

Oppdragsgiver: E i Nord AS
Oppdragsnavn: Vestfjordgata 94
Oppdragsnummer: 635348-01
Utarbeidet av: Eleanor Clark
Oppdragsleder: Fredrik Lundestad
Dato: 15.02.2022
Tilgjengelighet: Åpent

Notat Trafikkvurdering

1. Bakgrunn

2. Dagens situasjon

2.1. Vegnett

2.2. Dagens trafikk

2.3. Skoleveger

2.4. Trafikkulykker

3. Føringer fra overordnede planer

3.1. Kommunedelplan Svolvær 2020-2040

3.2. Trafikksikkerhetsplan for Vågan kommune 2020-2023

4. Mulighetsstudie

4.1. Alternativ 1

4.2. Alternativ 3

5. Vurdering

5.1. Omlegging adkomst til Svinøybrua direkte fra Repslagergata

5.2. Dagens kjøreadkomst via Gymnasgata

Versjonslogg:

02	15.02.22	Redigert etter innspill fra Einord	EC	
01	01.02.22	Nytt dokument	EC	Initialer
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

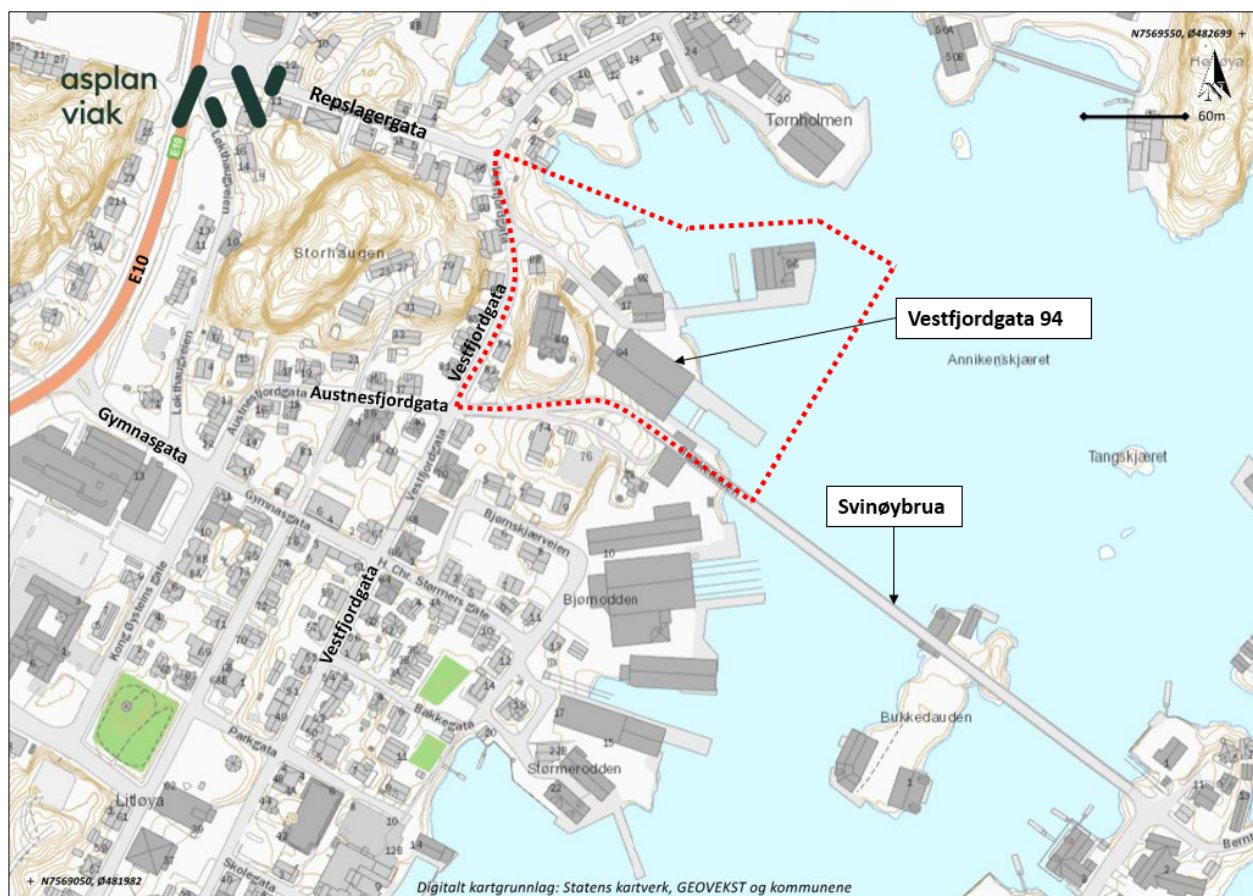
1. Bakgrunn

Ifølge bestemmelsene for Kommunedelplan Svolvær 2020-2040 skal det i forbindelse med reguleringsplanarbeid for Vestfjordgata 94 utarbeides en trafikkanalyse som se på alternativer for adkomstvei til Svinøybrua.

Analysen er på et overordnet nivå og vurderes fordeler og ulemper med to ulike trasealternativer.

2. Dagens situasjon

Planområdet (Vestfjordgata 94) er vist i Figur 2-1 sammen med omkringliggende vegnett.



Figur 2-1 Vestfjordgata 94 og omkringliggende vegnett.

2.1. Vegnett

Adkomst til Vestfjordgata 94 er fra vest via Vestfjordgata og Repslagergata. Repslagergata har skiltet hastighet på 30 km/t og er en asfaltert vegbredden mellom 6 – 6,5 m. Det er langsgående parkering i vegkantene og ingen fortau. Vegen er brukt som adkomst til boliger og industri/næringsområdet i Verftsgata.

Vestfjordgata har skiltet hastighet på 30 km/t og mellom kryss med Repslagergata og Austnesfjordgata, har en varierende bredde mellom 6,5 – 7,5 m. Det finnes et smalt fortau på vestsiden i strekningen mellom Austnesfjordgata og Vestfjordgata 87, men den mangler i strekningen mellom adkomst til Vestfjordgata 94 og Repslagergata.

Austnesfjordgata har også en varierende asfaltert vegbredden, mellom 8 m ved kryss med Gymnasgata og 6,1 m ved kryss med Vestfjordgata. Det smaleste punktet er i 90-graders svingen, hvor vegen er kun 5,7 m bred. Her er det satt opp speil på utsiden av vegen for å hjelpe med sikt og betong blokker på innsiden for å beskytte huset. Se Figur 2-2.



Figur 2-2 Austnesfjordgata. Kilde: Googlemaps, juni 2019.

Austnesfjordgata har mye langsgående parkering i vegkantene, og kun korte strekninger med smalt fortau.

2.1.1. Svinøybrua

Dagens adkomst til Svinøya er over Svinøybrua (Bukkedauen). Bruen har adkomst fra øst via Gunnar Bergs vei, og fra vest via kryss Austnesfjordgata x Vestfjordgata. Se Figur 2-3.



Figur 2-3 Dagens kjøreadkomst til Svinøybrua i vest via vegkryss Vestfjordgata x Svinøybrua x Austnesfjordgata. Kilde: Googlemaps, juni 2019.

Beskrivelse av bruene er fra Asplan Viaks trafikkanalyse for Svolvær¹ som ble utarbeidet ifm. Byplan for Svolvær 2011-2020.

