

TRAFIKKVURDERINGSNOTAT VESTERHAUGVEIEN

Oppdragsnavn **Trafikkvurdering**
Prosjekt nr. **1350019938**
Mottaker **Alta kommune**
Versjon **02**
Dato **31.05.2022**
Utført av **Kristine Huso**
Kontrollert av **Edvard Einarsen**
Godkjent av **Edvard Einarsen**

1. Bakgrunn

Det skal vurderes hvorvidt det er hensiktsmessig å stenge Vesterhaugveien for trafikk ettersom krysset Ev6/Vesterhaugveien er uoversiktlig og det er ønskelig å redusere antall avkjørsler fra Ev6. Videre skal konsekvensene av en eventuell stenging, samt trafikkløsningen til Tornerose barnehage vurderes.

2. Grunnlag

Notatet tar utgangspunkt i trafikktegninger gjort i Vesterhaugveien og Granåsbakken i hhv. Uke 18 og uke 22/23 2021, og anses som representative i hht. Statens vegvesens håndbok V714 Veileder i trafikkdata.

En relativt stor andel av trafikken på Vesterhaugveien består av trafikk til/fra Tornerose barnehage. Denne andelen beregnes ut fra hvor mye trafikk som genereres av barnehagen. Vurdering av barnehagens evne til å generere trafikk er basert på nøkkeltall som tar utgangspunkt i antall barnehageplasser/antall ansatte. Erfaringstallene er hentet fra SINTEF rapport A25302 Erfaringstall for turproduksjon Oppdateringer til Håndbok 146. Disse baserer seg på trafikkdata ved barnehager i Oslo, Trondheim og Bergen og er justert med skjønn basert på erfaringer fra styrer i Tornerose barnehage. Erfaringstallene tilsier at antall turer en barnehage genererer per døgn per ansatt som vanligvis er samtidig til stede, er 8,2.

3. Dagens situasjon

For å vurdere dagens trafikkmengde i området er følgende lagt til grunn:

- Trafikktegninger ved Granåsbakken viser et gjennomsnitt på 415,8 kjt/virkedøgn.
- Trafikktegninger i Vesterhaugveien viser et gjennomsnitt på 304,8 kjt/virkedøgn.
- En bilturproduksjon på 4 kjøretøy/døgn per bolig.
- Etter opplysninger fra styrer i Tornerose barnehage er det 15-17 ansatte samtidig til stede (16 ansatte legges til grunn). Nøkkeltall for turproduksjon til/fra barnehage basert på antall ansatte gir $8,2 \cdot 16 = 131,2$ turer per virkedøgn. (Alle kjøretøyturer er inkludert., dvs. at varetransportturer også er inkl.) Det er dermed rimelig å anta at barnehagen genererer omtrent 131,2 turer/virkedøgn.

Usikkerheten til bilturproduksjonstallene er knyttet til de tar utgangspunkt i trafikktegninger for barnehager i Oslo, Trondheim og Bergen, som antagelig har noe høyere andel kollektivreisende. Det er også usikkerhet knyttet til at antall personbilturer øker med parkeringsdekning og andel småbarn i barnehagen. Parkeringsdekningen anses som god og småbarnandelen (30%) anses ikke som spesielt høy. Erfaring fra Tornerose barnehage viser at de aller fleste leverer/henter barn i barnehagen vha. bil.

Medregnet antagelsen om at bilandelen er noe høyere enn det nøkkeltallene tar utgangspunkt i, kan en regne med at opp mot 50% av trafikken på Vesterhaugveien er turer til/fra barnehagen.
($131,2/304,8 * 100\% = 43\%$)

4. Stenging/ikke stenging av Vesterhaugveien

Et hovedargument for stenging av Vesterhaugveien er å redusere antall avkjørsler på Ev6 og dermed redusere antall konfliktpunkter.

Vest for krysset Altaveien/Vesterhaugveien er hastigheten relativt høy, til tross for en fartsgrense på 40 km/t, ettersom førere av tunge kjøretøy kan ønske høy nok hastighet opp bakken. Krysset er uoversiktlig og dersom det er et uventet hinder i krysset på veg ned, kan det være vanskelig å bremse i tide.

