

NOTAT

PROSJEKT Detaljregulering for Gamnes boligfelt, Karlsøy kommune	PROSJEKTLEDER Britt Cristine Mathisen	DATO 08.01.2024
PROSJEKTNUMMER 10210511-002	OPPRETTET AV Britt Cristine Mathisen	KONTROLLERT AV Marius N. Fagermo

Reguleringsplan Gamnes boligfelt – trafikale vurderinger

Innhold

1	Innledning	2
1.1	Bakgrunn	2
1.2	Orientering	2
2	Dagens situasjon	3
2.1	Trafikksikkerhet	3
2.2	Forhold for gående og syklende	4
2.3	Forhold for kollektivreisende	5
2.4	Forhold for biltrafikk	7
2.4.1	Trafikkvolum	7
2.4.2	Veiutforming	8
3	Planforslaget – beskrivelse og konsekvenser	8
3.1	Forhold for biltrafikk	10
3.2	Forhold for gående og syklende	10
3.3	Kollektivtrafikk	11
3.4	Oppsummering, trafikksikkerhetsvurdering og konklusjon	11

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Sweco er engasjert av Karlsøy kommune for å bistå i arbeidet med Detaljregulering for utvidelse av boligfelt på Gamnes. I henhold til planprogrammet skal konsekvensene av planforslaget med tanke på trafikk og transport utredes. Fokus er spesielt på trafikksikkerhet for myke trafikanter. Foreliggende notat dokumenterer vurderingene som er gjort.

1.2 Orientering

Figuren nedenfor viser planområdets avgrensning, skissert med stiplet strek.



Figur 1: planavgrensningen, med rød, stiplet strek.

Fylkesvei 863 Langsundveien går gjennom planområdet. Ringveien, internvei i det eksisterende boligfeltet, har adkomst fra fylkesveien.

2 Dagens situasjon

I dette kapitlet gjennomgår vi våre vurderinger av forholdene i dagens situasjon.

2.1 Trafikksikkerhet

I henhold til Statens vegvesens håndbok V723 «Analyse av ulykkessteder» bør man ikke analysere ulykker lenger tilbake enn 8 år. Dette skyldes at både kjøretøyparken og trafikantenes adferd vil kunne endres over tid. Normalt sett baseres trafikksikkerhetsvurderinger på siste 5-årsperiode, men på steder med lite trafikk kan perioden økes til 8 år. Siden det er relativt lite trafikk velger vi å velge en utvidet periode på 8 år. Figur 2 under viser inntrufne trafikkuulykker i området i perioden 2015–2022. Ulykker vises med grønn prikk. Det er ingen politiregistrerte trafikkuulykker innen planområdet i perioden:



Figur 2 – Registrerte trafikkuulykker i og i nærheten av planområdet i perioden 2014–2022

Ulykker må ha inntruffet på offentlig- eller privat veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk, samt involvere et kjøretøy, for å bli registrert i databanken. Det er stor underrapportering av fotgjenger- og sykkelulykker.

Tall fra Oslo skadelegevakt viser rundt 11 ganger så mange sykkelskader som det som registreres i den offisielle statistikken. Eneulykker med fotgjengere er ikke definert som trafikkuulykker, siden det ikke er kjøretøy involvert, selv om ulykken skjer i vanlig trafikk. Registreringer ved Oslo skadelegevakt i 2016 viste omtrent 60 ganger så mange skadde fotgjengere, som det som fremkom av den offisielle ulykkesstatistikken (Transportøkonomisk institutt, 2021). Det er derfor usikkert om det har vært ulykker med gående eller syklende.

Selv om veinettet i planområdet ikke er spesielt trafikkfarlig når vi ser på ulykkesdata, kan det godt hende at veinettet oppleves som utrygt. Jamfør trafikksikkerhetshåndboken er det ikke slik at opplevd utrygghet korrelerer med faktisk risiko. Dette skyldes at man kompenserer for opplevd utrygghet ved å øke oppmerksomheten og bevege seg mer aktsomt. På denne måten kan man redusere den reelle risikoen for ulykker. Opplevd utrygghet bør likevel ikke bagatelliseres, da den kan gi redusert mulighet for livsutfoldelse.

Fartsgrensen er ifølge Vegkart.no 50 km/t både på fylkesvegen og Ringvegen, men Ringveien er skiltet med fartsgrense 30 km/t i [google Street View](#) , datert juli 2022.

