

# NOTAT

Oppdrag **1350003075-001 Fjellveien16**  
Kunde **Byggmester Jostein Ege**  
Notat nr. **1, rev B 26.05.2014**  
Til **Marianne Nyhus**

Fra **Grete Bastlid**  
Kopi -

## VURDERING AV TRAFIKALE FORHOLD OG TRAFIKKSIKKERHET

Dato 2011-11-03

Trafikkanalysen ble første gang utarbeidet i 2011 med utgangspunkt i et prosjekt med 4 boenheter. I vedtaket fra Miljøutvalget sak 041/11 pkt 1.a. het det at «*Trafikale vurderinger og vurdering av trafikksikkerheten må vurderes og avbøtende tiltak skisseres som en del av reguleringsplan*».

Rambøll  
Sjøhagen 6  
Pb 8058  
NO-4068 STAVANGER

Reguleringsplanen er nå endret fra et bygg med 4 boenhet og atkomst fra to sider, til 3 boenheter fordelt på 2 bygg og atkomst kun fra sør. I et møte med planavdelingen i Eigersund kommune ble det bestemt at «*Trafikkanalysen må revideres, med tanke på at det nå er færre boenheter enn det som var grunnlaget for den opprinnelige analysen*» (pkt 1.1.5 i møtereftrat).

T +47 97 42 80 00  
F  
www.ramboll.no

Vår ref. GB

### DAGENS SITUASJON

Vurderingene er som tidligere gjort ut fra bilder og sakspapirer. Fartsgrensen for området er 40km/t.

Fjellveien er en ca 170 meter lang blindgate med varierende bredde – fra 1,9 til 6,2 meter.



**Bilde 1****Bilde 2**

Blindgate i den forstand at den er stengt med bom for utkjøring til Sokendalsveien. Det er en gammel, etablert boliggate med hager og hus helt ut til vegkanten. Kun en liten del av gaten har fortau. Flere boligene har ytterdøren / trappen rett ut i gaten. Gaten har pr i dag 19 boenheter i form av eneboliger.

Gatens utforming innbyr ikke til kjøring i høy hastighet. Det er trolig heller ikke et problem. Fremmedparkering som følge av nærheten til sentrum og til turområde Årstadfjellet er nok trolig et større problem.



Bilde 3

### NY SITUASJON

Nytt forslag til reguleringsplan legger til rette for oppføring av to bygninger med til sammen 3 boenheter. Det vil si en økning på 2 boenheter i forhold til dagens situasjon. Foreløpig illustrasjonsplan vist på Bilde 4.

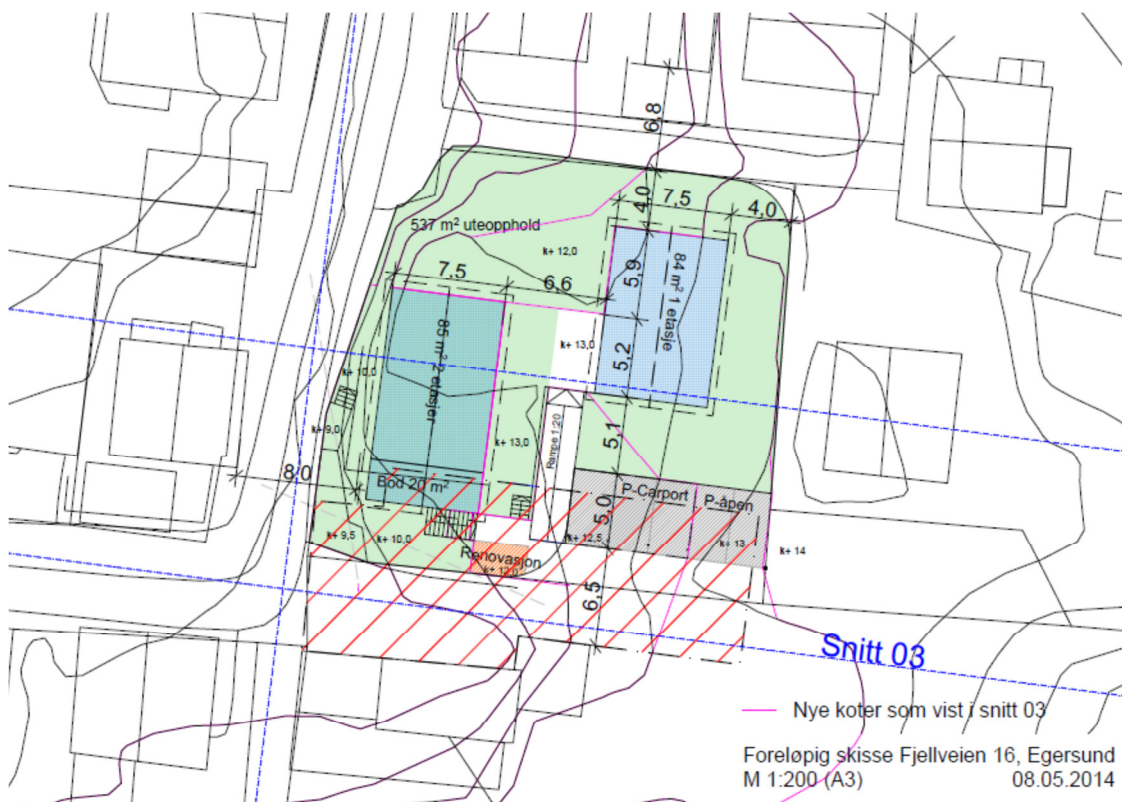
Atkomsten er lagt på sørsiden av eiendommen; over gnr 13 bnr 189 (Dalane Energi Egersund).

