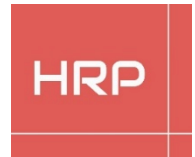


STRATEGISK UTREDNING OG ANALYSE

A photograph of a road with yellow lane markings receding into the distance, overlaid with a dark blue diagonal shape that serves as a background for the title text.

TRAFIKKANALYSE

REGULERINGSPLAN RUDOLFSLETTA

EVENES KOMMUNE

APRIL 2023

TITTEL	TRAFIKKANALYSE – REGULERINGSPLAN RUDOLFSLETTA
OPPDRAGSGIVER	EVENES KOMMUNE
RAPPORTTYPE	TRAFIKKANALYSE
VERSJON	ENDELIG RAPPORT 1.0
UTARBEIDET AV:	SILJE FJÆRESTAD, SUSANNE SKOG BERG
SIDEMANNSKONTROLL	BEATHE GILLEBO

HRP AS
 DRONNING EUFEMIAS GATE 16
 0191 OSLO

INNHOLDSFORTEGNELSE

SAMMENDRAG	3
1. INNLEDNING	5
2. DAGENS SITUASJON	7
2.1 ULYKKESSITUASJONEN	7
2.2 BILTRAFIKK	8
2.3 KOLLEKTIVTRAFIKK OG MYKE TRAFIKANTER	8
3. KONSEKVENSVURDERING	11
3.1 FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN	11
3.2 RESULTATER	13
4. OPPSUMMERING	17

FIGURER

FIGUR 1: PLANOMRÅDET (RUDOLFSLETTA 1853-19/49) MARKERT I BLÅTT	5
FIGUR 2: PLANOMRÅDET MARKERT I BLÅTT. RØDE LINJER VISER DE TO ADKOMSTVEIENE TIL PLANOMRÅDET. TO MANUELLE BOMMER ER MARKERT I KARTET, I SVART.	6
FIGUR 3: REGISTRERTE ULYKKER FRA 2013 TIL I DAG (MARKERT MED GRØNT). HENTET FRA NVDB/STATENS VEGVESENS KARTTJENESTE	7
FIGUR 4: ÅRSDØGNTRAFIKK I DAG	8
FIGUR 5: G/S-VEI MELLOM BUSSHOLDEPlass OG BJELLGAMVEIEN (SORTE PILER)	9
FIGUR 6: BUSSLOMME FOR SKOLEBUSS SETT FRA LILANDSVEIEN	9
FIGUR 7: BUSSLOMME FOR SKOLEBUSS SETT FRA NORD-VEST	10
FIGUR 6. GANG- OG SYKKELVEIER I OMRÅDET MARKERT I BLÅTT, SAMT BUSSLOMME MARKERT I ROSA OG ADKOMSTVEIER I RØDT.	10
FIGUR 7: BILTURER PER BOLIG PER DØGN BASERT PÅ KARAKTERISTIKA VED OMRÅDET, HENTET FRA SVVS HÅNDBOK V713 TRAFIKKBeregninger (S. 58)	12
FIGUR 8: AVKJØRSEL FRA FYLKESVEI 7552 (SØR FOR PLANOMRÅDET). ILLUSTRASJON FRA GOOGLE MAPS.	14
FIGUR 9: AVKJØRSEL FRA FYLKESVEI 7552 (NORD FOR PLANOMRÅDET). ILLUSTRASJON FRA GOOGLE MAPS.	14
FIGUR 10: HOVEDADKOMSTVEIER TIL PLANOMRÅDET (I RØDT), BUSSHOLDEPlass (ROSA) OG G/S-VEI (BLÅTT).	15
FIGUR 13: ADKOMSTVEIER TIL OG FRA PLANOMRÅDET (RØDT = BILVEIER, BLÅ = G/S-VEG, ROSA = BUSSLOMME FOR SKOLEBUSS)	16

TABELLER

TABELL 1: TURPRODUKSJON PER DØGN SOM FØLGE AV TILTAKET. TOTAL TURPRODUKSJON ER OPPGITT SOM ANTALL BILTURER PER DØGN.	3
TABELL 1: FARTSGRENSER RUNDT PLANOMRÅDET	6
TABELL 2: REGISTRERTE TRAFIKKULYKKER I OMRÅDET FRA JUNI 2013 TIL I DAG	7
TABELL 3: ÅRSDØGNTRAFIKK I DAG	8
TABELL 4: BOLIGTYPE OG ANTALL SOM INNGÅR I TILTAKET	11
TABELL 5: TURPRODUKSJON PER ENHET PER DØGN, HENTET FRA SVVS HÅNDBOK V713 TRAFIKKBeregninger (S.55)	11
TABELL 6: BILTURPRODUKSJON SOM FØLGER AV TILTAKET	12
TABELL 7: MULIG ENDRET TURPRODUKSJON PER DØGN SOM FØLGE AV TILTAKET. TOTAL TURPRODUKSJON ER OPPGITT SOM ENDRING I ANTALL BILTURER PER DØGN FOR DE BERØRTE GATENE I MINIMUMS- OG MAKSIMUMSSCENARIO.	13
TABELL 8: TURPRODUKSJON PER DØGN SOM FØLGE AV TILTAKET. TOTAL TURPRODUKSJON ER OPPGITT SOM ANTALL BILTURER PER DØGN.	17

SAMMENDRAG

OM ANALYSEN

Denne analysen tar for seg en vurdering av trafikkb belastningen til planområdet på Rudolfsletta, som følger av utbyggingen av nye boliger. Økningen i trafikkb belastning grunnet tiltaket er beregnet gjennom antakelser om turproduksjon per døgn per boenhet, i tråd med erfaringstall/satser fra Statens vegvesens Håndbok V713 Trafikkberegninger.

Planområdet ligger i Evenes kommune, og er i mindre sentrale strøk. Planområdets karakteristika tilsier at det vil være vanlig med bilhold for beboere. Det er, samtidig, relativt dårlig kollektivdekning i området slik at bil vurderes å være fremkomstmiddelet som hovedsakelig benyttes. Det er tilstrekkelig parkeringsdekning for alle boenheter.

MINIMUMS- OG MAKSIMUMSSCENARIOER

I analysen beregnes et minimums- og et maksimumsscenario. Det beregnes et minimums- og et maksimumsscenario for kunne oppgi et intervall på hvordan turproduksjonen i de berørte gatene vil kunne variere som følge av ulike forutsetninger. Å oppgi ett enkelt tall for veksten i ÅDT som følge av tiltaket, vil i liten grad belyse at det foreligger en usikkerhet ved realisert trafikkvekst. Når analysen legger til grunn et intervall øker dette sannsynligheten for at faktisk ÅDT-belastning som følge av tiltaket inkluderes. Det vil også være gunstig mht. at man ser hvordan variasjonen i ulike forutsetninger kan påvirke ÅDT-tallene, som gir en mer transparent og etterprøvable analyse.

