

NOTAT

Prosjekt Adminiet Bryggepark, regulering	Prosjektnummer 10213110-001	Prosjektleder John Kleiv
Dato 07.06.2022	Opprettet av Gudmund Kvisselien	Rev. Dato [Legg inn dato]

Trafikkvurdering

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

I forbindelse med reguleringsplan for boliger (Adminiet Bryggepark) i Porsgrunn kommune der det er behov for å kartlegge trafiksikkerheten. Kommunen ønsker at planforslaget skal vurdere sikkerhet i området i forhold til tilkobling mot annet vegnett med utgangspunkt i følgende:

Trafiksikkerheten til området er ikke vurdert i forhold til tilkobling mot annet vegnett (smale tilførselsveger uten tilbud til myke trafikanter). Det må gjøres rede for tilført trafikkmengde inn i området. Det er et gap på 250 meter mellom planområdet veg med fortau. Dette er i tillegg veldig smale gater (Myragata og Kirkeåsvegen). Her vil det kunne oppstå konflikt mellom syklende/fotgjengere og bilister inn og ut av området. Hvordan er denne konflikten vurdert, og hva er eventuelt forslag til løsning?

1.2 Planene

Prosjektet er på reguleringsplannivå, så detaljene i løsningene er ikke avgjort ennå. Foreløpig er det illustrert en løsning med ca. 22 leiligheter og 3 to-mannsboliger. Disse boligene er planlagt med felles kjøreadkomst med Herøya Motorbåtforening via Axel Auberts gate.

Herøya Motorbåtforening på nabotomten har fra våren 2019 ca. 156 båtplasser (plass til ytterligere 30 plasser de neste årene), opplagsplasser for vinterlagring samt et klubbhus og et garasjeanlegg.



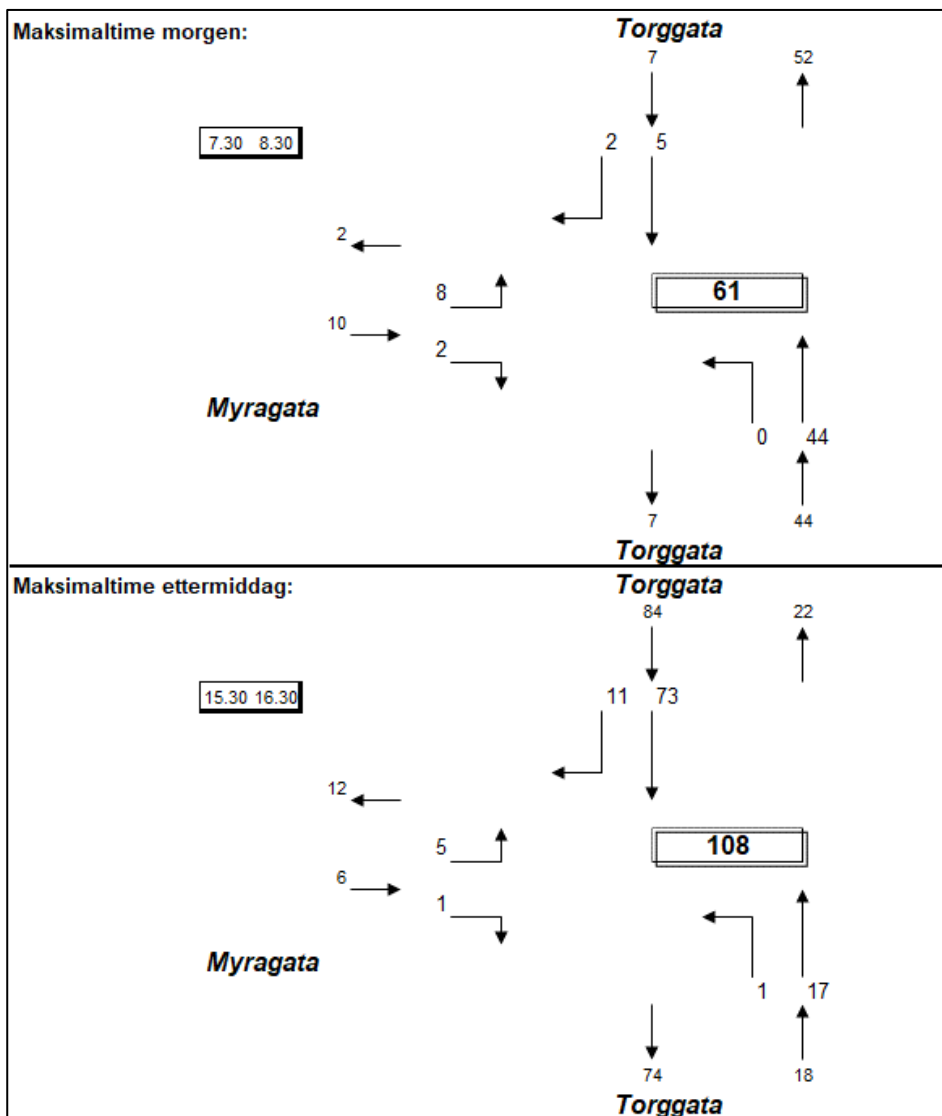
Figur 1 Landskapsplan for planene datert 7. mars 2022 (Polly Invest AS).

