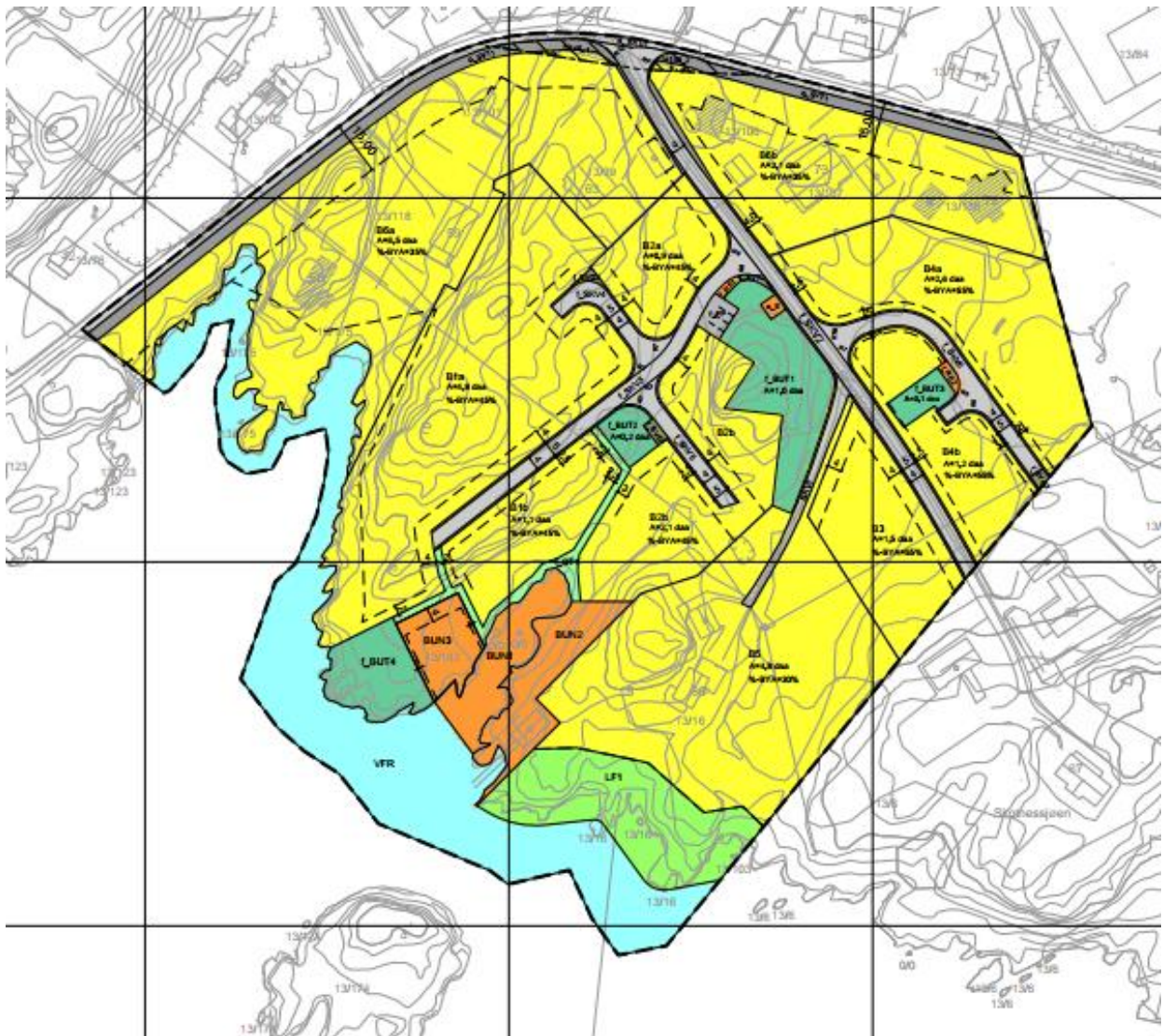


Villa Skotnessjyen



REGULERINGSPLAN

Trafikk

Innhold

1 Sammen drag	3
2 Trafikkvurdering	3
2.1 Området	3
2.2 Forhold til overordnet plan	4
2.3 Forhold til rammeplan for avkjørsl er og byggegrense langs fylkesveg	5
2.4 Forhold til Vestvågøy kommunes retningslinjer for særlig farlig eller vanskelig skolevei 2019-2023.....	6
2.5 Dagens forhold	7
2.6 Forenklet trafikkanalyse	8
2.7 Konklusjon	16
3 ROS analyse, Samfunnsikkerhet, risiko og sårbarhet	16
3.1 Sjekkliste for identifisering av mulig uønskede hendelser	17
3.2 Risikovurdering av forhold/uønskede hendelser	17

1 Sammendrag

PLANDATA:

Navn på plan:	Villa Skotnessjyen
Plan-ID:	1860-202101
Sted:	Ballstad, Vestvågøy kommune
Koordinater:	
Tiltakshaver:	Eiendom Lofoten as
Plantype:	Detaljreguleringsplan etter plan og bygningsloven § 12-1. 12-8, 17,-4
Plankonsulent:	Lofotr Bygg & Anlegg As v/Reidar Samuelsen i samråd med Vestvågøy kommune. Arkitekt MG arkitekter
Varsel om planoppstart:	11.06.2021. Lofotposten og brev.
Vedtak om tilleggsutredning:	23.08.22 FO-047/22.
Vedtak om ettersyn:	
Sluttbehandling:	
Saksbehandler:	
Arkivsak ePhorte:	
Arkivsak 360:	

