

Trafikkanalyse Detaljregulering Purkholmen nord



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Purkholmen AS
Tittel på rapport: Trafikkanalyse Detaljregulering Purkholmen nord
Oppdragsnavn: Detaljregulering Purkholmen, Svolvær
Oppdragsnummer: 618517-01
Utarbeidet av: Jorun Gjære
Oppdragsleder: Sigrid Rasmussen
Tilgjengelighet: Åpen

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
01	23. jun. 2023	Trafikkanalyse	JG	EC

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	3
	1.1. Bakgrunn	3
	1.2. Formålet med planen	3
	1.3. Lokalisering og avgrensning av planområdet.	3
2.	Overordnede føringer	5
	2.1. Kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 - Byplan Svolvær	5
	2.2. Reguleringsplaner	9
3.	Dagens situasjon	12
	3.1. Arealbruk og adkomstforhold	12
	3.2. Myke trafikanter og trafikksikkerhet	13
	3.3. Skoleveg	14
	3.4. Kollektivtrafikk	20
	3.5. Biltrafikk	21
4.	Framtidig situasjon	24
	4.1. Planforslaget, arealbruk og parkering	24
	4.2. Turproduksjon og reisemiddelfordeling	26
	4.3. Myke trafikanter og skoleveg	28
	4.4. Biltrafikk	28

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Det er igangsatt reguleringsarbeid for boligområde på Purkholmen nord i Svolvær kommune. Planen utarbeides av Asplan Viak på vegne av Purkholmen AS.

Denne rapporten er utarbeidet for å belyse de trafikale virkningene av planen og vil følge plansaken. I trafikkanalysen er det vurdert både konsekvenser for trafiksikkerhet for myke trafikanter og barns skoleveg, og trafikkforhold og trafikkavvikling med økt antall boenheter i forhold til gjeldende plan.

1.2. Formålet med planen

Formålet med planen er å tilrettelegge for tre nye boligblokker langs sjøen med tilhørende veg- og lekearealer samt offentlig kaipromenade. I gjeldende reguleringsplan er det lagt opp til at det skal kunne oppføres en tredje boligblokk parallelt med de to som nylig er oppført. Intensjonen er å endre nordre del av gjeldende reguleringsplan for Purkholmen slik at holmen får en tydeligere arkitektonisk avslutning enn regulert bebyggelsesstruktur legger opp til, samtidig som utnyttelse og bokvalitet økes.

1.3. Lokalisering og avgrensning av planområdet.

Purkholmen ligger nært sentrum av Svolvær i Vågan kommune. Området ligger på østsiden av Vorsetøya, cirka 600 meter sør for sentrum (Vågan rådhus). Figur 1-1 viser planområdets beliggenhet og Figur 1-2 avgrensningen av planområdet.

Det aktuelle planområdet omfatter nordre del av gjeldende plan for Purkholmen, på eiendom 18/435 inkludert sjøareal samt deler av kommunalt sjøareal i nordvest. Arealet av planområdet er cirka 26 daa.



Figur 1-1 Planområdets beliggenhet i Svolve. Planområdet vist med rød sirkel.



Figur 1-2 Avgrensning av planområdet.

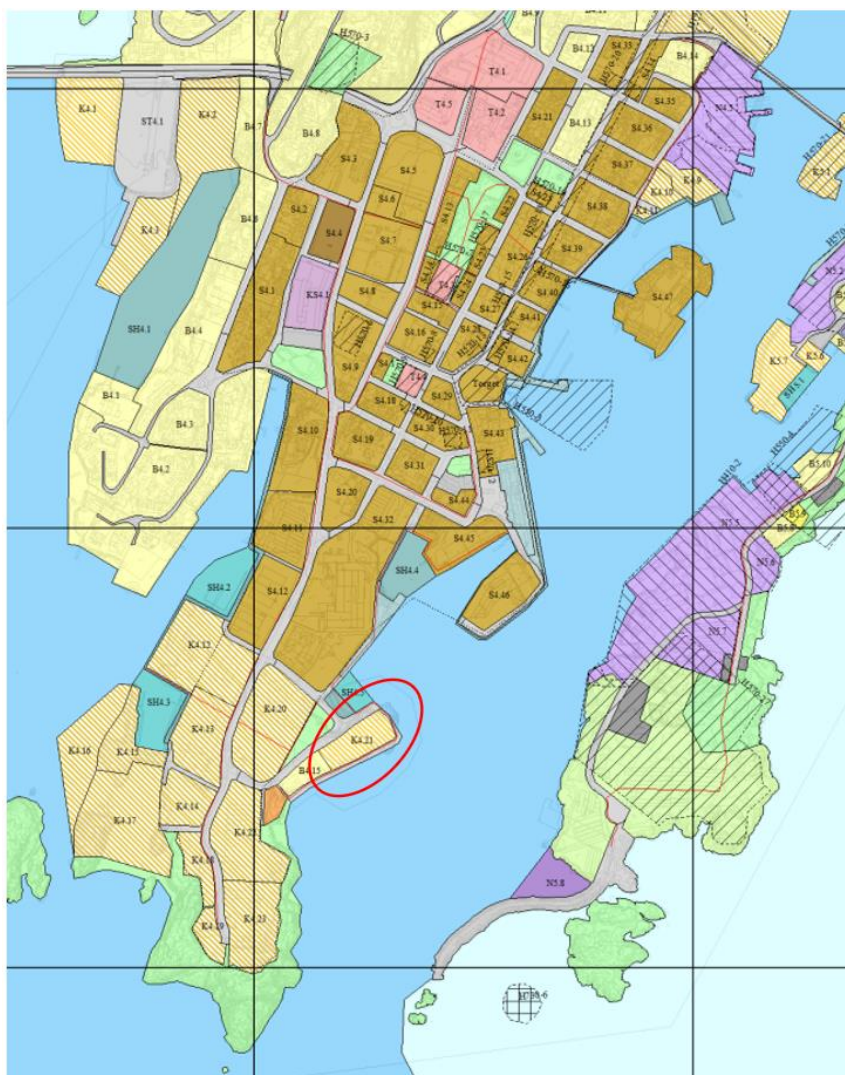
2. Overordnede føringer

2.1. Kommunedelplan for Svolvær 2020-2040 – Byplan Svolvær

2.1.1. Beskrivelse

Vorsetøya har tidligere vært et næringsområde, som iht. kommunedelplanen nå skal transformeres til mer urban og sammensatt bebyggelse. Industri er tenkt flyttet ut av Svolvær til mer tilgjengelige områder som i mindre grad påvirker byens vekst.