Svinøybrua er ca. 400 m lang og mangler fortau - fotgjengere og syklister må da bruke kjørebane. Sykkeltrafikk som er på vei opp bakken mot toppen av brua vil hindre biltrafikken. Dette kan skape farlige situasjoner med forbikjøring av syklister og møtende

¹ «Svolvær – overordnet trafikkanalyse» Asplan Viak, 2010

biltrafikk samtidig. Etter hvert som utbyggingen av turistanleggene på Svinøya bygges ut, vil biltrafikken og trafikk med busser og varebiler øker.

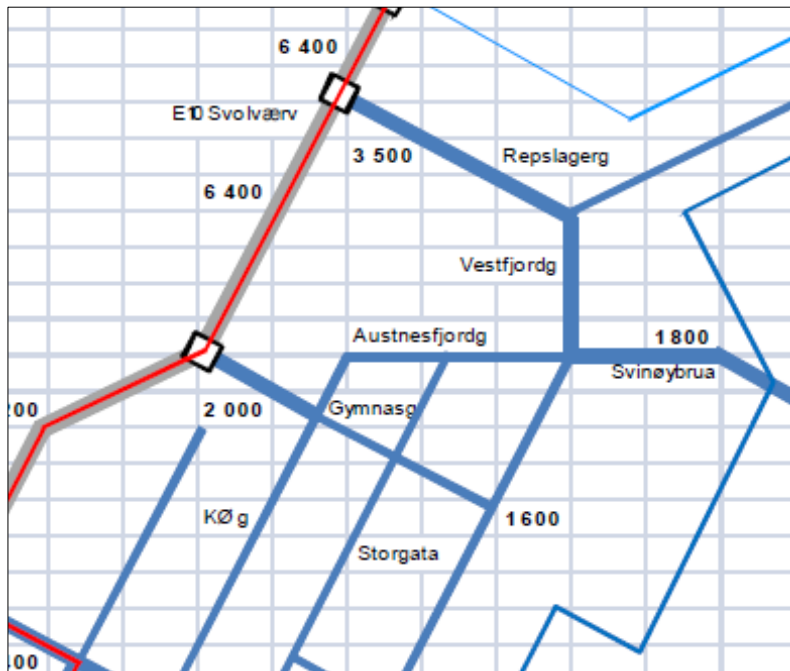
2.2. Dagens trafikk

Ifm trafikkanalysen i 2010 ble det gjennomført tellinger i ettermiddagen kl.15-16 onsdag 02.05.2010. Utsnittet i Figur 2-4 viser tellepunkter i adkomstveger til Svinøybrua.



Figur 2-4 Tellepunkter juni 2010. Kilde: «Svolvær - overordnet trafikkanalyse» Asplan Viak, 2010

Timestellinger ble omregnet til årsdøgnetrafikk (ÅDT), og er vist i Figur 2-5. Trafikk over Svinøybrua i 2010 var på ca. 1.800 ÅDT, med 3.500 ÅDT i Repslagergata og 2.000 ÅDT i Gymnasgata.



Figur 2-5 ÅDT 2010 i vegnettet i Svolvær. Kilde: «Svolvær - overordnet trafikkanalyse» Asplan Viak, 2010

Trafikk i E10 Svolværveien ligger i 2020 på 7.200 ÅDT ifølge Statens vegvesenets vegkart.

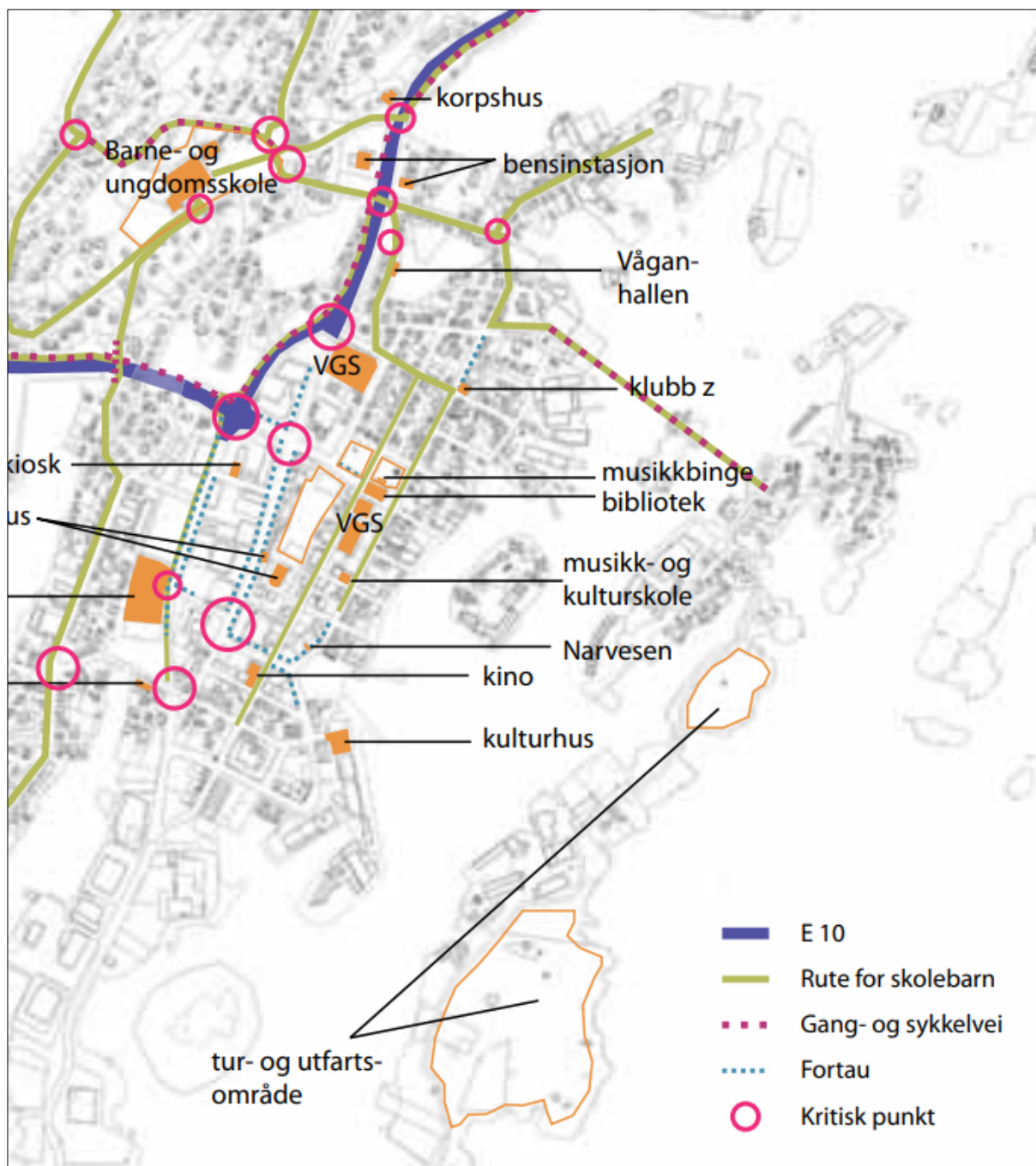
2.3. Skoleveger

Det ble gjennomført barnetråkk i Svolvær i 2007 ble, som ble vurdert ifm. analysearbeidet for Byplan Svolvær 2011².

Figur 2-6 viser et utsnitt fra en figur analysegrunnlaget som viser at Svinøybrua er skoleveg for elever fra Svinøya som går på Svolvær skole. Skolen ligger i Vestermyrveien, på vestsiden av E10. Forbindelsen mot videregående skole i Gymnasgata er også viktig for elever og myke trafikanter

Figuren viser at skolevegen fra Svinøya er via bruen, Vestfjordgata og Repslagergata. Kryss Repslagergata x Vestfjordgata er vist som et kritisk punkt sammen med kryssområdet Repslagergata x E10 hvor det er tilrettelagt med gangfelt over E10.

