

Oppdragsnavn: Regplan Uttian panorama
Oppdragsnummer: 632263-01
Utarbeidet av: Joachim Salomonsen
Kontrollert av: Henning Myrland
Dato: 23.12.2021
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT infrastruktur Uttian panorama del 2

1. EKSISTERENDE SITUASJON	1
1.1. Fartsgrenser	2
1.2. Trafikkulykker	2
1.3. Trafikkmengde	3
1.4. Dimensjoneringsklasse	3
1.5. Lokalt vegnett	4
2. ADKOMST TIL SKOLE OG BARNEHAGE	4
2.1. Barnehage	4
2.2. Skole.....	4
3. KOLLEKTIVTRAFIKK	6
4. VIRKNING PÅ TRAFIKKSITUASJON	6
5. TRAFIKKSIKKERHET	7
6. KONKLUSJON	9

SAMMENDRAG

Notatet er utarbeidet i forbindelse med ny reguleringsplan for utvidelse av boligområde på Uttian. Det omhandler beskrivelse av eksisterende situasjon for infrastruktur og planforslagets virkning på trafikale forhold og trafiksikkerhet.

1. EKSISTERENDE SITUASJON

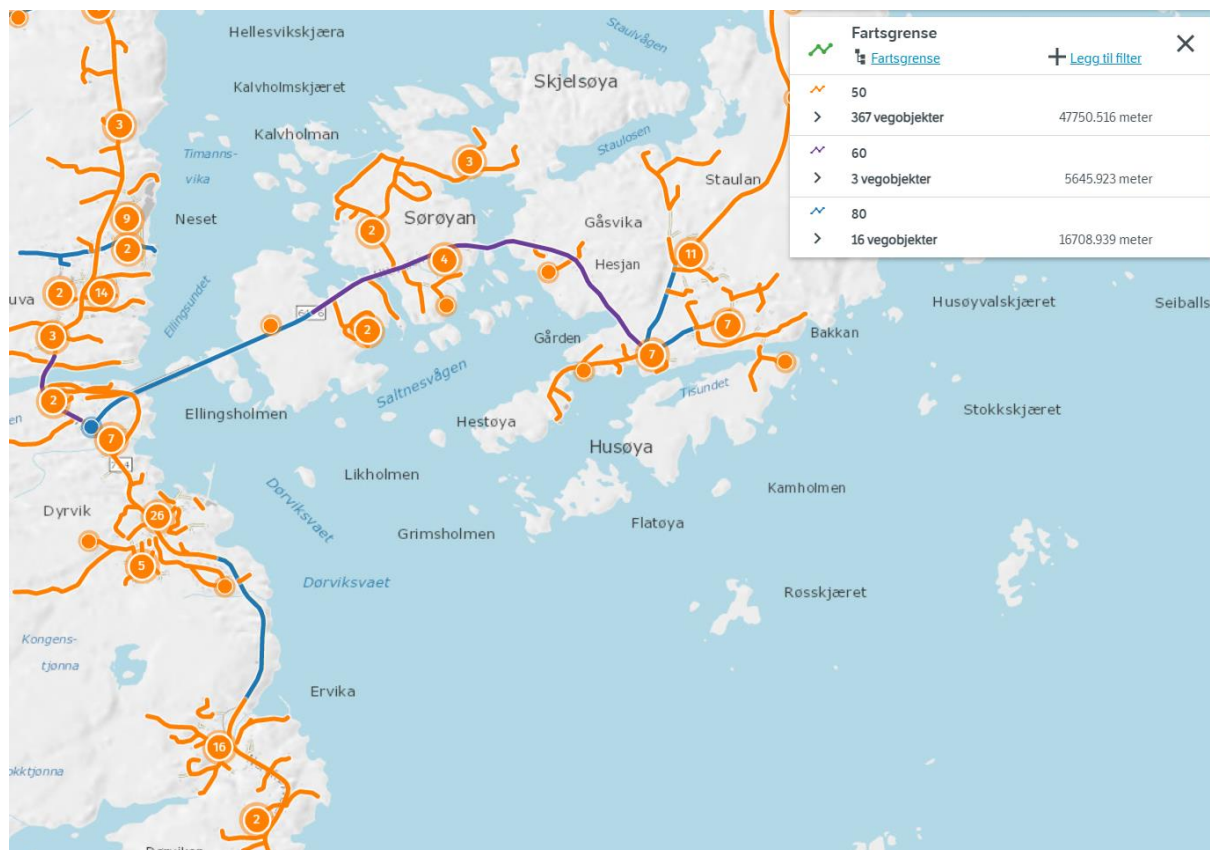
Uttian er ei øy øst av Frøya, og fra utbyggingsområdet Uttian panorama er det 8 km til kommunesenteret Sistranda. Forslag til reguleringsplan som dette notatet er en del av, er en utvidelse av vedtatt plan i 2019 innenfor et større område i kommunearealplanen avsatt til boligbebyggelse. Vedtatt plan legger til rette for 17 boliger, og forslaget til utvidelse tilrettelegger for ytterligere 12 nye boliger.

