

Oppdragsgiver: Storfjord kommune
 Oppdragsnavn: detaljregulering Skoleveien, Storfjord
 Oppdragsnummer: 637825-01
 Utarbeidet av: Eleanor Clark
 Oppdragsleder: Sigrid Rasmussen
 Dato: 24.01.2023
 Tilgjengelighet: Velg et element.

Notat detaljregulering Skoleveien Skibotn - Trafikkvurdering

Innledning

1. Planområdet

1.1. Målpunkt

1.2. Gang-, sykkel- og kollektivtilbud

1.3. Trafikkulykker

2. Planforslag

2.1. Turgenerering

2.2. Kjøreadkomst

2.2.1. Utforming adkomstkryss med E6

3. Oppsummering

Versjonslogg:

01	24.01.23	Nytt dokument	EC	SR
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

Innledning

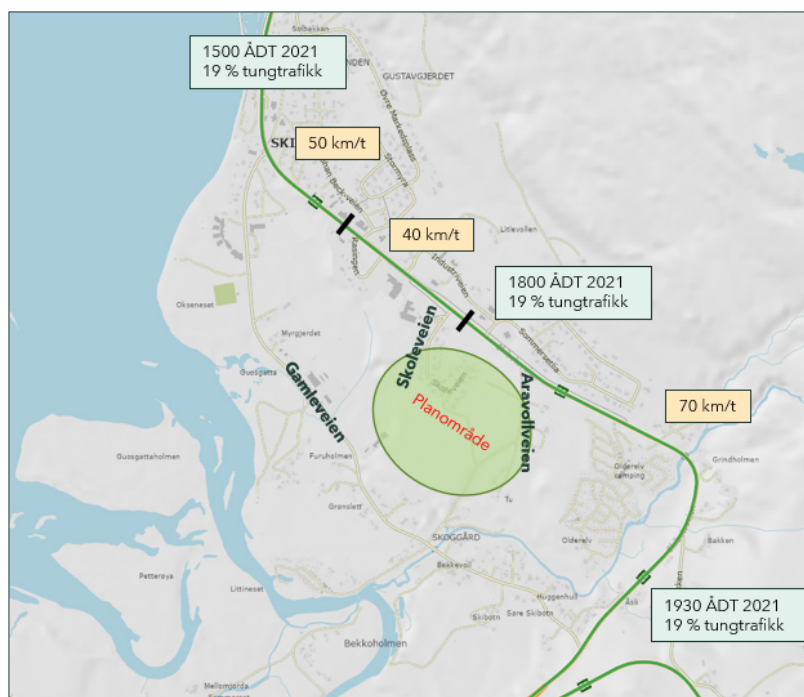
Notatet presenterer en vurdering av de trafikale konsekvensene av planforslaget for boligutbygging på Skoleveien, sammen med grunnlaget for valg av adkomstløsning til planområdet.

1. Planområdet dagens situasjon

Planområdet ligger sørøst for Skibotn i Storfjord kommune, mellom E6 Skibotsveien og kv. 1014 Gamleveien.

På E6 forbi planområdet kjører rundt 1.800 kjøretøy per døgn, med 19 % tungtrafikk. Nærmere Skibotn reduseres trafikk litt til ca. 1.500 ÅDT. Skiltet hastighet er på 70 km/t øst for planområdet, 40 km/t rett før krysset med Skoleveien og forbi Skibotn skole, og på 50 km/t inn til Skibotn sentrum. Se Figur 1-1.

