

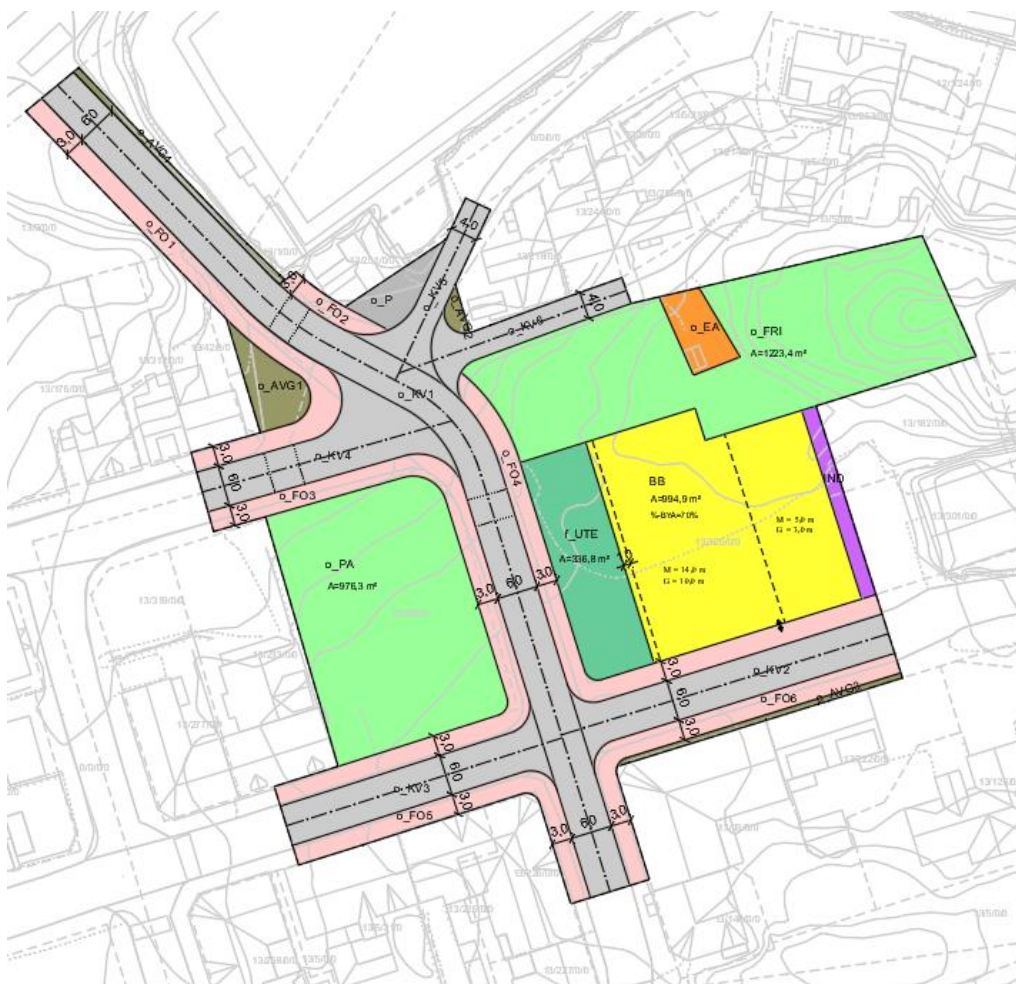
Oppdragsgiver: **Boligbyggelaget Nobl**
 Oppdragsnr.: **5205532** Dokumentnr.: **5601**

Til: Boligbyggelaget Nobl
 Fra: Martin Hoset
 Dato: 2024-09-19

► Trafikknotat for Samlagstomta i Kabelvåg

Bakgrunn

Boligbyggelaget Nobl arbeider med en reguleringsplan for Samlagstomta i Kabelvåg i Vågan kommune. Hensikten med planen er å legge til rette for seniorboliger (leiligheter tilpasset eldre). Det skal også reguleres inn friområder og nye fortau langs gatene i planområdet. Det skal bygges en boligblokk med totalt 13 boenheter i planområdet.



Figur 1: Utkast til plankart.

Dagens situasjon

I dagens situasjon er det i planområdet noen relativt brede og utflytende veger, samt et veldig utflytende kryss med 5 armer mellom Kong Øysteins gate, Hans Egedes gate og Mathisvika. Utbyggingsområdet i sørøst benyttes i dag til parkering. Kong Øysteins gate er kjøreadkomst fra E10 og kjøreadkomst til nordøstre del av Kabelvåg sentrum, som primært består av boligbebyggelse foruten Lorentzen Hydraulikk AS og Tyskhella Rorbuer. Det er sonefartsgrense på 30 km/t i planområdet.



Figur 2: Søndre del av planområdet. (Google Street View (2022)).



Figur 3: Nordre del av planområdet (Google Street view (2022)).

