



TRAFIKK OG BEVEGELSESMØNSTER

**Notat i forbindelse med etablering av nytt boligfelt
Uttian Panorama- Frøya kommune**



28. JANUAR 2019

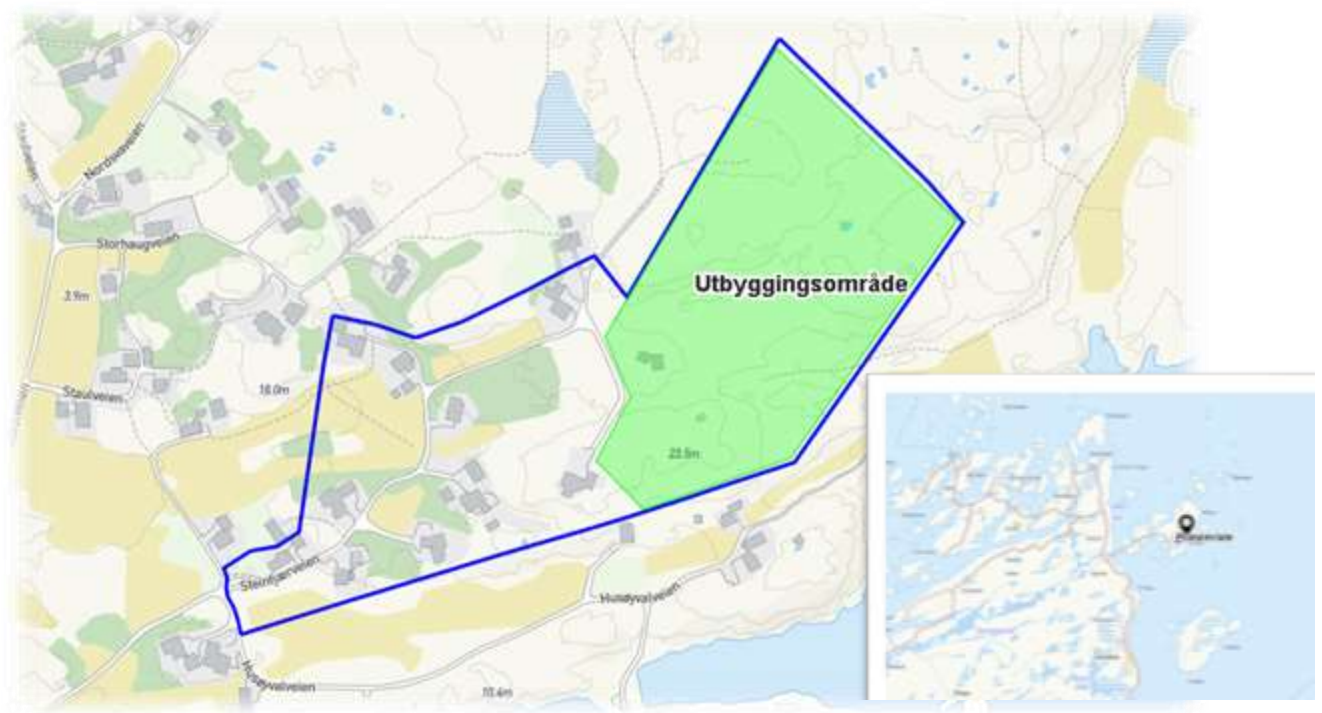


Innhold

Bakgrunn	2
Bussholdeplasser	4
Trafikkmengde.....	4
Veibredde	4
Fartgrense.....	4
Trafikksikkerhet	4
Ulykker.....	4
Trafikksituasjonen langs offentlig vei FV6476.....	5
Trafikkmengde.....	5
Veibredde	5
Fartsgrense	5
Sikringstiltak	5
Ulykker.....	5
Bevegelsesmønster i nærområdet til Uttian Panorama.....	6
Nærområde	6
Gående	6
Syklende	7
Bevegelsesmønster langs FV6476	8
Endringer i forhold til utbygging av Uttian panorama	9
Trafikksikkerhet innenfor planområdet	9
Tiltak på eksisterende vei innenfor planområdet	9
Trafikkmengde FV6476.....	10
Endringer innefor planområdet	10
Konklusjon	10

Bakgrunn

I forbindelse med nytt boligfelt (Uttian panorama) er det utarbeidet en reguleringsplan . Planen omfatter et større areal enn det som er tenkt utbygd (se figur1). Dette fordi det er satt krav om å se på vei og trafikkforholdene i sammenheng med utbyggingen.