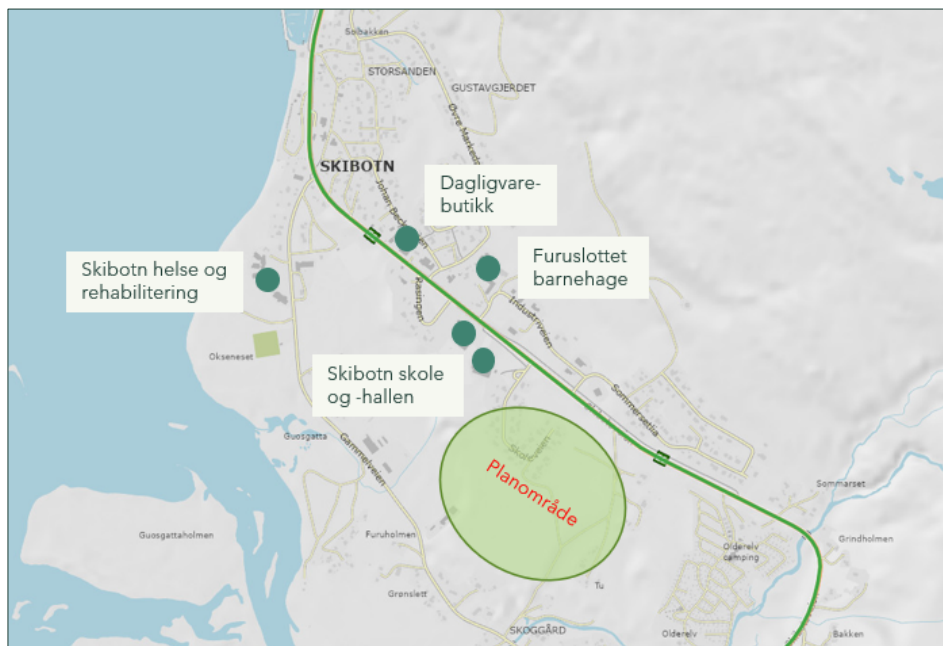
Eksisterende boligområde (med 25 eneboliger) i nordre delen av planområdet har kjøreadkomst fra Skoleveien via et ukanalisert T-kryss med E6. Øst i planområdet ligger også Aravollveien. Vegen, som er privat og ikke asfaltert, er kjøreadkomst til et fåtall eneboliger og hytter.



Figur 1-1 Planområdet og nærliggende vegnett, med skiltet hastighet (km/t) og trafikkmengde (årsdøgntrafikk ÅDT) i 2021. Kilde: Statens vegvesens vegkart.no

1.1. Målpunkt

Planområdet ligger innen kort gang/sykkelavstand til Skibotn skole og idrettsanlegg (Skibotn hallen). På motsatt side av E6 ligger Furuslottet barnehage og en dagligvarebutikk. Se Figur 1-2.



Figur 1-2 Viktige målpunkt nær planområdet.

1.2. Gang-, sykkel- og kollektivtilbud

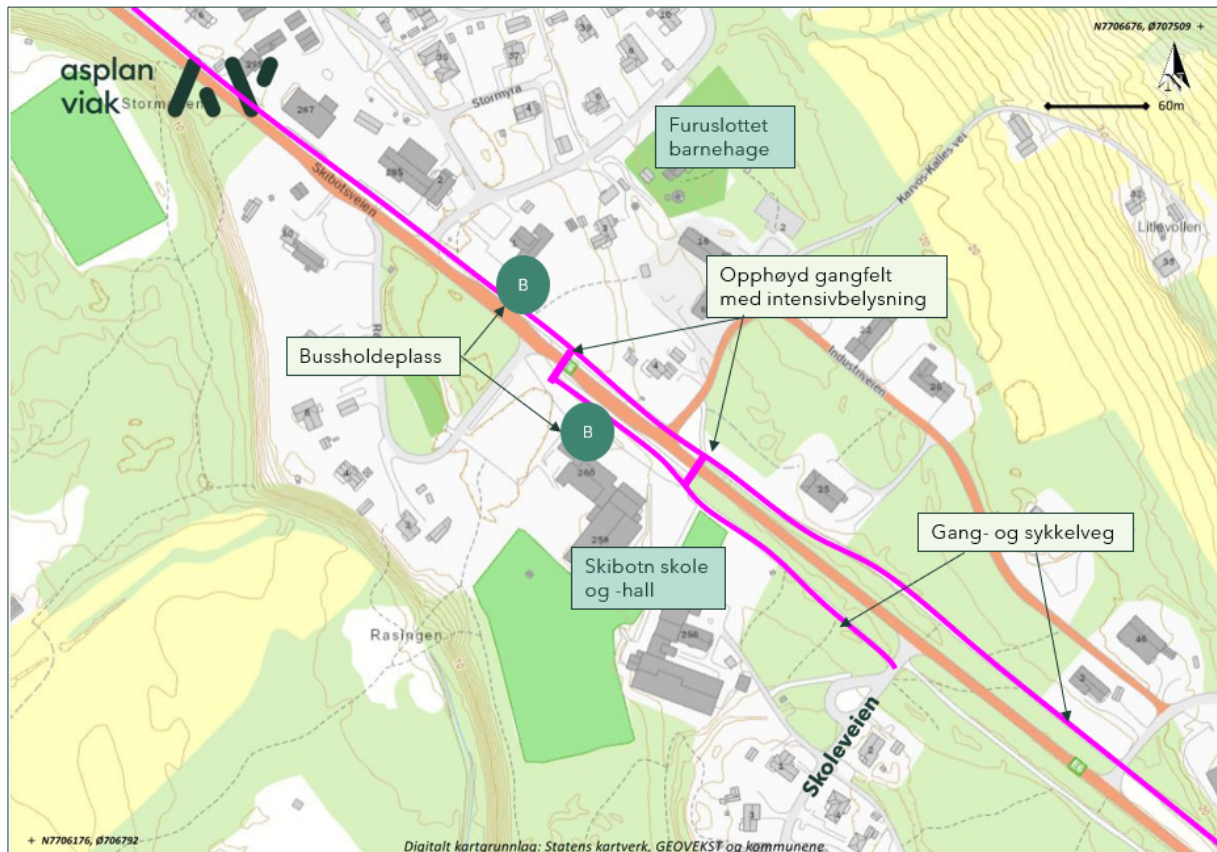
Nærmeste bussholdeplasser til planområdet ligger på E6 ved Skibotn skole, som vist i Figur 1-3. Figuren viser også opphøyde gangfelt med intensivbelysning over E6 i tilknytning til holdeplassene.

