

NOTAT

Oppdrag **1350023356 Trafikksikkerhetsvurdering Jernbanegata i Rognan**
Kunde **Salt dal kommune**
Notatnr. **1**
Dato **28/06/2017**
Til **Salt dal kommune**
Fra **Håvard Parr Dimmen**
Kopi **[Navn]**

Trafikksikkerhetsvurdering Rognan

Dato 28/06/2017

1. Innledning / bakgrunn

Salt dal kommune har bedt Rambøll om å foreta en trafikksikkerhetsvurdering av trafikksituasjonen i området ved Jernbanegata og Parkvegen i Rognan, og spesielt i krysset mellom de to vegene. Det er dårlig sikt og dårlige forhold for gående i krysset, mens det videre nordover mot Kirkegata også er en litt uoversiktlig trafikksituasjonen med blanding av inn- og utkjøring til parkering kombinert med gangtrafikk langs Jernbanegata. Vi har vurdert situasjonen ut fra vanlige kriterier som blir brukt i trafikksikkerhetsrevisjoner. Fordi en her har en eksisterende situasjon er det gitt anbefalinger for funn der vi ved nyanlegg hadde kommentert at forhold må rettes opp.

Rambøll
Mellomila 79
PB 9420 Sluppen
N - 7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
F +47 73 84 10 60
www.ramboll.no

Ref. Frode Tjønn



Kartutsnitt av området (kart fra Gule sider)

2. Beskrivelse av dagens situasjon

På vestsida i Jernbanegata er det innkjøring til parkering langs hele strekningen fra Kirkegata til Parkvegen. Parkeringsarealet er skiltet som kundeparkering. På motsatt side er det skiltet parkeringsforbud i tillegg til busstopp.



Kunder kan parkere både øst og sørvest for butikken (kart.1881.no).



Figur: Kundeparkering til SPAR, blå pil viser P-skilt med kundeparkering (foto Rambøll).

Langs butikkfasaden (under baldakin) er det etablert gangareal / fortau. Ved inngangspartiet er dette ca 0,5 meter bredt. Dette fortauet kan ikke vurderes som et "offentlig" tilbud.

Det er litt breddeutvidelse til lomme med busstopp (nordgående) med leskur. Det mangler fysisk avgrensning med opphøyd areal for lettere av- og påstigning. Trolig er det ekstra dårlige forhold når det er snø eller en del nedbør.



Fortauet har knekk forbi butikkinngangen, og ved holdeplassen er det ikke høydeforskjell som letter av- og påstigning (foto Rambøll)

Kirkegata og Jernbanegata har fartsgrense 50 km/t, mens Parkvegen og Rådhusgata har fartsgrense 30 km/t. Jernbanegata er ei viktig hovedgate i Rognan. I kommunens trafikksikkerhetsplan 2012-2015 var det prioritert flere tiltak i denne gata.

Prioritert tiltak med forkjørregulering av Jernbanegata er imidlertid ikke gjennomført. Gata er relativt brei, noe som vanligvis fører til relativt høyt fartsnivå.



Brei gate med mye plass og trolig høyt fartsnivå (foto Rambøll)

På vestsida i krysset mellom Jernbanegata og Parkvegen er det mangelfull kantstein på begge sider: På sørsida er fortauet i Jernbanegata ført ned i "null", og på nordsida er kantsteinen trukket inn slik at biler kan kutte svingen.



Fortau "forsvinner" før krysset på sørsida. På nordsida er kantstein avrundet nordover ca 3 meter for langt vest (foto Rambøll)

Fra Parkvegen og Rådhusgata er siktforholdene nordover ganske bra. Sørover begrenser gjerdet i Parkvegen noe av sikten, hovedsakelig fordi vegen ligger helt inntil gjerdet. Fra Rådhusgata ser det ut som det er bra sikt. Med Jernbanegatas overordnede funksjon, fartsgrense 50 km/t og brede gateløp, er det naturlig å anta at det fungerer en slags forkjørregulering i Jernbanegata for de som er lokalkjent.