Purkholmen er sentralt plassert rett sør for selve bykjernen, og er svært godt egnet til boligformål med gangavstand til sentrum.



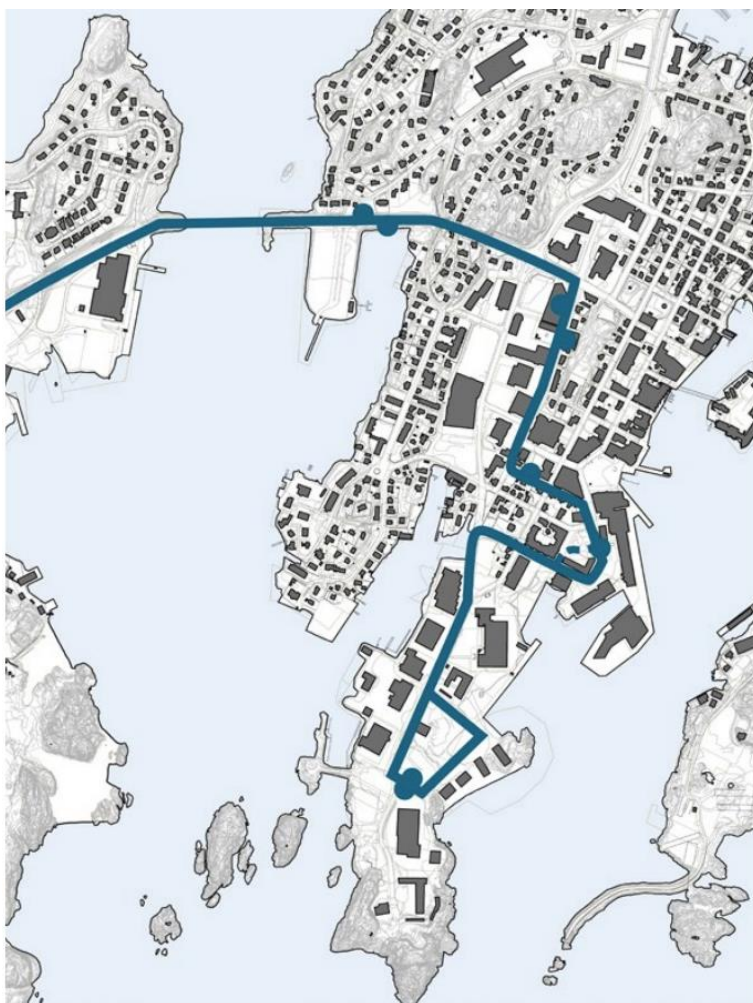
Figur 2-1 Utsnitt fra kommunedelplanen med Purkholmen i rød sirkel.

Figur 2-2 viser temakart for gang- og sykkelvegnett fra kommunedelplanen sammen med rosa markering av Svolvær skole og grønn markering av planområdet. Temakartet viser at planområdet ligger i tilknytning til framtidig struktur for gang og sykkeltilbud med gode forbindelser til sentrum og skoleområde. Mellom Purkholmen og sentrum går hovedsykkelruten langs sjøkanten som egen gang- og sykkelveg. I sentrum viser temakartet et mer finmasket hovedsykkelvegnett.



Figur 2-2 Temakart Gang- og sykkelvegnett Kilde: Kommunedelplan Svolvær 2020-2040
Rosa sirkel viser Svolvær skole og grønn sirkel planområdet.

Transformasjonen av Vorsetøya med bygging av flere boliger gjør også at det må legges til rette for at det kan legges en busstrase inn i dette området. Figur 2-3 viser forslag til busstrase til Vorsetøya og Purkholmen. Busstraseen går fra dagens hovedholdeplass i sentrum via Avisgata og Vorsetøyveien.



Figur 2-3 Framtidig busstrase Kilde: Kommunedelplanen for Svolvær

2.1.2. Utvalgte bestemmelser i kommunedelplanen

Det er valgt å gjengi utvalgte bestemmelser fra kommunedelplanen som har betydning for utforming av veg- og trafikkløsninger.

§ 4 Rekkefølgekrav

Reguleringsplaner skal inneholde rekkefølgekrav. Prinsippene om samordnet areal-, transport- og boligplanlegging skal være premissgivende for rekkefølgebestemmelsene. Teknisk infrastruktur og grøntstruktur, som blant annet fortau, lekeareal, vann og avløp skal være etablert eller sikret opparbeidet før det tildeles igangsettingstillatelse. Det skal i reguleringsplan eller som vilkår i byggesak sikres at nye boliger ikke blir tatt i bruk før det er gjennomført forholdsmessige tiltak for trafikksikker skoleveg.

Dette bestemmelsen sikrer at reguleringsplaner blant annet legger til rette for at nødvendige tiltak på vegnettet for å oppnå trafikksikker skoleveg er etablert eller sikret etablert.

§ 22.1 Parkeringsbestemmelser for boliger

Følgende er minimumskrav til antall biloppstillingsplasser og plasser til sykkelparkering ved boligformål.

Størrelse	Enhet	Indre by	
		Bil	Sykkel
<35 m ² BRA	Pr. boenhet	0,3	1
35 - 60m ² BRA	Pr. boenhet	0,6	1
>60m ² BRA	Pr. boenhet	0,8	1,5

Bestemmelsen sikrer at det blir etablert tilstrekkelig med parkeringsplasser slik at det unngås uønsket parkering i bygatene.

