

NOTAT

PROSJEKT Sentrumsplan Skjervøy	PROSJEKTLEDER Milan Dunderović	DATO 30.08.2019
PROSJEKTNUMMER 10209686	OPPRETTET AV Stein Emilsen	KONTROLLERT AV Gudmund Kvisselien

Sentrumsplan Skjervøy – trafikale vurderinger

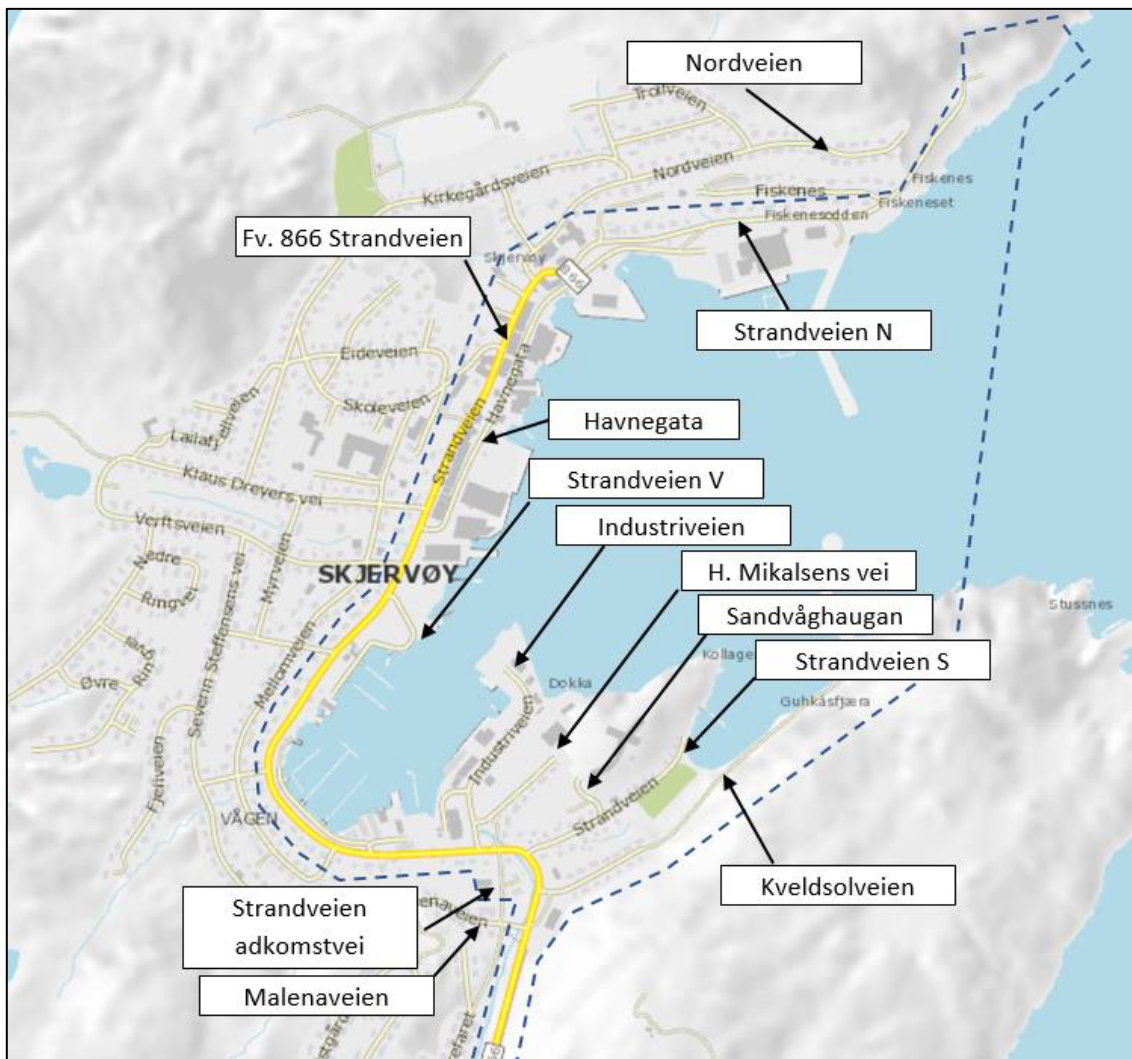
1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Sweco er engasjert av Skjervøy kommune for å bistå i arbeidet med områderegulering for Skjervøy sentrum. I henhold til planprogrammet skal konsekvensene av planforslaget med tanke på trafikk og transport utredes. Vurderingene skal gjøres for trafikantgruppene gående, syklende, kollektivreisende, bilførere og reisende med båt. Foreliggende notat dokumenterer vurderingene som er gjort.

1.2 Orientering

Figuren nedenfor viser en oversikt over navn på veier som er omtalt i dette notatet. Planområdets avgrensning er grovt skissert med stiplet strek.



Figur 1 – Navn på veier som er brukt i notatet

Man kan merke seg at ikke hele Strandveien er fylkesvei, både på syd- og nordsiden av havneområdet innenfor moloene finnes det en blindvei som heter Strandveien. Disse er kalt henholdsvis Strandveien S og Strandveien N i dette notatet. Planområdet er avgrenset av veiene fv. 866 Strandveien, Strandveien N og Kveldsolveien. Alt som ligger «innenfor» disse veiene er inkludert i planområdet. I tillegg er husrekken på «utsiden», samt alle kryss i tilknytning til disse veiene, med i planområdet. Planen omfatter en større del av fv. 866 Strandveien enn det som er vist i kartutsnittet vist i figur 1. En avgrensning av hele planområdet er skissert i figur 2.



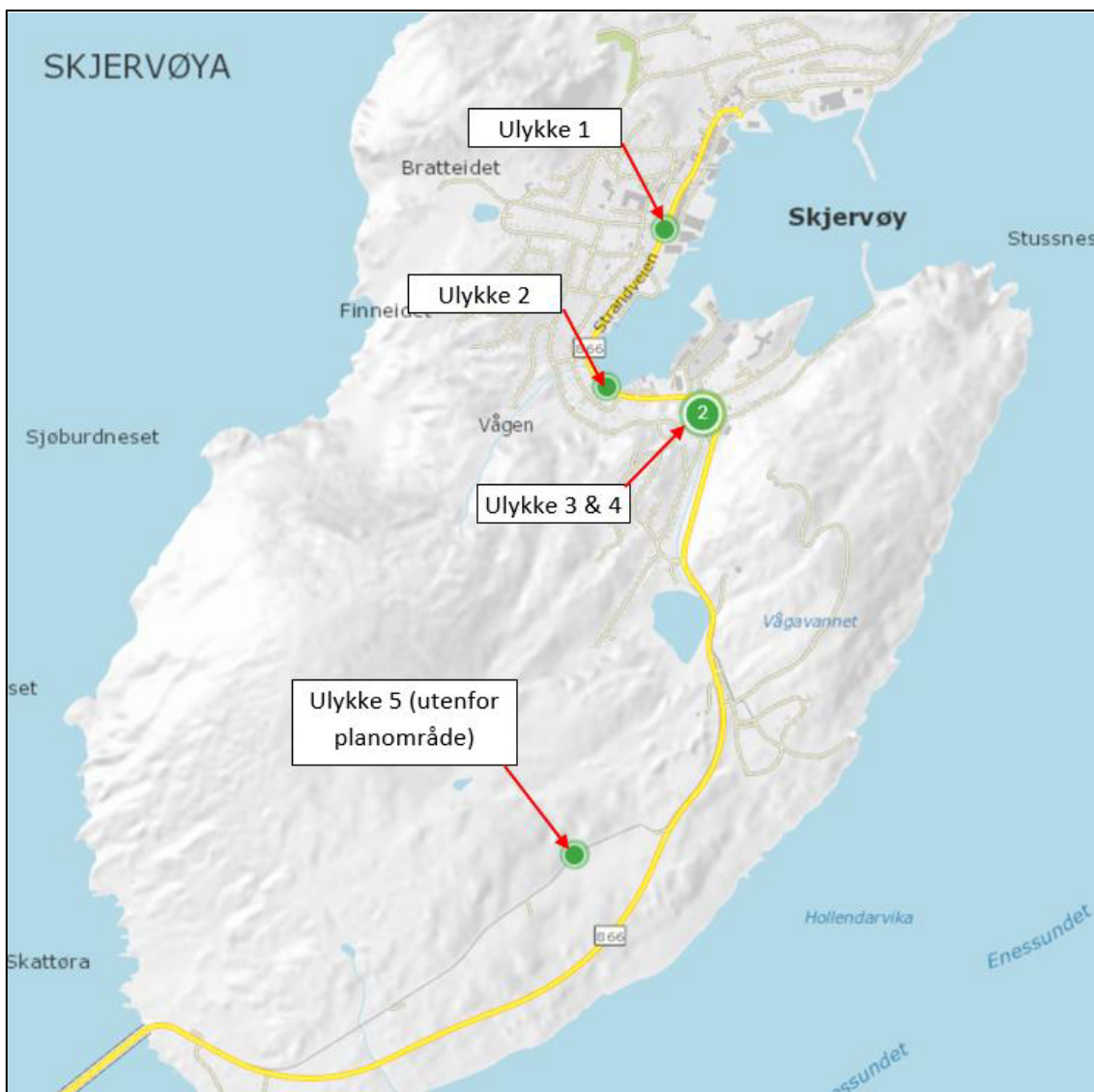
Figur 2 – Planområdets avgrensning

2 Dagens situasjon

I dette kapitlet gjennomgås våre vurderinger av forholdene i dagens situasjon. I tillegg gir vi i kapittel 2.6 våre vurderinger på tilbakemeldinger som har kommet frem i medvirkningsmøter.

2.1 Trafikksikkerhet

I planprogrammet heter det at trafikkulykker i perioden 2008–2017 skal gjennomgås. I henhold til Statens vegvesens håndbok V723 «Analyse av ulykkessteder» bør man ikke analysere ulykker lenger tilbake enn 8 år. Dette skyldes at både kjøretøyparken og trafikantenes adferd vil kunne endres over tid. Normalt sett baseres trafikksikkerhetsvurderinger på siste 5-årsperiode, men på steder med lite trafikk kan perioden økes til 8 år. Siden det er relativt lite trafikk på fv. 866 velger vi å velge en utvidet periode på 8 år. Figur 3 under viser inntrufne trafikkulykker i området i perioden 2011–2018.