2 Trafikkvurdering

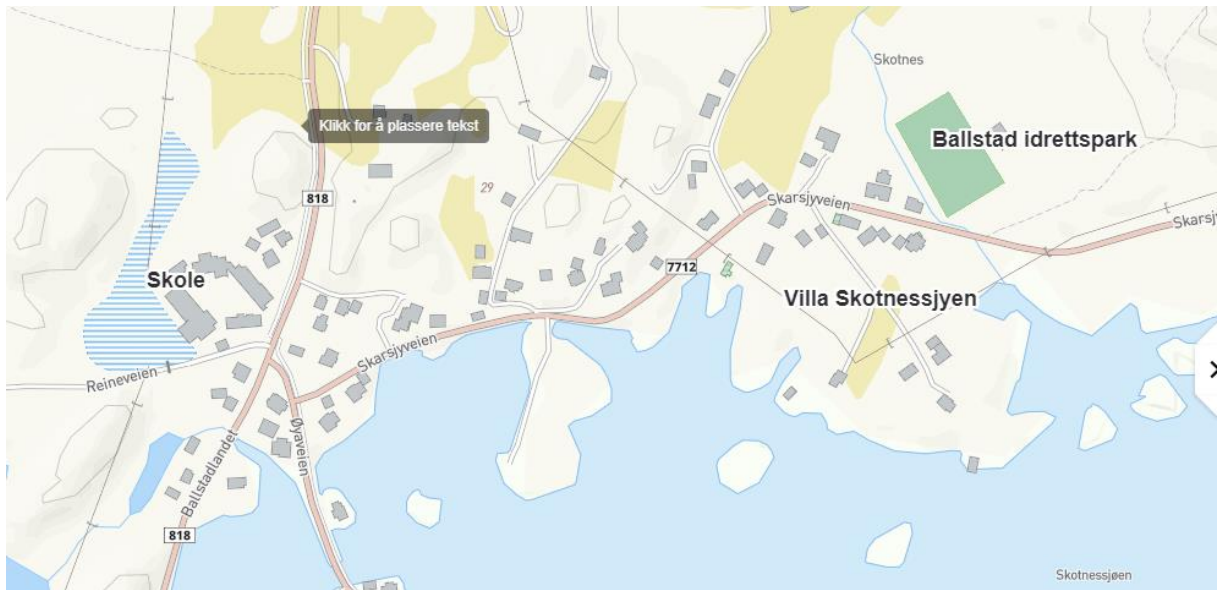
I forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan ble det i planbeskrivelsen gjennomført en forenklet trafikkanalyse. Denne tar utgangspunkt i dagens trafikk, både fra målt /estimert ÅDT og fra beregninger utført med bakgrunn i håndbok fra Statens Vegvesen Hb-V713 trafikkberegninger side 55. Her er lagt inn i tabellen for boliger/fritidseiendommer/næringsrelaterte eiendommer. Trafikktallene for disse viser at det er en forholdsvis beskjeden trafikkproduksjon, både før og etter at Villa Skotnessjyen er ferdig utbygd.

Definisjon ÅDT.

Årsdøgnetrafikk (ÅDT), den totale trafikken i et snitt eller på en trafikklenke i løpet av et kalenderår dividert med antall dager i året.

2.1 Området

Villa Skotnessjyen ligger på vestsiden av odden Skotnessjøen ca. 650-700m fra Fylkesvei 7604 og Ballstad skole. Området ligger langs Skarsjyveien og adkomst til 13/103 er fra en stikkvei til denne. Området ligger ca. 2 km fra Allmenningen på Ballstad, med matbutikk, Ballstad slip, overnattingssteder og restauranter.



2.2 Forhold til overordnet plan Kommuneplanens arealdel

B 30	Skottneskryss	E	Enebolig og tomannsbolig
B 31	Skottnessjøen	E	Enebolig og tomannsbolig
B 32	Skottnes øst	E	Enebolig og tomannsbolig
B 33	Skottnes vest	E	Enebolig og tomannsbolig
B 34	Gjerstadbrekka	E	Enebolig og tomannsbolig
R 35	Silcandvik	F	Reguleringsplan Silcandvik (plan-ID 100904) er

I kommuneplanens arealdel er området gitt betegnelsen B31 Skottnessjøen, og er definert som eksisterende. Området omhandler nåværende boligbebyggelse sør for Skarsjyveien. Reguleringsplan for Villa Skotnesskyen er i tråd med overordnet plan. Langs Skarsjyveien er det i kommuneplanens arealdel lagt inn en fremtidig linje for gang og sykkelvei. I Arealplanens punkt 4.4 heter det blant annet:

For fremtidige gang- og sykkelveier, turtraséer og gangveisystemer vil plassering og utstrekning bli fastlagt gjennom reguleringsplan. Fortau kan etableres uten reguleringsplan der forholdene ligger til rette for det.

Følgende fremtidige gang- og sykkelveger er lagt inn i kartet som samferdselslinje:

- Ballstad skole – Ballstadlandet
- Ballstad skole – Ballstad kunstgressbane

Som det fremgår av planbestemmelsen, skal gang og sykkelveiers utstrekning og plassering fastlegges gjennom reguleringsplan. For området Skarsjyveien vil det i en fremtidig plan måtte tilrettelegges for dette, da sett i en helhet for alle nevnte områder. Utløsende faktorer vil da også være trafikkmengder, sikkerhet og prioriteringer, sett i forhold til andre områder. Gang og sykkelveien er lagt inn som fremtidige tiltak, noe som også fortsatt vil være gjeldende.

