

Beregnet til
Arkitektgruppen CUBUS AS

Dokument type
Rapport

Dato
29.05.2020

TRAFIKKANALYSE HOSHVDSTØLEN



TRAFIKKANALYSE HOSHVDSTØLEN

Oppdragsnavn **Konsulentbistand Hoshovdstølen bustad- og strandsoneplan**
Prosjekt nr. **1350038006**
Mottakar **Arkitektgruppen CUBUS AS**
Dokument type **Rapport**
Versjon **1**
Dato **29.05.2020**
Utført av **CHHT**
Kontrollert av **PAUS**
Godkjent av **PAUS**
Beskriving **Trafikkanalyse - Hoshovdstølen**
Forsidebilete **Google Earth**

Rambøll
Folke Bernadottes vei 50
PB 3705 Fyllingsdalen
5845 Bergen

T +47 55 17 58 00
F +47 55 17 58 10
<https://no.ramboll.com>

INNHALDSLISTE

1.	Innleiing	2
1.1	Bakgrunn	2
1.2	Planforslaget	2
2.	Dagens situasjon	3
2.1	Området	3
2.2	Trafikkmengd	3
2.3	Fartsgrense	3
2.4	Trafikktryggleik	3
2.5	Kollektivtilbod	4
2.6	Forhold for gåande og syklande	4
3.	Fremtidig situasjon	5
3.1	Forhald for gåande og syklande	5
3.2	Trafikktryggleik	5
3.3	Internveger	6
4.	Trafikale vurderingar og tiltak	7
4.1	Forutsetningar	7
4.2	Turproduksjon	7
4.3	Gåande og syklande	7
4.4	Tiltak	8
5.	Oppsummering	9

