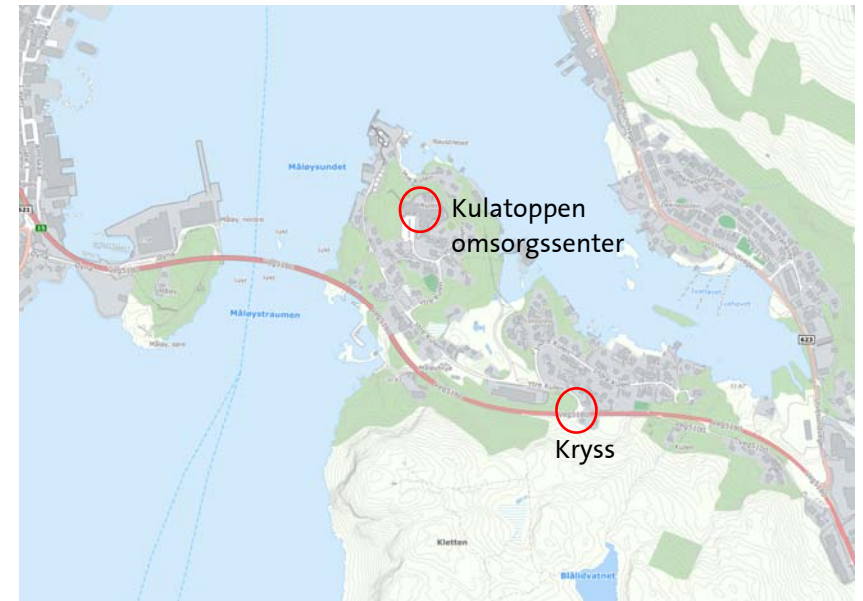


## Trafikkvurdering for avkøyring til Ytre Kula frå Rv 15, i samband med utbygging av Kulatoppen omsorgssenter.

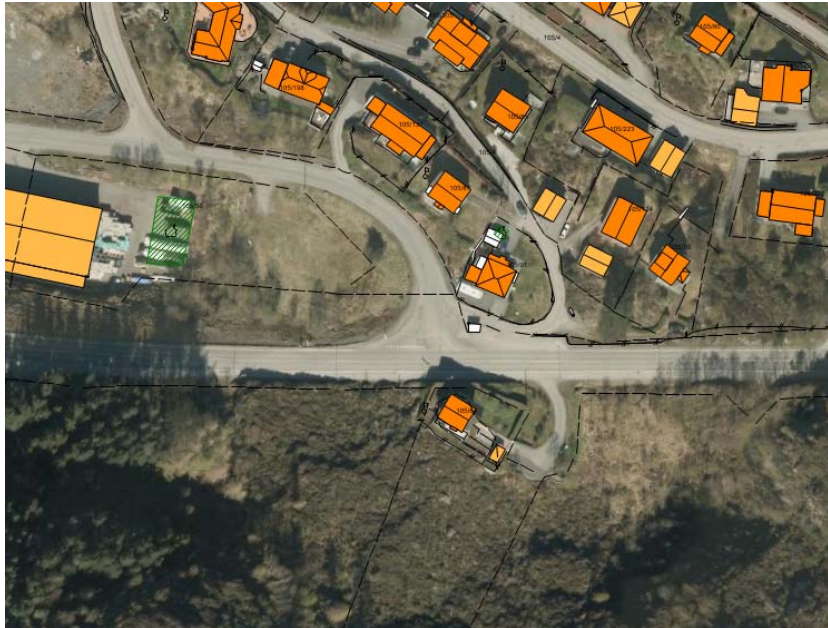
		Prosjektnr: <b>17012</b>	Dato: <b>07.09.2018</b>		
Status /Rev:	Rev. gjeld:	Dato:	Sign:	KS:	
o	Utkast trafikkanalyse	07.09.18	AT	OFS	
Kontaktinformasjon: Nordplan AS		Kundeinformasjon: Vågsøy kommune			
Ansvarleg for oppdraget: Nordplan AS		Prosjektleder: Arild Rindal			
Utarbeidd av: Arvid Tveit, arealplanleggar		Sign: 			
Kontrollert av: Ola Forren Sørensen, vegplanleggar		Sign : 			

I samband med etablering av tilbygg til Kulatoppen omsorgssenter skal behov for tiltak i kryss vurderast i samsvar med handbøkene til vegvesenet (basert på trafikktryggleik).