2.3 Forhold til rammeplan for avkjørsler og byggegrense langs fylkesveg Skarsjyveien, Fv.7712 er i rammeplan klassifisert med Mindre Streng holdning – blå

Byggegrensen på stedet er lagt inn i forhold til Lite streng holdning. Dette skyldes i hovedsak at vi her tar hensyn til eksisterende bebyggelse. Utover dette sier ikke rammeplan, for Mindre streng holdning, direkte noe om gang og sykkelvei/fortau.

Mindre streng holdning - blå

Avkjørsler

- Antall avkjørsler til vegene må være begrenset. Dette gjelder også for driftsavkjørsler.
- Nye avkjørsler til bolig- og fritidsbebyggelse bør begrenses.
- Tillatelse til utvidet bruk av avkjørsel til bolig- og fritidsbebyggelse bør normalt gis.

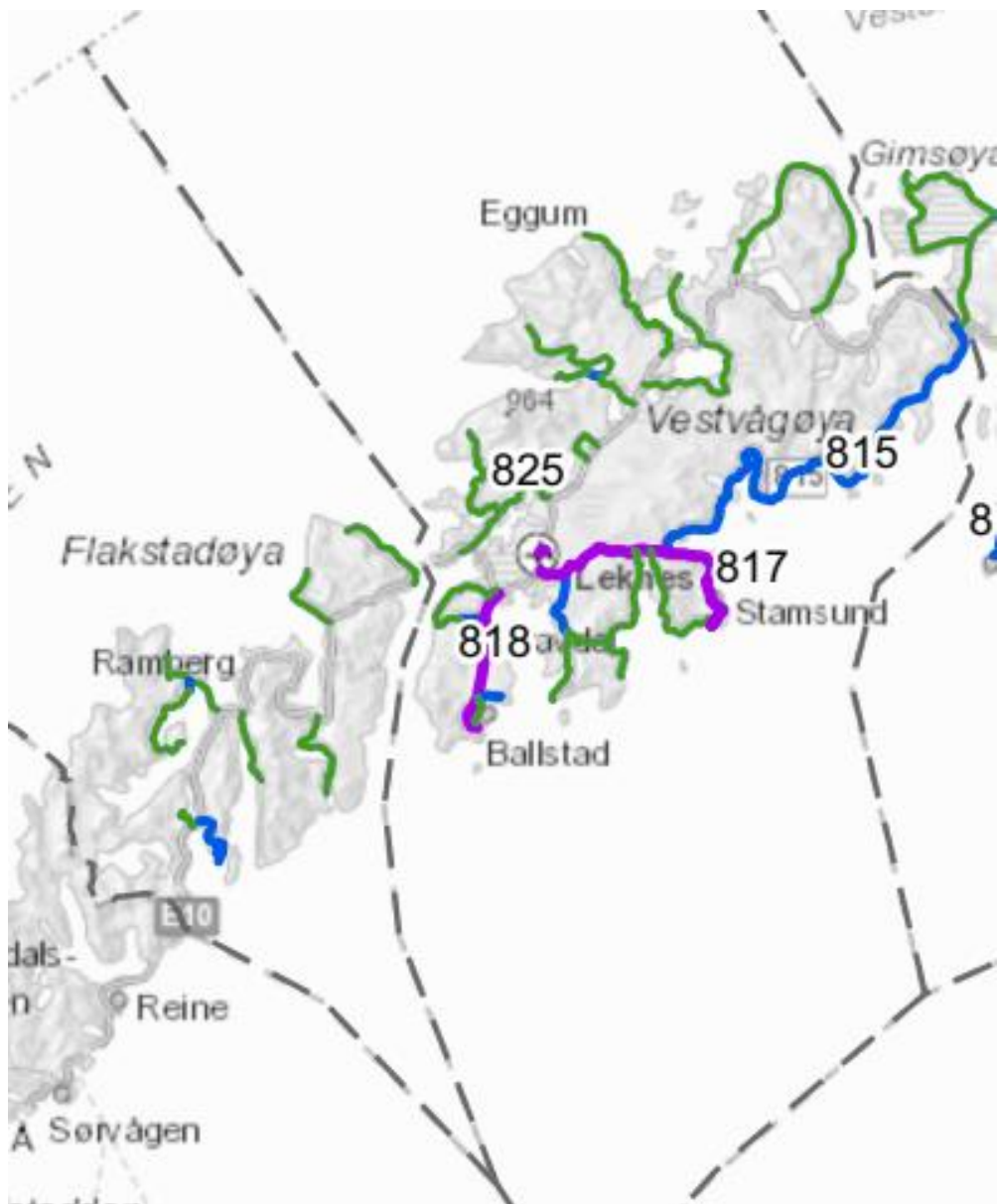
Presisering

- Viktig lokalveg (lokal samleveg)
- Valg av sted for avkjørsler må vurderes nøye med tanke på den framtidige utviklingen.
- Hvor forholdene ligger til rette for det, bør adkomst samordnes med nærliggende eksisterende adkomster.
- Arealbruk må være avklart gjennom kommuneplanens arealdel
- Tekniske krav til utforming og sikt gjelder for alle avkjørsler.
- Hovedregelen er at avkjørselstillatelser av trafikkavviklingshensyn håndteres mer restriktivt utenfor enn innenfor strekninger med særskilt lavere fartsgrense, da lavere hastighet er risikoreducerende.

Byggegrenser

- Generell byggegrense er 30 meter.

