

Oppdragsnavn: Regplan Beinskardet boligfelt
Oppdragsnummer: 633649-01
Utarbeidet av: Sondre Skiaker, Joachim Salomonsen, Henning Myrland
Dato: 10.06.22 - revidert

Trafikknotat

Grunnlag	2
1. Tilstøtende reguleringsplaner	2
2. Fartsgrenser	3
3. Trafikkulykker	3
4. Trafikkmengde.....	4
Dagens situasjon.....	5
Trafikkbelastning fra fremtidige utbyggingsområder.....	7
Total trafikkbelastning framtidig situasjon fra sideveg	7
5. Dimensjoneringsklasse for veger.....	8
Interne veger i planområdet.....	9
Myke trafikanter	10
6. Barnehage.....	11
7. Skole	12
Kollektivtrafikk.....	13
Virkning på trafikksituasjon	16
Kapasitet i kryss.....	17
Trafikksikkerhet	19
Konklusjon	20

SAMMENDRAG

Notatet er utarbeidet i forbindelse med forslag til reguleringsplan for boligområde ved Beinskardet i Sistranda, kommunesenter i Frøya kommune. Dette omhandler en beskrivelse av eksisterende situasjon for infrastruktur og planforslagets virkning på trafikale forhold og trafiksikkerhet

Kommentar: Notatet er revidert 10.06.2022 etter tilbakemeldinger fra Frøya kommune. Etter at notatet ble skrevet, er det komme nye verdier for ÅDT langs Fv714 hvor denne er økt fra 2000 til 4100 kjt/døgn. Notatet er oppdatert med ny verdi for ÅDT, og denne er også beregnet 20 år frem i tid. Dette påvirker allikevel ikke vurderingene eller konklusjon i dette notatet da en fortsatt er under grenseverdier for maksimal kapasitet i kryss mellom Fv714 og sideveg Myran.

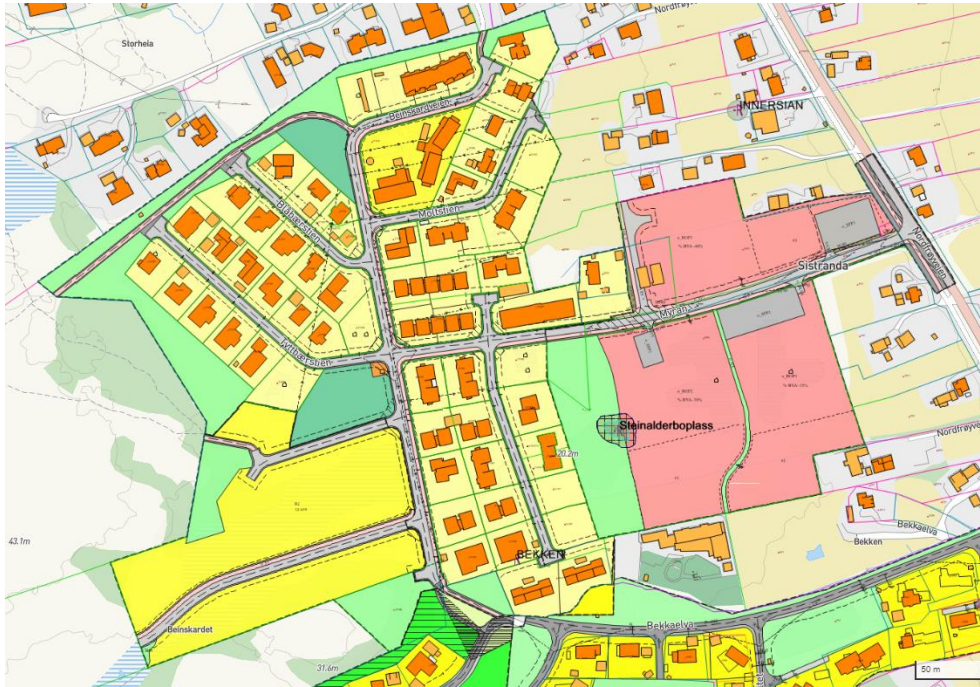
Grunnlag

Beinskardet ligger i kommunesenteret Sistranda på Frøya, omkring 650 m sørvest for de viktigste sentrumsfunksjonene. Det foreligger flere forslag til fordeling av ulike boenheter, men planforslaget omhandler omkring 180-220 boenheter. Kjøreadkomst til boligfeltet etableres fra Fv714 via de kommunale vegene Myran og deretter Beinskardveien. Adkomstvegene har fortau, og kjøreavstanden er omtrent 800 m. Adkomst til foreslått regulert område fra FV714 er via vegen Myran og Beinskardveien. Det er ikke mulighet for gjennomkjøring mot tilstøtende boligområder eller sentrumsområdet, og derav må en ut på Fv714 hvis en skal kjøre til sentrum. Det er dog gode gangveger mellom boligområdene, som gjør at en kan gå eller sykle helt utenom Fv714 for å komme til skole, butikk og øvrige funksjoner i sentrum.

1. Tilstøtende reguleringsplaner

Det foreligger nyere reguleringsplaner for de tilstøtende områdene til planområdet vist i Figur 1. Dette er henholdsvis planene *Beinskardet*

boligfelt fra 2011 som omfatter alt av ekst. bebyggelse tilknyttet vegen Myran, og planen *Beinskardet boligområde 3* fra 2016 som omfatter et foreløpig ubebygd område i sørvest. Denne planen inneholder også deler av adkomstvegen til området som omfattes av dette planforslaget.