God sikt nordover, begrenset sikt sørover fra Parkvegen (foto Rambøll)

Langs Parkvegen er det ikke fortau, men det er et gangareal inntil sørsida av butikkbygget. Dette arealet er noe smalt, særlig dersom en ønsker å ta med seg handlevogna til bilen. Parkeringsområdet har ingen fysisk avgrensning mot Parkvegen.



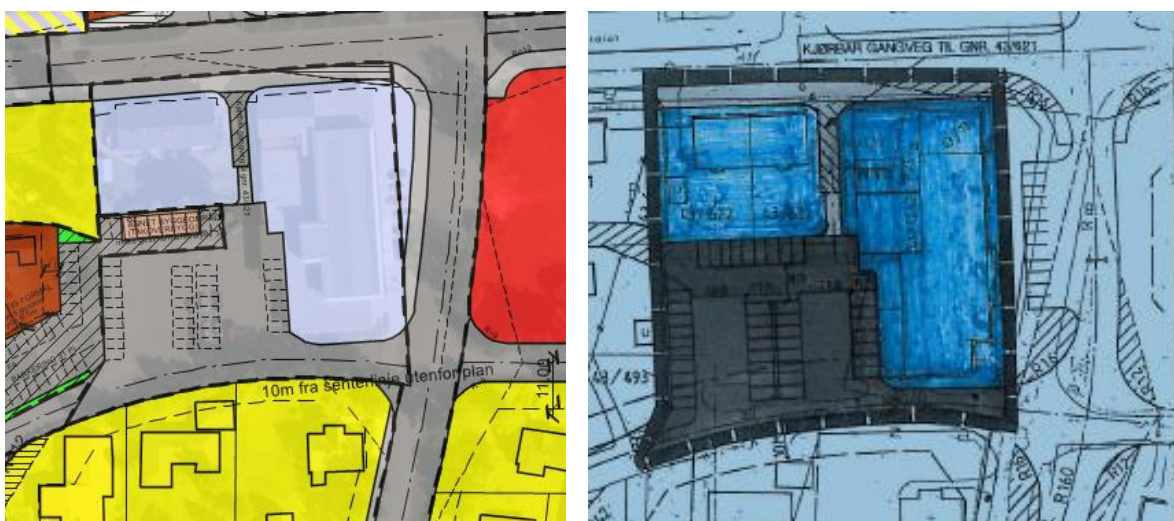
Gangtilbudet i Parkvegen er inntil husfasade. Ender i parkeringsplassen (foto Rambøll)

Det er registrert en trafikkulykke med personskade (2012) i Jernbanegata. Det var en gående som ble påkjørt i forbindelse med parkering / rygging. Ulykken skjedde ca 20 meter fra krysset med Kirkegata. Ut fra dagens trafikksituasjon kan en forvente slike ulykker. Vi har ikke oversikt over trafikkulykker med kun materielle skader (forsikringsrapporterte ulykker) i dette området.

3. Plansituasjonen

Kommunedelplanen for Rognan ble vedtatt i 2005. I forbindelse med ny kommuneplan ble det i *Kommunal planstrategi 2016-2019* vedtatt ikke å revidere denne. Det foreligger en gatebruksplan for deler av sentrum (2011) som ikke er vedtatt av kommunen.

Gjeldende reguleringsplan for området og planen for butikkområdet er vist i figurene nedenfor:



Utsnitt av gjeldende reguleringsplan 2011 og butikkområdet 1997 (Webinnsyn)

Reguleringsplanen viser at fortauet langs Jernbanegata har en unormert avslutning mot sør (kile), og en må ha sammenheng mellom dette fortauet og det som ikke er detaljregulert i butikkområdet. Planen viser ellers at det er lagt til rette for parkering sørøst for butikken. Den eldre planen for butikkområdet viser en helt annen utforming av Jernbanegata enn det den nyere reguleringsplanen viser.