Adkomst til området skjer via Fv714, og deretter Fv6476 Uttiveien. Sistnevnte er vel 3 km, og har vegbredde mellom 4-5,5 m og møteplasser. Brua over til Uttian er spesielt smal, med kjørefeltbredde 3,5-4,0 m og møteplass på midten. Det er etablert GS-veg fra Sistranda til Dyrvika, ca 700 m før kryss med Fv6476.

1.1. Fartsgrenser

Langs Fv714 er i hovedsak fartsgrense 50 km/t, med unntak av ei kort strekning før Dyrvik hvor det er 80 km/t. Her er det dog separat GS-veg.

Langs Fv6476 er det fartsgrense 80 km/t over brua og frem til bebyggelsen ved Storbåtbukta, ca 1,2 km. Deretter er det 60 km/t gjennom spredt bebyggelse frem til utbyggingsområdet. Det er ikke skiltet fartsgrense på de kommunale og private vegene i boligfeltene, og derav gjelder alminnelig fartsgrense 50 km/t i tettbebygde strøk. I Vegdatabanken finner en noen få registreringer på 80 km/t i dette området, dette må antas å være feilregistrering av generell fartsgrense og skulle vært 50 km/t det også.

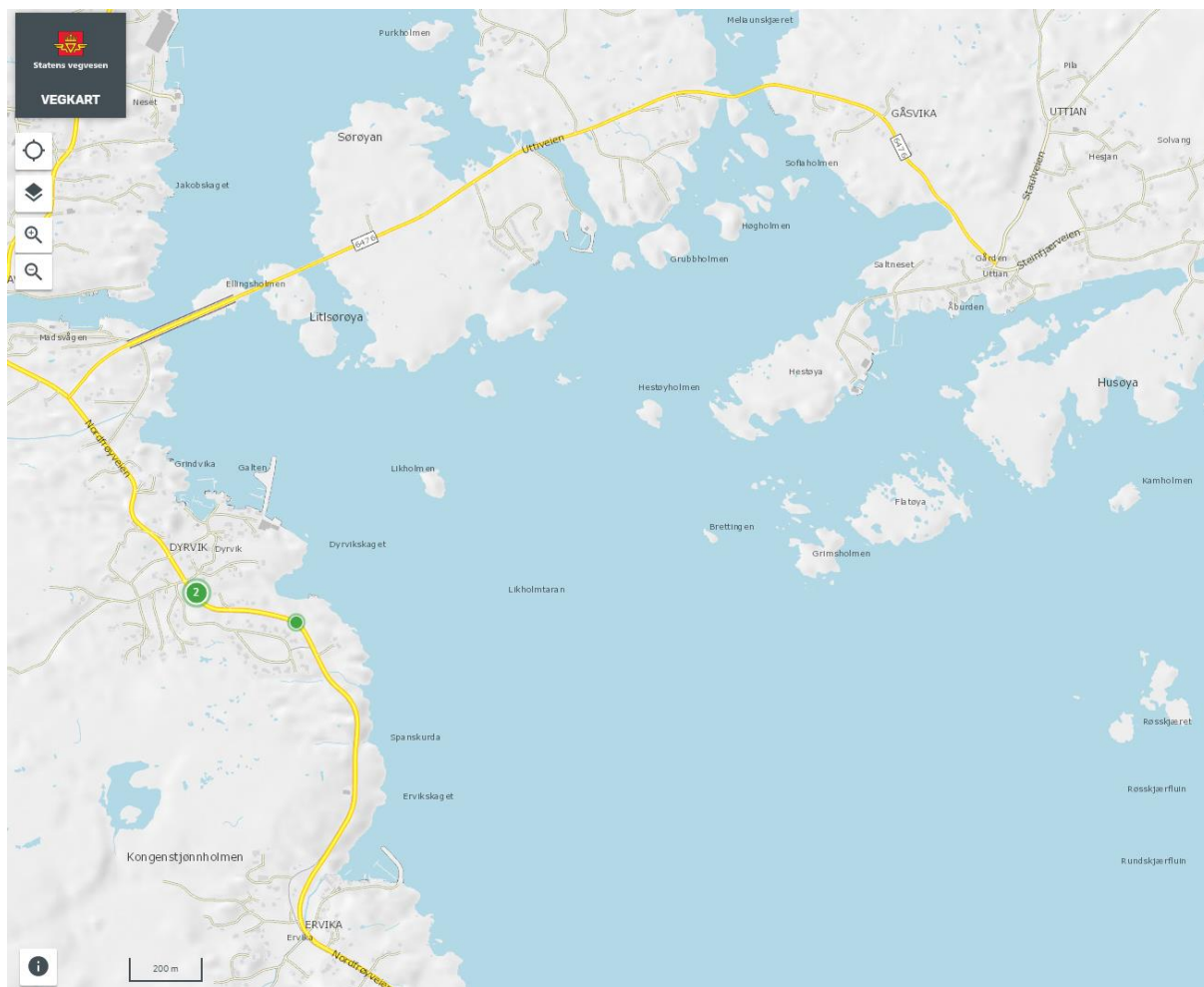


Figur 1: Oversikt over fartsgrenser

1.2. Trafikkulykker

