

NOTAT

TRAFIKKVURDERING (Planalt.1)

Oppdragsgiver: Nord Bygg & Betong AS
Prosjekt: 20200327_Selnes-Hauklifeltet
Dato: 06.12.2022 rev.B.
Skrevet av: Roy Bakken

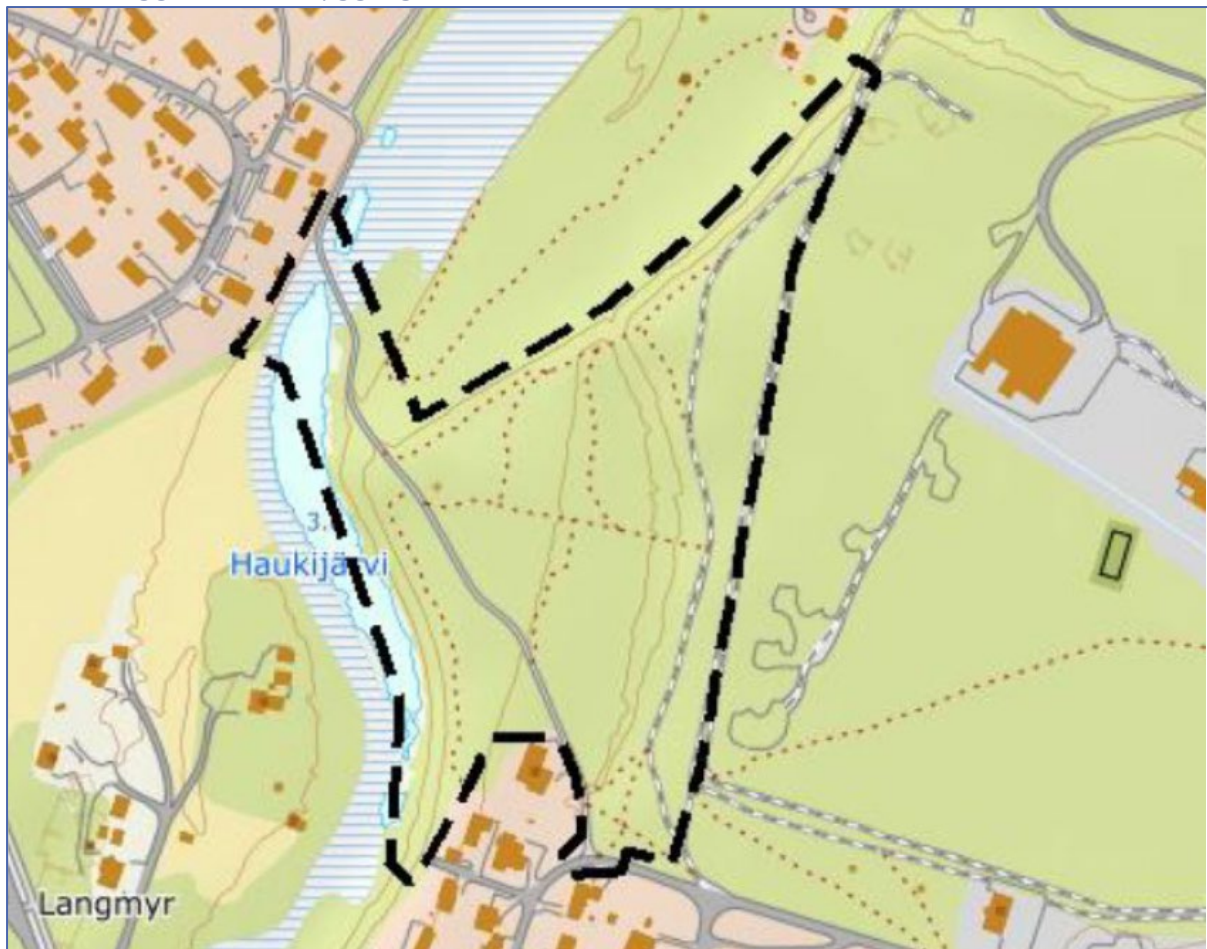
1 INNLEDNING

Hensikten med denne trafikkvurderingen er å kartlegge dagens vegstandard på tilførselsveier til planområdet og vurdere hvordan en utbygging av Haukibrinken med boliger vil påvirke trafikksituasjonen. Situasjonen er relativt enkel med tre aktuelle tilførselsveier så vurderingen skal bidra til å belyse hvor trafikken bør ledes og om mer trafikk bør medføre tiltak.

Analysen tar først for seg dagens trafikksituasjon i og nær planområdet samt dagens veistandard. Deretter beskrives fremtidig trafikk etter realisering av planforslaget samt veistandarden det legges til rette for i planen. Ny trafikksituasjon sammenlignes og med standarden på etablerte veier for vurdering av behov for tiltak.