I notatet er både trafikkta, fordeling av trafikk og behovet for venstresvingefelt/dråpeøy vurdert.



Figur 1. Utsnitt av kart som viser krysset som skal vurderast og område for utbygging.



Figur 2. Utsnitt av ortofoto/vektorkart for krysset.

### Dagens situasjon

R15 har årsgjennomsnittstrafikk (ÅDT) på 4850 forbi krysset i dag jf. Norsk Vegdatabank (NVDB). Fartsgrense 60 km/t. Det er ikke etablert trafikkøy i sekundærveg (Ytre Kulen) eller venstresvingefelt (passeringslomme) på Rv15.

ÅDT i 2028 er 5629 (prognose tall som er nytta er 1,5 % auke i trafikk per år, som samsvarar med registrert trafikkauke i Sogn og Fjordane dei siste åra, jf. SSB).

For R15 vil 10 % av ÅDT antas å førekome i makstimen i dag jf. Statens vegvesens handbok V713 for mindre byar og større tettstader (opptil 100.000 innbyggjarar). For framtidig ÅDT nyttar vi 5629, dvs. 563 kjt/t, 10% av ÅDT i 2028 (Cr+A).

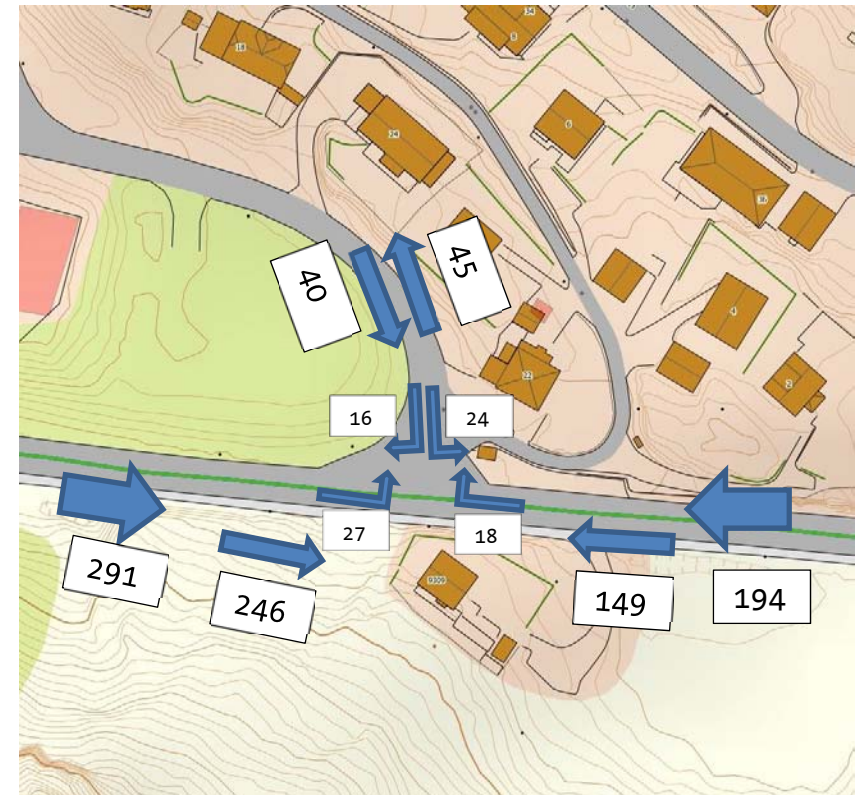
### Trafikktejing

For å få eit godt trafikkgrunnlag nyttar vi trafikk tal frå tejing som vart gjennomført i samband med registrering av hastigheit på vegen Ytre Kulen i 2017. Trafikktejinga som har registrert ant. bilar inn og ut av krysset, er gjennomført frå 30. nov til 15. des. i 2017.

Dimensjonerande time for vurdering av behovet for dråpeøy i sekundærveg og venstresvingefelt er kl. 07-08. Ytre Kulen har årsgjennomsnittstrafikk (ÅDT) på 850.