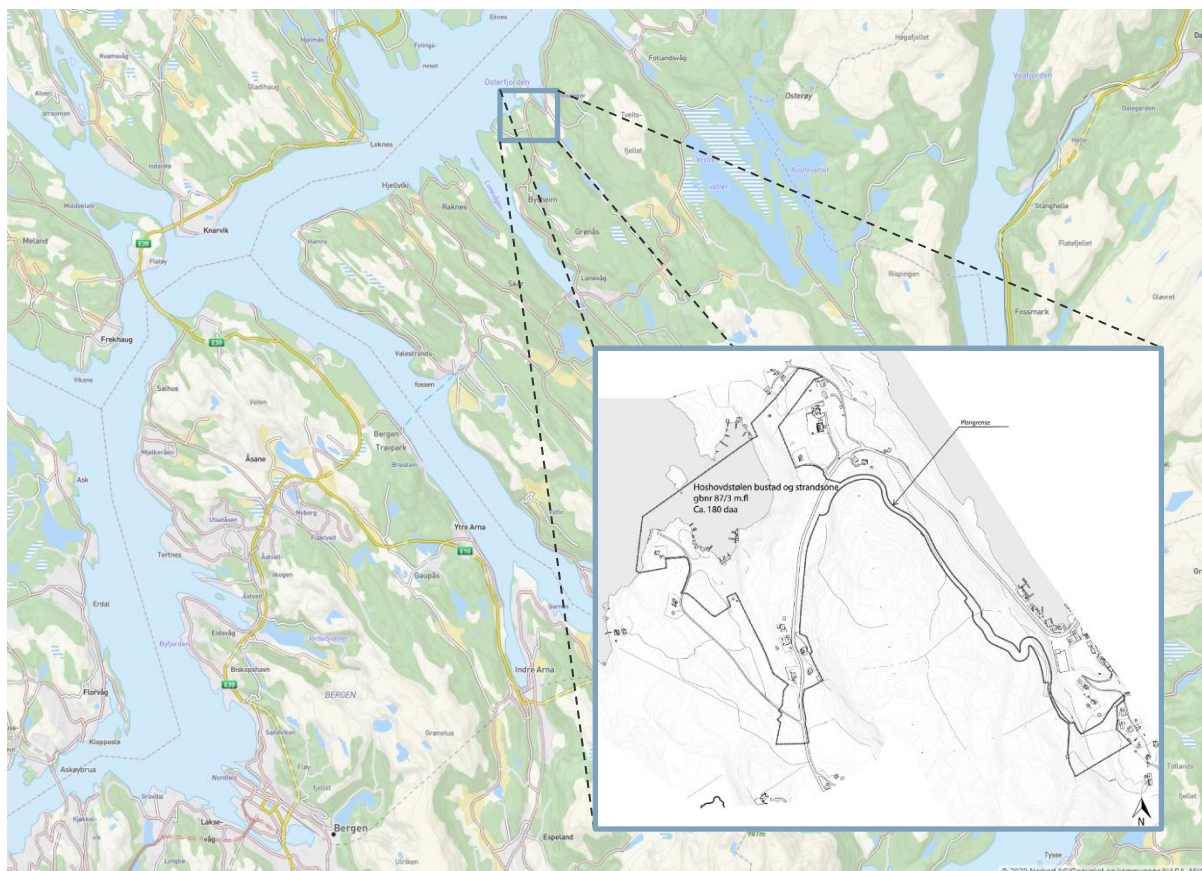
1. INNLEIING

1.1 Bakgrunn

Rambøll Norge AS er engasjert av Arkitektgruppen CUBUS AS i samband med utarbeiding av reguleringsplan for området Hoshovdstølen i Osterøy kommune, nordvest for Hosanger. Denne trafikkrapporten er ein del av førespurt fagutgreiing innan veg, trafikk, og støy og beskriver dei trafikale konsekvensane som tiltaket vurderast å føre til.

1.2 Planforslaget

Tiltaket inneber tilrettelegging for 30-40 nye bustader, atkomstveg og parkering, samt ei gang- og sykkelkjenne over åsen mot Hosanger. Planområdet omfattar areal både på land og i sjø, bygde og utbygde areal.



Figur 1 - Oversiktskart (kommunekart.com)

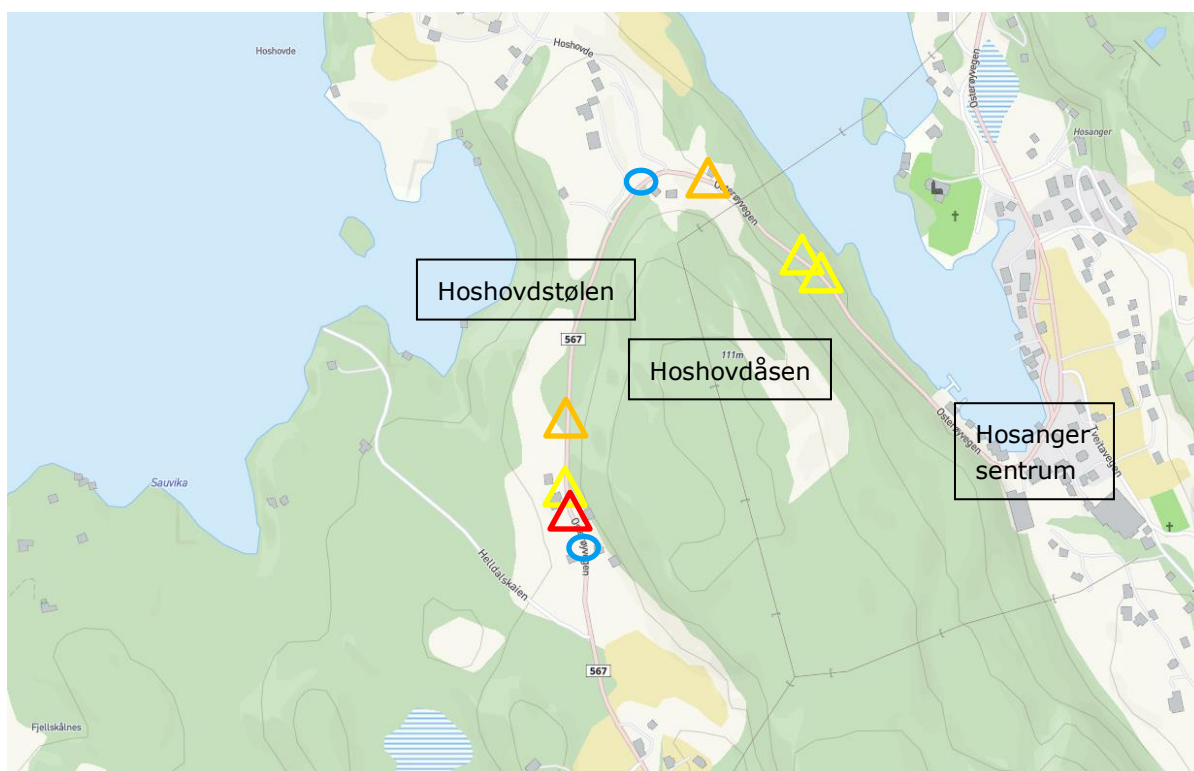
2. DAGENS SITUASJON

2.1 Området

Den planlagde busetnaden ligg på Osterøy, nordvest for Hosanger på andre sida av Hoshovdåsen. Utbyggingsområdet ligg langs fylkesveg 567. Planområdet er på omtrent 180 daa.