Det er ikke registrert noen trafikkulykker på Fv6476 siste 10 år, men det er registrert 5 ulykker på Fv714 på aktuell strekning vist i Figur 2. Ser en på alle registrerte ulykker er det totalt 11 på Fv6476, men kun 3 siste 30 år. Blant disse ulykkene er 4 stk knyttet til møteulykker, 4 stk til utforkjøring og de 3 siste er fordelt på ei ulykke mellom bil og sykkel, ei kryssulykke og ei påkjøring bakfra. Ser en på statistikken for alle registrerte ulykker på Fv714 mellom Sistranda og Uttiveien, så er dette i all hovedsak møteulykker og utforkjøringsulykker.

Det er i tillegg registrert 2 ulykker i forbindelse med utbygging av vedtatt reguleringsplan for Uttian panorama. Disse er ikke registrert i vegdatabanken, men rapportert av naboer til planområdet. Disse ulykkene omfattet påkjørsel av en hund som kom ut i vegbanen og en dumper som kjørte på og delvis over en parkert bil.



Figur 2: Registrerte trafikulykker i perioden 2011-2021

1.3. Trafikkmengde

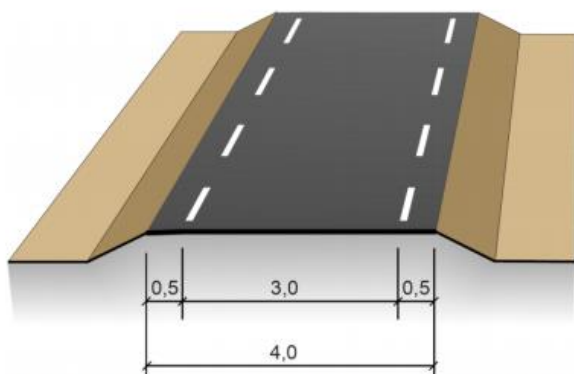
Fv714 er i Vegdatabanken registrert med en trafikkmengde på grunnlag av skjønnsmessig vurdering på 2000 kjt/døgn i 2019, med en tungtrafikkandel på 19 %.

Fv6476 er i Vegdatabanken registrert med en trafikkmengde på grunnlag av skjønnsmessig vurdering på 440 kjt/døgn i 2019, med en tungtrafikkandel på 19 %. Det antas at trafikk fra vedtatt reguleringsplan i 2019 ikke er inkludert i dette.