§ 22.3 Krav til bilparkering

Minst 10 % av parkeringsplassene til ansatte og besøkende skal være utformet og reservert for bevegelseshemmede. Dette kravet gjelder også når det etableres mer enn 8 boliger. HC plassene skal ligge i nærheten til hovedinngang.

Alle parkeringsplasser i p-hus, kjeller eller større innendørs anlegg skal utformes med tilrettelegging for ladeplasser for elbiler. For bygninger med mer enn 4 boenheter skal minimum 50 % av parkeringsplassene til boligene være tilrettelagt med ladeplasser. De resterende plassene skal være mulig å tilrettelegge ved senere anledninger.

Bestemmelsen sikrer etablering av tilstrekkelig antall parkeringsplasser for bevegelseshemmede. Bestemmelsen sikrer også ladeplasser for god dekning av ladeplasser mulighet for seinere utvidelse av antallet.

§ 22.4 Krav til sykkelparkering

Ved bygging av mer enn 15 boenheter skal det avsettes innendørsareal til service for sykkel. Arealet skal være minimum 4 m².

Bestemmelsen sikrer at det vil bli mer attraktivt å bruke sykkel som transportmiddel.

2.2. Reguleringsplaner

I hovedsak ligger planområdet i sin helhet innen gjeldende reguleringsplan for Purkholmen (plan 218). I tillegg omfatter planområdet også deler av planområdet for detaljreguleringsplan for Vorsetøya, plan 277. Dette er området som er regulert til fortau og veg som grenser mot gjeldende reguleringsplan for Purkholmen. I tillegg går planområdet noe lengre ut i sjø enn gjeldende plan for område.

2.2.1. Gjeldende reguleringsplan for Purkholmen (plan 218)

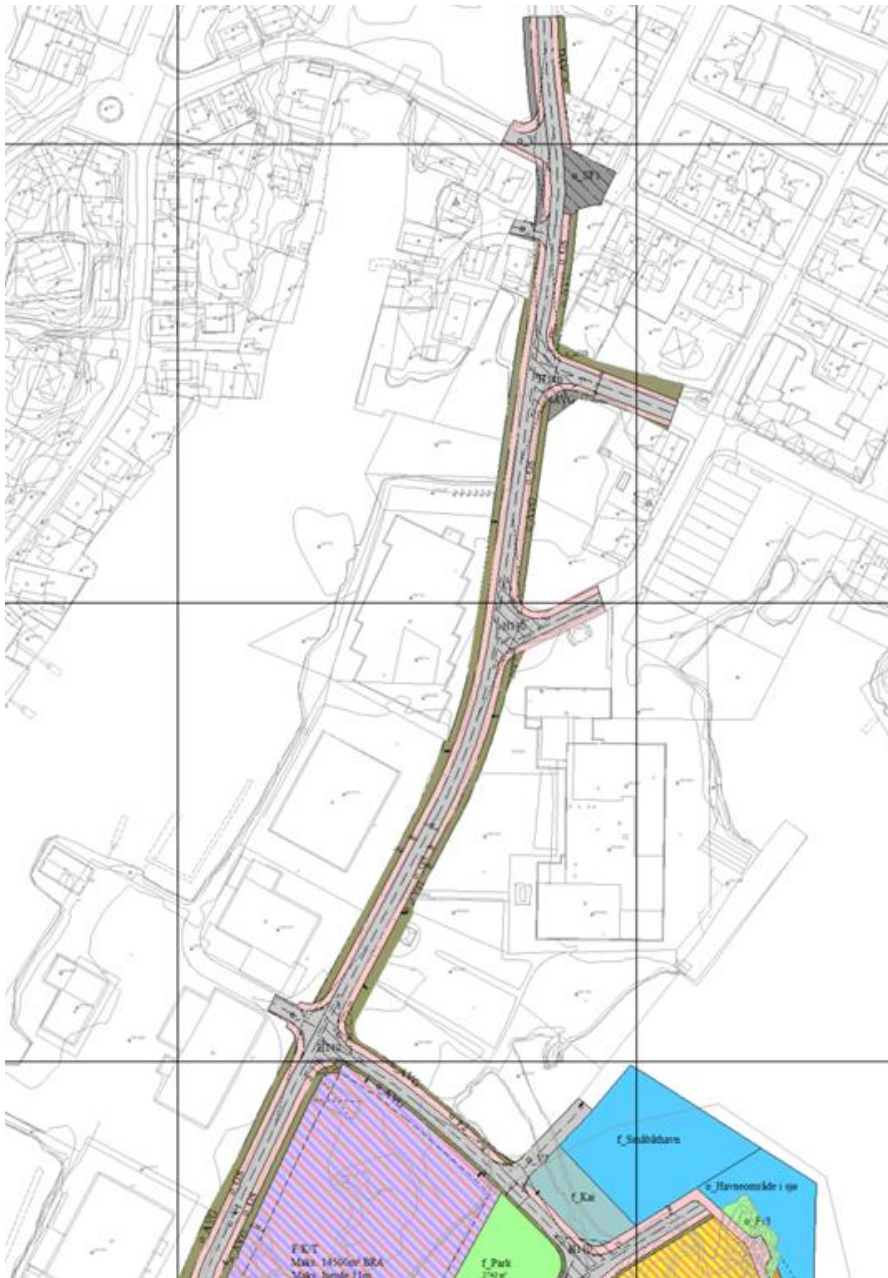
Gjeldende reguleringsplan for Purkholmen, vedtatt 18.05.15, legger til rette for forretning/kontor/tjenesteyting (FKT), bolig/ tjenesteyting (BT), boliger (B), offentlig områder som friområde (Fr), veg (V), fortau (F) gang og sykkelveg (G) og Havneområde i sjø og fellesområder som kai, småbåthavn og park.

Figur 2-4 viser utsnitt av gjeldende reguleringsplan for Purkholmen med planavgrensning for planforslaget inntegnet. Reguleringsplanen omfatter i tillegg til utsnittet i Figur 2-4 også Vorsetøyveien nord for Purkholmen som vist i Figur 2-5.