Nevnte bakke vest for krysset Ev6/Vesterhaugveien medfører dårlig sikt i krysset, samt høy hastighet for syklende langs gang- og sykkelvegen som krysser innkjøringen til Vesterhaugveien. En annen utfordring er knyttet til at bilister som kommer fra Vesterhaugveien, og som venter på tidsluke for å komme ut på Ev6, stenger for gang- og sykkelvegen langs Ev6 for å få tilstrekkelig sikt. Det er også uheldig at kjøretøy som kommer østfra på Altaveien, og som skal videre inn på Vesterhaugveien blir stående i oppoverbakken og vente på tidsluke for å krysse motgående kjørefelt.

Med tanke på trafiksikkerhet er det altså flere faktorer som taler for stenging av vegen. Det som taler mot å stenge Vesterhaugveien er at det medfører økt trafikk gjennom eksisterende boligfelt (Breverudsvingen, Bekkefaret, Breverud).

5. Konsekvenser ved stenging av Vesterhaugveien -trafikkløsning barnehage

Som nevnt vil stenging av Vesterhaugveien medføre økt trafikk gjennom eksisterende boligfelt (Breverudsvingen, Bekkefaret, Breverud). En stor del av trafikken i området genereres av barnehagen og inntil 50% av trafikken på Vesterhaugveien skyldes barnehagen, da det er rimelig å anta at alle kjørende benytter denne adkomstveien til barnehagen. Den resterende trafikken på Vesterhaugveien (i overkant av 50%) går til/fra boliger.

Ved stenging av Vesterhaugveien vil alternative adkomster til barnehagen være via nevnte boligfelt eller ved å snu trafikken inn mot barnehagen slik at den kommer via Ev45/Granåsbakken. Dersom trafikken ledes gjennom førstnevnte alternativ vil det innebære en økt trafikk her som tilsvarer opp mot 50% av dagens trafikk på Vesterhaugveien, dvs. en økning på opptil 150 kjøretøy/virkedøgn gjennom boligfeltet.

Dersom trafikken i stedet ledes gjennom Ev45/Granåsbakken stenges Vesterhaugveien nord for innkjøringen til boligene Vesterhaugveien 18A og 18B. Antallet boliger som i dag har innkjøring i Vesterhaugveien som eventuelt blir berørt ved denne stengingen er 4. Dersom vi legger til grunn at hver av disse boligene står for en bilturproduksjon på 4 per døgn, kan en regne med at den gjennomsnittlige trafikken i Granåsbakken vegen øker fra 415,8 kjt/virkedøgn til 584,2 kjt/virkedøgn. ($415,8 + 304,8/2 + 4*4$) Dersom trafikken skal ledes denne vegen må en åpne for gjennomkjøring inn til barnehagen fra Granåsbakken. Da må en videre vurdere utbedring av vegen på vestsiden av barnehagen fram til parkeringsplassen og eventuelt etablering av fortau langs denne vegen. En fordel

med denne løsningen er at gående og syklende videre kan benytte Ugleveien som følger Granåsbakken fra barnehagen. En bør også vurdere utbedring av svingen i Granåsbakken da sikten er begrenset her. Det er usikkert hvor stor andel av de resterende kjøretøyene som i dag benytter Vesterhaugveien som vil benytte adkomsten via boligfeltet (Breverudsvingen, Bekkefaret, Breverud), men alternativet kan være godt med de nevnte utbedringene da en unngår å lede all dagens trafikk på Vesterhaugveien gjennom boligfeltet.

6. Vurdering og oppsummering

Det anbefales at Vesterhaugveien stenges da det er ønskelig å redusere antall avkjøringer fra Ev6 og ettersom krysset er uoversiktlig både med tanke på sikt og mtp. trafikken på den kryssende gang- og sykkelvegen.

Trafikkløsning for barnehagen:

Det er lagt til grunn at opp mot 50% av dagens trafikk på Vesterhaugveien skyldes barnehagen. Ved stenging er det vurdert at begge de foreslåtte løsningene for trafikk til/fra barnehagen er forsvarlige. Det vil være positive og negative sider ved begge løsningene. Dersom trafikken til barnehagen ledes via Ev45/Granåsbakken vil man redusere trafikkøkningen gjennom boligfeltet (Breverudsvingen, Bekkefaret, Breverud). En omlegging av trafikken vil medføre økt trafikk i Granåsbakken. Det vil også være behov for å gjøre utbedringer på av eksisterende vei (Granåsbakken), samt krysset inn mot barnehagen dersom kjøremønsteret skal endres. Det er i reguleringsplanen lagt opp til at det skal etableres fortau langs eksisterende veier (Breverudsvingen, Bekkefaret, Breverud). Dette vil bidra til god separasjon av ulike grupper trafikanter.