### Fordeling

Vi vurderer dagens trafikk til å fordele seg med 40 % mot Måløy og 60 % mot Deknepollen.

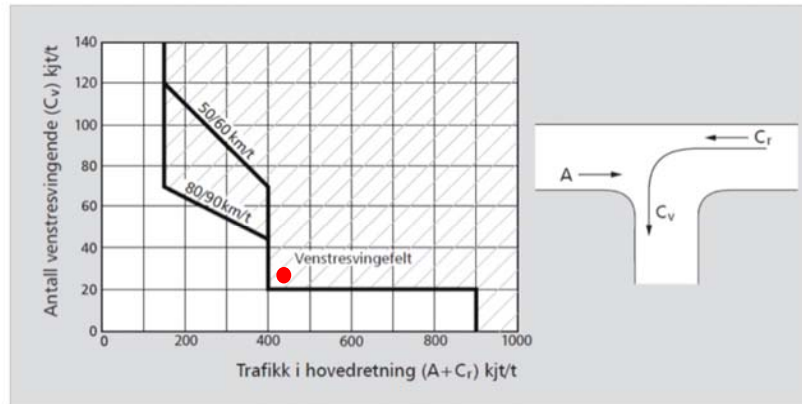


Figur 3. Trafikk tal, dagens.

Av dei 45 som svingar inn på Ytre Kulen mellom kl. 07.00 og 08.00, kjem 18 stk frå Deknepollen, og 27 stk (Cv) frå retning Måløy som er venstresvingande.

**Dagens situasjon, venstresvingande:**

ÅDT i makstimen (A+Cr) 440 kjt/t. Venstresvingande (Cv) 27 kjt/t.

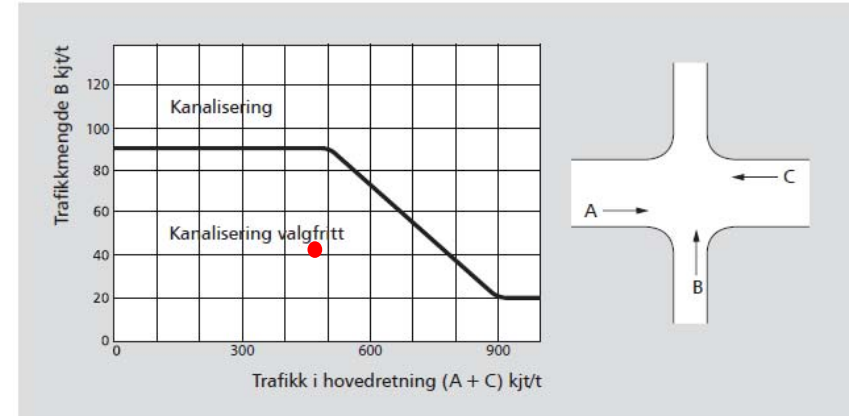


Figur E.4: Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time

Figur 4. Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time. Håndbok V121.

**Dagens situasjon, dråpeøy i sekundærveg**

ÅDT i makstimen (A+C) 485 kjt/t. Trafikk i sekundærveg (B) 40 kjt/t.



Figur 5. Trafikkøy i sekundærveg basert på trafikken i dimensjonerende time. Håndbok V121.

I samsvar med vegvesenets håndbok V121 og ut ifrå tabellane over, er det krav om vestresvingefelt (passeringslomme) men ikkje krav om trafikkøy i sekundærveg med dagens trafikk.



## Framtidig situasjon

### Omsorgsbustad:

Det er planlagt utbygging av Kulatoppen omsorgssenter med ein fløy med 24 rom. Dette medfører ein auke på 6 ansatte på dagtid + besøkande.

Detta vurderer vi til å gje ein auke i ÅDT på 30 kjt. dvs. 3 kjt i makstimen.

### Bustad:

Det er regulert for 33 framtidige bustadtomter innanfor området og eit område for konsentrert småhus på 7,56 daa, %BYA 35%. Vurdert til 21 bueiningar (80m<sup>2</sup> grunnflate bygg + 40m<sup>2</sup> parkering).

Totalt 54 bueiningar for bustad.

Lagt til grunn ca. 4 bilturar per bustad per årsdøgn, basert på Statens vegvesens Håndbok V713 Trafikkberging, vert auke i ÅDT på ca. 216kjt.