Figur 1 viser utbyggingsområdet og planavgrensingen.

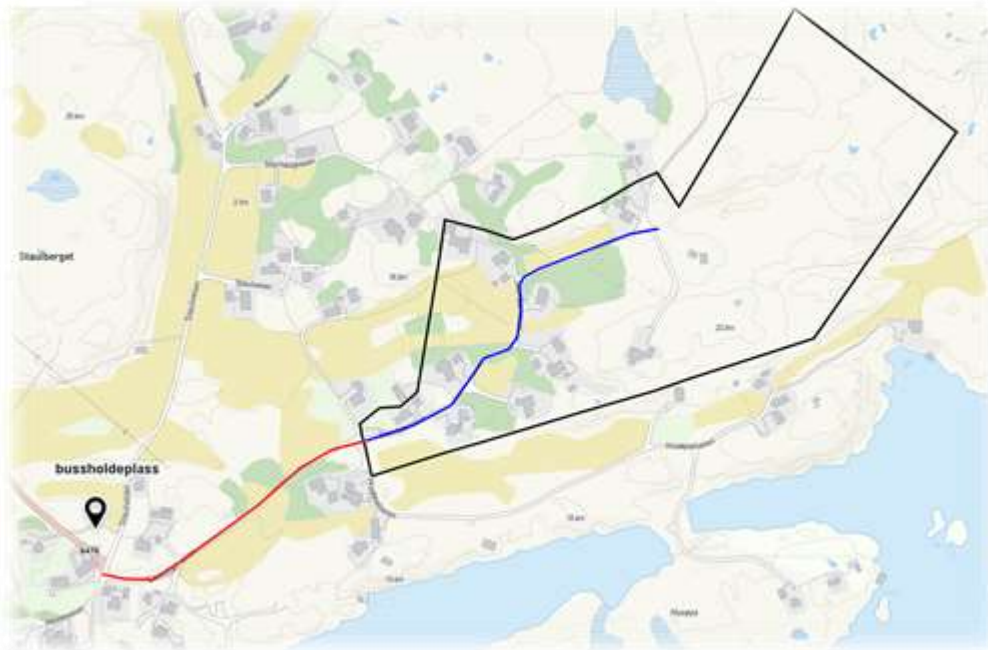
Planen vil naturligvis få konsekvenser for tilstøtende bebyggelse og eksisterende veier.

Adkomsten til området går fra fylkesveien via kommunal og privat vei. Det er ønskelig å belyse hvilken innvirkning utbygging har på det trafikale mønsteret for gående og syklende og for trafikken for øvrig. Videre ønsker man å se på virkningen dette har for eksisterende FV6476.

