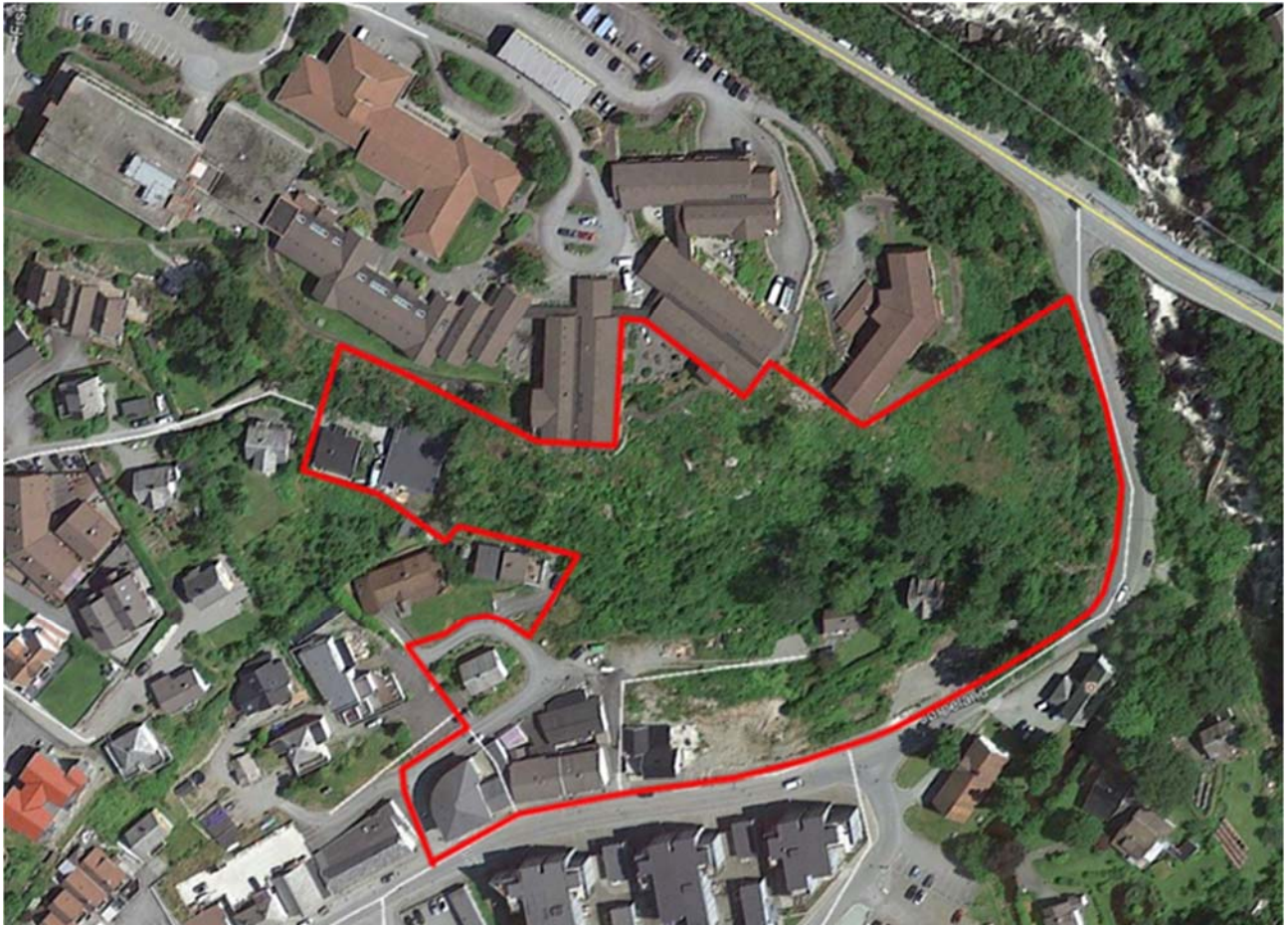

RAPPORT

Trafikkanalyse for boligbebyggelse i Jørpeland sentrum
PlanID 1130201905



Kunde: Vågalia Utvikling
Prosjekt: Detaljregulering for delfelt B9 og S14 –
Jørpeland sentrum
Prosjektnummer: 10214701
Dokumentnummer: 1 Rev.: 0