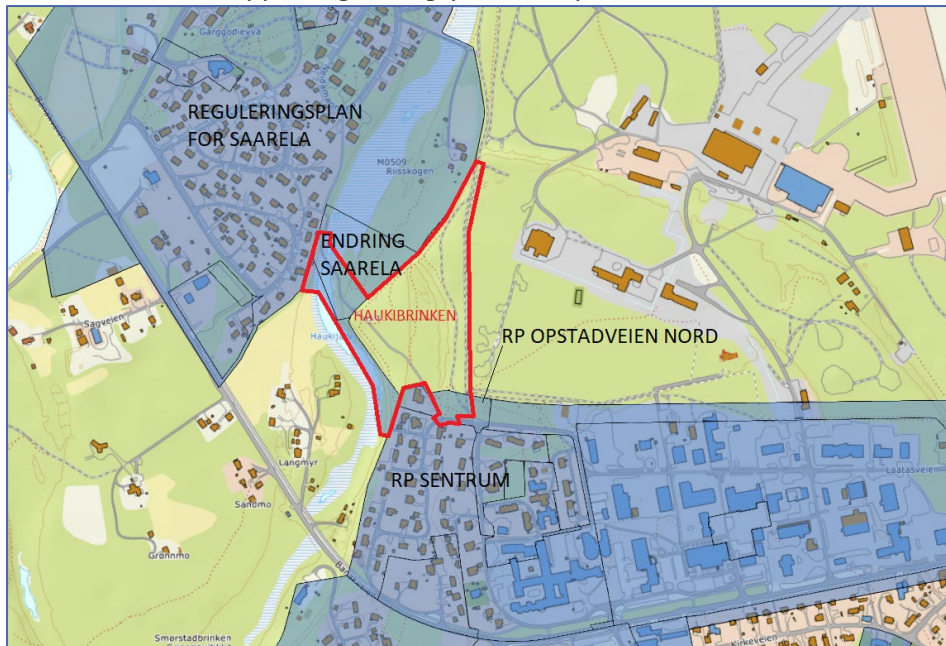
2 DAGENS TRAFIKKSITUASJON (0-ALTERNATIVET)

2.1 Beliggenhet utbyggingsområde



Ill. 1: Planområdet markert med sort stiptet strek. (Bilde: kommunekart.com)

Området ligger på gbnr 16/1, vest for Banak flystasjon og grenser mot reguleringsplaner for Saarela i NV, overlapper reguleringsplan for Opstadveien Nord i sør.



Planområde vist med rød strek over kart med reguleringsplaner (seplan.no)

2.2 KJØREVEGER

Kjøreadkomsten til planområdet er fra nordre del av Hans A Opstads vei, 50 m fra Peder Sivertsens vei.

Tilførselsveier: Det er 3 traseer som leder fram til avkjørsel Haukibrinken.

1. Peder Sivertsens veg – Laatas veien (- sentrum)
Veibredde 5 m, 310m lang, har nybygd gang-/sykkelveg langs nordre side. Ok standard, oversiktlige kryss. Ok, status og tåler mer trafikk.
2. Hans A. Opstadsvei (- Banakveien) Kryss avkjørsel blir i H.A Opstads vei.
Veibredde 3,5-4 m, 561m lang. Møting skjer på avkjørsler. Svingete vei som sammenfaller med gang- sykkelveg langs Banakveien. Antas i hovedsak kun å ha egenprodusert trafikk fra 29 husstander dvs. maks ca.212 ÅDT v/ 4kjt/døgn/BE. Lav standard, 30 km/t, lav risiko. Kan anses tilfredsstillende for dagens situasjon, men bør ikke belastes med mer gjennomkjøring. Uheldig med miks av trafikk på gang-/sykkelveg ved Banakveien.
3. Peder Sivertsens vei – Helsetunveien (- Banakveien)
Veibredde 5 m, fartsgrense 30 km/t. Stengt for gjennomkjøring i dag og kan slik ikke fungere som tilførselsvei til Haukibrinken. Ok, status pr i dag. Muligheter for oppgradering arealmessig da det er en del offentlige arealer langs Helsetunveien.

Internt i Haukibrinken:

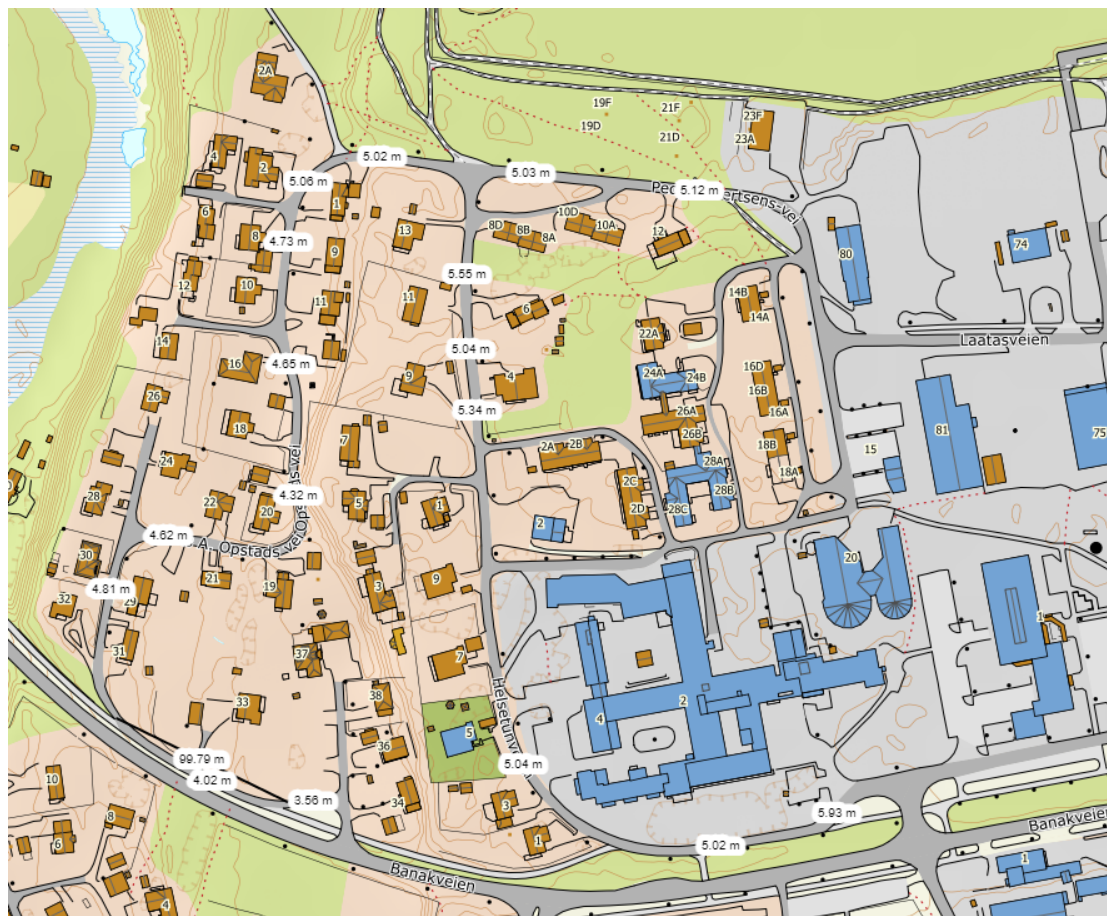
Gjennom området går en lokalveg/ gang- og sykkelveg (skoleveg) fra boligområdet Saarela. Veien er asfaltert i 2,5 m bredde og brøytbar for maskin.

I tillegg går tursti «Folkestien» nordover langs flyplassgjerdet.

Traseene benyttes som tilkomst til utmarkseiendommen og dekker dagens behov.

2.3 VEISTANDARD

Utvikling av boligområde i Haukibrinken vil øke trafikken på eksisterende vegnett. Herunder vurderes veistandarden for tilførselsvegene.



