

Søndre Land kommune:

Reguleringsplan for Enger Havn

TRAFIKKANALYSE



VISTA Utredning AS

08.09.2022



Forord

Tiltakshaver Fjell og Fjordtid AS ønsker å omregulere Enger Havn i Søndre Land kommune fra institusjon og næring til 80 hytter, 25 leiligheter, samt anlegg for bading, brygger, spisested og butikk. Kontaktperson for tiltakshaver har vært Ole M. Stensrud, og for arkitekt Urba.no har Anne Wodstrup vært kontakt.

Trafikkanalysen er utført av VISTA Utredning ved Paal Sørensen, og alle vurderinger og anbefalinger står for konsulentens regning.

Oslo, september 2022

VISTA Utredning AS

Innhold

Forord	2
Bakgrunn	4
1 Dagens trafikk.....	4
2 Framtidig trafikk	5
3 Adkomst	7
4 Trafikksikkerhet	8
Referanser	9

Bakgrunn

Det vises til planinitiativ og referat fra oppstartsmøte i Søndre Land kommune, 09.08.2022. Det planlegges bygget 80 hytter, 25 leiligheter for eldre/unge samt anlegg for bading, brygger, spisested og butikk. Det ønskes en utredning av hvilken trafikkmengde utbyggingen vil skape, og en vurdering av trafiksikker adkomst.

Trafikkskaping fra ulike anlegg og aktiviteter hentes fra blant annet Håndbok V713, Trafikkberegninger, Vegdirektoratet 2014.

1 Dagens trafikk

Tidligere bruk av planområdet bestod av en HVPU-institusjon med ca 40 ansatte, og 60 brukere som bodde på området. Dette er ikke eksakte tall, men et anslag basert på lokale opplysninger. I tillegg ble svømmehall og gymsal leid ut til ca 15 brukere i uka. Parkeringsmulighetene har vært gode/ubegrenset.

Vi har ikke tellinger av trafikken fra denne virksomheten, men anslår trafikk basert på nasjonale erfaringstall, årssdøgntrafikk (ÅDT):

40 ansatte	- 3 bilturer pr ansatt gir 120 bilturer pr døgn (ÅDT)
60 beboere/brukere	- ingen egen trafikk, men vi anslår ett besøk pr dag pr bruker: 120 bilturer
15 brukere pr uke	- 3 besøk pr ukedag gir 6 bilturer, forhøyet til 10 (ÅDT)

Dette gir 250 bilturer pr døgn, inn og ut av området. Vi antar at det kan være noe tilleggstrafikk i helgene, for eksempel til forsamlingshus og aktiviteter, og kanskje bading, men da vil de ansatte i mindre grad trafikkere, slik at totaltallet pr døgn vil være i samme størrelse.

I tillegg er det trafikk i Vikavegen, som også belaster krysset/påkjøringen til fylkesvei 34, Randsfjordveien. Trafikken går til 12 hytter i Vika hyttefelt.

Statens vegvesen har ingen erfaringstall fra biltrafikk til og fra hytter, så her må vi benytte ulike kilder:

- Prognosesenteret har på sin nettside en artikkel (Bjørn-Erik Øye, 31.03.21) som sier at gjennomsnittlig bruk av hytter økte fra ca 50 døgn pr år i 2019 til 59 døgn i 2020. Økningen skyldes blant annet corona, men vi antar at bruk av hytter med høy standard kan fortsette å øke og velger å bruke 60 bruksdøgn pr år. Dette kan eksempelvis fordeles på 2 ferieuker og 15 helger.
- Transportøkonomisk institutt (TØI) undersøkte i 2018 bilbruk blant hytteeiere i Oslo og Akershus, og fant at på 9 av 10 hytteturer ble det brukt bil.

Trafikk fra 12 eksisterende hytter utgjør veldig lite i gjennomsnitt over et år, men basert på kildene over antar vi det kan gi en ekstratrafikk på 15-20 bilturer pr døgn i helger og ferier, som ikke gjør utslag i ÅDT.

Dagens trafikkmengde i fylkesvei 34, forbi planområdet, er på 1400 (ÅDT).

Kilde: Nasjonal vegdatabank (Statens vegvesen), 2021.