Bussholdeplassene er utformet med busslommer som er i tråd med vegnormalen (N100).

Kollektivtilbudet er ganske begrenset med kun tre ruter:

- 160. Tromsø – Skibotn – Storslett, med 2 avganger per retning per dag (ukedager) mellom Skibotn og Oteren/Tromsø.
- 463. Hatteng skole – Skibotn, med 1 avgang per retning per dag (kun skoledager).
- 464. Skibotn skole – Apaja – Helligskogen, med 1 avgang per retning per dag (kun skoledager).

Det finnes en gang- og sykkelveg på nordsiden av E6 mellom Olderelv Camping, som ligger øst for planområdet. Og Museum Markedsplassen i Skibotn sentrum. På sørsiden av E6 er det også gang- og sykkelveg mellom Skoleveien og Skibotn skole.



Figur 1-3 Nærmeste bussholdeplasser til planområdet sammen med gang- og sykkeltilbudt langs E6.

1.3. Trafikkulykker

Ifølge Nasjonale vegdatabank er det ingen registrerte trafikkulykker langs vegene rundt planområdet de siste 10 årene.

2. Planforslag



Figur 2-1 Planforslag. Overordnet konsept t.v. og 3-D illustrasjon t.h.

Figur 2-1 viser de overordnede konseptene i planforslaget:

- Dagens boligfelt i Skoleveien skal utvides med rundt 100 boenheter:
- Ca. 35 rekkehus på ca. 190 m² BRA, med dobbeltgarasje.
- Ca. 45 eneboliger hovedsakelig på 240m² BRA, med dobbeltgarasje. 5-7 større eneboliger (ca. 440 m² BRA) er tenkt bygget som utvidelse av eksisterende boligfelt.
- Ca. 25 minihus på ca. 40 m² BRA, med en biloppstillingsplass på tomten.

Alle boenheter får kjøreadkomst via en ny adkomstveg mot sør, og via Gammelveien. Unntak er eneboliger som bygges i forlengelse av eksisterende boligfelt, som får kjøreadkomst via Skoleveien, og krysset med E6 i nord.

Konseptskissen viser også forbindelser for gående og syklende mellom de forskjellige boligområdene frem til dagens gang- og sykkelveg langs E6 og mot Skibotn skole. Det blir kortere gang/sykkelavstand til lokale målpunkt enn kjøreavstand. Gangveier mellom

eksisterende og nye tun blir også kjørbare og kan brukes for brøyting, renovasjon, brann osv.

