Frøya kommune

Prosjekt:
Øvergården

Notat VEG og trafikk – Vedlegg reguleringsplan



Solva

15.01.2026

Utarbeidet av Magnus Bjerke			Prosjekt nr. 25.143
Rev. nr.	Dato	Beskrivelse	Signatur
0	11.05.2026	Notat	MB
0			

UTKAST

Innholdsfortegnelse

1. Innledning 4
   - 1.1 Bakgrunn for prosjektet 4
   - 1.2 Formål med notatet 4
   - 1.3 Planstatus og rammebetingelser 4
   - 1.4 Avgrensning av oppdraget 5
   - 1.5 Grunnlagsmateriale 6
2. Dagens situasjon 7
   - 2.1 Overordnet vegsystem og nærmiljø. 7
   - 2.2 Trafikkmengder 8
   - 2.3 Trafikksikkerhet 9
   - 2.4 Gang- og sykkelforhold 11
   - 2.5 Kollektivtilbud 12
   - 2.6 Parkering og hente-/bringesituasjon 12
   - 2.7 Teknisk standard eksisterende veg 12
3. Fremtidig situasjon 13
   - 3.1 Beskrivelse av nytt tiltak 13
   - 3.2 Trafikkmengder 14
   - 3.3 Fremtidige vegløsninger 15
   - 3.4 Normalprofil nytt veg- og fortausanlegg ..... **Feil! Bokmerke er ikke definert.**
   - 3.5 Utforming av kryss ..... **Feil! Bokmerke er ikke definert.**
   - 3.6 Parkering og hente-/bringeløsninger ..... **Feil! Bokmerke er ikke definert.**
   - 3.7 Trafikksikkerhetstiltak / Trafikksikkerhetsvurdering ..... **Feil! Bokmerke er ikke definert.**
   - 3.8 Konsekvenser for eksisterende boligområde ..... **Feil! Bokmerke er ikke definert.**
   - 3.9 Tilpasning mot overordnede føringer (kommuneplaner, vegnormaler etc.) ..... **Feil! Bokmerke er ikke definert.**
4. Oppsummering 18
5. Vedlegg 19

UTKAST

1. Innledning

1.1 Bakgrunn for prosjektet

Frøya kommune planlegger riving av eksisterende bebyggelse ved Øvergården på Sistranda og oppføring av nytt bofellesskap tilrettelagt for brukere innen helse- og omsorgstjenester (HVPU).

Planområdet ligger sentralt på Sistranda, sørvest for rådhuset, med adkomst via Ørndalsveien. I forbindelse med tiltaket skal det utarbeides ny reguleringsplan for området. Planarbeidet skal avklare framtidig arealbruk samt løsninger for adkomst, parkering og interne trafikkforhold.

Veg- og trafikknotatet utarbeides som en del av reguleringsplanarbeidet og skal beskrive eksisterende og framtidige trafikale forhold knyttet til tiltaket.

1.2 Formål med notatet

Formålet med veg- og trafikknotatet er å dokumentere trafikale forhold knyttet til planlagt utbygging ved Øvergården og vurdere hvordan tiltaket påvirker eksisterende veg- og trafikksystem.

Notatet skal beskrive dagens situasjon for vegnett, adkomst, trafikkforhold og tilgjengelighet i området, samt vurdere behov for tiltak knyttet til kjøreatkomst, parkering, interne trafikkarealer og løsninger for myke trafikanter.

Videre skal notatet danne grunnlag for vurdering av fremkommelighet, trafikksikkerhet og tilpasning mot omkringliggende vegsystem og eksisterende arealbruk.

1.3 Planstatus og rammebetingelser

Det er igangsatt reguleringsplanarbeid for nytt bofellesskap ved Øvergården på Sistranda. Planarbeidet omfatter riving av eksisterende bebyggelse og etablering av nytt bofellesskap med tilhørende utearealer, adkomst, parkering og interne trafikkarealer.