Vi antar at alle **hyttene** aldri er i bruk samtidig, og velger å benytte at maks 80% er i bruk samtidig, i ferier og helger. I tråd med kildene over vil 80 nye hytter dermed gi en tilleggstrafikk på 60 -120 biler pr døgn i helger og ferier. Vår antagelse er med andre ord at hver hytte skaper 1-2 bilturer pr døgn, når de er i bruk, inn og ut av området (fratrasket 10%, fordi 1 av 10 ikke bruker bil). Vi mener det er et sannsynlig anslag, halvparten av det en bolig skaper, blant annet fordi det i mindre grad er arbeidsreiser fra en hytte. Det som ligger i anslaget er reisen til og fra hytta, besøk av gjester, samt handel og aktiviteter i nærområdet. Hvis vi videre benytter det høyeste anslaget på 120 bilturer pr døgn i 60 døgn, blir gjennomsnitt for året (ÅDT) blir $120 \times 60 / 360 = 20$ ÅDT.

25 leiligheter for eldre/unge vil ikke skape mye trafikk, men vi antar ett besøk pr dag pr leilighet, som gir 50 bilturer (ÅDT).

10 ansatte gir 3 turer pr ansatt, 30 ÅDT.

Service til **pumpestasjon** gir ikke målbar trafikk.

Båtplasser, gjestehavn, badegjester og badstue vil medføre noe trafikk på kvelder og helger, men er vanskelig å beregne. Vi anslår maks 50 bilturer en helgedag, som gir 10 ÅDT.

Restaurant med 15 bord, med åpning på kvelder og helger (vi antar bare om sommeren), vil ha noen ansatte samt gjester. Maks trafikk på kveld eller helg kan bli 50 bilturer, fordelt over året antar vi 10 ÅDT.

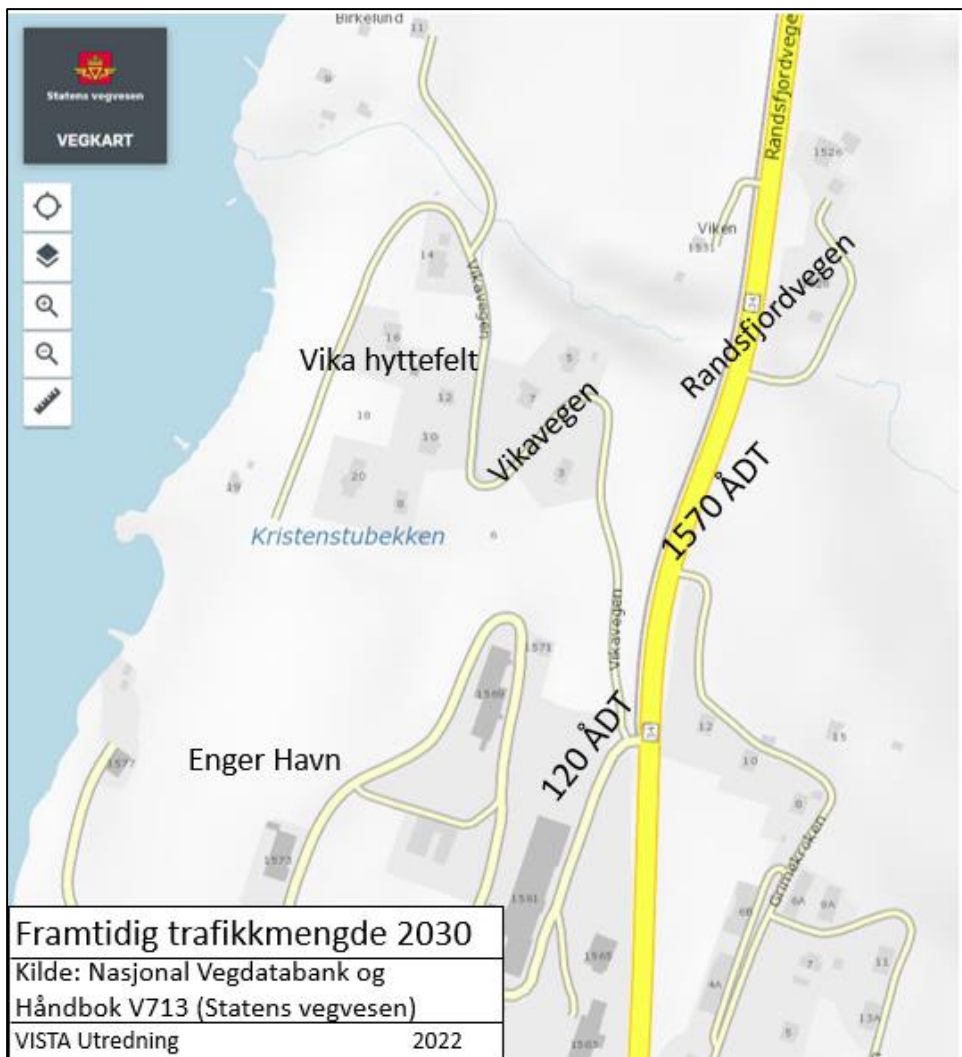
Totalt gir dette en trafikk til og fra planområdet på 120 bilturer pr døgn (ÅDT). Dette er en halvering i forhold til den trafikk som Grimebakken HVPU skapte.

