

Til:

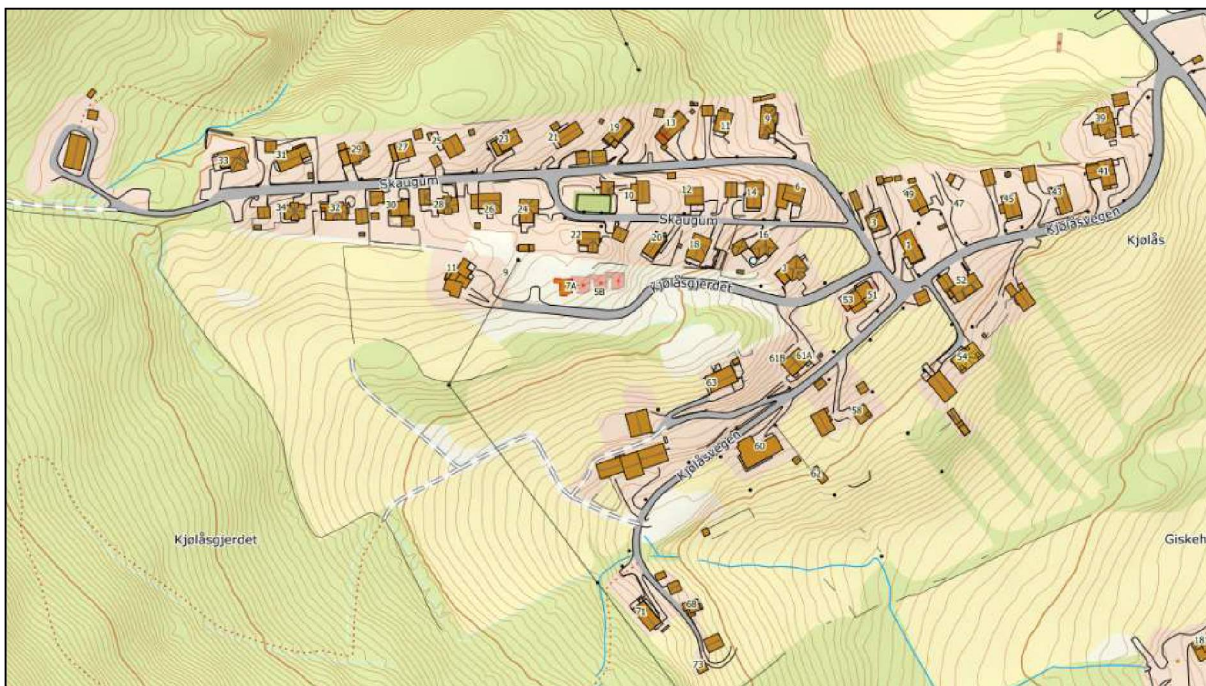
Frå: Håvard Parr Dimmen

Stad, dato: Ålesund, 2022-04-22

► Trafikkvurdering Detaljregulering Kjølåsgjerdet/Bygdavegen - Stranda kommune

Kort områdeomtale

Ut frå kart er det 51 gateadresser lokalisert til kv. Skaugum, Kjølåsgjerdet og Kjølåsvegen (husnr. ≥ 39). Born i området har skulebuss med av- og påstiging i krysset fv. 5924 Bygdavegen/Kjølåsvegen. I området er det også utgangspunkt for ein del turløyper.



Figur 1 Kartutsnitt (figurgrunnlag: norgeskart.no)

Busstilbudet for fv. 5924 og høgdeskilnad mellom sentrum og bustadområdet tilseier at det er relativt stor bilbruk.

Svv handbok V713 *Trafikkberegninger* angir bilturproduksjon pr. bustad i storleiksorden 2,5-5,0 pr dag, og med eit gjennomsnitt på 3,5 turar pr. dag. Bustadstorleik, alderssamansetning og lokalisering og kollektivtilbod er mellom anna utslagsgjevande for kor mykje biltrafikk ein bør legge til grunn for kvar bueining. Med høg turproduksjon blir det om lag 250 bilturar i gjennomsnitt. I høve til nokre av dei mindre bueiningane i området er dette høgt.