Eiendomsgrensene viser at det kan være behov for noen grensejusteringer, men en ser også at det allerede er relativt romslig veggrunn i Jernbanegata med ca 13 meter mens det i Parkvegen er i overkant av 5,5 meter før breddeutvidelsen mot krysset.



Utsnitt av eiendomsgrenser, veggrunn ca 13 m bred (Webinnsyn)

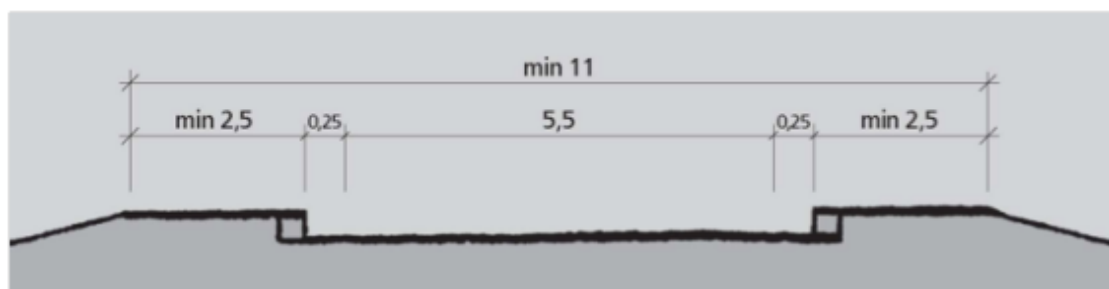
Siste vedtatte trafiksikkerhetsplan er for perioden 2012-2015. Revidert plan er ikke vedtatt. Saltdal kommune har tett samarbeid med blant annet Trygg Trafikk og jobber med programmet *Trafikksikker kommune*.

4. Normalkrav til trafikkareal

4.1 Vegbredde

Jernbanegata er foreslått forkjørregulert. Som en del av å differensiere vegnettet er dette anbefalt. Statens vegvesen skulle ha en gjennomgang av fylkesvegnettet med tanke på mer forkjørregulering, og det ble da samtidig gitt oppfordring til de enkelte vegavdelingene at de skulle ta opp dette med kommunene med tanke på å få forkjørregulert de viktigste kommunale vegene.

Vegvesenets håndbok N100 har for eksempel følgende normalkrav til samleveg med fartsgrense 50 km/t:



Tverrprofil Sa2-veg, fartsgrense 50 km/t (Svv håndbok N100, figur C17)

I områder med arealknapphet kan fortau være ensidig. Fortausbredde bør ikke være særlig smalere, spesielt ikke dersom fortauet også kan bli benyttet av syklist. I tillegg kan smalere fortau vise seg å gjøre vinterdriften vanskeligere (snøopplag, bredde på brøyteutstyr mm). Omfanget av busstrafikk, annen tungtrafikk og total trafikkmengde i Jernbanegata må vurderes. Samlet vegbredde (kjørefelt) på 5,5 m anses som minimum.

- **Det er tilstrekkelig areal for etablering av fortau langs denne delen av Jernbanegata.**

4.2 Parkering

Langs Jernbanegata er det åpent trafikkareal mot parkeringsplassene. Disponibelt trafikkareal medfører at det er rygging med vending helt eller delvis ute i Jernbanegata. Slik type regulering er svært uvanlig og bør unngås, også i forhold til mindre viktig veg/gate enn det Jernbanegata er. I reguleringsplansammenheng er det vanlig å ha en regel for parkering som sier at en skal ha manøvreringsareal på egen grunn. Det er ikke tilfelle her.

Ved parkering 90 grader i forhold til kjøreretning gjengir Svv-håndbok N100 for eksempel følgende krav (Tabell E19):

- Bredde: 2,5 m
- Lengde: 5,0 m
- Manøvrering: 6,0 m

Velger en smalere bredde blir manøvreringsarealet lenger. Bilparken har generelt blitt bredere med årene, og 2,5 m bredde blir vanligvis vurdert som minimum bredde.