2.2 Forhold for gående og syklende

Det er ingen tilrettelegging for gående og syklende langs fylkesveien. Sør for Ringveien er det fareskilt som advarer om at det er barn ved fylkesveien. Det er regulert G/S-vei, på deler av strekningen, men denne er ikke opparbeidet. Det er heller ikke etablert gangfelt eller fysiske

trafiksikkerhetstiltak for kryssing av fylkesveien i forbindelse med holdeplass eller som adkomst til strandsonen.

2.3 Forhold for kollektivreisende

Elvemoen bussholdeplass ligger i planområdet, ved fylkesveien. Holdeplassen betjenes av rute 430 Tromsø-Hansnes.

430 Mot Tromsø		Troms og Finnmark fylkeskommune Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda Tromsán ja Finmarkun fylkinkommuuni		TROMS fylkestrafikk ROMSSA fylkkajohtolat	
Gyldig fra 22. august 2022 og inntil videre		Endringer kan tilkomme på helligdager, bruk reiseplanlegger på www.fylkestrafikk.no / tel: 777 88 777			
Mandag - Fredag					
DX-kodning		1234	5	-	-
Grunnfjordbotn avg	08:05				
Skatterå	08:18				
Hansnes skole		14:35			
Hansnes ferjekai	06:15 08:20 08:24	08:35	14:50	14:50	14:50
Hansnes skole	06:17 08:22 08:27	08:37	14:52	14:52	14:52
Hessford kryss	06:25	08:44	15:00	15:00	15:00
Garnes	06:30	08:49	15:05	15:05	15:05
Kopparelv	06:32	08:51	15:07	15:07	15:07
Skulgam gamle ferjekai	06:50	09:11	15:25	15:25	15:25
Kvalsundtunnelen	06:54	09:16	15:29	15:29	15:29
Krabbelv		09:22	15:35	15:35	15:35
Kvaløysletta terminal		09:32	15:45	15:45	15:45
Glæverbukta		09:39	15:52	15:52	15:52
Skippergata		09:46	15:59	15:59	15:59
Tromsø Prostneset ank		09:49	16:04	16:04	16:04
UNN ank		10:10			
<p>Kjøres kun på skolefridager vgs og i skolens sommerferie</p> <p>Kjøres kun på skolefridager vgs</p> <p>Kjøres på Skoledager vgs</p>					

430 Mot Hansnes		Troms og Finnmark fylkeskommune Romssa ja Finnmarkku fylkkagielda Tromsán ja Finmarkun fylkinkommuuni		TROMS fylkestrafikk ROMSSA fylkkajohtolat	
Gyldig fra 22. august 2022 og inntil videre		Endringer kan tilkomme på helligdager, bruk reiseplanlegger på www.fylkestrafikk.no / tel: 777 88 777			
Mandag - Fredag					
DX-kodning		1234	5	-	-
Tromsø Prostneset avg	12:55	12:55	16:35		
Breivika	13:00	13:00			
Forskningsparken	13:01	13:01			
UNN	13:04	13:04			
Glæverbukta	13:11	13:11	16:43		
Kvaløysletta terminal	13:18	13:18	16:50		
Kvalsundtunnelen	13:37	13:37	17:09		
Skulgam gamle ferjekai	13:43	13:43	17:13		
Kopparelv	07:57	14:04	14:04	17:35	
Garnes	08:00	14:06	14:06	17:37	
Hessford kryss	08:08	14:13	14:13	17:43	
Hansnes skole	08:15	14:21	14:21	14:35	17:51
Hansnes ferjekai ank	08:17	14:25	14:25	14:37	17:55
Grunnfjordbotn ank			14:50		
<p>Kjøres ikke i skolens sommerferie</p> <p>Kjøres på Skoledager vgs</p>					

Figur 3 – Utdrag av rutetabell, hentet fra Fylkestrafikk.no

NOTAT
FEIL! FANT IKKE REFERANSEKILDEN.

Rutetabellen, og dermed busstilbudet, fremstår som vanskelig å sette seg inn i, hvis en ikke har kjennskap til skolens fridager, da rutene er knyttet til skolens undervisningsdager. I dag er det imidlertid mer vanlig å benytte digital reiseplanlegger enn rutetabell, så dette kan være et forbigående problem.

