

TRAFIKKANALYSE FOR APALVIKA

VEDLEGG TIL REGULERINGSPLAN FOR APALVIKA, RISØR

Fagrapport

UTARBEIDET 26.07.2021

Are Kristiansen, oppdragsleder og avdelingsleder for mobilitet
Huseyin Oguz, vegplanlegger

OPPDRAGSGIVER

Port A Risør AS



INNHold

1. BAKGRUNN	3
3. DAGENS SITUASJON	4
3.1 REGIONAL BELIGGENHET	4
3.2 NÆROMRÅDET	5
3.5 BESKRIVELSE AV HASÅSVEGEN	6
4. FREMTIDIG SITUASJON	8
4.1 OM PLANFORSLAGET	8
4.2 FREMTIDIG TRAFIKK PÅ HASÅSVEIEN	8
4.2 VURDERINGER	9
5 ANBEFALING OG KONKLUSJON	10
6 EKSEMPLER	11
7 BREDDEUTVIDELSE	13

1. BAKGRUNN

På vegne av Porta Risør AS utarbeider WSP reguleringsplan for Apalvika i Risør kommune.

Eiendommen Apalvika har tidligere vært en del av tremasseproduksjonen på Sønedeled. Da tremasseproduksjonen ble avviklet i 1998 har lagerbeygningen de siste årene blitt brukt til sporadisk lagring av båter og utstyr. I 2019 ble eiendommen solgt til utviklere som nå fremmer forslag om detaljregulering. Formålet med planarbeidet er å regulere eiendommen til fritidsbebyggelse (ca. 40 leiligheter), småbåthavn, gjestehavn og badeområde.

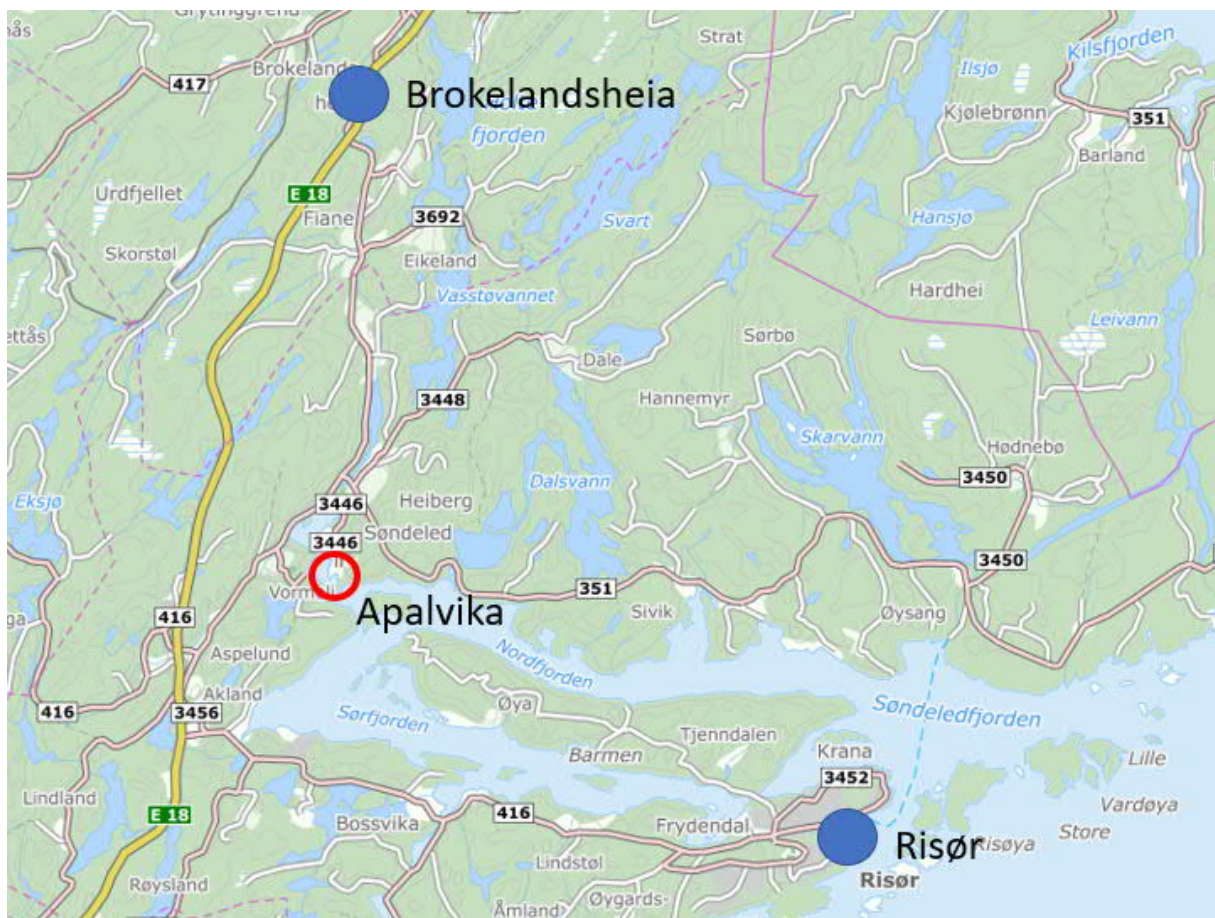
Planområdet ligger i tilknytning til Sønedeledfjorden, sørvendt mot Frøyna. For å komme til området med bil, må man kjøre gjennom Sønedeled og til enden av Hasåsveien.

