

Oppdragsnavn: Eidanger sandtak Trafikkvurdering
Oppdragsnummer: 621562-01
Utarbeidet av: Trond Håvard Malvåg
Dato: 27.11.2018
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT Trafikkvurdering Eidanger sandtak

1. BAKGRUNN	1
2. INNLEDNING	1
3. FREMTIDIG SITUASJON	3
3.1. Adkomst.....	3
3.2. Frisikt.....	4
3.3. Alternativ adkomst via Ullinvegen 28.....	4
3.4. Dagens adkomst via Schöningsveg	5
3.5. Oppsummering	5
4. ANLEGGSTRAFIKK	5

1. BAKGRUNN

Asplan Viak er engasjert av Eidanger Boligutvikling AS for en trafikkvurdering av fremtidig adkomstløsning til ny bruk av Eidanger sandtak. Området har 2 eiere, største del i sør (g.bnr.: 43/1) eies av Opplysningsvesenets fond og Bane NOR eier (g.bnr.: 601/1) den nordre delen.

Ved utvikling av Eidanger sandtak til boligformål, ser en for seg et foreløpig anslag på ca. 350 boenheter, fordelt på ca. 250 i sør og ca. 100 i nord. En annen alternativ bruk av området i nord, er helt eller delvis til næring.

2. INNLEDNING

Planområdet er delt i 2 av jernbanelinja. Brorparten av området ligger sør for jernbanelinja. Området nord for jernbanelinja er smalt, inneklemt mellom Stasjonsvegen og jernbanelinja, har adkomst via Stasjonsvegen til fv. 2 Ullinvegen.

Det er den hoveddelen av området sør for jernbanelinjen, som får mest oppmerksomhet i dette trafikknotatet. I kapittel 3 er det den fremtidige situasjonen til hovedområdet som drøftes, da det vurderes at området på nordsiden fortsatt vil ha adkomst via Stasjonsvegen. Krysset Ullinvegen x Stasjonsvegen ble også oppstrammet, når gs-vegen ble bygget nordover langs Ullinvegen.

Hovedområdet i sør er omkranset av jernbanelinjer og E18 i Sørøst og fv. 32 Movegen i nordøst, vurderes fv. 2 Ullinvegen i vest som den beste og mest logiske adkomst.

I følge vegdatabanken har fv. 2 Ullinvegen er trafikkmengde (ÅDT) på 3.400. Vegen er forkjøringsregulert og har en skiltet fartsgrense på 60 km/t. Det er gs-veg langs Ullinvegens østside, det betyr at beboere i nytt boligområde ikke må krysse Ullinvegen for å komme seg til/fra gs-vegen.

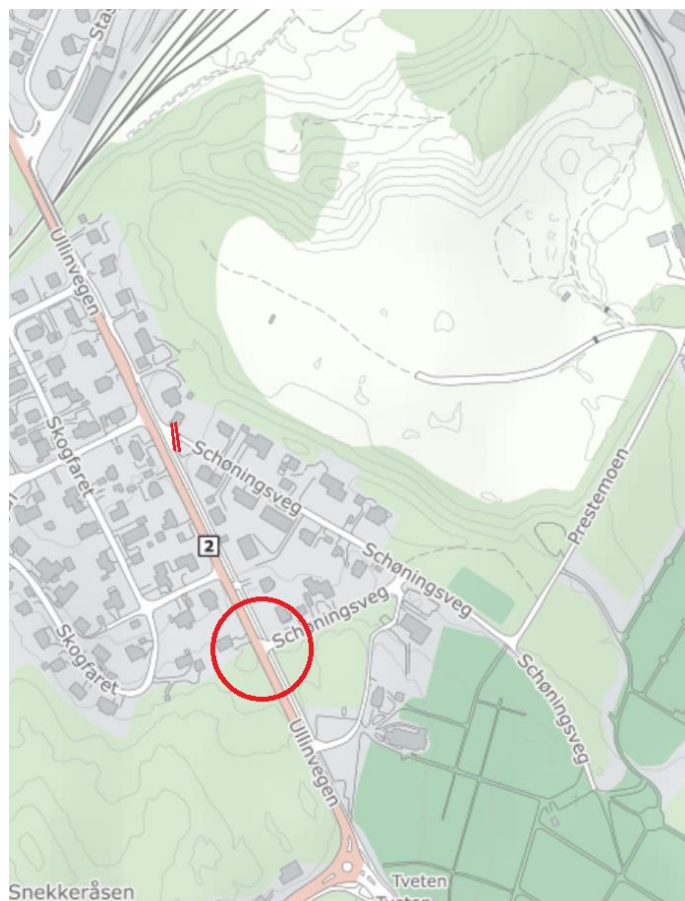
På aktuell delstrekning av Ullinvegen mellom bro over jernbanen i nord og rundkjøring Ullinvegen x Tveitanvegen i sør er det totalt 4 T-kryss, 3 mot vest og 1 mot øst. I tillegg er det flere boliger som har direkteadkomster til Ullinvegen.