Figur 3 – Registrerte trafikkulykker i og i nærheten av planområdet i perioden 2011–2018

Av figuren ser vi at det har inntruffet 4 trafikkulykker i planområdet i perioden. Ulykkene er fordelt på uhellskategori som følger:

- 1 Bilulykke, alvorligste skadegrad: «lettere skadd»
- 2 MC-ulykker, alvorligste skadegrad: «lettere skadd» i begge ulykker
- 1 fotgjengerulykke, alvorligste skadegrad: «alvorlig skadd»

Oversikten nedenfor gir noe mer informasjon om ulykkene:

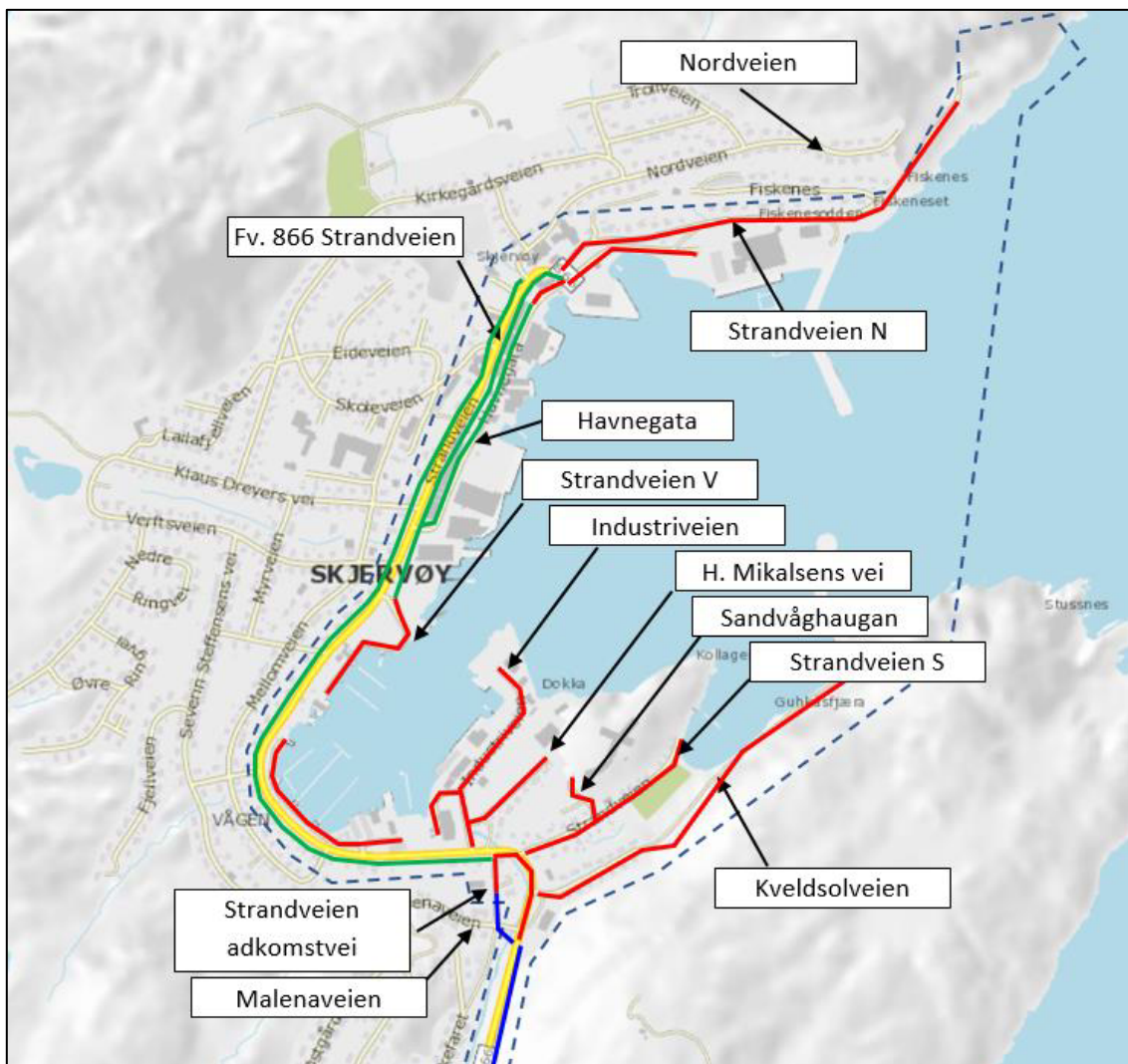
- Ulykke 1: Ulykken skjedde i kryss. Ulykken skjedde i form av «venstresving foran kjørende i motsatt retning». Det var mørkt med veibelysning og snø/isbelagt vei da ulykken skjedde.
- Ulykke 2: Ulykken skjedde på veistrekning utenfor kryss. Ulykken skjedde i form av «møting under forbikjøring i høyrekurve». Ulykken skjedde i dagslys, og det var delvis snø/isbelagt vei.
- Ulykke 3: Ulykken skjedde i en avkjørsel. Ulykken skjedde i form av at «fotgjenger gikk langs veien og ble påkjørt av ryggende kjøretøy». Ulykken skjedde i dagslys, og det var tørr, bar vei.
- Ulykke 4: Ulykken skjedde på veistrekning utenfor kryss. Ulykken skjedde var «uhell med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor veien». Ulykken skjedde i dagslys, og det var snø/isbelagt vei.

4 ulykker på 8 år er langt under definisjonen av en ulykkesstrekning, som krever 10 ulykker på en strekning på 1 kilometer i henhold til håndbok V723. Oversikten og figuren viser at ulykkene heller ikke er konsentrert i ett bestemt kryss. Totalt sett gir ikke de registrerte trafikkulykkene grunnlag for å si at noen av veiene eller kryssene i planområdet er spesielt trafikkfarlig.

Selv om veinettet i planområdet ikke er spesielt trafikkfarlig når vi ser på ulykkesdata, kan det godt hende at veinettet oppleves som utrygt. Jamfør trafikksikkerhetshåndboken er det ikke slik at opplevd utrygghet korrelerer med faktisk risiko. Dette skyldes at man kompensere for opplevd utrygghet ved å øke oppmerksomheten og bevege seg mer aktsomt. På denne måten kan man redusere den reelle risikoen for ulykker. Opplevd utrygghet bør likevel ikke bagatelliseres, da den kan gi redusert mulighet for livsutfoldelse.

2.2 Forhold for gående og syklende

Figur 4 viser hvor det er anlagt fortau eller G/S-vei i planområdet. Veier med tilrettelegging i form av fortau er vist med grønt, mens G/S-vei er vist med blått. Rødt viser veier der det er verken fortau eller G/S-vei, men hvor vi har undersøkt om dette finnes. Veier og gater uten farge er altså ikke kartlagt.



Figur 4 – Oversikt over utbygde fortau og G/S-veier i planområdet

Av figuren ser vi at det er anlagt et tilbud i form av fortau eller G/S-vei langs hele fv. 866 Strandveien og i Havnegata, men ellers er det dårlig tilrettelegging for gående og syklende i området. I det følgende har vi gitt en nærmere vurdering av hvordan de forskjellige veiene og gatene fremstår for gående og syklende. Disse kapitlene kan oppsummeres på følgende måte:

-
- De to kryssene mellom Havnegata og fv. 866 Strandveien vurderes som utfordrende. Dette gjelder særlig det søndre av de to kryssene.
 - Med forbehold om at det kan ha blitt gjort tiltak siden Googles gatebilder ble tatt i 2010, ser det ut til at samtlige gangfelt over fv. 866 Strandveien har behov for opprustning i form av belysning og oppmerking for å møte dagens krav til utforming. Ved noen gangfelt er det også behov for ytterligere tiltak som opparbeiding av ventearealer og lignende. I og med at fartsgrensen er 50 km/t og 60 km/t vurderer vi det som meget viktig at gangfeltene har korrekt utforming.
 - Det bør etableres fortau eller G/S-vei langs fv. 866 mellom Malenaveien og «Strandveien adkomstvei» for å koble beboerne i Kveldsolsveien, Strandveien S og Hilmar Mikalsens vei til eksisterende nettverk av fortau og G/S-veier.
 - Fortauet langs fv. 866 bør rustes opp med nytt dekke og kantstein.
 - Det bør etableres fortau eller G/S-vei langs den delen av Strandveien N der det går tungtrafikk til industriområdet nord for sentrum.

2.2.1 Fv. 866 Strandveien syd for Rypeveien

Rypeveiens beliggenhet er vist tidligere, i figur 2. Syd for Rypeveien er fv. 866 åpnet i ny trasé, og «gamleveien» brukes nå som G/S-vei. Tilretteleggingen for gående og syklende vurderes her å være god.

2.2.2 Fv. 866 Strandveien mellom Rypeveien og Malenaveien

Langs denne delen av fv. 866 Strandveien er det etablert sammenhengende G/S-vei mellom Rypeveien i syd og Malenaveien i nord. G/S-veien er belyst og vi vurderer at standarden er god. Over fv. 866 Strandveien er det to steder anlagt gangfelt som forbinder G/S-veien på den ene siden med bebyggelsen på motsatt side. Beliggenheten er vist i figur 5.



Figur 5 – Beliggenheten til de to gangfeltene i fv. 866 Strandveien mellom Malenaveien og Rypeveien

Disse gangfeltene ser ikke ut til å ha fullgod standard i henhold til håndbok V127 «Kryssingssteder for gående», men vi tar forbehold om at gangfeltene kan ha blitt utbedret siden Google tok gatebilder i 2010, se figur 6 og figur 7.



Figur 6 – Gangfeltet ved Malenaveien



Figur 7 – Gangfeltet ved Rønning Østgårds vei

Gangfeltet ved Malenaveien burde vært merket på nytt, dette inkluderer taktil oppmerking, men ser ellers ut til å ha god standard. Når det gjelder gangfeltet ved Rønning Østgårds vei, er vi usikre på om belysningen er i henhold til gjeldende standard, som tilsier intensivbelysning i henhold til håndbok N100. Fortauet på vestsiden (høyre på bildet) ser ut til å ha for dårlig dekke,

og i tillegg mangler det oppmerking. Fartsgrensen på denne delen av fv. 866 Strandveien er 60 km/t, og da er det ekstra viktig at gangfeltene har riktig utforming.

2.2.3 Fv. 866 Strandveien mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei

På denne delen av fv. 866 Strandveien mangler det tilrettelegging, og fartsgrensen er 50 km/t ifølge NVDB. Gående og syklende fra syd kan imidlertid krysse Strandveien i gangfeltet ved Malenaveien og bruke Strandveien adkomstvei for å komme seg til fortauet langs Strandveien lenger vest. Imidlertid ville et fortau eller G/S-vei vært et tilbud for å knytte beboerne i Kveldsolveien, Strandveien S og Hjalmar Mikalsens vei til nettverket av fortau og G/S-veier i Skjervøy.



Figur 8 – Fv. 866 Strandveien like syd for Kveldsolveien

2.2.4 Fv. 866 Strandveien mellom Strandveien adkomstvei og Strandveien V

Denne strekningen av fv. 866 Strandveien går fra Strandveien adkomstvei i øst, til Strandveien V i vest/nord. Strandveien V er avkjøringen til Coop-butikken. Fartsgrensen på strekningen er 50 km/t ifølge NVDB. Strekningen er tilrettelagt i form av et belyst fortau på sydsiden/vestsiden av kjørebanelen.

Selv om det er bra at det er anlagt fortau på strekningen, er vår vurdering at strekningen likevel har mangelfull tilrettelegging for gående og syklende. For det første mangler et fullgodt tilbud til syklende, da sykling på fortau ikke regnes som et godt tilbud. I tillegg fremstår fortauet stedvis som slitt, med dårlig kvalitet på dekke, brede og utflytende avkjørsler. Kantsteinen som skal skille fortauet fra kjørebanelen for bil, er dessuten noen steder slitt bort eller sunket ned, slik at det er liten eller ingen nivåforskjell mellom kjørebanelen og fortauet. En standardheving av fortauet langs denne strekningen, ville gjort det mer innbydende å gå på strekningen. Ideelt sett burde det vært anlagt G/S-vei langs strekningen for å gi et godt tilbud til syklende også.