Med 0–1 avganger per time og under 1 km til nærmeste holdeplass, kan vi karakterisere beboernes tilgang til kollektivtransport som «Dårlig tilgang» i henhold til den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014:

¹Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr. time	1	2	5
2-3 pr. time	2	3	5
1 pr. time	3	4	5
Annenhver time / sjeldnere	4	5	5

1) Svært god tilgang
Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen

2) God tilgang
2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

3) Middels god tilgang
1 avgang pr. time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

4) Dårlig tilgang
Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

5) Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport
Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

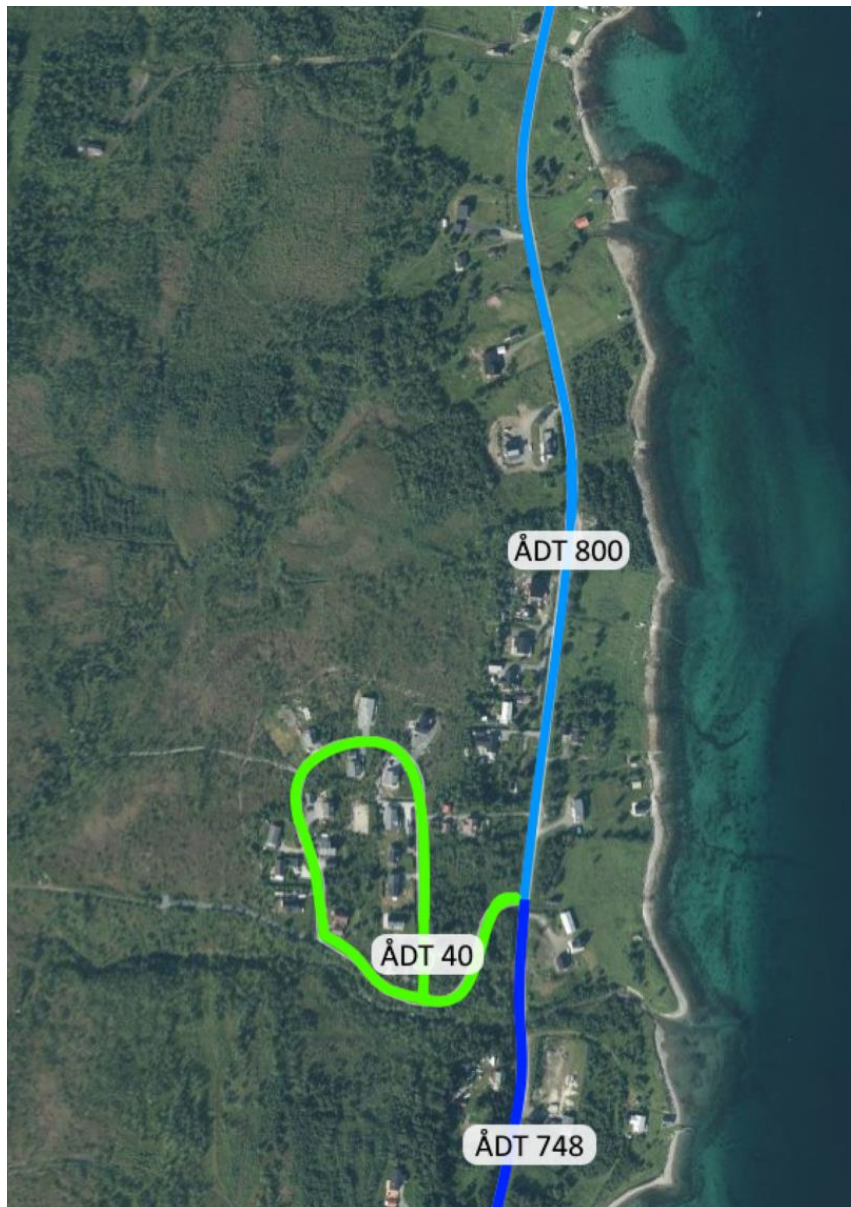
Figur 4 – Klassifisering av tilgang på kollektivtransport basert på antall avganger per time og avstand til nærmeste holdeplass

Vi antar at busstilbudet kun benyttes til skoleskyss og av de som ikke kan benytte bil eller sykkel (tvungne brukere). Samtidig vil opparbeidelse av holdeplass og kryssingspunkt gi skoleelever og andre et trafikksikkert og universelt utformet reisetilbud. Dette er nødvendig for å sikre mobilitet for grupper som har få alternativer.