I nåværende situasjon betyr det at eneste adkomst til nytt boligområde fra Ullinvegen er via Schöningsveg. Det presiseres at det kun er den del av Schöningsveg som kommer vinkelrett ut på Ullinvegen som er biladkomst, den andre skråstilte lenger nord er kun åpen for myke trafikanter.

Frisiktsforholdene i kryss Ullinvegen x Schöningsveg er utfordrende mot nord, se foto:



Figur 1 Frisiktsforholdene fra Schöningsveg mot nord i Ullinvegen er utfordrende grunnet trær/vegetasjon.



Figur 2 Kartutsnitt som viser nåværende adkomst til planområdet er via Schöningsveg.

3. FREMTIDIG SITUASJON

3.1. Adkomst

Planområdet ligger sentralt med korte avstander til mange målpunkt. Til Porsgrunn sentrum i nord er det ca. 4km. Til skoler, barnehager, fritidsaktiviteter m.m. er det enda kortere avstander til. Det vurderes at hver boenhet vil generere en trafikk på 4,0 – 4,5 kjt/d (kjøretøyturer pr døgn). Samlet for 350 boenheter vil det dermed genereres en trafikkmengde på ca. 1.500 kjt/d. Ved eventuelt noe næring i nordre del, vil trafikkmengden kunne bli enda større.

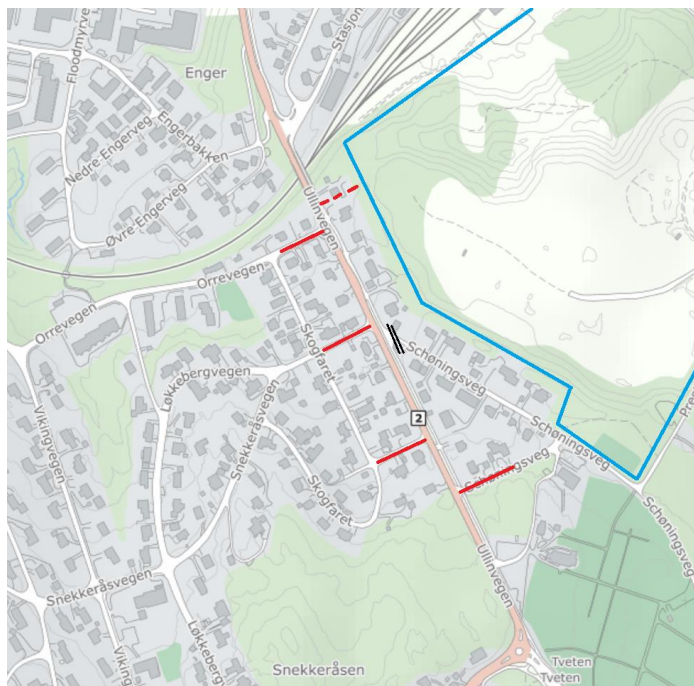
Tatt i betraktning at flest målpunkt er nordover vurderes at mer ideell plassering av hovedadkomst skulle ligge lenger mot nord enn i nåværende situasjon med Schöningsveg. Gitt boligområdets størrelse vurderes det også som hensiktsmessig at området hadde hatt flere adkomster. Flere kryss bidrar til mindre internttrafikk inne i boligområdet, da flere får kortere avstand ut til overordnet vegnett. Disse forholdene tilsier at en bør tilstrebe å finne en ny hovedadkomst lenger nord.

Som nevnt i kapittel 2 er det 4 eksisterende T-kryss på delstrekningen av Ullinvegen mellom bro over jernbanen i nord og rundkjøring Ullinvegen x Tveitanvegen i sør. Skissen under viser dagens T-kryss markert med heltrukken rød strek, og mulig T-kryss inn til planområdet med stiplet rød strek.

Det kan også argumenteres for at flere adkomster er den løsning som best tilpasser seg eksisterende situasjon, med mange kryss og avkjørsler i Ullinvegen.