Figur 1: Tilstøtende reguleringsplaner i Beinskardet

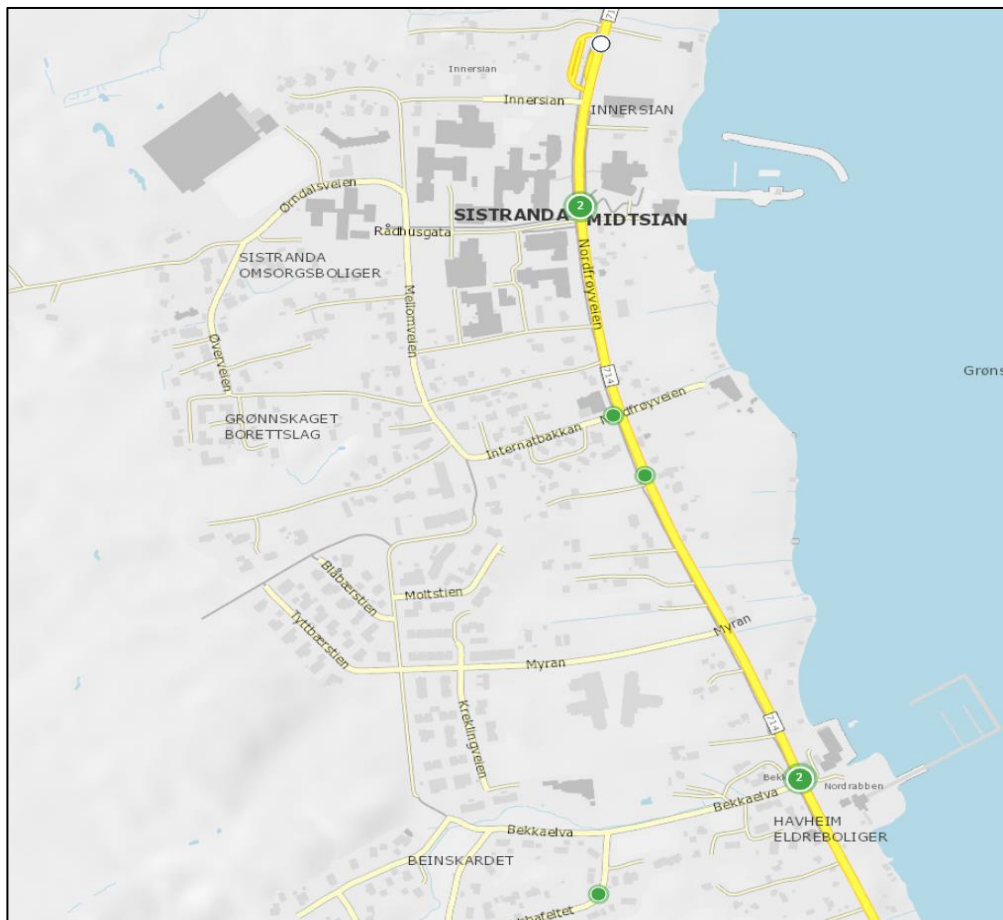
2. Fartsgrenser

Ved Sistranda er fartsgrensa langs Fv714 50km/t, men endres til 40km/t ved sentrumsområdet mellom Internatbakkan og Siveien. Det er separat GS-veg langs Fv714. På de kommunale vegene i Sistranda er det soneskiltet fartsgrensa 30km/t. Merk at det i Vegdatabanken er oppgitt feilaktige fartsgrenser i forhold til faktisk skilting sett på Google Streetview.

3. Trafikkulykker

Det er registrert en trafikkulykke i Sistranda de siste 10 årene. Det var en ulykke mellom fotgjenger og personbil i Rabbafeltet. Ser en på siste 20 år, har det vært ytterligere syv trafikkulykker i området. Alle ulykker er registrert langs Fv714. Blant disse er 2 stk utforkjøringer, 1 stk MC ulykke, 1 stk møteulykke, 2 stk sykkelulykker og 1 stk fotgjengerulykke vist i Figur 2. Det er ikke registrert ulykker siste 20 år i vegen Myran som leder til

planområdet. Det er generelt begrenset med registreringer fra kommunale veger i vegdatabankene, men ut fra det lave antallet ulykker langs Fv714 er det naturlig å forvente et lavt ulykkestall også for de kommunale vegene.