1.4. Dimensjoneringsklasse

Fv714 vil iht. gjeldene versjon av Statens vegvesen håndbok N100 bli definert som vegklasse Hø1 eller Hø2 avhengig av fartsgrense, og ved en utvidelse eller utbedring skal en legge til grunn vegbredde 6,5 m.

Fv6476 vil bli definert som en Lokalveg L1. Ved trafikkmengder opp til 500 kjt/døgn kan denne bygges som ett felts veg med 4 m bredde og møteplasser vist i Figur 3. Møteplasser skal etableres med om lag 250 m avstand, men det skal være friskt mellom disse og derav kan avstanden bli redusert. Ved trafikkmengde over 500 kjt/døgn bør vegen etableres med 2 felt og vegbredde 6,5 m.



Figur C.6: Tverrprofil for Hø1, 1-feltsveg, vegbredde 4,0 (mål i m)

Figur 3: Normalprofil for dimensjoneringsklasse L1 ÅDT < 500 kjt/døgn

1.5. Lokalt vegnett

Adkomst til foreslått regulert område fra Fv6476 er via Steinfjærveien. Første del av vegen er kommunal, resten er privat. Dette er en smal veg med omkring 3-4 m vegbredde og møteplasser, i tillegg til mulighet for at kjøretøy kan møtes i kryss og avkjørsler. Denne vil iht. håndbok N100 bli definert som en boligveg, og bør etableres med bredde 3,5-4,5 m. Smal vegbredde er bevist valgt av håndboka for holde fartsnivået lavt. Fortau vurderes dersom det er en stor andel gående og syklende, eller om boligvegen har en stor samlefunksjon og derav høy trafikkmengde. En stor del av vegen er inkludert i reguleringsplanen fra 2019, men det ble her regulert iht. gjeldene vegkant uten å sette av areal til fremtidig utvidelse.

2. ADKOMST TIL SKOLE OG BARNEHAGE

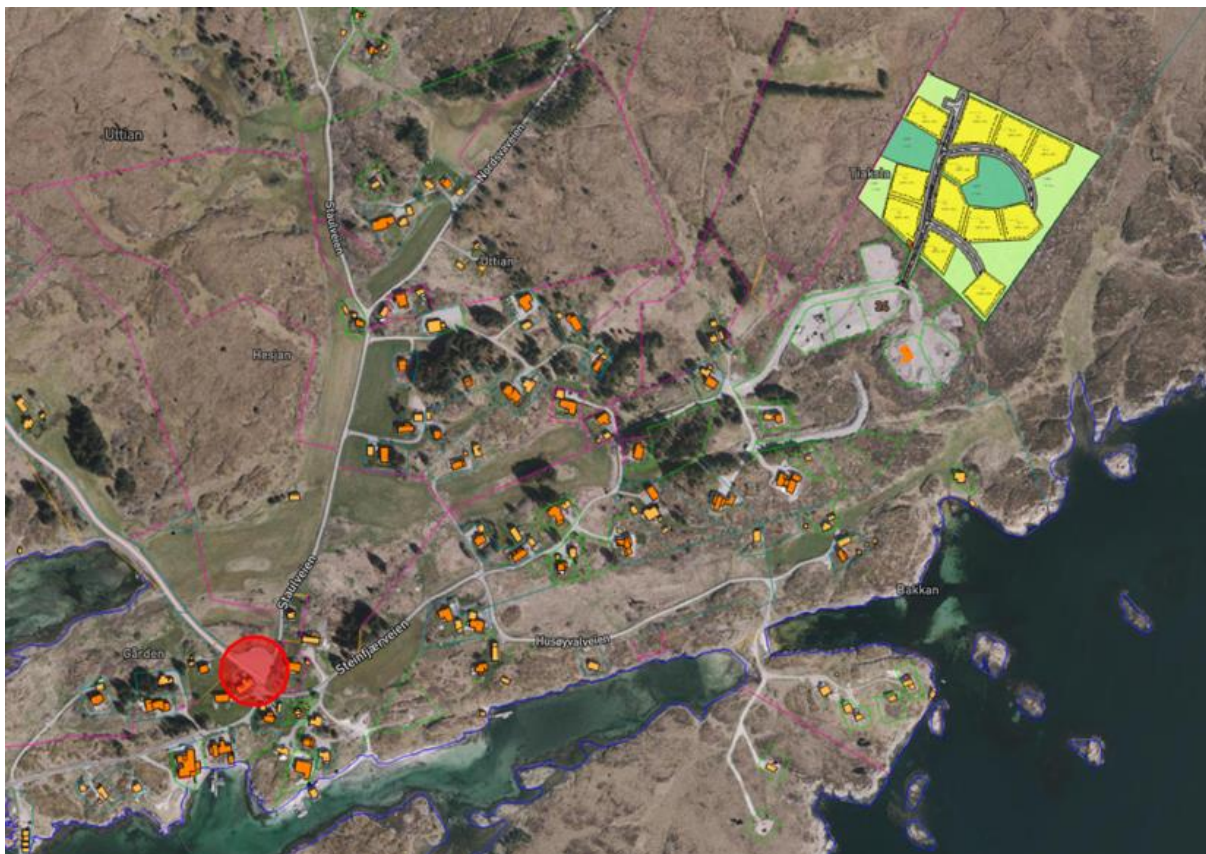
Kapitlet omhandler adkomst til barnehage og skole med et spesielt fokus på myke trafikanter.