Dei to grunnkretsane området er del av har følgende befolkningstal frå 2018 (statistikk.ivist.no): Mjøsdalen: 297, Heldal: 98

Dagens fylkesveg har varierende bredde mellom 5,5 m og 6 m på rettstrekning.



Figur 2 - Dagens situasjon

Busshaldeplass: ○

Ulykker med ulik alvorsgrad: △△△

2.2 Trafikkmengd

ÅDT på fylkesveg 567: 1400, del lange køyretøy 8 % (tal frå 2018, NVDB)

2.3 Fartsgrense

Informasjon om fartsgrense i området er henta frå NVDB (Nasjonal Vegdatabank). Fylkesveg 567 har i dag en fartsgrense på 80 km/t innanfor plangrensa, men går ned til 50 km/t gjennom Hosanger sentrum.

2.4 Trafikktryggleik

Fylkesvegen har ikkje fortau eller anna tilrettelegging for mjuke trafikantar.

Dagens plassering av busslommer i kurve med stigning er ikkje hensiktsmessig med omsyn til trafikktryggleik og sikt. Busshaldeplassar i begge retningar er markert med blå sirkel i kartet, sjå figur Figur 2.

Fylkesvegstrekingen innanfor planområdet har i følgje Nasjonal Vegdatabank (NVDB) i løpet av dei siste 10 åra hatt ein dødsulykke grunna utforkøyning (sjå raud trekant) og tidlegare to mindre alvorlege ulykker. Nord for planområdet er det òg registrert to ulykker knytt til utforkøyning med varierende skadegrad og ei ulykke med påkøyrse av fotgjengar. Sjå Figur 3.

Ulykkestype	Alvorlegaste skadegrad	År	Registrert fartsgrense	Innanfor planområdet
Utforkøyning (MC)	Drept	2010	60 km/t ¹	Ja
Møteulykke	Lettare skadd	1983	80 km/t	Ja
Påkøyrse av fotgjengar	Meget alvorleg skadd	1979	80 km/t	Ja
Utforkøyning (bil)	Alvorleg skadd	2002	80 km/t	Nei
Påkøyrse av fotgjengar	Lettare skadd	2009	80 km/t	Nei
Utforkøyning (MC)	Lettare skadd	2016	80 km/t	Nei

Figur 3 – Ulykkesoversikt

Fleire av ulykkene har skjedd for meir enn 10 år sidan, men strekninga og forholda langs strekninga har vore meir eller mindre uforandra fram til dagens situasjon, og reknast difor som relevante.

Dagens løysing har òg fleire avkøyrslar langs strekninga med dårlege siktforhold tett opp mot bustader.

2.5 Kollektivtilbod

Forbi utbyggingsområdet går det ein bussrute (linje 210), med 10-11 avgangar kvar dag og 3-4 avgangar i helg kvar veg. Denne ruta går mellom Bergen busstasjon og Osterøy (Fotlandsvåg sentrum, 6 km nordaust for Hosanger).