I forbindelse med planarbeidet har Agder fylkeskommune stilt krav om at det skal utarbeides en trafikkanalyse.

3. DAGENS SITUASJON

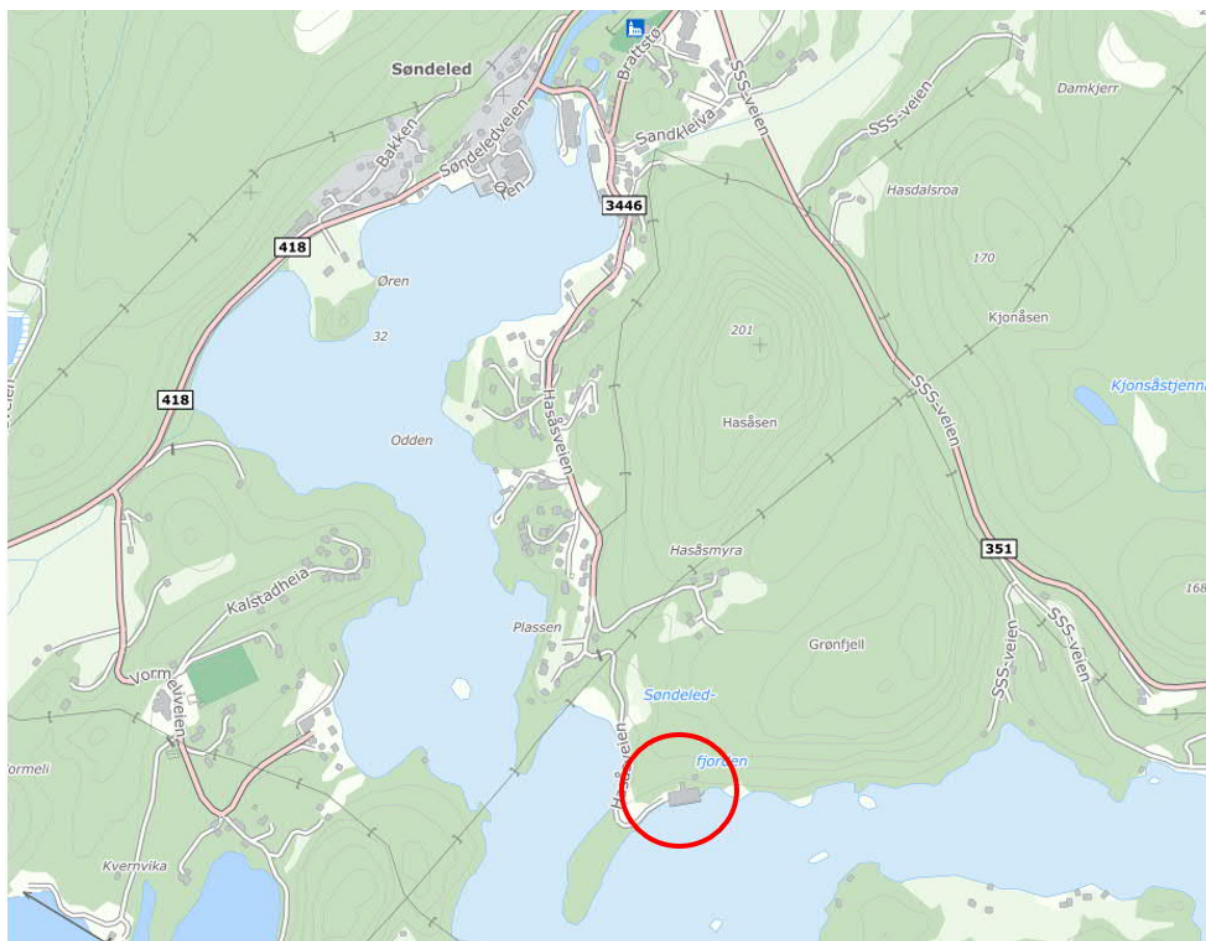
3.1 REGIONAL BELIGGENHET

Apalvika ligger ved Søndeledfjorden. Avstanden til nærmeste by, Risør, er 18,5 km. Avstanden til nærmeste større