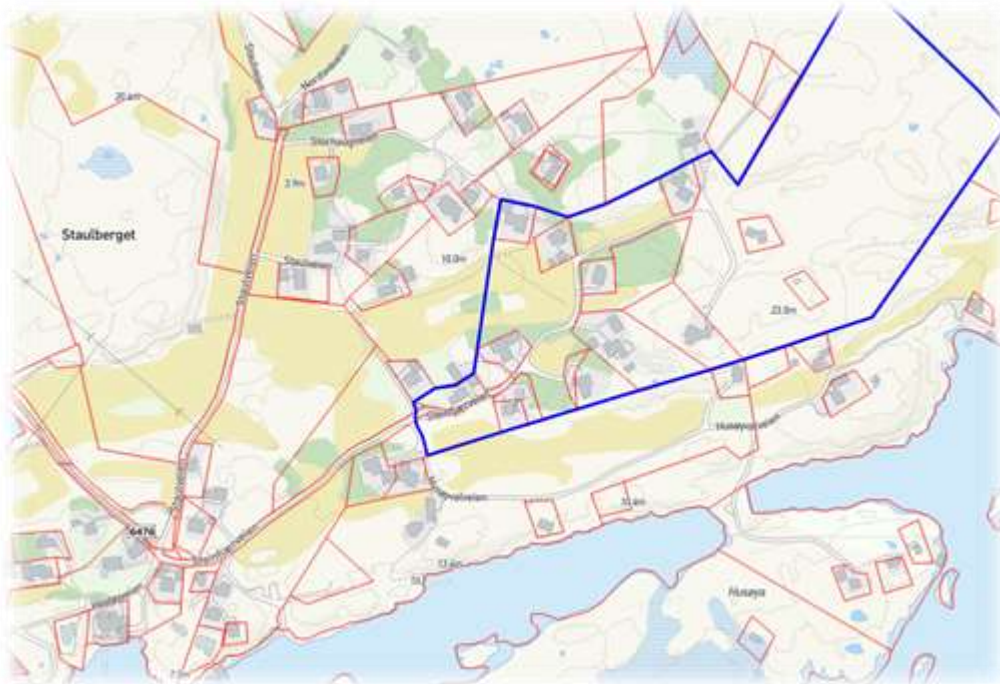
Boligfeltet vil bli gradvis utbygd, og det vil erfaringsmessig ta mellom 10-15 år før det er hus på alle tomtene.

Trafikksituasjonen i Steinfjærveien, dagens situasjon

Steinfjærveien er adkomstveien som går fra FV6476 og inn mot planområdet. Steinfjærveien er både kommunal KV20089 og privat eid. De første 300m er den registrert som kommunal vei (rød), resterende (blå) er privat. Se figur2. Til opplysning er det avvik mellom det matrikkelen viser og det man har fått opplyst. Det forutsettes at privat vei starter i planavgrænsingen.



Figur 2 viser kommunal vei (rød) og privat vei (blå) + planavgrænsingen (svart)



Figur 3 viser matrikkelen (rød) + planavgrænsingen

Bussholdeplasser

Det er ikke anlagt en formell bussholdeplass i området. Det er en større snuplass i starten av Steinfjærveien som fungerer som busstopp. Den er i daglig bruk.



Figur 4 viser veiene som går utifra snuplassen ende på Fv6476

Trafikkmengde

ÅDT for veien er ikke registret, ÅDT er derfor beregnet ut ifra antall boliger i området. Fritidsboliger er ikke inkl. Det er i forbindelse med planarbeidet tatt utgangspunkt i 3,5 bilturer per bolig og kommer da til en ÅDT på 73,5

Veibredde

Steinfjærveien har en veibredde som varierer fra 4,0 m på det bredeste de første 300m (Kommunal vei), og når den treffer reguleringsplanavgrensningen er den varierende mellom 2,7 til 4,0 m bredde.

Fartsgrense

Fartsgrensen er satt til 80 km/t for kommunal vei og 50 km/t for privat vei. På grunn av at veien er svingete og smal, er farten stort sett lavere enn det som er angitt.

Trafikksikkerhet

Det er anlagt en fartsdump på privat vei innenfor planavgrensningen.

Ulykker

Det er ikke registrert ulykker langs veien.

Trafikksituasjonen langs offentlig vei FV6476



Figur 5 viser oversikt veinr.