2.4 Forhold for biltrafikk

2.4.1 Trafikkvolum

Trafikkvolum på veinettet er i vegkart (NVDB) oppgitt å være ca. 800 kjøretøy i et gjennomsnittlig døgn, sammenlagt for begge retninger (ÅDT) på fylkesveien. På ringveien er ÅDT oppgitt å være 40.



Figur 5 – Trafikkvolum (ÅDT) i henhold til NVDB

Dette er små trafikkmengder med tanke på trafikkavvikling, og erfaringsmessig gir disse trafikkmengdene ingen kø og forsinkelser på veinettet.

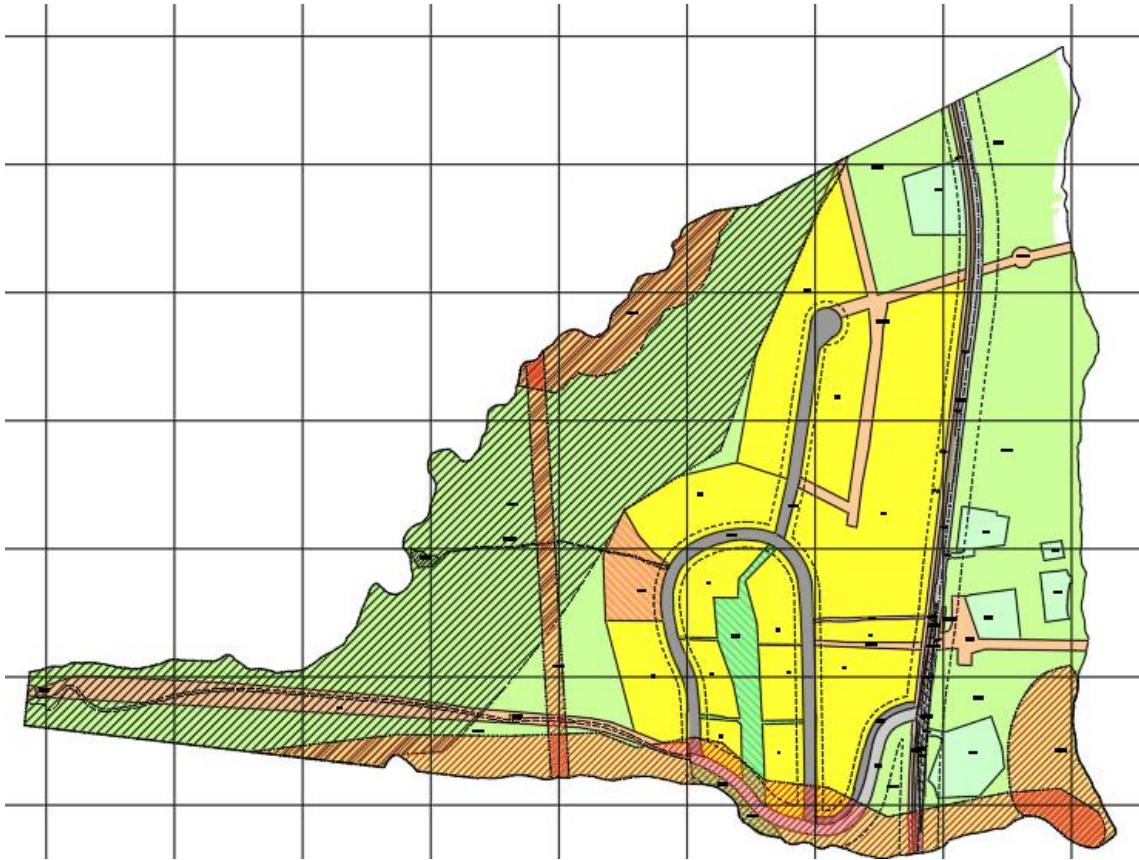
2.4.2 Veiforming

Ringveien er slitt og har begrenset langsgående sikt. Fylkesveien mangler som nevnt tilrettelegging for myke trafikanter og kollektivtrafikk.



3 Planforslaget – beskrivelse og konsekvenser

Planforslaget innebærer å utvide etablert boligfelt nordover. G/S-veg langs fylkesvei forlenges i planens utstrekning. Holdeplasser utformes som kantstopp. Eksisterende tverrvei mellom fylkesvei og Ringveien reguleres som G/S-vei med tillatt kjøring til 1 eiendom. Ringveien forlenges inn i utvidet boligområde, med snuplass i enden. Trasé er felles for vei og infrastruktur som nytt VA anlegg.