Vorsetøyveien og Lofotgata er regulert med 6 meter bredde med tosidig gang- sykkelveg med på 3 meter bredde, og 3 meter ensidig fortau langs sløyfen av Vorsetøyveien mot Purkholmen. I tillegg viser planen offentlig gangveg – havnepromenade, langs sjøkanten av Purkholmen.



Figur 2-4 Utsnitt av gjeldende reguleringsplan for Purkholmen, plan 218, vedtatt 18.05.15. Planavgrensning for planforslaget er vist med stiplet strek.



Figur 2-5 Utsnitt av gjeldende reguleringsplan for Purkholmen med nordre del Vorsetøyveien, plan 218, vedtatt 18.05.15

3. Dagens situasjon

3.1. Arealbruk og adkomstforhold

Planområdet består i dag delvis av fjell fra naturlig holme, delvis fylling og noe sjøareal. Det er ingen bebyggelse innen området.

Sør for det nye planområdet på Purkholmen er det ferdigstilt 12 rekkehus og 2 boligblokker i løpet av de siste årene. Figur 3-1 viser ortofoto av dagens situasjon 2022 med de nye rekkehusene og boligblokkene.

Adkomst til planområdet er i hovedsak fra Vorsetøyveien som ligger i en Purkholmen.



Figur 3-1 Ortofoto av dagens situasjon 2022 med planens avgrensning i rødt.

I dag er store deler av Vorsetøya under utbygging. Vorsetveien er etablert og det etableres sideveier mot Purkholmen og Sjøsidan. Vorsetveien går i retning nord-sør i forlengelse av Lofotgata, som har direkte tilkomst fra E10.

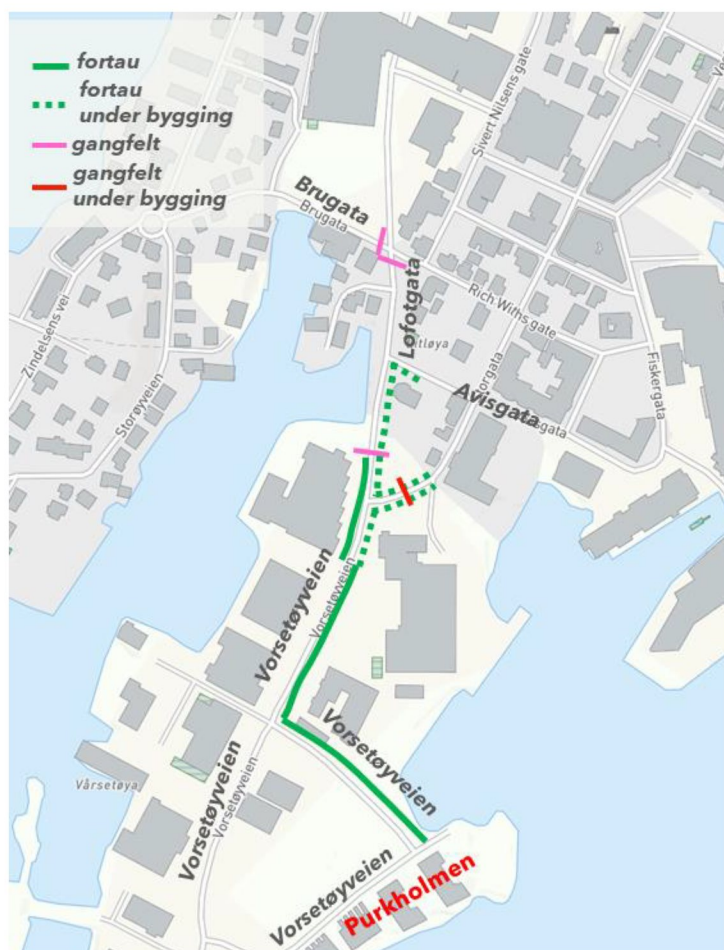
3.2. Myke trafikanter og trafikksikkerhet

3.2.1. Ulykker

Vegkart.no viser at det ikke har skjedd trafikkuulykker i de siste 10 årene på det nærliggende vegnettet sør for Brugata, som er den nest sørligste tverrgata i kvartalsstrukturen i sentrum.

3.2.2. Tilbud for myke trafikanter

Figur 3-2 viser dagens tilbud og tiltak for myke trafikanter som er underetablering langs Vorsetøyveien og Lofotgata. Tilbudet er vekselvis ensidig fortau med fotgjengerfelt ved viktige krysningspunkt. Etter ferdigstilling av fortau og gangfelt blir tilbudet bli kontinuerlig over en lengre strekning. I tillegg etableres det også fortau innover på sidevegnettet med nytt gangfelt over Storgata



Figur 3-2 Tilbud for myke trafikanter i Vorsetøyveien og Lofotgata.