handlested, Brokelandsheia, er 9,5 km. Avstanden til Oslo er 219 og til Kristiansand 110 km.



3.2 NÆROMRÅDET

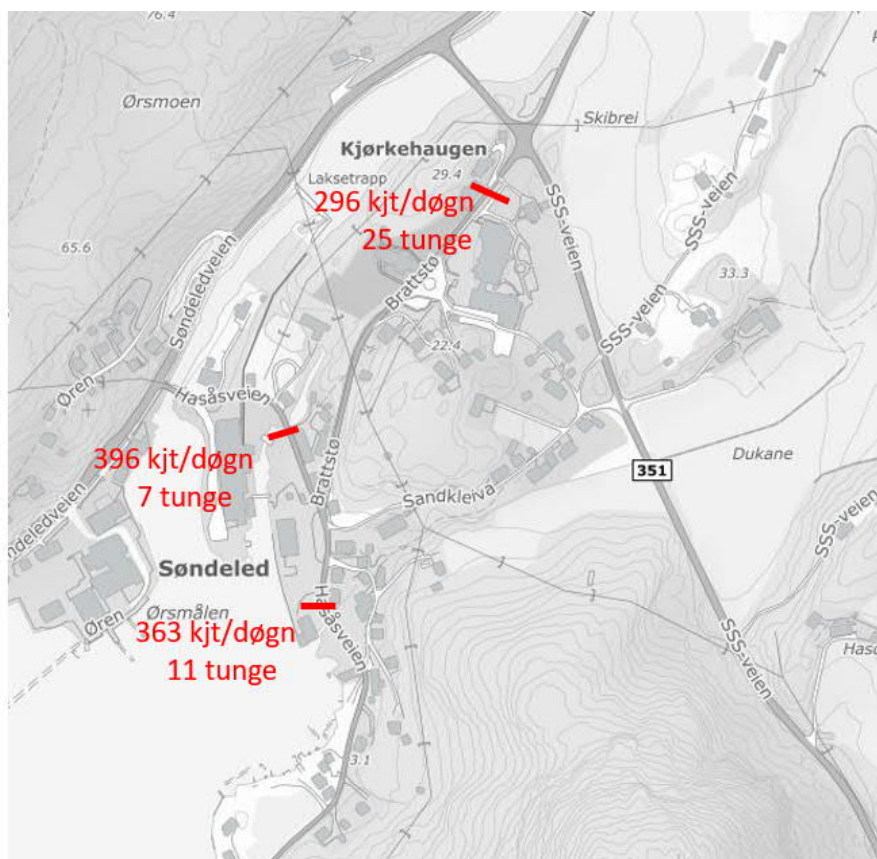
Planområdet ligger ved Søndeledfjorden. Avstanden til lokalsenteret Søndeled er ca 2 km. Ved Søndeled er det også skole. Hasåsveien brukes som skolevei.