Krav til parkering er minimum 1,25 biloppstillingsplass pr boenhet. Antall parkeringsplasser rundes opp til nærmeste runde tall. Det skal også avsettes areal til en sykkeloppstillingsplass pr boenhet. Parkeringen (bil og sykkel) er løst i form at 3 carporter og to åpne p-plasser sør for 1 etasje boligen.

Planområdets størrelse opprettholdes som for tidligere innsendt forslag, men området utenfor Fjellvegen 16 (13/308) reguleres i forhold til dagens situasjon uten større endringer (pkt 1.1.6 møteref. 9/4-14)

Trafikkanalysen gjelder derfor kun de endringene Fjellvegen 16 genererer.





Bilde 4 Foreløpig illustrasjonsplan Fjellvegen 16

## TRAFIKKØKNING

I vegkontorets håndbok 017 Veg- og gateutforming heter det "Vanligvis brukes årsdøgntrafikken som mål for trafikkmengden. Men for atkomstveger i boligområder beskrives trafikkmengden gjennom boenheter".

Vegdirektoratets håndbok for trafikkberegninger oppgir gjennomsnittlig antall turer per bolig til 3,5 per dag. Det betyr at utbyggingen i gjennomsnitt kan generere 10,5 ekstra bilturer pr dag i Fjellveien. I et så sentrumsnært område, kan imidlertid bilandelen være lavere, og dermed også antall bilturer pr bolig.

Et annet mål på trafikken i stille boligveier er i følge Byggforsk den maksimale mengden av biler per kvarter. Erfaring tilsier at antall boliger i en blindvei delt på 10 gir et godt anslag for maksimalt antall biler per kvarter. Resten av døgnet er det mindre trafikk.

Dagens situasjon:  $19 \text{ boenheter} / 10 = 1,9 \text{ biler i maksimal kvarteret}$

Ny situasjon:  $21 \text{ boenheter} / 10 = 2,1 \text{ biler i maksimal kvarteret}$

ÅDT vil vanligvis være antall boliger multiplisert med 3,4-4,0.

Dagens situasjon:  $19 \text{ boenheter} \times 3,4 = \text{ÅDT } 64,6$

$19 \text{ boenheter} \times 4,0 = \text{ÅDT } 76,0$

Ny situasjon:  $21 \text{ boenheter} \times 3,4 = \text{ÅDT } 71,4$

$21 \text{ boenheter} \times 4,0 = \text{ÅDT } 84,0$

Med de gitte forutsetninger, kan Fjellveien med en økning på 2 boenheter, i teorien få en trafikkøkning på ca 10 %. Dette regnes ikke som en signifikant økning og ligger innenfor det som må kunne forventes i sentrumsnære områder hvor fortetting er et uttalt mål fra kommunen.