2 Dagens situasjon

2.1 Trafikkmengder

Det foreligger ikke oppdaterte tellinger for lokalveinettet ved planområdet. I *Konsekvensutredning Områderegulering Herøya fra desember 2011* er det oppgitt en ÅDT i Torggata på 780, mens Fjordgata lenger nord har en ÅDT på 3500 ifølge den samme kilden.

Det er valgt å gjennomføre en manuell korttidstelling i rushene (kl.7-9 og kl.15-17) i T-krysset mellom Torggata og Myragata. Tellingen ble gjennomført torsdag 19. mai 2022 (uke 20). Tellingen viser størst timetrafikk om ettermiddagen og da langs Torggata. Tellingen bekrefter at ÅDT langs Torggata er under 1000, mens langs Myragata vest for Torggata er trafikken antagelig et sted i overkant av ÅDT 100 (120). Boligene langs Aksel Auberts gate og Myragata står for mesteparten av denne trafikken (kanskje ca. ¾). I tillegg kommer noe trafikk til/fra området ved Herøya Motorbåtforening.



Figur 2 Makstime i T-krysset Torggata X Myragata i henholdsvis morgen- og ettermiddagsrush.

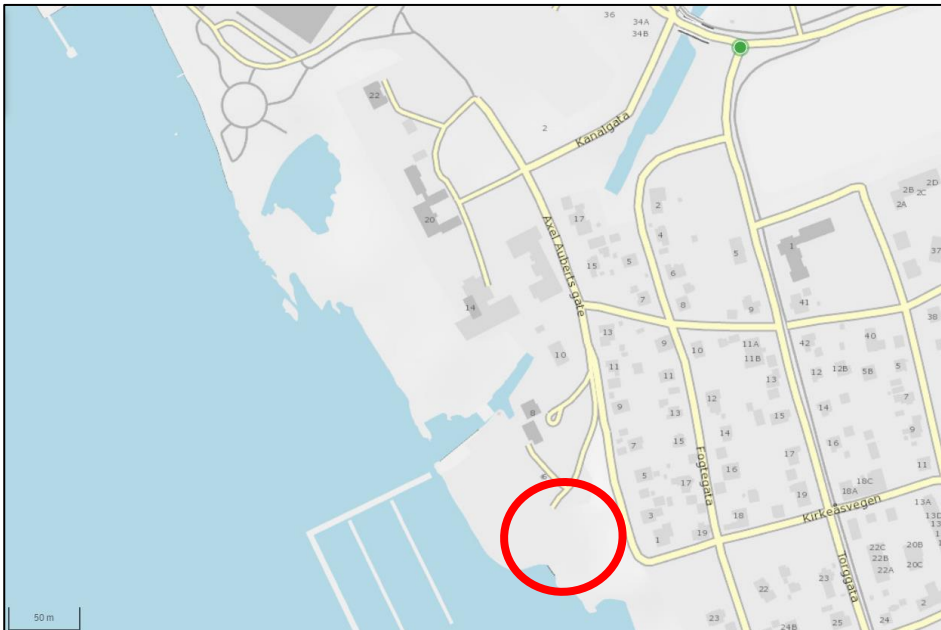
I tillegg til biltrafikken er gang-/sykkeltrafikken i krysset mellom Torggata og Myragata telt. For gang-/sykkeltrafikken er det også mulig å gå via Myragata øst (er stengt for biltrafikk i T-krysset).

Tellingen viste at omfanget av gående og syklende var langt lavere enn telt biltrafikk. Den klart største trafikkbvegelsen var syklister langs Torggata.

Totalt ble det telt om lag 20 gående og syklende til/fra Myragata vest i løpet av 4 timer i rushene hvorav ca. halvparten var syklister, dvs. det er få myke trafikanter i Myragata ved Torggata.