2.1. Barnehage

Nærmeste barnehage er Nesset barnehage ca 4,5 km fra utbyggingsområdet. Avstanden gjør at en vil forvente at de fleste leverer barna med bil. Ved den aktuelle barnehagen er det plass til parkering av ca 10 biler.

2.2. Skole

I kommunesenteret Sistranda finner en både barne-, ungdoms- og videregående skole samlet på samme sted, sammen med idrettshall og svømmehall. Avstanden til bussholdeplass ved boligfeltet på Uttian er ca 7,5 km. Dette er lengre enn kravet til gratis skoleskyss for alle aldersgrupper inkl. videregående skole. Derav vil fokus på trygg skoleveg være fra boligen til bussholdeplassen, denne er lokalisert ved snuplassen der Uttiveien slutter og Steinfjærveien begynner vist med rødt i Figur 4.



















Figur 4: Snuplass ved slutten av Uttiveien, utbyggingsområde til høyre i bildet

Strekningen fra boligområdet til bussholdeplassen er på ca 1 km, og som omtalt i kapittel 1.5 er dette en veg med 3-4 m bredde uten fortau eller annet tilbud for gående og syklende. Det er regulert noen turveger i feltet som ble godkjent i 2019, men disse gir ikke en sammenhengende gangveg og er i hovedsak tiltenkt for adkomst til lek- og friområder. Videre vil disse ikke være egnet for syklende med mindre de får asfaltert dekke, og de brøytes ikke vinterstid. Til tross for at det er begrenset trafikkmengde og forventet lav hastighet i Steinbjørveien, så burde det som et minimum vært satt av areal til et fremtidig fortau fram til bussholdeplassen. Dette er en meget smal veg, og spesielt med tanke på at det er et større areal avsatt i kommunedelplanen som kan bli bygd ut så burde en lagt til rette for en fremtidig utvidelse. Det må her gjøres en mer detaljert vurdering når en har det totale omfanget antall boenheter innenfor arealet som er satt av i kommunedelplanen. Utvidelsen som er foreslått her med 12 boenheter vil ikke medføre noen betydelig økning, og verken ÅDT eller andel gående syklende vil utløse noen krav om fortau eller liknende iht. krav for boligveg i håndbok N100.

3. KOLLEKTIVTRAFIKK

Nærmeste bussholdeplass og adkomst er omtalt i kapittel 2.2 og vist i Figur 4. Til Fv714 og Sistranda går det 3 daglige bussavganger i tillegg til at skolebussen har 2 avganger vist i Figur 5. Dette er et tilbud som fungerer for skoleskyss og arbeidstakere med normal arbeidstid, men dårlig for pensjonister som skal på handletur til kommunesenteret eller for kveldsaktiviteter. Dette medfører at en må forvente at foreldre i stor grad vil kjøre barna på aktiviteter, men i sommerhalvåret er avstanden til Sistranda innenfor det en kan forvente at ungdommer vil sykle.

