

Oppdragsgiver: Erlend Klefstad
Oppdragsnavn: Trafikksikkerhet Hove camping
Oppdragsnummer: 647392-01
Utarbeidet av: Jostein Rinbø
Oppdragsleder: Julie Adserø
Dato: 20.11.2024
Tilgjengelighet: Åpent

Notat Trafikksikkerhet Hove Camping, Fv 708

1 Status for aktuelle tiltak i området

1.1. Tiltak som allerede er gjennomførte (TS-notat fra 21.10.2019)

1.2. Tiltak som ikke er gjennomførte

2 Nye tiltak/justeringer av tiltak som kan være aktuelle

2.1. Ny informasjon som er tilført prosjektet

2.2. Etablering av to tilrettelagte krysningspunkter inkl. fartsdempende tiltak langs Fv. 708

2.3. Vegbelysning for en forlenget strekning og intensivbelyste krysningssteder

3 Vurdering av aktuelle gangtraséer, inne i planområdet og fram til bussholdeplass

3.1. Skolebarnas ferdsel fra/til bussholdeplass

3.2. Kommentarer til de regulerte busslommene langs Fv.708 – Anbefaling av ny løsning

3.3. Øvrig ferdsel av myke trafikanter

4 Oppsummering

Versjonslogg:

VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS
02	20.11.24	Revidert etter innspill fra Kystplan	JR	JA
01	08.11.24	Nytt dokument	JR	JA

1 Status for aktuelle tiltak i området

1.1. Tiltak som allerede er gjennomførte (TS-notat fra 21.10.2019)

I TS-notat datert 21.10.2019, er følgende tiltak allerede gjennomførte av eieren av campingplassen:

- Terrengrapp på oversiden av fylkesvegen inkl. sluseport ved kryssningen av fylkesvegen
- Tilrettelegging av avkjørselen til campingplassen (delvis, se pkt. 1.2)
- Sikting langs Fv.708
- Ledegjerde i terrenget på øvre side av fylkesvegen, leder mot terrengrappen
Det er ikke et krav at ledegjerde skal ligge nærmest mulig fylkesvegen
- Fartsgrense langs Fv. 708 er redusert fra 60 km/t til 50 km/t, jfr. vedtak 21.08.2020

1.2. Tiltak som ikke er gjennomførte

- Vegbelysning på strekningen er ikke gjennomført iht. det forslaget som ligger i TS-notat datert 21.10.2019 med tegningsvedlegg TC 002.
- Tiltakene i krysset mot campingplassen er ikke gjennomførte fullt ut, bl.a. mangler en deleøy med kantstein. Denne øya skal skille kjørende fra gående trafikk, og vil hindre at myke trafikanter utsettes for fare for påkjørsel i innerkurven, særlig ved høyre avsving av kjørende trafikk fra vest.

2 Nye tiltak/justeringer av tiltak som kan være aktuelle

2.1. Ny informasjon som er tilført prosjektet

Med den nye informasjonen som nylig er tilført prosjektet (jfr. oversendelse fra Skaun kommune 11.10.2024 til Kystplan v/Jon Birger Johnsen), ser det ut til at det nå kan bli to kryssningssteder i området. Det andre stedet ligger like vest for krysset med Fv.709, og vil da kunne fange opp kryssende trafikk mellom de to innregulerte busslommene, jfr. «Reguleringsplan gnr. 56, bnr. 4, gang- og sykkelvegtrasé», plankart datert 02.01.2011.

2.2. Etablering av to tilrettelagte krysningspunkter inkl. fartsdempende tiltak langs Fv. 708

I tillegg til den tilrettelagte krysningen som fremgår av notat datert 21.10.2019 fra Asplan Viak, foreslår vi nå også at det legges opp til en tilsvarende kryssing mellom de to busslommene som er innregulerte like vest for krysset med Fv. 709.

Disse to krysningsstedene bør begge markeres med fartshumper utformet for 50 km/t (modifisert sirkelhump, jfr. fig. 3.7 i Hb. V128). Fartshumpene bør markeres med skilt nr. 109, «Fartshump» med underskilt 802 «100m», og er vist på ny tegning TL101. I Hb. N300 (Skiltnormalene) er det ikke et krav at fartshumper skal skiltes med forvarsling når de ligger innenfor fartsgrensestrekning, men vi velger likevel å tilrå at dette gjøres pga. kompleksiteten i området og en litt utradisjonell veggeometri.