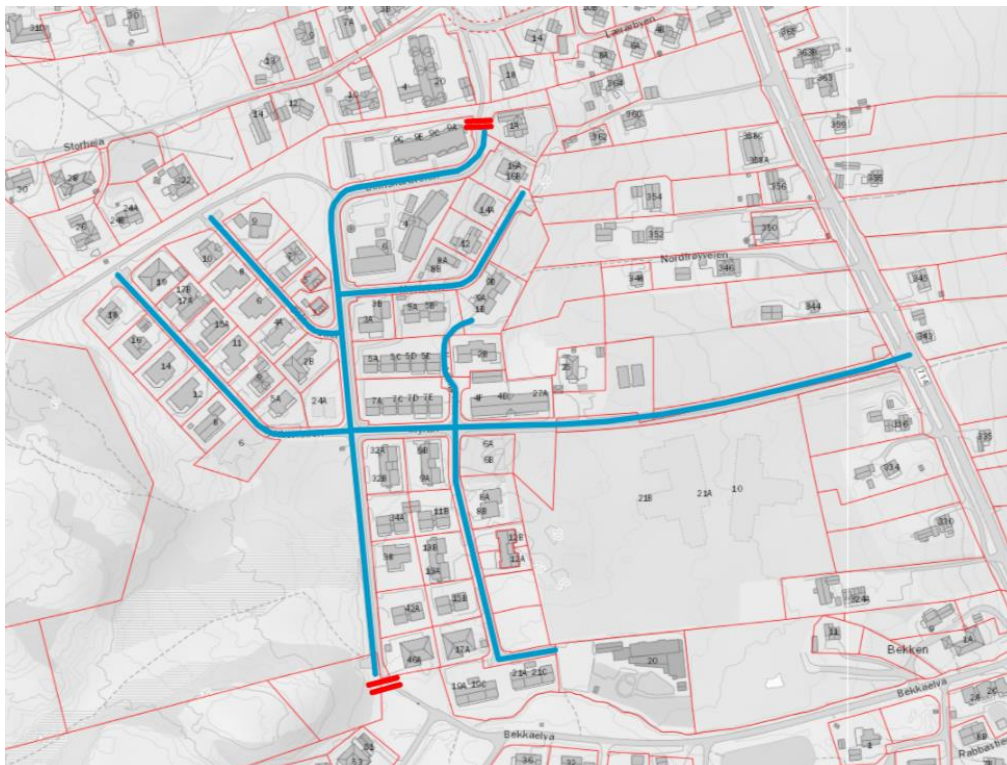
Figur 2 Oversikt over trafikkulykker siste 20 år

4. Trafikkmengde

Fv714 er i Vegdatabanken registrert med en trafikkmengde på grunnlag av skjønnsmessig vurdering på 4100 kjt/døgn i 2022, med en tungtrafikkandel på 9 %. Vegdatabanken angir generelt ikke trafikkmengder for kommunale veger, og vi har heller ingen andre kilder på trafikkmengder i vegene Myran og Beinskardveien. Trafikkmengder for eksisterende og ny situasjon med utbygging av planområdet er derfor beregnet ut fra antall boenheter og erfaringstall for turproduksjon.

Figur 3 gir en oversikt over vegsystemet i området som genererer trafikk til krysset mellom Myran og fylkesveg 714 i dag. Det er ikke tillatt med

gjennomkjøring fra Beinskardveien til Bekkaelva i sør eller Internatbakkan i nord. Adkomstvegen Myran er dermed et blindvegssystem, hvor all trafikken i område må inn og ut i krysset Myran X fylkesveg 714.



Figur 3 Oversikt over vegsystemet tilknyttet området. (Asplan Viak AS).

I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Bekken (Planident 1620201705), utarbeidet Rambøll et trafikknotat datert 18.04.2018 hvor trafikkmengden i området er anslått (Rapport, Trafikkvurdering av reguleringsplan Bekken, Rambøll, 18.04.2018). Det er ikke vesentlige endringer i området som har medført at beregningene i dette notatet er betydelig endret, og i det videre arbeidet har vi tatt utgangspunkt i Rambølls vurderinger.

Dagens situasjon

I forhold til trafikk fra dagens boligområder er det gjort en overordnet vurdering av antall boenheter i området i dag, hentet ut fra tilgjengelige karttjenester og nummeropplysning på nett. Opptellingen viser at det er ca. 120 boenheter i området. Det antas at det er relativt høy andel bilbruk i området, det settes derfor et gjennomsnitt på ca. 3 bilturer per enhet.

Rabben Barnehage med ca 60 barn er den nærmeste til utbyggingsfeltet, og ligger sentralt plassert i forhold til boligområdene. Det er også 2 andre aktuelle barnehager som ligger nærmere sentrum, se kapittel 6 for mer informasjon. Alle 3 barnehagene er innenfor gangavstand, og derfor attraktivt å gå eller sykle til/mellom boligene og barnehagen. Erfaringsmessig er likevel andelen som kjører bil til og fra barnehage stor, ettersom henting og levering til barnehage kun er et stopp på veien til det endelige turmålet. Noen barn er der ikke hver dag, og det kan også forventes noe samkjøring. Det settes derfor en forutsetning om 80 % bilandel både for barna og de ansatte.

Tabell 1: Antall turer til/fra Rabben barnehagen pr. hverdag:

Antall barn	Antall ansatte	Antall personturer pr. barn pr. hverdag 4 x barn	Antall personturer pr. ansatt. Pr. hverdag 2 x ansatt	Bilandeler	Antall bilturer pr. hverdag (YDT ¹)
Ca. 60	Ca. 12	240	24	80 %	210

Frøya kommune har startet utbygging av Frøya nye Helsehus på adressen Myran 21A. Dette skal stå ferdig i løpet av høsten 2021, og omfatter 28 helsehusplasser og 48 omsorgsboliger. Totalt areal for helsehuset og omsorgsboligene er ca. 9000 m². Rambøll har beregnet trafikken til og fra helsehuset til å utgjøre ca. 300 kjøretøy/døgn (Rapport, Trafikkvurdering av reguleringsplan Bekken, Rambøll, 18.04.2018).

Tabell 2: Beregnet turproduksjon dagens situasjon, ÅDT, for aktivitetene innen analyseområdet).

	ÅDT ²
Boliger	360
Barnehage	210
Helsehus	300
SUM	870

¹ Gjennomsnittlig døgntrafikk for alle yrkesdagene (mandag – fredag) over et helt år.

² Gjennomsnittlig døgntrafikk for alle dager over et helt år.