3.5 BESKRIVELSE AV HASÅSVEGEN

Hasåsveien, fylkesvei 3446, er en smal landevei tilpasset det småkupert landskapet ute ved kysten. Ettersom veien ligger utenfor tettbygde strøk er den generelle fartsgrensen 80 km/t, men farten må avpasses etter forholdene. Forholdene ved Hasåsveien er slik at det vil være uforsvarlig å kjøre i 80 km/t. Trafikktelling fra mai 2021 viser at den gjennomsnittlige farten er 36 km/t. Den asfalterte veibredden varierer mellom 3,6-4,0 meter. I tillegg til at veien er svingete er det en rekke hus og eiendommer som har avkjørsel fra Hasåsveien.

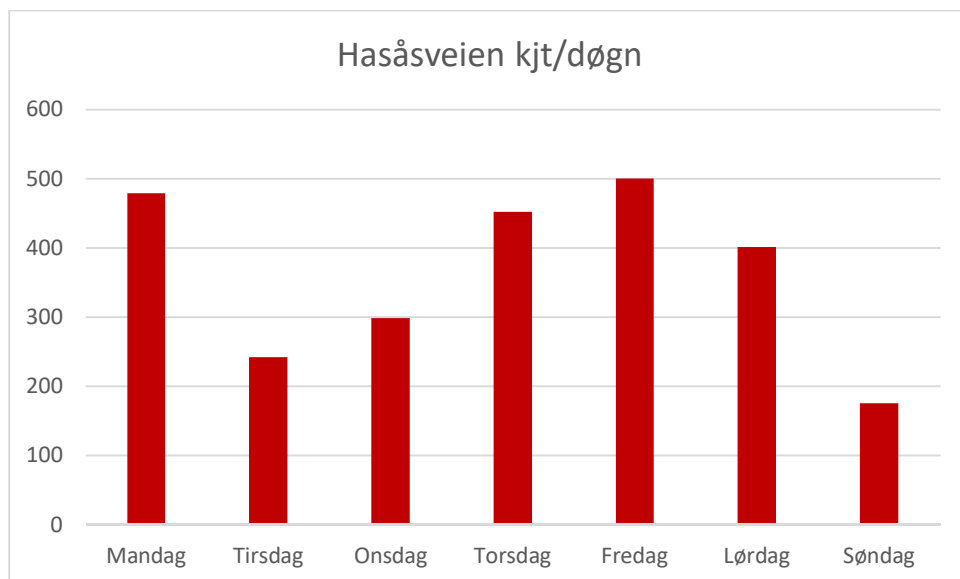
Veien fungerer som skolevei for barna som går på skole i Søndeled, men det er ikke tilrettelagt med fortau eller gang/sykkelvei. Agder fylkeskommune er veieier og har ansvar for drift og vedlikehold.



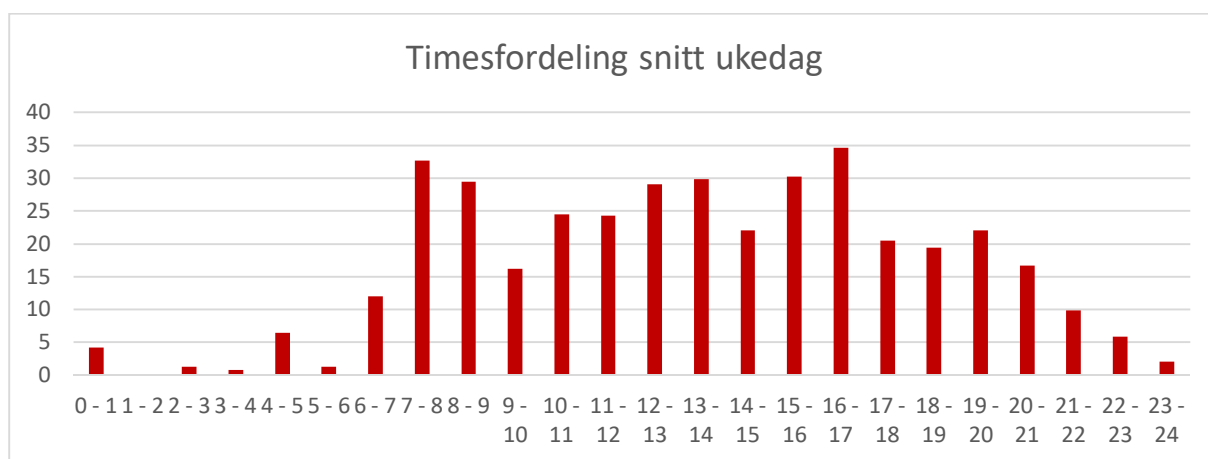
Det ble gjennomført trafikktelling 3-9 mai 2021 av fylkeskommunen. I nord, nærmest Søndeledveien er trafikken størst, og deretter avtar trafikken dess lengre sørover på Hasåsvegen man kommer.