2.1. Turgenerering

Turproduksjon fra planområdet, dvs. nye turer generert av boligbygging, er basert på følgende grunnlag:

- 105 nye boenheter - en blanding av eneboliger og rekkehus med dobbelgarasjer, og minihus med en biloppstillingsplass.
- I Storfjord kommune bor det i gjennomsnitt 2,03 personer per boenhet¹, hvor over 90 % av boliger er eneboliger.
- 87% av befolkningen er 13 år og eldre²
- Fra nasjonal reisevaneundersøkelse RVU 2018/19³ foretar en person i gjennomsnitt 2,76 reiser per døgn (landet utenfor storbyområdene).

Planområdet ligger innen kort avstand (0,8 - 1,5 km) til skole, idrettsanlegg, barnehage og dagligvarebutikk. Det kan derfor forventes at flere av de korte lokale turene kan tas til fots eller med sykkel.

For å beregne bilturer generert av planforslaget legges det grunn 62 % reiser som bilfører. Dette er gjennomsnittet for alle reiser i landet utenfor de 9 største storbyområdene fra RVU 2018/19³.

Tabell 2-1 viser forventet økning i turer til og fra planområdet inkludert bilturer.

Trafikk i Skoleveien er forventet å øke med ca. 20 ÅDT, mens resten av trafikken (ca. 300 ÅDT) vil kjøre via Gammelveien.

Tabell 2-1 Turproduksjon, virkninger av planen.

Verdi	Hva
105	antall boenheter
$105 \cdot 2,03 = 214$	antall beboere
$214 \cdot 87 \% = 187$	antall beboere (personer 13 år eller eldre)
$187 \cdot 2,76 = 516$	antall turer per døgn (personer 13 år eller eldre)
$516 \cdot 62 \% \approx 320$	antall bilturer per døgn (ÅDT)

¹ [Kommunefakta Storfjord - Omasvuotna - Omasvuono - SSB](#)

² <https://www.ssb.no/statbank/table/07459>

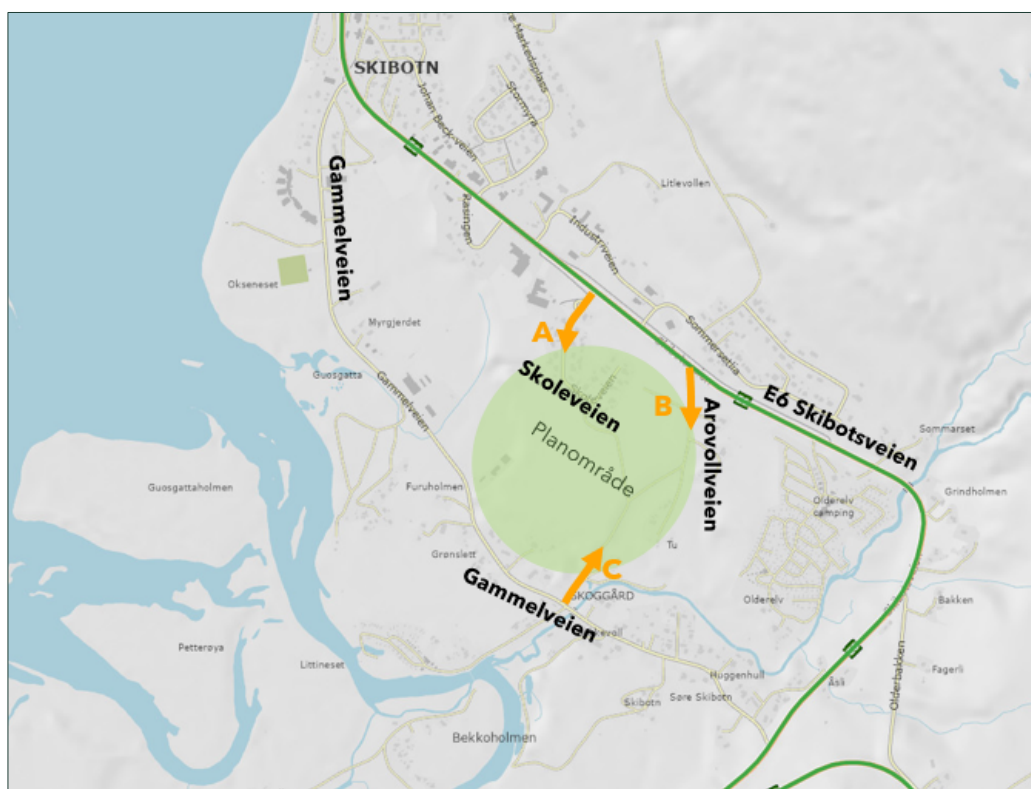
³ [Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2018/19 - nøkkelrapport \(toi.no\)](#)