Forskjellen mellom de to scenariene er oppsummert under:

- *Minimumsscenarioet* legger til grunn at hver bolig genererer 2,6 ytterligere bilturer per døgn
- *Maksimumsscenarioet* legger til grunn genererer 2,6 ytterligere bilturer per døgn

ENDRING I TRAFIKK SOM FØLGE AV TILTAKET

Nedenfor oppsummeres mulig endret årsdøgntrafikk som følge av tiltaket per døgn, for de berørte gatene tilknyttet planområdet.

Tabell 1: Turproduksjon per døgn som følge av tiltaket. Total turproduksjon er oppgitt som antall bilturer per døgn.

Boligtype	Antall boenheter	Turproduksjon	
		Min-scenario	Max-scenario
3-roms leiligheter	6	16	25
2-roms leiligheter	6	16	25
Sum	12	+31	+50

Det er estimert at trafikken vil øke med mellom 31 og 50 bilturer per døgn som følge av tiltaket. Forholdene som er beskrevet i rapporten, hva gjelder planområdets karakteristika, sannsynliggjør at produksjonen av bilturer vil ligge nærmere maksimumsscenariet, enn minimumsscenariet. Endringen i trafikk som følge av plantiltaket vil fordele seg på de veiene tilknyttet plantiltaket, samt i løpet av døgnet.

TRAFIKKSikkerhet

En økt trafikkb belastning på mellom 31 og 50 biler per døgn vil ikke være mye, isolert sett, og tiltaket anses derfor ikke som en trussel for trafikksikkerheten i seg selv.

Den økte mengden trafikk som følger av tiltaket, kan øke sannsynligheten for trafikkulykker ved avkjørslene til fylkesveien/Lilandsveien. På den annen side er det god sikt ved begge avkjørslene, noe som reduserer sannsynligheten for trafikkulykker. Generelt sett vil flere biler gi større sannsynlighet for ulykker. Statistikken viser imidlertid at det har vært lite ulykker i området, og risikoen for trafikkulykker ansees således som liten.

Økt trafikk fra begge hovedadkomstveier vil bidra til økt trafikk forbi bussholdeplassen for skolebuss, men dette vil i liten eller ingen grad påvirke trafikksikkerheten rundt skolen.

Tilretteleggingen for myke trafikanter vurderes som god, og det er gang- og sykkelveier ved begge hovedadkomstveier. I tillegg er fartsgrensen ved planområdet 30 km/t. Det er heller ikke registrert noen trafikkulykker på veiene i boligområdet. Dette taler for at trafiksikkerheten i og rundt planområdet, ikke vil påvirkes av tiltaket i nevneverdig grad. Det vurderes likevel som fordelaktig dersom bommer som skal hindre gjennomkjøring faktisk holdes stengt, også på vinterstid.



Figur 2: Planområdet markert i blått. Røde linjer viser de to adkomstveiene til planområdet. To manuelle bomber er markert i kartet, i svart.

Det er to adkomstveier til tomten, fra fylkesveien. Hovedadkomsten til boligområdet er på veiene, henholdsvis, sør og nord for skole og omsorgssenter. For å komme til tomten fra fylkesveien fra nord, tar man av til høyre på Bjellundsveien, via Birkelundsveien, til Rudolfsletta og planområdet. Sør for planområdet er adkomst fra fylkesveien fra Birkelundsveien. Denne veien fører til Rudolfsletta og planområdet, som anvist i kartet over.

I kartet er det også markert to manuelle bomber, sør for idrettshallen som ligger i tilknytning til skolen. Det påpekes at bombene har en tendens til å bli stående åpne vinterstid, grunnet brøyting. Dette kan derfor påvirke kjøremønsteret i området.

Fartsgrenser rundt i området er beskrevet i tabellen under.

Tabell 2: Fartsgrenser rundt planområdet

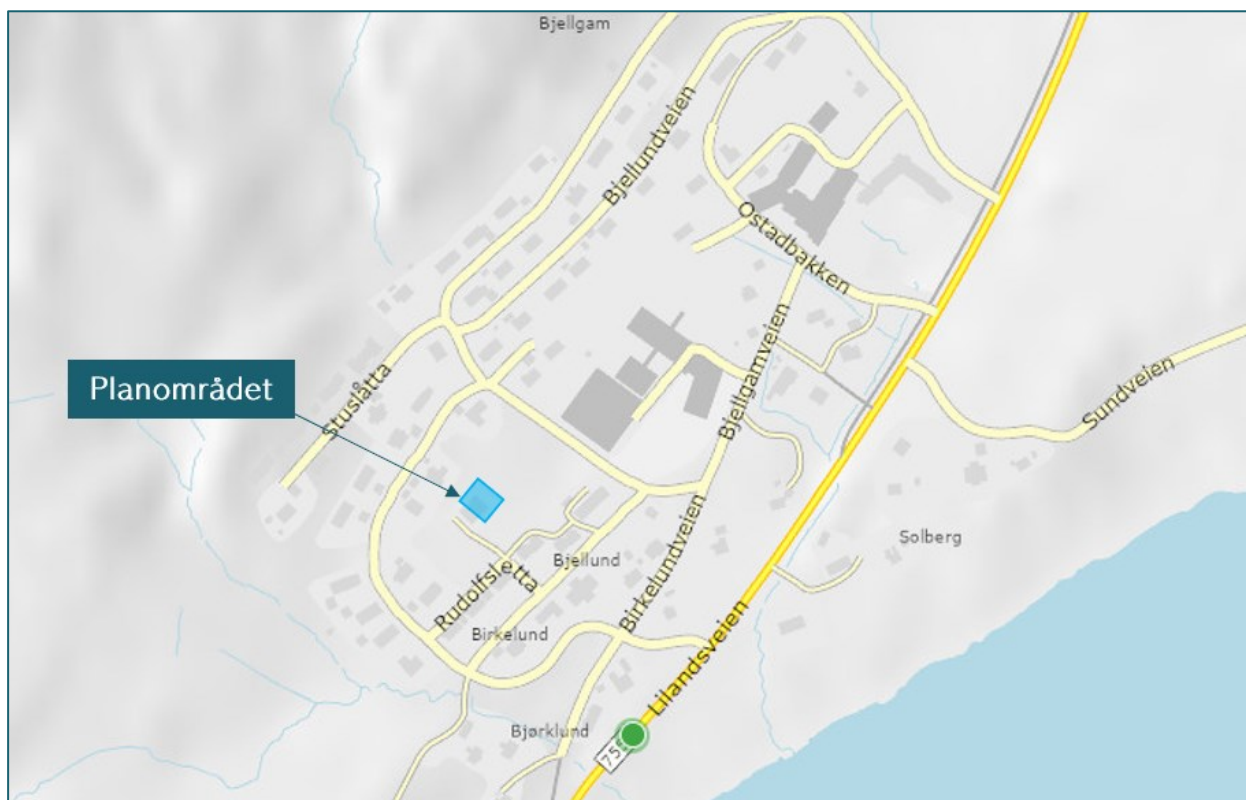
Vei	Fartsgrense
Rudolfsletta	30 km/t
Birkelundveien	30 km/t
Bjellgamveien	30 km/t
Bjellundveien	30 km/t
Stuslåtta	30 km/t
Ostadbakken	30 km/t
Lilandsveien	60 km/t

2. DAGENS SITUASJON

Dette kapittelet beskriver dagens situasjon tilknyttet planområdet, herunder ulykkessituasjon, biltrafikk, samt kollektivtrafikk og forhold for myke trafikanter.