Planområdet ligger sentralt på Sistranda, sørvest for Frøya rådhus, og omfatter eksisterende omsorgsboliger ved Øvergården. Planavgrensningen omfatter også deler av tilgrensende vegsystem, herunder deler av Ørndalsveien og Øverveien, samt eksisterende gang- og fortausarealer nord for tiltaket.

Nord for planområdet grenser tiltaket til reguleringsplan «Mindre endring – reguleringsplan for Heia» (planID 1620201601), vedtatt 03.05.2023. Reguleringsplanen omfatter blant annet opparbeidet adkomstveg med tilhørende fortau langs Ørndalsveien fram til avkjøringen mot eksisterende omsorgsboliger ved Øvergården.

Foreliggende reguleringsplan skal avklare framtidig arealbruk og nødvendige tilpasninger til eksisterende veg- og trafikksystem i området. Tilknytning til eksisterende fortausanlegg og løsninger for myke trafikanter vurderes nærmere i senere kapitler i notatet.

Veg- og trafikknotatet inngår som en del av planarbeidet og skal danne grunnlag for vurdering av trafikale forhold knyttet til framtidig utbygging.

UTKAST



Figur 1: Gjeldende reguleringsplan for området nord for Øvergården omsorgsboliger

1.4 Avgrensning av oppdraget

Dette veg- og trafikknotatet omfatter vurdering av trafikale forhold knyttet til reguleringsplan for nytt bofellesskap ved Øvergården på Sistranda.

Oppdraget omfatter vurdering av eksisterende vegsystem, adkomst, parkering, interne trafikkarealer og tilknytning mot omkringliggende veg- og fortausanlegg innenfor og i tilknytning til planområdet. Dette inkluderer deler av Ørndalsveien og Øverveien, samt eksisterende gang- og fortausarealer nord for tiltaket.

Det vurderes løsninger for kjøreatkomst, trafikkavvikling, tilgjengelighet for ansatte, besøkende og servicekjøretøy, samt tilrettelegging for myke trafikanter mellom planområdet og eksisterende fortausnett.

Notatet omfatter overordnede trafikale vurderinger på reguleringsplannivå. Det inngår ikke detaljprosjektering av veg- og trafikktekniske anlegg. Eksisterende veg- og fortausanlegg utenfor planområdet vurderes kun i den grad de har betydning for adkomst, tilgjengelighet eller trafikkavvikling til planområdet.

1.5 Grunnlagsmaterialer

Følgende grunnlagsmateriale er lagt til grunn for utarbeidelse av veg- og trafikknotatet:

- Digitalt kartgrunnlag (SOSI) og tilgjengelig grunnkart for området
- Gjeldende reguleringsplaner og planinformasjon for tilgrensende områder
- Innsendt planavgrensning for reguleringsplan ved Øvergården
- Tilgjengelige skisseprosjekt og situasjonsplaner for tiltaket
- Prosjektinformasjon mottatt fra Frøya kommune og involverte rådgivere
- Tilgjengelig informasjon om eksisterende veg-, fortau- og trafikksituasjon i området
- Relevante håndbøker, vegnormaler og øvrige retningslinjer for vegutforming, tilgjengelighet og trafikksikkerhet
- Andre relevante fagnotater og tekniske vurderinger som inngår i reguleringsplanarbeidet, herunder overordnet VA-notat

Det er videre lagt til grunn overordnede prinsipper for trafikkavvikling, universell utforming og tilgjengelighet på reguleringsplannivå.

UTKAST

2. Dagens situasjon

2.1 Overordnet vegsystem

Planområdet har adkomst via Ørndalsveien og videre sørover via Øverveien. Ørndalsveien fungerer som overordnet adkomstveg i området og har en asfaltert kjørebane med bredde på ca. 6,0 meter. Langs deler av vegen er det etablert asfaltert fortau med bredde på ca. 2,5 meter.