Trafikkbelastning fra fremtidige utbyggingsområder

I gjeldende reguleringsplan for Beinskardet boligområde del 3 (PlanID 1620201505), er det regulert et område på ca. 20 daa til konsentrert bebyggelse i form av rekkehus eller leilighetsbygg i inntil 2 etasjer. Det er videre stilt krav om 3 boenheter per dekar ved utbygging av rekkehus/leilighetsbygg. Legges dette til grunn utgjør dette maksimalt 60 nye boenheter til området.

Reguleringsplanen for Beinskardet panorama er på ca. 50 daa. Foreløpig mulighetsstudie viser at ved maksimal utnyttelse er det en mulighet for etablering av ca. 228 boenheter innenfor planområdet fordelt på boliger, rekkehus osv.

Tabell 3: Beregnet turproduksjon fra fremtidige boligområder (antatt 3 turer pr. boenhet).

	ÅDT
Beinskardet boligområde del 3	180
Beinskardet panorama	680
SUM	860

Total trafikkbelastning framtidig situasjon fra sideveg

Analysen viser at trafikkmengden i området i dag medregnet trafikk fra det nye helsehuset utgjør ca. 870 kjøretøy/døgn.

En utbygging av Beinskardet panorama med maksimal utnyttelse vil kunne tilføre trafikksystemet en ÅDT på ca. 680 kjøretøy/døgn. Sammen med utbygging av Beinskardet boligområde del 3 vil summen av denne trafikken tilføre en dobling av trafikkmengden til områder, og fremtidig ÅDT vil kunne forventes å ligge på ca. 1700 kjt/døgn i østlig del av Myran.

Fremskrevet trafikkmengde for Fv714

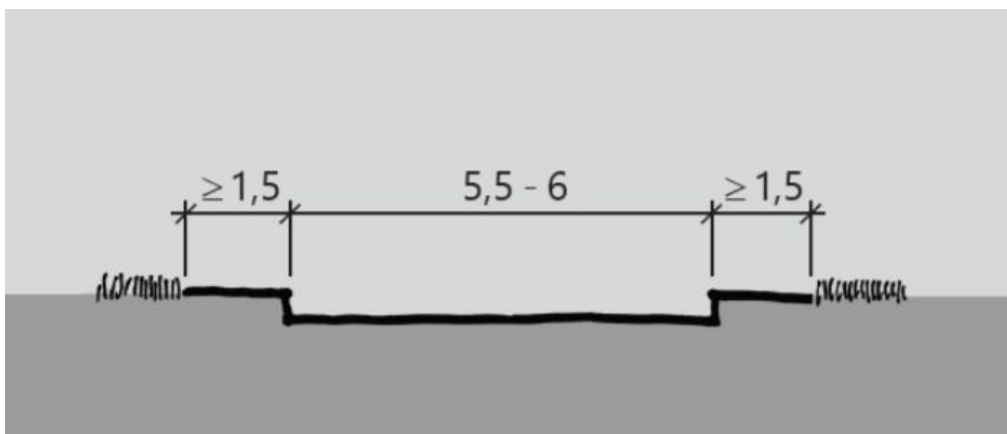
På Fv714 er det privatbiler som utgjør den vesentlige delen av trafikkmengden, sett i lys av en tungbilandel på om lag 9 %. TØI sin rapport for fremskrivninger for persontransport indikerer at økning i trafikkmengde er meget lik økning i befolkningsvekst. For landet som helhet vil dette utgjøre ca. 15 % økning på 10 år, og 25 % økning på 20 år. Beregninger for

Frøya kommune viser en prognose på 0-15 % for de neste 20 årene, avhengig av om en legger til grunn tall fra SSB for 2018, SSB for 2016 eller Trøndelag fylkeskommune hvor sistnevnte er mest positiv. På bakgrunn av dette vil det være realistisk å forvente en økning i trafikkmengde på omkring 10 % over de neste 20 årene, hvilket vil si en trafikkmengde i år 2040 på omkring 4500 kjt/døgn.

5. Dimensjoneringsklasse for veger

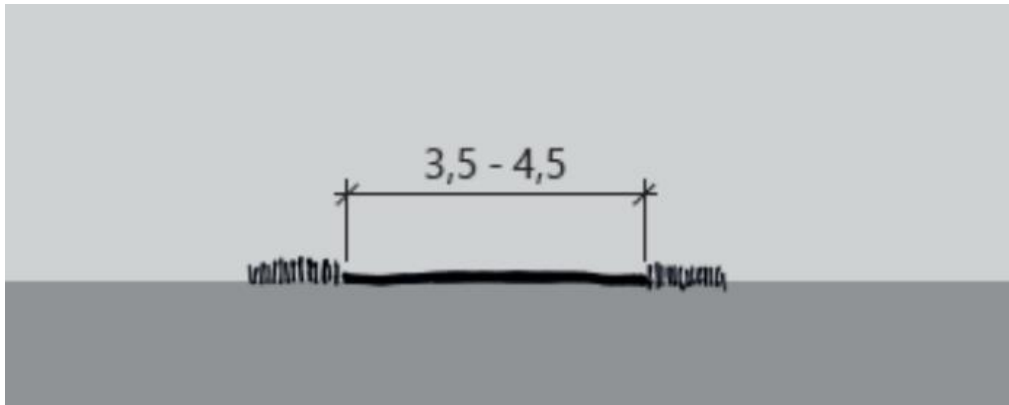
Deler av adkomstvegen til planområdet er som nevnt i kapittel 1 allerede regulert av reguleringsplanen *Beinskardet boligområde 3*. Denne baserer seg på dimensjoneringsklasser fra håndbok N100 versjon fra 2013. Denne ble oppdatert i 2019 med nye dimensjoneringsklasser, og her utgikk blant annet begrepene *samleveger* og *adkomstveger*. Dette vil etter siste versjon av håndbok N100 bli definert som overordnet eller øvrig boligveg/boliggate. Vegbreddene er samsvarende, men forskjellen i nyeste versjon er at det legges opp til en større variasjon og lokal tilpasning i bredder.