2.1 ULYKKESSITUASJONEN

Ulykkessituasjonen for området rundt planområdet er hentet fra Statens vegvesens (SVV) karttjeneste, *Vegkart*¹. I kartet under er registrerte ulykker i tidsrommet fra 2013 frem til i dag (siste 10 år) illustrert med grønne prikker.



Figur 3: Registrerte ulykker fra 2013 til i dag (markert med grønt). Hentet fra NVDB/Statens vegvesens karttjeneste

I området som inngår i figur 3, er det registrert totalt en ulykke siden juni 2013. Ulykken inntraff på fylkesvei 7552. I tabellen på neste side er en beskrivelse av ulykken som er markert i kartet, for å få et overblikk over ulykkesbildet i området.

Tabell 3: Registrerte trafikkulykker i området fra juni 2013 til i dag

Vei	Måned/år	Ulykketype	Enhet(er)	Fartsgrense
Lilandsveien FV 7552	Mai 2019	Enslig kjøretøy veltet i kjørebanelen	1 stk	60 km/t

Ulykken som inntraff i mai 2019, og som er markert nest nederst i figur 3 og tabell 2, er i nærheten av denne ene avkjørselen fra fylkesveien til Rudolfsletta. Ulykken involverte enslig kjøretøy, sør for sørligste hovedavkjørsel til Rudolfsletta.

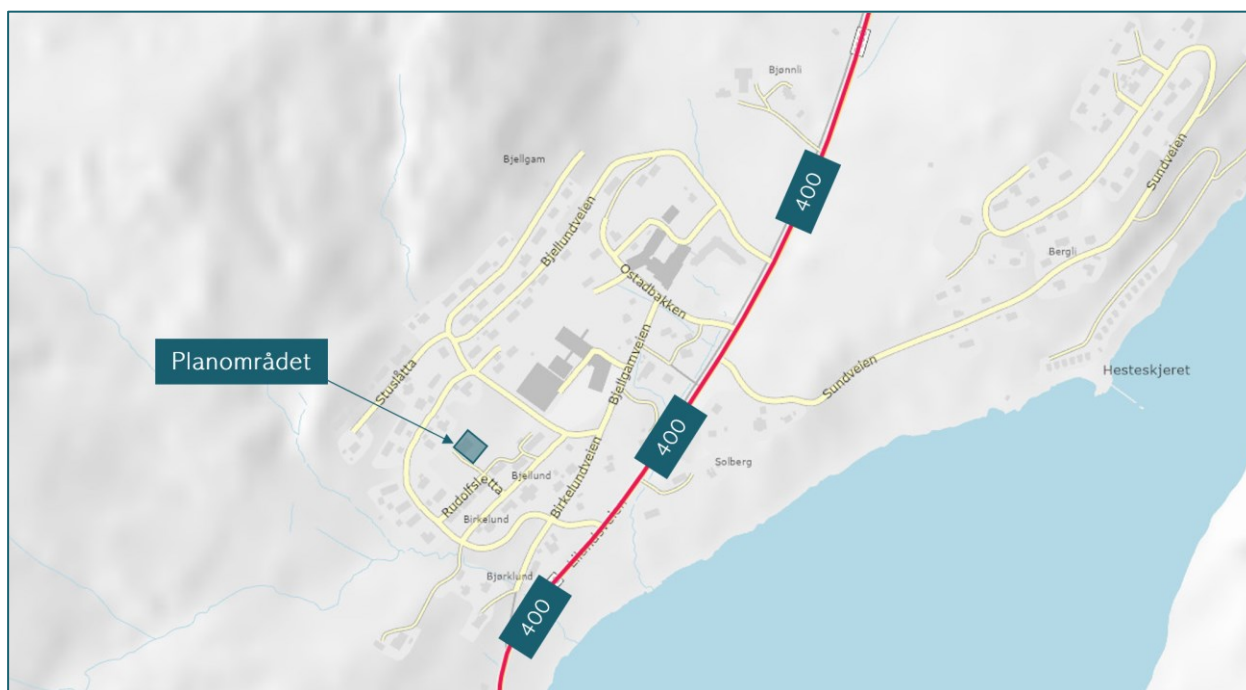
¹ Vegkart (2021): <https://www.vegvesen.no/fag/teknologi/nasjonal-vegdatabank/kart/> (Statens vegvesen)

2.2 BILTRAFIKK

Vegkart fra SVV er også anvendt for å kartlegge trafikkmengden i området. Det er kun tilgjengelige tall på trafikkmengde (ÅDT) langs Fylkesveien/Lilandsveien. Det foreligger ikke trafikk tall for de øvrige veiene som inngår i analysen.

«Årsdøgntrafikk (ÅDT) er summen av alle kjøretøy som passerer et punkt på en gitt strekning over et helt år, fordelt på antall dager i året (365). Dette gir et anslag på daglig trafikk på en gitt strekning».

ÅDT-tallene er fra 2022. Det påpekes at denne analysen i hovedsak vil beskrive hva tiltaket skaper av ekstra trafikk, altså *endringen* fra dagens situasjon. Dersom dagens ÅDT-tall for skal kartlegges, bør det gjennomføres trafikk tellinger.



Figur 4: Årsdøgntrafikk i dag

Det er verdt å presisere at trafikldataene er sesong- og tidsavhengige. Eksempelvis vil det være høyere trafikkmengde morgen og ettermiddag, enn midt på dagen eller på kvelden. Disse variasjonene er imidlertid ivarettatt i ÅDT-tallene som er oppgitt, da ÅDT inkluderer alle biler som passerer et visst punkt i løpet av et år, og fordeler disse på antall dager i året (365). Imidlertid vil altså trafikkb belastningen være større i enkelte perioder/dager/tider på døgnet, enn for andre perioder. Nedenfor følger en oppsummering av ÅDT-tallene i tabellform, som også er illustrert i kartet over.