3.3. Skoleveg

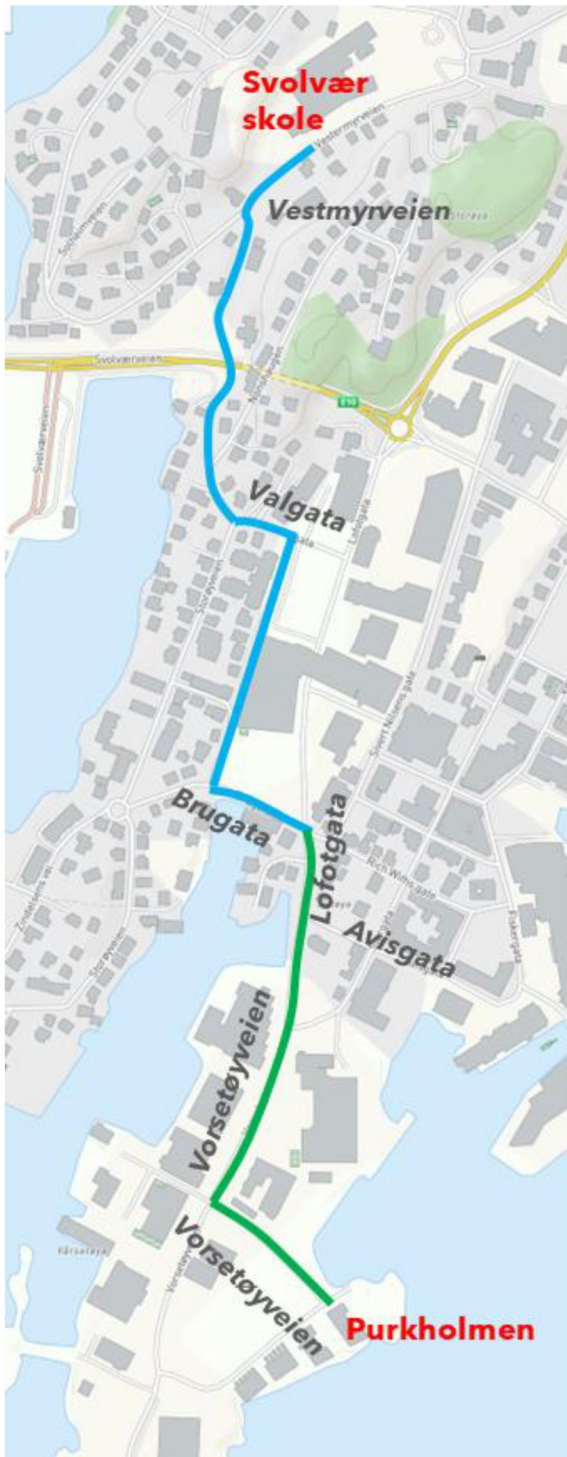
Figur 3-3 viser forslag til barns skoleveg mellom Purkholmen og Svolvær skole. Deler av strekningen vil gå langs en trasé som er skoleveg i dag og deler vil gå langs ny trasé.

Fram til utbygging av Purkholmen har det vært lite boliger sør for Avisgata i Svolvær sentrum. Det betyr at strekningen langs Vorsetøyveien og Lofotgata fra Purkholmen til krysset Brugata x Lofotgata, grønn linje i Figur 3-3, er en strekning som ikke tidligere har vært skoleveg, men som nå blir skoleveg for de nylig etablerte boligene, og for de planlagte boligene på Purkholmen.

Den blå linjen i Figur 3-3 som går fra krysset Brugata x Lofotgata til Svolvær skole er i dag skoleveg for barna som bor i eksisterende boliger i området rundt Avisgata.

I trafikksikkerhetsplanen for Vågan kommune for perioden 2020 -2023 er det ikke avdekket konkrete behov for tiltak langs eksisterende skoleveger i tilknytning til Svolvær skole. Eksisterende skoleveg forutsettes å ha tilfredsstillende trafikksikkerhet.

I vurdering av skolevegen mellom Purkholmen og Svolvær skole er det kun sett på den nye skolevegstrekningen mellom Purkholmen og krysset Lofotgata/Brugata.



Figur 3-3 Skoleveg mellom Purkholmen og Svolvær skole. Blå linje er eksisterende skoleveg (800 m) og grønn linje er ny skoleveg (550 m) for barna fra Purkholmen

3.3.1. Gjennomgang av ny skoleveg

Vurderingene av ny skoleveg er gjort med bakgrunn i gatebilder fra 2019 (google street View) og flybilder fra norgebilder.no fra 2019. I tillegg er det tatt hensyn til tiltak som er under bygging, se Figur 3-2 . Figur 3-4 viser oversikt over bildeplassering og bilderetning.



Figur 3-4 Oversikt over bildeplassering og bilderetning.

Bilde 1 viser Vorsetøyveien mot Purkholmen mot øst og nordover mot sentrum. Bildet er tatt under anleggsperioden og viser at deler av det regulerte fortauet på strekningen inn mot Purkholmen er ferdigstilt. Flybilder viser at fortauet nå er etablert helt inn til den nye bebyggelsen på Purkholmen. Nordover langs Vorsetøyveien er det etablert fortau på østre side av vegen fram til Holmen kjøpesenter.



Bilde 1 Vorsetøyveien sett inn mot Purkholmen og nordover mot sentrum. Kilde: Google Streetview 2019

Bilde 2 viser avslutningen av fortauet på østre side av vegen og fortau/opphøyd areal på vestre side langs Holmen kjøpesenter. Mellom disse fortauene mangler det et regulert gangfelt med skilt og oppmerking, men behovet for dette krysningsstedet reduseres når fortauet som er under bygging på østsiden av Vorsetøyveien er ferdigstilt. Det nye fortauet krysser Storgata, og for å få en trygg kryssing er det under etablering et nytt gangfelt over Storgata.

Det nye fortauet langs Vorsetøyveien vil være med å stramme opp det som i dag framstår som store utflytende trafikkareal på begge sider av vegen.



Bilde 2 Vorsetøyveien med Holmen kjøpesenter på vestre side. Kilde: Google Streetview 2019

Bilde 3 viser Vorsetøyveien ved innkjøring til Holmen kjøpesenter. Her slutter fortauet på vestre side. Det er etablert oppmerket gangfelt over Vorsetøyveien som ender i fortauet som nå er under bygging på østre side av vegen fram til Avisgata.



Bilde 3 Vorsetøyveien ved innkjøring til Holmen kjøpesenter. Kilde: Google Streetview 2019

Bilde 4 viser Lofotgata like nord for Avisgata. På østre side fram til krysset med Brugata er det etablert et areal for fotgjengere og syklister som har kun oppmerking som skille mot biltrafikken.



