

NOTAT

Frå: Sivilingeniør Helge Hopen AS
Til: Kvalheim Eigedom AS
Dato: 21.11.2019, revidert 21.6.2022 og 31.8.2022
Tema: Trafikkanalyse Mangersneset

Bakgrunn

Det er starta opp reguleringsplanarbeid for planområdet gnr. 44 bnr. 2 , mfl. Mangersneset, Radøy kommune. Planforslaget legg opp til einbustadar, rekkjehus og leilegheiter. Detaljreguleringsplanen vert utarbeidd av Weglo Design, Plan & Landskap AS.

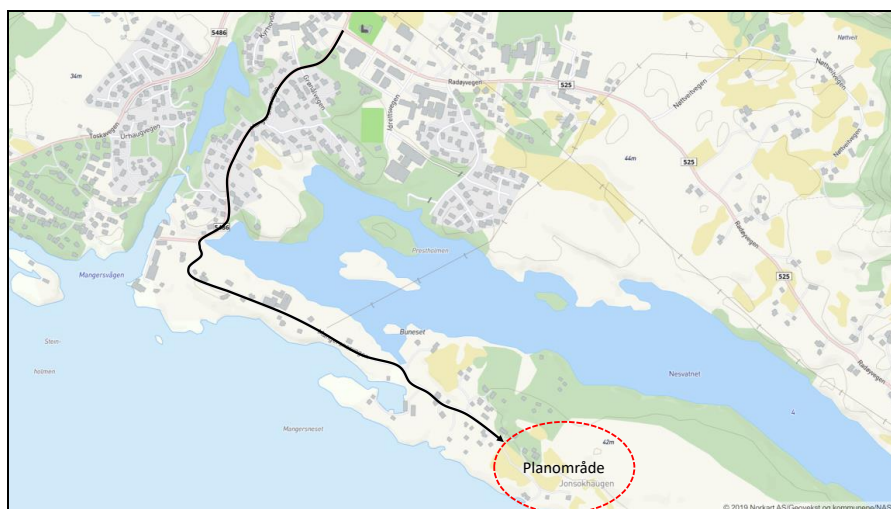
Sivilingeniør Helge Hopen AS er engasjert av Kvalheim Eiendom AS til vurdering av framtidig trafikkgrunnlag for tilkomstvegen til planområdet (Mangersnesvegen). Trafikkanalysen vil vere grunnlag for avklaring av vegstandard og tilrettelegginga for gang/sykkel på tilkomstvegen.

Trafikkanalysen av 21.11.2019 var basert på eit planframlegg med 46 nye bustader. I revidert planframlegg pr. 21.6.2022 er planen nedskalert til 24 einingar. Konsekvensane av dette er omtala i eit tilleggsavsnitt etter kapittel om Samla vurdering og tilråding som var basert på opphavleg planframlegg. I revisjon 31.8.2022 er ÅDT pr. bustad korrigert til 5,0 kjt./døger.

Dagens situasjon

Tilkomst

Planområdet har tilkomst frå Mangersnesvegen som kjem frå Manger sentrum:



Figur 1. Oversiktskart.

Trafikkmengd

Trafikkmengd i dag er rekna ut på tre ulike vis:

- Trafikkdata frå nasjonal vegdatabank, NVDB (Statens vegvesen)
- Korttidsteljingar september 2019
- Kalkyle av trafikkskapning på grunnlag av antall bustader, hytter og båt plassar etc.

Føresetnader for kalkyle av trafikkskapning er:

5,0 ÅDT (årsdøgertrafikk) pr. bustad (jfr. krav i KPA for Radøy 2011-2023)

0,5 ÅDT pr. båt plass

0,4 ÅDT pr hytte

Trafikkskapning til/frå båthamna og hytter er rekna ut i frå antatt gjennomsnittleg bruksfrekvens på årsbasis fordelt på talet på dagar i året. Dette inneber at det er store årsvariasjonar og at t.d. sommartrafikken er høgare enn vintertrafikken. Trafikkdata frå NVDB gjeld for snittet før kryss med avkøyring til kaiområdet. Her er det trekt frå estimert trafikkskapning til kaiområdet. Korttidsteljinga er korrigert for normal årsvariasjon.