Øverveien er en privat adkomstveg som leder sørover mot eksisterende omsorgsboliger og tilgrensende boligeiendommer. Vegen har en asfaltert kjørebane med bredde på ca. 4,0 meter, samt gruset skulder på om lag 0,5 meter på hver side over store deler av strekningen. Vegen fungerer som lokal adkomstveg med begrensede trafikkmengder og lavt hastighetsnivå.

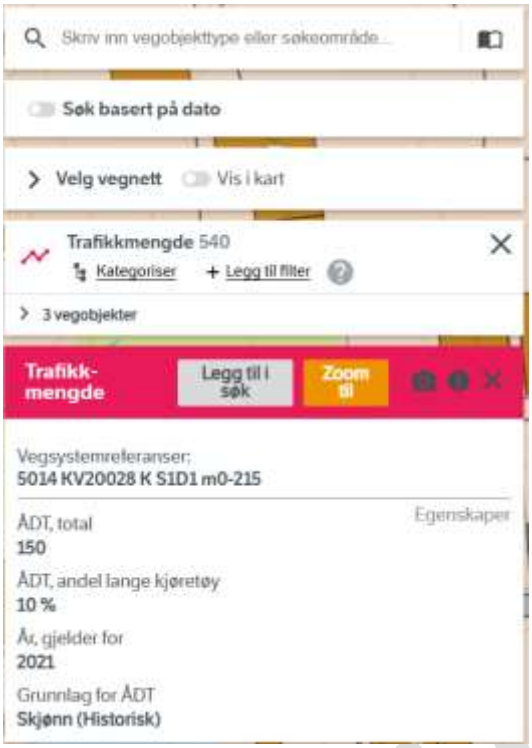
Kryssområdet mellom Ørndalsveien og Øverveien framstår som oversiktlig med eksisterende fortausforbindelse langs Ørndalsveien. Innenfor planområdet og langs Øverveien foregår ferdsel i hovedsak i blandet trafikk mellom kjørende og myke trafikanter.



Figur 2: Utsnitt av dagens veger med tilknytning til Øvergården

2.2 Trafikkmengder

Registrerte trafikkmengder i Ørndalsveien (tilkomstveg nord for tiltaket):



Registrerte trafikkmengde i Øverveien. Adkomstveg for boligtrafikk vest for tiltaket:



Figur 3: Trafikktall fra Statens vegvesens trafikkdatabank.

UTKAST

Det foreligger trafikkdata fra Statens vegvesens vegdatabank for vegene innenfor og i tilknytning til planområdet.

For Ørndalsveien er årsdøgntrafikken (ÅDT) registrert til ca. 500 kjøretøy per døgn (2021), hvorav 10 % utgjør lange kjøretøy. For Øverveien er årsdøgntrafikken registrert til ca. 150 kjøretøy per døgn (2021), hvorav 10 % utgjør lange kjøretøy. Trafikkdataene er basert på historiske vurderinger registrert i Statens vegvesens vegdatabank.

Ørndalsveien fungerer som overordnet adkomstveg til flere offentlige og private funksjoner i området, herunder Frøya kommunehus, helse- og omsorgsfunksjoner, boligområder samt Frøya Storhall. Trafikkmengdene varierer gjennom året og døgnet, og det kan i perioder forekomme vesentlig høyere trafikkbelastning enn det som fremgår av registrert ÅDT. Dette gjelder særlig ved arrangementer, turneringer og kamper i Frøya Storhall, hvor parkeringsarealene nord for Ørndalsveien benyttes av et større antall besøkende. Trafikken til parkeringsområdet passerer avkjøringen til Øverveien og planområdet.

Øverveien fungerer som lokal adkomstveg til eksisterende omsorgsboliger og tilgrensende boligeiendommer. Trafikken på vegen består hovedsakelig av personbiltrafikk knyttet til beboere, ansatte, besøkende, kommunale tjenester, varelevering og renovasjon. Trafikkmengden vurderes som lav og i tråd med vegens funksjon som lokal adkomstveg.