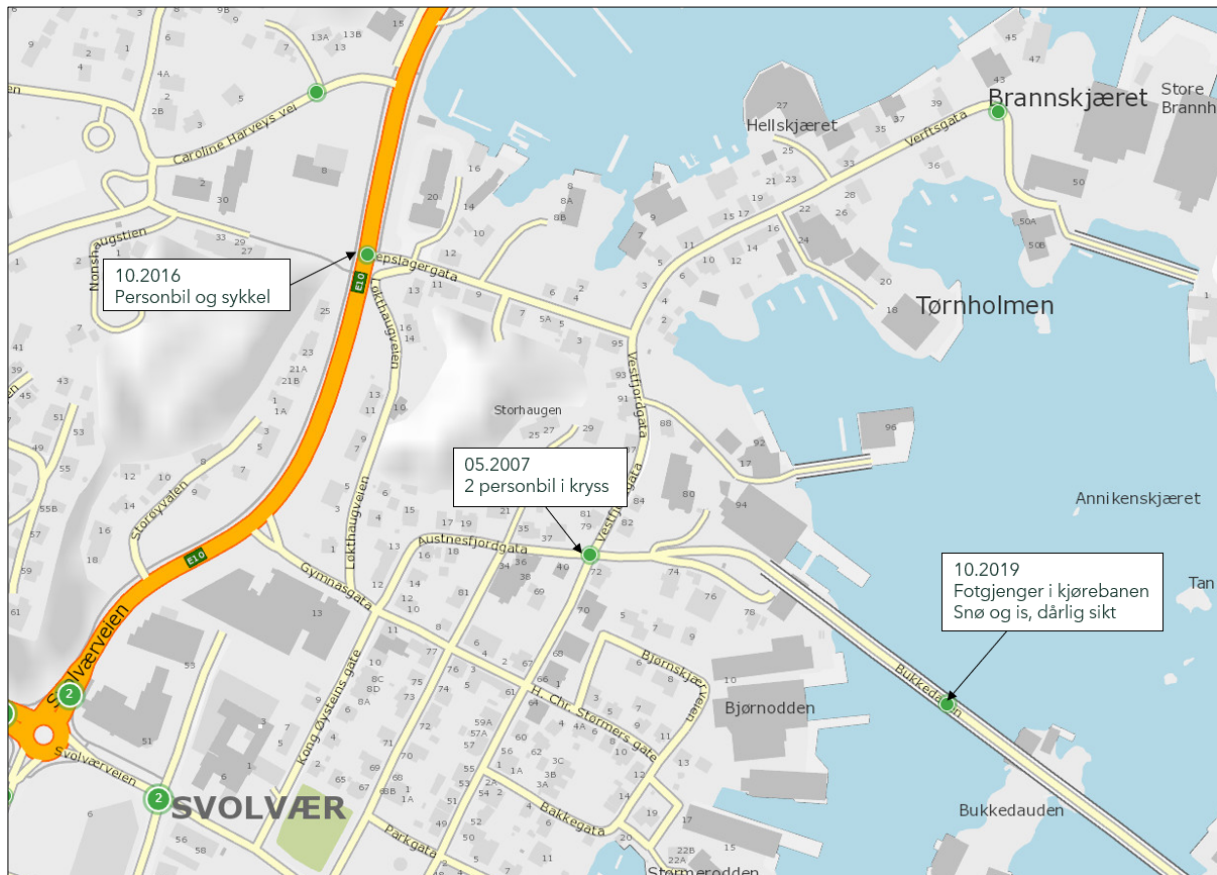
² Analyser. Byplan for Svolvær 2011-2026. Vågan kommune 2011.



Figur 2-6 Utsnitt fra kart som viser skoleveger og kritiske punkter for skolebarn etter barnetråkk registrering 2007. Kilde: Analyser. Byplan for Svolvær 2011-2026. Vågan kommune 2011.

2.4. Trafikkulykker

Figur 2-7 viser registrerte trafikkulykker de siste 15 år fra Statens vegvesen. De mest relevante ulykkene er vist i figuren. Det er ikke lenge mulig å få tilgang til alvorlighetsgrad for ulykkene.

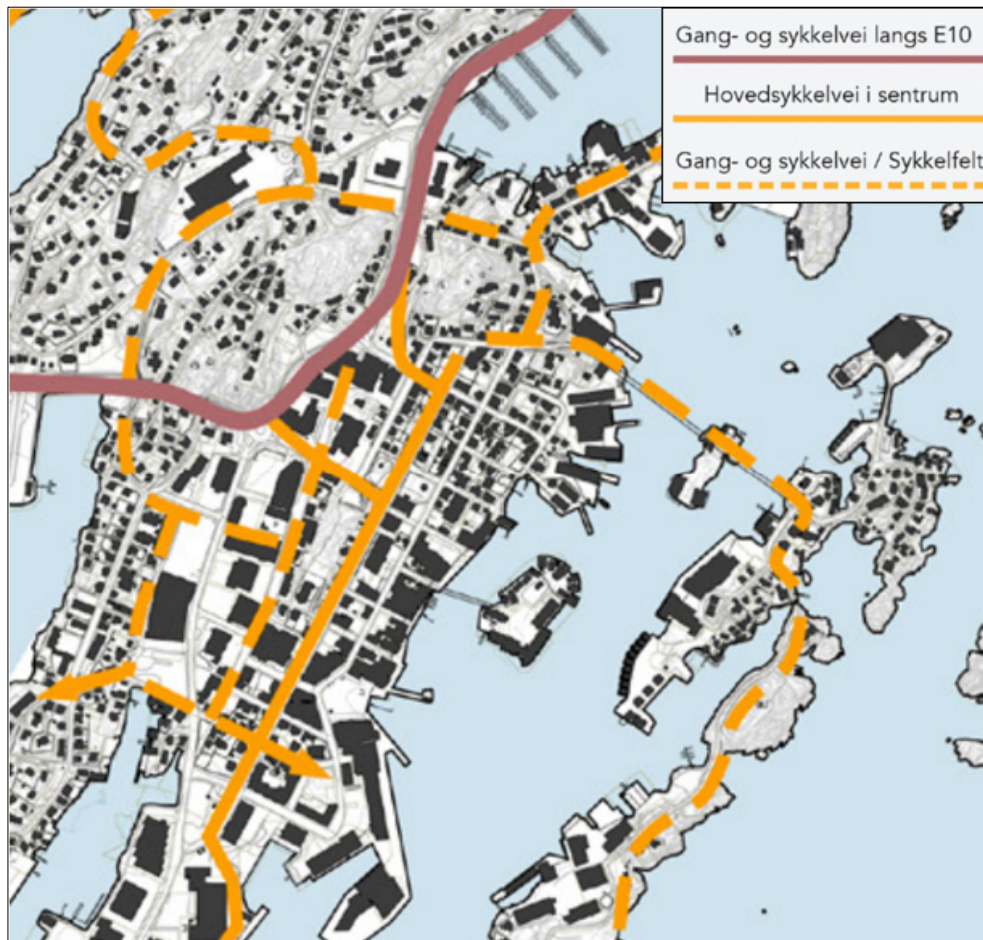


Figur 2-7 Registrerte trafikkulykker de siste 15 år (2006-2021). Kilde: vegkart.no (30.01.22)