For å komme til planområdet må man benytte seg av FV6476

Trafikkmengde

ÅDT for FV er pr 2017 registrert til 450

Veibredde

FV har ca 5 m asfaltert bredde

Fartsgrense

Fartsgrensen er registrert til 60 km/t

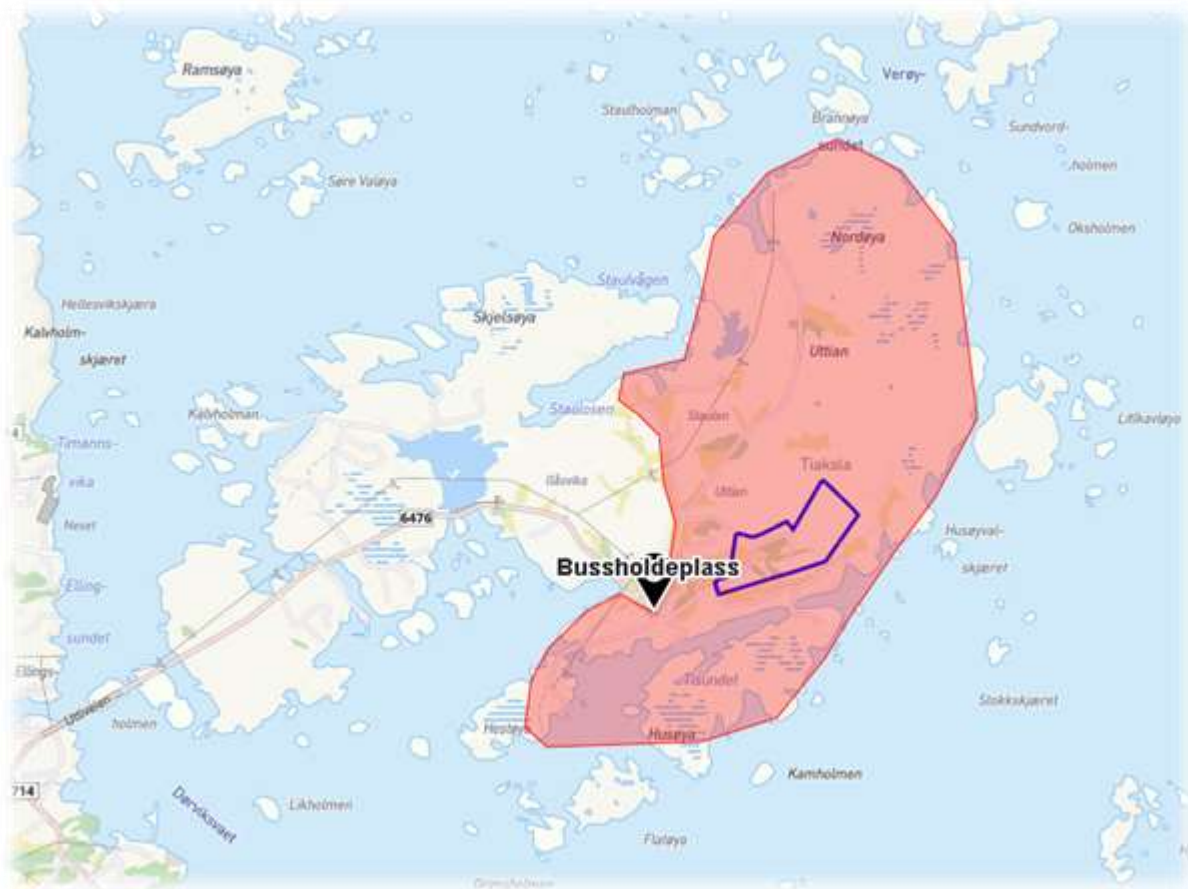
Sikringstiltak

Det er ikke registrert sikringstiltak

Ulykker

I vegdatabasen er det registret ulykker lang veien. Siste registrering er i 2007. Det er tilsammen registret 14 ulykker siden 1985. 5 av disse er på Uttainbrua, noe som er et kjent ulykkespunkt.

Bevegelsesmønster i nærområdet til Uttian Panorama



Figur 6 viser planavgrensning og nærområde

Nærområde

For å kunne vise hvordan bevegelsesmønsteret er for gående og syklende, har man valgt å definere et nærområde for Uttian Panorama. Det er tatt utgangspunkt i ferdselsårer som stier og veier. Området starter ved FV (bussholdeplassen) og strekker seg langs de 3 mindre veier som går herfra.

Gående

Foruten å gå langs de etablerte veiene, er det mulig å ferdes langs etablerte stier.

Det er anlagt uofisielle stier som brukes til daglig. Disse stiene knytter de forskjellige boligområdene og veiene sammen i nærområdet (se fig.7).

På den måten er det dannet et nettverk av stier som gjør det mulig å gå på mindre trafikkerte veier uten at man benytter fylkesvegen.