Adkomstvegen fra Beinskardveien til boligfeltet er regulert med 3 m fortau og 6 m kjørebane, dette er i samsvar med anbefaling for øvrig boligveg iht. N100 (2019) vist i Figur 4. Økt bredde på fortau ift. minimumskrav er utelukkende positivt for å gjøre det tryggere og mer attraktivt å bruke. Derav mener vi regulert løsning er fornuftig, og anbefaler å fortsette med profilet 6 m kjøreareal og 3 m fortau (inkl. skuldre).



Figur 4: Dimensjoneringsklasse for overordnet boligveg/boliggate N100 (2019)

Adkomstvegene innad i Beinskardet boligfelt dimensjoneres iht. *øvrige boliggate/boligveg* iht. N100 (2019). Bredde er anbefalt mellom 3,5-4,5 m, og en kan med fordel bruke 4,5 m dersom ikke terreng eller andre forhold gjør det gunstig med en smal vegbredde. Dersom vegbreddene er smalere enn 4,5 m må en sørge for at det tilstrekkelig med møteplasser.



Figur 5: Normalprofil for øvrige boligveg/boliggate N100 (2019).

Interne veger i planområdet

Detaljering av planområdet med interne veger er ikke ferdigstilt, og dette notatet baserer seg på en mulighetsstudie utarbeidet av Frøya Eiendom AS i samarbeid med Kystplan AS og On Arkitekter og Ingeniører AS. Det er videre utarbeidet et forslag til interne veger av Asplan Viak AS sammen med utarbeidelse av dette notatet. Hensikten med dette er å avklare at det er mulig å få til et fornuftig vegnett uten bruk av kurvatur eller stigning som vil medføre spesielle farer eller problemer for fremkommelighet. Resultatet av dette er vist i tegning C001 og C002. Generelt er dette et område med begrenset stigning, og derav meget gode muligheter for å få til gode internveger i samspill med ønsket boligbebyggelse. Det vil i vårt forslag kun være en strekning på ca 50 m hvor en har 10 % stigning. Dette er brattere enn anbefaling på 8 % for lokale veger i N100, men er over en kort strekning. Dette kan evt. justeres til 8 % ved å løfte den nederste delen av boligfeltet mot sørøst. Total sett vurderer vi dette området til å kunne gi et meget godt internt vegnett for alle trafikantergrupper. Det er dog viktig at sikt ivaretaes både i kryssområder og langs vegene, en må her være spesielt oppmerksom på retningslinjer rundt beplantning ut mot vegareal.

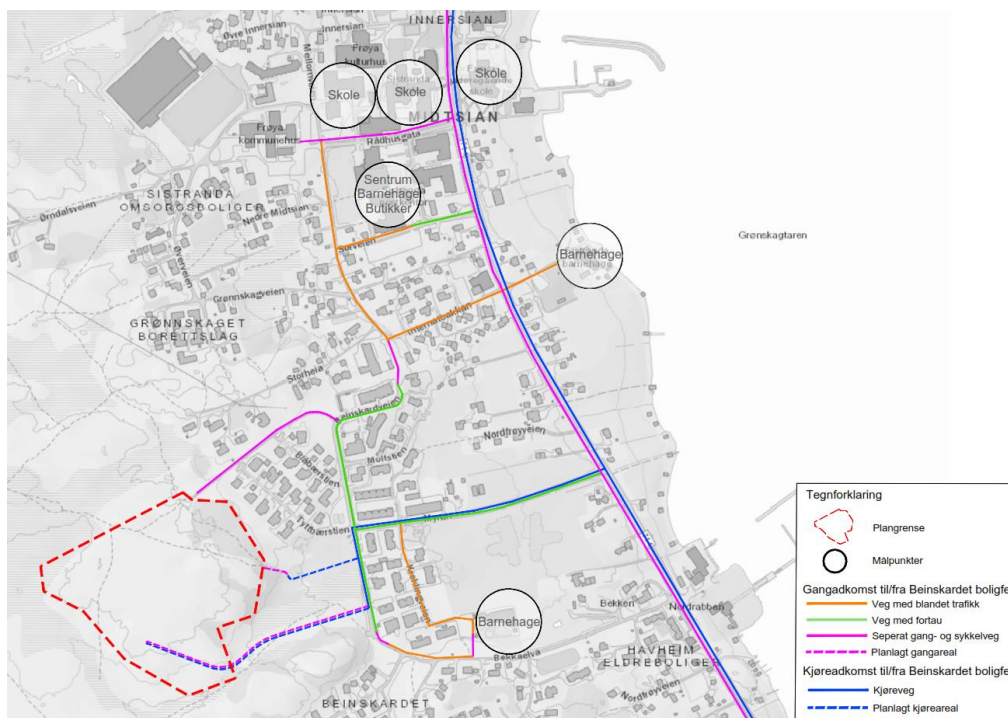
Myke trafikanter

Det foreslåes to hovedadkomster for gående og syklende vist i Figur 6 og tegning B001. Dette er via fortau langs kjøreadkomst til boligfeltet i sør, og en egen GS-veg i det nordøstre hjørnet av planavgrensningen som kobles mots eksisterende GS-veg forbi Tyttebærstien og Blåbærstien. Dette vil danne en snarveg for myke trafikanter på veg til sentrumsområdet, hvilket inkluderer skolene og to av barnehagene. I tillegg til disse hovedadkomstene, er det også en eksisterende sti som går omentrent midt gjennom planområdet i retning øst-vest og leder ned mot Beinskardveien. Dette kan være en mulig snarveg for gående.