Detta gir auke i ÅDT i makstimen på 22 kjt/t.

### Industri:

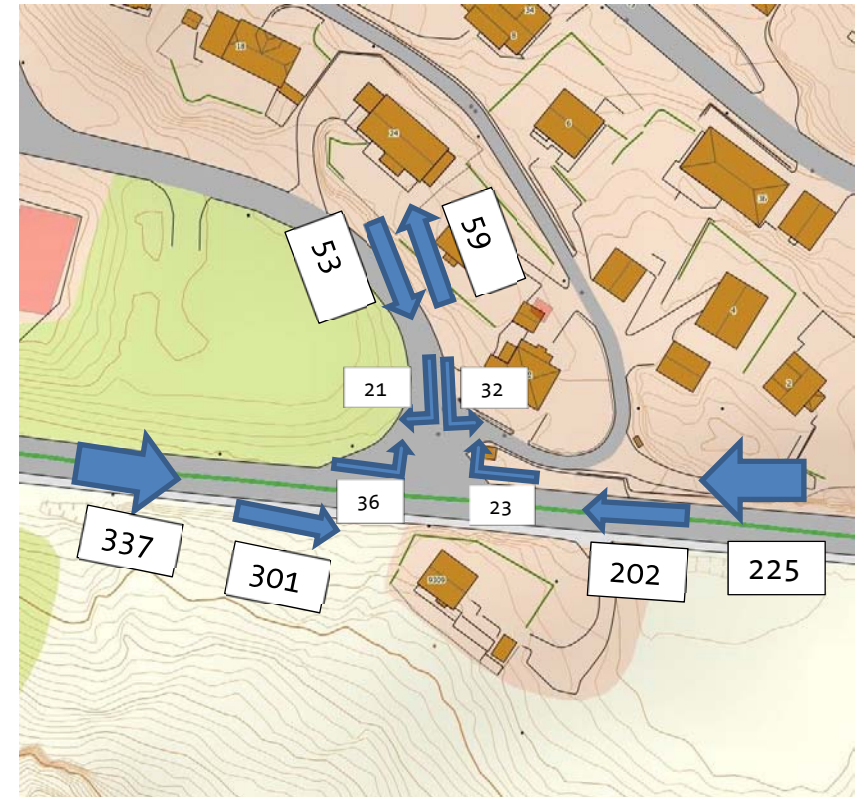
Fortetting i eksisterande industriområde (2daa). Utnytting 40% (føresegner til eksisterande plan), og vi reknar 20% til parkeringsareal. Fortetting av 1,6 daa vil utgjere 1300 m<sup>2</sup> golvareal (gj.snitt 2 etasjer). Lagt til grunn 2,0 turar per 100m<sup>2</sup> golvareal per årsdøgn.

Auke i ÅDT på ca. 26 kjt.

Detta gir auke i ÅDT i makstimen på 3 kjt/t.

Detta gir ein total auke i ÅDT på 272 kjt. ÅDT i makstimen på 27 kjt/t.

Fordeling av trafikken er vurdert som i dag.

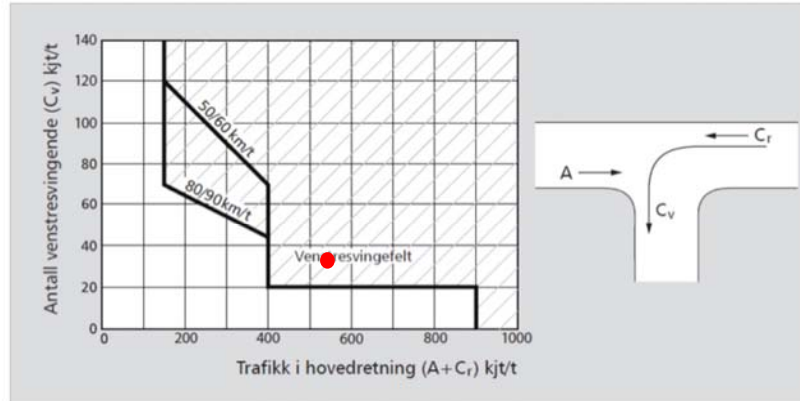


Figur 6. Trafikktal, framtidig.