De viktigste stiene i forbindelse med reguleringsplanen er vist på fig. 7 nedenfor. Turstien som brukes for tur/rekreasjon er også inntegnet.

Viktige treffpunkt som grendahuset og bussholdplassen er også markert.



Figur 7 viser etablerte stier som blir brukt i dag (svart) og planavgrensningen (blå).

Dette viser at det er mulig å bruke nærområdet uten   benytte trafikkerte veier.

Syklende

Det er ikke anlagt eget areal for sykkel i nærområdet. Syklistene bruker de mindre veiene. Disse er derimot lite trafikkbelastet og er også utformet slik at biltrafikken må hold en lav fart. Syklistene innenfor nærområdet oppfatter det som relativt trygt   ferdes innenfor området.

Bevegelsesmønster langs FV6476



Figur 8 viser FV6476

Det er ikke foretatt registreringer om hvor mange som går eller sykler langs Fv.

Ettersom barnehage og skole ligger langt unna, er det naturlig at de som bor i på Uttian benytter seg av bil. Dette gjelder også når barn skal til fritidsaktiviteter. Videre er det ikke butikker eller annen servicefunksjoner på stedet, man må til Sistranda ca 11,5 km unna.

Det er ikke tilrettelagt for ferdsel for gående/syklende langs FV6476. Fartsgrensen er 60 km/t på FV6476 frem til RV714, hvor det varierer fra 50 til 80 km/t frem til Sistranda.

Veien er forholdsvis oversiktlig og grei. Det er ingen større ulykkepunkt langs FV6476 med unntak av Uttianbrua. Den ligger derimot flere km fra boligområdet og har ingen innvirkning.

Endringer i forhold til utbygging av Uttian panorama

Det er ikke planlagt trafikksikkerhetstiltak utenfor planavgrensningen.

Trafikksikkerhet innenfor planområdet

Hensikten er å gjøre veien tryggere for de myke trafikanter. Dette gjøres ved at man etablerer snarveier/stier mellom lekeplassene og videre til veien. Snarvei/sti som går fra Lek 3 til eksisterende vei vil være til stor avlastning for ferdesl langs veien. Dette er en blindvei og det er derfor begrenset trafikkmengde. Ingen gjennomgangstrafikk.