Det er planlagt to einebustadar eller to tomannsbustadar. Maksimalt utgjer det fire nye bueiningar, noko som med svært høg bilbruk vil utgjere 10-15 bilturar pr dag.

- Dei planlagde bueiningane vil generere relativt lite tilleggstrafikk.

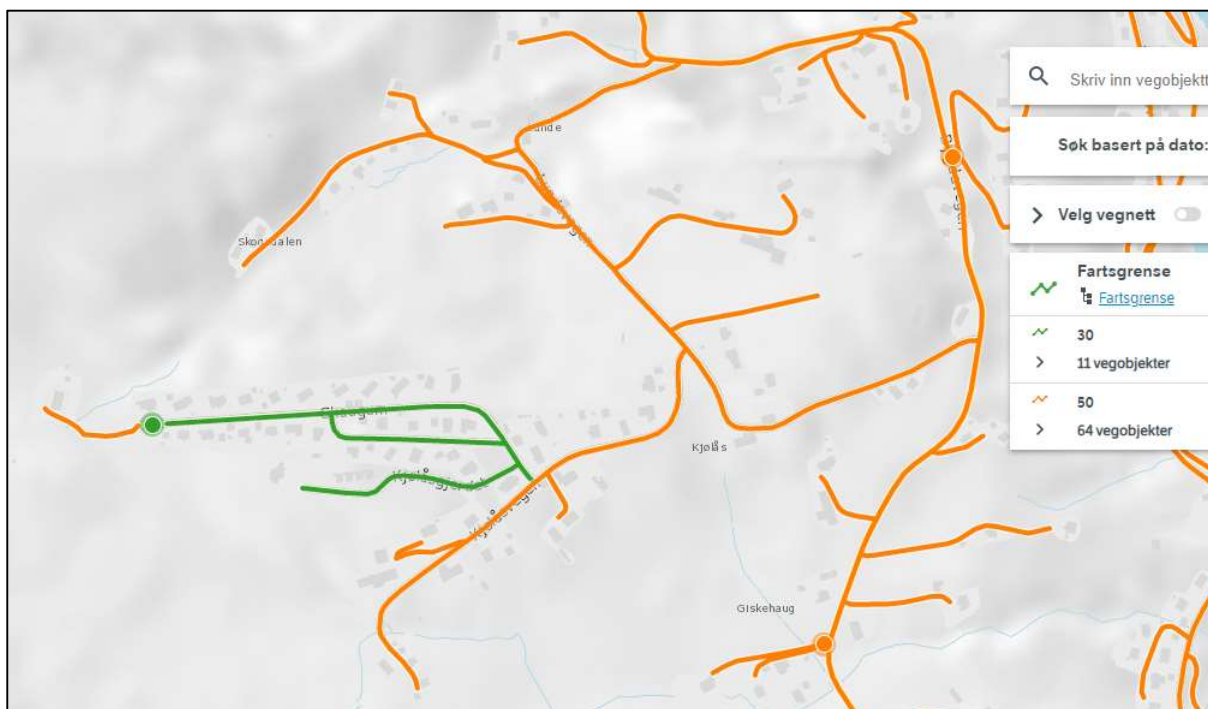
Fartsgrenser i området: 30 og 50 km/t, jf. neste figur:

272 Stranda-Opshaug				
Noter		Måndag-fredag		
Frå		s	s	s
Stranda		1000	1240	
Skarbo		1010	1250	
Til	Opshaug	-	1255	

272 Opshaug-Stranda				
Noter		Måndag-fredag		
Frå		s	s	s
Opshaug		0745		1255
Skarbo		0747	1010	1257
Til	Stranda	0755	1020	1307

s Keyrer berre skoledagar

Figur 2 Bussrute i området (framnr.no, sist revidert 06.04.2022)



Figur 3 Fartsgrenser i området (NVDB/vegkart.no)

Det er ikkje kjent om Stranda kommune har planlagt meir bruk av 30/40 km/t fartsgrense i bustadområde. Med atterhald om korrekte opplysningar i NVDB er det ein del 30-soner i kommunen. Ein del vegar med fartsgrense 50 km/t har likevel eit fartsnivå som er nærare 30 km/t.