Trafikkmengder

Trafikkmengden langs E10 er i vegkart.no for 2023 satt til 6300 øst for krysset og 5800 vest for krysset. Disse tallene er basert på skjønn og har en viss usikkerhet. Ved nærmeste kontinuerlige tellepunkt «Osan» som ligger 2,5 km mot øst, nærmere Svolvær, var det i 2023 registret en ÅDT¹ på 6541. Det foreligger ikke trafikk tall for Kong Øysteins gate, men basert på erfaring fra tilsvarende områder og trafikk tellinger i Svolvær anslås trafikkmengden til å være i størrelsesorden mellom 400 og 800 i ÅDT nærmest krysset med E10, og lavere lenger sør langs vegen.

¹ Årsdøgnetrafikk (ÅDT) er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde. Det beregnes som summen av antall kjøretøy som passerer et punkt på en vegstrekning i begge retninger i løpet av et år, delt på 365.

Bilturer fra utbyggingen

I planområdet skal det bygges 13 seniorboliger, og for øvrig ikke gjøres noen endringer som vil medføre økte trafikkmengder. Statens Vegvesens håndbok V713 angir gjennomsnittlig 3,5 bilturer per bolig per dag. For seniorboliger er trolig det totale reiseantallet (tabell 1) en del mindre, men det kan derimot bli noe ekstra biltrafikk som følge av hjemmehjelp og større andel reiser med taxi. Dersom det derfor antas 3,5 bilturer per bolig tilsvarer det en økt trafikk fra utbyggingen på ca. 45 daglige turer. I motsetning til vanlige boliger vil en mindre andel av denne trafikken være i rushtiden siden mange av beboerne ikke er yrkesaktive. En del av disse bilturene vil trolig også være interne bilturer i Kabelvåg som ikke belaster overordnet vegnett.

Tabell 1: Daglige reiser per dag fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19.

Aldersgrupper	Antall reiser per dag
Alle aldere	2,82
55-66 år	2,62
67-74 år	2,16
75 år og eldre	1,85

I dagens situasjon er det overflateparkering der seniorboligene skal bygges, og på bildene i Google Street View var det 11 parkerte biler på plassen. Når disse parkeringsplassene forsvinner blir det mindre parkeringsmuligheter i området, og noe av dagens trafikk vil trolig forsvinne eller flyttes til andre deler av sentrum. Dermed vil det muligens bli noe reduksjon i denne trafikken og totalt sett en mindre trafikkøkning.

Trafikkavvikling

Dagens trafikkavvikling er sjekket ved å se på «typisk trafikk» i Google Maps, og det ser der ikke ut til å være noen form for avviklingsproblemer eller forsinkelser langs E10 hverken i morgen- eller ettermiddagsrush. E10 er forkjørsvog forbi området og er i så måte robust mot forsinkelser fra avkjørsler med mindre det blir et stort antall venstresvingende inn mot området. Avviklingen er også god i krysset med Vognmannsløkka som er hovedvegen inn til Kabelvåg sentrum og basert på det kan det antas at den mindre trafikkerte Kong Øysteins gate vil ha en stor kapasitetsreserve.

Det er beregnet en trafikkøkning som følge av utbyggingen i planområdet på under 50 daglige turer. Dette vil være en beskjeden økning som ikke forventes å påvirke trafikkavviklingen i området nevneverdig. Siden avviklingen i dagens situasjon ser ut til å være god vil den høyst sannsynlig også være det i framtidig situasjon.



Figur 4: Typisk trafikk i ettermiddagsrushet 16:00 (Google maps)

Trafikksikkerhet

I figur 5 er politiregistrerte trafikkulykker i og rundt området i perioden 2013-2023 vist. Det har ikke vært noen trafikkulykker i planområdet eller langs kjøreadkomsten til planområdet via Kong Øysteins gate. Det har derimot vært to ulykker i krysset mellom Vognmannsløkka og E10 som er hovedkjøreadkomst til Kabelvåg. For å få bedre trafikksikkerhet og et mer oversiktlig kjøremønster der kunne man vurdert kanalisering med venstresvingefelt og trafikkøy i sekundærveien. Det er en vurdering som gjelder uavhengig av utbyggingen i planområdet som ikke vil gi signifikante endringer i krysset siden trafikkøkningen er minimal.

I dagens situasjon er krysset mellom Kong Øysteins gate, Hans Egedes gate og Mathisvika stort og utflytende med et stort asfaltert område uten klart kjøremønster. I planforslaget (figur 1) legges det opp til en oppstramming av dette krysset og etablering av fortau slik at man får en mer oversiktlig og trafikksikker situasjon. Om mulig burde de to østre armene av krysset vært slått sammen slik at man får et 4-armet kryss istedenfor ett 5-armet kryss, men det er svært lite trafikk i de to armene og den skisserte løsningen i plankartet bør også kunne aksepteres som den er.



Figur 5: Politiregistrerte trafikkulykker i området siden 2013 fra NVDB.