Ved en eventuell næringsdel i nord på Bane NORs område vurderes det som enda viktigere å få en ny adkomst i nord, for å unngå at næringstrafikken får en unødig lang veg gjennom/langs det planlagte boligområdet.

Avstand mellom det alternative T-krysset til nabokrysset med Orrevegen litt lenger sør i Ullinvegen vil bli 25-30m. Det vurderes som tilstrekkelig, spesielt når rekkefølgen av T-kryssene er som den er. Tilbakeblokkering fra ventende venstresvingende kjøretøy i et kryss kan ikke skape køsituasjoner i nabokrysset.



Figur 3 Kartskisse som viser dagens T-kryss i Ullinvegen med heltrukne røde linjer. Alternativ ny adkomst i nord markert med rød stiplet linje.

3.2. Frisikt

Krav til frisikt i nytt kryss fremkommer i følge Statens vegvesens håndbok N100. Dette settes etter en kombinasjon av inngangsverdier i både hovedveg og sekundærveg:

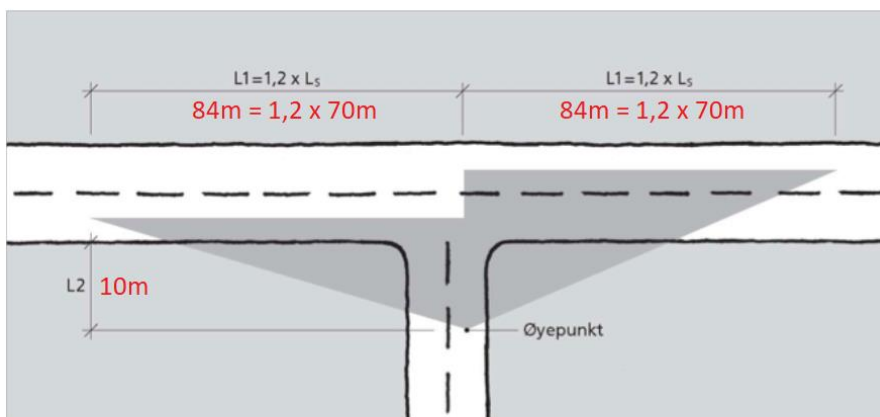
- Fartsgrense 60km/t (hovedveg)
- Forkjørsveg (hovedveg)
- Stoppsikt 70m (hovedveg)
- ÅDT over 500 (sekundærveg)

Tabell E.3: Siktkrav i uregulerte T-kryss og forkjørsregulerte T- og X- kryss, L2 [m]

Trafikkmengde i sekundærveg	Fartsgrense primærveg [km/t]		
	30 og 40	50 og <u>60</u>	80 og 90
ÅDT < 100	4	6	6
100 < ÅDT < 500	6	6	10
<u>ÅDT > 500</u>	6	<u>10</u>	10

Siktkrav i forkjørsregulerte T- og X-kryss

Sikt bør sikres i henhold til figur E.8 og tabell E.3.