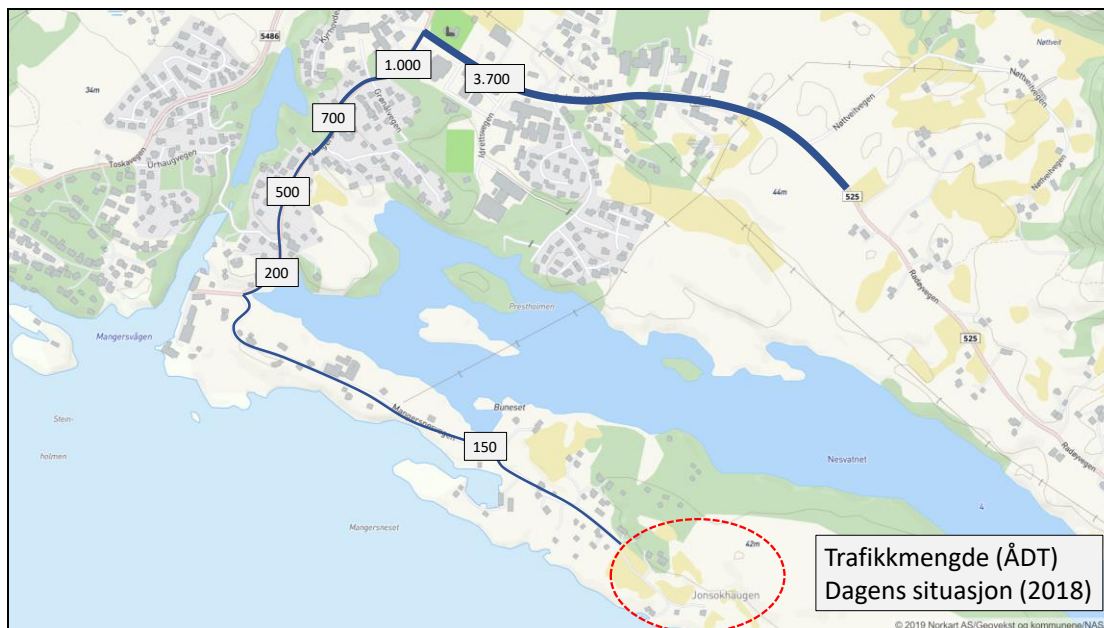
Kalkylane/teljingane syner følgjande trafikktal på Mangersneset i snitt ved båthamna i dag:

NVDB: ca. 150 ÅDT

Korttidsteljing ca. 160 ÅDT

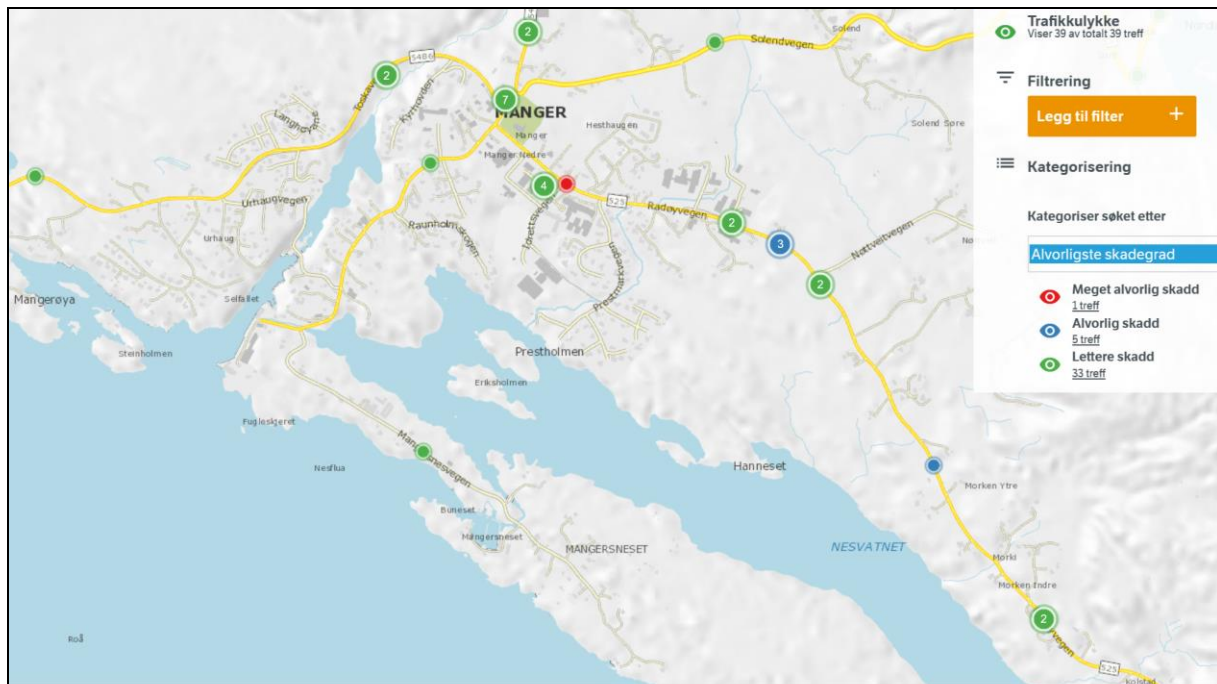
Kalkyle trafikkskapning: ca. 120 ÅDT

Samla vurdert vert det lagt til grunn eit snitt av utrekningsmetodane, avrunda til næraste 50, dvs. ei estimert trafikkmengd i dag på ca. 150 ÅDT.