Myke trafikanter som bruker gangvegen i nordøst for å komme seg til sentrum må gå eller sykle ca. 850 m. 350 m er på adskilt gang- og sykkelveg, 125m på fortau langs veg (to punkter med kryssende trafikk for å nå fortauet) og de resterende 400m er på veg med blandet trafikk i Mellomveien.

Myke trafikanter som skal til sørover mot enten Rabben barnehage, Rabben balløkke eller andre målpunkt sørøst for planområdet vil sannsynligvis bruke fortauet langs kjøreadkomsten til planområdet. Deretter en kort GS-veg på ca 50 m mot den kommunale vege Bekkaelva, en veg tradisjonell boligveg med ca 4 m bredde og blandet trafikk.

Oppdeling med gangveger mellom boligfeltene forhindrer både gjennomkjøring og begrenser antallet kjørende, og dette gir derav gode og trygge vilkår for myke trafikanter. Det er spesielt positivt at en får en meget god, trygg og enkel veg mot sentrum uten unødige omveger. Denne vil sannsynligvis være den som blir mest brukt av myke trafikanter, og gir et svært godt tilbud for alle aldersgrupper. Avstanden under 1 km er såpass kort at en kan forvente at barn helt fra de første trinnene kan gå til skolen.



Figur 6: Adkomststveger og målpunkter

6. Barnehage

Det er tre barnehager i Sistranda. Nærmest er Rabben barnehage som ligger sør i Sistranda med ca. 450 m gåavstand fra boligfeltet. Denne har 4 avdelinger og ifølge barnehagefakta.udir.no er det 58 barn tilknyttet barnehagen og 5 ansatte per barn. Det er parkeringsplass til om lag 14-15 biler (anslått). De to andre barnehagene ligger nordøst for boligfeltet, begge i en gangavstand på omkring 750m. Sistranda Kystbarnehage har 20 ansatte og 74 barn. Parkering til ca 15 biler (anslått utfra kart). Kysthaven Åpen barnehage har vi ikke kartlagt antall barn eller ansatte.

Alle barnehagene ligger innenfor en akseptabel gangavstand, noe som er meget positivt for miljø og folkehelse. Som beskrevet i kapittel 4 om trafikkmengder ser en dog allikevel at mange kjører til barnehagen, da dette er på tur til eller fra jobb hvor en uansett bruker bil.

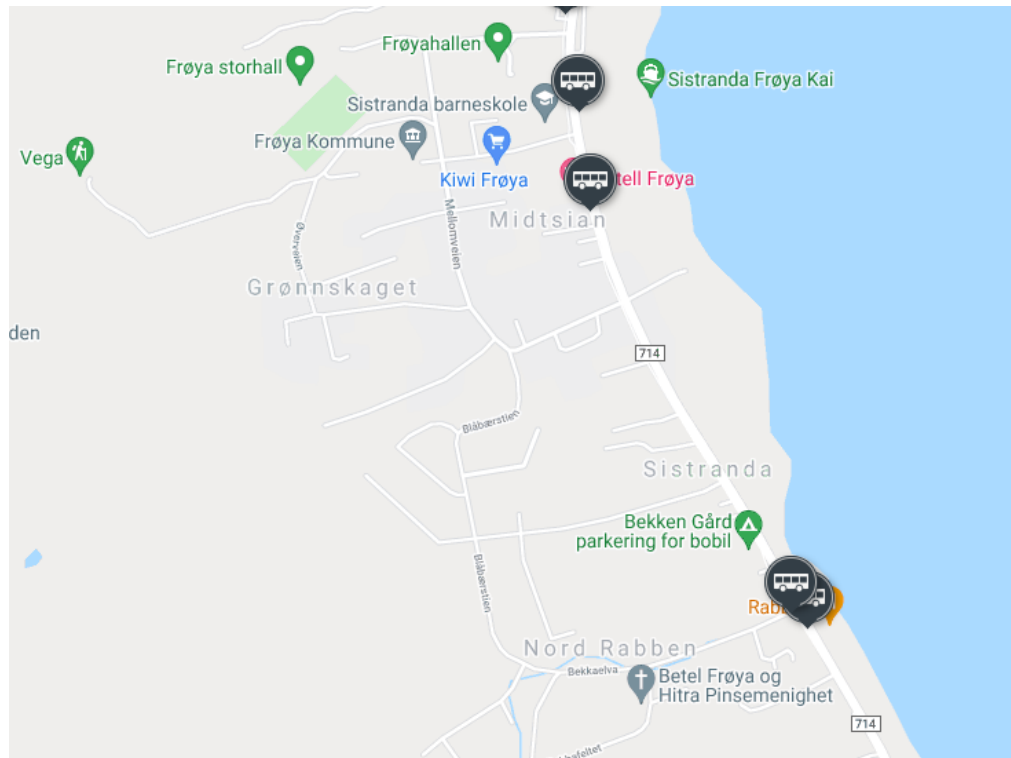
Vi antar at barnehagene samlet har kapasitet for utbyggingen som er foreslått i dette planområdet. Kapasitet er uansett utenfor fagområdet trafikk, men hvilke av disse som blir brukt er slik vi ser det ikke av nevneverdig betydning for trafiksikkerhet eller turproduksjon. Sistranda

kystbarnehage ligger på motsatt side av Fv714, altså ned mot sjøen, men en kan her krysse via et opphøyet gangfelt i 40-sone og vi anser derfor dette for å være en trygg løsning for gående.