Et problem med plasseringen av de «ytre» fartshumpene er horisontalkurvaturen i området, men vi anser gevinsten ved å etablere humpene som langt viktigere enn å følge håndbokens bestemmelser fullt ut. Vi understreker da at minsteavstanden fra fartsdempende tiltak til skarpe kurver ikke er et «skal-krav».

Avstanden mellom humpene skal ved 50 km/t være ca. 150 m, og vi foreslår tre slike modifiserte sirkelhumper på strekningen.

2.3. Vegbelysning for en forlenget strekning og intensivbelyste krysningssteder

Iht. Hb. V128 «Fartsdempende tiltak» bør det være fullverdig vegbelysning i minst en stoppsiktlengde på hver side av det/de aktuelle kryssingkrysningsstedet/-ene.

Stoppsiktlengden ved hastighet 50 km/t er iflg. Hb N100 lik 45 m, noe som i utgangspunktet tilsier tre lyspunkter i tilknytning til hver kryssing. Det vil imidlertid øke trafiksikkerheten ytterligere dersom de to krysningsstedene kan få en noe forsterket belysning, sk. *intensivbelysning*. Dette er nærmere omtalt i Hb. V124 «Veg- og tunnelbelysning».

Vi vurderer det også slik at en noe lengre, sammenhengende opplyst strekning av Fv. 708 kan bedre trafiksikkerheten i mørket for myke trafikanter, men også gi en bedre optisk ledning for gjennomgående biltrafikk.

Oppsummert så foreslås det montert vegbelysning i ca. 300m lengde og med to intensivbelyste tilrettelagte krysninger (ikke oppmerket gangfelt). For å sikre at vegbelysningen gir god optisk ledning langs fylkesvegen, foreslås samtlige lysmaster montert på nordsiden av fylkesvegen. I tillegg vil det da komme supplerende master på motsatt side av veien ved de to krysningsstedene.

3 Vurdering av aktuelle gangtraséer, inne i planområdet og fram til bussholdeplass

3.1. Skolebarnas ferdsel fra/til bussholdeplass

I denne sammenhengen viser vi i første rekke til den analyse som er gjort på et tidligere tidspunkt, og som er oppsummert i et eget vedlegg kalt «Tema busslommer.pdf». En oppsummerende figur tas med her, og vi tolker denne slik at det meste av skolebarnas ferdsel rettes mot Fv.709. Sikkerhetsmessig må dette ansees som gunstig i og med at Fv. 709 har mindre trafikk enn Fv. 708, men også har en noe mer karakter av å være «sideveg» i dette området. Dette påvirker både oppmerksomheten og fartsvalget til trafikantene som ferdes langs Fv. 709, inkl. oppmerksomhet inn mot vikeplikten når de kommer inntil Fv. 708.

Reguleringsplanen for eiendommen gnr. 56, bnr. 4 legger imidlertid opp til at det skal etableres to nye busslommer *vest for krysset* mellom Fv.708/Fv.709. Dette betyr at skolebarn også må krysse Fv. 708, noe som må betraktes som uheldig. Det forutsettes imidlertid at det etableres en tilrettelagt krysning med intensivbelysning og fartsdempende tiltak (modifisert sirkelhump, se avsn. 3.2). Fordelen med denne løsningen er at ordinær busstrafikk langs Fv. 708 vil ha tilfredsstillende busslommer for begge kjøreretninger. Når det så gjelder detaljerte vurderinger av busslommene i dette området, viser vi til neste avsnitt.

3.2. Kommentarer til de regulerte busslommene langs Fv.708 – Anbefaling av ny løsning

I tråd med Vegnormalene, Hb. N100, så anbefales busslommer lagt *etter* kryss, sett i begge fartsretninger. Når dette ikke er gjort for den regulerte løsningen, så kan det muligens ha sammenheng med at skolebuss til/fra Venn skole kjører Fv. 709 og videre vestover Fv. 708 til den møter grensen mot Melhus kommune.