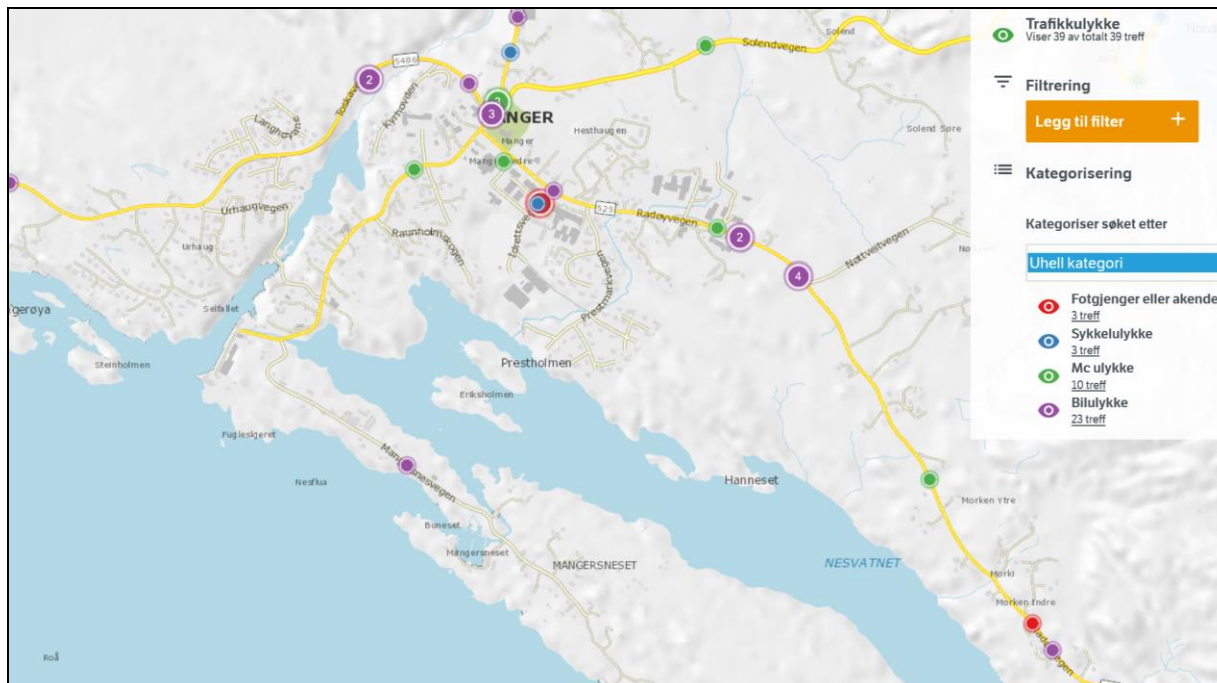


Trafikktryggleik

Registreringar frå NVDB synar følgjande oversikt over antall ulukker med personskade:



Figur 2. Registrerte personskadeulukker frå ca. 1980 fordelt på skadegrad.



Figur 3. Registrerte personskadeulukker frå ca. 1980 fordelt på uhellskategori

Registreringane syner at det ikkje er spesielle ulukkespunkt i det aktuelle området. Det er registrert ein ulukke på Mangersnesvegen (bil, utforkøyring i 2007 m/lettere personskade).

For framtidig situasjon må ein i vurdering av trafikktryggleik ta omsyn til at utbygginga vil skape auka gang/sykkeltrafikk langs tilkomstvegen.

Framtidig trafikkmengd

Planframlegget legg opp til netto 46 nye bustader og 3 færre hytter enn i dag. Dette er rekna å medføre ei nyskapt trafikkmengd på ca. 200-250 ÅDT. Det er ikkje lagt til grunn auka trafikkvekst ut over det som planframlegget legg opp til.

Framtidig trafikkmengd langs Mangersnesvegen til planområdet vert med dette rekna til ca. 350-400 ÅDT.



Figur 4. Prognose for framtidig trafikkmengd etter utbygging i tråd med planframlegget.

Analyse av trafikk i anleggsfasen

Trafikken i byggjefasen vil vere:

- tilkøyring av materialar og utstyr
- utkøyring av avfall
- transport til og frå byggeområdet for dei som arbeidar med bygginga

Når det gjeld massetransport opplyser forslagsstillar at det er rekna med massebalanse, slik at det ikkje vert behov for tilkøyring eller utkøyring av massar.