NOTAT
FEIL! FANT IKKE REFERANSEKILDEN.

Tegnforklaring

Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B Boligbebyggelse
- B/T Boligtjenesteyting

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- ST Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (arealer)
- V Veg
- GS Gang-/sykkelveg
- AVG Annen veggrunn - grøntareal
- HPP Holdeplass/plattform
- SBK Tekniske bygg/konstruksjoner
- TIS Teknisk infrastruktur
- VAN Vann- og avløpsnett
- VFN Vannforsyningsnett
- AVN Avløpsnett

§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur

- GAA Felles lekeareal kombinert med VAO trasé

§12-5. Nr. 5 - Landbruks-, natur- og friluftsmål samt reindrift

- LNFR areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
- LNFR
 - LSB Spredt boligbebyggelse
 - LSF Spredt fritidsbebyggelse

§12-6 - Hensynssoner

- N140 Frisikt
- H310 Ras- og skredfare
- H320 Flomfare
- H370 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)
- H520 Hensyn reindrift
- H540 Hensyn grønnstruktur

Linjesymbol

- Plangrense
- Formålgrense
- · - · - · - · - · - · Grense for sikringsone
- · - · - · - · - · - · Grense for faresone
- · - · - · - · - · - · Grense for angitt hensynssone
- - - - - Byggegrense
- · — · — · — · — · — · Regulert senterlinje
- - - - - Frisiktlinje
- · - · - · - · - · - · Regulert kant kjørebane

Punktsymboler

-  Avkjørsel - både inn og utkjøring

Figur 6 – Plankart og tegnforklaring

3.1 Forhold for biltrafikk

Ved opparbeidelse av Ringvegen iht. gjeldende vegnormaler vil biltrafikk til boligfeltet få bedre forhold. Økt antall boliger vil gi økt trafikk, men den vil være begrenset.

3.2 Forhold for gående og syklende

Ved opparbeidning vil planforslaget gi en standardheving av tilbudet for gående og syklende, med G/S-veg langs fylkesveien. Ved prosjektering må det sikres siktforhold iht. gjeldende normaler.

3.3 Kollektivtrafikk

Etter vår vurdering vil de kollektivreisende største gevinst i forbindelse med planforslaget være knyttet til forbedret gangadkomst til holdeplass og en moderne holdeplass. Dette er viktig både med tanke på universell utforming/ tilgjengelighet og trafikksikkerhet. Kantstopp gir bedre kollektivfremkommelighet enn busslomme (som tidligere regulert). En opprustning av holdeplassen ville gjort kollektivtilbudet mer attraktivt og tilgjengelig/universelt utformet.

3.4 Oppsummering, trafikksikkerhetsvurdering og konklusjon

Som omtalt i kapittel 2.1 er det ingenting som tilsier at dagens veinett er spesielt ulykkes-utsatt, men vi kan likevel ikke utelukke at man opplever utrygghet knyttet til veinettet.

Planforslaget legger opp til etablering av flere nye G/S-veier. Dette betyr at en kan gå og sykle uten konflikter med biltrafikk i større grad enn i dagens situasjon. Planforslaget vil etter vår mening også gi forbedret opplevd trygghet på grunn av G/S-vei.

Eventuelt gangfelt til holdeplass vil kunne bidra til trafikksikker og universelt utformet adkomst til holdeplass, og strandsone.

Et enkelt tiltak for å øke trygghetsfølelsen og trafikksikkerheten er laveste mulige fartsgrense, dette avhenger av vegeier og Statens vegvesen på fylkesvei. I bolig-gaten (Ringvegen) kan det med fordel velges en fartsgrense på 30 km/t.

I henhold til Fartsgrensekriteriene fra 2022, bør fartsgrenser i tettbygde strøk baseres på ønsker om å prioritere bl.a. trafikksikkerhet, gående og syklende, trivsel og trygghet. 30 km/t vil bidra til dette.

Det er ikke krav om fysiske tiltak for å innføre fartsgrense lavere enn 50 km/t, men det er aktuelt med fartsdempende tiltak om fartsnivået er for høyt. Håndbok V128 Fartsdempende tiltak har løsninger for dette, f.eks. fartshumper og innsnevret kjørebane. Det kan med fordel kontrolleres om fartsnivået er tilstrekkelig lavt etter at lavere fartsgrense er innført (Vegdirektoratet, 2022).