3. Føringer fra overordnede planer

3.1. Kommunedelplan Svolvær 2020-2040

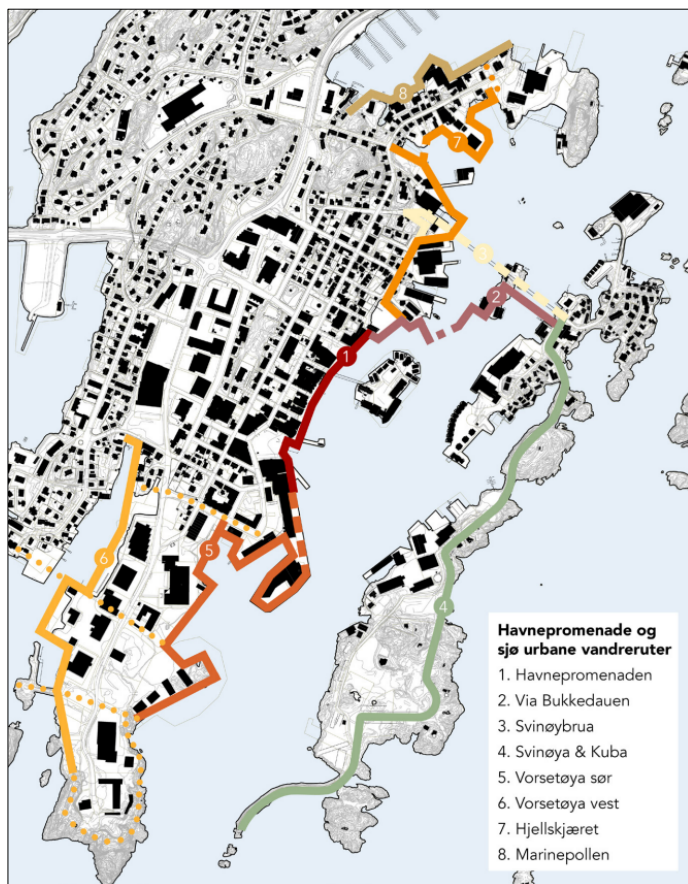
Kommunedelplanens forslag til gang- og sykkelnettverk er vist i Figur 3-1. Svinøybrua, sammen med Repslagergata og deler av Vestfjordgata og Austnesfjordgata er vist som en del av nettverket med gang- og sykkelvei eller sykkelfelt.



Figur 3-1 Gang- og sykkelnettverk. Kilde: Kommunedelplan Svolvær 2020-2040.

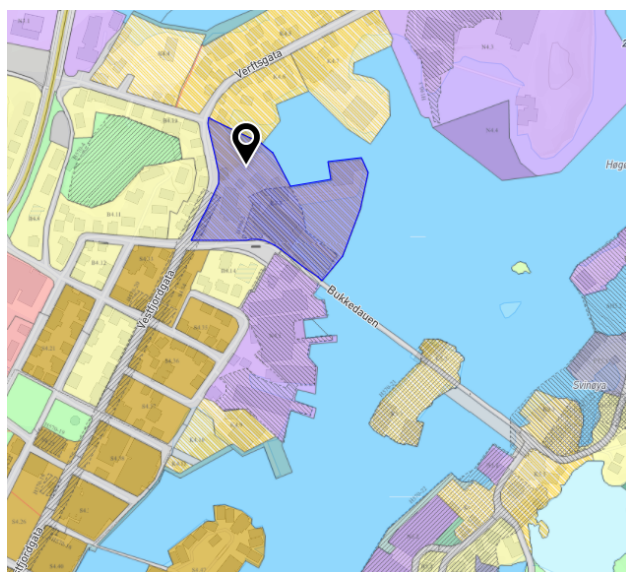
Svinøybrua er også identifisert som en av byens havnepromenader, som vist i Figur 3-2, og med følgende planbestemmelse (§23.1).

Det må gjennomføres tiltak for myke trafikanter før bruforbindelsen kan inngå i en helhetlig vandrerute til moloen fra sentrum. Det stilles krav om nærmere utredninger av lysregulering eller andre tiltak for myke trafikanter over Svinøybrua ved planer som generer mer trafikk over brua.



Figur 3-2 Havnepromenader. Kilde: Kommunedelplan Svolvær 2020-2040.

Vestfjordgata 94 ligger i delområdet K4.8 «Klippenborg». Se Figur 3-3



Figur 3-3. Området K4.8 Klippenborg (vist i blå). Kilde: Kommunedelplan Svolvær 2020-2040.

I bestemmelsene står det at *i forbindelse med reguleringsplan (for området) skal det gjennomføres vei- og trafikkanalyse for å vurdere fordeler og ulemper av omlegging av vei til Svinøybrua direkte fra Repslagergata. Alternative løsninger skal også vurderes ved gjeldene tilkomst via Gymnasgata.*

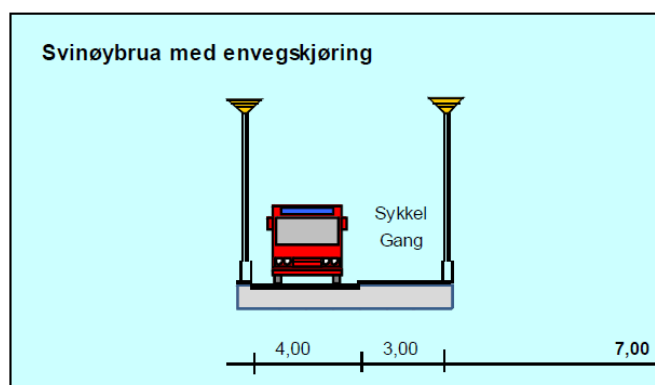
I planbeskrivelsen står det også at Repslagergata kan sikre ny tilkomst til Svinøya ved omregulert forbindelse over Svinøybrua. Brua vil da istedenfor å ende i Vestfjordgata og Austnesfjordgata få en ny forbindelse med Repslagergata. Austnesfjordgata kan dermed stenges for gjennomkjøring. Det skal etableres opphøyd fortau på begge sider av gata.

3.1.1. Overordnet trafikkanalyse 2010

Asplan Viaks trafikkanalyse fra 2010 er et underlagsdokument for Kommunedelplanen.

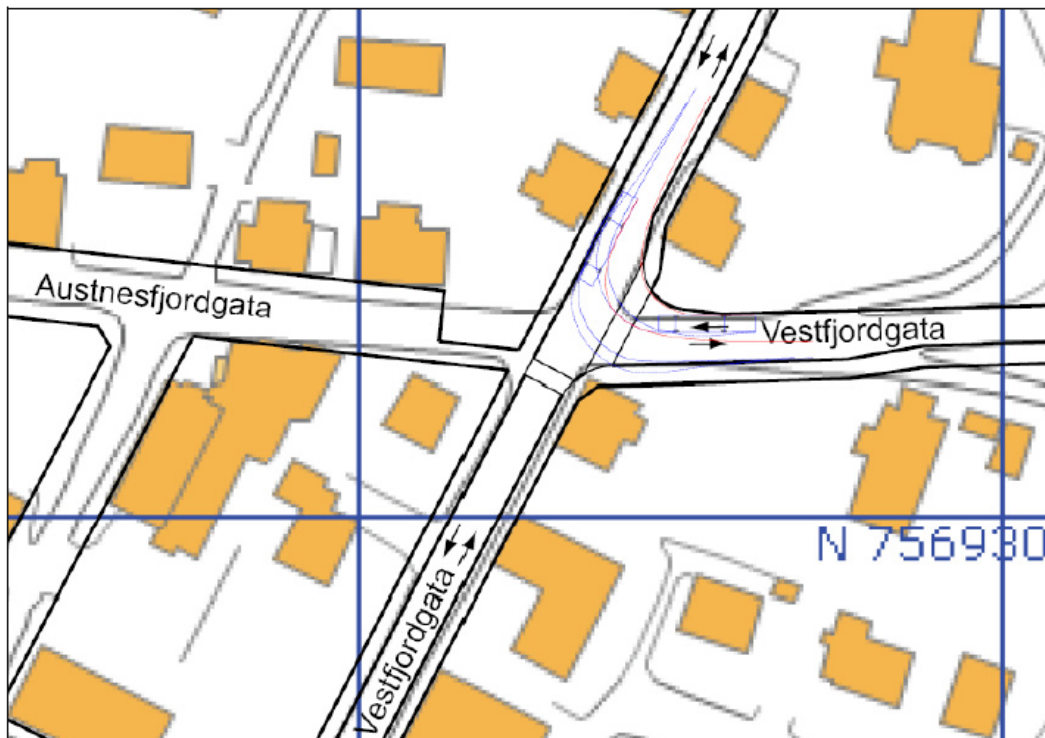
I trafikkanalysen er det beskrevet en løsning med et kjørefelt på bruene, som signalreguleres for trafikk til og fra Svinøya. Dette er vurdert som et midlertidig tiltak i påvente av bru-utvidelse med fortau.