Fra rammeplan side 25



Fra rammeplanen, kartdel

2.4 Forhold til Vestvågøy kommunes retningslinjer for særlig farlig eller vanskelig skolevei 2019-2023

Av vurderingen som er gjort fremkommer det at veier med ÅDT under 500, med gatelys og fartsgrense på 50 km/t, så klassifiseres veien som normalt farlig. Dette tolkes da dithen at tiltak ikke er påkrevd. Videre er tilgjengelig gangbart sideareal vurdert som ekstra positivt. I kommunens retningslinjer framkommer det i tabellen i Del 2 at; med en trafikkmengde på mellom 501 og 1500 ÅDT vil det, for første til fjerde klasse, vurderes skoleveiens risiko. Trafikkmengder oppimot 500 ÅDT vurderes å ikke utløse krav til tiltak.

Del 2 – Matrise for vurdering av særlig farlig og vanskelig skolevei, Vestvågøy kommune

Normal		Bør vurderes						Særlig farlig					
Klassetrinn	Fartsgrense	80 km/t			70 km/t			60 km/t			50 km/t		
		1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10	1-4	5-7	8-10
I Veg uten gangbart sideareal og uten lys													
ÅDT 0-300		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 301 – 500		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 501 – 1500		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 1501 – 3000		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 3001 – 5000		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 5001 -		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
II Veg uten gangbart sideareal, med lys													
ÅDT 0-300		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 301 – 500		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 501 – 1500		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 1501 – 3000		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 3001 – 5000		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 5001 -		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
III Veg med gangbart sideareal, uten lys													
ÅDT 0-300		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 301 – 500		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 501 – 1500		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 1501 – 3000		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 3001 – 5000		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue
ÅDT 5001 -		Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue	Red	Yellow	Blue

Del 2 i dokument Retningslinjer for særlig farlig eller vanskelig skolevei Vestvågøy kommune
Definisjon på gangbart sideareal er Gangbart sideareal:

Med gangbart sideareal definerer vi i denne tabellen et gangbart område på begge sider av vegen som er minimum 0,5 meter utenfor asfaltkant uten hindring. På grusvei defineres kjørebane kant ut fra kjøremønster. Med gangbart sideareal mener vi et areal hvor det man kan ferdes uten at det er særlig farlig eller vanskelig. Det forutsettes ikke at all trafikk av myke trafikanter skal skje i dette arealet, men at myke trafikanter skal kunne trekke ut i dette arealet. Unntak fra dette er korte strekninger med dobbeltsidige hindringer som må vurderes separat.

2.5 Dagens forhold

Fylkesvei 7712, Skarsjyveien, er adkomstvei til reguleringsområdet, fotballbanen, en del bolighus, landbruk og fiskeri og havbruksrelatert næring. Skarsjyveien er på ca. 1375 meter som fylkesvei og ca. 1000 meter kommunalvei. Veien har en fartsgrense på 50 km/t og en årsdøgntrafikk, ifølge trafikkdatabanken, på 100 i år 2020. Av dette er andelen lange kjøretøy oppgitt til å være 8%.

Ca. 380 meter av veien er direkte berørt av reguleringen, da dette inngår innenfor plangrensen. Skarsjyveien er en forholdsvis smal fylkesvei på ca. 4 meter bredde med enkelte møteplasser langs veien. Ballstad stadion ligger ca. 700 meter inn langs veien og genererer til tider en del trafikk.



Bilder som viser veibredde og møteplasser. Kilde Innspill fra Nordland fylkeskommune

Villa Skotnessjyen ligger ca. 650 m fra Ballstad barne- og ungdomsskole, og ca. 50-100 m fra Ballstad stadion. Fra området ved skolen går også rutebuss mot Leknes og videre korrespondanse.

Med bakgrunn i befaring/billedokumentasjon har Skarsjyveien innenfor reguleringsområdet stedvis gangbart sideareal.

2.6 Forenklet trafikkanalyse

Med bakgrunn i innspill fra Nordlands fylkeskommune utarbeides det en forenklet trafikkanalyse. I denne vektlegges forhold som:

- Adkomst og trafikkforhold
- Vurderingsgrunnlag
- Trafikkmengder
- Myke trafikanter, skoleskyss
- Oppsummering
- Konklusjon