Behov for trafikkøy og venstresvingefelt

Det er ikke gjennomført trafikktegninger for dagens trafikkmengder i Kong Øysteins gate, så det er vanskelig å si sikkert om trafikkmengdene der blir høyere enn de kravene som er angitt for etablering av venstresvingefelt og trafikkøy i sekundærveg i Statens vegvesens håndbok V121. Men siden det her ikke er snakk om en nybygging av veger og kryss vil det uansett ikke være konkrete krav i dette tilfellet.

Videre vil utbyggingen i planområdet medføre en veldig liten økning i makstimetrafikken som er dimensjonerende for om det skal etableres trafikkøy og svingefelt siden seniorboliger i mindre grad vil ha typisk pendlertrafikk. Dersom man er over grensene for at det skal etableres er man trolig allerede der i dagens situasjon og utbyggingen har således lite å si.

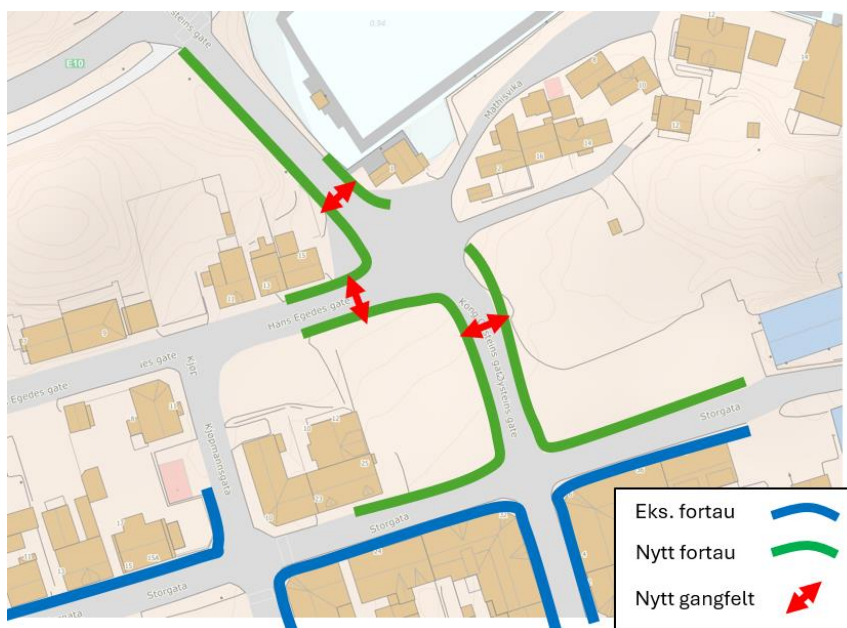
Det er heller ikke trafikkøy og svingefelt i krysset med Vognmannsløkka som er hovedatkomsten til Kabelvåg og er mer trafikkert. Dersom det skal bygges noen plass bør det prioriteres der.

Myke trafikanter

I dagens situasjon er det kun fortau i den sørligste delen av planområdet, og i planforslaget legges det opp til tosidig fortau både langs Storgata og Kong Øysteins gate. Det blir også etablert nye gangfelt slik at man får en betydelig bedre tilrettelegging for myke trafikanter i planområdet.

I Statens Vegvesens håndbok V127 er det kriterier for når det skal etableres gangfelt, og for veger med fartsgrense 30 km/t og ÅDT på under 2000 er det i utgangspunktet anbefalt gangfelt ved mer enn 40 kryssende i makstimen. Det er usikkert hvor mange som krysser vegen her, men behovet for gangfelt kan eventuelt vurderes oppimot disse kravene.

I innspillene til planen kommenteres det at det er en del barn som bor og ferdes i området, og dermed er det positivt at både parken i vest og friområdet i øst bevares, og at det blir separerte gangforbindelser gjennom området.



Figur 6: Tilrettelegging for myke trafikanter i området og nye fortau og gangfelt i planområdet.

Oppsummering/Konklusjon

- I planområdet skal det bygges en boligblokk med 13 seniorboliger som er beregnet å medføre en økning i biltrafikken på ca. 50 daglige turer, hvorav mesteparten utenom rushtid.
- En del av dagens parkering i planområdet forsvinner som følge av utbyggingen, noe som kan medføre at noe av trafikken reduseres eller flyttes til andre deler av Kabelvåg.
- Trafikkavviklingen i området ser ut til å være bra i dagens situasjon, og den beregnede økningen vil trolig ha liten påvirkning på avviklingen.
- Planforslaget medfører en oppstramming av dagens 5-armede kryss mellom Kong Øysteins gate, Hans Egedes gate og Mathisvika. Det blir også nye fortau langs flere av gatene og nye gangfelt. Dette vil medføre en mer oversiktlig og trafikksikker situasjon, og vil gi bedre forhold i området for myke trafikanter.
- Om mulig burde de to østre armene av krysset vært slått sammen slik at man får et 4-armet kryss istedenfor ett 5-armet kryss, men det er svært lite trafikk i de to armene og den skisserte løsningen i plankartet bør også kunne aksepteres som den er.

D01	2024-09-19	Trafikknotat	MaHos	JenBjo	ToSti
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.