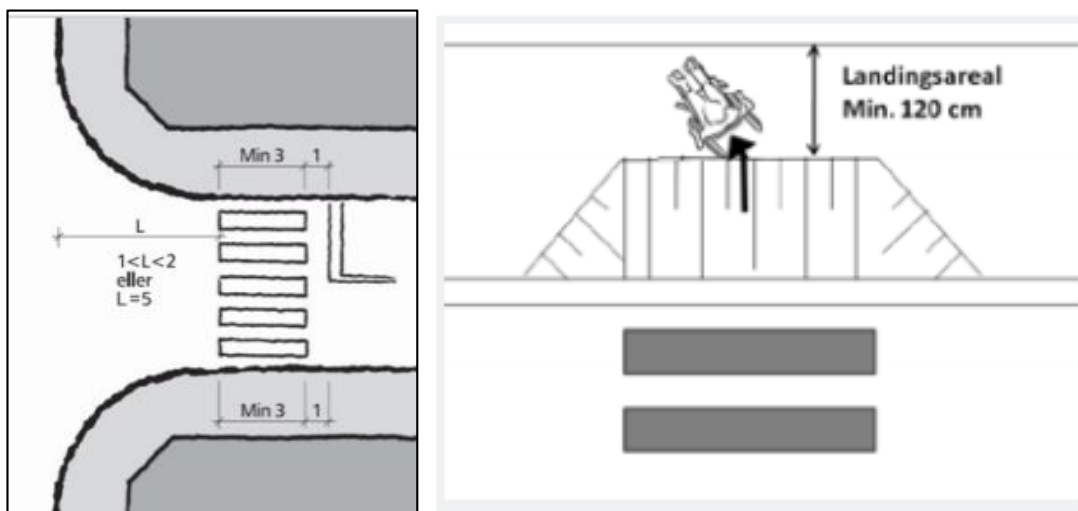
- **Ut fra vanlige utformingskrav er det kun lengst nord det vil være plass til noen få plasser med kundeparkering, og da parkering parallelt med vegen.**

Ut fra reguleringsplanen ser det ut som at kundeparkeringen er tenkt sørøst for butikken. Gangavstanden til denne parkeringsplassen er ca 60-80 meter, noe som ikke er spesielt langt. Får en til parkering mot Jernbanegata bør det her være plasser for forflyttingshemmede. Butikken har ikke tilrettelagt for at en benytter parkeringsplassen på sørøstsida. Det vil være naturlig å etablere skur for handlevogner ved denne parkeringsplassen. Fortauet sør for butikken bør da bli bredere.

4.3 Fortau og gangfelt

Fra Parkvegen er det mot Jernbanegata foretatt avbøying av gjerde mot sør, noe som bedrer siktforholdene selv om vegkant ligger svært tett inntil gjerdet. Fortauet lenger sør i Jernbanegata stopper før gangfeltet i krysset med Parkvegen. Fortauet burde vært ført i normal høyde helt fram til krysset og bøyd av inn i Parkvegen, se figur fra Svv håndbok N100 og V129.

Det mangler skille mellom kjøreareal og gangareal (fortau). Her vil det være naturlig å ha 1-2 m avstand til gjennomgående veg. Nedsenket kantstein ved fortau skal ha 2 cm høydesprang (universell utforming) ved gangfeltet. Dette vil medføre justert trafikkareal i Parkvegen.



Plassering av gangfelt, figur E33, Svv håndbok N100. Illustrasjon av landingsareal, Svv håndbok V129.

På nordsiden av krysset må også kantstein og fortau justeres for å "treffe" gangfeltet. Det smale gangarealet sør for butikken kunne blitt et normalt fortau dersom en samtidig flytter kjørearealet i Parkvegen litt nordover, jf. forrige avsnitt. Ved å etablere 3 meters fortau langs sørsiden av butikken vil en kunne flytte nordre kjørebane kant ca 1 meter nordover inn mot krysset. Dersom en velger å etablere opphøyd gangfelt vil nedrampingen av fortauet bli mindre. Samtidig vil opphøyd gangfelt være fartsdempende.