Sammendrag:

Det skal utarbeides forslag til reguleringsplan med etablering av boliger i Jørpeland sentrum. Dette gir en økning i trafikk til området. I planinitiativet er det beskrevet behov for trafikkutredning.

Prosjektet vil gi økt trafikk i området, men belastningen i dag er så begrenset at det ikke er nødvendig med avbøtende tiltak i øvrig vegnett.

Rapporteringsstatus:

- Endelig
- Oversendelse for kommentar
- Utkast

Utarbeidet av: Marie Brolev	Sign.:
Kontrollert av: Stian Hadland	Sign.:
Prosjektleder: Stian Hadland	Prosjekteier: Helene Østmoe

Revisjonshistorikk:

Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av
0	09.02.2020		NOSTIH	

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Dagens veg- og trafikksystem	5
2.1	Atkomst til planområdet.....	5
2.2	Trafikkmengder	7
3	Arealbruk	8
3.1	Dagens arealbruk	8
3.2	Planlagt arealbruk	8
3.3	Generering av ny trafikk.....	8
3.4	Oppsummering.....	9
4	Avbøtende tiltak	10
4.1	Dagens vegstandard	10
4.2	Avbøtende tiltak	12
5	Parkering	13
6	Alternativvurdering.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
7	Usikkerhet.....	13

1 Innledning

JoB Arkitekter utarbeider reguleringsplan for områdene B9 og S14, plan id 1130201905. Det er vurdert detaljreguleringen ikke faller inn under forskrift om konsekvensutredning, og delutredning av trafikk er tilstrekkelig for planlagt tiltak og detaljregulering.

Sweco AS bistår med blant annet utarbeidelse av trafikkanalyse. Trafikkanalysen er et vedlegg til reguleringsplanen.

Trafikkanalysen ser på ny trafikk som genereres fra planlagt tiltak, hvordan atkomst løses, kartlegging av eksisterende trafikk og en vurdering om vegnettet vil ha tilstrekkelig kapasitet etter utbyggingen er gjennomført.



Figur 1-1 Oversiktskart. Planområdet er markert med rødt

2 Dagens beliggenhet og veg- og trafikksystem

Planområdet ligger på Jørpeland i Strand kommune. Prosjektet ligger ved Vågen, sentralt langs Direktør Sæthersgate ved Jonsokberget. I nærområdet er det et miks av ny blokkbebyggelse med bolig og kontor, småhusbebyggelse, samt næring med butikker.

Nord for planen ligger Bo- og Aktivitetssenteret Jonsokberget.