Bilde 4 Lofotgata nord for Avisgata. Kilde: Google Streetview 2019

Bilde 5 viser krysset Lofotgata x Brugata. På østre side av Lofotgata sees avslutningen av arealet for fotgjengere og syklister som har kun oppmerking som skille mot biltrafikken. Krysset har oppmerket gangfelt både over Lofotgata og over Brugata vest. På vestre side av Brugata mangler det fortau/trafikkøyr hvor de myke trafikantene kan oppholde når kryssingen skjer i flere etapper. Hele krysset er utflytende og mangler tydelig separering mellom de ulike trafikantgruppene.

Videre fra dette krysset følger skolebarna eksisterende skoleveg til skolen.



Bilde 5 Krysset Lofotgata x Brugata

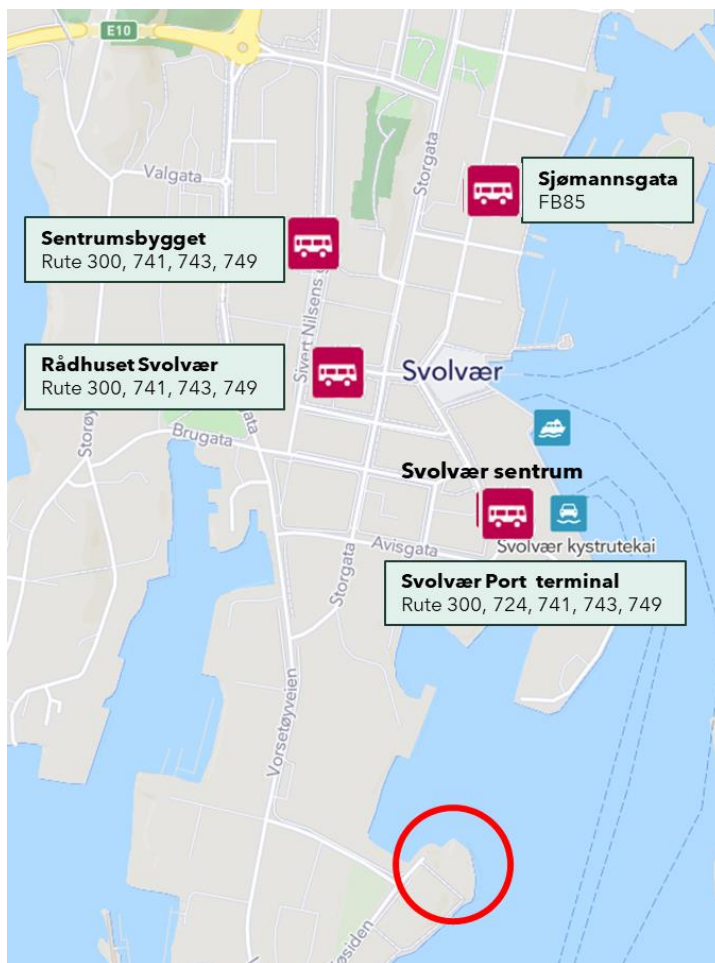
3.3.2. Samlet vurdering av ny skoleveg

Første del av skolevegen fra Purkholmen til innkjøring til Avisgata (ved Bilde 3) vurderes i hovedsak å ha akseptabel trafiksikkerhet. Men det bør etableres gangfelt over Avisgata. Langs Lofotgata (ved Bilde 4) bør arealet som er avsatt myke trafikanter på østsiden av vegen utvides og etableres som fortau med kantstein. I krysset Lofotgata x Brugata (Bilde 5) bør det etableres fortau/trafikkøy på vestre side slik at de myke trafikantene har en trygg plass å vente på å krysse gata.

3.4. Kollektivtrafikk

Bussholdeplassen Svolvær sentrum er hovedbussholdeplassen i sentrum og er den nærmeste holdeplassen til planområdet. Hangavstanden til denne er 700 meter. Fra holdeplassen Svolvær sentrum går det både regionale bussruter, lokale bussruter og skoleruter, og flybuss. Figur 3-5 viser oversikt over bussholdeplasser og rutebåtkai i Svolvær sentrum. Følgende ruter betjener Svolvær:

- Rute 300 Lofotekspresen Å-Leknes -Svolvær - Narvik
- Rute 741 Svolvær - Leknes
- Rute 743 Svolvær-Kabelvåg - Henningsvær
- Rute 733 Fiskebøl - Laukvik - Svolvær korr. Rute 749
- Rute 749 Svolvær - Laupstad - Fiskebøl
- FB85 Flybuss til/fra Evenes



Figur 3-5 Bussholdeplasser og rutebåtkai i Svolvær sentrum. Planområdet med rød sirkel Kilde: Entur.no

3.5. Biltrafikk

Figur 3-6 viser trafikkmengder på vegnettet i Svolvær sentrum. Figuren viser det siste oppdaterte trafikktallene for vegnettet i sentrum (2017) sammen med oppdaterte tall for E10 (2022). Oversikten er hentet fra Trafikkanalyse Svolvær sentrum - oppdatering 2017 som er en oppdatering av Trafikkanalysen for Svolvær sentrum 2010.

Trafikkanalysen for Svolvær sentrum 2010 gjennomført i forbindelse planarbeidet Byplan Svolvær 2030. Asplan Viak reviderte denne trafikkanalysen i 2017 med hensyn på endringer i transportsystemet og parkeringstilbudet.