Samlet vurderes trafikkmengdene i området som moderate. Det er ikke registrert forhold som tilsier kapasitetsproblemer på eksisterende vegnett, men trafikkbildet kan være preget av periodiske belastningstopper knyttet til aktivitet ved Frøya Storhall.

Fortauet langs Ørndalsveien avsluttes ved vegkrysset mellom Ørndalsveien og Øverveien. I samme område ligger også adkomsten til Øvergården omsorgssenter og port/adkomst til idrettsanlegget. Det er ikke etablert egne gangarealer videre inn mot omsorgsboligene, og gående benytter derfor i hovedsak de interne kjørearealene.

2.3 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten innenfor planområdet vurderes generelt som god. Området ligger sentralt på Sistranda og betjenes av et etablert vegsystem med lav fartsgrense og relativt moderate trafikkmengder.

Det er ikke registrert trafikkulykker i Ørndalsveien eller Øverveien. Nærmeste registrerte trafikkulykke er lokalisert i Mellomveien i Sistranda sentrum og vurderes ikke å ha betydning for trafikksikkerheten innenfor planområdet. Det er registrert flere trafikkulykker langs fylkesvegnettet i sentrumsområdet, men disse vurderes ikke å være direkte relevante for det aktuelle vegsystemet som betjener Øvergården.

Både Ørndalsveien og Øverveien har skiltet fartsgrense 30 km/t. I tillegg er det etablert fartsdempende tiltak i form av fartshumper, noe som bidrar til lave kjørehastigheter og et trafikksikkert miljø for både kjørende og myke trafikanter.

Langs Ørndalsveien er det etablert fortau som gir en trafikksikker forbindelse for gående fram til området ved Øvergården. Fortauet er adskilt fra kjørebanen med kantstein, og overganger ved avkjørsler er utformet med nedsenket kantstein. Fra enden av fortauet skjer videre ferdsel mot Øvergården via eksisterende adkomstveg og interne arealer.

Ørndalsveien er belyst langs veg og fortau, noe som gir gode forhold for ferdsel i mørket. Øverveien har ikke separat vegbelysning, men deler av området ved krysset mellom Ørndalsveien og Øverveien mottar belysning fra tilstøtende veganlegg og omkringliggende bebyggelse.

Vegsystemet fremstår generelt som oversiktlig med gode siktforhold. Ved overgangen mellom Ørndalsveien og Øverveien finnes det imidlertid flere nærliggende avkjørsler og interne adkomster. Enkelte av disse ligger tett samlet, og terrengforhold samt stigning på parkeringsadkomst kan redusere oversikten noe. Forholdet vurderes ikke å representere en vesentlig trafikksikkerhetsutfordring, men utgjør et punkt som bør inngå i vurderingene ved videre planlegging av området.

Ørndalsveien fungerer også som adkomst til Frøya Storhall og tilhørende parkeringsområder. Ved større arrangementer kan trafikkmengden være høyere enn normalt, både for kjøretøy og gående. Trafikken er imidlertid periodisk og vurderes ikke å påvirke den generelle trafikksikkerheten i området i vesentlig grad.

Samlet vurderes dagens trafikksikkerhet som tilfredsstillende. Lav fartsgrense, etablerte fartsdempende tiltak, fortau langs deler av vegsystemet og fravær av registrerte trafikkulykker tilsier at området har et godt trafikksikkerhetsnivå for dagens bruk.



Figur 4: Utsnitt av området registrerte trafikkulykker

2.4 Gang- og sykkelforhold

Det er etablert fortau langs Ørndalsveien fram til krysset med Øverveien. Fortauet er adskilt fra kjørebanen med kantstein og knytter området til eksisterende gangnett videre mot Sistranda sentrum. Det er ikke etablert gangfelt ved krysset mellom Ørndalsveien og Øverveien. Nærmeste gangfelt ligger ved krysset mot Rådhusgata.

Videre sørover langs Øverveien er det ikke etablert fortau eller eget areal for gående og syklende. Ferdsel til omsorgsboligene og øvrige eiendommer skjer derfor i blandet trafikk på kjørebanen. Trafikkmengdene og hastigheten på Øverveien er lave, og dette vurderes å være en akseptabel løsning i dagens situasjon.