7. Skole

Nord i Sistranda er både barne-, ungdoms- og videregående skole, sammen med idrettshall og svømmehall. Gåavstanden fra det planlagte boligfeltet til skolene er ca 900 m, og som omtalt tidligere er det et trygt og godt tilbud for gående og syklende fra planområdet. En kan derav anta at de fleste elevene vil gå til og fra skolen, noe som er meget positivt for planforslaget.

Kollektivtrafikk



Figur 7 Bussholdeplasser i Sistranda (AtB)

Bussholdeplasser er Rabben ved Bekkaelva og Frøya Kulturhus er omtrent like langt fra boligområdet, henholdsvis 700 og 800m fra planavgrensningen vist i Figur 7. Det er begrenset med bussavganger fra disse vist i Figur 8 og Figur 9, men det gir en viss mulighet for pendling mot Hitra eller nordover på Frøya. Det er allikevel å forvente at de fleste som jobber utenfor Sistranda, vil velge å bruke egen bil som er vanlig i distriktet. Nærheten til Sistranda gjør dog at de som jobber her sannsynligvis vil gå til og fra arbeid, og derav medfører planforslaget en begrenset økning i biltrafikk.

	320 Trondheim	07:12
	i Ingen påstigning mellom / No boarding between Hårstadkrysset and Trondheim S	
	320 Fillan	07:12
	5210 Nabeita skole	08:17
	420 Hitra	08:48
	420 Fillan	09:42
	420 Hitra	12:43
	420 Fillan	14:02
	i Kjøres kun skoledager / Operates on school days only	
	420 Fillan	14:47
	i Kjøres kun skoledager / Operates on school days only	
	5210 Titrøn	14:47
	5210 Flatval	14:57
	420 Fillan	16:42
	i Kjøres kun skoledager / Operates on school days only	
	5210 Titrøn	16:42
	420 Hitra	16:58

Figur 8 Avganger fra Rabben holdeplass (sørgående retning) onsdag 2. juni 2021 (AtB)

	420 Sistranda	07:31
	5210 Sistranda skole	07:38
	420 Sistranda	08:39
	5210 Sistranda skole	08:42
	420 Dyrøy	10:43
	5210 Sistranda skole	12:51
	5210 Sistranda skole	14:31
	420 Sistranda	14:43
	420 Sistranda	15:14
	 Kjøres kun skoledager / Operates on school days only	
	420 Sistranda	15:59
	420 Sistranda	17:59
	320 Sistranda	18:06
	 Første avstigning Buvikkrysset / First disembarkment Buvikkrysset	
	420 Dyrøy	19:13

Figur 9 Avganger fra Rabben holdeplass (nordgående retning) onsdag 2. juni 2021 (AtB)

Virkning på trafikksituasjon

Planområdet er innenfor akseptabel gangavstand til sentrumsområdene med de viktigste funksjonene som barnehage, skole, butikk og idrettshall. Dette gir et godt grunnlag for feltet kan generere mindre trafikk enn et tradisjonelt boligfelt i distriktet. Samtidig ser en av erfaring at når folk er vant til å bruke bilen, så blir den også brukt på korte turer. Dette prosjektet har et meget godt potensiale, men det må jobbes aktivt med dette gjennom både holdninger til bilbruk og evt. fysiske tiltak som gjør det upraktisk å velge bilen på de korte turene.

Rabben barnehage og Frøya helsehus er medvirkende til at en har en betydelig trafikkmengde i feltet i nåværende situasjon, og sammen med trafikkmengde for foreslått boligfelt får en estimert total fremtidig trafikkmengde med maksimal utbygging av begge byggetrinn på rundt 1700 kjt/døgn. Dette er beregnet ut fra en relativt høy turproduksjon per boenhet sett opp mot avstand til sentrum, og en kan håpe på at f.eks. reise til fritidsaktiviteter blir gjennomført uten bil. Denne trafikkmengden vil uansett aldri gi grunnlag for et kapasitetsproblem med tanke på at både Myran og adkomstvegen til det fremtidige boligfeltet er dimensjonert som en bred lokalveg med eget fortau. En slik veg har en teoretisk kapasitet på rundt 10000 kjt/døgn, men håndbok N100 anbefaler at en etablerer lokale veger slik at det ikke blir høyere trafikk enn 1500 kjt/døgn på hver enkelt veg. Med hensyn på at hvordan beregningene er utført, feltets plassering og boligvegernes utforming er vår vurdering at dette ikke vil skape noe kapasitetsproblem og er innenfor anbefalingene i håndbok N100.

Internt i planområdet er det meget gode muligheter for å få til et godt fungerende internvegnett med begrenset stigning, men en må være obs på å ivareta gode siktforhold. Totalt sett vurderer vi planforslaget til å ha liten eller ingen negativ virkning på trafikksituasjonen.