Hb. N100 (4.3.2-2) setter krav om at det skal være fri sikt bakover i en lengde lik stoppsikt (45m) fra bussens speil på sjåførens venstre side. For buss som kjører mot øst *kan* det bli vanskelig å etterkomme dette kravet pga. relativt liten kurveradius, dvs. at bussens bakre del vil være sikthindrende ift. stoppsiktkravet. I så måte vil det være tryggere å gå tilbake til en løsning *etter* krysset, dvs. dagens plassering av busslommen. Det er klart avbøtende for dette siktproblemet at bussen har en forkjørersrett ut fra holdeplass pga. fartsgrense <60km/t på stedet, men frisisiktkravet bakover bør uansett oppfylles.

Uansett beliggenhet så skal busslommer for hastighet 50 km/t utformes med lengder 20-20-20m og bredde 3,0m. Det skal i tillegg være vente- og avstigningsplass for passasjerer i en bredde på 2,7m.

Ut fra det som er nevnt foran, så er vår anbefaling at busslommene legges *etter* krysset i begge trafikkretninger, jfr. anbefalingene i Hb. N100. For skolebuss (fra vest) som skal kjøre videre på Fv.709 mot Venn, så anbefales det å ha stopp i denne vegruten i og med at den har mindre trafikkbelastning og allerede har noen etablerte gangruter for skolebarn til/fra buss.

Vi anbefaler også at det etableres en tilrettelagt kryssning over Fv.708 i vestre kant av kryssområdet for Fv.709 og med en gangmulighet østover mot lommen som betjener østgående trafikk. Denne kryssningen vil kunne betjene trafikk til/fra ordinære bussruter, og vi kan ikke anbefale at skolebarn benytter denne kryssningen.

Derimot kan vi ikke se at en tilrettelagt kryssing over Fv.709 – slik reguleringsplanen viser – vil ha særlig betydning for å bedre situasjonen for myke trafikanter i området. På grunn av kort avstand til/fra krysset med Fv. 708, vil fartsnivået på strekningen uansett være relativt lavt. Eventuelle fartsdempende tiltak i tilknytning til selve kryssingsstedet vil derfor ha begrenset verdi.

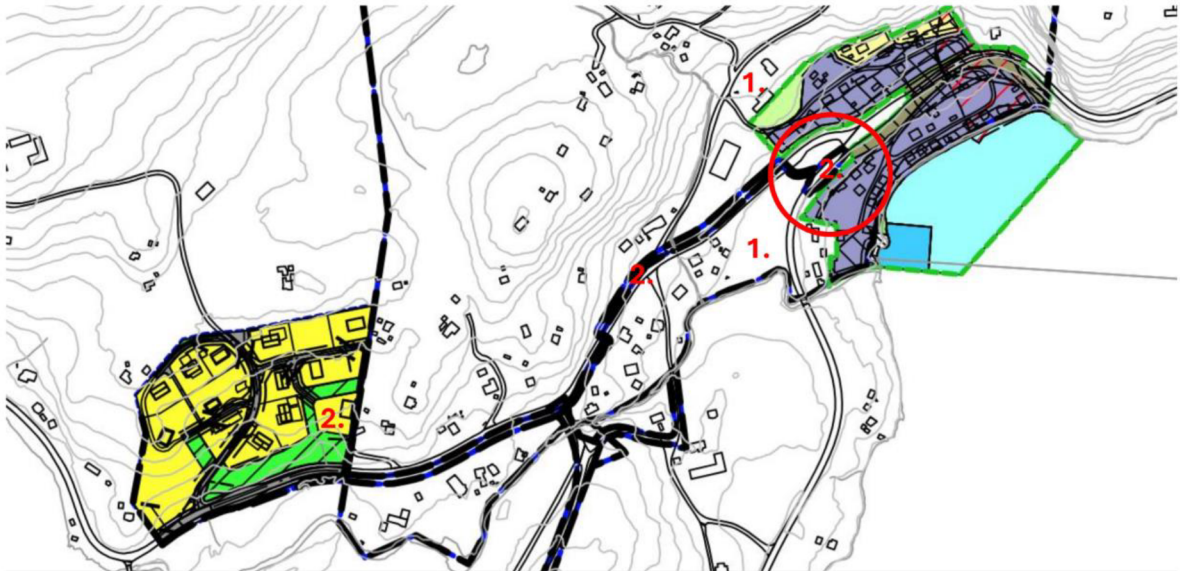
Av enda større betydning er det at tiltak for gående i terrenget utenfor kryssingsstedet mangler totalt i dette området, og vi er noe tvilende til om den regulerte løsningen blir gjennomført med det første. Skal et slikt kryssingssted fungere, så forutsettes det at myke trafikanter *ledes dit* på en naturlig måte og at det er *ventearealer* på begge sider av vegen. Ingen av disse forutsetningene synes så langt å være til stede, og vil kreve betydelig innsats mht. tiltak.