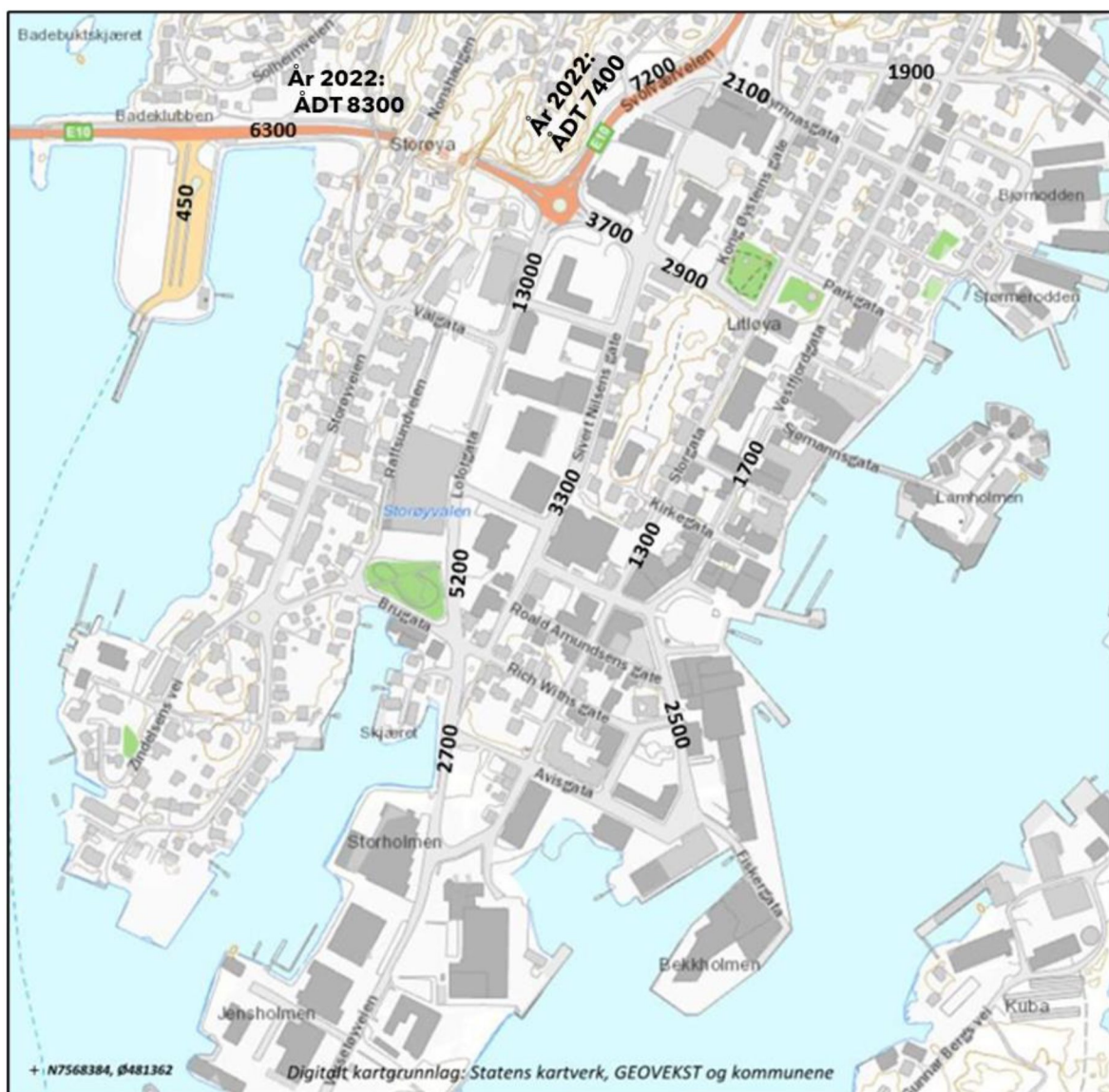
Figur 3-6 viser at det har vært en mindre økning på E10 øst for sentrum (200 ÅDT / 3 %) sammenlignet med E10 vest for sentrum som har hatt en økning på hele 2000 ÅDT / 30 %.

I tunnelen vest for sentrum registreres trafikken kontinuerlig slik tallgrunnlaget vest for sentrum ansees å være av bedre kvalitet.

Vorsetøyveien / Lofotgata, som er adkomst til Purkholmen, er ifølge Figur 3-6 oppgitt med ÅDT 2700 for 2017 som øker til ÅDT 13 000 ved E10.

Vegnettet i området har fartsgrense 50 km/t og benyttes i dag primært til kjøring til og fra virksomheter som befinner seg på Vorsetøya (butikker, kontor, lager, verksted), og boligene på Purkholmen.

I og med Vorsetøya fram til nå har vært preget av næring, industri og lager med stor andel tunge kjøretøy har vegnettet god kurvatur, god standard med en gjennomgående vegbredde på minimum 6 meter. Flere steder er det store utflytende asfaltarealer hvor det er dårlig skille mellom kjørebane og parkeringsområder. For å få god avvikling for de store kjøretøyene er det store og utflytende kryssområder.



Figur 3-6 Biltrafikk (ÅDT) i Svolvær sentrum 2017 og ÅDT 2022 for E10. Kilde: Trafikkanalyse Svolvær sentrum - oppdatering 2017 og vegkart.no

4. Framtidig situasjon

4.1. Planforslaget, arealbruk og parkering

Forslag til ny plan legger til rette for utbygging av et samlet areal på 7650 m² BRA + parkering fordelt på tre leilighetsbygg. Gjenstående utbyggingspotensial for dette område i gjeldende plan er cirka 3200 m² BRA. Forslag til ny plan fører til en økning på 4450 m² BRA i den nordlige delen av Purkholmen. Figur 4-1 viser forslag til plankart.

Mulighetsstudiet viser bygging av 65 leiligheter, men for å ha fleksibilitet når det gjelder størrelse og fordeling av antall boenheter er det i forslag til plan satt en maksimal grense på 80 leiligheter.

Tabell 4-1 Viser utbyggingspotensialet som legges til grunn for beregning av turer til/fra planområdet.

Tabell 4-1 Utbyggingspotensiale og stipulert antall parkeringsplasser fra mulighetsstudiet som legges til grunn i planforslag.

	Antall m² BRA ekskl. parkering	Antall leiligheter
Forslag i ny plan	7 650	80

Gjeldende plan for Purkholmen (plan 218) legger til rette for utbygging av 78 boenheter. Per i dag er det bygget 46 boenheter, og gjenstående potensiale i planen er 32 boenheter. For hele Purkholmen betyr dette at med planforslaget kan det etableres maksimalt 126 boenheter som er en økning på 48 boenheter utover det som ligger inne gjeldende plan for hele Purkholmen.