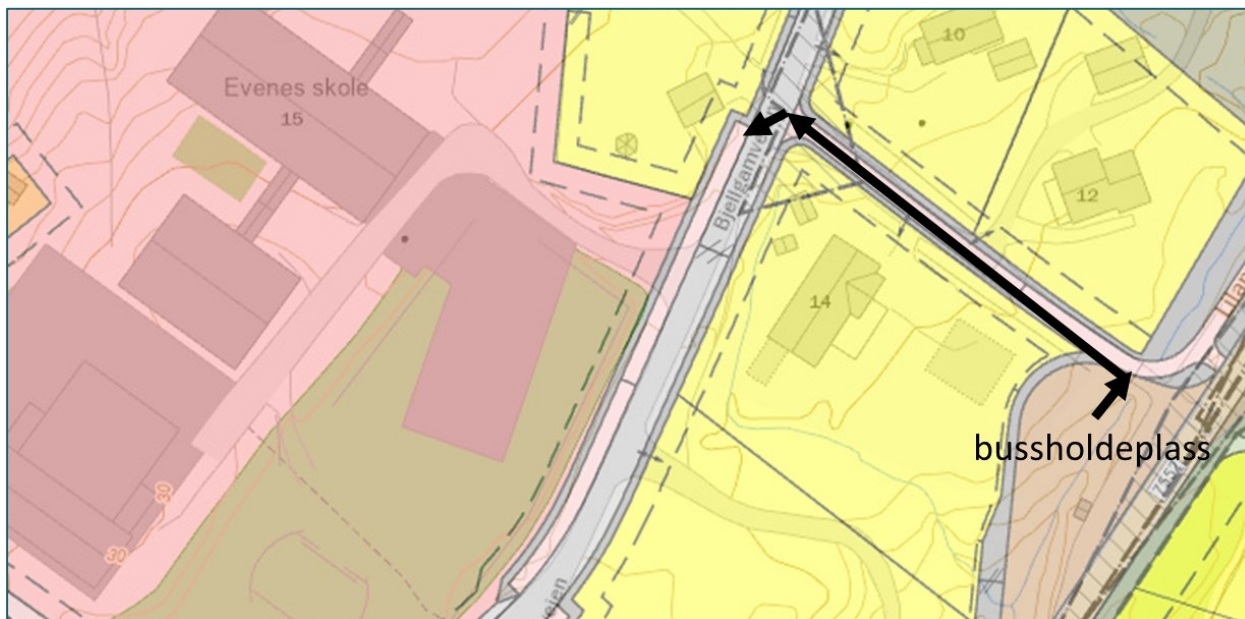
Tabell 4: Årsdøgntrafikk i dag

Tellepunkt	Årsdøgntrafikk (ÅDT)
Lilandsveien (FV 7552)	400

2.3 KOLLEKTIVTRAFIKK OG MYKE TRAFIKANTER

Det er generelt få kollektivmuligheter i området. Det ble bygget en ny busslomme i 2022 ved Lilandsveien nedenfor skolen, se rosa markering i kart i figuren under. Denne benyttes av skoleelever som busser til skolen. Ny bussholdeplass ble tatt i bruk vinteren 2022/2023, og er utformet slik at elever ikke trenger å krysse fylkesveien til og fra skolen. Elever benytter da G/S-vei mellom skolen og bussholdeplassen (mellom Lilandsveien og Bjellgamveien). Fra G/S-vei må elever da krysse Bjellgamveien før de ankommer skoleområdet. Her er det ikke sikker kryssing med fotgjengerovergang i dag. Det er imidlertid planlagt utbygging av G/S-vei langs Bjellgamveien til skolen (markert i rosa langs Bjellgamveien), samt

fotgjengerovergang (liten sort pil). Bjellgamveien (inn fra Evenes omsorgssenter) er for øvrig kun adkomst noen få bolighus, og er ikke åpen for gjennomgangstrafikk.



Figur 5: G/S-vei mellom bussholdeplass og Bjellgamveien (sorte piler)

Det går buss til/fra Liland, men det er få avganger². Det er derfor vurdert at bil må anses som det viktigste fremkomstmiddelet i dette området.



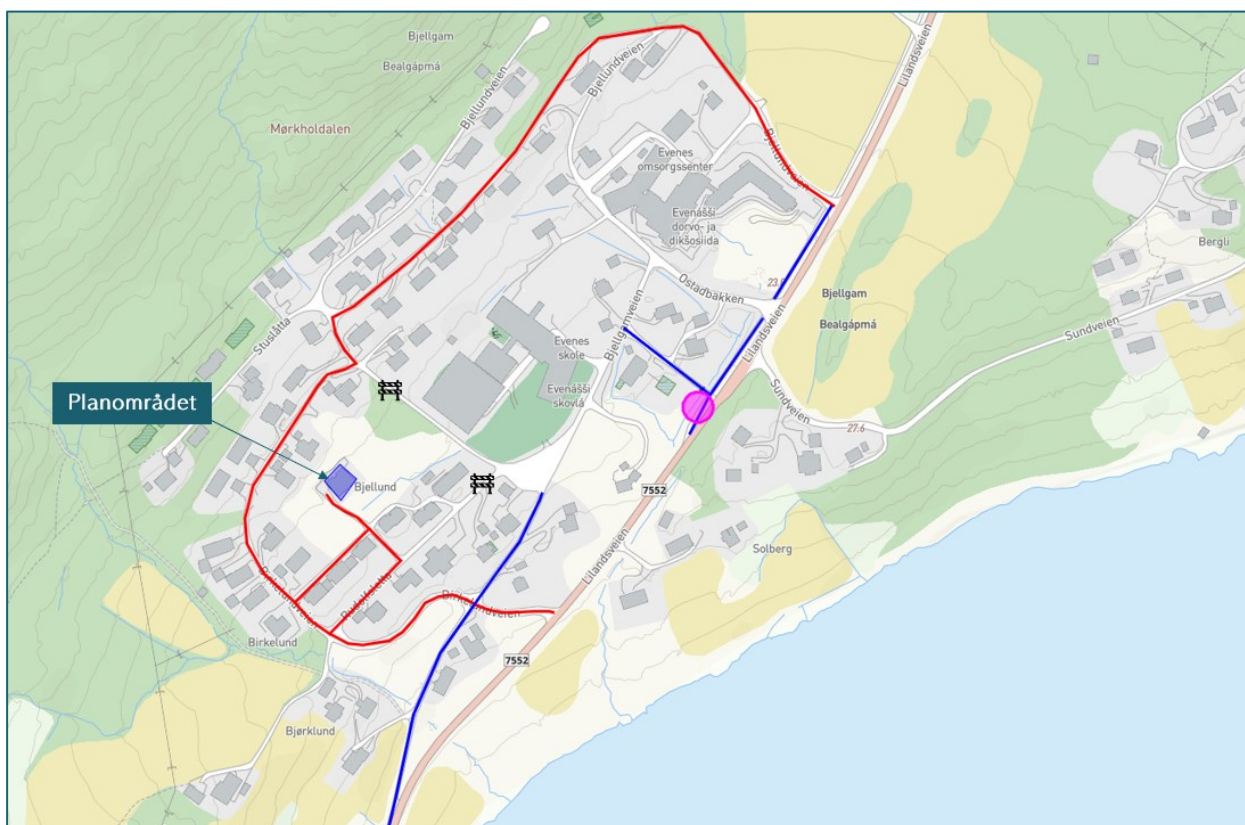
Figur 6: Busslomme for skolebuss sett fra Lilandsveien

² Hentet fra reiseplanlegger <https://www.reisnordland.no/reiseplanlegger>, samt mottatt fra oppdragsgiver.