Figur 9 – Fv. 866 Strandveien mellom Strandveien adkomstvei og Strandveien V

Det er to gangfelt på denne strekningen, og beliggenheten er vist i figur 10. Figur 11 og figur 12 viser gatebilder fra gangfeltene.



Figur 10 – Beliggenheten til gangfelt på strekningen



Figur 11 – Gangfelt ved Industriveien



Figur 12 – Gangfelt ved bussholdeplass

Vi tar forbehold om at gangfeltene kan ha blitt utbedret siden Google tok gatebilder i 2010, men ingen av gangfeltene ser ut til å ha fullgod standard i henhold til håndbok V127 «Kryssingssteder for gående». Belysningen er neppe god nok i noen av gangfeltene, og det mangler også skikkelig venteareal på en av sidene. I tillegg er oppmerkingen slitt bort. Gangfeltet ved bussholdeplassen er dessuten utformet på en sånn måte at de gående bruker samme arealet som bussen bruker for å manøvrere seg inn i busslommen.

I tillegg til gangfelt over Strandveien er det langs strekningen en rekke avkjørsler og sideveier som fortauet krysser. Det er for mange av disse til at vi kan vurdere dem enkeltvis innenfor rammene av dette prosjektet. Generelt sett kan vi imidlertid si at inntrykket er at kryssene og avkjørslene stedvis er utflytende, noe som gir lang kryssingsavstand.

2.2.5 Fv. 866 Strandveien mellom Strandveien V og Strandveien N

Langs denne strekningen er det tilrettelagt med fortau på begge sider av fv. 866 Strandveien. Fartsgrensen er 50 km/t. Fortauene ser ut til å være i bedre stand enn fortauet lenger syd i Strandveien (forrige kapittel). Det mangler imidlertid spesiell tilrettelegging for syklister, som må sykle i blandet trafikk. Et enkelt tiltak for å øke trygghetsfølelsen for syklister er å redusere fartsgrensen. Fartsgrense 40 km/t vil være en riktig fartsgrense i henhold til «NA-rundskriv 2018/10 Fartsgrensekriterier».



Figur 13 – Fv. 866 mellom Strandveien V og Strandveien N

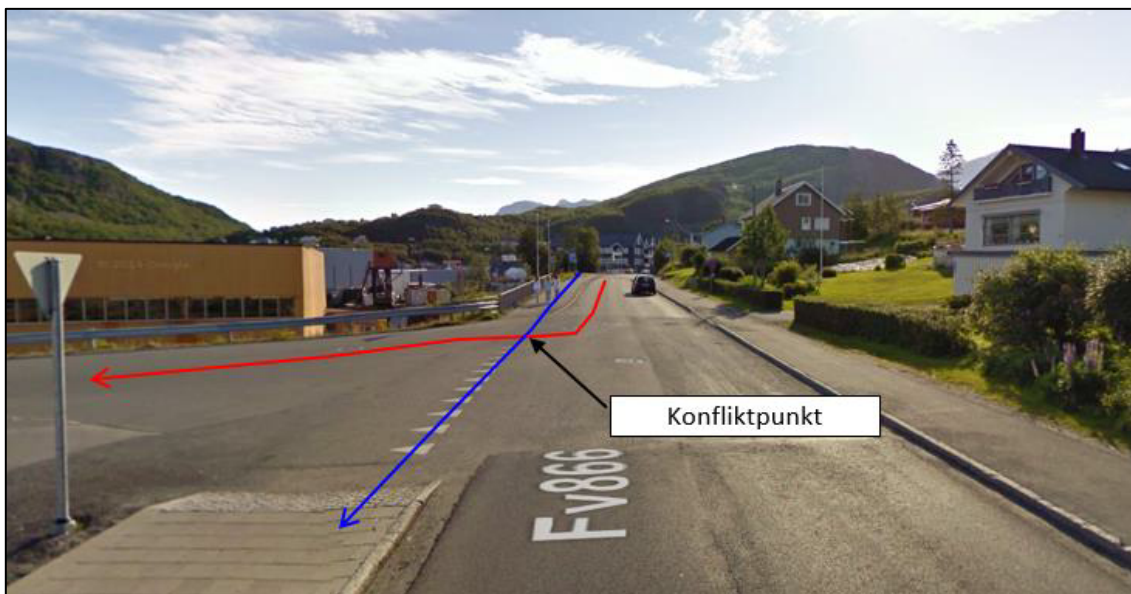
Det er ett gangfelt over fv. 866 Strandveien på denne strekningen. Dette ligger like nord for bussholdeplassen nord for Strandveien V (avkjøringen til Coop). Vi tar forbehold om at gangfeltene kan ha blitt utbedret siden Google tok gatebilder i 2010, men dette gangfeltet har neppe tilfredsstillende belysning. Oppmerkingen ser også ut til å være mangelfull. For øvrig vurderes gangfeltet å holde brukbar standard, vi kan for eksempel nevne at det er anlagt venteareal på begge sider. Arealet på høyre side på bildet under, er en G/S-vei med tillatt bilkjøring til noen få boenheter, men dette vurderes som akseptabelt.



Figur 14 – Gangfelt ved bussholdeplassen nord for COOP

Også på denne strekningen krysser fortauene en rekke avkjørsler og sideveier, og vi kan ikke vurdere alle enkeltvis. Inntrykket er at noen av disse kryssingene er utflytende, noe som gir unødig lange kryssingsavstander.

Vi ønsker imidlertid å trekke frem krysset Strandveien X Havnegatas søndre del, som er vist i figur 15. Etter vår mening er dette krysset et av de mest utfordrende i Skjervøy når det gjelder sikkerhet for gående og syklende. Siden det er fortau på begge sider av Strandveien, vil det si at det ene fortauet krysser Havnegata. Høyresvingende biler kommer i konflikt med gående og syklende rett frem i Strandveien. Dette er en vanlig og vanskelig konflikt, men det spesielle med akkurat dette krysset er at det er ønskelig at godstrafikken skal kjøre her, noe den i mindre grad gjør i dag. Kryssingsavstanden er på cirka 20 meter. Dette er meget langt, men samtidig krever sporingskurvene til trailere at avstanden må være stor. Vi har imidlertid ikke sjekket om krysset er overdimensjonert. Bedre trafiksikkerhet for gående og syklende kan oppnås ved å bygge om krysset og trekke kryssingspunktet inn i Havnegata, hvor kryssingsavstanden kan gjøres smalere. Alternativt kan det etableres planfri kryssing. Begge disse tiltakene vil være omfattende.



Figur 15 – Krysset fv. 866 Strandveien X Havnegatas søndre del

Helt i nord på strekningen finner vi krysset fv. 866 Strandveien X Havnegata X Strandveien N, vist i figur 16. Dette krysset markerer endepunktet på tilretteleggingen for gående og syklende i Skjervøy. Krysset fremstår som utflytende, og det er ikke anlagt gode kryssingspunkter mellom fortauet på den ene siden og boligveien Strandveien N på den andre siden.

Det mangler også et godt, tilrettelagt kryssingspunkt for gående mellom bussterminalen/fergekaien og fortauet. Tatt i betraktning av tunge kjøretøy må svinge med liten radius i dette krysset, kan det være vanskelig for sjåførene å oppdage gående og syklende. Vi vurderer at det er behov for å ruste opp dette krysset med tanke på gående og syklende.



Figur 16 – Krysset fv. 866 Strandveien X Havnegata X Strandveien N

2.2.6 Kveldsolveien og Hjalmar Mikalsens vei

Disse veiene har relativt lik utforming og funksjon, og vi velger å vurdere veiene samlet.

Disse veiene mangler tilrettelegging i form av fortau eller G/S-vei. Det er imidlertid intet krav om tilrettelegging her, siden det er blindveier som betjener noen få eneboliger. Trafikkvolumet er derfor begrenset. Fartsgrensen er 30 km/t. Vi vurderer at det ikke er et stort behov for å etablere fortau eller annen tilrettelegging i disse veiene. I stedet er det viktigere å sikre tilrettelegging eller sikre kryssingspunkter i fv. 866 Strandveien mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei, som beskrevet i kapittel 2.2.3.



Figur 17 – Kveldsolveien

2.2.7 Strandveien S og Sandvågshaugan

Disse veiene har trolig mer trafikk enn Kveldsolveien og Hjalmar Mikalsens vei. Vi begrunner dette med at det innerst i Sandvågshaugan er et legekantor som vi må anta produserer noe trafikk. Fartsgrensen er 30 km/t.

Strandveien S og Sandvågshaugan mangler tilrettelegging i form av fortau eller G/S-vei. Vi vurderer at et fortau eller G/S-vei kunne vært et godt tiltak, men at behovet er mindre enn langs fv. 866 Strandveien mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei, som beskrevet i kapittel 2.2.3.



Figur 18 – Strandveien S

2.2.8 Industriveien

Industriveien er en adkomstvei som betjener et industriområde. I tillegg gir veien adkomst til Nord-Troms videregående skole samt deler av småbåthavnen lenger vest. Veien ender blindt, og fartsgrensen er 30 km/t. Veien mangler tilrettelegging for myke trafikanter. Vi har ikke oversikt over hvor mange som går eller sykler til skolen. Erfaringsmessig er det mange som får skoleskyss til videregående skoler, som normalt sett har et mye større opptaksområde enn for ungdomsskoler og barneskoler. Mellom inngangen til skolen og bussholdeplassen i fv. 866 Strandveien er det etter vårt skjønns behov for G/S-vei eller fortau.



Figur 19 – Industriveien

2.2.9 Havnegata

Havnegata er en adkomstgate til et industriområde. Gaten er ikke en blindvei. Fartsgrensen er 30 km/t ifølge NVDB, men vi ser ikke skilting som tilsier dette. Vi antar derfor at man kjører som om fartsgrensen er 50 km/t. Gaten preges av utflytende asfaltområder, med uklare skillelinjer mellom hva som er kjørevei og hva som er parkeringsplasser og avkjørsler. Det er anlagt et fortau langs nesten hele strekningen mellom de to kryssene med fv. 866 Strandveien, det mangler kun en kort strekning lengst nord. Fortauet fremstår med dårlig standard, og stedvis manglende belysning.

Nord for fv. 866 Strandveien mangler det tilrettelegging for gående og syklende.

Etter vår vurdering er det et stort behov for å gi bedre tilrettelegging for gående og syklende dersom man ønsker at gaten skal trafikkeres av disse trafikantergruppene. Etersom Strandveien går parallelt med Havnegata, kan det være et alternativ å bruke Strandveien som hovedvei for gående og syklende. I krysset Strandveien X fv. 866 Strandveien X Havnegata er det behov for tiltak for å gi bedre forbindelser mellom bussterminalen og fortau- og G/S-nettet.



Figur 20 – Havnegata mellom de to kryssene med fv. 866 Strandveien



Figur 21 – Havnegata nord for fv. 866 Strandveien

2.2.10 Strandveien nord

Strandveien nord gir adkomst til noen boliger, men deler av veien brukes også av trafikk til og fra industriområdet og Hotell Maritim Skjervøy. Det kan derfor forventes en del trafikk, også av større kjøretøy, i denne veien. Veien mangler tilrettelegging for gående og syklende, men veien er delvis belyst. Selv om fartsgrensen bare er 30 km/t er vår vurdering at det er behov for et tilbud for gående og syklende her.