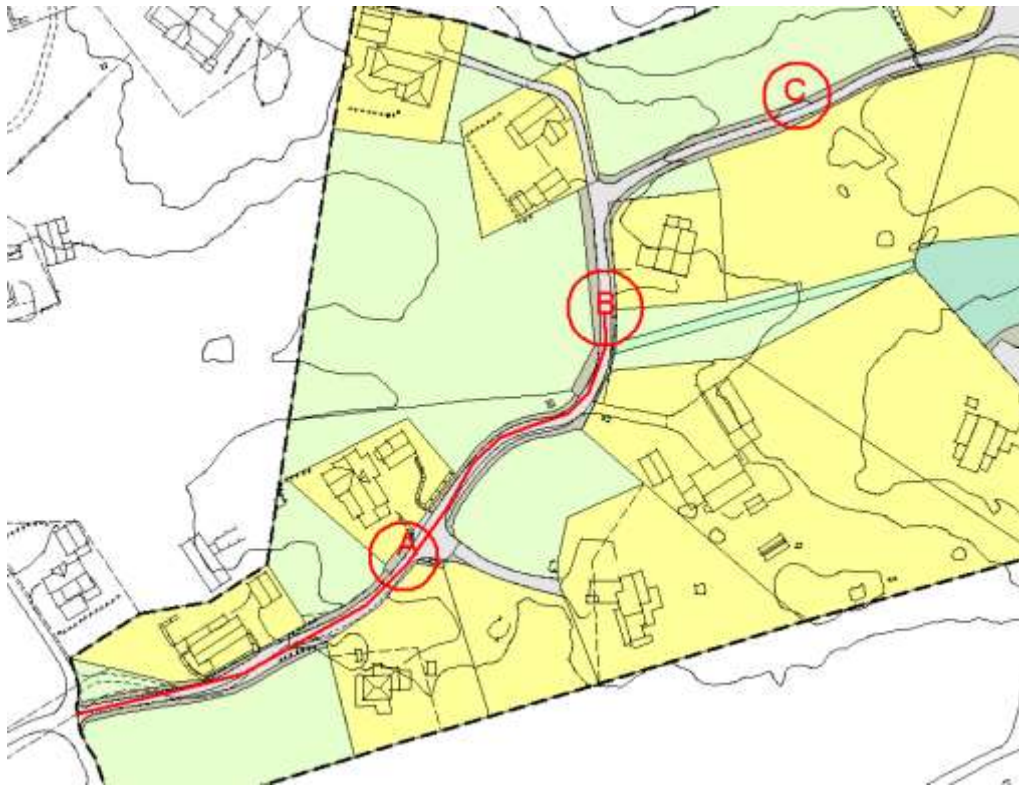


Figur 9 viser lekeplasser og stiene imellom

Tiltak på eksisterende vei innenfor planområdet

Dagens vei er på enkelte steder så smal at det kan være veldig smalt ved passering av bil og fotgjenger/syklist. Det vil derfor bli foretatt breddeutvidelse fra planavgrensningen i sør/vest frem til eiendommen gnr 26/57 til min 3,0m bredde. Man ønsker å sluse gående/syklende forbi det smaleste partiet av veien lengre opp via snarveien som går fra lek3.

For å senke farten skal man anlegge fartsdumper. Nedenfor er et kart som viser hvor de enkelte tilakene vil bli iverksatt.



Figur 10 viser nye og planlagte trafikktiltak på eksisterende vei.

Det skal gjøres følgende tiltak innenfor planavgrensningen.

- Rød strek= vei som skal breddeutvidelse til min 3,0 m.
- A-B= eksisterende fartsdump
- C= møteplass
- Nye vei i utbyggingsområdet er planlagt til 4,0 m bredde

Utbygging av boligfelt som dette, vil gjerne foregå i «rykk og napp». Men for å ivareta trafikksikkerheten skal veien oppgraderes samtidig som ny vei/veier i området etableres.

Planforslaget har en utbyggingsstrategi som har til hensikt å gi mest mulig massebalanse innenfor selve utbyggingsområdet . Da unngår man mye anleggstrafikken i byggeperioden.

Trafikkmengde FV6476

Når hele boligfeltet er utbygd vil ny estimert ÅDT for FV bli mellom 509-517

En foreventer noe økning av gående og syklende langs fylkesveien, men ikke så stor da dette vil være utenfor nrområdet for boligbebyggelsen.

Endringer innefor planområdet

Det vil bli gjort flere trafikktiltak og etablert flere stier/snarveier for å «sluse» gående/syklende utenom veien.

Konklusjon

Innenfor området blir det gjort en rekke trafikktiltak. Disse er fulgt opp i planforslaget ved at det er tatt med i bestemmelsene og er påtegnet i kart.

- Snarveier og breddeutvidelse tegnes inn i kartet.
- Legges til i rekkefølgebestemelse:
 - a. Når vei A og B opparbeides, skal deler av eksisterende hovedveg breddeutvides og møteplass opparbeides. Dette skal gjøres i henhold til plankartet.
 - b. Man kan ikke starte større masseforflyttingsjobb før eksisterende veg til planområdet er utbedret. Det er da snakk om breddeutvidelse og møteplass opparbeidet i henhold til plankartet.

Ved utbygging må man påberegne en økning av trafikken både kjøretøy og myke trafikanter. Dette vil skje i takt med utbygging av boligfeltet som gjerne vil gå over en 10-15 årsperiode.

Trafikksikkerheten for gående og syklende innenfor planområdet, vil med gitte tiltak bli vesentlig tryggere.

Videre ligger utbyggingsområde i enden av eksisterende vei , noe som gjør at det blir ingen gjennomgangstrafikk. Trafikkmengden er derfor begrenset og forutsigbar.

Normalt sett er det ikke så mange som ferdes langs FV6476, da det er mere naturlig å bruke internveiene i nærmiljøet. Noe økning må påregnes, men dette vi skje over lengre tid.