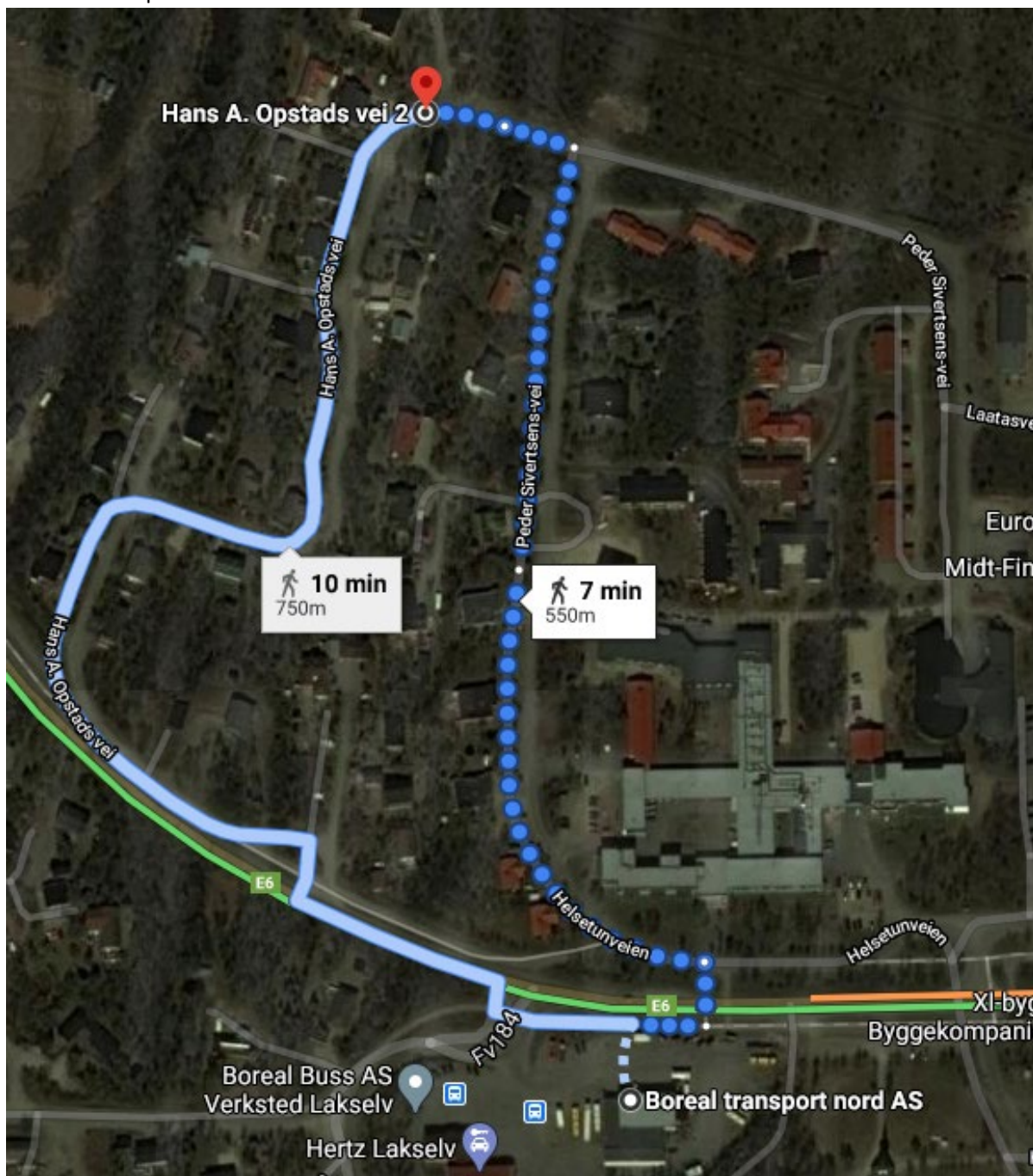
Kart viser vegbredder.

2.4 TRAFIKKMENGDER OG VEGLENGDE:

- Hans A Opstads vei: 29 boliger x 4 bilturer = 116 ÅDT. Lengde 561 m.
- Peder Sivertsens vei til Laatas vei: 48 x 4 = 196 ÅDT. Lengde 310 m.
- Peder Sivertsens vei- Helsetunveien: Stengt for gjennomkjøring. 633 m.

2.5 KOLLEKTIVTILBUD

Det er i dag ingen kollektivtrafikk inn til planområdet. Nærmeste busstopp er ved rutebilstasjonen, ca. 550 m fra planområdet.



Kart over gangtid og rute til Rutebilstasjon.

2.6 SKOLEVEIER

Gang- og sykkelveg til Saarela boligområde går gjennom planområdet. Skoleområdet ligger sør for Banakveien, øst i sentrum. Planområdet ligger slik på skolevegstrekingen fra Saarela til skolene og vil da kunne benytte denne.

Hvilken skolerute er aktuelle gjennom sentrum?

I utgangspunktet vil alltid korteste veg bli valgt. Små omveier vil kun velges dersom dette føles tryggere. Herunder må lokalkunnskap legges til grunn for hvor trafikken vil kunne gå.



Nord Bygg & Betong AS v/Magnus Gran har laget et kart for de mest aktuelle ruter.

- A. Den hel strekte røde linja følger P.S.vei / Helsetunveien; en forholdsvis lite trafikkert vei på grunn av gjennomkjøringsforbud. Krysningpunkt (K1) Banakveien oversiktlig, krysningpunkt Kirkeveien er litt uoversiktlig og bakke ned mot Banakveien.
- B. Den stiplede røde ruta går stort sett langs gangsti og vil kun følge/krysse kjørevei følgende steder:
 - 100 meter fra kryss (1) langs en lite trafikkert vei mot NAV Hjelpemiddelsentralen.
 - (2) oversiktlig, lite trafikkert krysningpunkt over Rådhusveien
 - (3) det mest oversiktlig fotgjengerfeltet langs Banakveien.(K2)
 - (4) der Kirkeveien krysser Idrettsveien, her går trafikken som regel sakte da dette er en av innkjøringer foreldre kjører barna til skolen.
- C. Den stiplede grønne linja; 200 m langs Arne M Holdens vei uten gangfelt. Trafikkert vei da dette er veien til de to matbutikkene i sentrum.

Vurdering: A og B synes som gode valg. C vil trolig og bli brukt pga. handel.

Avstander for skoleveg fra Haukibrinken og gjennom sentrum

Alternative skoleveier for gange varierer fra 1,4 km til 1,6 km til sentralt i skoleområdet. Dvs. skoleveg fra Haukibrinken vil ta 17-19 min ved gange eller 6 min med sykkel.