Figur 22 – Strandveien nord

2.3 Forhold for kollektivreisende

2.3.1 Bussreisende

Det ligger til sammen 6 bussholdeplasser i planområdet, alle sammen langs Strandveien. Plasseringen til holdeplassene er vist i figur 23.



Figur 23 – Bussholdeplasser i planområdet (kilde: gulesider.no)

Samtlige holdeplasser betjenes av rute 155 Skjervøy–Storslett. På Storslett er det overgang til en rekke ruter, blant annet rute 150 mellom Tromsø og Alta. Holdeplassene vurderes å gi god dekning av Skjervøy. Ut fra det vi kan se er det ingen av boligene i tettbebyggelsen som ligger

mer enn 1 km i gangavstand fra nærmeste bussholdeplass. Lengste gangavstand ser ut til å være mellom boligene innerst i Nordveien og Skjervøy bussholdeplass. Denne avstanden er cirka 700–900 meter.

Med forbehold om at holdeplassene kan ha blitt rustet opp siden gatebildene ble tatt i 2010, ser det ut til at bussholdeplassene jevnt over holder lav standard. Noen steder mangler det leskur, og vi kan ikke se at rutetabellen finnes på holdeplassene. En opprustning av holdeplassene ville gjort kollektivtilbudet mer attraktivt.



Figur 24 – Bussholdeplass Skjervøy vgs. holder enkel standard

Antall avganger er vist i figur 25, som viser et utdrag av rutetabellen for rute 155 i retning Storslett.

155 Skjervøy-Langslett-Storslett															TROMS fylkeskommune ROMSSA fylkesbusstasjon			
Syddig 01.08.2019 - 05.01.2020															TROMS fylkestrafikk ROMSSA tlf: 015.08.2019			
Mandag - Fredag																		
	DX67	SX67	F1235	4	2	DX67	5,A	5,A	1234,A	5	1234	S5	5	5				
Skjervøy	0640	0720	0915	0915	1310	1330	1405	1405	1405	1515	1532	1610	1810	1945				
Perlarsaneset	0648	0727	0922	0922	1319	1340	1414	1415	1415	1523	1541	1619	1818	1954				
Storstein ferjekai					1325	1340	1420	1419	1421			1625		2000				
Simavåg								1429	1421									
Taskeby Værneset								1435	1427									
Flåten	0658	0742	0937	0937		1351		1443	1435	1533	1552		1828					
Lutberg								1450	1440									
Hamneidet	0702	0747	0940	0940		1355			1448				1832					
Rotsund ferjekai										1605								
Langslett kryss	0720	0804	0955	0955		1415			1507	1613	1612		1850					
Sørkjosen		0809	1000	1000					1513	1619	1619							
Nordreisa vgs.		0815																
Storslett terminal		0820	1010	1010					1524	1625	1627							

A Kun skoledager

Tegnforklaring	D = daglig	1 = mandag	5 = fredag
	X = unntatt	2 = tirsdag	6 = lørdag
	F = Skolefridager	3 = onsdag	7 = søndag
	S = Skoledager	4 = torsdag	

Figur 25 – Utdrag av rutetabell

Rutetabellen, og dermed busstilbudet, fremstår som vanskelig å sette seg inn i. Alle avganger har en eller annen form for merknad knyttet til seg. Første avgang har for eksempel merknaden «DX67», som betyr daglig unntatt lørdag og søndag. Rutetabellen hadde vært enklere å sette seg inn i om det hadde vært såkalte stive avganger, det vil si samme avgangstidspunkt samme dag.

Selv om rutetabellen er vanskelig å sette seg inn i, kan vi se at det er 0–1 avganger per time. Med under 1 km til nærmeste holdeplass, kan vi karakterisere beboernes tilgang til kollektivtransport som «Dårlig tilgang» eller «Middels god tilgang» i henhold til den nasjonale reisevaneundersøkelsen fra 2013/2014, se figuren under.

¹Kollektivtilbudet er klassifisert etter antall avganger i timen på hverdager og avstand til den holdeplassen som vanligvis brukes:

	< 1 km	1-1,5 km	over 1,5 km
Minst 4 pr. time	1	2	5
2-3 pr. time	2	3	5
1 pr. time	3	4	5
Annenhver time / sjeldnere	4	5	5

1) *Svært god tilgang*
Minst 4 avganger pr. time og under 1 km til holdeplassen

2) *God tilgang*
2-3 avganger pr. time og under 1 km til holdeplass, eller minst 4 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

3) *Middels god tilgang*
1 avgang pr. time og under 1 km til holdeplass, eller 2-3 avganger pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

4) *Dårlig tilgang*
Avgang hver annen time eller sjeldnere og under 1 km til holdeplass, eller 1 avgang pr. time og 1-1,5 km til holdeplassen

5) *Svært dårlig eller ikke noen tilgang til kollektivtransport*
Ikke noe kollektivtilbud innen 1,5 km fra boligen, eller avganger sjeldnere enn hver annen time og 1-1,5 km til holdeplassen

Figur 26 – Klassifisering av tilgang på kollektivtransport basert på antall avganger per time og avstand til nærmeste holdeplass

Alt i alt fremstår busstilbudet som relativt dårlig. Vi antar at busstilbudet kun benyttes av de som ikke kan bruke andre reisemidler. Tilbudet er antakelig mest brukt for å frakte mennesker til og fra Skjervøy, og ikke internt på Skjervøy. Vi er samtidig enige med Statens vegvesen¹ i at det neppe er noe særlig potensial for å øke antall kollektivreiser på grunn av lavt kundegrunnlag og spredt bebyggelse. Når det er sagt, bør holdeplassene rustes opp slik at de som faktisk bruker, eller ønsker å bruke kollektivtilbudet, får en bedre reiseopplevelse enn i dag.

Tilrettelegging for gående og syklende har trolig et større potensial for å øke andelen miljøvennlige reiser. Imidlertid peker Statens vegvesen på at særskilt tilpassete kollektivløsninger for spesifikke trafikanter (eldre, fritidstilbud og pendlere) og bestillingsløsninger, kan være et hensiktsmessig svar på kollektivtransport i småbyene i Nord-Norge.

¹ Rapporten «Småby Nord. Bærekraftig mobilitet i småbyene i Nord-Norge – statusrapport med aktuelle tiltak», utarbeidet av Statens vegvesen Region nord, datert 27. mars 2019

2.3.2 Båtreisende

Stoppestedet Skjervøy kai er samlokalisert med bussholdeplassen Skjervøy, lengst nord i fv. 866 Strandveien.



Figur 27 – Lokalisering av stoppested for båt

Stoppestedet betjenes av linje 3 «Tromsø Skjervøy», som har seks avganger til og fra Tromsø per uke (til sammen tolv avganger). Stoppestedet betjenes også av linje 9 «Skjervøy-Kvæningen-Vorterøy» med 3–4 avganger per uke per retning, avhengig av årstid. Hurtigruten anløper også Skjervøy og har en avgang hver retning hver dag.

Kaia/bussterminalen fremstår som lite tilrettelagt for gående og syklende, se figur 28.



Figur 28 – Kai og bussterminal

Ellers gjelder våre vurderinger som er gjort knyttet til andre fagtema:

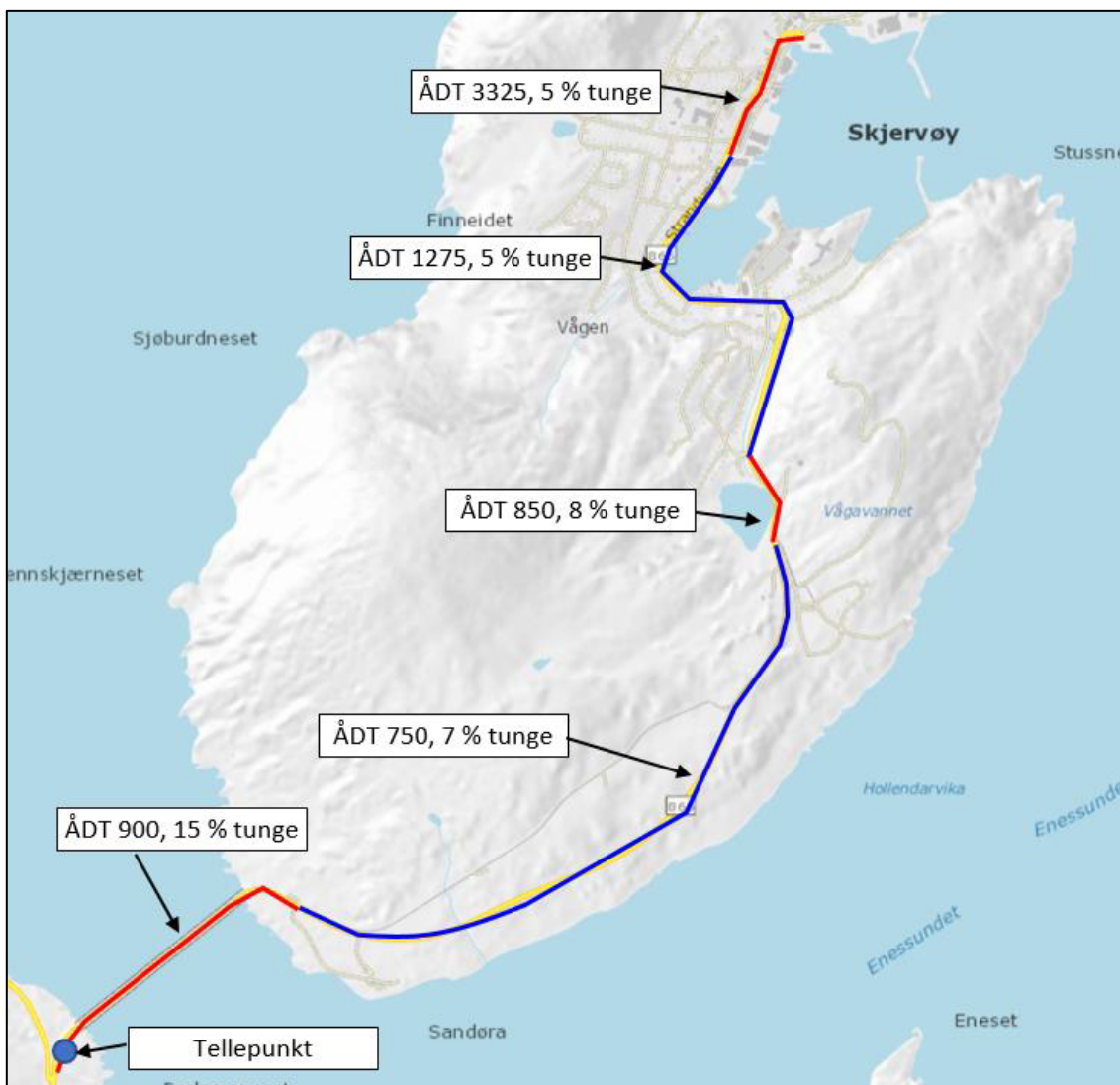
- Kryssingspunktet over Havnegata mellom eksisterende fortau og kai/bussterminal fremstår som lite attraktiv, tidligere omtalt i kapittel 2.2.5.
- Vi er usikre på hvor stort potensial det er for å øke kollektivtransporten på grunn av manglende passasjergrunnlag, se nærmere omtale i kapittel 2.3.1.