Avbøyd gjerde - rød pil.

Fortau og gangfelt – grønn pil.

Gangareal mot parkeringsplass sørøst for butikken – blå pil.

(foto Rambøll)

Som en ser på forrige bilde er det et tydelig tråkk over plenen fra gående som har benyttet gangfeltet. Her kan en risikere å møte bil på veg inn Parkvegen. Det eneste formildende med dagens situasjon er at det er bra sikt for den gående mot møtende kjøretøy, men det er tilsvarende tvilsomt i de tilfellene der bilisten kommer bakfra for en gående på veg sørover.



Med 3 meters fortau uten grøntrabatt vil en kunne flytte Parkgata ca 1 meter nordover inn mot krysset (foto Rambøll)

4.4 Busslomme / busstopp

For å lette av- og påstigning er det anbefalt 16-18 cm kantsteinshøyde der bussen stanser. Dagens busslomme har ikke forbindelse / fortau i noen retning. Det burde minimum vært sammenhengende gangtilbud fra fortauet i Kirkegata til busstoppet. Trafikkmessig kan en velge å ha kantstopp uten egen busslomme, men det får vurderes ut fra trafikkomfang mm. Vi har ikke kjennskap til evt. behov for busstopp i sørgående retning, det kunne ha vært anlagt like sør for krysset med Parkvegen.