I tråd med det som er nevnt i avsnitt 3.1 foreslår vi at det kun etableres tilrettelagt kryssing over Fv.708 i dette området, og at fotgjengere som skal til dette stedet kan ferdes langs den relativt lite trafikkerte Fv. 709, fram til den kryssingen som er vist i oppdragets tegningsmateriale, kfr. tegning TC101, sist datert 07.11.2024.

Tema: Kollektivholdeplasser

Gjeldende reguleringsplaner:

1. Reguleringsplan Endring av hele planområdet Hove (PlanID 5029_198907), som ble vedtatt 04.10.1989 (se figur 4).
2. Reguleringsplan for eiendommen gnr. 56, bnr. 4 i Skaun kommune (PlanID 5029 201007), Ikrafttredelsesdato: 6.10.2010 (se figur 2 og 3).



3.3. Øvrig ferdsel av myke trafikanter

Dersom skolebarnas ferdsel sikres iht. det som er nevnt foran, så vil det også gi den nødvendige sikkerhet for den øvrige ferdsel av voksne. Det kan se ut til at det interne vegsystemet på øvre(nordre) side av Fv. 708 fungerer rimelig bra både som interne adkomstveger og som forbindelser til bussholdeplassene.

4 Oppsummering

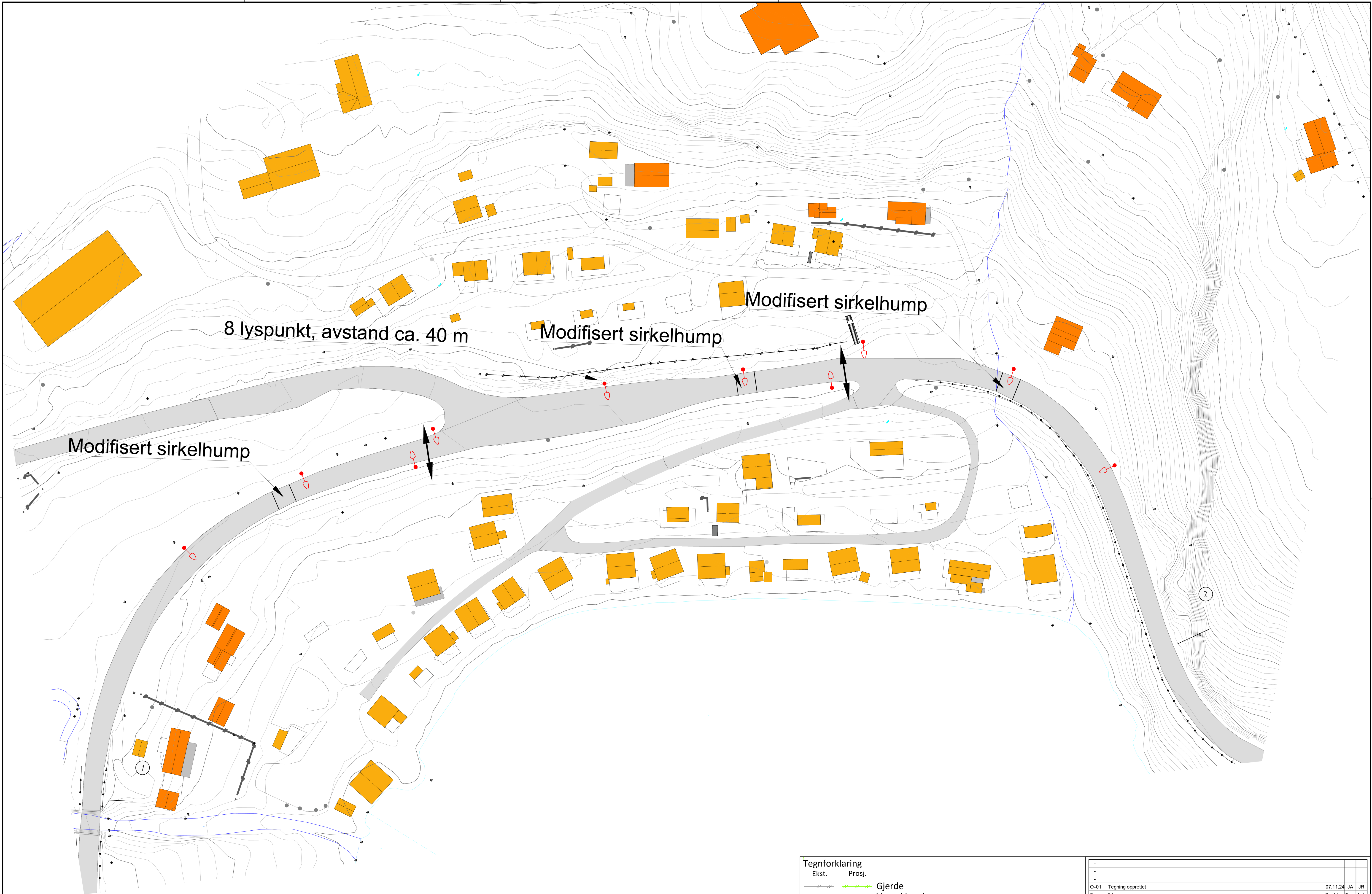
Det er ikke vanskelig å mobilisere motforestillinger mot campingdrift på begge sider av en offentlig veg. Løsningen har vært aktuell tidligere og til alt overmål langs E6. Statens vegvesen gikk da til det skritt å innløse etableringen på den ene siden av vegen, og etter hvert forsvant dette anlegget helt – den beste løsningen for alle parter. Nå må det sies at det i dette tilfelle var tale om «drop-in-camping» med stadig nye besøkende og relativt stor aktivitet på tvers av vegen. Trafikksikkerheten var til tider svært dårlig.