2.4 Forhold for biltrafikk

2.4.1 Trafikkvolum

Figur 29 viser trafikkvolum på veinettet slik det er oppgitt i NVDB. Det er kun på fv. 866 det er oppgitt trafikkvolum. Veien er delt opp i flere deler, angitt med rødt og blått, og tallet som peker på én del, gjelder for denne delen.

På fv. 866 på vestsiden av broen mellom Skjervøy og Kågen ligger det et såkalt nivå-1-tellepunkt, som registrerer trafikken kontinuerlig. Dette betyr at oppgitt trafikkmengde over broen, bør være relativt sikkert. Det er ingen tellepunkter nærmere Skjervøy sentrum, noe som betyr at tallene er beheftet med en viss usikkerhet.



Figur 29 – Trafikkvolum (ÅDT) i henhold til NVDB

Figuren viser at trafikkvolumet på fv. 866 på Skjervøy varierer fra 750 kjt/døgn til cirka 3300 kjt/døgn. Dette er relativt små trafikkmengder med tanke på trafikkavvikling, og erfaringsmessig gir disse trafikkmengdene lite eller ingen kø og forsinkelser på veinettet. Vi viser for øvrig til kapittel 2.5 for vurderinger knyttet til godstrafikk.

2.4.2 Utforming av fv. 866

Fv. 866 er den viktigste veien for biltrafikk på Skjervøy. Fartsgrensen er 60 km/t lengst syd i planområdet, og reduseres til 50 km/t like syd for Melinaveien. I henhold til håndbok N100 skal nett for godstrafikk med dimensjonerende kjøretøy lastebil, vogntog eller modulvogntog ha kjørebanebredde 3,25 meter. Håndboken sier også at hovednett for personbil bør ha kjørefeltbredde 3,25 meter ved fartsgrense 50 km/t og 60 km/t. Dette kravet er ikke oppnådd på eksisterende fv. 866 ifølge NVDB. Mellom Melinaveien og Skoleveien er oppgitt kjørebanebredde 5,6 og 5,7 meter. Nord for Skoleveien er kjørebanebredden 7 meter. Selv om kjørebanebredden er for smal, sier vi ikke at to lastebiler ikke kan møtes i fv. 866. Asfaltert bredde (dekkebredde) er bredere enn kjørebanebredden, så lastebilene kan legge seg litt ut på skulderen ved behov.

Vår totalvurdering er at den delen av fv. 866 som (skal) trafikkeres av godstrafikk, bør breddeutvides for å imøtekomme krav gitt i håndbok N100. Dette er et stort tiltak som vil måtte konkurrere mot andre tiltak i Statens vegvesens Region nord.

2.5 Forhold for godstrafikk

2.5.1 Volum

I det tidligere omtalte tellepunktet ved Skattørsund bru var ÅDT for lange kjøretøy² 79 kjt/døgn i 2016, 96 kjt/døgn i 2017 og 119 kjt/døgn i 2018. Vi antar at mye av denne trafikken skal til industriområdet nord i Havnegata.

Volumet av godstrafikk (og annen trafikk) er i utgangspunktet ikke stort nok til at det kan forventes kapasitetsproblemer i veinettet. Imidlertid er det et problem med parkeringskapasiteten i industriområdet fordi mange lastebiler ankommer samtidig. Det er også utfordrende med tanke på støy og lokal luftforurensning at lastebiler som ankommer på kveld og natt, står parkert med motoren på for å holde varmen mens de venter på betjening morgenen etter.

2.5.2 Kjørerute

Godstrafikken bruker hovedsakelig Strandveien, får vi opplyst, selv om skiltingen oppfordrer til å bruke Havnegata, se figur 30. Grunnen til at Havnegata ikke brukes av godstrafikken, er at Havnegata oppfattes som bratt og med krapp kurvatur inn mot krysset med fv. 866 Strandveien. Dette gir problemer vinterstid. Det er spesielt utfordrende for trafikk fra industriområdet, siden trafikken i Havnegata har vikeplikt for trafikken i fv. 866 Strandveien. Av frykt for å måtte starte i motbakke, velger heller sjåførene å bruke Strandveien.

² Kjøretøy over 5,6 meter



Figur 30 – Skilting som anbefaler til bruk av Havnegata, sett fra fv. 866 mot nord

Som omtalt i kapittel 2.2.5 kan det bli utfordrende å få til en god løsning som ivaretar alle trafikanter i krysset. Dersom godstrafikken blir tvunget til å bruke Havnegata, vil det bli konflikter mellom gående og syklende som skal rett frem i Strandveien, og godstrafikk som svinger til høyre inn i Strandveien.

Vi gjentar vår vurdering av at det søndre krysset Strandveien X Havnegata antakelig er det mest utfordrende punktet med tanke på trafikk i Skjervøy.

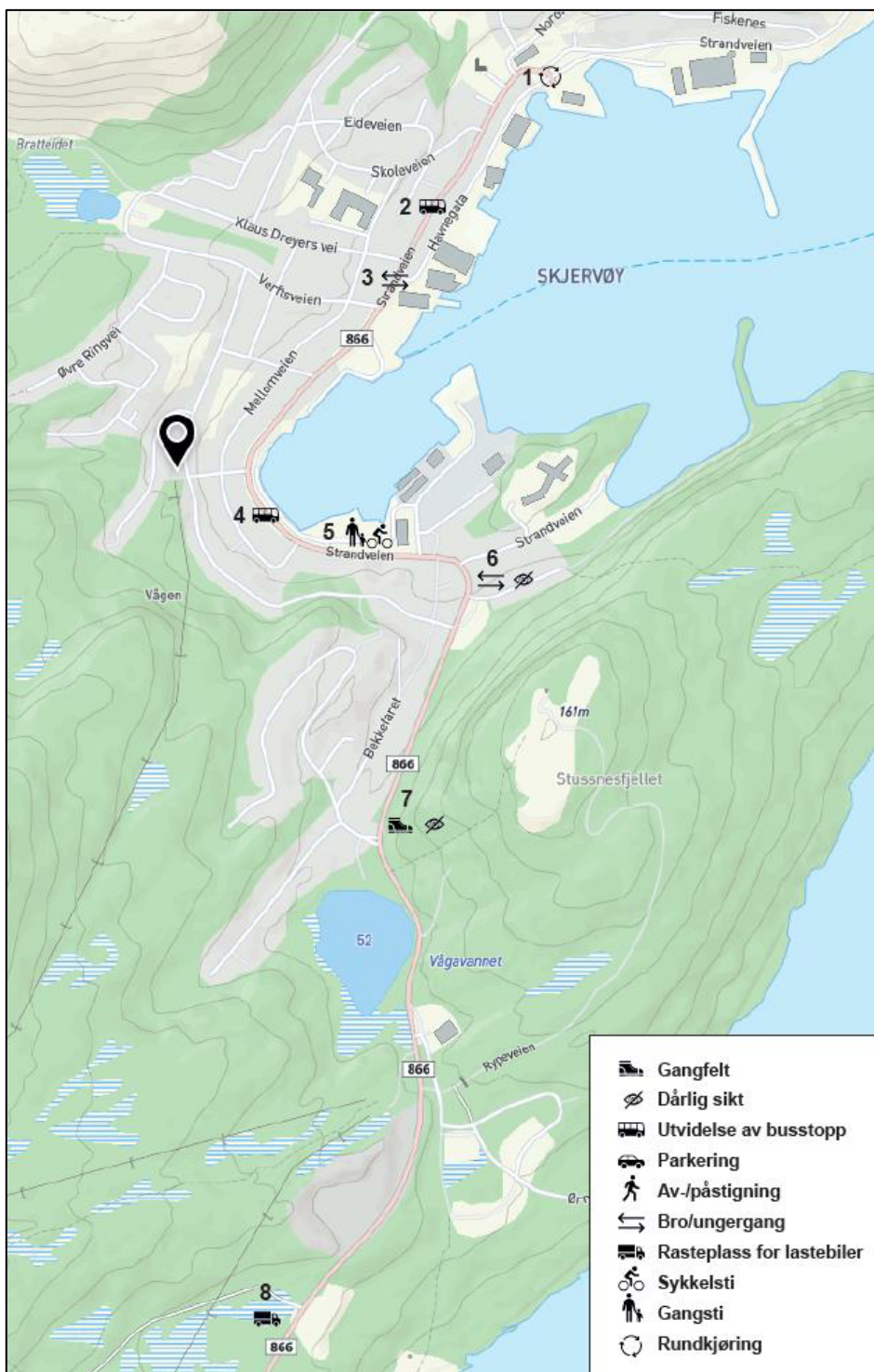
2.6 Gjennomgang av tilbakemeldinger fra idéverksteder og samtaler med Skjervøy kommune

Det er gjennomført 5 idéverksteder/arbeidsseminarer med forskjellige samfunnsgrupper:

- Representanter for ungdom
- Administrasjon i kommunen
- Politikere i kommunen
- Næringslivet (fiskeri, oppdrett, verft/lager)
- Forretningslivet (butikker, kafeer med mer)

I tillegg er det gjennomført flere samtaler om temaene trafikk og trafikksikkerhet.

Det er laget et kart som illustrerer tilbakemeldingene som har kommet fra de forskjellige samfunnsgruppene. Tilbakemeldingene er nummerert, og under kartet er det gitt en beskrivelse av hver tilbakemelding. Vi har gitt en trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingene.



Figur 31 – Tilbakemeldinger etter idéseminarer med ulike samfunnsgrupper

2.6.1 Tilbakemelding 1 – Trafikkregulering i Havnegata og fv. 866 Strandveien

Tilbakemelding fra møter

Denne tilbakemeldingen er todelt. Den første delen går på at rundkjøring vurderes som en bedre løsning enn dagens situasjon når det gjelder avvikling av trafikk til/fra godsterminal, bussterminal og stoppested for hurtigbåt.

Den andre delen går på at det foreslås å enveisregulere Havnegata for småbiler og busser, fra sør til nord. Samtidig foreslås det å enveisregulere fv. 866 Strandveien i motsatt retning mellom de to kryssene med Havnegata. Godstrafikken skal i henhold til forslaget likevel kunne bruke begge gatene i begge retninger.

Trafikkfaglig vurdering av rundkjøring

Vi er enige i at det nordre krysset Havnegata X fv. 866 Strandveien har en uheldig utforming, men dette gjelder hovedsakelig på grunn av forhold for gående og syklende. Med ÅDT litt over 3000 vil det erfaringsmessig ikke være avviklingsproblemer for biltrafikken i krysset.

I akkurat dette krysset kan det være aktuelt å dimensjonere en eventuell rundkjøring dimensjoneres for modulvogntog. Dette gjelder selv om det i dag ikke er aktuelt å kjøre modulvogntog på fv. 866 Strandveien i henhold til NVDB.

I henhold til håndbok N100 bør ytre diameter i rundkjøringer være minst 30 meter, og minst 40 meter på hovedveier. På figur 32 har vi grovt skissert hvor stor en rundkjøring med diameter 40 meter faktisk vil bli. Skissen er utarbeidet ved å måle lengde på flyfoto kartløsningen til finn.no.