Figur 7: Busslomme for skolebuss sett fra nord-vest

Planområdet er i nær tilknytning til Evenes skole. Det antas derfor at det er skoleelever som ferdes i området (skolevei). Det er, for øvrig, ingen regulering på bruken av veien internt på skoleområde. Det er tilrettelagt for myke trafikanter enkelte steder i tilknytning til planområdet/skolen, med gang- og sykkelveier og fortau. Gang- og sykkelvei er illustrert i figuren under i blått. Der den ender i nord, fortsetter det i fortau langs FV 7552 Lilandsveien. Fortauet ender ved barnehagen som ligger helt sør i bygda. Gang og sykkelveien er også adkomstvei for boliger som har avkjørsel mot den.



Figur 8. Gang- og sykkelveier i området markert i blått, samt busslomme markert i rosa og adkomstveier i rødt.

3. KONSEKVENSVURDERING

Under følger konsekvensvurderingen for plantiltaket, herunder forutsetninger for analysen, samt resultater.

3.1 FORUTSETNINGER FOR ANALYSEN

Planområdet, eller de nye boligene, vil generere økt trafikkbelastning i området. Hvor stor trafikkveksten blir som følge av et tiltak vil avhenge av hva som skal bygges, hvordan aktiviteten i tilknytning til det som skal bygges er og tilgjengelighet etc.

I dette kapitlet vil turproduksjon som følge av nye boliger beregnes. Innledningsvis vil forutsetningene som ligger til grunn for analysen beskrives. Derneft vil turproduksjon som følge av tiltaket beregnes og beskrives.

«Turproduksjonen er turer inn og ut av et område, her Rudolfsletta, i løpet av et døgn. Turproduksjon vil dermed være synonymt med ÅDT. Turproduksjon brukes for å beskrive antall bilturer som tilkommer som følge av de nye boligene».

ANTALL BOLIGER

I tabellen under oppsummeres hvilken type boliger, og antall per boligtype, som inngår i tiltaket.

Tabell 5: Boligtype og antall som inngår i tiltaket

Boligtype*	Antall boenheter
3-roms leiligheter	6
2-roms leiligheter	6
Sum	12

*Det er per i dag ikke bestemt hvordan romfordelingen i de to leilighetskompleksene skal være, kun at det skal være seks leiligheter i hvert bygg, bestående av 2-roms og 3-roms leiligheter. Analysen forutsetter derfor seks 2-roms leiligheter, og seks 3-roms leiligheter.

TURPRODUKSJON PER BOLIG

For å beregne trafikkveksten som følge av tiltaket, er det benyttet erfaringstall/satser fra Statens vegvesens Håndbok V713 Trafikkberegninger. Satser for turproduksjon er gjengitt i utklippet under.

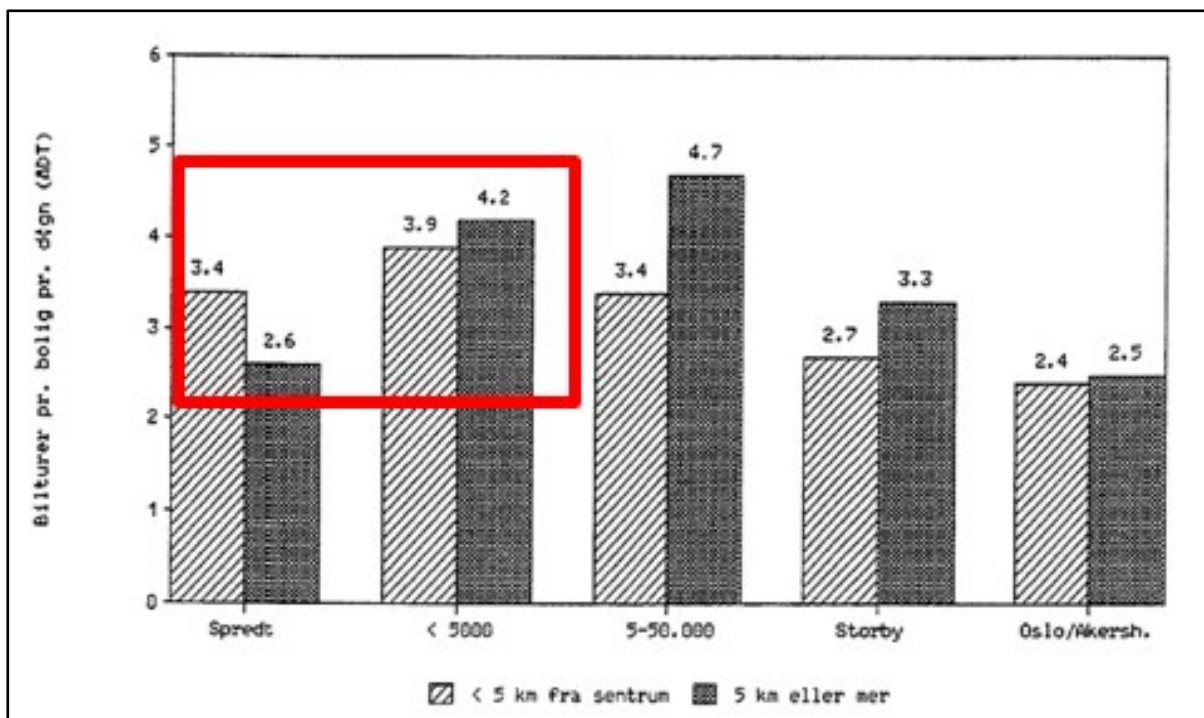
Tabell 6: Turproduksjon per enhet per døgn, hentet fra SVVs Håndbok V713 Trafikkberegninger³ (s.55)

AREALBRUK	ENHET	TURPRODUKSJON		
		Person-turer	Bil-turer	Variasjons-område
BOLIG - eget eller andres hjem	pr. bolig pr. person		3.5 1.0	2.5 - 5.0 0.5 - 1.5
	pr. bolig pr. person	9.0 3.0		7 - 12 2 - 4

Variasjonsområdet per bolig er mellom 2,5 og 5,0 produserte bilturer per døgn, med et gjennomsnitt på 3,5 bilturer per døgn. Hvilken sats som velges innenfor variasjonsområdet avhenger av en rekke faktorer. Forhold som bidrar til høyere turproduksjon per boenhet er eksempelvis dårlig kollektivtilbud, store boliger, samt mange barnefamilier. På den andre siden vil et godt kollektivtilbud, små boliger og mange gamle beboere bidra til lavere turproduksjon per boenhet.