Med signalregulering av Svinøybrua for trafikk i en retning om gangen kan vegarealet omfordres til et 4 m bredt kjørefelt pluss en 3 m bred gang og sykkelveg. Se Figur 3-4.



Figur 3-4 Snitt Svinøybrua med et kjørefelt og gang- og sykkelveg. Kilde: Svolvær – overordnet trafikkanalyse. Asplan Viak, 2010

Det kommer ikke frem i trafikkanalysen hvor stopplinjer for lyssignaler skal plasseres på vestsiden av bruene, men det er hensiktsmessig at de vurderes med utgangspunkt i utforming av krysset med Vestfjordgata. Krysset foreslås omgjort til T-kryss ved å fysisk stenge Austnesfjordgata for gjennomkjøring. Trafikk må da kjøre i Repslagergata og Vestfjordgata for å få adkomst til bruene. Som vist i Figur 3-5 må krysset utvides for å tilpasse svingradier for store kjøretøy. Vestfjordgata, nord for krysset, vises også som litt utvidet. Det er lite trafikk i krysset, og trafikkavvikling blir ikke et problem.



Figur 3-5 Forslag til ny løsning i kryss Vestfjordgata x Austnesfjordgata x Svinøybrua. Kilde: Svolvær – overordnet trafikkanalyse. Asplan Viak, 2010. Sporinger med 15 m buss.

3.2. Trafikksikkerhetsplan for Vågan kommune 2020-2023

Kommunens trafikksikkerhetsplan for 2020-2023 ble lagt i 2019.

I forbindelse med planarbeidet kom det innspill fra Svinøya Velforening om bl.a. trafikksikkerhetsutfordringer på Svinøybrua. De ba om utbedringer med bl.a. utbedring av Svinøybrua med fortau, og at lysregulering av broen vurderes.

I tiltakspakke for Aksjon skolevei (§5.3.2.1) er det innmeldt følgende tiltak på Svinøybrua:

Utarbeidelse av reguleringsplan for gang/sykkelsti på Svinøya i Svolvær: Det er satt i gang en prosess for å få utarbeidet reguleringsplan for sikre skoleveien. Svinøybrua som forbinder Svinøya til byen er blitt en flaskehals, og bør inngå i planarbeidet med tanke på å sikre gående inn til byen over brua og ned til Vestfjordgata.

Det kan nevnes at forbedringer på Svinøybrua er ikke en del av reguleringsplanarbeidet som er nå startet opp for gang- og sykkelvei på Svinøya (Plan nr

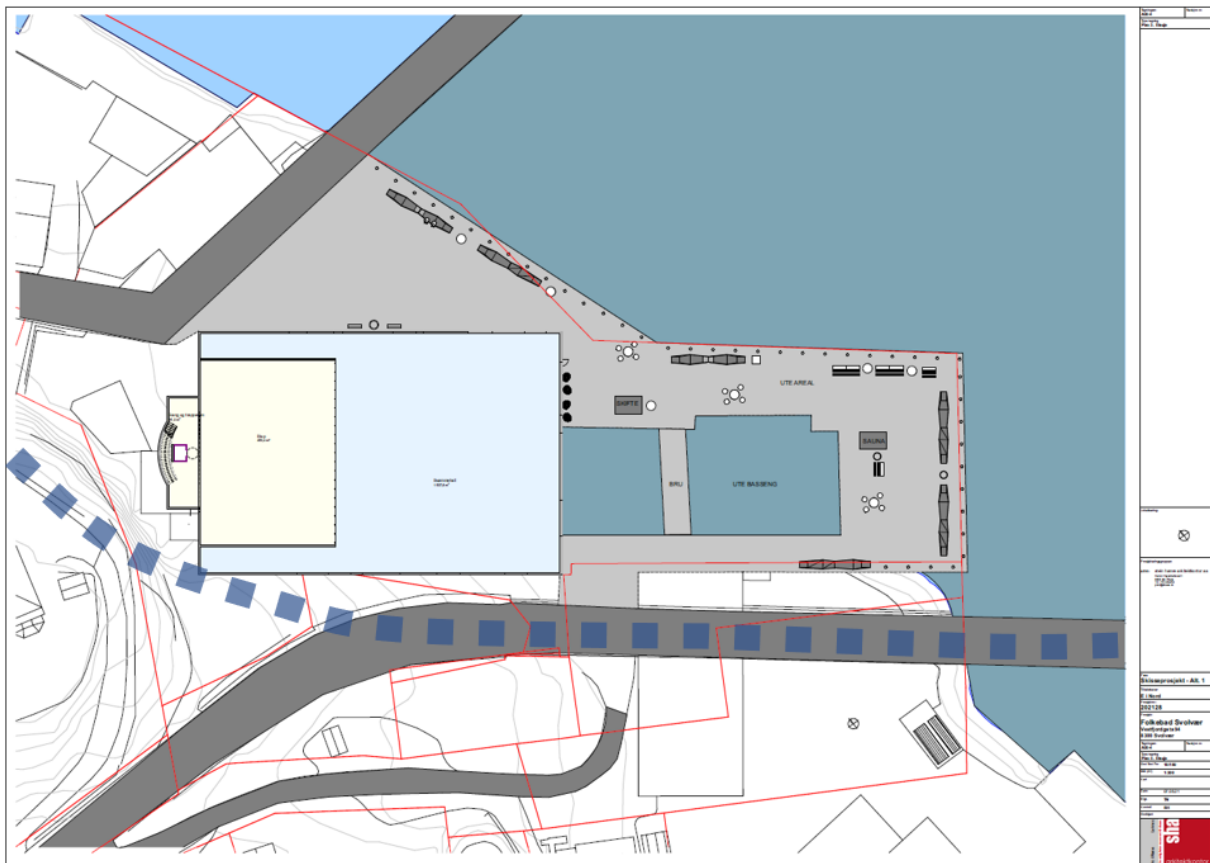
4. Mulighetsstudie

I forbindelse med mulighetsstudie for Vestfjordgata 94 er det utarbeidet flere alternative løsninger for nytt folkebad for Svolvær. To av alternativene er presentert under for å vise konsekvenser for løsninger med en ny adkomstveg til Svinøybrua over tomten.

4.1. Alternativ 1

Alternativ 1 er vist i Figur 4-1. Stiplet linjen i figuren illustrerer hvor en ny vegforbindelse mellom Repslagergata og Svinøybrua kunne gå.

Forbindelsen skjærer gjennom bygget.