2.7 TRAFIKKULYKKER

Generelt:

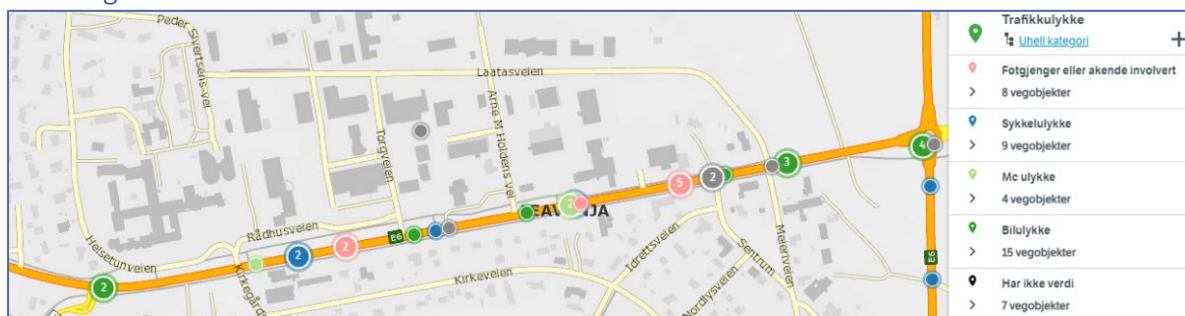
Ulykkesregisteret i Nasjonal vegdatabank (NVDB) inneholder informasjon om de ulykker og skadetilfeller som er registrert på store deler av vegnettet fra 1977 og fram til siste år. På en del veger, særlig kommunale veger, mangler det slike registreringer. Da må antall ulykker bedømmes på grunnlag av vegstandard og fartsnivå. For en del veger med liten trafikk er det registrert få eller ingen ulykker. Dette betyr ikke at det er risikofritt å ferdes på vegen, men det er heller ikke sannsynlig at det vil inntreffe mange ulykker i tiden framover.

Trafikkulykker med relevans for planområdet.

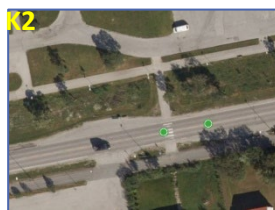
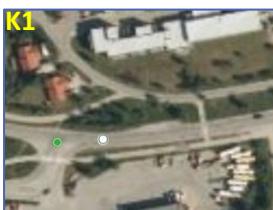
Tilførselsveier:

Vegkart.no viser ingen registrerte trafikkulykker i NVDB for aktuelle adkomstveier til boligfeltet. Herunder må ulykkesrisiko på lokale tilførselsveier bedømmes på grunnlag av vegstandarder og fartsnivå. Her er lav fart 30 km/t og lav trafikk som tilsier lav risiko.

Skoleveg:



Vegkart.no viser ulykker på EV6 Banakveien (fartsgrense 50km/t).



Ulykker ved mest aktuelle kryssingssteder K1-K3 jf. kart på forrige side på EV6 for skoleveg.

K1: Ingen ulykker registrert i forbindelse med kryssing Banakveien for rute A

K2: To ulykker ved K2 på rute B:

1. Fotgjenger påkjørt ved kryssing av gate utenfor fotgjengerfelt 21.2.2006 dagslys god sikt, nedbør
2. Fotgjenger påkjørt i fotgjengerfelt 26.9.1989, god sikt i dagslys, oppholdsvær.

K3: Ingen ulykker i fotgjengerfelt på K3. Nærmeste er to sykkelulykker 1984 og 1996 pga. kryssende kjøreretninger i T-kryss og en MC-ulykke. Alle ved god sikt i dagslys.

Vurdering:

Statistisk kan aktuelle kryssingssteder anses som relativt trygge. Lysforhold etc, tyder ikke på behov for tiltak. Man skal likevel være obs. på fotgjengerulykker ved K2 og sykkelulykker i T-kryss på K3.

3 FRAMTIDIG TRAFIKKSITUASJON (PLANALT.2)

Haukibrinken boligområde har i planalternativ 2 redusert omfanget til 29 nye boliger.

Feltet antas å produsere en trafikk på 4 turer pr. bolig per døgn.

Tilført årstdøgns trafikk (ÅDT) til tilførselsvei blir: $29 \times 4 = 116 \text{ ÅDT}$.



FIG. 1: ILLUSTRASJONSPLAN BOLIGER

I tillegg må regnes med noe ekstra trafikk fra H.A.Opstads vei (29BE) og P.S. vei (10BE) Det antas her ca. 50% bidrag av egenprodusert trafikk mens helseområdet antas å bruke Rådhusveien.

Tillegg i trafikk: $(29 + 10) \times 4 \times 50\% = 78$; ÅDT

Total maksimal ÅDT på P. Sivertsens vei i framtida kan da bli: $392 + 78 = 470$ ÅDT.

Dette forutsetter at Helsetunveien og H.A.Opstads vei er stengt for gjennomkjøring. Holdes H.A.Opstads vei åpen vil deler av trafikken gå via denne.