Purkholmen inngår i området som i byplanen er definert som «Indre by»¹. For dette området gjelder Byplanens bestemmelse § 22.1 om minimumskrav til parkering for Purkholmen som vist i kapittel 2.1.2. Parkeringskravene, knyttet til både bil og sykkel, ivaretas i planen. Det gjelder både antall plasser og utforming med HC-plasser og tilrettelegging for lading av elbil.

¹ Indre by er definert til være sentrumsområdene i Svolvær som ligger sør og øst for E10 sør for Marinepollen.

4.2. Turproduksjon og reisemiddelfordeling

Faktorene som er brukt i beregning av total turproduksjon, antall personturer per døgn, er vist i Tabell 4-2. Data om befolkningen er hentet fra SSB og reisevanedata er hentet fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2018/19 (RVU 2018/19). Det er valgt å bruke gjennomsnittsdata for hele utvalget i reisevaneundersøkelsen som utgangspunkt.

Beregningene viser at det kan forventes i overkant av 400 personturer per årsdøgn i sum til/fra planområdet som vist i Tabell 4-3. I tillegg kommer turene som utføres av de bosatte under 13 år som i hovedsak vil være gang- og sykkelture

Tabell 4-2 Forutsetninger for beregning av turproduksjon fra boliger

Antall boenheter	80
Gjennomsnittlig antall personer per boenhet ²	2,08
Andel av befolkningen 13 år og eldre ³	87 %
Antall reiser per person per årsdøgn ⁴	2,82

Tabell 4-3 Arealgrunnlag og beregnet antall personturer for beboere over 13 år i sum til/fra planområdet etter utbygging

Virksomhet	Forslag til plan	Antall personturer per årsdøgn
Boliger - m² BRA/antall	7 650/ 80	410

I den nasjonale reisevaneundersøkelse RVU 2018/2019 er utvalget for Vågan kommune for lavt til å være representativt som grunnlag for analyser. Det er derfor valgt å ta utgangspunkt i data på nasjonalt nivå fra RVU 2018/2019 til å fordele personturene på reisemiddel. Det er relativt dårlig kollektivtilbud i Svolvær tilpasset daglige gjøremål. Det er

² SSB - [Kommunefakta - SSB](#) per 15.06.2023

³ SSB - [07459: Befolkning, etter alder, statistikkvariabel, år og region. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#) per 15.06.2023

⁴ [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 - nøkkelrapport \(toi.no\)](#)

derfor valgt å bruke reisemiddelfordeling for geografikategorien «Resten av landet» (hele landet ekskl. de ni største byområdene) som vist i Tabell 4-4.

Tabell 4-5 viser beregnet antall personturer til/fra planområdet fordelt på reisemiddel.. Det er forutsatt at tilgjengeligheten til parkeringsplass ved bolig vil ha liten betydning for valg av reisemiddel.

Tabell 4-4 Reisemiddelfordeling for «Resten av landet» i RVU 2018/19. Bosatte over 13 år.

Kategori	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektiv	Gang- og sykkel	Annet
Bolig	62 %	11 %	5 %	21 %	1 %

Tabell 4-5 Beregnet antall personturer fordelt på reisemiddel. Bosatte over 13 år.

Kategori	Sum person- turer	Bilfører	Bilpas- sasjoner	Kollektiv	Gang- og sykkel	Annet
Bolig	410	255	45	20	85	5

Beregningene viser at det kan forventes om lag 260 bilturer i sum til/ fra planområdet i et gjennomsnittsdøgn (ÅDT).

Antall kollektivreiser er beregnet til 20 turer i sum til/ fra planområdet og antall gang- og sykkelturene er beregnet til cirka 90 i sum til/fra planområdet . I tillegg kommer gang- og sykkelturene til de bosatte under 13 år.

Med forutsetning om at bosatte under 13 år gjennomfører samme antall turer som de over 13 år, men at 60 % av disse gjennomføres som gang- og sykkelturene gir dette ytterligere 30 gang- og sykkelturene til/fra planområdet.

4.3. Myke trafikanter og skoleveg

I forhold til tilbudet for myke trafikanter og barns skoleveg vil planforslaget ikke endre på den trafikale situasjonen utover at antall trafikanter øker innenfor alle trafikantgrupper. Det vil fortsatt være det samme behovet for trafikksikre løsninger og sikker skoleveg.

I kapittel 3.3 er den trafikale situasjonen for myke trafikanter beskrevet for strekningen som blir skolevegen til Svolve skole (barneskole) for barna som kommer til å bo innen planområdet. Det er sett på Vorsetøyveien som skoleveg. Følgende tiltak bør vurderes for å oppnå trygg skoleveg:

- gangfelt over Avisgata.
- fortau på østre side av Lofotgata mellom Avisgata og Brugata
- fortau på vestre side av Lofotgata i krysset Lofotgata x Brugata

Vorsetøyveien er i gjeldene reguleringsplan vist med 6 meter vegbredde og tosidig gangsykkelveg (bredde på 3 meter) langs hovedstrekket av Vorsetøyveien og Lofotgata, og med 3 meter ensidig fortau langs sløyfen til Purkholmen. Planen viser også oppstramming av kryssene på strekningen. Planen legger med dette til rette for at det på sikt vil bli et bedre tilbud for myke trafikanter og tryggere skoleveg.

4.4. Biltrafikk

Planforslaget er beregnet å generere cirka ÅDT 200. De 36 ferdigstilte boligene på Purkholmen er beregnet å generere cirka ÅDT 100. Samlet gir dette cirka ÅDT 300 i sum til/fra Purkholmen etter området er utbygd.

Ettersom Vorsetøya planlegges transformert til mer urban og sammensatt bebyggelse i samsvar med kommuneplanen kan det på sikt forventes en reduksjon i antall tunge kjøretøy i området. Parkeringsbestemmelsene i kommunedelplanen kan også bidra til vil reduksjon i trafikken i området på sikt. Utbyggingen på Purkholmen vil i liten grad endre trafikk situasjonen i området.



asplan viak