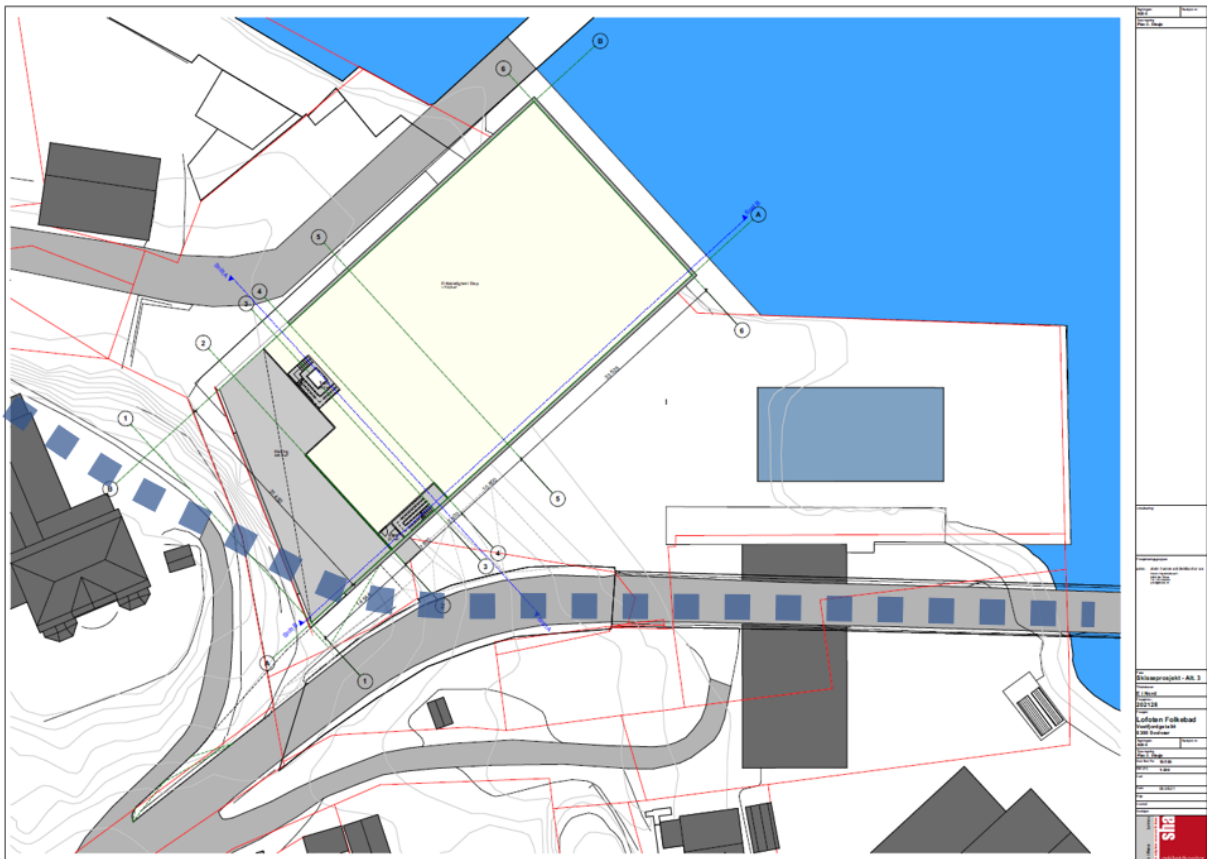


Figur 4-1 Mulighetsstudie Svolvær Folkebad Alternativ 1. Kilde: sha arkitektkontor, mai 2021. Stiplet linje viser mulig trasé for adkomstveg til Svinøybrua direkte fra Repslagergata.

4.2. Alternativ 3

Alternativ 3 er vist i Figur 4-2. Stiplet linjen i figuren illustrerer hvor en ny vegforbindelse mellom Repslagergata og Svinøybrua kunne gå.

Forbindelsen skjærer også gjennom bygget i alternativ 3, men løsningen har mer fleksibilitet mht. plassering av bygget i og med at det blir ikke behov for å flytte utendørs bassenget.



Figur 4-2 Mulighetsstudie Svolvær Folkebad Alternativ 3. Kilde: sha arkitektkontor, juni 2021. Stiplet linje viser mulig trasé for adkomstveg til Svinøybrua direkte fra Repslagergata.

5. Vurdering

I tråd med bestemmelser i Kommunedelplan Svolvær er det vurdert to hoved alternativer for kjøreadkomst til Svinøybrua.

- Omlegging av kjøreadkomst til Svinøybrua direkte fra Repslagergata.
- Dagens kjøreadkomst via Gymnasgata.

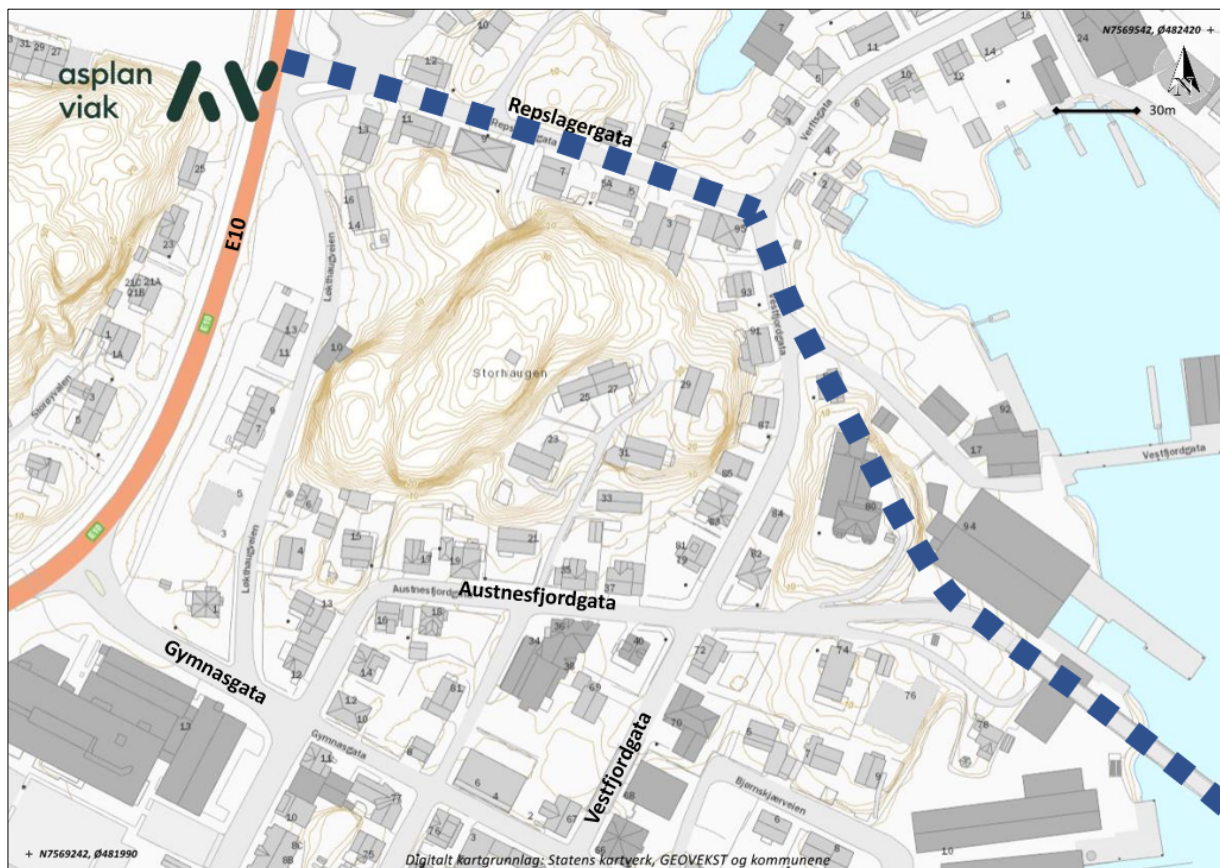
Fordeler og ulemper er beskrevet mht. et sett av kriterier som beskriver konsekvenser for bl.a. arealbruk, tilbud for gående og syklende, og trafiksikkerhet.