Fv. 5924 Bygdavegen

Fylkesvegen har angitt gjennomsnittleg døgntrafikk (ÅDT) til å vere 900 køyretøy/dag (2021), der 5% er lange (over 5,5 meter). Det er ikkje faste trafikkregistreringspunkt på strekninga, og ein må då ta atterhald om at dette er noko usikkert. Vegen har bruksklasse Bk 10/50 tonn med tillaten vogntoglengde 19,50 meter. Opshaug sandtak er mellom anna ved enden av fv. 5924.

Strekninga har veglys med stolpeavstand 40-50 meter. Kvalitet/standard og eigartilhøve er ukjent.

Registrert dekkebreidde/køyrebanebreidde i NVDB er

- 6,0/5,6 meter i nord (ved kryss Lundevegen), og
- 5,7/5,1 meter i sør (ved kryss Kjølåsvegen).

Ut frå vegregistrering ser vegkulder ut itl å vere såpass smal at mjuke trafikantar i regelen også vil nytte køyrebanen.

Skilta fartsgrense (50 km/t) på fylkesvegen er eigentleg lavt dersom ein legg busetnaden til grunn. Men det er ein smal veg med dårleg geometri, og det er fleire stader såpass uoversiktleg at fartsnivået vil vere under skilta fartsgrense. Vegen er ikkje forkøyrregulert. Siste 20 år er det registrert ei politirapportert trafikkulykke rett nord for kryss med Kjølåsvegen. Det var utforkøyning i 2002.

Dei to kryssa mellom Fv. 5924 Bygdavegen og kommunalvegane Lundevegen/Kjølåsvegen har dårleg standard, og er eit stykke unna vegnormalkrav for nye vegar og kryss.



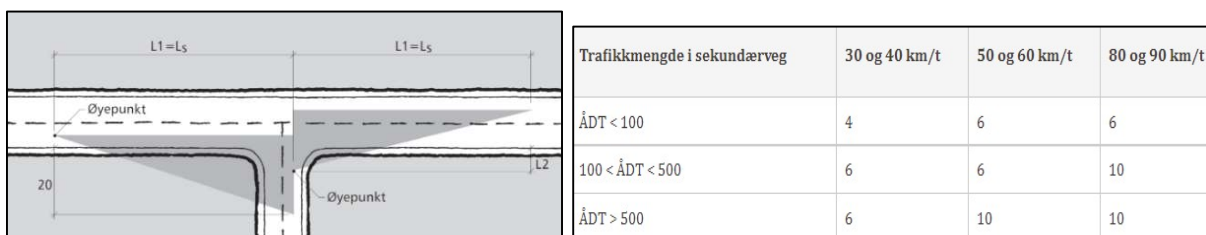
Figur 4 Kryss fv. 5924 Bygdavegen/kv. Lundevegen (vegbilder.atlas.vegvesen.no, aug. 2021)



Figur 5 Kryss fv. 5924 Bygdavegen/kv. Kjølåsgerdet (vegbilder.atlas.vegvesen.no, aug. 2021)

Sikt:

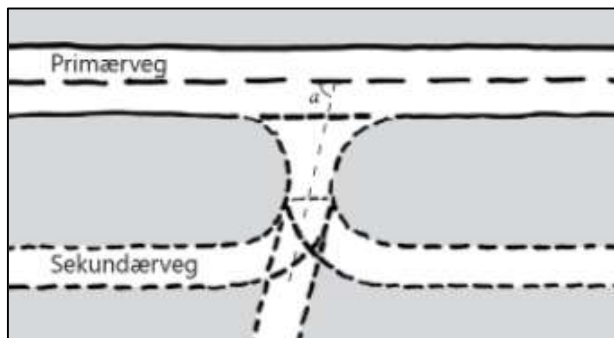
Fartsgrense 50 km/t har stoppsikt $L_s=45$ meter. Både på grunn av terreng, vegetasjon og snø/snøryddig ser siktilhøva for dårlege ut utan at det er særskilt kontrollert. I krysset med Lundevegen er ein tett på ei krapp kurve på fylkesvegen med $R=18$ meter, så her er det kanskje lavt fartsnivå for trafikk i retning mot Opshaug.



