i kartet har det vært syklist involvert i en av ulykkene langs Bjørgevegen. De øvrige ulykkene har skjedd med personbil, lastebil og MC/moped.

Virkninger av planforslaget

Utbygging av området med 60-80 boenheter vil medføre en trafikkøkning på 300-400 ÅDT. Utbygging av offentlige friområder og ny småbåthavn vil også gi økt trafikk i området, varierende etter værforhold og årstid. Totalt sett er det boligbebyggelsen som vil gi utslag på årsdøgnetrafikken, og det er derfor den som er lagt til grunn for videre vurderinger.

Adkomst til området, krysset Storasundvegen – eksisterende båthavn

Adkomst til de nye boligene og nytt småbåtanlegg videreføres som i gjeldende plan. Krysset mellom Storasundvegen og vegen til småbåthavna er opparbeidet med tilfredsstillende radier og gode siktforhold. Ettersom trafikkmengden i krysset reduseres som en følge av planendringen, inngår ikke dette krysset i planarbeidet.



Avkjørselen sett fra sør



Avkjørselen sett fra nord

Gangfelt over Storasundvegen

I gjeldende reguleringsplan er kryssing av Storasundvegen for gående og syklende regulert som fotgjengerundergang. Ved endring av planen legges det opp til at kryssing skal skje i plan, med opphøyd gangfelt og intensivbelysning. I det følgende er det gjort en vurdering av løsningen i henhold til Statens vegvesens håndbøker, med fokus på trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående, syklende og brukere av kollektivtilbudet.



Krysset Storasundvegen – Bjørgevegen sett fra sør. Gangfelt og kantstopp for buss vil bli etablert nord for vegkrysset.



Det samme krysset sett fra nord. Det vil bli opparbeidet fortau på begge sider av vegen, fra Trondsvågen til gangfeltet på vegen venstre side, og fra snarvegen i høyre bildekant fram til Bjørgevegen.

Vurdering av krysningspunkt over Storasundvegen iht. Statens vegvesens håndbøker

Ifølge Statens vegvesens håndbok N100 Veg og gateutforming, kan gangfelt etableres på veg med fartsgrense 50 km/t dersom:

- Antall fotgjengere > 20 og antall kjøretøy > 200 i dimensjonerende time og
- Antall fotgjengere > 10 og antall kjøretøy > 800 i dimensjonerende time

For veger med standard HØ2 – Øvrige hovedveger, trer krav om planskilt eller signalregulert kryssing inn ved ÅDT > 6000.

Planforslaget iht. N100

Storasundvegen har skiltet hastighet 50 km/t og er registrert med ÅDT 4800 og 10% andel lange kjøretøy. Planendringen vurderes å innebære en trafikkøkning på ÅDT 300-400 (total ÅDT 5200). Trafikkmengden i dimensjonerende time vurderes til 510-620 etter utbygging.

Det er ikke et eksisterende, sammenhengende vegnett for gående og syklende på østsiden av Storasundvegen, og derfor vanskelig å anslå tall for hvor mange gående som vil bruke gangfeltet etter utbygging. Men vi har grunn til å tro at fotgjengerovergangen vil bli tatt i bruk, fordi:

- Gangfeltet og de nye boligene vil ligge sentralt i forhold til dagligvareforretning og trasé for kollektivtransport. Det vil være kortere for nye beboere å gå enn å kjøre til butikken.
- I dag er forbindelsen mellom eksisterende boligarealer øst for Storasundvegen og boligfeltet/butikken på vestsiden av veien dårlig eller fraværende. Ved utbygging vil gangtrafikken på østsiden av Storasundvegen, fra områdene nord og sør for utbyggingsområdet, samles til dette krysningspunktet. Vi anser det som realistisk at dette punktet vil bli valgt i de fleste sammenhenger, da punktet ligger sentralt i forhold til vegsystemet vest for Storasundvegen.
- Området ligger innenfor gang-/sykkellavstand både til barneskole og ungdomsskole.
- Arealene langs sjøen vil bli tilrettelagt som nye turområder og bli et nytt målpunkt, også for beboere på vestsiden av Storasundvegen.

Ifølge håndbok V127 Kryssingssteder for gående, kan gangfelt anbefales på viktige kryssingssteder over trafikkerte veger når kryssingsstedet inngår i et større gangnett, og når fartsnivået kan reduseres til 45 km/t.





Planforslaget iht. V127

Det vil bli etablert et sammenhengende vegnett for gående og syklende fra boligarealene øst for Storasundvegen når området bygges ut. Vest for Storasundvegen er gang- og sykkeltrafikken integrert i vegsystemet for kjørende, enten med fortau eller som adkomstveger med blandet trafikk. Gangfeltet vil bli etablert like ved butikken og ved den første av to adkomster til selve boligfeltet.