5.1. Omlegging adkomst til Svinøybrua direkte fra Repslagergata

Alternativet, skissert i Figur 5-1, viser en ny vegforbindelse mellom Repslagergata og Svinøybrua. Repslagergata blir dermed hoved adkomstveg til Svinøya, og i kommunedelplan står det at Austnesfjordgata kan stenges for gjennomkjøring. Det bør i tillegg etableres tosidig fortau langs Repslagergata.

Forbindelsen går over eiendom til Vestfjordgata 94, og må tilknytte Repslagergata/Vestfjordgata i vest med Svinøybrua i sørøst. Den må ta opp høydeforskjellen mellom Repslagergata og bruene, og bygges på fylling eller søyler.

Løsning må samtidig sikre adkomst til boliger i nordre delen av Vestfjordgata (91 og 93) samt til Vestfjordgata 94 og eksisterende og fremtidige virksomheter som ligger øst for Vestfjordgata («Klippenborg») og deler kjøreadkomst med Vestfjordgata 94.



Figur 5-1 Illustrasjon av ny vegforbindelse til Svinøybrua fra Repslagersgata.

Tabell 5-1 Oppsummering av fordeler og ulemper med omlegging kjøreadkomst til Svinøybrua direkte fra Repslagersgata.

Kriterier	Fordeler	Ulemper
Trafikk lokalvegnett	Mindre trafikk i Gymnasgata, Vestfjordgata, Austnesfjordgata	Økt trafikk gjennom kryss med E10. Økt trafikk i Repslagersgata som er skoleveg og har i dag ingen fortau.
Arealbruk		Behov for ny utforming kryss Repslagersgata/Vestfjordgata/Verftsgata. Areal til ny forbindelse i Vestfjordgata nord og over eiendom til Vestfjordgata 94.
Trafikksikkerhet	Mindre trafikk og følgelig mindre konflikt i bolig gatene spesielt Austnesfjordgata.	Ingen fortau per d.d. i Repslagersgata (skoleveg). Må etableres samtidig med ny adkomst til bruen.

	Mindre trafikk forbi videregående skole i Gymnasgata.	
Gående og syklende - til/fra Svinøybrua	Kortere gang/sykkelavstand til Svolvær skole (ingen omveg via Vestfjordgata).	Øker ikke bredden på bruene – fortsatt konflikt for gående og syklende uten utvidelse eller signalregulering av trafikk. Vanskeligere/lengre forbindelse mot sentrum – omvei via Vestfjordgata.
Næringstrafikk Svinøya	Mer direkte adkomst for næringstrafikk fra E10. Kortere kjøreveg mellom E10 og Svinøya enn i dag.	
Planområdet - arealutnyttelse	Kan løses i mulighetsstudier alt 3 i med justeringer.	Ta mye areal for bru. Begrenses utnyttelse.
Planområdet - adkomst		Utfordrende adkomstløsning for Vestfjordgata 94 og andre virksomheter i området «Klippenborg». Konflikt med adkomstveg mot bru.
Kostnad		En dyr løsning, med ny vegforbindelse samt tilknytning til dagens vegnett (nytt kryss med Vestfjordgata/Repslagergata/Verftsgata).

5.1.1. Oppsummering

Trafikk i bolig gatene Gymnasgata, Austnesfjordgata og Vestfjordgata blir redusert, med positive konsekvenser for bomiljøet og trafikksikkerhet. Skolevegen mellom Svinøya og Svolvær skole blir mer direkte, og oppgraderes med fortau i Repslagergata.

Men løsningen svarer ikke på utfordringer over selve Svinøybrua. Uten utvidelse eller signalregulering, som frigjør areal for en gang- og sykkelveg over bruene, blir konflikt mellom kjøretøy og myke trafikanter akkurat som i dag.

Evt. signalregulering av bruene vil ha konsekvenser for trafikk i området ved tilknytning til Vestfjordgata/Repslagergata, og adkomst til Vestfjordgata 94 og «Klippenborg».

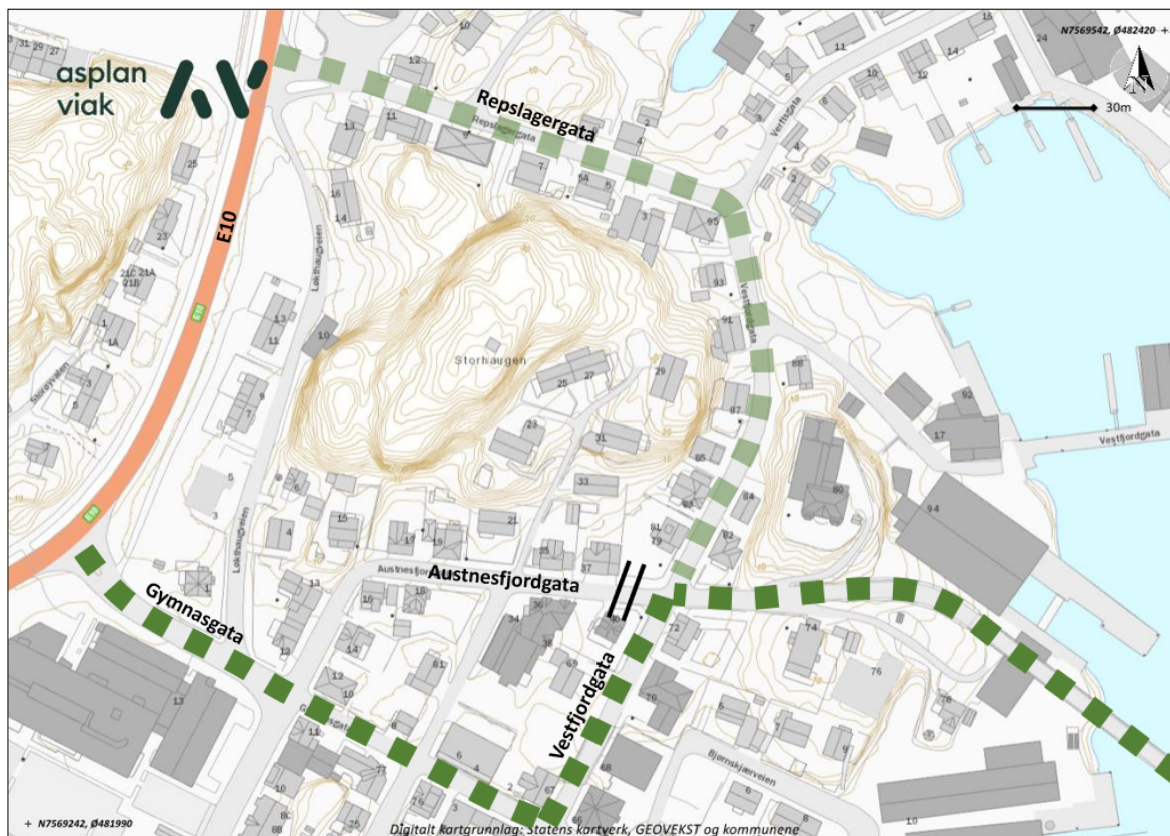
Lyssignaler må sannsynligvis plasseres i dette området for å unngå start/stopp for kjøretøy i oppoverbakken mot bruene. Strekingen som signalreguleres blir lenger enn i alternativet med kjøre adkomst fra Gymnasgata, og ventetid ved trafikksignaler blir derfor også lenger.