Start	Slutt	Reisetid	Bytter	Pris		
07:33	– 07:42	0:09	-	-		 524 
08:35	– 08:50	0:15	-	-		 5212 
13:58	– 14:20	0:22	1	-		 5212 –  –  420 
14:29	– 14:38	0:09	-	-		 524 
16:38	– 16:55	0:17	1	-		 5212 –  –  420 

Figur 5: Bussavganger fra Uttian til Sistranda

4. VIRKNING PÅ TRAFIKKSITUASJON

Planforslaget omhandler et begrenset antall boenheter, og om en legger til grunn høy bruk av privatbil kan en anslå 5 turer per døgn per boenhet. Dette gir at planforslaget vil øke trafikkmengden med ca 60 kjt/døgn, som kommer i tillegg til en antatt trafikkøkning på ca 80 kjt/døgn fra vedtatt reguleringsplan fra 2019. Det må legges til at dette er en konservativ vurdering og sannsynligvis vil tallet være lavere.

Sum av eksisterende og ny trafikkmengde på Fv6476 vil totalt bli omkring 600 kjt/døgn, tilsvarende ca 25 % økning i trafikkmengde. Dette samsvarer med at det er omkring 100 boliger på Uttian i dag, og sum av vedtatt plan fra 2019 og forslag til utvidelse vil gi 25-30 nye boliger som samsvarer med en økning på 25 %.

Den estimerte totale trafikkmengden er over grenseverdien fra håndbok N100 for skille mellom 1 og 2 kjørefelt, men alle tall er basert på skjønnsmessige, konservative vurderinger og ikke eksakte tellinger. Videre er heller ikke grenseverdien et absolutt tall, men må vurderes ut fra lokale forhold.

Asplan Viak sin vurdering er at økningen i antall kjøretøy per døgn er beskjeden, til tross for en stor prosentvis økning. Det totale antallet kjøretøy per døgn er fortsatt såpass lavt at det ikke vil medføre noen trafikale problemer eller kapasitetsutfordringer, og det bør derfor ikke utløse krav om 2 kjørefelt for Fv6476. Dette begrunner vi med at det i hovedsak er boliger på Uttian og lite industri, derav vil både andel tunge kjøretøy være lav og trafikkmengdene i all hovedsak være i en retning på det tidspunktene den er størst. Dette vil si til Fv714 på morgenen og fra Fv714 på ettermiddagen. Dette begrenser behovet for 2 kjørefelt, og ulempene med 1 kjørefelt blir mindre med ensrettet trafikk. Derav kan en trekke grenseverdien mellom 1 og 2 kjørefelt oppover. Det en dog kan vurdere som et avbøtende tiltak, er en gjennomgang av møteplassene med fokus på avstand mellom dem, siktforhold og størrelse. Ulykkestallene er dog meget lav, noe som er en indikasjon på generelt gode siktforhold og et forutsigbart trafikkbilde.

Dersom kommunen vurderer en videre utbygging av hele arealet som er avsatt i kommunearealplanen til boligbebyggelse, må en i denne sammenheng gjøre en ny vurdering av vegbredde og kjørefelt for Fv6476.

5. TRAFIKKSIKKERHET

Adkomstvegen til reguleringsområdet er omtalt under skoleskys i kapittel 2.2. Denne har en begrenset trafikkmengde, men med en vegbredde under 4 m er den såpass smal at den allikevel kan oppleves utrygg for gående og syklende. Som tidligere omtalt burde det her vært satt av areal til et fremtidig fortau eller tilsvarende, men foreslått reguleringsplan medfører såpass liten økning i trafikkmengde at det ikke utgjør noen betydelig risiko for myke trafikanter.