Figur 6 Siktkrav i uregulerte T-kryss. Svv hb N100 krav 4.20)

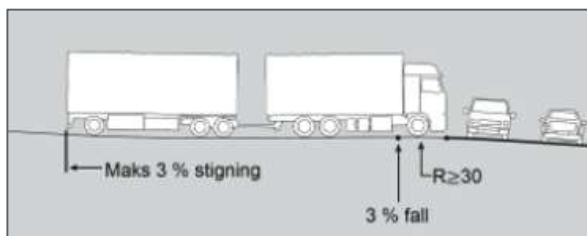
Geometri. Vinkel mellom primærveg og sekundærveg, og stigning/fall på sekundærveg:

Vinkel mellom primærveg og sekundærveg skal være mellom 70 og 110 graders vinkel. Krysset med Lundevegen er utanfor dette kravet.



Figur 7 Standardisert utforming av sekundærveg (Svv. hb. N100 figur 4.1)

I begge kryssa er det svært liten/kort utflating og krapp vertikalkurve mellom primærveg og sekundærveg. I lengde lik dimensjonerende kjøretøy skal det være $\leq 3\%$ stigning/fall. Vertikalkurva skal være minst 30 meter. Hensikten er å unngå at det skal bli for stor avrenning frå sekundærveg inn på primærveg.



Figur 8 Krav til vertikalgeometri for sekundærveg (Svv. hb. N100, figur 4.5)

Begge kryssa ser ut til å ha ei utforming som er langt utanfor dette kravet.

Mulige tiltak fv. 5924 Bygdavegen

Det synest urimeleg at planlagt tiltak skal ha ansvar for utbetring av kryssa. Kjølåsvegen har nok best standard med bruksklasse Bk10/50 tonn og tillaten vogntoglengde 19,50 meter, medan Lundevegen har BkT8/40 tonn med tillaten vogntoglengde 15,0 meter.

Mellom planområdet og Stranda sentrum er det om lag 500 meter kortare veg å køyre via Lundevegen, noko som inneber at Lundevegen er ei naturleg køyrerute. Med den smale vegbreidda vil eventuell tilrettelegging medføre terrenginngrep, noko som ikkje er kommentert vidare i dette notatet.

Med omsyn til skulebuss og av-/påstiging i krysset fv. 5924 Bygdavegen/Lundevegen, burde det minimum vere ei form for tilrettelegging ved krysset. Ut frå etablert busetnad går ein ut frå at det er planlagt tiltak for ei betre ordning. Dette planlagde tiltaket forsterkar behovet for å gjennomføre tiltak. 2-4 nye bueiningar er ei marginal endring i høve til det som allereie er etablert.

Fareskilt:

Krysset med Kjølåsvegen er skilta med fareskilt 124 "Farleg vegkryss" for trafikk i retning Opshaug. Men skiltet er plassert nesten 200 meter før krysset, noko som er for lang avstand i høve til normalkrav for plassering av fareskilt ved fartsgrense 50 km/t. I høve til fartsnivået på strekninga skal det vere 50-150 meter avstand.



Figur 9 Fareskilt 124 Farleg vegkryss, plassert nesten 200 meter nord for kryss med Kjølåsvegen (Vegbilder.atlas.vegvesen.no, aug. 2021)

Ei første vurdering vil vere å skilte begge kryssa med fareskilt 124 i om lag 100 meters avstand for trafikk i retning Opshaug. For trafikk i motsett retning er det mindre kritisk; men det kan sjå ut som vegetasjonsryddig kan gi betre sikt, jf. Figur 4 og Figur 5.