I nord, hvor trafikken er størst, er likevel trafikktallene lave. Tellingene viste at det er i underkant av 400 kjt per døgn lengst nord. På Hasåsveien sør for Brattstø var det i gjennomsnitt 363 kjøretøy per døgn. Herav var 11 kjøretøy tunge (dvs lastbil eller lignende)

Trafikktallene varierte ganske mye fra dag til dag, med kun 175 biler på søndagen og hele 500 biler på fredagen. Gjennomsnittlig trafikk på ukedagene var 394 kjt/døgn mens snittet for helgen var 288 kjt/døgn.



Ser man trafikktallene fordelt over døgnet var det størst trafikk mellom kl. 7 og 8 om morgenen og mellom kl. 16 og 17 om ettermiddagen. Ca. 10% av totaltrafikken ble registrert i makstimen (16-17).



4. FREMTIDIG SITUASJON

4.1 OM PLANFORSLAGET

Det planlegges ca. 40 leiligheter med parkeringsplasser og båtplasser.

4.2 FREMTIDIG TRAFIKK PÅ HASÅSVEIEN

Nyskapt trafikk fra fritidsboliger

Det finnes ikke relevante undersøkelser som kartlegger hvor mye biltrafikk fritidsboliger ved sjøen genererer. Fritidsboliger i Risør brukes først og fremst om sommeren og i forbindelse med fridager og helger. Dette innebærer at den gjennomsnittlige trafikken generert av en fritidsbolig over året blir lavere enn fra en helårsbolig. Altså er gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) fra fritidsboliger lavere enn fra helårsboliger.

Det kan likevel hende at fritidsboliger i avgrensede tidsperioder generer vel så mye trafikk som helårsboliger. Men her er det stor usikkerhet. Brukerne av fritidsboliger har normalt ikke faste daglige gjøremål som skole og arbeid. Videre benytter mange av dem som disponerer fritidsbolig ved sjøen båt som fremkomstmiddel for en del ærend. Det er derfor grunn til å anta at fritidsboliger generer noe mindre biltrafikk enn helårsboliger, også i de periodene de er i bruk. Særlig er det grunn til å anta at dette gjelder for fritidsboliger i form av leiligheter, ettersom det er mer begrensede muligheter for gjestebesøk enn ved tradisjonelle hytter.

For å være på den sikre siden er det i denne rapporten lagt til grunn at fritidsboligene vil genere 3,5 daglige bilturer når de er i bruk. Dette tilsvarer beregningstallet som brukes for helårsboliger, jfr. Statens vegvesens håndbok.

Dette innebærer at i høysesong, når alle 40 fritidsleilighetene i Apalvika er i bruk samtidig, genereres det 140 bilturer daglig. Dette vurderes som et maksimalnivå som kun inntreffer i fellesferien. I helger i skuldersesongene er det ikke sannsynlig at alle leilighetene vil være i bruk samtidig.