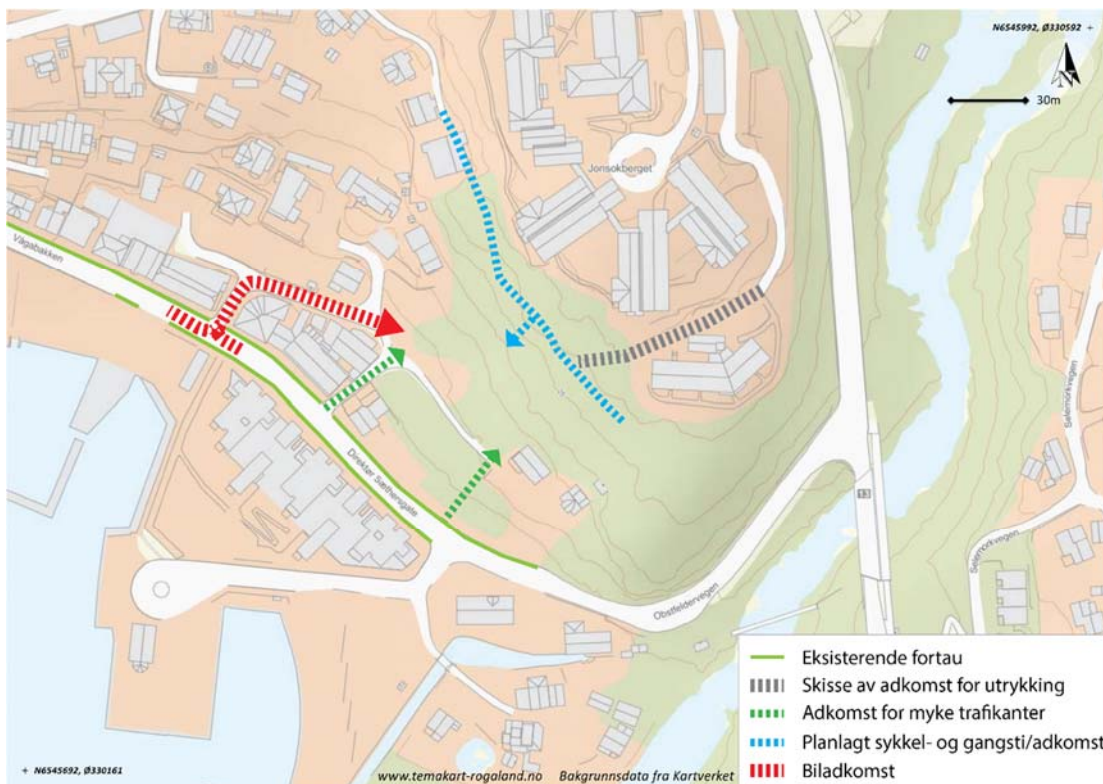
2.1 Atkomst til planområdet



Figur 2-1 Planområdets ca. avgrensning er vist med hvit

Med bil er atkomsten via Direktør Sæthersgate (kommunal veg) som er tilkoblet overordnet vegnett Rv13 Ryfylkevegen mot øst, som forbinder Oanes, Tau og Stavanger. Direktør Sæthersgate blir til Rådhusgaten, som er hovedgaten i Jørpeland.

Atkomst for myke trafikanter er via forbindelser med trapper og sti fra Direktør Sæthersgate eller via planlagt gang- og sykkelsveg nord for bygg. Se Figur 2-2 for atkomst for bil og myke trafikanter.



Figur 2-2 Atkomstveger

Direktør Sæthersgate

Gaten har tosidig fortau med kantparkering og bussholdeplasser. Gaten har typisk bypreg med fasader helt inntil fortauet. Mot øst endrer gaten seg og får et mer tradisjonelt vegprofil uten fortau. Noe av kantparkeringen vil fjernes grunnet utvidet plass til buss.



Bilde 1-1 Direktør Sæthersgate sett mot vest. Planområdet på høyre side.

Atkomstveg til planområdet

Atkomsten til planområdet med bil skal være via vegen vist på bildet under. Gaten ble oppgradert i ca. 2012 for å tåle en utvidelse i planområdet. Gaten har fått tosidig fortau og har forkjøringsrett fra venstre ut i Direktør Sæthersgate. Utfordringene med atkomsten er siktforholdene i krysset samt at stigningen er større enn det en ville planlagt dersom prosjektet ikke måtte tatt hensyn til eksisterende situasjon.



Bilde 1-2 Bilatkomst til planområdet. Planområdet til høyre i bildet.

2.2 Trafikkmengder

Nærliggende hovedveger har registrert trafikkmengder basert på telling og skjønn. Det er ingen offisielle registrert tellinger for Direktør Sæthersgate eller mindre veger mot vest. På Direktør Sæthersgate er fartsgrensen 30 km/t og det er vikeplikt fra høyre.