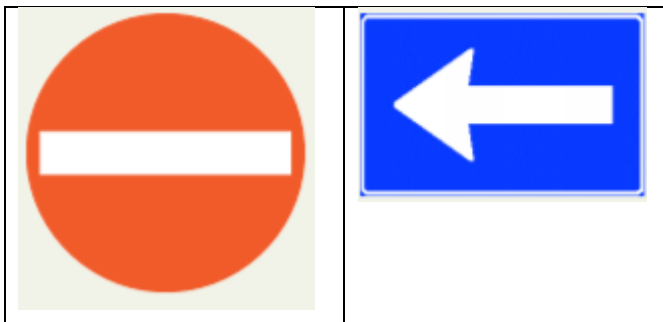


Figur 32 – Grovskisse av en rundkjøring med ytre diameter 40 meter

Av figuren ser vi at en slik rundkjøring vil legge beslag på arealer både på parkeringsplassen og bussterminalen. En rundkjøring er heller ikke en typisk «byløsning» for kryss. I vårt forslag til reguleringsplan er det derfor ikke vist rundkjøring i dette krysset, men heller en «oppstrammet» utgave av dagens kryssløsning.

Trafikkfaglig vurdering av enveisregulering

Enveisregulering med unntak for lastebil, som kan kjøre i begge retninger, er etter vår oppfatning ikke mulig i henhold til regelverket gitt i håndbok N300 «Trafikkskilt». I henhold til håndboken etableres enveisreguleringer med skilt 526 «Enveiskjøring» og skilt 302 «Innkjøring forbudt». I henhold til håndboken kan ingen andre kjøretøy enn sykkel unntas fra enveisreguleringen.



Figur 33 – Venstre: skilt 302 «Innkjøring forbudt», høyre: skilt 526.2 «Enveiskjøring».

Det er imidlertid fullt mulig å enveisregulere Havnegata og Storgata, men da må dette gjelde alle kjøretøy, eventuelt med unntak for sykkel. Dette tiltaket har flere fordeler. For det første vil godstrafikken i Strandveien blir halvert, hvis det er sånn at godstrafikken i begge retninger utelukkende bruker Strandveien i dag. I tillegg frigjøres veibredde som kan brukes til andre formål, for eksempel bredere fortau, etablering av sykkelfelt eller annet.

Ulempen med tiltaket er at veinettet blir mer kronglete å bruke for bilister. Total kjørelengde vil også bli lengre. Trafikk som kommer fra syd og som skal til boligområdene langs enveisreguleringen, må først kjøre nordover Havnegata og så sydover fv. 866 Strandveien for å komme inn boligkanten sin. En annen ulempe er at busser må få forskjellige traseer avhengig av kjøreretningen. Dette gir en uoversiktlig situasjon for passasjerene.

Slik vi oppfatter dagens skilting, er det ønskelig at det er godstrafikken som skal bruke Havnegata. Da virker det for oss rart at det kun er godstrafikken som skal ha toveis trafikk i fv. 866 Strandveien. Her kan vi også opplyse om at ÅDT 3000 ikke behøver å utelukke et trivelig gatemiljø der mennesker ønsker å oppholde seg. For eksempel kan vi nevne en doktorgradsavhandling³ som verken kan avvise eller bekrefte hypotesen om at motorisert trafikk er til hinder for sosial aktivitet.

Vi anbefaler heller at man ser på tiltak for å lede all eller deler av godstrafikken via Havnegata. Dette fordrer imidlertid at man får en trygg kryssing for gående og syklende i krysset Havnegata X fv. 866 Strandveien. Våre forslag til tiltak i krysset er gjennomgått nærmere i kapittel 4.1.

³ Einar Lillebye: *The Street as an extended Road Notion – The Architectural and Functional Significance of the Street as a Social Arena*, NTNU, Trondheim, 2006

2.6.2 Tilbakemelding 2 – Forslag om utvidelse av busstopp

Tilbakemelding

Det har kommet ønske om å utvide busstopp i Strandveien.

Trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingen

Det fremgår ikke av tilbakemeldingen om utvidelsen gjelder i lengderetning, slik at bussen får større manøvreringsareal, eller om det er ønskelig med større ventearealer for passasjerene. Som omtalt i kapittel 2.3.1 mener vi at dagens bussholdeplasser i planområdet fremstår med enkel standard, og holdeplassene burde vært rustet opp.

2.6.3 Tilbakemelding 3 – Kryssing av Strandveien – Havnegata

Tilbakemelding

Kryssing Strandveien – Havnegata oppfattes som farlig. Derfor foreslås det en undergang eller bro over Strandveien.

Trafikkfaglig vurdering

Vi er enige i at denne kryssingen er utfordrende, og vi viser til kapittel 4.1 for våre forslag til tiltak i krysset.

2.6.4 Tilbakemelding 4 – Forslag om utvidelse av busstopp

Tilbakemelding

Det har kommet ønske om å utvide busstoppet som ligger lenger sør i Strandveien.

Trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingen

Vi viser til våre vurderinger av tilbakemelding 2.

2.6.5 Tilbakemelding 5 & 6– ønske om G/S-vei langs Vågen (indre havn)

Tilbakemelding

Tilbakemelding 5 og 6 er nært knyttet til hverandre og er derfor omtalt samlet. Tilbakemelding 5: «Molo til molo»-prosjektet som foregår i regi av Skjervøy kommune prøver å etablere gang-/sykkelvei langs Vågen (Indre havn). Befolkningen etterspør sikrere gangvei, særlig langs Strandveien.

Tilbakemelding 6: Deler av Strandveien oppfattes som uoversiktlig. Høy fart, bratt terreng, is på veien danner situasjoner som oppfattes farlige både for kjørende og myke trafikanter. Det er særlig sving fra Bekkefaret til Skjervøy sentrum som oppfattes vanskelig om vinteren.

Trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingen

Som vår gjennomgang av forhold for gående og syklende langs Strandveien viser, er vi enige i at strekningen nord for Malenaveien ikke fremstår med fullgod standard. Vi er derfor enige i at

det er behov for tiltak. Dette kan enten skje i form av standardheving av eksisterende fortau langs Strandveien, eller er ny, parallell forbindelse langs Vågen.

Når det gjelder svingen fra Bekkefaret til Skjervøy sentrum, antar vi at det er strekningen mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei som menes. Vi er enige i at det er behov for et tilbud til gående og syklende på denne strekningen.

2.6.6 Tilbakemelding 7 – Siktproblemer knyttet til kryssing av fv. 866

Tilbakemelding

Det er dårlig sikt for kjørende og myke trafikanter som vil krysse fv. 866 mellom Bekkefaret og Vågavannet. Det etterspørres tiltak for å sikre bedre kryssing. Noen foreslår etablering av fartshump og god/bedre skilting.

Trafikkfaglig vurdering av tilbakemeldingen

Dette gangfeltet er tidligere vist i figur 7. Vi er enige i at gangfeltet ikke holder fullgod standard, og derfor bør rustes opp. Fartsgrensen på stedet er 60 km/t, og da kan det ikke etableres fartshump i henhold til håndbøkene. I stedet bør det satses på korrekt belysning, skilting og oppmerking. Det er også mulig å etablere trafikkøy, slik at de kryssende kun behøver å forholde seg til én kjøreretning av gangen. Med disse tiltakene bør kryssingsstedet få tilstrekkelig sikkerhet. For øvrig anbefales en generell opprusting av alle gangfeltene over fv. 866 Strandveien.

2.6.7 Tilbakemelding 8 – Etablering av hvileplass for lastebilsjåførere

Tilbakemelding

Rasteplass (hvileplass) for lastebiler skal etableres utenfor sentrumsområdet. I dag velger mange av lastebilsjåførene å overnatte i sentrum med motor påslått. Parkeringssituasjonen utenfor Aurora-fabrikken er uoversiktlig og forstyrrende, særlig med støy nattestid.

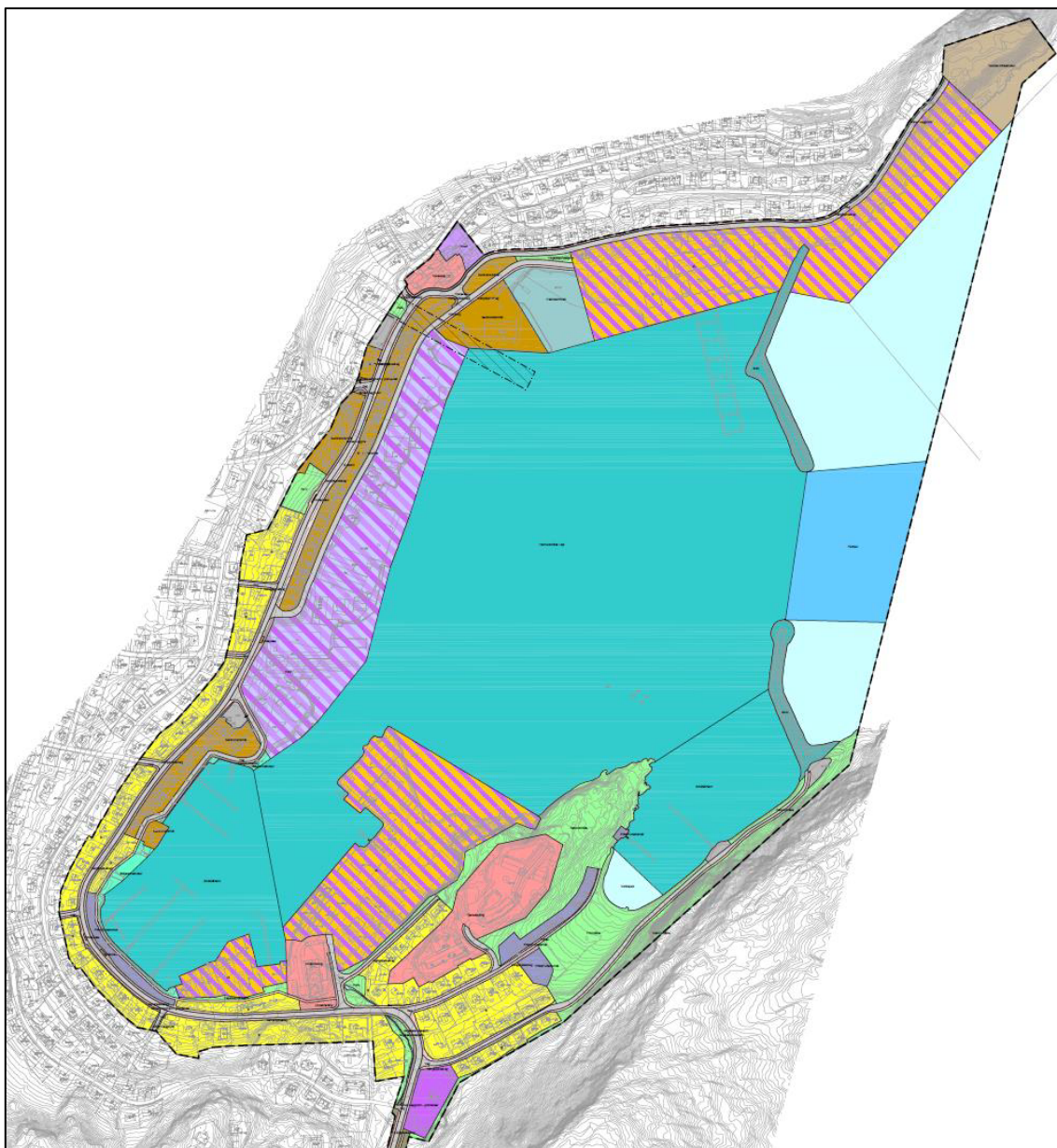
Trafikkfaglig vurdering

Vi er enige i at en hvileplass for lastebiler utenfor sentrum er en god idé, og tiltaket er derfor innarbeidet i reguleringsplanen.