Det forventes ikke at fritidsboligene vil skape særlig økning i trafikk med tunge kjøretøy. Det er først renovasjonsbil som vil trafikker Hasåsvegen, og det gjør den allerede i dag. Men mens prosjektet bygges ut vil det være en midlertidig økning i tunge kjøretøy på Hasåsveien.

Samlet effekt av nyskapt trafikk og dagens trafikk

Fremtidig trafikk på Hasåsveien er lik summen av dagens trafikk pluss nyskapt trafikk. Den nyskapte trafikken kommer først og fremst i helger og ferier når trafikk tallene fra før av er lavest. Denne analysen forutsetter at dagens trafikk i sommerferien tilsvarer ca. samme nivå som en helg i mai, da trafikk tellingene ble gjennomført, dvs. 288 kjt/døgn, og at Apalvika genererer 140 kjt/døgn. Dette innebærer at det i juli i snitt vil være **428 kjt/d** som trafikker Hasåsvegen.

I disse beregningene er det ikke lagt til grunn generell trafikkvekst iht. fylkesvise prognoser. Dette henger sammen med at Hasåsvegen er en blindvei hvor trafikkutviklingen vil avhenge av den konkrete arealbruken i området. Generell trafikkvekst i form av gjennomgangstrafikk gjør seg ikke gjeldende her.

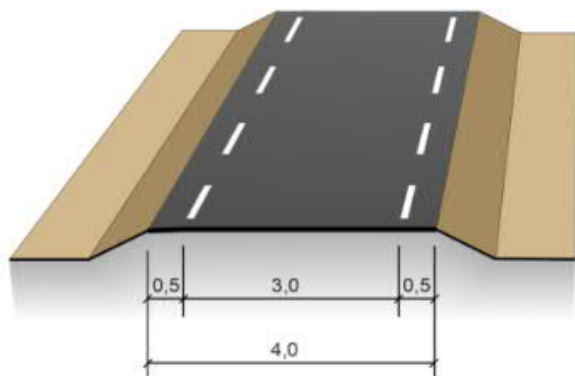
4.2 VURDERINGER

I likhet med de fleste landeveier på Sørlandet lever ikke Hasåsveien opp til dagens krav til veistandard. Selv om den generelle fartsgrensen er 80 km/t avpasser bilistene stort sett farten etter forholdene. I følge registreringer 3-9 mai 2021 holder gjennomsnittsbilisten 36 km/time, men det også bilister som kjører i over 50km/t.

Å dimensjonere veien ut fra en fartsgrense på 80 km/t ville medført å bygge en helt ny vei. Det er verken realistisk eller hensiktsmessig, og ville kunne medført store inngrep for eksisterende eiendommer langs veien. Det er likevel ikke tvil om at det er behov for å bedre trafiksikkerhet langs Hasåsveien. Nå er det slik at den nyskapte trafikken fra Apalvika stort sett generes på fridager og i ferier når det ikke er skole. Det er derfor ikke utbyggingen i Apalvika, som utløser behovet for tryggere skolevei.

Dersom man skal følge Statens vegvesens håndbok for samlevei 50 km/t ville det være behov for å rette ut svinger, bedre sikten og øke veibreddene. Men slike tiltak vil føre til at bilistene setter opp farten og at trafiksikkerheten dermed reduseres. Uten en vesentlig ombygging av veien er det mest effektive tiltaket å sette ned farten. Å beholde veien relativt smal vil i seg selv være et tiltak for å få bilistene til å holde lav fart.

I følge Statens vegvesens håndbok går skillet mellom 1-feltsveg og 2-feltsveg ved ÅDT 500. Ved ÅDT under 500 godtas vei med ett felt og bredde 4 meter. En 1-feltsvei kan kombineres med 2-felt på strekninger hvor det er vanskelig å oppnå møtesikt. Den oppmerkede kjørebanelen er da 3 m. med 0,5 m. skulder på begge sider.



Forøvrig anbefaler håndboka det at det anlegges møteplasser med maks 250 meters avstand, men aldri lengre fra hverandre enn at det alltid er sikt til nærmeste møteplass.

Ettersom dagens asfalterte veibredde på Hasåsveien stort sett er like i underkant av 4 meter bør dagens profil i alle hovedsak kunne beholdes, men møteplasser bør markeres og eventuelt utbedres.