Vinteren 2020 ble tunnelen mellom Solbakk og Hundvåg åpnet. Dette har endret trafikkmønsteret på Rv 13 og trafikken til/fra hurtigbåten fra Vågen har blitt lagt ned. Hvordan denne trafikkendringen blir når trafikkmønstrene har satt seg er vanskelig å forutse, men det er nærliggende å tenke seg at trafikken i planområdet og østover på Rv 13 vil gå betydelig ned. Ferjekryssingen Oanes – Lauvik har vist en betydelig nedgang, men dette kan endre seg når bompengeneinnkrevningen gjennom Ryfastprosjektet blir satt i drift.

Veinummer og vegnavn	ÅDT	Andel lange kjøretøy	Fartsgrense
Rv13 Ryfylkevegen nord	6300*	7 %	50 km/t
Rv13 Ryfylkevegen sør	4850*	9 %	50 km/t
Fv527 Dalavegen	3200	10 %	50 km/t
Direktør Sæthersgate	-	-	30 km/t

* Det er forventet at trafikkmengdene kommer til å endre seg i forbindelse med ny forbindelse mellom Solbakk og Stavanger.

Sweco har gjennomført observasjoner og tellingen torsdag den 6. februar i området mellom 14:30 og 16:00. Befaringen viser lav trafikk og ingen hentydning til kapasitetsproblem hverken trafikkmessig eller mangel på parkeringsplasser.

Det ble det observert mellom 10 og 16 biler i begge retningen i løpet av en fem minutters perioder noe som gir et maks snitt på rett over 3 biler i minuttet. Det gir ikke mening i å estimere årsdøgntrafikk (ÅDT) eller dimensjonerende time ved så lave trafikk tall da datagrunnlaget er lite og begrenset. Tellingene ble foretatt rett vest for atkomsten til planområdet.

3 Arealbruk

3.1 Dagens arealbruk

Aralet som skal transformeres består i dag av noen eldre eneboliger og mindre del til parkering, men er i hovedsak ubebygget. Langs Direktør Sæthersgate er eldre bebyggelse. Skråningen består av småskog og kratt.

Trafikkmengden fra eksisterende bebyggelse anses som minimal.

3.2 Planlagt arealbruk

Planområdet er ca. 20,4 daa, og er primært planlagt til boliger og tilhørende fasiliteter. Innenfor S14 langs Direktør Sæthersgate legges det til rette for næring/kontor. Dette området blir betjent direkte fra Direktør Sæthersgate med god kapasitet. Det er ikke gjennomført videre analyse av næringsdelen av prosjektet.

I trafikkanalysen er det dermed satt følgende forutsetninger for trafikk:

- 69 boenheter

3.3 Generering av ny trafikk

Økningen av trafikk som følge av etablering av boligbebyggelse er beregnet med utgangspunkt i vegvesenets håndbok V713. Trafikkberegninger, basert på areal for hvert formål viser forventet årsdøgntrafikk (ÅDT).

I Statens vegvesens håndbok V713 er det oppgitt erfaringstall for personturer på 9 turer per bolig med variasjon mellom 7-12 og for bilturer på 3,5 turer per bolig med variasjon mellom 2,5-5. Variasjonen kommer av størrelse og boliger, avstand til kollektivtransport, nærhet til sentrumsfunksjoner og tilrettelagt bruk for sykkel.

Den korte avstand til kollektivtilbud og til servicetilbud i Jørpeland vil trolig senke gjennomsnittet for trafikk, mens den nye Ryfylketunnelen kan påvirke generering av trafikken begge veier, da det blir lettere å kjøre direkte til Stavangerområdet.