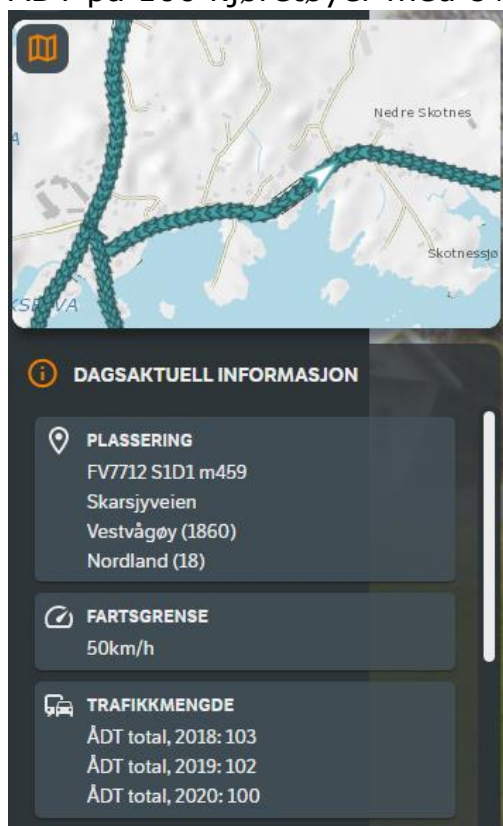
Adkomst og trafikkforhold

FV 7712, Skarsjyveien har en bredde på ca. 4 m og en forholdsvis beskjeden trafikkmengde. I hovedsak er det trafikk til boliger, noen næringsaktiviteter og ikke minst idrettsbanen. Langs veien er det ca. 50 adresser med bolighus eller næringsrelaterte aktiviteter. Utbygging av Villa Skotnessjyen med sine 32-34 nye adresser vil helt klart påvirke trafikkproduksjon i Skarsjyveien, og særskilte behov for tiltak må vurderes. Uavhengig av trafikkmengdeøkningen vil avkjørselsforholdene ikke bli vesentlig endret. Planarbeidet tar hensyn til veieiers krav til at det fra veiskulderen og i et belte på 3 m, eventuelt mer avhengig av skjæring og fyllingsfot, skal reguleres til trafikkformål. Dette vil da ha innvirkning på eiendommen Skarsjyveien 59 og 61. I plan er reguleringsgrensen satt til senter av fylkesveien. Dette ivaretar da avkjørselssikkerheten og krav fra veieier. Dagens private stikkvei til planområdet reguleres i tråd med Vegnormalen og vil, dersom dette er formålstjenlig, i fremtiden kunne overtas av Vestvågøy kommune.

Vurderingsgrunnlag

Som det framgår av definisjonen for ÅDT på side 3, så er en del av grunnlaget for veidimensjonering et gjennomsnittlig trafikkbilde. Det betyr at på små veier, slik som Skarsjyveien og andre, så kan trafikkmengden være mye større enn hva som kan ligge til grunn for krav til utbygging og trafikksikkerhetstiltak. For å vurdere trafikkmengdene i Skarsjyveien så kan flere metoder velges. Den sikreste vil være telling av dagens trafikk for så å vurdere ny trafikksituasjon etter at området er ferdig utbygd. Denne metoden vil være kostbar og tidkrevende, men vil også være den mest sikre. Avhengig av tidsperioden for tellingen vil metoden kunne skape et galt bilde av den gjennomsnittlige trafikkmengden, selv om trafikkmengden i avgrensede perioder vil kunne gi riktig resultat. Dimensjonerende trafikkmengder baserer seg på ÅDT og hvor samtidighet i døgnvariasjonene vil være vesentlig. Dette vil da kunne medføre forholdsvis større avvik i den faktiske trafikkmengden i en tidsavgrenset periode. Slike situasjoner vil kunne være blant annet stor aktivitet på Ballstad stadion, endret aktivitet på næringsområdene, både for hending og produksjon av fisk, eller en større andel turistaktiviteter.

Ifølge Statens vegvesen sin trafikkdatabank hadde Skarsjyveien i 2020 en ÅDT på 100 kjøretøyer med 8% lange kjøretøyer.

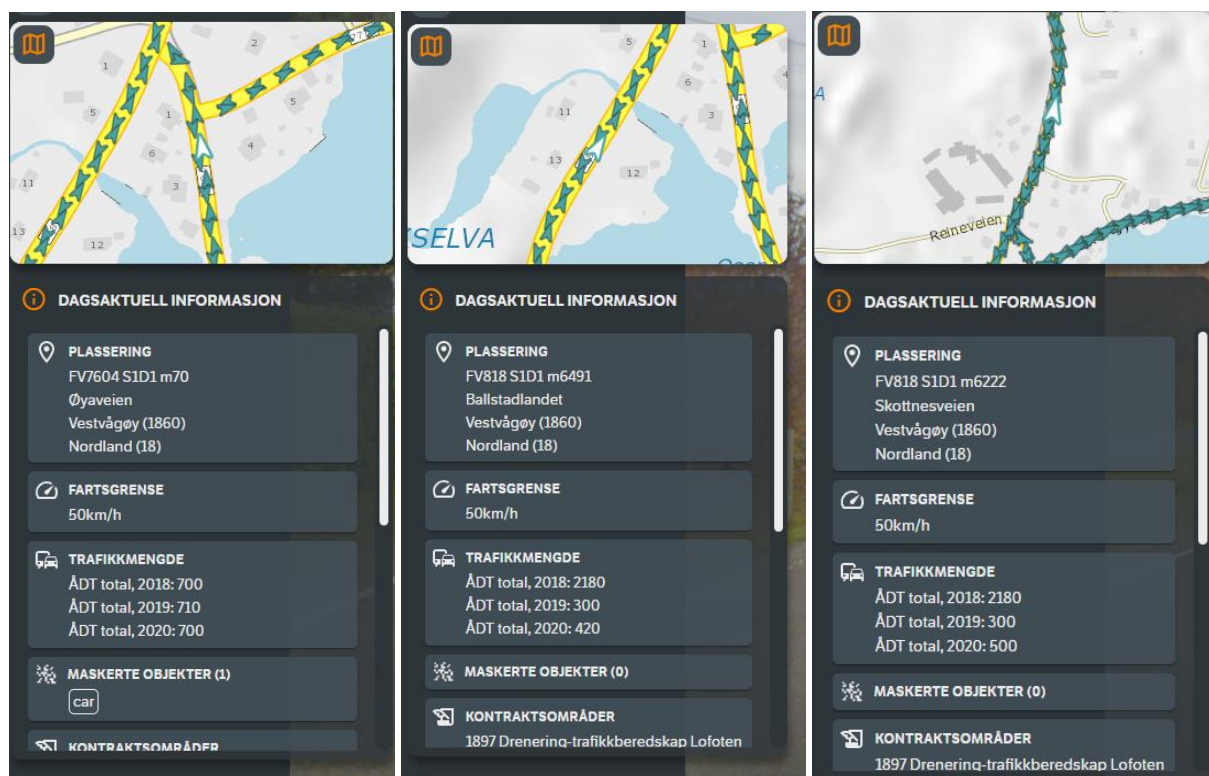


Utsnitt fra trafikkdatabanken Skarsjyveien.