5 ANBEFALING OG KONKLUSJON

Det anbefales at trafikksikkerheten på Hasåsveien ivaretas ved at fartsgrensen settes til 30 km/t og ved at det innføres fartsbegrensende tiltak i form av fartshumper der hvor det er rette strekninger. Asfaltert veibredde bør være 4 meter, med 3 meter oppmerket kjørebane. Videre anbefales det at det markeres møteplasser slik at store kjøretøy og personbiler kan passere hverandre. Ved møteplasser bør asfaltert bredde være minimum 5,5 meter. Det bør være sikt mellommøteplassene, og aldri mer enn 250 meters avstand. For å etablere møteplasser så kostnadseffektivt som mulig kan det i flere tilfeller være nok at det markeres møteplass der hvor det er avkjøring til eiendommer og asfaltbredden allerede er utvidet.

Møteplasser kan eksempelvis etableres som vist på kartene nedenfor (tallene angir avstand mellom møteplassene):



Ettersom det ved Apalvika skal etableres fritidsleiligheter, utløser ikke dette krav om trygg skolevei for beboere. Den den nyskapte trafikken fra Apalvika stort sett genereres på fridager og i ferier når det ikke er skole. Dersom fylkeskommunen på generelt grunnlag, likvel skulle ønske å etablere trygg skolevei på strekningen, bør det etableres 1,5 meters fortau, evt. skulder med heltrukken linje. Asfaltert veibredde bør da på det smaleste være 4,5 meter. (3 meter kjørebane og 1,5 meter areal til gående).

6 EKSEMPLER

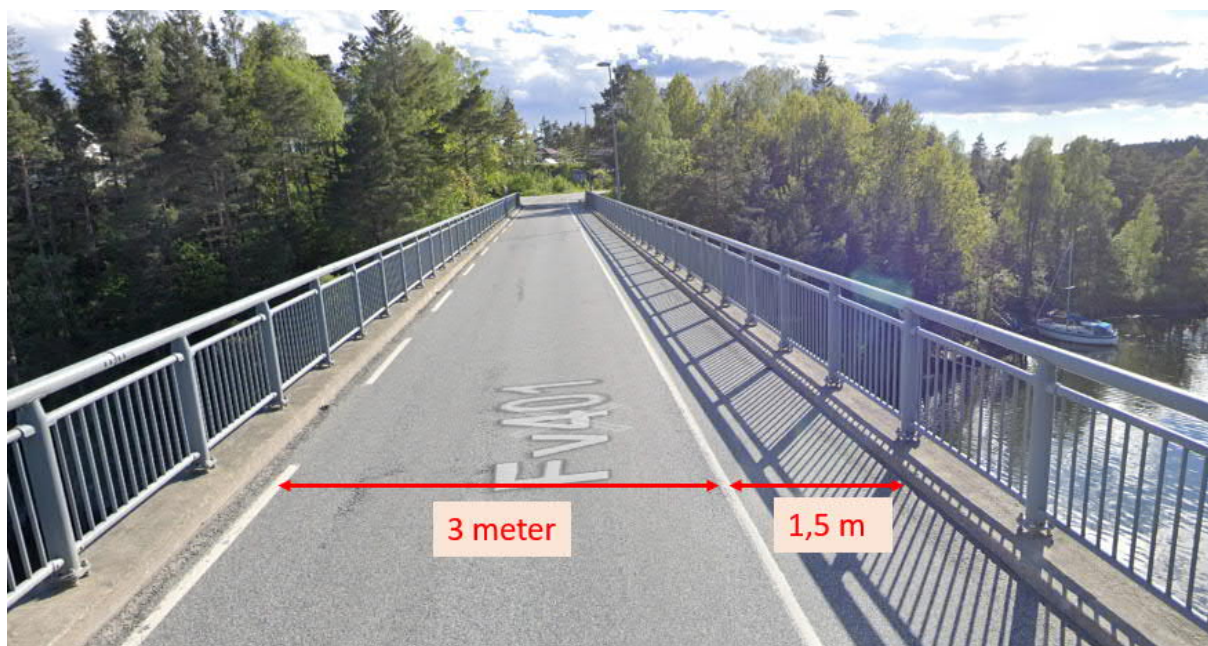
Eksempel Kystveien i Randesund: Markert veibredde er stort sett 3,5-4 meter, men med møteplasser. På møteplassen nedenfor er markert veibredde 4,5 meter, mens asfaltert bredde er 5,5 meter. Møteplassen er markert i forbindelse med avkjørsel til eiendom uten at det er gjort store inngrep for å få dette til.