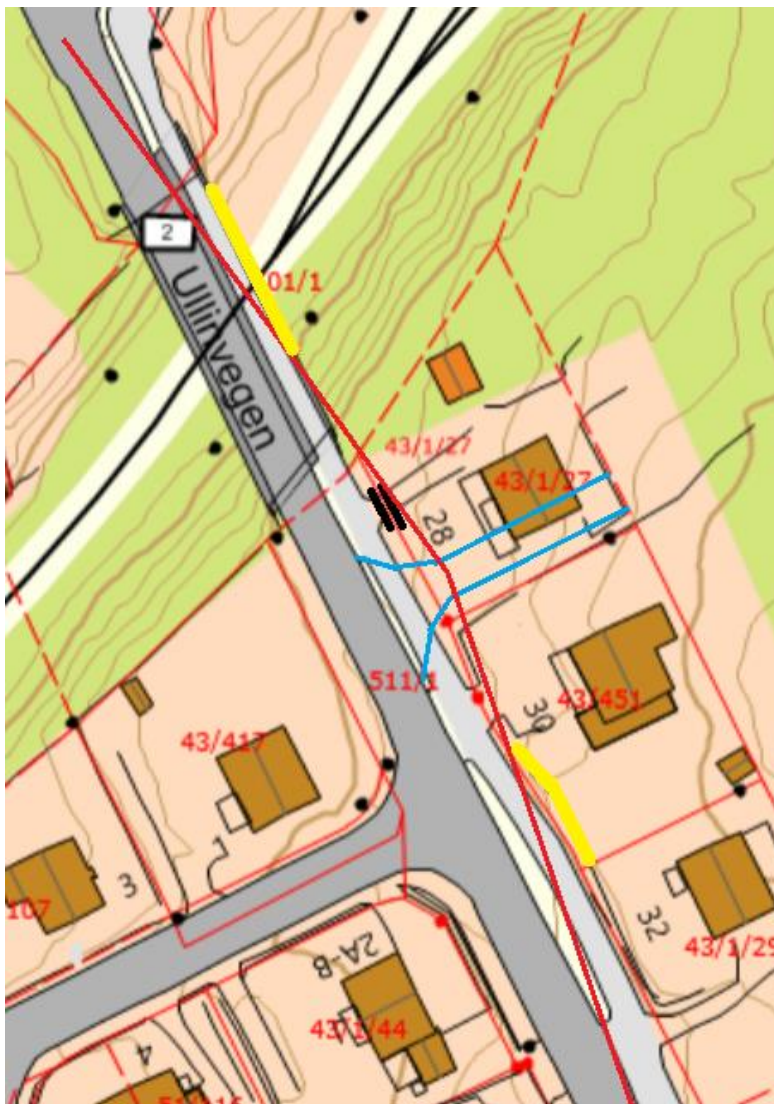


Figur E.8: Siktkrav i forkjørsregulerte kryss

I følge Statens vegvesens håndbok N100 bør frisiktskravet være 10 x 84m.

3.3. Alternativ adkomst via Ullinvegen 28

En mulig adkomst til planområdet i nord er over eiendom Ullinvegen 28 (g.bnr.: 43/1/27), da må den eiendommen innløses. Ved slik løsning bør samlevegen inn til planområdet legges nærmere grense til naboeiendom Ullinvegen 30, for å oppnå bedre siktforhold. På skissen, figur 4, er frisiktslinjer på 10 x 84m tegnet inn. Disse går da akkurat klar av etablert støttemur i Ullinvegen 30 og også klar av den høyeste delen av brurekkverk til brua over jernbanelinja. Den er i konflikt med den laveste delen av brurekkverket, men dette anses som mindre kritisk da samlevegen bør følge terrenget, og dermed komme noe høyere – slik at bilister vil kunne se over dette rekkverket.



Figur 4 Skisse som viser frisiktslinjene 10 x 84m i rødt. Samlevegen er vist i blått. Høyeste del av brurekkverk og støttemur er vist i gult.

3.4. Dagens adkomst via Schøningsveg

Frisikt i kryss Ullinvegen x Schøningsveg bør utbedres, da trær/vegetasjon mot nord er sikthindrende.

3.5. Oppsummering

Det anses som flere fordeler enn ulemper å ha flere enn 1 adkomst til planområdet og boligene øst for Ullinvegen. Det vurderes at et eventuelt nytt kryss kan etableres over eiendom Ullinvegen 28, g.bnr.: 43/1/27.

Frisiktslinjer i kryssområdene mot fv. 2 Ullinvegen bør sikres ved regulering.

4. ANLEGGSTRAFIKK

For å kunne etablere boliger på planområdet, kreves oppfylling av sandtaket. Det er aktuelt med mottak av overskuddsmasser fra jernbaneutbygging.

Dersom slik massetransport skal skje via Ullinvegen, er Schøningsveg dagens etablerte adkomst til sandtaket.

Det er et smett eiet av Opplysningsvesenets fond mellom Ullinvegen 34 (g.bnr.: 43/1/38) og Schøningsveg 2 (g.b.nr.: 43/1/37). Mellom eiendomsgrensene er det 6m, med en smal gruset veg. Dette er for lite areal til å kunne være mottakelig for massetransport. Større kjøretøy krever også større manøvreringsareal i kryss med Ullinvegen, dette vil kreve erverv eller avtale med berørte grunneiere.

Smettet brukes i dag som adkomstveg for boligeiendommene på hver side. Smettet går også delvis ut i busslomme langs Ullinvegen. Det kan ikke anbefales å legge opp til mertrafikk i dette smettet.

Det vurderes at smettet ikke er en aktuell trase for massetransport.



Figur 5 Kartskisse hvor smett mellom Ullinvegen 34 og Schøningsveg 2 vises.



Figur 6 Foto som viser smett, som fungerer som fellesadkomst for boligeiendommene på hver side.