Personturer

Bolig	Antall enheter	Personturer i gj.sn. pr. døgn. (9 /bolig)	Variasjonsområde for personturproduksjon	Total endring i trafikk (ÅDT) Min – Maks
Eksisterende boliger	2	18	7-12	14 – 24
Fremtidig boliger	69	621	7-12	483 – 828
Total økning				469 – 804

Bilturer

Bolig	Antall enheter	Bilturer i gj.sn. pr. døgn. (3,5 /bolig)	Variasjonsområde for bilturproduksjon	Total endring i trafikk (ÅDT) Min – Maks
Eksisterende boliger	2	7	2,5 – 5,0 / bolig (3,5)	5 – 10
Fremtidig boliger	69	242	2,5 – 5,0 / bolig (3,5)	173 – 330
Total økning				168 – 310

3.4 Oppsummering

Boligene vil genere prosentvis stor økning i biltrafikk i forhold til den eksisterende, men ca. 240 bilturer/døgn anses som en beskjeden trafikkmengde.

Det vil ikke være avviklingsproblemer ut mot Direktør Sæthersgate.

4 Avbøtende tiltak

4.1 Dagens vegstandard

Atkomstvegen til området er i dag fra Direktør Sæthersgate i form av en mindre veg. Atkomstvegens begynnelse er bratt og belagt med asfalt med et smalt fortau. En bolig har direkteatkomst til vegen.

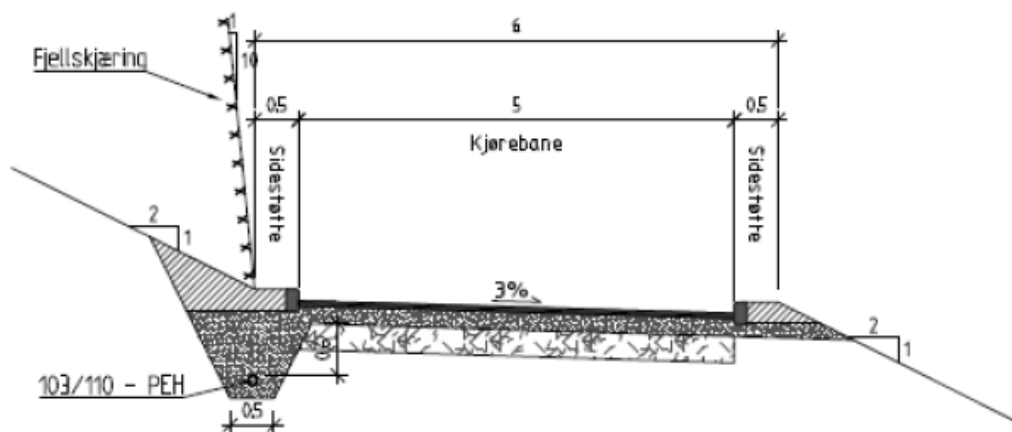


Bilde 1-3 Direkteavkjørsel til atkomstveg

Direktør Sæthersgate har et bredt fortau med parkering på nordsiden av vegen. Et fotgjengerfelt er etablert øst for atkomstvegen som forbinder nordsiden av Direktør Sæthersgate til Vågen.

Atkomsten har funksjon som atkomstveg med 5 meters bredde, og med fortau:

Tverrprofil adkomstvei i boliggate



Figur 5 Normalprofil etter kommunalteknisk vegnorm



Bilde 1-4 Fortau langs atkomstvegen.

Standardklassen gir ingen øvre grense for trafikkmengde.