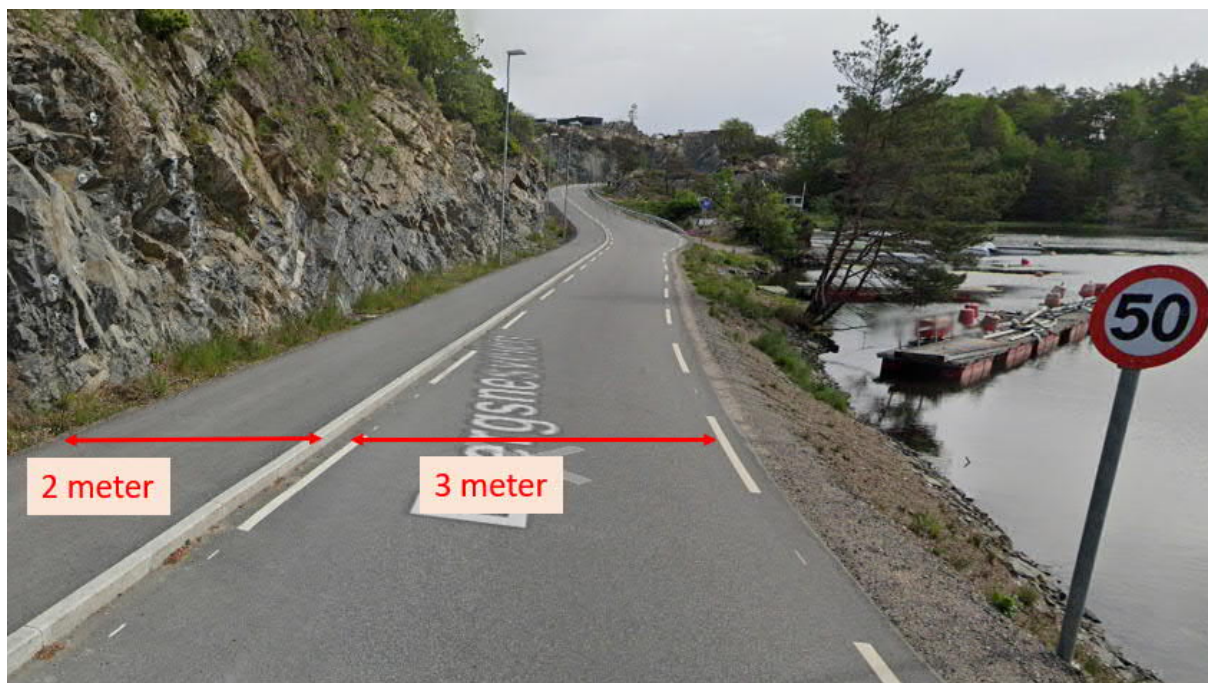
Eksempel Brattstø på Søndeled: Markert veibane er 3 meter. Fortau er 1,5 meter:



Eksempel Høvågveien i Høvåg: Markert veibredde er 3 meter. Skulderareal for fotgjengere er 1,5 meter:



Eksempel Dvergsnesveien i Kristiansand: Stiplet veibredde er tre meter, mens fortau er 2 meter. I tillegg er det møteplasser hvor stiplet veibredde er 5,5 meter:



7 BREDEUTVIDELSE

Dersom det skal anlegges fortau er det minimum behov for 4,5 meters bredde, dvs 3 m kjørebane og 1,5 m fortau. På tegningene nedenfor er det med rosa farge vist hvor veien eventuelt kan bredeutvides.