2.6 Forhold for gåande og syklende

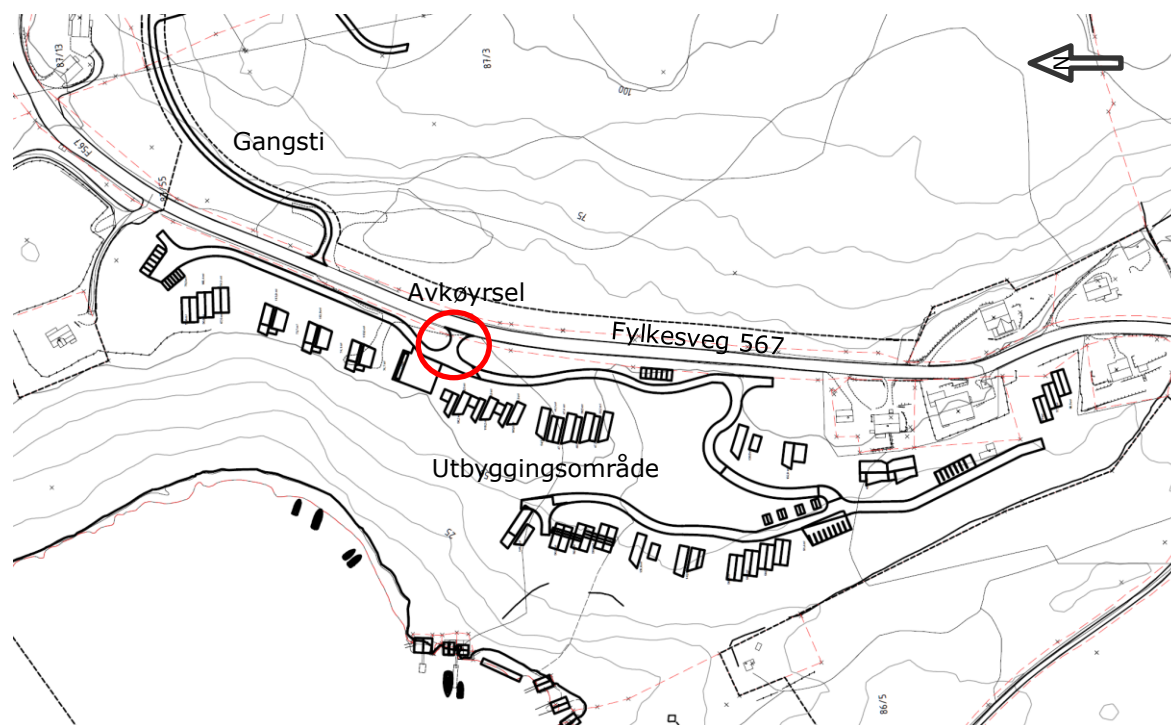
Området er ikkje særleg tilrettelagt for mjuke trafikantar. Langs dagens fylkesveg er det ingen spesiell tilrettelegging for verken gåande eller syklende. Einaste alternativet er å bruke fylkesvegen for å kome seg til Hosanger. Fleire av kurvane har ikkje gode siktforhold og vegen er ikkje belyst. I ljøs av trafikkmengda og tunge køyretøy langs fylkesveg 567, er dette ikkje heldig. For gåande og syklende blir Hosanger sentrum sedd på som hovudmålpoint frå planområdet, for skule, arbeidsplassar og butikkar.

¹ Fartsgrensa i ulykkesregisteret (60 km/t) stemmer ikkje overeins med den registrerte fartsgrensa i NVDB (80 km/t)

3. FREMTIDIG SITUASJON

Planforslaget legg opp til utvikling av 30-40 nye bustader på Hoshovdstølen med avkøyrsl ut mot fylkesveg 567, Osterøyvegen, ny løysing for busshaldeplass og kryssing av fylkesvegen knytt til gangsti over Hoshovdåsen mot Hosanger.

Innkøyrsla til det nye bustadområdet er planlagt på vestsida av fylkesveg 567 sør for startpunktet til den planlagde gang- og sykkelstien over Hoshovdåsen, sjå Figur 4.



Figur 4 - Framtidig situasjon

3.1 Forhold for gåande og syklende

Det er planlagt ei ny gangsti over Hoshovdåsen, delvis på eksisterande skogsveg opparbeida i samband med etablering av VA-anlegg for Hosanger. Stien blir etter planen ein vidareføring av denne vegen ned mot Hosanger sentrum. Stien vil betre tilbodet for mjuke trafikantar som ønsker å kome seg frå planområdet til Hosanger og motsett. Stien er føresett universelt utforma og godt belyst. Planlagt kryssingspunkt over Osterøyvegen vil fungere som kopling mot eksisterande og ny busetnad i og rundt planområdet.

Inne på utbyggingsområdet leggst det opp til bruk av stiar uavhengig av køyreveg som koplar dei ulike bustadene saman og sikrar eit tilbod for gåande mellom bustad og fylkesveg, busstilbod og gangsti over Hoshovdåsen.

3.2 Trafikktryggleik

Viktige områder der trafikktryggleiken må visast omsyn er avkøyrsla frå fylkesvegen til utbyggingsområdet, utforminga av busslommer, plattform, fortau og kryssingspunkt for gåande og syklende, samt behov for fortau langs internvegane.

3.3 Internveger

Inne på utbyggingsområdet vil det gå interne vegar til bustadane. Her blir det lagd til rette for parkering, renovasjon og snuplassar, og fortau om naudsynt.

4. TRAFIKALE VURDERINGAR OG TILTAK

4.1 Forutsetningar

Det leggst til grunn en generell vekst i trafikk og befolkning for området fram til 2040. Tal frå SSB seier at forventna auke i befolkning på Osterøy er omtrent 1200. Ein tar utgangspunkt i 40 nye bustader, med uavgrensa tilgang til parkering. Altså er talet på bustader dimensjonerande for framtidig generert trafikk.