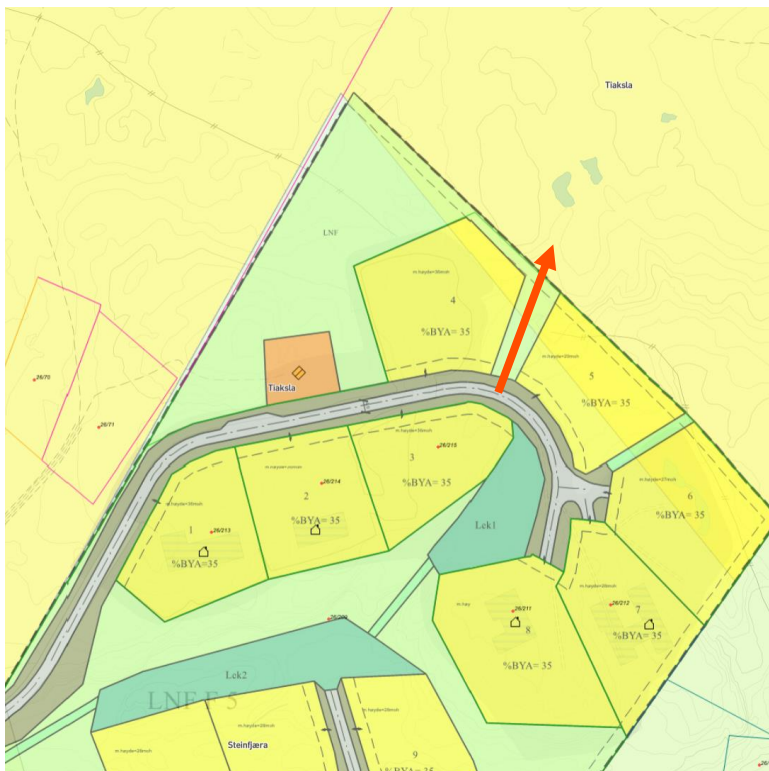
Anleggsfasen for utvidelsen av boligområdet må vurderes adskilt fra den permanente situasjonen, da en her har en annen trafikk situasjon og trafikkbilde med flere tunge kjøretøy og anleggsmaskiner. De to ulykkene som er registrert i forbindelse med utbygging av vedtatt planområde, viser at det er en betydelig risiko ved utførelse av slikt arbeid inn mot eksisterende bebyggelse og i trange boligater. Som en følge av dette er det tatt inn følgende i forslag til bestemmelser for ny reguleringsplan for å redusere risikoen:

Sammen med byggesøknad skal det sendes inn plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, støyforhold, rystelser og vibrasjoner, renhold og støvdemping og skal sikre at nødvendige beskyttelsestiltak blir etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes

En plan som beskrevet over vil gi forutsigbarhet og trygghet for alle berørte parter, og er et svært godt tiltak for å redusere risikoen knyttet til anleggsarbeidet. Dette vil gi økt fokus og bevissthet rundt gjennomføringen, og en kan gjennom samme plan legge til rette for ulike risikoreduserende tiltak som f.eks begrensninger i tid for transport og midlertidige gangveger.

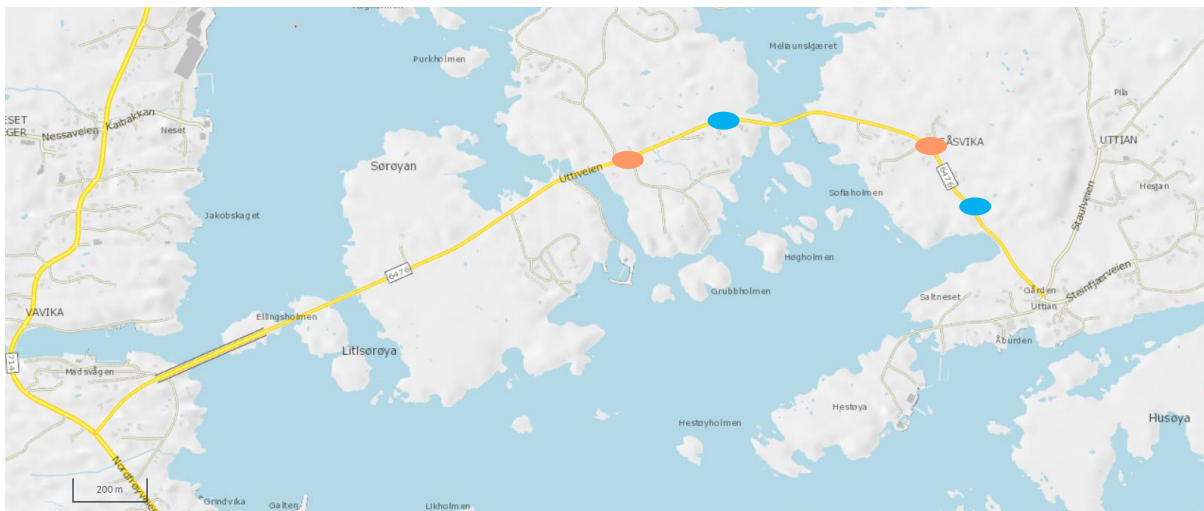
Det er ikke skiltet hastighet i Steinfjærveien eller de øvrige boligvegene, derav gjelder generell hastighet 50 km/t for tettbygde strøk vist i Figur 1. Det burde vært skiltet sone 30 km/t. Reelt fartsnivå forventes uansett å være lavt som følge av aktuell vegbredde og siktforhold.