Foto fra Peder Sivertsens vei fra Haukibrinken- Laatsas vei.(Google Maps)

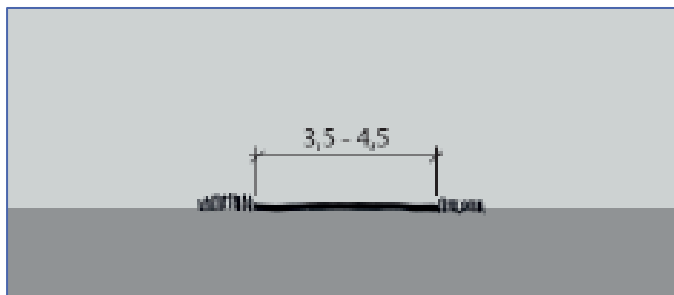
Vurdering: Strekingen har god nok vegstandard med gang- og sykkelveg, for å kunne ivareta framtidig trafikk fra Haukibrinken.

Hans A. Opstads vei -Haukibrinken (Vei fra Banakveien)

Veibredde er 3,5-5 m, men i hovedsak 4 m og veien er 561 m lang til avkjøring. Traseen er svingete og virker noe tilfeldig anlagt gjennom et rent boligstrøk. Veien er smal, har mange avkjørsler. Gjennom boligområdet synes den arealmessig lite egnet for oppgradering for mer trafikk/fortau.

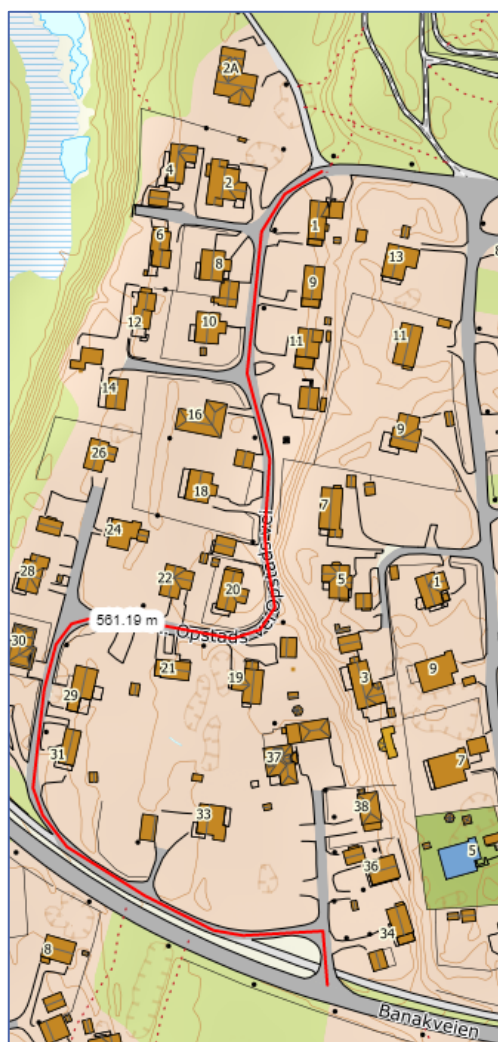
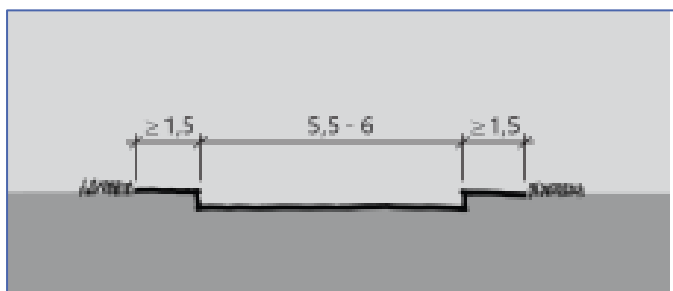
Vegnormal N100 angir denne type vei som «Øvrige boligater/veier».

N100: Øvrige boligater/boligveger bør utformes som blindveger eller sløyfer. Blindveger bør ikke være lengre enn 250 m, mens sløyfer kan ha lengde inntil 600 m. Snuplass bør anlegges i enden av vegen og utformes i samsvar med kapittel D.8



Over denne standarden gjelder overordnede boligater/boligveier.

N100: Overordnede boligater/boligveger bør ha fartsgrense 30 eller 40 km/t. Overordnede boligater/boligveger bør utformes med kjørebane bredde 5,5 – 6 m. Gater/veger der det går buss bør ha bredde 6 m.



Kart Hans A. Opstads vei.

Trafikkmengden i H.A.Opstads vei antas hovedsakelig som intern produsert trafikk. Trafikktellinger finnes ikke så det gjøres et enkelt overslag for trafikkmengde basert på telling av boenheter.