### PARKERING

Som det fremgår av bilde 3, så er det allerede en del gateparkering i Fjellveien. Det har i den tidligere saksutredningen vært vist til mulighetene for parkering på egen grunn for de øvrige boenhetene i Fjellveien. Utbyggingen av Fjellvegen 16 dekker sitt parkeringsbehov på egen grunn.

Ett stort problem knyttet til kantparkering (gateparkering) i smale gater, er at søppel-, brøyte- og brannbiler ikke kommer fram. Utbyggingen av Fjellvegen 16 vil ikke endre på eksisterende situasjon i noen retning. Hvis fremkommelighet er et problem, må det håndteres som en egen sak.

### TRAFIKKSIKKERHET

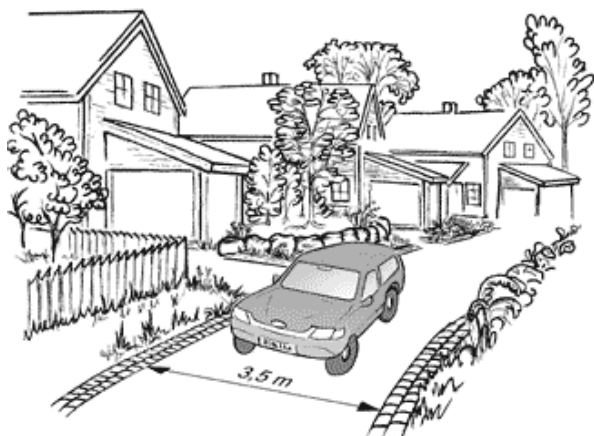
Atkomstveier har blandet funksjon med kjøring, opphold og lek. Barns aksjonsradius er tre til fem ganger lengre enn den gangavstanden voksne vil akseptere fra bil til bolig. Vi må derfor bare innse at barn kommer til å leke på og ved Fjellveien.

Som tidligere beskrevet i dette notatet, innbyr ikke gatens utforming til kjøring i høy hastighet. Fartsmålinger vil trolig bekrefte at fart ikke er noe stort problem i gata.

Forutsetningen for økt trafiksikkerhet, er å redusere konfliktmulighetene. På veier i boligområder med liten og langsom trafikk er det nødvendig med helt andre trafiksikkerhetstiltak enn på hovedveinettet.

Eksempler på tiltak på atkomstveier er:

- smal veibredde
- svinger og korte rettstrekninger
- hinder (punktvis sideforskyvning av trafikken)



**Bilde 5**

Eksempel fra Byggforsk på tilstrekkelig bredde på atkomstvei for å holde farten nede.

Fartshumper anbefales generelt ikke i boligater. Skal de gi jevn lav fart, må de plasseres med 75 meters mellomrom. Dessuten har de kun virkning som punktvis fartsdempingen, og reduserer kvaliteten på veien på en iøynefallende måte.

Fjellveien har imidlertid allerede noen av de beskrevne, anbefalte tiltakene på atkomstveier. Etter 70 meter er det en sideforskyvning (sving) som reduserer sikten fremover og dermed også farten. Etter ytterligere 50 meter kommer det en 90° sving. I tillegg står boligene tett opp i veien. Summen av dette gjør at farten allerede i dag er relativt lav i Fjellveien.



Bilde 6

I den forrige trafikkanalysen ble det anbefalt å regulere Fjellvegen som gatetun hvis man ønsker en begrensning av fremmedparkeringen, samt en ytterligere reduksjon av farten.

De to nye boenhetene utløser imidlertid ingen tiltak knyttet til trafikksituasjonen. Planavdelingen i Eigersund kommune vurderer det som mest hensiktsmessig å regulere området utenfor eiendommen i henhold til dagens situasjon, uten større endringer.

## KONKLUSJON

Utbyggingen av Fjellvegen 16 med to nye boenheter, vil i liten eller ingen grad påvirke trafikksituasjonen i Fjellvegen.

---

### Kilder:

Vegdirektoratet. Veg- og gateutforming – Håndbok 017. Oslo, 2008

Byggforsk. Trafikksikker utforming av veier i boligområder – 312.112, Oslo, 2004