Anleggstrafikken og persontrafikken i byggjefasen vil med dette vere avgrensa, og er ikkje venta å medføre vesentlege problem med trafikkavvikling og trafikktryggleik under føresetnad av at det er tilstrekkeleg med møteplassar langs vegen. Det vil vere marginalt med gangtrafikk langs vegen i byggjefasen, og dermed lav eksponering av moglege konfliktsituasjonar med mjuke trafikantar.

Utviding av eksisterande tilkomstveg inngår i reguleringsplanen, mellom anna utbetring og tilrettelegging av tilstrekkeleg mange møteplassar. Det vert tilrådd at denne utbetringa/utbygginga av møteplassar vert utført før anleggsarbeidet med sjølve bustadområdet startar opp.

Samla vurdering og tilråding

Vurdering av aktuell vegklasse / vegstandard bør ta omsyn til både trafikkmengd, landskap/inngrep i natur og trafikktryggleik med tanke på mange nye busette familiar med barn som mellom anna vil bruke Mangersnesvegen som skuleveg.

Det vert tilrådd vegklasse L2, øvrige lokalveger (Statens vegvesen, Handbok N100) med vegbredde 3,5 - 4,5 meter inkl. skulder og møteplassar (eitt felts veg med møteplassar). Vegnormalane peiker på at L2 ikkje bør ha høgare ÅDT enn 300. Dette er ikkje eit absolutt kriterium, og i denne saka bør vektlegging av å avgrense inngrep i natur/landskap og at trafikkmengda er ned mot det aktuelle nivået på 300 ÅDT, tilseie at L2 kan akseptast.

Med trafikkmengd i størrelse 350 – 400 ÅDT vil vegen ha tilstrekkeleg kapasitet og akseptabel framkomst med eitt felt og møteplassar, sjølv i høgsesong med stor aktivitet til/frå hamna. Kapasiteten på vegen vil vere mange gonga høgare enn trafikkmengd i dimensjonerande time under høgsesong.

Når det gjeld møteplassar kan det leggjast til grunn generelle retningsliner i N100:

«På 1-feltsveger bør det anlegges møteplasser med om lag 250 m avstand, men aldri lengre fra hverandre enn at det er sikt fra en møteplass til den neste. Møteplassene kan utformes ved at kjørebanelen utvides til 6 m over en lengde på 20 m med 15 m overgangsstrekning til hver side. Totallengde på møteplassen blir da 50 m. Møteplassene legges på den siden av vegen hvor det er mest hensiktsmessig.»

Kravet til møteplassar er at det er sikt frå ein møteplass til neste. Vidare er det avgjerande at det ikkje vert meir enn 250 meter mellom møteplassane for å ivareta praktisk trafikkavvikling. Ut over dette kan ein leggje til grunn lokale tilpassingar for ein hensiktsmessig plassering og utforming av møteplassane, med dei generelle tilrådingane i N100 som eit utgangspunkt.

Det vert tilrådd at planlagt utbetring/utbygging av møteplassar i reguleringsplanen vert utført før anleggsarbeidet med sjølve bustadområdet startar opp.

For å ivareta framkomst og tryggleik til mjuke trafikantar vert det tilrådd samanhengande fortau langs vegen med breidde på minimum 1,5 – 2,0 meter.

Nedskalert planframlegg – tilleggsvurdering av 21.6.2022

Med ei nedskalering frå 46 til 24 bustader, kan trafikkprognosen for framtidig situasjon nedjusterast med ca. 100 ÅDT. Forventa framtidig trafikkmengd på samleveggen inn mot planområdet kan med dette estimerast til 250 - 300 ÅDT.

Endringa i trafikkmengd har ingen innverknad når det gjeld tilrådinga av vegstandard, dvs. vegklasse L2, øvrige lokalveger (Statens vegvesen, Handbok N100) med vegbredde 3,5 - 4,5 meter inkl. skulder og møteplassar.

Når det gjeld tilbod til mjuke trafikantar vert det heller ingen endring i tilrådinga om å regulere samanhengande fortau langs vegen med bredde på minimum 1,5 – 2,0 meter.

Når det gjeld eventuelle rekkjefølgjekrav knytt til opparbeiding av veg og fortau er det heller ingen endring i tilrådinga om at planlagt utbetring/utbygging av møteplassar i reguleringsplanen bør vere utført før anleggsarbeidet med sjølve bustadområdet startar opp.

Det er i dette notatet ikkje gjort vurderingar omkring eventuelle rekkefølgjekrav til opparbeiding av heile eller deler av regulert fortau langs samleveggen. Generelt kan det påpeikast at trafikktryggleiken er godt ivareteken gjennom å leggje til rette for låg fart på samleveggen, t.d. gjennom 30 km/t og fartshumpar. Fortau har erfaringsmessig liten dokumentert effekt på trafikktryggleiken, og er i første rekkje eit tiltak for å oppnå betre framkomst for mjuke trafikantar og auka kjensle av tryggleik.