Ser vi på forskjellen mellom 2018, 2019 og 2020 så er trafikkmengden mer eller mindre konstant. Samtidig så vet vi at i samme periode har vi hatt forholdsvis store endringer i både turistnæring og organisert aktivitet blant annet på idrettsfronten. Dette gjør at trafikktallene for området må ansees å være høyst usikker. Ser vi på det litt større bildet på Ballstad så underbygger disse i all hovedsak denne betraktningen. Trafikken på Fv. 818 fra Gravdal til Ballstad har store endringer fra 2018 til 2019, og med en liten endring i 2020. Ifølge statistikken er 2019 et av de beste årene innen turistnæring og hvor trykket på Ballstadregionen var forholdsvis stort. I samme periode faller ÅDT fra ca. 2200 til ca. 300 i 2019. Videre viser tallene internt på Ballstad for Fv7604 en konstant trafikkmengde.

Statenes vegvesen har ingen tellepunkter på noen av disse veiene. Det nærmeste tellepunktet er på E10 på Storeidet, ved krysset til Fv. 818. Trafikkdataen for Ballstad-området er da i all hovedsak beregnet, eller revidert etter tidligere sporadiske tellinger. Fv. 818 deler seg i krysset med Fv. 7608, Øyaveien, som igjen deler seg med Fv. 7712 Skarsjyveien.

Ut fra en helhetsbetraktning antas da at trafikktallene kun i liten grad representerer den trafikkmengden som er i området.



Utsnitt fra trafikkdatabanken Øyaveien, Ballstadlandet og Skottnesveien.

Trafikkmengder

Økt trafikkmengde inn til planområdet kan utredes på flere måter. Vi har i denne planbeskrivelsen valgt å ta utgangspunkt i Håndbok V713 tabell på side 55 Turproduksjon pr. enhet pr. døgn.

TURPRODUKSJON PR. ENHET PR. DØGN

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
INDUSTRI - fabrikk - lager - verksted - engros	pr. ansatt pr. 100 m2		2.5 3.5	1.5 - 5 2.0 - 6
	pr. ansatt pr. 100 m2	4.0 6.0		3 - 8 4 - 10
HANDEL - detalj - kiosk - bensinstasjon - kjøpesenter	pr. ansatt pr. 100 m2		25 45	10 - 45 15 - 105
	pr. ansatt pr. 100 m2	50 90		20 - 80 30 - 150
KONTOR - post - bank - helse - off. kontorer	pr. ansatt pr. 100 m2		2.5 8	2 - 4 6 - 12
	pr. ansatt pr. 100 m2	4 12		2 - 6 5 - 20

Statens Vegvesen Hb-V713 trafikkberegninger side 55.

Beregningen tar utgangspunkt i antall boliger i et område, langs en vei eller i en region. Tar man utgangspunkt i at planområdet i B31 har et potensiale for utbygging på 34 boenheter gir dette da en økt turproduksjon for området som følger:

34 boenheter med en turproduksjon pr boenhet på 3,5 gir en økt trafikkmengde på 119 turer pr døgn. Variasjonen på dette er mellom 2,5 på lav og 5,0 på høy, noe som vil gi en trafikkmengde mellom 85 og 170 turer pr døgn.

Dette representerer over døgnet en trafikkmengde på mellom 3,5 og 7,1 biler i timen.

ÅDT og trafikk i Skarsjyveien

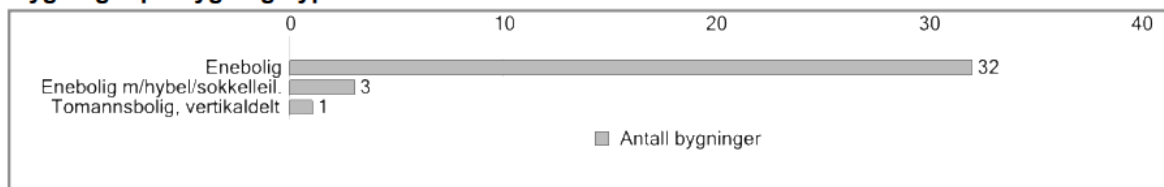
Med utgangspunkt i at Skarsjyveien i dag har ca. 55 adresser, hvor 2-3 er næringseiendommer, noen er fritidseiendommer og ca. 40 er boliger og

med grunnlag i tabellen på side 55, så får vi en helt annen trafikkmengde, enn hva dagens ÅDT er oppgitt til å være.

Befolkningsrapport

Utskriftsdato: 10.01.2022

Bygninger pr. bygningstype



Utdrag av Norkarts befolkningsrapport for Skarsjyveien, generer at Vestvågøy kommune 10.01.22.

Om vi for enkelhets skyld bruker boliger med en turproduksjon på 3,5 så gir dette følgende: 55 adresser à 3,5 bilturer blir 175 bilturer pr døgn. Variasjonen representerer da mellom 137,5 og 275 bilturer pr døgn, eller en gjennomsnittlig trafikk på mellom 5,7 og 11,5 turer i timen.

Totalt beregnet trafikkmengde blir altså 294 bilturer per døgn, med en variasjon fra 222 til 445.