Det etableres en parkeringsplass pr hytte. I tillegg tilrettelegges det for gjesteparkering i havna og i hyttefeltet. 100 plasser på terreng der 25 plasser er for gjester + 30 i parkeringskjeller i eksisterende bygg. Antall parkeringsplasser er romslig, og vi antar at dette ikke vil ha hverken begrensende eller stimulerende betydning for framtidig trafikk.

I krysset med Randsfjordvegen kommer i tillegg den eksisterende trafikken fra Vika hyttefelt.

Nasjonal Transportplan 2022-2033 beskriver en trafikkutvikling for hele nasjonen som gir en vekst i biltrafikken på 12% innen 2030 og ytterligere 12% fram til 2050. Dette vil avhenge av økonomisk utvikling og av den samferdselspolitikk som blir ført. Mange nasjonale og lokale mål legger opp til at personbiltrafikken ikke skal øke, av hensyn til klima, men det er kanskje særlig i byene at man har virkemidler og alternative måter å reise på. Vi antar derfor at trafikken langs Randsfjordveien vil øke med 12% fram til 2030.

Dette gir en framtidig trafikk som vist på figuren under, med et perspektiv fram til 2030.



Anslått framtidig trafikkmengde i 2030. VISTA Utredning, sept 2022.

3 Adkomst

For å vurdere hva som er en trafikksikker adkomst fra Randsfjordveien er det ikke tilstrekkelig å basere på gjennomsnittlig trafikk over året. Mye av trafikken er sommerbasert, særlig kvelder og helger. Basert på anslagene over vil en makstrafikk på en fin sommerdag kunne bli:

Virksomhet	Bilturer pr helgedøgn
Hytter	120
25 leiligheter	50
10 ansatte	30
Pumpestasjon	0
Båtplasser, gjestehavn, badegjester og badstue	50
Restaurant	50
Vika hyttefelt	20
SUM	320

Dagens adkomst fra Randsfjordvegen er et T-kryss uten kanalisering, med bussholdeplass på hver side av krysset og med fortau/separat gange- og sykkelvei langs vestsiden av veien. Flyfoto av krysset er vist under.



Flyfoto av dagens adkomst fra Randsfjordvegen. Kilde: Finn.no

Med den framtidige trafikken som er beskrevet over anser vi at dagens kryssutforming er tilstrekkelig både for trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Med 1600 biler langs Randsfjordvegen og ca 320 biler på en maksimal helgedag i Vikavegen og fra planområdet, vil adkomsten fortsatt bare ha utnyttet mindre enn 20% av kryssets kapasitet.

4 Trafiksikkerhet

Dagens situasjon for trafiksikkerhet er vist på figuren under. Den viser at i krysset Vikavegen/Randsfjordvegen har det i perioden 1985-2021 vært 5 trafikkulykker med lett personskade. 4 av ulykkene skjedde før år 2000 og den siste i 2005.

Type ulykker varierer mellom påkjørsel mellom biler og påkjørsel av fotgjenger.

Vi antar at fortau og gange-/sykkelvei er av ny dato, og at trafiksikkerheten derfor har blitt bedre etter at disse ulykkene skjedde.



Antall ulykker med personskade 1985-2021. Kilde: Nasjonal vegdatabank (Statens vegvesen)

Vår vurdering er at trafiksikkerheten er godt ivaretatt med dagens utforming av adkomsten til planområdet, og at dette også vil fungere bra når trafikken i tillegg blir mindre enn i dag. Maksimal helgetrafikk blir større, men er fortsatt omtrent på samme nivå som trafikken da HVPU-institusjonen var i drift.

Det anbefales likevel å vurdere å anlegge et fotgjengerfelt over Randsfjordvegen, blant annet fordi det er bussholdeplass og annen bebyggelse på østsiden av veien.

Referanser

- Referat fra oppstartsmøte i Søndre Land kommune, 09.08.2022.
- Nasjonal vegdatabank (Statens vegvesen, 2022)
- Håndbok V713, Trafikkberegninger, Vegdirektoratet 2014
- Håndbok V723 Analyse av ulykkessteder, Vegdirektoratet 2014
- Prognosesenteret (Bjørn-Erik Øye, 31.03.21)
- Bilbruk blant hytteeiere i Oslo og Akershus. Transportøkonomisk institutt (TØI) 2018