SVV håndbok 146 oppgir gjennomsnittlig forventet turproduksjon pr døgn til 3,5 bilturer pr døgn pr bolig, med variasjonsbredde 2,5 -5,0. Forhold som bidrar til høyere bilturproduksjon enn gjennomsnittet er eneboliger, småhus, mange barnefamilier og beliggenhet i og ved mindre byer og tettsteder. Med bakgrunn i dette er det antatt at gjennomsnittlig turproduksjon vil ligge noe høyere enn gjennomsnittet. For beregning settes da 4 kjøreturer pr. bolig pr døgn.

Beregnet ÅDT Hans A. Opstads vei: 29 boliger x 4 bilturer =116 ÅDT.

Fotogjennomgang av Hans A. Opstads vei.

Foto fra Google Maps fortløpende fra avkjørsel Banakveien til avkjørsel Haukibrinken.



Start Hans A Opstads vei. Bak er Banakveien med gangs-/sykkelveg.



Hans A. Opstads vei kombineres med gang- sykkelveg langs Banakvegen. Kilde Google Maps.





Siste foto: Avkjørsel til Haukibrinken mot venstre og siste parti 50m rett fram til Peder Sivertsens vei.

Helsetunveien – Peder Sivertsens vei - Haukibrinken



Helsetunveien er stengt for gjennomkjøring gjennom et område for helsevirksomhet og boliger. Her har vært noe risiko for gjennomkjøring til sentrum i område som bør ha ro.

Arealmessig er det greit med plass langs veien til oppgradering, for eksempel til samleveg med fortau, for å ivareta økt trafikk.



Fotogjennomgang av Helsetunveien (Google Maps)



Fotogjennomgang av Helsetunveien (Google Maps)

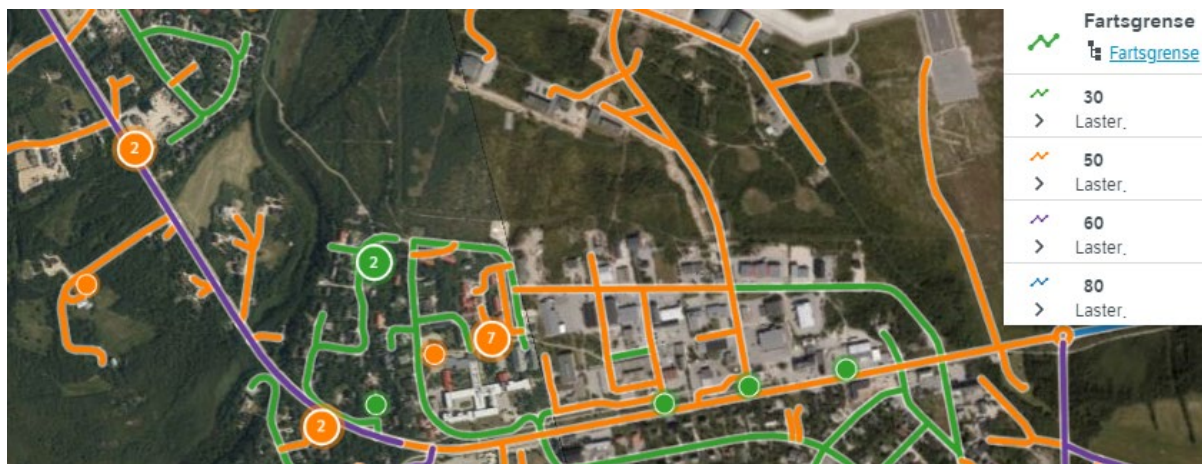


Fotogjennomgang Helsetunveien-Peder Sivertsens vei (Google Maps)



Peder Sivertsens vei- Haukibrinken (Google Maps)

3.2 FARTSGRENSER



Kartutsnitt fra NVDB viser 30 km fartsgrense på tilførselsveier til planområdet.

3.3 GANG- OG SYKKELVEGER



Privat vei PV98067 fungerer som gang-/sykkelveg fra Saareala mot sentrum og skoleområdet. I tillegg er dette privat adkomst.

Haukibrinken ligger på strekningen Saarela – Skoleområdet og vil benytte samme skoleveg. Se pkt. 2.6 Skoleveger.



PV98067 er asfaltert i 2,5 m bredde og kan brøytes maskinelt.

Funksjonaliteten for gang-/sykkeltrafikk tenkes opprettholdt med utvikling av boligfelt på Haukibrinken. Flytting av gang-/sykkelbanen vil trenge når øvre del mot Hans A. Opstads vei blir boligvei. Herunder blir gang-/sykkelvei ført forbi boligfeltet separert fra kjøretrafikken.

4 NYE BOLIGVEIER I HAUKIBRINKEN

Haukibrinken planlegges i mulighetsstudien for 53 boenheter.

Boligveg blir en blindveg på 300-350 m som helst bør planlegges med intern sløyfe eller minimum snuplass for lastebil.