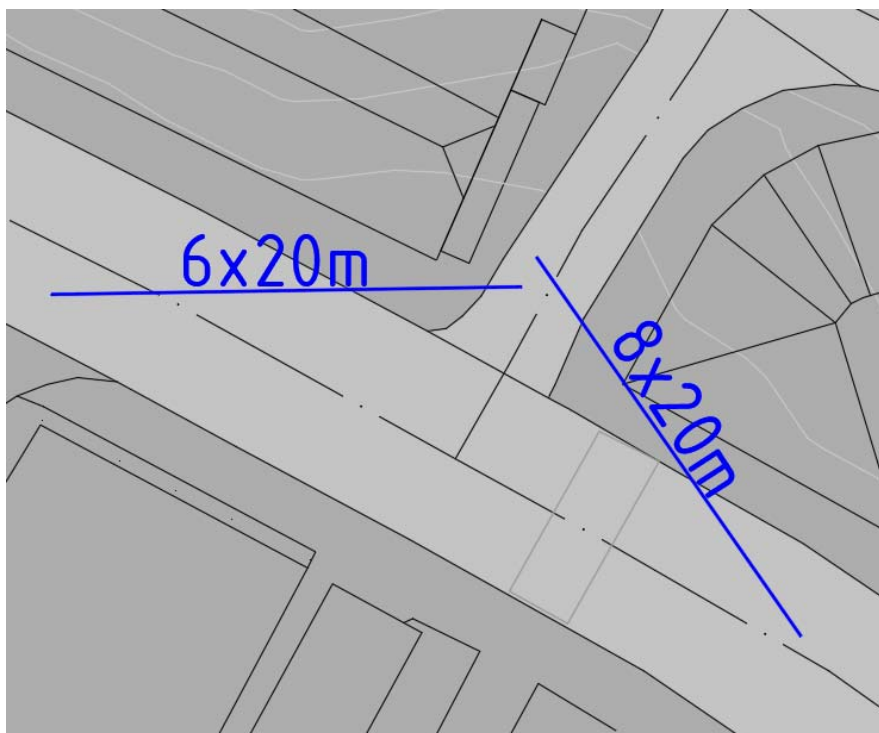
4.2 Avbøtende tiltak

Dagens atkomstveg har blitt oppgradert og betjener i dag to boliger. Atkomstvegen oppfyller krav til 5 meters bredde, er etablert med fortau og har belysning. Myke trafikanter har flere atkomster til området.

Utformingen av atkomsten er tilstrekkelig for å betjene nyetablering av boligene. Utfordringene knytter seg til sikt i kryss og til stigning. Stigningen må være i fokus når det gjelder vintervedlikehold. Sikten i krysset oppfyller ikke fullt ut dagens krav. Ved utbedringen av atkomsten ble vejen flyttet mot vest (venstre på bildet) for å maksimere avstanden og gjøre sikten så optimal som mulig uten å rive eksisterende bebyggelse:



Bilde 1-5 Vegen er lagt til venstre for å øke sikten så mye som mulig for de som kommer inn mot krysset fra høyre.



Figur 6 Dagens siktforhold

Kantparkeringen hjelper til å øke sikten fra de som kommer fra øst som får vikeplikt fra atkomst. Kravet til sikt ved vikeplikt fra høyre er i kommunalteknisk vegnorm 6x20 (mot vest) og 10x20 (mot øst). Sikten mot øst er 8 x 20 meter. Gjeldende regulering viser ikke siktlinjer. Beregningen er gjort fra eksisterende situasjon.

5 Parkering

Parkering til alle boenhetene (både BBB1 og BBB2) er plassert primært i fellesanlegg i parkeringskjeller. Atkomst til denne er fra planområdet via atkomstvegen fra Direktør Sæthersgate.

Sykkelparkering etableres både i parkeringskjeller i sykkelbod og på bakken ved lekeplass og inngangsparti.

6 Usikkerhet

Det er definert følgende usikkerhet til trafikkanalysen:

- Begrenset datagrunnlag for trafikkmengder
- Trafikken kan variere med tanke på andre funksjoner
- Endringer som følge av endringer av trafikkstrømmer på overordnet vegnett
- Erfaringstall fra Statens vegvesen sin håndbok

7 Konklusjon

Trafikkanalysen har ikke avdekket funn som gjør at det ikke kan etableres nye boliger i planområdet. Økning av trafikk er alltid en konsekvens av byfornyning og fortetting. Med den lave trafikkmengden det er snakk om vil ulempene som påføres området være små.

Det som er avdekket er stigningsforhold og sikt i atkomsten som er noe under det som dagens krav legger til grunn.