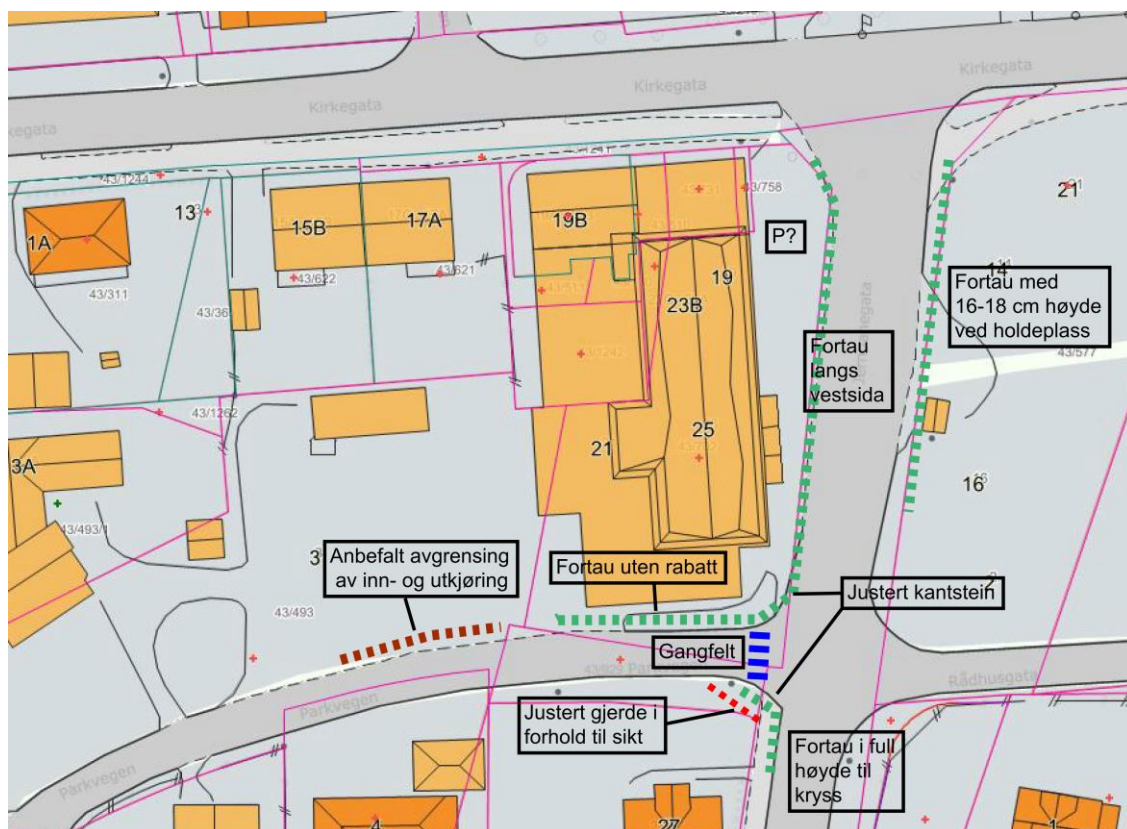
4.5 Trafikkskilt

Parkeringsskiltet er av eldre dato (blått underskilt med svingpil). Det er uklart om dette viser til offentlig parkeringsplass siden det er brukt offentlig skilt. I tilfelle det er kundeparkering det er tenkt på, kan dette like godt løses med en markering på butikkfasaden og / eller en vegviserfløy med miniatyrskilt 552 "Parkering".

Velger en å forkjørsregulere Jernbanegata må en supplere med en del skilt. Det anbefales å gjøre dette i forbindelse med justert / nytt fortau.

5. Forslag til tiltak

Med utgangspunkt i trafikksikkerhet og framkommelighet er det flere tiltak som burde vært gjennomført i dette området. Tiltakene er vist skissemessig på kartutsnittet nedenfor.



Kartutsnitt med skissemessig angivelse av tiltak (kartutsnitt fra Webinnsyn)

5.1 Gangfelt i Parkvegen

Fortauet i Jernbanegata sør for krysset med Parkvegen bør forlenges i full høyde fram til krysset. Det etableres et gangfelt 1-2 meter fra vestre fortauskant i Jernbanegata. For å få tilstrekkelig landingsareal og sikt på sørsida av Parkvegen kan det være nødvendig å forskyve Parkgata litt nordover, eventuelt å flytte gjerde på sørsida. Gangfeltet kan gjerne være opphøyd.

Kantstein på nordsida av Parkvegen må forlenges østover før avrunding slik at gangfeltet ikke ender i et kjøreareal. Avrundingen bør gi en naturlig sammenheng med fortauet lenger sør i Jernbanegata. Nytt gangareal på nordsida gjør det samtidig vanskeligere å eventuelt parkere så langt sør i Jernbanegata.

Nytt gangfelt med trygt gangareal / fortau anses som det viktigste tiltaket som bør gjøres.

5.2 Fortau og parkering i Jernbanegata

Det anbefales at en tar utgangspunkt i gjeldende reguleringsplan og får etablert fortau på vestsida av Jernbanegata fra kryss med Kirkegata til Parkvegen. Tilgjengelig vegareal er ca 13 meter. Det kan være mulig å få til noen p-plasser til butikken inne på butikkens område.

5.3 Fortau i Parkvegen

Det smale gangarealet sør for butikken bør gjøres om til et fortau ved at en fjerner grøntrabatten. Eventuelt justert veglinje for Parkvegen vil påvirke hvor bredt dette blir, se punkt 5.1.

5.4 Andre anbefalte tiltak

Ved bussholdeplasser bør det være opphøyet venteareal (16-18 cm) for å lette av- og påstigning. Det er naturlig å forlenge fortauet i Kirkegata sørover til holdeplassen. En kan vurdere om det trengs busslomme, eller om en kan ha kantstopp ved holdeplassen.

Parkeringsplassen i Parkvegen bør få definert inn- og utkjøring.

Jernbanegata bør forkjørreguleres slik at en tydeliggjør gatehierarkiet.

Som en del av nye generelle tiltak i sentrumsområdet bør en også vurdere

- alltid å etablere opphøyde gangfelt,
- mer bruk av 30 og 40 km/t fartsgrense.