4.2 Turproduksjon

Dagens trafikkmengd gjennom planområdet på Osterøyvegen forventast å auke i samband med utbygging på Hoshovdstølen. For å anslå trafikkmengda til fylkesvegen blir det nytta mengd bueiningar multiplisert med 7 i samsvar med vegnorm for Hordaland, Osterøy kommune. Erfaringstal frå Statens Vegvesens handbøker og rapporter frå PROSAM leggst til grunn for suppleringsberegningane som blir gjort for framtidig trafikk. Trafikkmengda generert frå ein eigedom avheng av type aktivitet og storleik.

I samsvar med Statens Vegvesens handbok V713 genererer bustader i gjennomsnitt 3,5 bilturar/døger pr. bustad (variasjonsområde frå 2,5 til 5,0). Dette anslaget er sannsynlegvis lågt for eit lite sentralt område med avgrensa kollektivdekning og god parkeringsdekning og ligg nok difor nærmare 5. Dette blir støtta av tall for PROSAM Rapport 137, *Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus*. På bakgrunn av dette, er ein turproduksjon på 7 nytta, for ikkje å undervurdere konsekvensane av tiltaket.

$$7 \text{ turar pr. bustad pr. døger} \cdot 40 \text{ bustader} \Rightarrow \mathbf{280 \text{ bilturar/døgn}}$$

For å ta høgde for framtidig generell vekst i trafikkmengd tar ein òg utgangspunkt i 1 % årleg vekst i trafikk langs Osterøyvegen fram mot 2040. Dette med bakgrunn i befolkningsvekst, avgrensa kollektivtilbod og fråvær av nullvekstmål for personbiltrafikk i Osterøy kommune.

Medrekna dagens trafikk på fylkesvegen blir total trafikkmengd ein ÅDT på **1980**.

Framtidig trafikkmengd er ikkje forventna å skape nokon problem med kapasitet i vegnettet, men bør nyttast i val av vegklasse i vidare arbeid.

4.3 Gåande og syklande

Gjennomføring av planforslaget vil medføre auke i mengda mjuke trafikantar langs og i fylkesvegen. God tilrettelegging for dei er viktig med tanke på trafikktryggleik og attraktivitet. Her anbefalast tilrettelagt kryssing frå bustadområdet til busshaldeplass og gangsti over Åsen, med god belysning. Nedsett fartsgrense frå 80 km/t til 60 km/t vil være ein føresetnad for å få til kryssing i plan for gåande. Fortau bør etablerast i forlenging av plattform til busslomme. På vestsida kan dette fortauet avlaste intern køyreveg vidare mot interne gangstiar.

Krav til fortau langs internveg gjelder for åtkomst til meir enn 20 bueiningar. Behov for fortau må vurderast i samanheng med bustadplanlegging undervegs, men eit godt tilbod for gåande på stinettverk vurderast å kunne erstatte fortau. Separasjon av gåande og køyrande vil legge til rette for god trafiksikkerheit. Det er ikkje vurdert behov for fortau langs fylkesveg der intern køyreveg ligg parallelt med fylkesveg, og ikkje førar til meir enn 20 bueiningar, grunna liten forventna trafikk med både gåande og køyrande.

4.4 Tiltak

Aktuelle tiltak er tilrettelagt kryssing for gåande med god belysning, sikt, fortau, og ev. trafikkøy. Flytting av busslommer til ein meir hensiktsmessig plassering med betre sikt- og stigningsforhold med plattform og fortau. Nedsett fartsgrense for å ivareta trafikktryggleiken.

5. OPPSUMMERING

Det blir planlagt bygging av 30-40 bustader på Hoshovdstølen i eit område med lite utbygging frå før som vil bidra med ei auke på omtrent 280 bilturar/døgn. I eit langtidsperspektiv medrekna ei auke i generell trafikkmengd vil en sjå ei total auke på nær 600 bilturar/døgn. Dette er anslått å vera eit konservativt overslag.

Tiltaket blir ikkje forventa å føra til kapasitetsutfordringar, men ein bør leggja betre til rette for kollektivtransport og mjuke trafikantar i vidare arbeid. Den ekstra trafikkmengda må takast høgde for ved val av vegklasse, generell utforming av vegløyising, avkøyrsel og tilrettelegging for mjuke trafikantar.

Internveger bør utformast med utgangspunkt i talet på bustader og det bør sikrast eit godt tilbod for gåande anten med fortau eller sti der større mengde gåande kan forventast.