Rundt 12 - 15 % av trafikken kjøres i dimensjonerende time om morgenen eller ettermiddagen. Det tilsvarer ca. 45 kjt/t inn og ut av Gammelveien og 3 kjt/t via Skoleveien. Retningsfordeling, dvs. om trafikken kjøres inn eller ut, vil variere avhengig av tid på dagen.

2.2. Kjøreadkomst

Tre alternative adkomstløsninger, som vist i Figur 2-2, har blitt vurdert:

- A - Skoleveien (adkomst til eksisterende boligfelt)
- B - Arovollveien (privat vei)
- C - Gammelveien



Figur 2-2 Alternative adkomstløsninger vurdert i plan.

Som en del av utredningen er det vurdert hvor mye trafikk som kan komme til å kjøre gjennom de forskjellige kryssområdene. Turgenering beskrevet i avsnittet over er brukt som grunnlag til vurderingene.

Konsekvenser for kryssutforming er basert på krav i vegnormalen (Statens vegvesens håndbok N100) - det gjelder hovedsakelig kanalisering av kryss og evt. behov for

venstresvingefelt i E6. Når det gjelder utforming av adkomstkryss er det ettermiddagsrushet som blir dimensjonerende time fordi det er forventet mer trafikk inn til planområdet om ettermiddagen.

Tabell 2-2 viser forventet trafikk i adkomstveg og kryss med E6 med de tre alternative adkomstløsningene.

Tabell 2-2 Trafikk i adkomstveg og kryss med E6 med alternative adkomstløsninger

	Alternativ A	Alternativ B	Alternativ C
Adkomstveg	Skoleveien	Arovollveien	Gammelveien
Total trafikk (ÅDT) i adkomstveg	Ca. 400 ÅDT	Ca. 300 ÅDT	Ca. 300 ÅDT
Trafikk inn til planområdet via adkomstveg i ettermiddagsrushtime ⁴	Ca. 50 kjt/t	Ca. 35 kjt/t	Ca. 35 kjt/t
Trafikk inn til planområdet gjennom kryss med E6			
• Fra vest/nord ⁵	20 kjt/t	15 kjt/t	15 kjt/t
• Fra øst/sør	30 kjt/t	20 kjt/t	20 kjt/t
Venstresving fra E6 til adkomstveg i dimensjonerende ettermiddagstime	30 kjt/t	20 kjt/t	20 kjt/t

Ifølge vegnormalen (§4.1.1.2) er det krav om trafikkøy i sekundærvegen i kryss med nasjonal hovedveg. Trafikkøya skal utformes med fysisk kanalisering. Det betyr at i alternativene A og B er det krav om trafikkøy i adkomstvegene i kryss med E6.

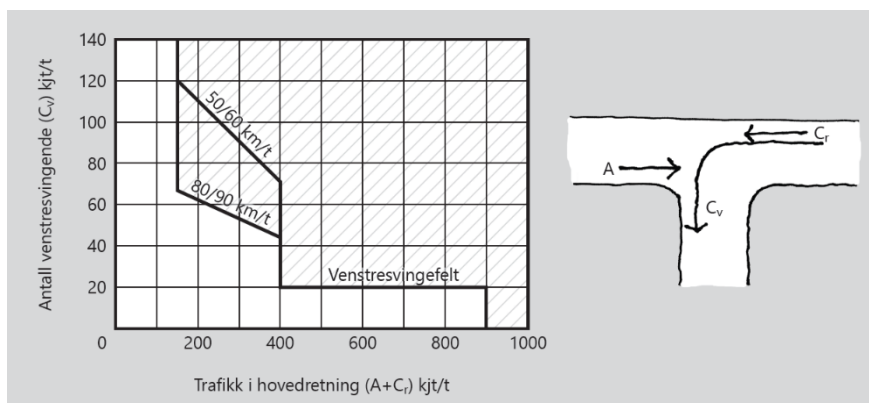
Kriterier for vurdering av venstresvingefelt er vist i Figur 2-3. Trafikk i venstresvingefelt i dimensjonerende time er vist i Tabell 2-2 for alle tre alternativene. Trafikk på hovedvegen (E6) i dimensjonerende time er vurdert å være på ca. 250 kjt/t i makstime i E6. Dette er basert på timestrafikk fra et fasttellepunkt på E6 nord for kryss med E8⁶, og er maksimum timestrafikk fra juli 2022.