Det er ikke etablert egne sykkelanlegg innenfor planområdet. Syklende benytter eksisterende vegnett.



Figur 5: Eksisterende veg Ørndalsveien med nytt fortau fra 2021.

2.5 Kollektivtilbud

Planområdet ligger i gangavstand til kollektivtilbudet på Sistranda. Nærmeste holdeplass er Frøya kulturhus, langs fylkesveg 714, med en gangavstand på om lag 450–500 meter. Holdeplassen betjenes av både regionale og lokale bussruter, herunder regionrute 420 mellom Trondheim og Sistranda, samt lokalrute 5210 mellom Sistranda og Titran.

Holdeplassen ved Frøya kulturhus ligger på østsiden av fylkesveg 714. Adkomst fra planområdet forutsetter derfor kryssing av fylkesvegen. Fylkesvegen er belyst i området, og kryssing skjer i tilknytning til etablert gang- og fortausnett.

Holdeplassen Sistranda skole ligger om lag 550–600 meter fra planområdet og fungerer som endeholdeplass for flere bussruter. Holdeplassen har leskur og ligger på vestsiden av fylkesveg 714, noe som gir en mer trafikksikker kryssing av fylkesvegen, men følger en adkomstveg uten fortau eller gang- og sykkelveg mot planområdet (Innersian).

Samlet vurderes kollektivtilbudet å være godt tilgjengelig fra planområdet, med både regionale og lokale bussforbindelser innen normal gangavstand.

2.6 Parkering og hente-/bringesituasjon

Parkering for eksisterende omsorgsboliger er etablert på egen eiendom med direkte adkomst fra Ørndalsveien. Parkeringsarealet ligger i tilknytning til hovedinngangen og benyttes av ansatte, besøkende og tjenestekjøretøy.

Parkeringsplassen fremstår som et åpent areal med tilstrekkelig manøvreringsareal. Det er ikke etablert egne avsatte og markerte arealer for parkering eller av- og påstigning, varelevering eller renovasjon. Disse funksjonene benytter samme adkomst- og parkeringsareal som øvrig trafikk. Området fremstår i dag som et åpent asfaltert område uten tydelige og markerte arealer for parkering eller annet kjøremønster.

Det er ikke etablert separate gangarealer mellom parkeringsplassen og inngangspartiet. Gående ferdes derfor i samme areal som kjørende trafikk. Trafikkmengdene er imidlertid lav.

2.7 Teknisk standard eksisterende veg

Ørndalsveien har en asfaltert kjørebane med bredde på om lag 6,0 meter og et tilhørende fortau med bredde på om lag 2,5 meter. Dagens veg- og fortausanlegg ble etablert i 2020 og framstår med god teknisk standard. Vegbredder og utforming ligger i hovedsak på et nivå tilsvarende normalprofil for kommunale samleveger, og anlegget vurderes å være godt tilpasset dagens trafikkmengde og funksjon.

Øverveien er en privat adkomstveg med en asfaltert vegbredde på om lag 4,0 meter og gruslagte skuldre på om lag 0,5 meter. Vegen betjener Øvergården omsorgsboliger og et begrenset antall boligeiendommer. Vegbredden vurderes som tilstrekkelig for dagens trafikkbelastning.

Vegdekket i Øverveien framstår generelt i god stand. Det er registrert enkelte mindre kantskader langs asfaltkantene, samt noen skjøter etter tidligere oppgravinger for VA- og kabelanlegg. Disse vurderes som normale slitasje- og vedlikeholdsforhold og har ingen vesentlig betydning for vegens funksjon eller trafikksikkerhet.

Samlet vurderes den tekniske standarden på eksisterende vegnett innenfor planområdet som god og tilfredsstillende for dagens bruk.