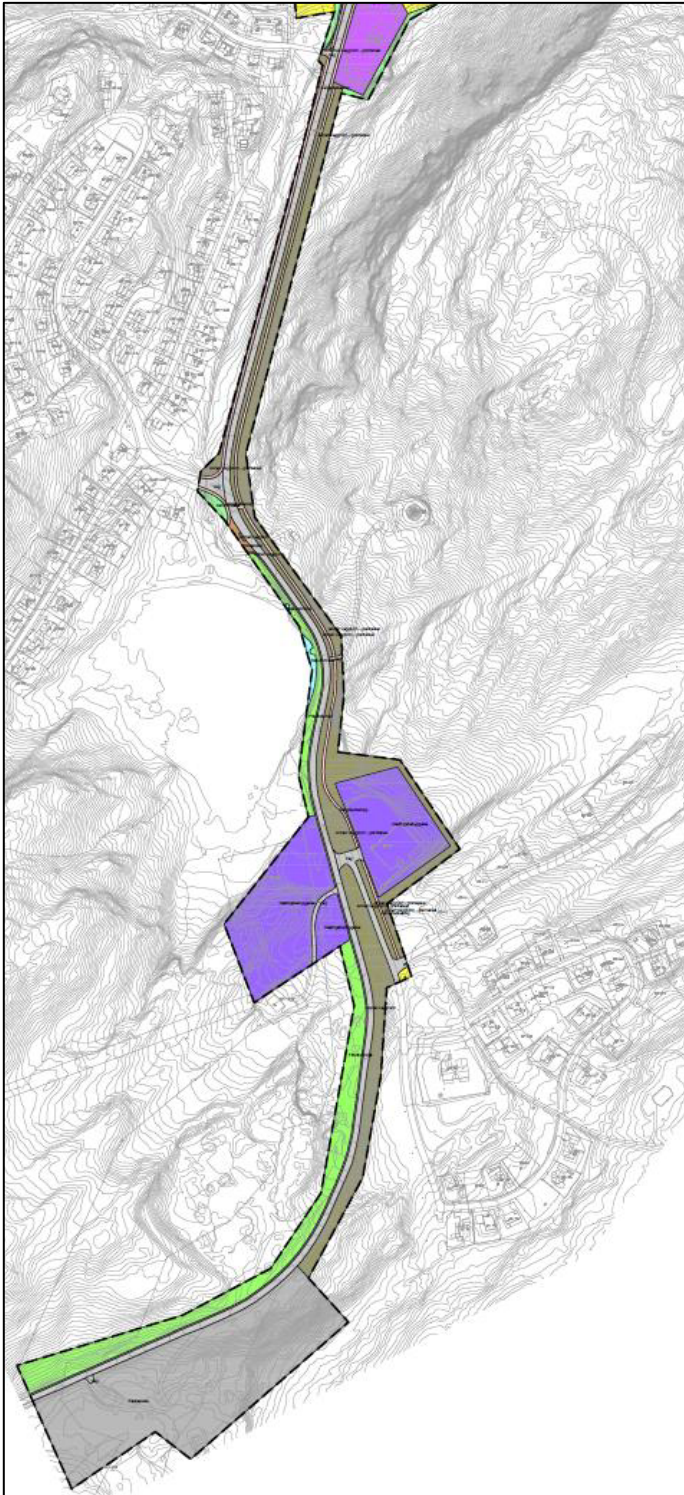
3 Planforslaget – beskrivelse og konsekvenser

3.1 Plankart

Figur 34 og figur 35 viser planforslaget slik det nå foreligger. I de senere delkapitlene gir vi en gjennomgang av planforslaget og dets konsekvenser fordelt på temaene biltrafikk, godstrafikk, gående og syklende, kollektivreisende og trafikksikkerhet. I kapittel 0 gir vi noen anbefalinger om mulig videre arbeid med planen.



Figur 34 – Plankart datert 11.04.2019, nordre del



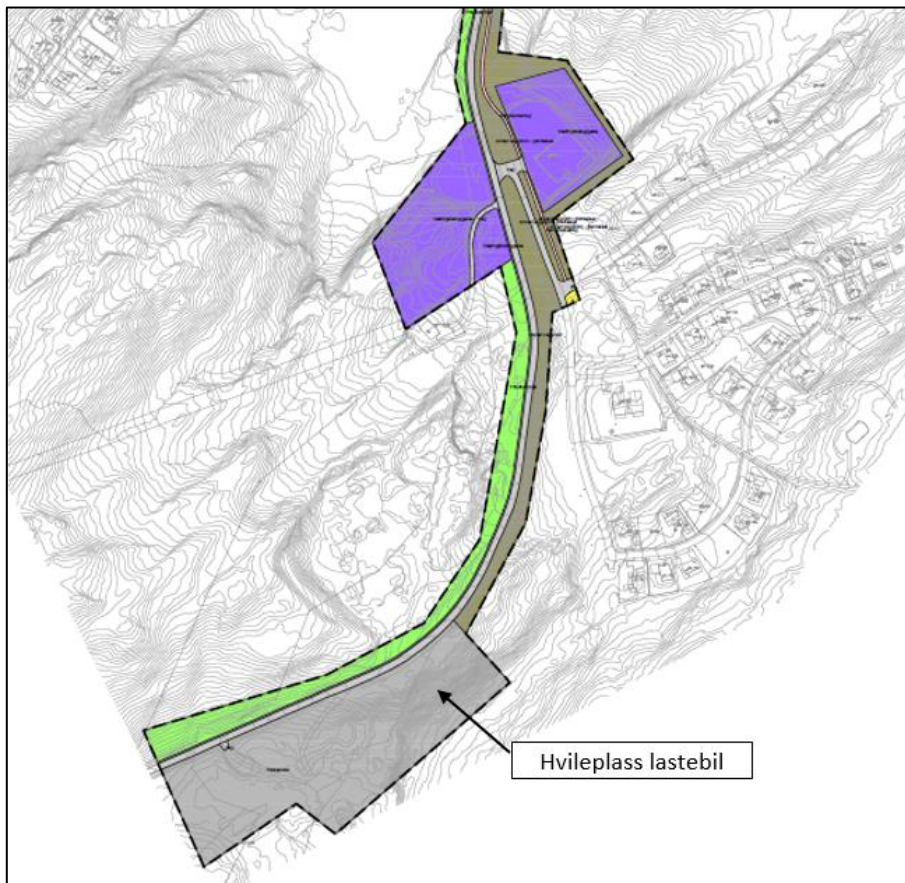
Figur 35 – Plankart datert 11.04.2019, søndre del

3.2 Forhold for biltrafikk

Det foreslås ingen nye veier for biltrafikk. Som beskrevet i kapittel 2.6.1 har det vært snakk om å etablere enveisregulering i Havnegata og Strandveien. Vi har vurdert at det er viktigere å flytte godstrafikken til Havnegata og forutsetter dagens trafikkregulering for personbiler. Etter vår vurdering har ikke tiltaket noen særlige konsekvenser for biltrafikken, da bilveiene i all hovedsak vil fungere som i dag. Med tanke på trafikkavvikling vurderes veinettet å ha god nok kapasitet til også å håndtere en eventuell generell vekst som følge av fremtidige utbygginger og befolkningsvekst.

3.3 Godstrafikk

Det er foreslått etablering av hvileplass for lastebiler i syd, se figur 36.



Figur 36 – Areal avsatt til hvileplass for lastebil

Dette tiltaket vil gi et bedre tilbud for lastebilsjåførene, og kan sånn sett sees på som et arbeidsmiljøtiltak. I tillegg reduseres støy og lokalforurensing i Skjervøy sentrum fordi man unngår man at lastebiler står i Skjervøy sentrum med motoren påslått på natten. Dette vil være særlig viktig med tanke på at godstrafikken er ventet å øke 5 ganger dagens trafikk.

3.4 Forhold for gående og syklende

Store deler av dagens fortau reguleres til gang- og sykkelvei i planforslaget. Det er tatt hensyn til molo-til-molo-løsningen med etablering av sammenhengende G/S-vei mellom byens to moloer.

Planforslaget gir etter vår mening en standardheving av tilbudet for gående og syklende. Den største forbedringen er at man får et sammenhengende G/S-nett langs, eller parallelt med, hele fv. 866 Strandveien. Dagens «missing link» mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei fjernes, og beboerne i Kveldsolveien, Strandveien S og Hjalmar Mikalsens vei kan med planforslaget gå på G/S-vei uten å måtte krysse fv. 866 Strandveien.

Totalvurderingen er at planforslaget gir en stedvis forbedring av attraktiviteten til G/S-tilbudet.

3.5 Kollektivtrafikk

I plankartet er ikke Hollendervika holdeplass vist. Vi forutsetter at dette ikke stemmer, og at dagens bussholdeplasser opprettholdes. Det forutsettes videre at bussholdeplassene opprustes i henhold til gjeldende krav i forbindelse med etablering av foreslåtte G/S-veier langs fv. 866.

Dagens bussterminal/havneterminal foreslås regulert til sentrumsformål, mens det etableres ny havneterminal like øst for denne. Vi har ikke sett skisser av hvordan man ser for seg at ny løsning for kollektivtransport skal bli her, men antar at det vil bli en egen detaljreguleringsprosess for dette området. I prosessen antas det at de kollektivreisendes interesser vil bli ivaretatt på en bedre måte enn i dag, hvor det i liten grad er gode gangarealer.

Etter vår vurdering vil de kollektivreisendes største gevinst i forbindelse med planforslaget være knyttet til forbedringen av G/S-nettet. Planforslaget gir altså størst (positive) konsekvenser for spaserturen/sykkelturen til og fra bussholdeplass/havneterminal. Selve kollektivreisen, altså den delen av reisen som foregår om bord i bussen eller båten, blir i praksis ikke påvirket av planforslaget.

3.6 Trafikksikkerhet

Som omtalt i kapittel 2.1 er det ingenting som tilsier at dagens veinett er spesielt ulykkesutsatt, men vi kan likevel ikke utelukke at man opplever utrygghet knyttet til veinettet.

Planforslaget legger opp til etablering av flere nye G/S-veier. Dette betyr at man kan gå og sykle uten konflikter med biltrafikk i større grad enn i dagens situasjon. Forutsatt at kryssingspunkter opparbeides i henhold til Statens vegvesens håndbøker, vil hensynet til trafikksikkerhet være ivaretatt i planforslaget. Planforslaget vil etter vår mening også gi forbedret opplevd trygghet nettopp på grunn av de nye G/S-veiene.