Forkøyrregulering av fv 5924 Bygdavegen:

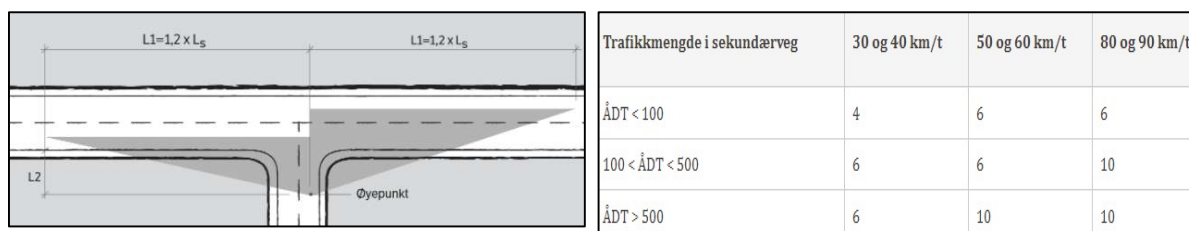
Fylkesvegen er ein klar hovudveg i høve til dei andre vegane, og ein kan gå ut frå at vegen fungerer som forkøyrsveg for den som er lokalkjend.

Statens vegvesen rapport 113 *Tydeliggjering av vikepliktsforhold i kryss og vurdering av forkøyrregulering av veger* (2012). Innhaldet i rapporten var ei klar tilråding om at viktige vegar burde forkøyrregulerast. I *Nasjonal tiltaksplan for trafikksikkerhet på veg 2014-2017* var dette tatt med som tiltak nummer 47, og då som eit oppfølgingstiltak for å vurdere regelverksendringar knytta til trafikantåtferd, jf. kapittel 5.9.1:

47 Statens vegvesen vil, i samarbeid med fylkeskommunene og kommunene, kartlegge behovet for forkøyrregulering av fylkesveger og kommunale veger, og påbegynne gjennomføring med sikte på likeartet praksis i heile landet.

Det er ikkje kjent kva som har skjedd i Møre og Romsdal av prioriteringar i høve til dette tiltaket. Ut frå ein veg med såpass mykje trafikk burde det vere eit klart grunnlag for forkøyrregulering av fylkesvegen.

Ein forkøyrregulert veg vil gi andre siktkrav i kryssa:



Figur 10 Siktkrav i forkøyrregulerte T-kryss (Svv hb N100, krav 4.19)

Reknar ein ÅDT > 100 i begge sidevegane, blir $L_2 = 6,0$ meter frå kantlinje. $L_1 = 1,2 \times L_s = 54$ meter.

Med så krevjande terreng som ein har i dette området, særskilt ved Lundevegen, er ein nærare siktkrava ved å ha forkøyrregulering.

Forkøyrregulering av enkeltkryss:

Skiltregelverket opnar for dette i enkelttilfelle. Som eit svært mellombels tiltak vil det likevel vere tvilsamt i høve til kriteria for slik skilting.

Skilt 210 Forkøyrskryss kan nyttast i spesielle tilfelle der det er mange kryssulykker som kan tilbakeførast til vikepliktforholda (Svv. handbok N300 Skiltnormal, del 2, krav 3.4.5-3). Det er ikkje registrert kryssulykker i desse to kryssa. Med så dårlege tilhøve som er i kryssa, er det mulig at ein kan få medhald i skilting som eit fråvik frå normalkrava.

Langsetter fv. 5924 er det nok fleire kryss med til dels dårleg geometri/sikt, og det blir då lite konsekvent å kun gjere dette for to kryss.

Oppsummering:

Fylkesveg 5924 Bygdavegen har dårleg standard, og dei to kryssa med kommunevegane Lundevegen og Kjølåsvegen er dårlege. Det er uvisst kvifor det ikkje er gjort utbetringar i kryssa i samband med tildlegare utbyggingstiltak.

Planlagt tiltak vil innebære ein trafikkauke på 10-15 bilar (tur/retur) pr dag, noko som i seg sjølv ikkje utgjør ein målbar risikoauke.

Eit minimumstiltak bør vere å skilte fylkesvegen med fareskilt 124 "Farleg vegkryss" der skilta er plassert i korrekt avstand i høve til fartsnivået på strekninga.

Eit tilrådd tiltak er å forkøyrregulere fylkesveg 5924 Bygdavegen. Kryssa bør uansett få høg prioritet med omsyn til utbetring.

I utgangspunktet er det veghaldars ansvar å dekke skiltkostnader på aktuell veg. Statens vegvesen har skiltmyndigheit for fylkesvegar, medan Fylkeskommunen er vegeigar/veghaldar.