Planområdets karakteristika antyder imidlertid at intervallet for turproduksjonen vil være smalere, samt mer «venstreskjevt» enn intervallet i Tabell 6. Nedenfor følger en forklaring på intervallet av antatt påvirkning på turproduksjonsfaktoren per boenhet, ut ifra karakteristika ved området som boligene skal bygges i.

³ Statens vegvesen: <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-v713.pdf>



Figur 9: Billetter per bolig per døgn basert på karakteristika ved området, hentet fra SVVs håndbok V713 Trafikkberegninger (s. 58)

Evenes kommune hadde ved inngangen til 4. kvartal 2022 et innbyggertall på 1 305 (SSB⁴). I tråd med figuren over betyr dette at planområdet trolig vil ha en turproduksjon på mellom 2,6 og 4,2 per bolig (pga. 1 305 < 5 000). Hvor i dette intervallet turproduksjonen er vil avhenge av definisjonen på spredt og tett bebyggelse, samt definisjonen av, og avstanden til, sentrum.

Evenes er en kommune med spredt bebyggelse. Dette taler for et intervall for turproduksjon mellom 2,6 og 3,4, jf. Figur 9. Samtidig ligger planområdet i et område som av SSB defineres som et tettbebyggt område⁵, noe som taler for at intervallet skal ligge mellom 3,9 og 4,2 jf. figuren over.

Det er i hovedsak to tettsteder i Evenes kommune, henholdsvis Liland og Bogen. Planområdet ligger i tettstedet Liland, og således < 5 km fra sentrum, dersom Liland defineres som et sentrum. I dette tilfellet vil turproduksjonen ligge på ca. 3,4 eller 3,9, avhengig av om en tar utgangspunkt i spredt eller tett bebyggelse. Dersom kun Bogen defineres som sentrum, eller ingen av tettstedene i kommunen defineres som sentrum, ligger planområdet > 5 km fra sentrum. I dette tilfellet vil turproduksjonen ligge på ca. 2,6 eller 4,2, dersom en tar utgangspunkt i at planområdet er et område med henholdsvis spredt eller tett bebyggelse.

Intervall som her legges til grunn som et spenn for turproduksjon i analysen, omtales som minimums- og maksimumsscenario for turproduksjon. En oppsummering av disse forutsetningene følger i tabellen under.

Tabell 7: Bilturproduksjon som følger av tiltaket

Minimumsscenario	Maksimumsscenario	Benevning
2,6	4,2	Turproduksjon per boenhet per døgn

P-PLASSER

Det planlegges etablering av totalt 18 parkeringsplasser for de 12 leilighetene, hvorav to av disse skal være gjesteparkeringsplasser. Antallet parkeringsplasser som inngår i tiltaket antas å være dekkende for alle som skal til og fra boligene i løpet av et døgn. Dette gjelder personer som bor på planområdet, samt besøkende.

⁴ (Statistisk sentralbyrå (SSB), 2022)

⁵ (Statistisk sentralbyrå (SSB), 2021)

Dette vurderes derfor til å være full parkeringsdekning for boligene, og parkeringskapasiteten vil dermed ikke være begrensende på turproduksjonen som er beregnet i denne analysen.

BOLIGTYPE

Store boliger med mange personer per bolig, vil være en faktor som fører til økt turproduksjon, mens små boliger med få personer per bolig vil være med på å bidra til lavere turproduksjon. På den ene siden kan dette sies å være små boliger i den forstand at det er leiligheter og ikke rekkehus/eneboliger som skal bygges, og at tiltaket således vil bidra til lavere bilproduksjon.

På den annen side er leilighetene tiltenkt unge og barnefamilier, og er ikke forbeholdt eldre eller seniorer. Med bakgrunn i dette vil tiltaket bidra til høyere bilproduksjon, da barnefamilier statistisk sett bidrar til mer turproduksjon gjennom blant annet henting og bringing av barn og flere turer til butikken.

3.2 RESULTATER

TURPRODUKSJON VED TILTAKET

En oppsummering av turproduksjonen ved tiltaket per døgn, følger i tabellen under. Her er det oppgitt turproduksjon som følger både av minimums- og maksimumsscenarioet.

Tabell 8: Mulig endret turproduksjon per døgn som følge av tiltaket. Total turproduksjon er oppgitt som endring i antall bilturer per døgn for de berørte gatene i minimums- og maksimumsscenario.

Boligtype	Antall boenheter	Turproduksjon	
		Min-scenario	Max-scenario
3-roms leiligheter	6	16	25
2-roms leiligheter	6	16	25
Sum	12	+31	+50

Som beskrevet i tabellen over er turproduksjonen som følge av tiltaket beregnet til mellom 31 og 50 bilturer per døgn. Dette er utledet av forutsetningene som er beskrevet i delkapittel 3.1. Intervallet representerer spennet mellom et sannsynlig minimums- og maksimumsscenario for realisert turproduksjon som følge av tiltaket.

Det illustrerte minimumsscenarioet innebærer at hver enkelt boenhet produserer 2,6 bilturer per døgn, noe som totalt gir en turproduksjon på 31 bilturer per døgn. På den andre side, innebærer det illustrerte maksimumsscenarioet at hver enkelt boenhet produserer 4,2 bilturer per døgn. Dette vil totalt gi en turproduksjon på 50 bilturer per døgn.

FORHOLD SOM TREKKER MOT MIN- OG MAX-SCENARIO

Det er imidlertid flere forhold som taler for at turproduksjonen per bolig per døgn er nærmere maksimumsscenarioet enn minimumsscenarioet. Forhold som taler for henholdsvis høyere og lavere bilturproduksjon er listet opp i punktlisten under:

Forhold som bidrar til en høyere bilturproduksjon:

- Planområdet ligger i et område med dårlig eller ingen kollektivtilbud.
- Planområdet ligger i et mindre sentralt strøk. Selv om planområdet ligger i et tettsted, er dette et lite tettsted i en liten kommune.
- Plantiltaket legger til rette for gode parkeringsmuligheter.
- Boligene som skal bygges er myntet på unge og barnefamilier.