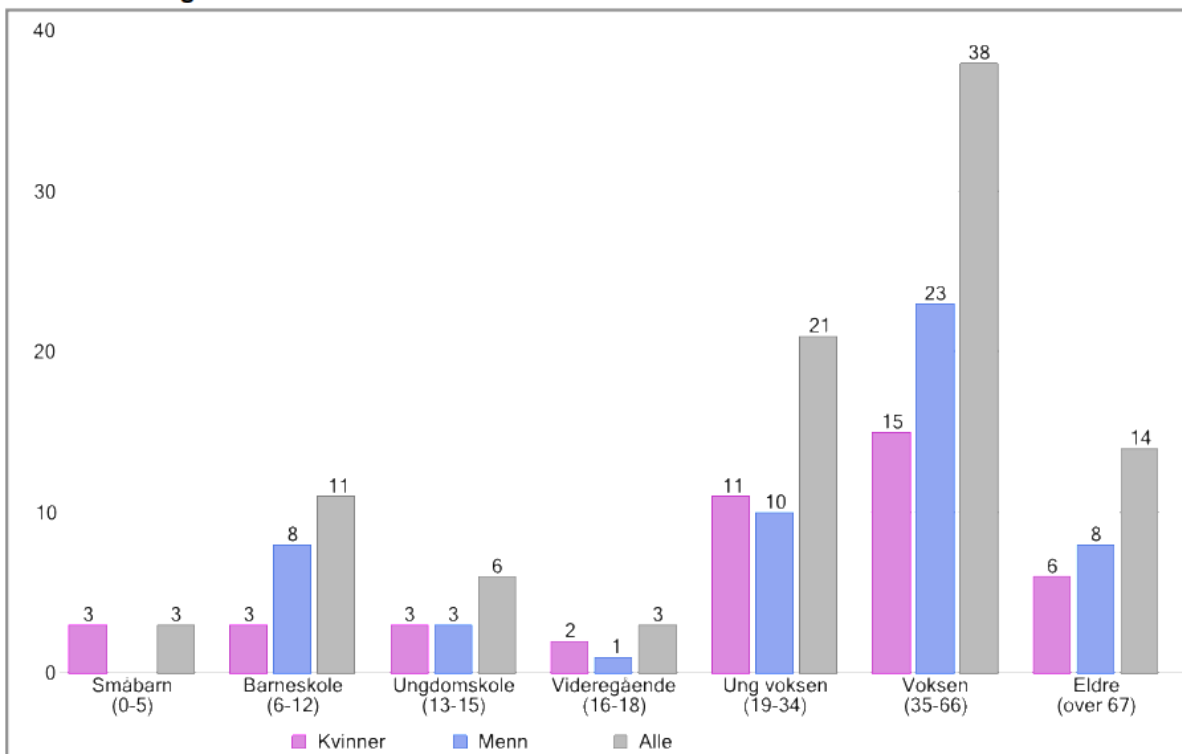
I anleggsfasen vil det bli en del tungbiltrafikk til og fra området, men denne kan ikke ansees å bidra vesentlig i forhold til årstdøgntrafikken for Skarsjyveien som helhet. Den planlagte og sporadiske trafikken til og fra fiskehjellene, turistanleggene og ikke minst idrettsbanen antas å være vesentlig større enn den trafikken som genereres i en utbyggingsfase.

Myke trafikanter

Området trafikkeres i dag av skolebarn samt gang og -sykkeltrafikk til idrettsbanen. Videre antas det en del fritidsaktiviteter som turgåing og lignende. Området har ingen bussforbindelse, ei heller skolebuss. Fra krysset Øyaveien er Skarsjyveien på ca. 2,7 km til de siste adressene. Det er da totalt ca. 2,8 km til skolen. Det er dermed ikke krav om skoleskyss i området. Vi har ingen oversikt over hvor det eventuelt bor skolebarn langs veien, men største tetthet av boliger er i området før idrettsbanen. Denne ligger ca. 800 m fra skolen. Idrettsbanen brukes i noen grad av skolen, mens det antas at hovedbruken av denne er på kveldstid og i helger. Skolen har eget uteområdet som egner seg til ball-lek.

Ser vi litt på aldersfordelingen gir også dette et bilde av størrelsesorden på personturproduksjon for skolebarn, fra 6-18 år.

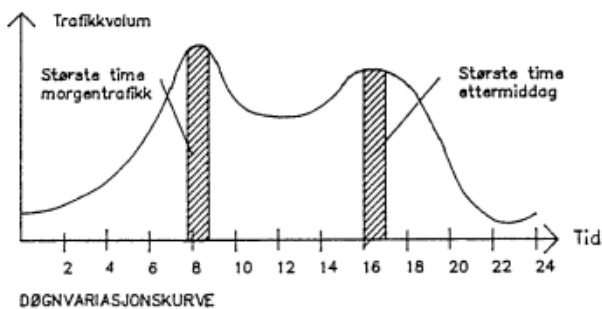
Aldersfordeling



Utdrag av Norkarts befolkningsrapport for Skarsjyveien, generer at Vestvågøy kommune 10.01.22.

Som det framgår er det i dag ca. 20 barn som har veien som skolevei. Det er ikke gjort registreringer som sier noe om hvor disse bor, men med bakgrunn i at det er tettere med boliger i de første 6-700 meter av veien, antar vi at det også er her det bor flest barn og unge.

Tar vi igjen utgangspunkt i Håndbok V713 side 11 og ser på en typisk døgnvariasjonskurve så har trafikken to topper, med dimensjonerende time rundt om kl. 08.00 og kl. 16.00. *Gjør oppmerksom på at dette er en generell betraktning og ikke faktisk utførte målinger.*



Statens Vegvesen Hb-V713 døgnvariasjonskurve side 11.