Detta er tall for årsdøgntrafikk og dimensjonerande time ved ferdig utbygging av området.

I Håndbok V121 står det at «plankryss dimensjonerast for forventa trafikkmengde 10 år etter åpningsåret». Etter 10 år er kanskje 50-70% av industri- og bustadområdet utbygd, så ÅDT vil vere noko lågare enn det ein har komme fram til i vurderinga over, i denne 10-års perioden.

**Venstresvingefelt:**



Figur E.4: Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time

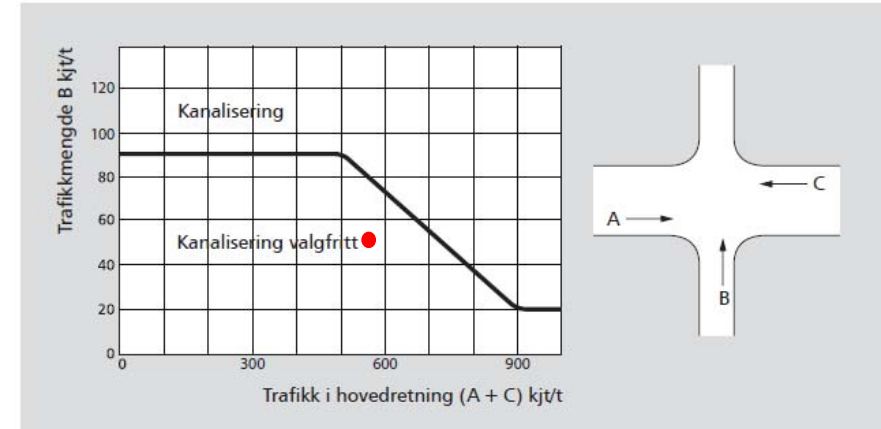
Figur 7. Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time. Håndbok V121.

Kriterier for venstresvingefelt basert på trafikk i dimensjonerende time. Håndbok V121. Passeringslomme kan også nyttast som eit alternativ til venstresvingefelt ved utbetningsstandard.

I forhold til venstresvingande Cv er kravet til kanalisering 20 kj/t i 60 km/t. Etter vår vurdering er framtidig venstresvingane 33 kj/t. Dvs. at framtidig trafikkmengde i dimensjonerende time for venstresvingande ligg over dei verdiane som stiller krav til venstresvingefelt.

**Trafikkøy i sekundærveg:**

I kryss med nasjonal hovudveg bør trafikkøy (dråpe) anleggast i sekundærveg, jf. handbok V121.



Figur 8. Trafikkøy i sekundærveg basert på trafikken i dimensjonerende time. Håndbok V121.

Dimensjonerende time kl. 07-08: 49 kj/t (B)  
Utifrå tabellen over er det ikkje nødvendig med trafikkøy i sekundærveg.

**Oppsummering**

Analysa viser at det er behov for tiltak i krysset. Dette er vurdert ut frå vegvesenets handbøker og tiltak er basert på trafiksikkerheitsmessige årsaker.

**Trafikkøy:**

Hensikten med ei dråpeøy er å leda trafikken til eit riktig sporvalg i krysset og å gjere kryssinga enklare for gåande. Det er ikkje krav til trafikkøy i sekundærveg utifrå fig. 8 men då Rv15 er nasjonal hovudveg gjeld handbok V121 pkt. 3.2 «I kryss med nasjonal hovedveg bør trafikkøy (dråpe) anlegges i sekundærvegen».

Bør har betydning som eit krav, dvs. det er krav om å etablere trafikkøy i krysset. Dette kravet kan berre fråvikast av Regionalvegkontoret. Søknad om ev. fråvik skal grunngjevast.

Venstresvingefelt:

Det er krav om venstresvingefelt på fylkesvegen i tilkomstkruss til Ytre Kulen, basert på trafikktejingar/vurderingar av dagens og framtidig trafikkmengde, jf. fig.7.

Grunnlaget for kravet i fig. 7 er basert på moglegheita for at venstresvingande trafikk blokkerer for trafikk som skal rett fram.

Passeringslomme kan nyttast som eit alternativ til venstresvingefelt ved utbetningsstandard jf. håndbok V121.