Forhold som bidrar til lavere bilturproduksjon:

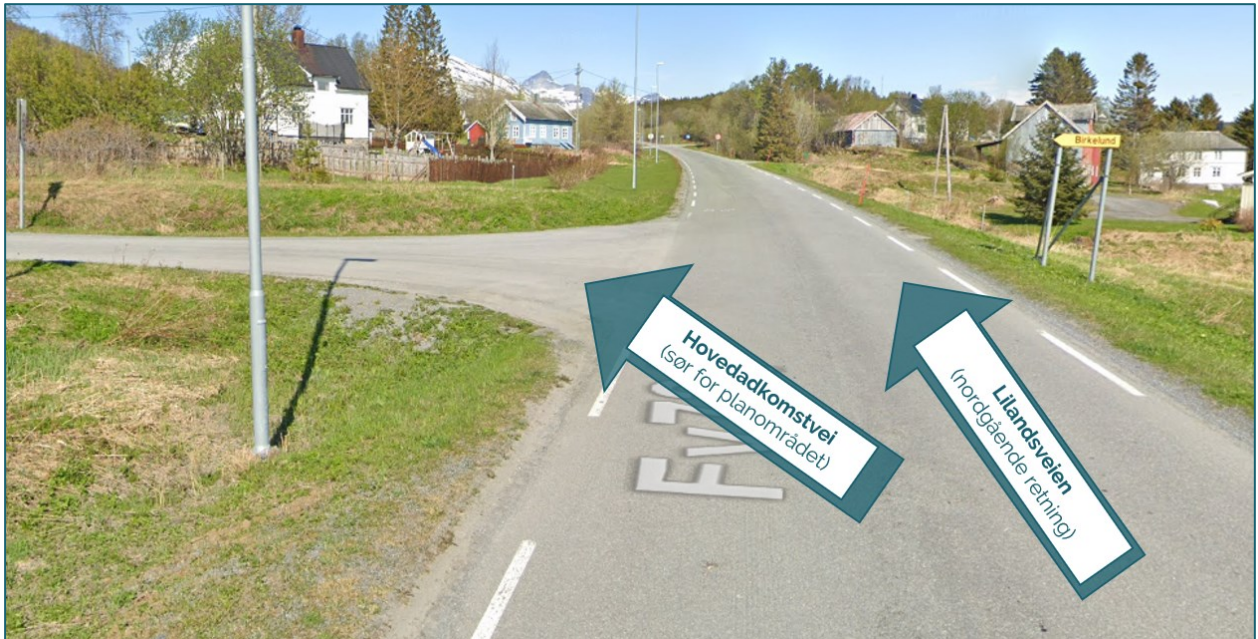
- Leilighetene som skal bygges er 2- og 3- roms leiligheter, som kan sies å være små bølger.

KONSEKVENSER FOR TRAFIKKSIKKERHETEN

Analysen har vist at trafikkmengden rundt planområdet vil øke. Dette påvirker også trafikksikkerheten i området.

TRAFIKKSIKKERHET VED ADKOMSTVEIER

Figurene under, [Figur 10](#) og [Figur 11](#), viser hovedadkomstveiene til planområdet. Det er registrert én ulykke langs Lilandsveien i løpet av de siste ti år, som beskrevet i delkapittel 2.1. Ulykken inntraff ikke ved noen av avkjøringene, men lengre sør på Lilandsveien.



Figur 10: Avkjørsel fra fylkesvei 7552 (sør for planområdet). Illustrasjon fra Google Maps.



Figur 11: Avkjørsel fra fylkesvei 7552 (nord for planområdet). Illustrasjon fra Google Maps.

Økt trafikkbelastning i kryssene, særlig i rushtid, kan påvirke trafikksikkerheten i avkjørslene. Analysen viste at økt trafikkmengde som følge av tiltaket, er beregnet til mellom 31 og 50 bilturer per døgn til og fra planområdet. Den økte trafikkmengden vil i hovedsak fordele seg på de to hovedadkomstveiene.

Da det ikke foreligger trafikktegninger på adkomstveiene, er det vanskelig å si noe om den prosentvise økningene i trafikken på adkomstveiene. Det vil også være døgn- og sesongvariasjoner i mengden trafikk.

Den økte mengden trafikk som følger av tiltaket, kan øke sannsynligheten for trafikkulykker ved avkjørslene til fylkesveien/Lilandsveien. Dette som følger av at flere biler ferdes på veien. Samtidig viser figurene over at det er god sikt ved begge avkjørslene, noe som reduserer sannsynligheten for trafikkulykker.

TRAFIKKSIKKERHET FOR SKOLEELEVER

Planområdet ligger rett ved Evenes skole. Bussholdeplass i forbindelse med skolebuss er markert i rosa i figuren under. Økt trafikk fra begge adkomstveier vil bidra til økt trafikk forbi bussholdeplassen. Bussholdeplass for trafikkavvikling i forbindelse med skoleelever til og fra Evenes skole er imidlertid ny, og ble tatt i bruk vinteren 2022/2023. Busslommen er utformet slik at ingen skoleelever vil måtte krysse fylkesveien. Skoleelever kan da gå direkte mellom bussholdeplassen og Evenes skole via en G/S-vei, og må kun krysse Bjellgamveien, som for øvrig kun er adkomst til noen få bolighus, og er således ikke åpen for gjennomgangstrafikk.

På bakgrunn av dette vurderes ikke trafiksikkerheten rundt skolen til å bli påvirket i nevneverdig grad som følge av reguleringstiltaket. Bom som sørger for at Bjellgamveien ikke er åpen for gjennomgangstrafikk har imidlertid en tendens til å stå åpen på vinterstid, grunnet brøyting. Det kan derfor ikke utelukkes at plantiltaket vil gi noe økt trafikk dersom bommen står åpen, og dermed få noen konsekvenser for trafiksikkerheten til skolebarn langs Bjellgamveien.

Planlagt utbygging av G/S-vei langs Bjellgamveien til skolen, samt fotgjengerovergang, vil imidlertid redusere eventuelle konsekvenser for trafiksikkerheten til skoleelever.