Ballstad skole starter skoledagen kl. 09.00 og avslutter kl. 14.30. Torsdager kl. 15.15. SFO starter kl. 07.00 og er ferdig kl. 16.30. Ut fra denne betraktningen vil konfliktnivået være størst mellom 08.00 og 09.00. De aller fleste treningsaktiviteter på idrettsbanen skjer da etter skoletid og etter at største delen av timetrafikken på ettermiddag er over. Videre foregår mye av kampaktivitetene i helgene. Alle disse aktiviteter genererer en god del trafikk og involverer høyst sannsynlig mange av de myke trafikantene som også bruker veien. Vestvågøy kommune har i sin arealplan lagt inn at det i fremtiden bør vurderes gang og sykkelvei eller fortau langs Skarsjyveien.

Oppsummering

Skarsjyveien har en bredde på ca. 4 meter og Villa Skotnessjyen vil øke trafikkmengden i størrelsesorden 60% sett i forhold til dagens beregnede trafikkmengde. Vurderingen er da om utbygging av planområdet isolert sett vil vær den utløsende faktor for en etablering av gang og sykkelvei, eventuelt fortau. Området innenfor reguleringsplanen legger til rette for de krav som veieier setter til regulering, men det er ikke utredet eller planlagt eventuelle møteplasser eller lignende. Innenfor reguleringsområdet er det forså vidt oversiktlig og i så måte ikke det området med størst utfordring. Selv med en økning på 60 % i trafikkmengden, er vi langt unna den trafikkmengden som automatisk utløser krav om fortau/gang og sykkelvei. Sammenligner vi med andre veier i Ballstadorrådet ser vi at blant annet Fv. 818 Ballstadlandet har betydelig større trafikkmengder, uten at det der er etablert gang og sykkelvei.

Som avbøtende tiltak kan det etableres møteplasser i de områdene hvor det er kortets sikt og hvor biltrafikken kan forårsake de størst trafiksikkerhetsmessige utfordringer. Dette bør da gjennomføres i samsvar med en helhetlig vurdering av området Skarsjyveien fra idrettsbanen og til krysset med Øyaveien.

I anleggsperioden vil utfordringen i første rekke være i forhold til tungtrafikk i de tidsrom som skaper mest konflikter med myke trafikanter. Ved anleggsstart bør det derfor vurderes fortløpende midlertidige tiltak, møteplasser eller annet. Det forutsettes da at veieier stiller eget areal til disposisjon, samtidig som utbygger eventuelt får på plass avtaler med private, der det er behov.



Statens Vegvesen vegdatabank pel ca. 420 mot stigende kilometrering. Ved vestre plangrense



Statens Vegvesen vegdatabank pel ca. 560 mot stigende kilometrering. Krysset til planområdet til høyre.



Statens Vegvesen vegdatabank pel ca. 560 mot fallende kilometrering. Krysset til planområdet til venstre.



Statens Vegvesen vegdatabank pel ca. 680 mot fallende kilometrering, ved østre plangrense.

2.7 Konklusjon

Reguleringsplan Villa Skotnessjyen vil ikke alene utløse krav eller behov for trafikksikringstiltak i Skarsjyveien. En etablering av Villa Skotnessjyen vil øke trafikkmengden, men fortsatt vil denne være under 500 ÅDT. Av kommunes retningslinjer ser vi at med en trafikkmengde opp mot 1500 ÅDT, så kreves det i utgangspunktet ikke gang og sykkelvei/fortau. Men det skal gjøres særskilte vurderinger i forhold til de minste skolebarna.

Dagen trafiksituasjon, fra krysset og til idrettsbanen, kan til tider være forholdsvis presset. Dette spesielt i forbindelse med skolestart og aktiviteter på idrettsbanen. En utbygging av Villa Skotnessjyen vil medføre økt belastning på denne veistrekningen, men dette vil ikke isolert sett medføre krav om etablering av gang og sykkelvei/fortau.

I tilbakemeldingen etter planoppstart etterspørres flere møteplasser, redusert hastighet ned til 30 km/t og eventuelt fartsdumper.

Kommune bør sammen med veieier vurdere trafikkbelastningen på hele veistrekningen og på bakgrunn av dette utrede trafikksikkerhetstiltak, både på kort og på lengre sikt. Kortsiktige tiltak kan være å redusere fartene og å etablere flere møteplasser, mens et mer langsiktig perspektiv, bør utredes separering av trafikken.

3 ROS analyse, Samfunnssikkerhet, risiko og sårbarhet

I planbeskrivelsen er det gjennomført en ROS analyse etter Plan og bygningslovens § 4-3.

Analysen er gjennomført etter sjekkliste og mal utarbeidet av Vestvågøy kommune.

Konklusjon for trafikk er som følger:

3.1 Sjekkliste for identifisering av mulig uønskede hendelser

Trafikksikkerhet					
44. Ulykke i av-/påkjørsler	Nei				
45 Ulykke med gående/syklende	Ja	Lite	Alvorlig	3	Redusert hastighet, gode møteplasser, oversiktlige kryss
46. Ulykke ved anleggsarbeid	Nei				
47. Andre ulykkespunkter	Nei				

3.2 Risikovurdering av forhold/uønskede hendelser

45 Ulykke med gående/syklende:

Redusert hastighet, gode møteplasser og oversiktlige kryss. Det bes i samarbeid med Vestvågøy kommune, Nordland fylkeskommune å vurdere etablering av trygge krysningssområder, møteplasser for biler og nedsatt hastighet.

Leknes den 01.11.2022

Reidar Samuelson

Lofotr bygg & anlegg as