3. Fremtidig situasjon

3.1 Beskrivelse av nytt tiltak

På eiendom gnr./bnr. 21/214 (Ørndalsveien 22) planlegges eksisterende omsorgsboliger revet og erstattet med et nytt bofellesskap bestående av 10 boenheter med tilhørende fellesarealer.

Tiltaket omfatter opparbeidelse av nye interne kjørearealer, parkeringsplasser, renovasjonsløsning og uteoppholdsarealer. Eksisterende adkomst fra Ørndalsveien videreføres, men tilpasses den nye bebyggelsen og intern trafikkavvikling. Veg- og trafikktiltakene er i hovedsak avgrenset til planområdet og medfører kun mindre tilpasninger mot eksisterende kommunalt vegnett.



Figur 6: Gjeldende utomhusplan for Øvergården omsorgsboliger.

3.2 Trafikkmengder og dimensjonerende kjøretøy

Eksisterende trafikkregistreringer fra Statens vegvesens vegdatabank viser en ÅDT på om lag 500 kjøretøy i Ørndalsveien og om lag 150 kjøretøy i Øverveien. Trafikkregistreringene er beskrevet nærmere i kapittel 2.2 og legges til grunn som eksisterende trafikksituasjon.

Den planlagte utbyggingen omfatter etablering av 10 omsorgsboliger med tilhørende fellesarealer. Tiltaket vurderes å gi en begrenset økning i trafikkmengdene sammenlignet med dagens situasjon. Trafikken vil i hovedsak bestå av ansatte, besøkende, hjemmetjeneste, varelevering, renovasjon og annen nødvendig driftstrafikk.

Som kontroll er det utført et konservativt overslag av forventet trafikkmengde basert på antall boliger som benytter vegnettet. Langs Øverveien er det registrert om lag 30–40 boenheter, inkludert de planlagte omsorgsboligene. Med en gjennomsnittlig bilturproduksjon på 3–4 bilturer pr. boenhet pr. døgn gir dette et beregnet trafikkgrunnlag på om lag 120–160 kjøretøy pr. døgn. Dette samsvarer godt med registrert ÅDT på 150 kjøretøy i Statens vegvesens vegdatabank.

For Ørndalsveien kommer i tillegg trafikk fra om lag 13 boenheter, Øvergården omsorgsboliger og parkeringsområdet til Frøya Storhall. Trafikken til Storhallen varierer gjennom døgnet og kan være betydelig høyere ved arrangementer og større idrettsbegivenheter enn ved normal drift. Samlet vurderes det likevel at utbyggingen vil ha liten innvirkning på trafikkbelastningen i Ørndalsveien.

Vegsystemet dimensjoneres for personbiltrafikk samt nødvendig driftstrafikk, herunder renovasjon, varelevering og utrykningskjøretøy.

Parameter	Forutsetning	Beregning	Resultat
Antall boenheter langs Øverveien	30–40 stk	35 stk (grunnlag)	
Turproduksjon pr. boenhet	3–4 turer/døgn	35 × 3,5	≈123 turer/døgn
Beregnet ÅDT	-	Konservativt overslag	**≈120–160 ÅDT**
Registrert ÅDT (SVV)	Vegdatabanken	-	150 ÅDT
Vurdering	-	-	**Godt samsvar mellom beregnet og registrert trafikk**

Figur 7: Tabell for estimerte trafikkmengder.

3.3 Fremtidige vegløsninger, kryss og avkjørsler

Eksisterende adkomst fra Ørndalsveien videreføres som hovedadkomst til de nye omsorgsboligene. Adkomsten oppgraderes og tilpasses den planlagte utbyggingen med nye interne kjørearealer, parkeringsplasser og vendehammer for renovasjon.

Trafikkmengdene til omsorgsboligene overstiger ÅDT 50 på sekundærvegen, og adkomsten utformes derfor som et vegkryss i henhold til prinsippene i Statens vegvesens håndbok N100 *Veg- og gateutforming*. Kryssutformingen baseres på anbefalingene i Statens vegvesens håndbok V121 *Geometrisk utforming av veg- og gatekryss*.