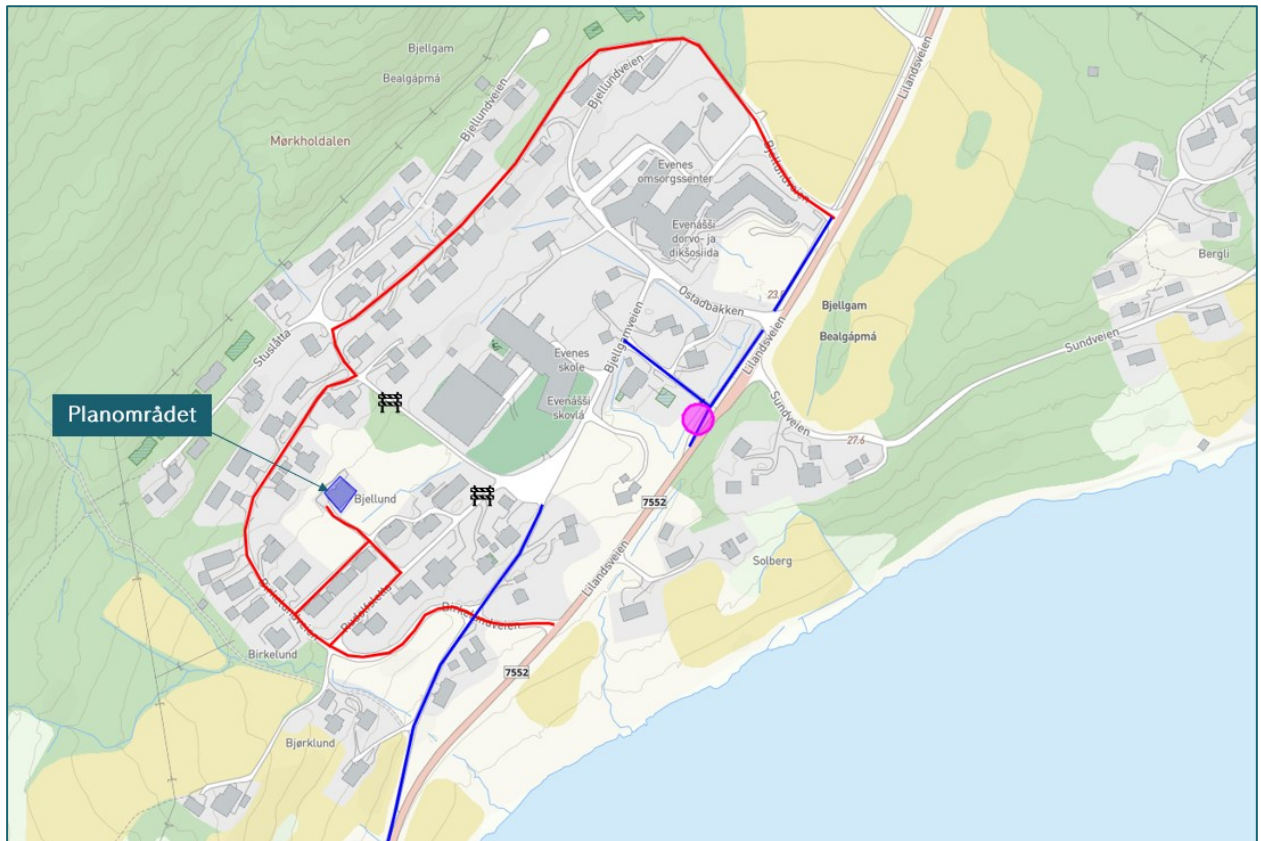


Figur 12: Hovedadkomstveier til planområdet (i rødt), bussholdeplass (rosa) og G/S-vei (blått).

TRAFIKKSIKKERHETEN I BOLIGOMRÅDET

Trafiksikkerheten i boligområdet hvor planområdet er, vil også påvirkes. Det er grunn til å tro at dette i hovedsak vil gjelde for adkomstveiene fra Lilandsveien og helt inn til planområdet. Disse er markert i rødt i Figur 13. Det er imidlertid ingen trafikktegninger av veiene på Rudolfsletta, og det er derfor vanskelig å si noe om prosentvis økning i trafikkmengde.

Tilretteleggingen for myke trafikanter vurderes som god, og det er gang- og sykkelveier ved begge hovedadkomstveier. Disse er markert i blått i figuren under. I tillegg er fartsgrensen ved planområdet, og på hele Rudolfsletta, 30 km/t. Det er heller ikke registrert noen trafikkulykker på veiene i boligområdet, ei heller ved avkjørslene til Rudolfsletta. Alle disse momentene taler for at trafiksikkerheten i og rundt planområdet, ikke vil påvirkes i nevneverdig grad.



Figur 13: Adkomstveier til og fra planområdet (rødt = bilveier, blå = G/S-veg, rosa = busslomme for skolebuss)

Generelt sett vil flere biler gi større sannsynlighet for ulykker. Statistikken viser imidlertid at det har vært lite ulykker i området, og risikoen for trafikkulykker ansees således som liten.

4. OPPSUMMERING

I dette kapittelet fremkommer en oppsummering av analysen.

OM ANALYSEN

Denne analysen tar for seg en vurdering av trafikkbelastningen til planområdet på Rudolfsletta, som følger av utbyggingen av nye boliger. Økningen i trafikkbelastning grunnet tiltaket er beregnet gjennom antakelser om turproduksjon per døgn per boenhet, i tråd med erfaringstall/satser fra Statens vegvesens Håndbok V713 Trafikkberegninger.

Planområdet ligger i Evenes kommune, og er i mindre sentrale strøk. Planområdets karakteristika tilsier at det vil være vanlig med bilhold for beboere. Det er, samtidig, relativt dårlig kollektivdekning i området slik at bil vurderes å være fremkomstmiddelet som hovedsakelig benyttes. Det er tilstrekkelig parkeringsdekning for alle boenheter.

Det er i analysen beregnet et minimums- og et maksimumsscenario, for å synliggjøre hva variasjonen i bilturproduksjon kan være.

ØKT TRAFIKKBELASNTNING SOM FØLGER AV TILTAKET

I tabellen under oppsummeres resultatene, i form av hvor mange bilturer det nye boligområdet sannsynligvis vil generere per døgn.

Tabell 9: Turproduksjon per døgn som følge av tiltaket. Total turproduksjon er oppgitt som antall bilturer per døgn.

Boligtype	Antall boenheter	Turproduksjon	
		Min-scenario	Max-scenario
3-roms leiligheter	6	16	25
2-roms leiligheter	6	16	25
Sum	12	+31	+50

Det er estimert at trafikken vil øke med mellom 31 og 50 bilturer per døgn som følge av tiltaket. Forholdene som er beskrevet i kapitlene overfor, hva gjelder planområdets karakteristika, sannsynliggjør at produksjonen av bilturer vil ligge nærmere maksimumsscenariet enn minimumsscenariet.

TRAFIKKSIKKERHET

En økt trafikkbelastning på mellom 31 og 50 biler per døgn vil ikke være mye, isolert sett, og tiltaket anses derfor ikke som en trussel for trafikksikkerheten i seg selv.

Den økte mengden trafikk som følger av tiltaket, kan øke sannsynligheten for trafikkulykker ved avkjørslene til fylkesveien/Lilandsveien. På den annen side er det god sikt ved begge avkjørslene, noe som reduserer sannsynligheten for trafikkulykker. Generelt sett vil flere biler gi større sannsynlighet for ulykker. Statistikken viser imidlertid at det har vært lite ulykker i området, og risikoen for trafikkulykker ansees således som liten.

Økt trafikk fra begge hovedadkomstveier vil bidra til økt trafikk forbi bussholdeplassen for skolebuss, men dette vil i liten eller ingen grad påvirke trafikksikkerheten rundt skolen.

Tilretteleggingen for myke trafikanter vurderes som god, og det er gang- og sykkelveier ved begge hovedadkomstveier. I tillegg er fartsgrensen ved planområdet 30 km/t. Det er heller ikke registrert noen trafikkulykker på veiene i boligområdet. Dette taler for at trafikksikkerheten i og rundt planområdet, ikke vil påvirkes av tiltaket i nevneverdig grad. Det vurderes likevel som fordelaktig dersom bommer som skal hindre gjennomkjøring faktisk holdes stengt, også på vinterstid.