2.2 Trafikksikkerhet

Ifølge vegkart er det ikke registrert trafikkulykker med personskade på lokalveinettet ved planområdet. Nærmeste ulykke har skjedd ved T-krysset Fjordgata X Torggata og var en bilulykke som skjedde i 17. august 2020. Tallene indikerer ikke at området er spesielt ulykkesutsatt.



Figur 3 Politirapporterte ulykker med personskade som har skjedd siden 1.1.2020 (kilde vegkart.no). Den røde ringen indikerer beliggenheten til planområdet.

Foreliggende barnetråkkundersøkelse viser at både Torggata og Fogtegata oppleves som trygge skoleveier. Hverken Aksel Auberts gate, Myragata eller Kirkeåsvegen er kategorisert i denne undersøkelsen.



Figur 4 Barnetråkk vist i Konsekvensutredning Områderegulering Herøya fra desember 2011. Den svarte ringen indikerer beliggenheten til planområdet.

3 Framtidig situasjon

3.1 Planområdet

Planområdet består av et leilighetsbygg med ca. 22 leiligheter og 6 boenheter i tomannsbolig som har adkomst til Aksel Auberts gate.

3.2 Nyskapt trafikk

Det anslås grovt en bilturproduksjon på ca. ÅDT 5 per boenhet i tomannsbolig og ca. ÅDT 3 per blokkleilighet. Samlet gir dette en nyskapt biltrafikk på i underkant av ÅDT 100 til/fra planområdet. Det fleste av disse antas å benytte Aksel Auberts gate og Myragata ut av planområdet. Dette kan medføre at totaltrafikken i Myragata blir ca. ÅDT 200 ved Torggata.

I tillegg vil planområdet skape en god del gang-/sykkelturer. Også de som reiser kollektivt vil gå til/fra planområdet til/fra nærmeste holdeplass. Totalt utgjør dette i underkant av ÅDT 100 GS-turer til/fra planområdet per dag. Mange av gang-/sykkelturene vil kunne følge Aksel Auberts gate til den lavt trafikkerte Kanalgate eller via Myragata og Fogtegate/Torggata opp til Fjordgate hvor det er bussholdeplass og butikker. Dette er også skoleveien til Klevstrand skole. Det er også idrettsanlegg på begge sider av Fjordgate i det samme området. Det er også mulig å følge kyststien eller det lavt trafikkerte lokalveinettet sørover fra planområdet.

3.3 Vurdering av vei- og gatenett

Myragata mellom Aksel Auberts gate og Fogtegate er relativt smal med ca. 3,5 m (+/-) bredde, mens Myragata videre østover mot Torggata oppleves som noe bredere.

Også Aksel Auberts gate mellom adkomst planområdet og Myragata er bredere enn Myragata mellom Aksel Auberts gate og Fogtegate. I Myragata mellom Aksel Auberts gate og Fogtegate er det for øvrig ingen boligavkjørsler.

Total sett vurderes deler av lokalveinettet å være smalere enn det det ideelt sett burde være. På annen side medfører de smale gatene en lav hastighet på trafikken noe som igjen bedrer trafikksikkerheten.

Mellom T-krysset Aksel Auberts gate X Myragata og Fjordgate på nordsiden av opphøyd gangfelt nær Rema1000 finnes det alternative gangmuligheter. Kortest er det å gå via Kanalgate eller via Fogtegate (se figur under). Går man via Kanalgate må man krysse Fjordgate i gangfelt ved rundkjøring, mens hvis man går via Fogtegate må man i tillegg til å krysse Fjordgate også krysse Torggata. Ulempen med å krysse via gangfeltet ved rundkjøringen Fjordgate X Hydrovegen er at rundkjøringen her har relativt liten avbøying noe som kan gi høyere hastighet på biltrafikken.



Figur 5 Alternative gangforbindelser mellom T-krysset Aksel Auberts gate X Myragata og Fjordgata på nordsiden av opphøyd gangfelt nær Rema1000 (flyfotokilde: www.finn.no).

Vår vurdering er at med en framtidig trafikkmengde på ÅDT 200 i Myragata vil det fortsatt være forsvarlig å bruke dagens gatenett ved planområdet for myke trafikanter. Det bør uansett vurderes å opphøye gangfeltet ved Kanalgata for å sikre en lavere hastighet i dette kryssingspunktet over Fjordgata.

Dersom man vurderer og breddeutvide dagens lokalveinett med fortau eller lignende bør det vurderes om dette også skal følges opp med fysisk fartsregulering i tillegg. Det kan uansett være aktuelt å sjekke om dagens kryss langs lokalveinettet har tilstrekkelig sikt.