Krysset utformes som et T-kryss med hjørneavrunding utført som enkel sirkelkurve med radius R = 9,0 meter. Løsningen gir tilfredsstillende fremkommelighet for personbiler, renovasjonskjøretøy, varelevering, utrykningskjøretøy og øvrig driftstrafikk.

Det vurderes at det ikke er behov for kanaliseringstiltak i krysset. En ordinær T-kryssløsning ivaretar både fremkommelighet og trafikksikkerhet i avkjøringen.

Krysset skal utformes med nødvendige frisiktsoner i henhold til Statens vegvesens håndbok N100. Innenfor frisiktsonene skal terreng, vegetasjon og andre sikthindringer ikke redusere trafikantenes sikt i krysset.

Det anbefales at adkomsten forskyves noe mot øst innenfor tilgjengelig areal. En større avstand mellom vegkrysset og adkomsten vil gi en tydeligere separasjon mellom de to krysspunktene og bidra til en mer oversiktlig situasjon. Dette hindrer at avkjøringen oppfattes som en del av vegkrysset.

Samtlige kjørearealer innenfor planområdet etableres med asfaltdekke.

3.4 Intern trafikkavvikling og parkering

Intern trafikkavvikling er tilpasset utbyggingen og legger til rette for en oversiktlig adkomst til parkeringsplasser, innganger og driftsfunksjoner. Parkering etableres på egen eiendom med oppstillingsplasser for både ansatte og besøkende.

Kjørearealene er dimensjonert for personbiler samt renovasjons-, vareleverings- og utrykningskjøretøy. Sporingslinjer i utomhusplanen (ref. kap 3.1) viser at dimensjonerende kjøretøy kan manøvrere innenfor planområdet. Det etableres vendehammer slik at større kjøretøy kan snu på egen eiendom. Løsningen eliminerer behovet for rygging ut på offentlig veg og bidrar til en mer trafikksikker trafikkavvikling.

3.5 Løsning for myke trafikanter

Eksisterende fortau langs Ørndalsveien gir en sammenhengende gangforbindelse frem til vegkrysset mellom Ørndalsveien og Øverveien. Fortauet utgjør hovedforbindelsen for gående til og fra planområdet og knytter området til andre fortau i Sistranda.

Fra fortauets avslutning og videre inn mot de nye omsorgsboligene er det ikke planlagt egne gangarealer. Gangtrafikk er derfor foreløpig planlagt som dagens situasjon til å benytte interne kjørearealer mellom offentlig fortau, parkeringsplasser og bygninger.

Det anbefales at gangforbindelsen mellom offentlig fortau og planområdet vurderes nærmere i detaljprosjekteringen. Fortauet avsluttes i et kryssområde hvor Øverveien, adkomsten til Øvergården, adkomst til parkeringsplass, adkomst til boliger i vest og adkomst (via port) til idrettsanlegget møtes.I tillegg er det ikke en derfinert vegbredde i området, og området fremstår i dag som en stor asfaltert flate uten tydelige avgrensninger for veganlegget. Samlingen av flere avkjørsler og vegtilknytninger gir et mindre tydelig gangmønster enn ønskelig. En mer definert overgang mellom fortau og interne gangarealer vil kunne gi en mer oversiktlig situasjon for gående. Dette bør vurderes nærmere i detaljprosjekteringsfasen.

Universell utforming skal ivaretas ved detaljprosjektering av gangforbindelser, overganger mellom kjørearealer og uteområder, samt ved adkomst til bygninger og parkeringsplasser.



Figur 8: Eksisterende avkjørsel mot Øvergården (sett fra Ørndalsveien)

3.6 Trafikksikkerhetsvurdering

Den planlagte utbyggingen vurderes å videreføre de trafikksikkerhetsmessige kvalitetene som allerede finnes i området. Trafikkmengdene er lave, hastighetsnivået er begrenset, og eksisterende fortau langs Ørndalsveien gir en forbindelse for myke trafikanter frem til planområdet. Oppgradering av adkomstkrysset etter prinsippene i Statens vegvesens håndbøker N100 og V121 vil bidra til en tydeligere og mer oversiktlig tilknytning mot offentlig veg.