Tilfellet ved Hove camping er helt forskjellig fra den nevnte situasjonen. Ikke bare er vi på et helt annet vegnett (Fylkesveg med ÅDT ca. 1600 kjt/døgn), men det er i hovedsak tale om «fastliggende» campinggjester som kjenner trafikksituasjonen godt og som normalt bør ha et begrenset behov for trafikk på tvers av fylkesvegen. I tillegg har eieren av campingplassen vist stor vilje til å på ulike måter forbedre trafikksituasjonen for sine

gjester. Det siste tiltaket som er gjennomført er – så vidt vi kjenner til – nedsettelse av fartsgrensen fra 60 km/t til 50 km/t. Derimot mangler en oppgradering av vegbelysningen for vegstrekingen, samt noen tiltak i kryssområdet på nedsiden av Fv.708.

Såframt det er mulig, så bør reguleringsbestemmelsene for denne tosidige drifta av Hove camping også omhandle bestemmelser som kan hindre at unødvendige krysningsbehov skapes. Dette gjelder for eksempel tilfeller hvor ulike generasjoner i en familie havner i etableringer på hver sin side av Fv. 708. Vi ser for oss at barns behov for å krysse fylkesvegen kan reduseres ved å hindre at slike situasjoner oppstår.

- Notat «Trafikksikkerhet ved Hove camping, fv. 708», datert 21.10.2019



Tegnforklaring	
Ekst.	Prosj.

Prosjekt		Reguleringsplan		Oppdragsgivers arkivnummer	
Hove camping		07.11.24		647392-01	
Trafikksikkerhet		UTM32		NN2000	
Trafikksikkerhetsplan		1:500		A1	
Oppdragsleder		Erlend Klefstad		Revisjon	
Tegningsnummer		T C 101		O-01	
Fag		Type		Løpnr.	