Ingen av alternativene oppfyller kravet om venstresvingefelt i adkomstkryss med E6.

⁴ Dimensjonerende time = 15 % døgntrafikk. I ettermiddagsrush 80 % trafikk inn til planområdet, 20 % ut fra planområdet.

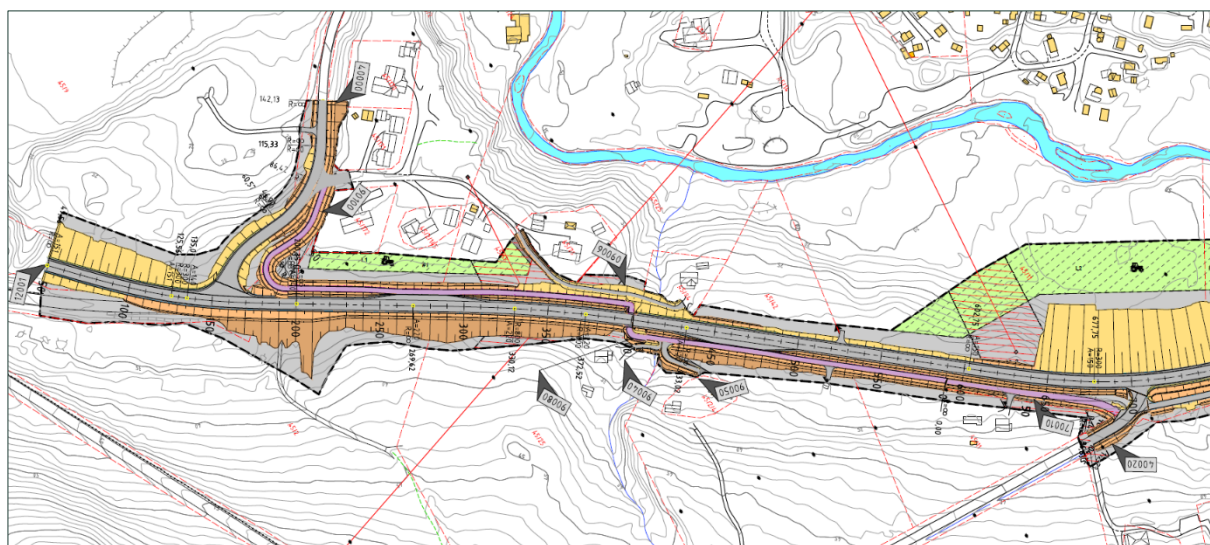
⁵ Forutsatt fordeling trafikk til/fra planområdet - 40 % til/fra vest/nord, 60 % til/fra øst/sør.

⁶ [Statens vegvesens trafikkdata.no](https://statensvegvesens.trafikkdata.no)



Figur 2-3 Kriterier for vurdering venstresvingefelt. Kilde: Fig 4.1.1.3-1, N100

Når det gjelder krysset Gammelveien x E6 mot øst finnes det en reguleringsplan (E6 Ny Olderelva bru) som legger til rette for oppgradering av kryssområdet, som vist i Figur 2-4, og det skal gjennomføres som en del av oppgradering av E6.



Figur 2-4 Utsnitt fra reguleringsplan for E6 Ny Olderelva bru, med kryss E6 x Gammelveien

Alternativene er vurdert mht. følgende kriterier. Fordeler og ulemper med alternativene er oppsummert i Tabell 2-3.