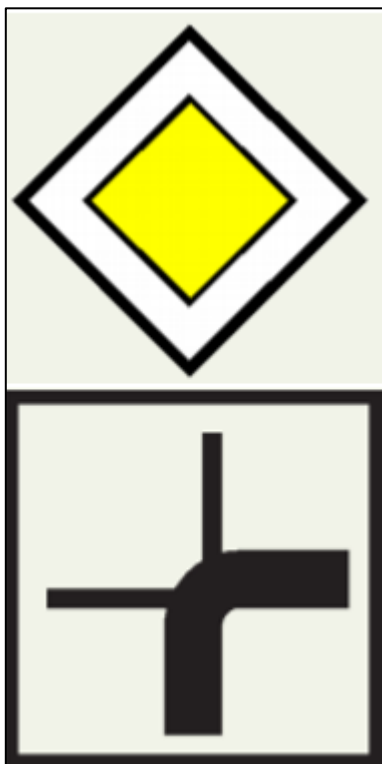
4 Spesielle vurderinger og anbefalinger

I dette kapitlet gis det noen vurderinger for temaer vi anbefaler at man arbeider videre med i planen, eventuelt i eventuelle etterfølgende detaljreguleringer. Kapittel 4 kan eventuelt slettes dersom løsningene innarbeides før planen legges ut på høring.

4.1 Kjøremonster i fv. 866 og Havnegata og utforming av krysset fv. 866 Strandveien X Havnegata

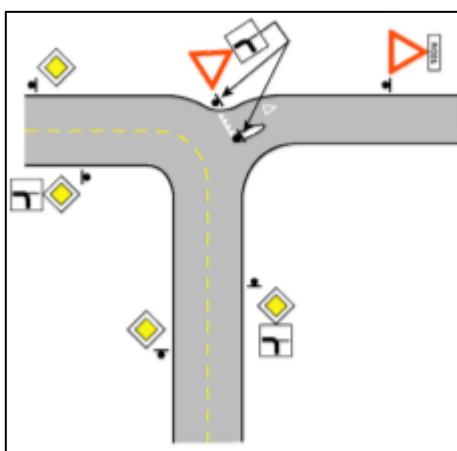
Som omtalt i kapittel 2.6.1 har det vært foreslått å innføre enveiskjøring i Havnegata og Strandgata for all trafikk unntatt godstrafikken. Vi har vist at denne reguleringsformen ikke er mulig i henhold til Statens vegvesens håndbøker. Vi foreslår i stedet å tilrettelegge for at godstrafikken velger Havnegata, i alle fall i retning nordover, mens annen trafikk bruker Strandveien.

Lastebilsjåførene nekter angivelig å bruke Havnegata i dag, i alle fall retning sydover. Dette skyldes at Havnegata har vikeplikt, og sjåførene risikerer å måtte stoppe i oppoverbakke, noe som oppleves som utfordrende på vinteren. Det har derfor blitt snakket om man kan se på muligheten for å endre vikepliktsforholdene i krysset, slik at fv. 866 nord for Havnegata får vikeplikt, mens forkjørsveien går i traseen fv. 866 syd for Havnegata og i Havnegata. Dette kan skilteknisk gjøres ved hjelp av skilt 206 «Forkjørsvveg» med underskilt 822.5 «Forløp av forkjørsvveg».



Figur 37 – Skilt 206 «Forkjørsvveg» med underskilt 822.5 «Forløp av forkjørsvveg»

I henhold til håndbok N300 er imidlertid uklare vikepliktsforhold i kryss sikkerhetsmessig uheldig, og slike typer kryssutforminger bør unngås. Krysset bør justeres/ombygges slik at kryssutformingen i størst mulig grad er tilpasset forkjøringsreguleringen. I henhold til håndboken skal veien med vikeplikt i denne type kryss markeres med fysiske tiltak som for eksempel avbøyning av tilfarten mer vinkelrett inn mot forkjøringsveien, anlegg av trafikkøye i tilfarten, innsnevring av tilfarten og så videre. Samtidig skal det iverksettes forsterket vikepliktskilting og oppmerking med for eksempel forvarsling av vikeplikt, tosidig plassering av vikepliktskilt ved vikelinje og oppmerking av vikesymbol. Det forutsettes at gjennomgående vei (før ombygging) er underordnet med hensyn til status og trafikkmengde. Eksempel på skilting, hentet fra håndbok N300, er vist i figur 38.



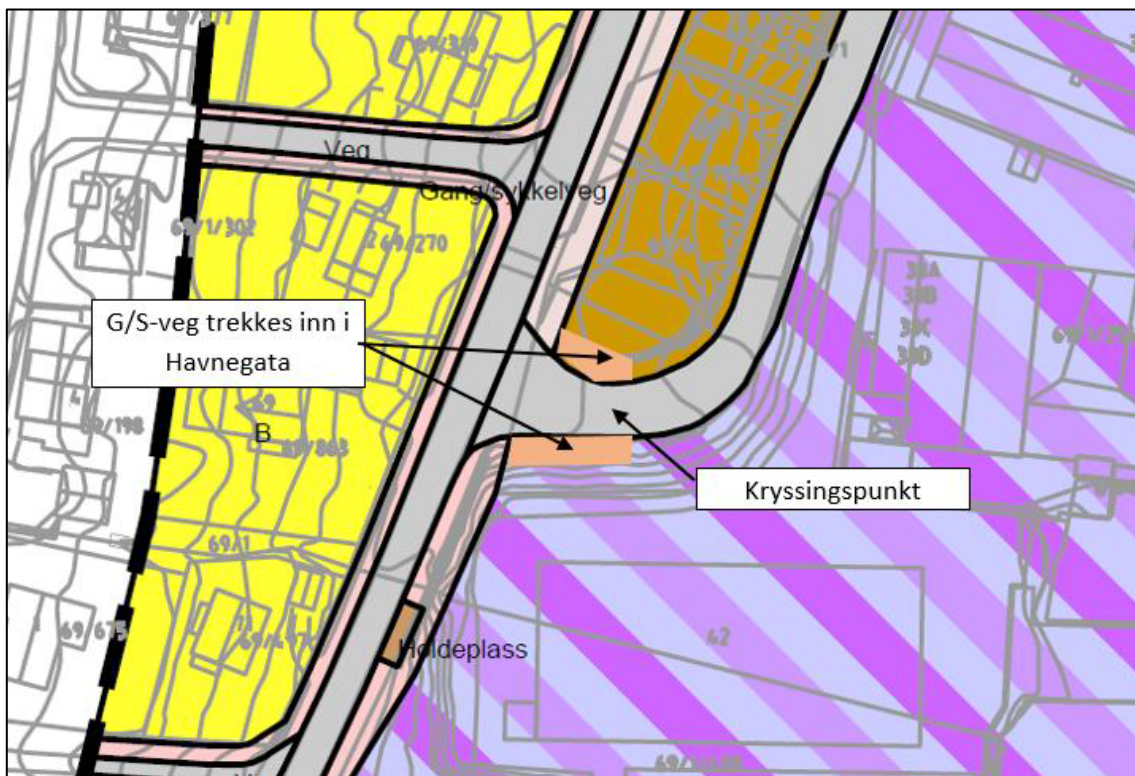
Figur 38 – Eksempel på skilting av forkjøringsvei 90 grader gjennom kryss

Alt i alt, slik vi leser håndbok N300, er ikke problematikken i krysset fv. 866 Strandveien X Havnegata noe man kan «skilte seg ut av» uten å supplere med fysiske tiltak. Bortsett fra å la krysset være som det er i dag, er kanskje den enkleste løsningen å skilte innkjøring forbudt i fv. 866 Strandveien nord for Havnegata, slik at all trafikk mot nord må velge Havnegata. Alternativt kan man bruke skilt 306.5 «Forbudt for lastebil og trekkbil» dersom man kun ønsker å fjerne tungtrafikken fra fv. 866 Strandveien. Skiltet kan suppleres med skilt 808.301 «gjelder gjennomkjøring», slikt at det fortsatt vil være mulig med varelevering. Ulempen med dette underskiltet er at gjennomføring forbudt kan være vanskelig for politiet å håndheve.



Figur 39 – Skilt 306.5 «Forbudt for lastebil og trekkbil»

På den måten får man i alle fall flyttet all godstrafikk som skal *mot* industriområdet, bort fra Strandveien gjennom sentrum. Utfordringen med dette tiltaket er konflikten mellom gang- og sykkeltrafikk over Havnegata og all biltrafikken som skal svinge til høyre ned Havnegata. G/S-veien som er vist i reguleringskartet, bør trekkes noe lenger inn i Havnegata, hvor sjåfører av biler og lastebiler lettere kan få øye på de som bruker kryssingspunktet. Løsningen bidrar også til å dempe syklistenes fart over punktet. Det vil være behov for konstruksjoner for å realisere denne løsningen, og vi må anta at tiltaket blir relativt kostbart. En grovskisse av tiltaket er vist i figur 40.



Figur 40 – Grovskisse av justert G/S-vei

Dersom man ønsker å flytte all godstrafikk til Havnegata, bør denne trolig oppjusteres til forkjørsvei. I så fall bør krysset bygges om, slik at dagens gjennomgående Strandveien i sentrum, blir en tydelig sidevei. Dette innebærer å rette ut svingen ned mot Havnegata. Tiltaket er grovt skissert i figur 41. Svart felt viser ny trasé for forkjørsvei, blått felt angir ny trasé for vikepliktsregulert vei. Man kan også legge merke til at G/S-veien er trukket ned på samme måte som i figur 40. Det grønne feltet angir et restareal som kan brukes til trafikkøy mellom sidevei og G/S-veien på vestsiden.



Figur 41 – Grovskisse av justert kryss

Løsningene som er presentert i dette kapitlet, er kun grove ideer. Vi understreker at teknisk gjennomførbarhet av tiltaket ikke er vurdert. Vi mener at dette krysset bør vies mer oppmerksomhet enn det som har vært mulig innenfor rammene av dette prosjektet. Dersom man skal gjøre endringer i krysset, er det nødvendig å prosjektere krysset for å kontrollere stigning, sikt, svingrader og lignende.

4.2 De viktigste tiltakene i planen

Plankartet viser en rekke mulige tiltak knyttet til trafikk, særlig når det gjelder G/S-nettet. Som omtalt tidligere mener vi at noen av tiltakene er viktigere å få gjennomført enn andre tiltak.

- De to kryssene mellom Havnegata og fv. 866 Strandveien vurderes som utfordrende. Dette gjelder særlig det søndre av de to kryssene.
- Samtlige gangfelt på fv. 866 Strandveien ser ut til å ha behov for opprustning for å møte dagens krav til utforming, men vi tar forbehold om at gangfeltene ikke er utbedret siden Googles gatebilder ble tatt i 2010. I og med at fartsgrensen er 50 km/t og 60 km/t vurderer vi det som meget viktig at gangfeltene har korrekt utforming.

- Det bør etableres fortau eller G/S-vei langs fv. 866 mellom Malenaveien og Strandveien adkomstvei for å koble beboerne i Kveldsolsveien, Strandveien S og Hilmar Mikalsens vei til eksisterende nettverk av fortau og G/S-veier. Også i Strandveien S vest for Sandvågshaugan kan det være behov for fortau.
- Fortauet langs fv. 866 bør rustes opp med nytt dekke og kantstein.
- Det bør etableres fortau eller G/S-vei langs den delen av Strandveien N der det går tungtrafikk til industriområdet nord for sentrum.