Ny vegforbindelsen mellom Repslagergata og Svinøybrua vil gå over eiendom til Vestfjordgata 94, og ta areal som i mulighetsstudie er vist bygget på. Den krever også areal til opparbeiding av nyt kryss med Repslagergata/Verftsgata. Adkomstløsning til Vestfjordgata 94 og «Klippenborg» blir utfordrende å få til i et område hvor det blir også vegkryss og rampe til bru.

5.2. Dagens kjøreadkomst via Gymnasgata

Alternativet er basert på forslaget presentert i Asplan Viaks trafikkanalyse i 2010 (se kapittel 3.1.1) og illustrert i Figur 5-2.

- Svinøybrua signalreguleres for trafikk til og fra Svinøya, med kjøring i en retning om gangen.
- Lyssignaler plasseres i kryss med Vestfjordgata for å unngå start/stopp for kjøretøy i bakken opp mot bruen.
- Med signalregulering kan vegarealet omfordeles til et kjørefelt pluss en gang og sykkelveg.
- Austnesfjordgata stenges for gjennomkjøring, men holdes åpent for sykkel slik at forbindelse til sykkelnett i Storgata opprettholdes (se Figur 3-1).
- Kryss Vestfjordgata x Svinøybrua utvides for å tilpasse lyssignaler og større kjøretøy som må svinge i kryss for å kjøre inn og ut av Vestfjordgata. (Et eksempel av ny kryssløsning er vist i Figur 3-5.)
- Tiltak som f.eks. forbud for gateparkering i Gymnasgata og Vestfjordgata bør også vurderes.



Figur 5-2 Illustrasjon av dagens kjøreadkomst til Svinøybrua fra Gymnasgata og kryss med Vestfjordgata. Austnesfjordgata stengt for gjennomkjøring. Alternativ trasé via Repslagergata er også vist.

Tabell 5-2 Oppsummering av fordeler og ulemper med dagens kjøreadkomst via Gymnasgata.

Kriterier	Fordeler	Ulemper
Trafikk lokalvegnett	Redusert trafikk i Austnesfjordgata med stenging for gjennomkjøring.	Fortsatt trafikk på bolig gatene Gymnasgata og Vestfjordgata.
Arealbruk	Begrenset konsekvenser for arealbruk. Hovedsakelig kun utvidelse.	Kryssområdet Vestfjordgata x Svinøybrua må utvides ifm. signalregulering av bru og nyt kjøremønster.
Trafikksikkerhet	Bedre trafikksikkerhet i Austnesfjordgata (spesielt i sving) med mindre trafikk. Med signalregulering av bru og ny g/s veg blir det mindre konflikt mellom kjøretøy og myke trafikanter over bru.	Ingen endring i konfliktnivå mellom kjøretøy og myke trafikanter i bolig gatene Vestfjordgata og Gymnasgata uten innføring av forbudt for gateparkering.

Gående og syklende - til/fra Svinøybrua	Tilrettelagt tilbud (gang og sykkelveg) for myke trafikanter over Svinøybrua. Opprettholder dagens forbindelser mot sentrum.	Ingen forbedring på skoleveg på vestsiden av bru - ingen fortau i Vestfjordgata eller Repslagergata.
Næringstrafikk Svinøya		Kjøreveg mellom E10 og Svinøya gjennom smalere gater enn med ny adkomstveg direkte fra Repslagergata.
Planområdet - arealutnyttelse	Ingen konsekvenser for planområdet. Begge to alternativer fra mulighetsstudie kan gjennomføres uten endringer.	
Planområdet - adkomst	Enkel adkomstløsning fra Vestfjordgata for Vestfjordgata 94 og området «Klippenborg».	
Kostnad	Billigere enn ny adkomstveg direkte fra Repslagergata.	

5.2.1. Oppsummering

Alternativet er basert på løsningen beskrevet i trafikkanalysen for kommunedelplan fra 2010, som ble vurdert som et midlertidig tiltak i påvente av bru-utvidelse med fortau.

Den løser trafikksikkerhetsutfordringer over Svinøybrua. Bruen signalreguleres for å frigjøre kjøreareal for en gang- og sykkelveg, og tilbudet for myke trafikanter blir betydelig forbedret. Det bør vurderes videre tiltak som f.eks. fortau i Vestfjordgata og Repslagergata, som er skolevegen mellom Svinøya og Svolvær skole. Men konfliktnivå i disse gatene er noe lavere enn på bruene.

Stenging av Austnesfjordgata for gjennomkjøring vil redusere trafikk og øke trafikksikkerheten i gaten. Men trafikk blir omfordelt til Gymnasgata og Vestfjordgata. I dag er Svinøya skiltet fra E10 via Gymnasgata. For å redusere trafikk i Gymnasgata / Austnesfjordgata/Vestfjordgata kunne skilting fra E10 via Repslagergata vurderes.

Med nyt kjøremønster blir det behov for å bygge om/utvide kryss Vestfjordgata x Svinøybrua. Her trengs det også plass til lyssignaler.

Et tiltak som bør vurderes i adkomstvegene til Svinøybrua er forbud mot gateparkering. Det vil forbedre trafikksikkerhet langs gatene, som blir mer oversiktlig for myke trafikanter og noe bredere.

6. Konklusjon og anbefaling

Det er gjennomført en trafikkanalyse som vurderer fordeler og ulemper med to ulike traséer for adkomstvei til Svinøybrua. Det er vurdert to hoved alternativer for kjøreadkomst til Svinøybrua:

- Omlegging av kjøreadkomst til Svinøybrua direkte fra Repslagergata.
- Dagens kjøreadkomst via Gymnasgata.

I vurderingen er det beskrevet konsekvenser for bl.a. arealbruk, tilbud for gående og syklende, trafiksikkerhet, og for området «Klippenborg».

En oppsummering av konsekvenser av en ny vegforbindelse mellom Repslagergata og Svinøybrua viser:

- Trafikk i flere boliggate blir redusert, med positive konsekvenser for bomiljøet og trafiksikkerhet.
- Løsningen svarer ikke på utfordringer over Svinøybrua for myke trafikanter.
- Adkomstløsning for Vestfjordgata 94 og andre virksomheter i området «Klippenborg» blir utfordrende på grunn av konflikt med adkomstveg mot brua og nytt kryss med Repslagergata/Verftsgata.
- Ny forbindelsen blir arealkrevende og kostbar.

En oppsummering av konsekvenser med dagens kjøreadkomst via Gymnasgata viser:

- Trafiksikkerhetsutfordringer over Svinøybrua er løst med signalregulering av bruen, som frigjør kjøreareal for en gang- og sykkelveg.
- Det blir mulig å stenge Austnesfjordgata for gjennomkjøring med positive konsekvenser for trafiksikkerhet i gaten.
- Med nyt kjøremønster blir det behov for å bygge om/utvide kryss Vestfjordgata x Svinøybrua for å tilpasse lyssignaler og svingebevegelser til store kjøretøy.
- Løsningen er enklere, mindre arealkrevende og billigere enn ny vegforbindelse mellom Repslagergata og Svinøybrua.

Etter en helhetsvurdering av fordeler og ulemper er det ikke anbefalt å bygge en ny kjøreadkomst til Svinøybrua fra Repslagergata.