Kapasitet i kryss

Kapitlet omhandler en forenklet vurdering av kapasitet i krysset mellom samlevegen Myran og hovedvegen Fv714 Nordfrøyveien. Vurderingen er gjort med bakgrunn i notatet Kapasitetsberegninger i kryss, enkle metoder (Siv.ing Trond Foss, 10. mars 1989). Tabell 1 gjengir data fra notatet for forventet kapasitet på sideveg gitt trafikkmengde i hovedveg.

Forutsetningene for tabellen er:

- Vikeplikts regulert kryss
- 2-feltsveg
- 50 km/t
- Ingen stigning
- Mindre enn 10% tunge kjøretøy

Disse forutsetningene stemmer meget godt for det aktuelle krysset mellom Myran og Fv714.

Trafikkvolum på hovedveg (kjøretøy/time)	Kapasitet på sideveg (kjøretøy/time)
1500	150
1250	250
1000	350
750	450
500	550

Tabell 1: Forenklet vurdering av kapasitet i kryss (Siv.ing Trond Foss, 10. mars 1989)

I dette krysset vil maksimalt trafikkvolum på hovedvegen i makstimen sannsynligvis være omkring 15 % av ÅDT, altså ca 675 kjt/time ut fra fremskrevet ÅDT til 2040. I sidevegen Myran vil en i makstimen kunne anta opp mot 20 % av trafikkmengden som følge av at en betydelig andel sannsynligvis er trafikk til barnehagen over et begrenset tidsrom om morgen og ettermiddag. Dette gir da omkring 300 kjt/time. Med disse verdiene er en fortsatt godt under grenseverdiene for forventet kapasitet.

En kan også gjøre en enkel vurdering ved å se på avstand i tid mellom bilene fra sidevegen. En trafikkmengde fra sidevegen Myran på omkring 300 kjt/time tilsvarer 2,5 kjøretøy per minutt i hver retning, altså ca 20

sekunder mellom kjøretøyene i snitt. På hovedvegen har en litt over dobbel trafikkmengde av dette, altså 5-6 kjøretøy i hver retning per minutt og ca. 10 sekunder mellom kjøretøyene. En minimums tidsluke for å kjøre ut fra en sideveg mot forkjørsregulert hovedveg er typisk rundt 6-7 sekunder for både høyre- og venstresving.

Ser en på restkapasitet i krysset, kan en teoretisk ytterligere øke trafikkmengden i både Myran og Fv714 med 30 % før en har overskrevet verdiene gitt i tabell 1. Ut fra den totale vurderingen her av både forventet kapasitet, tidsluke og restkapasitet er det tilstrekkelig kapasitet i det aktuelle krysset frem til 2040,

Trafikksikkerhet

Planforslaget ivaretar gode og trygge løsninger for alle trafikantgrupper, og vi ser spesielt positivt på at hovedadkomst for gående og kjørende blir i hver sin ende av feltet. Dette betyr at der en finner flest kjørende, vil en finne færrest gående. Sammen med gode og trygge gangforbindelser både mot sør og nord, gjør dette at trafikksikkerheten er ivaretatt på en meget god måte. Dette må dog følges opp i detaljplanleggingen av selve feltet, og her spesielt at en ivaretar gode siktforhold gjennom at bebyggelse og beplantning blir trukket langt nok unna vegarealet.

Det eneste punktet vi kan finne betenkeligheter ved, er hvordan GS-vegen langs FV714 i punktet krysser Myran vist i Figur 10. GS-vegen er ikke trukket ut til 5 m avstand fra hovedvegen, og i tillegg er det jordvoller på begge sider av Myran som begrenser sikten mot GS-vegen. Det er ekstra uheldig at en kommer i nedoverbakke inn mot krysningspunktet, som gir lengre bremsestrekning. Dette prosjektet medfører ingen geometrisk endring av situasjonen her, men en tilfører en større trafikkmengde som vil direkte øke sannsynligheten for at det skjer en ulykke. Dette må dog sees i sammenheng med øvrig utbygging, blant annet Frøya Helsehus som også påvirker trafikkmengden.



Figur 10: Kryss mellom Fv714 og Myran (Google street view)

Konklusjon

Asplan Viak vurderer ut fra et trafikkfaglig perspektiv planforslaget som meget positivt. Nærheten til Sistranda gir potensiale for begrenset bruk av privatbil, og videreføring av eksisterende gangveger inn mot planområdet gir et meget godt tilbud for myke trafikanter. Dette kan igjen medvirke positivt til at desto flere velger å gå eller sykle fremfor å bruke bilen. Det er tilstrekkelig kapasitet i det aktuelle kryssområdet mellom Myran og Fv714 for å ivareta den trafikkmengden som planforslaget vil generere vurdert opp mot fremtidig ÅDT for Fv714, men vi vil oppfordre oppdragsgiver til dialog med Frøya kommune og Trøndelag fylkeskommune om en mindre justering av kryssområdet mellom Fv714 og Myran. Dette innebærer bedring av siktforhold ved å slake ut vollene langs Myran, samt vurdere trafikkøy for å gi en mer oversiktlig situasjon og tryggere kryssing for gående og syklende. Det bør evt. gjøres trafikktegninger for å et bedre grunnlag for vurdering av behovet.

Kilder:

Kapasitetsberegninger i kryss, enkle metoder (Siv.ing Trond Foss, 10. mars 1989
Håndbok N100, utgave 2019 og 2013 (www.vegvesen.no)
Framskrivninger for persontransport 2018-2050, (www.toi.no)
Kunnskapsgrunnlaget 2018, Frøya (www.froya.kommune.no)
[Barnehager i Frøya - Frøya kommune \(froya.kommune.no\)](http://www.froya.kommune.no)