- Trafikale konsekvenser
- Trafikksikkerhet
- Kryssutforming
- Reisemiddelbruk

Adkomstløsningen i planforslaget, med adkomst til boligområdet via en oppgradert adkomstveg fra Gammelveien, er vurdert som den beste løsningen.

Tabell 2-3 Vurdering av alternative adkomstløsninger - fordeler og ulemper

		Alt A Adkomst via Skoleveien/E6	Alt B Adkomst via Arovollveien/E6	Alt C Adkomst via Gammelveien
Trafikale konsekvenser	+		<ul style="list-style-type: none"> Begrenset økning trafikk gjennom eksisterende boligområdet (ca. 7 nye eneboliger). 	<ul style="list-style-type: none"> Begrenset økning trafikk gjennom eksisterende boligområdet (ca. 7 nye eneboliger). Trafikk fordelt gjennom to kryss med E6.
	-	<ul style="list-style-type: none"> Økt trafikk gjennom dagens kryss med E6. Økt trafikk gjennom eksisterende boligområdet. 	<ul style="list-style-type: none"> Økt trafikk gjennom nyt/oppgradert kryss med E6. 	
Trafikksikkerhet	+			<ul style="list-style-type: none"> Lite konflikt mellom myke trafikanter og kjøretøy. Få myke trafikanter vil bruke Gammelveien - ikke behov for gang- og sykkelveg.
	-	<ul style="list-style-type: none"> Økt trafikk gjennom eksisterende boligområdet - økt konflikt mellom myke trafikanter og kjøretøy i Skoleveien. 	<ul style="list-style-type: none"> Kort avstand til andre kryss langs E6 - Sommersetlia på nordsiden av E6 (ca. 150 m) og Skoleveien på sørsiden (ca. 300 m). 	
Kryssutforming	+	<ul style="list-style-type: none"> Ikke krav om venstresvingefelt i kryss med E6. 	<ul style="list-style-type: none"> Ikke krav om venstresvingefelt i kryss med E6. 	<ul style="list-style-type: none"> Utforming av eksisterende kryss mellom Gammelveien og E6 mot øst og vest tilfredsstillende - ikke krav om venstresvingefelt.
	-	<ul style="list-style-type: none"> Krav om utvidelse av kryss med trafikkøy i Skoleveien 	<ul style="list-style-type: none"> Full oppgradering av vegkryss med E6 for å oppfylle krav i vegnormalen. 	

<p>Reisemiddelbruk</p>	<p>+</p>			<ul style="list-style-type: none"> Lenger kjøreavstand sammenlignet med Alt. A og B til lokale målpunkt. Positiv mht. korte turer til skole/barnehage og dagligvarebutikk, som bli like enkelt å foreta til fots eller med sykkel enn med bil.
	<p>-</p>	<ul style="list-style-type: none"> Økt trafikk i Skoleveien gjør forbindelsen mot E6/skolen mindre attraktivt for myke trafikanter. Kort kjøreavstand til lokale målpunkt gjør det mer attraktivt å kjøre. 	<ul style="list-style-type: none"> Kort kjøreavstand til lokale målpunkt gjør det mer attraktivt å kjøre. 	

3. Oppsummering

Planforslaget legger til rette for gode, sikre forbindelser for gående og syklende mot eksisterende gang- og sykkelvegen langs E6.

Bussholdeplassene blir lett tilgjengelig fra planområdet. Holdeplassene er utformet med busslommer som er i tråd med vegnormalen (N100).

Det er vurdert tre alternative adkomstløsninger for trafikk til/fra planområdet. Med den anbefalte løsningen (Alternativ C) blir adkomst til boligområdet via en oppgradert adkomstveg mot Gammelveien i sør:

- Løsningen utløser ikke krav om venstresvingefelt i kryssene mellom Gammelveien og E6.
- Det vurderes at få myke trafikanter vil bruke Gammelveien. Med planforslaget blir det gode interne forbindelser opp mot g/s veg langs E6, og derfor ikke behov for gang- og sykkelveg i Gammelveien.
- Større muligheter for flere korte turer til fots eller med sykkel på grunn av lenger kjøreavstand til E6 og lokale målpunkt enn med de andre alternative adkomstløsningene.