Adkomst til det nye boligområdet er foreslått lagt i en skarp kurve vist med rød pil i Figur 6. Generelt ønsker en ikke å etablere kryss i kurver eller høybrekk som følge av dårlige siktforhold, men for et begrenset antall boenheter så ser vi ikke en stor utfordring ved dette. Skal derimot resten av området som er satt av til boligbebyggelse i kommunearealplanen mot vest kobles gjennom samme punktet, så bør en ved videre detaljering verifisere at en har tilstrekkelige siktforhold og evt. justere vegkurvaturen.



Figur 6: Adkomst til nytt boligfelt

Fv6476 Uttiveien er i hovedsak en oversiktig veg i et flatt landskap med få sikthinder, en finner kun enkelte punkter hvor kombinasjon av horisontal- og vertikalkurvatur gir dårlige siktforhold vist i Figur 7. To av disse merket med blått, hvor skjæring reduserer sikten betydelig i tillegg til uheldig kurvatur. Ser en på alle registrerte ulykker så indikerer en høy andel møte- og utforkjøringsulykker at høyt fartsnivå sannsynligvis har vært medvirkende årsak når siktforholdene generelt er gode. Dette må dog ut fra et begrenset antall og over en lang tidshorison, tolkes som enkelthendelser og ikke en generell indikasjon på høyt fartsnivå. Det totale antallet ulykker er lavt, og det er ingen registrerte ulykker siste 10 år på fylkesvegen. En må derav kunne karakterisere dette som en trygg veg til tross for smal vegbredde. Vegbredden er såpass smal at når to kjøretøy skal møtes må det ene stoppe, men er tilfredsstillende for at syklister og biler kan møtes på en forsvarlig måte. Det er ett unntak, og det er brua fra Fv714 og over til Sørøyan. Denne er for smal til at syklister og bilister kan møtes, og derfor burde en her vurdert tiltak for å bedre forholdene. Et enkelt tiltak er varslingsanlegg for syklister tilsvarende det som montert ved en del tunneler, hvor syklisten trykker på en knapp på tur inn til brua som aktiverer lys i begge ender for å varsle bilistene. Da kan bilistene stoppe ved møteplassen på toppen og vente til syklisten har passert. Evt. kan en vurdere å lysregulere brua med sensor også for syklister. På vegstrekningen for øvrig vil smal vegbredde bidra til et lavt fartsnivå, spesielt inn mot uoversiktlige punkt. I kombinasjon med en lav trafikkmengde, anser vi veggen for å gi en tilfredsstillende sikkerhet både for syklende fra ungdomsskolealder og oppover og øvrige kjøretøy.



Figur 7: Uoversiktlige punkter langs FV6476

6. KONKLUSJON

Forslaget til reguleringsplan omhandler et begrenset antall boenheter, og etter vår vurdering vil dette ha liten eller ubetydelig konsekvens for trafikksituasjon, fremkommelighet og trafikksikkerhet når området er utbygd. I anleggsfasen bør det gjøres avbøtende og beskyttende tiltak for å begrense risikoen for ulykker knyttet til anleggsaktivitet og transport. Avstand til kommunesenteret Sistranda er såpass lang at en må forvente stor bruk av privatbil, men slik vi vurderer det er det kapasitet på eksisterende vegnett for dette. Videre vurdering av strategi for bosetning og reisevaner er ikke en del av dette notatet. Dersom Frøya kommune ønsker en videre utbygging av området utover det som er omtalt i forslaget til reguleringsplan, bør en i den sammenheng både vurdere utvidelse av Fv6476 Uttiveien og evt. krav om fortau i Steinfjærveien.