Siden det blir over 50 boliger i området, bør hovedvegen være tofelts veg for møtende trafikk.

Hovedveiens bredde bør minimum få samme standard som Peder Sivertsens vei, dvs. min 5 m vegbredde med min 4 m asfaltert kjørebane + skuldre på 0,5 m. Alternativt kan halve skulderen asfalteres slik at det blir 4,5 m asfaltert bredde og 0,25 m grusskuldre. Asfaltering av hele skulderen anbefales ikke da asfaltkant vil lett kjøres i stykker.

Ved sideveg som intern sløyfe til intern hovedveg, kan vegbredden reduseres til 4 m med asfaltert 3,5 m kjørebane + 0,25 m grusskuldre dersom antallet boliger langs sløyfestrekningen er mindre enn 25 og strekningen ikke gis fortau. Ved etablering av evt. fortau i bør kjøreveg utformes som tofeltsveg og få minst 4,5 m asfaltert flate.

Gang- og sykkelveg til Saarela må beholdes som rent gang-/sykkelveg anlegg, adskilt fra kjøretrafikk.

5 OPPSUMMERING

I prioritert rekkefølge anbefales følgende strekning som tilførselsvei til Haukibrinken:

1. **Peder Sivertsens vei fra Laatsasveien** har tilfredsstillende vegstandard med 5 m bredde, 310 m lengde fra sentrum (Laatsas vei) og nyanlagt langsgående gang-/sykkelveg. Veien kan greit være tilførselsvei for Haukibrinken. Tiltak kan være skilting «gjennomkjøring forbudt for Hans A. Opstads vei.

2. **Helsetunveien – Peder Sivertsens vei** er stengt for gjennomkjøring. På grunn av mulighet for gjennomgangstrafikk til sentrum og behov for ro i området synes strekningen mindre aktuell som tilførselsvei for Haukibrinken.

Evt. åpning for gjennomkjøring og bruk som tilførselsvei til Haukibrinken bør ledsages av standardøkning med fortau eller gang-/sykkelveg og helst 6 m vegbredde.

Helsetunveien kan være mulig å oppgradere særlig med utvidelse og fortau mot offentlige arealer. Fartsnivå kan da sikres bedre med fartshumper.

Peder Sivertsens vei som utgjør en del av strekningen, ligger ugunstigere til for slik oppgradering pga. tilgrensende private hager/eiendommer.

3. **Hans A. Opstads vei** har lav vegstandard (4m bredde) og lav framkommelighet kombinert med at dette er en lang strekning på 532m, først i 100 m sammen med gang- sykkelveg uten rabatt imellom gang- og kjøretrafikk og den går deretter 432 m gjennom et rent boligstrøk. Standarden i dag tilsier lavt fartsnivå og området er lite egnet for gjennomkjøring. Ekstra trafikk fra Haukibrinken anbefales ikke da det kan bety en dobling av trafikken. Det er 29 boliger i Opstadfeltet mens Haukibrinken planlegges for silsvarende 209 boliger. Veien er smal mellom private hager og ligger ikke til rette for oppgradering.

Skoleveg:

Skoleveg vil være etter samme traseer som i dag benyttes fra Saarela via sentrum til skolen. Det anses å være tilfredsstillende trafiksikkert her, også når det gjelder kryssingsstedene for EV6 Banakveien. Gang- sykkelveg til Saarela via Haukibrinken bør holdes separert fra kjøretrafikken.

6 KONSEKVENSER

Forutsatt at KV8450 Peder Sivertsens veg benyttes som tilførselsveg, så vil trafikkøkningen på omgivelsene sannsynligvis ikke bli problematisk. Peder Sivertsens veg har god bredde (5 m) og langsgående separat gang- og sykkelveg.

For å sikre akseptable trafikkforhold anbefales da at KV7650 Hans A. Opstads veg blir skiltet *gjennomkjøring forbudt* med underskilt *tillatt kjøring til eiendommene*. Uten skilting av gjennomkjøring forbudt så kan Hans A. Opstads veg få doblet trafikken med gjennomgangstrafikk. Dette er ikke ønskelig med så vidt smal veg (4m) og mye boliger langs vegen. Det er da og 100 m kjøreveg der som er langs samme asfaltflate som gang og sykkelveg langs E6 Banakveien.

Konsekvensene for trafiksikkerhet, trafikkbelastning og gang- sykkeltrafikk og skoleveg anses som små forutsatt at nevnte skilting mot gjennomkjøring innføres for H.A.Opstads veg.

7 BILAG

Ingen

8 KILDER

- Google Maps <https://www.google.com/maps>
- Vegkart <https://vegkart.atlas.vegvesen.no/>
- Vegnormal N100 <https://www.vegvesen.no/attachment/61414>
- Håndbok 146 <https://vegvesen.brage.unit.no/vegvesen-xmlui/bitstream/handle/11250/195986/HB-146-1989.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- NORGE I BILDER: <https://www.norgeibilder.no/>