Innenfor planområdet legges det til rette for parkering, manøvrering og snumulighet på egen eiendom. Vendehammer og dokumentert sporingsanalyse sikrer at renovasjonskjøretøy, varelevering og utrykningskjøretøy kan snu uten rygging ut på offentlig veg. Dette reduserer konfliktpunkter mellom intern trafikk og trafikk på Ørndalsveien.

Det anbefales likevel å vurdere gangforbindelsen mellom offentlig fortau og de interne utearealene nærmere i detaljprosjekteringen. Fortauet avsluttes ved et kryssområde hvor flere veger møtes. En tydeligere definert ganglinje gjennom dette området vil kunne gjøre ferdselsmønsteret mer intuitivt og bidra til en mer oversiktlig trafikksituasjon for både gående og kjørende.

UTKAST

4. Oppsummering

Det planlagte bofellesskapet ved Øvergården medfører lite endringer i det overordnede veg- og trafikksystemet. Eksisterende adkomst fra Ørndalsveien, interne kjørearealer, parkering og renovasjonsløsninger oppgraderes og tilpasses den nye bebyggelsen.

Trafikkregistreringer og utførte vurderinger viser at utbyggingen vil gi en begrenset økning i trafikkmengdene, og eksisterende vegnett har tilstrekkelig kapasitet til å håndtere den forventede trafikken. Adkomstkrysset utformes i henhold til gjeldende vegnormaler, og det anbefales å forskyve adkomsten noe mot øst for å oppnå en tydeligere separasjon mellom vegkrysset og adkomsten til planområdet.

Det etableres vendehammer og tilstrekkelige manøvreringsarealer slik at renovasjonskjøretøy, varelevering og øvrige større kjøretøy kan snu på egen eiendom uten rygging ut på offentlig veg. Løsningen gir en oversiktlig intern trafikkavvikling og begrenser påvirkningen på det kommunale vegnettet.

Eksisterende fortau langs Ørndalsveien videreføres som forbindelse for myke trafikanter frem til planområdet. Det anbefales likevel å vurdere en tydeligere gangforbindelse mellom fortauet og de interne utearealene i detaljprosjekteringen. Dette vil kunne gi et mer intuitivt gangmønster og en mer oversiktlig situasjon i området hvor flere avkjørsler og vegtilknytninger møtes.

UTKAST

5. Vedlegg

Veg- og trafikknotatet bygger på tilgjengelig grunnlagsmateriale, gjeldende planer og relevante faglige retningslinjer. Følgende dokumenter og materiale er lagt til grunn for vurderingene i notatet og bør vedlegges eller refereres til i forbindelse med reguleringsplanen:

Reguleringsplaner

- Nesset boligområde – planID 1620198101, vedtatt i 1982. Gjeldende reguleringsplan for området hvor Øvergården ligger.

Plangrunnlag og prosjektdokumenter

- Reguleringsplankart og planbeskrivelse for Øvergården
- Utomhusplan som viser vegløsning, fortau og parkeringsarealer

Faglige retningslinjer og håndbøker

- Statens vegvesen – håndbok N100 Veg- og gateutforming
- Statens vegvesen – håndbok N200 Vegbygging
- Statens vegvesen – håndbok V123 Vegkryss
- Statens vegvesen – håndbok N-V-123 Utforming av kollektivanlegg på veg og gate
- Statens vegvesen – håndbok V713 Trafikkberegninger

Vedleggene dokumenterer planstatus, prosjekterte løsninger og faglig grunnlag for vurderingene som er gjort i veg- og trafikknotatet. Dokumentene gir samlet grunnlag for vurdering av vegutforming, trafikkmengder, trafikksikkerhet og tilpasning til eksisterende vegnett og planstruktur.



Figur 9: Reguleringsplan nord for omsorgsboliger Øvergården