Skiltet hastighet på Storasundvegen er 50 km/t på strekningen, men nåværende gjennomsnittshastighet for forbigående antas å være noe høyere enn skiltet fartsgrense. Det vil derfor være behov for fartsreducerende tiltak for å oppnå akseptabelt fartsnivå. Ved etablering av modifisert sirkelhump eller trapeshump, er det realistisk å oppnå akseptabelt fartsnivå forbi kryssingspunktet. Gangfeltet vil bli etablert med tilfredsstillende siktsoner, og det vil bli satt opp intensivbelysning.

Vurdering av trafiksikkerheten har vært en viktig del av planarbeidet. Løsningene er planlagt i samsvar med krav i Statens vegvesens håndbok N100 og V127 og tiltakene skal godkjennes av vegmyndighet som en del av teknisk plan for veganlegget i sin helhet.

Skiltet fartsgrense	ÅDT	< 2000		2000 - 8000		> 8000			
		Kryssende i makstimen		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
		Akseptabelt fartsnivå							
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green		
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green		
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green ✓	Yellow	Green		
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red		

Ikke anbefalt gangfelt. Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstiltak for gående på svært trafikkerte veier. For veier der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss). For veier med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Anbefaling for nye og eksisterende gangfelt. Kilde: Statens vegvesen, V127

Ut fra vurderingene gjort over, finner vi at planlagt gangfelt befinner seg innenfor kategorien merket i illustrasjonen over, og at gangfelt kan anbefales som en del av gangnett og som et fremkommelighetstiltak for gående på trafikkerte veier. I dette tilfellet finner vi at det må etableres fartsdempende tiltak for å oppnå fartsnivå under 45 km/t, som er det nivået som aksepteres ved gangfelt på strekninger med fartsgrense 50 km/t.

Fotgjengerundergang vs. gangfelt

I planendringen legges det opp til å fjerne en regulert fotgjengerundergang. Fotgjengerunderganger benyttes som et ledd i vegnettet for myke trafikanter, for å fremme framkommeligheten ved kryssing av veier med stor trafikk, og som separerende trafikksikkerhetstiltak mellom kjørende og gående/syklende. Men i Statens vegvesens håndbok V127 Kryssingssteder for gående (2017), står følgende om bruk av bruer og underganger ved kryssing av kjøreveger:

«Gående er imidlertid svært følsomme for omveger både horisontalt og vertikalt. Underganger kan øke faren for møteulykker mellom gående og syklende. Ofte oppleves de også som utrygge, spesielt for gående.»

Dersom undergangen ikke tas i bruk, hindrer den heller ikke at ulykker skjer. I dette tilfellet vil det bli vanskelig å ivareta forbindelsen sørover på en god måte dersom fotgjengerundergang benyttes. Trafikkseparering som trafikksikkerhetstiltak kan også i mange tilfeller ha en negativ effekt for stedsutviklingen, da vegen framheves som bilenes areal og oppleves som en barriere for myke trafikanter. Et nytt gangfelt vil på sin side føre til generelt økt oppmerksomhet hos de kjørende, noe

man gjerne tar med seg et stykke videre på turen. Et gangfelt slik planen legger til rette for etter endring, kan dermed ha positiv effekt også utenfor planområdet.

Dette området ligger ved et av knutepunktene i bygda. Planen innebærer at boligområdene skal utvides øst for Storasundvegen og at fasiliteter som småbåthavn og friområder langs sjøen blir mer tilgjengelige for alle. Planlagt utbygging vil gjøre området enda mer sentralt, både for det etablerte boligfeltet og for bygda som helhet, og gi et betydelig bidrag til stedsutviklingen på Torvastad. Det er derfor viktig å knytte områdene øst og vest for vegen sammen på en god måte. Vi mener det bør gjøres på en måte som synliggjør menneskene som bor der og som prioriterer de myke trafikantene som en del av trafikkbildet. Ettersom gangfelt med fartsreducerende tiltak er vurdert til å være tilfredsstillende, har vi gått videre med den løsningen her.

Trafikken gjennom eksisterende småbåthavn

Gjennom planprosessen er det ytret bekymring for adkomstvegen langs eksisterende småbåthavn, når det gjelder vegens stabilitet og trafikksikkerheten på den delen av strekningen der veg- og kaiområdet er på sitt smaleste. I dette området vil ulike trafikantgrupper og bevegelsesmønstre møtes, og trafikkfarlige situasjoner kan oppstå som følge av begrenset plass og ulikt fokus hos trafikantene. Det legges derfor opp til en løsning med innsnevret kjøreveg, fartshumper og tydelig markering mellom fortau og kjøreveg. Hensikten med løsningen er å ivareta ferdselen internt i havna og å skape et tydelig skille mot forbipasserende biltrafikk ved økt trafikkbetasting.

