

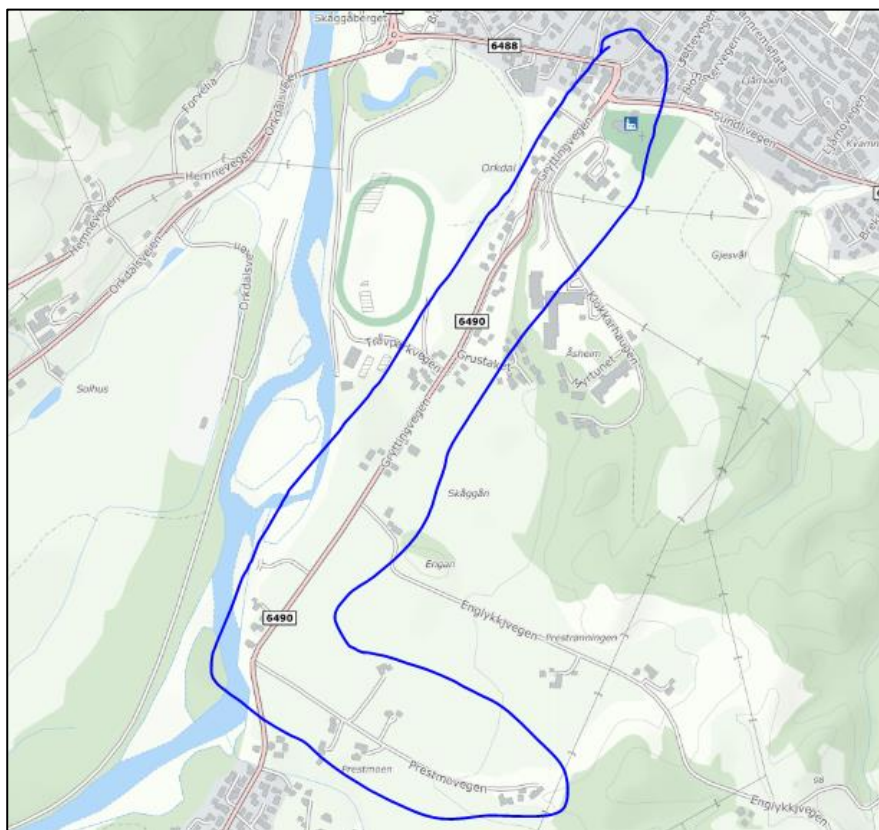
KON-005964-03-E-0008 Orkdal transformatorstasjon

Notat trafikkvurderinger

Dokumentnummer N-15

1 Innledning

Sweco Norge AS er engasjert av Statnett SF for å bistå med å besvare trafikale problemstillinger knyttet til anleggsetappen ved etablering av et nytt anlegg (Orkdal transformatorstasjon) for Statnett ved Fannrem i Orkland kommune i Trøndelag fylke. Strekningen som skal vurderes omfatter Prestmovegen og fv.6490 Gryttingvegen mellom Prestmovegen og T-krysset med fv.6488 Orkdalsveien.



Figur 1 Vegstrekningen som skal vurderes.

Oppgaven omfatter en vurdering av dagens trafikksituasjon basert på allerede foreliggende data da det er for kort tid til å gjennomføre ev. nye registreringer. Videre vurderes anleggsfasen og behov for ev. avbøtende tiltak på strekningen.

2 Dagens situasjon

2.1 Vegstandard

Fv. 6490 Gryttingvegen er forkjørsveg på hele den vurderte strekningen. Gryttingvegen har en brukbar breddestandard med ca. 6 m vegbredde på strekningen fra T-krysset med Orkdalsveien og sørover fram til adkomst T-krysset til Grøtte skole mm. På denne strekningen (ca. 260 m) er det også en parallell gang-/sykkelveg på østsiden og fartsgrensen er 40 km/t. Det er også etablert fartshumper på denne delstrekningen.

Videre sørover øker fartsgrensen til 50 km/t samtidig som vegbredden reduseres noe. I følge vegkart.no er vegbredden totalt 5,5 m med en dekkebredde på ca. 5 m og en kjørebanebredde på ca. 4,5 m. Fartshumper er etablert med ca. 150 m avstand er i tråd med anbefalingene ved 50 km/t (jfr. *Håndbok V128, Fartsdempende tiltak, Statens vegvesen 2018*).

Det er en parallell gang-/sykkelveg på østsiden også videre sørover fram til ca. T-krysset med Tråvparkvegen, en strekning på ca. 540 m. Videre sørover til T-krysset med Prestmovegen mangler det et slikt separat tilbud for gang-/sykkeltrafikken (en strekning på ca. 770 m). Det er heller ikke vegbelysning på denne strekningen slik det er lenger nord.



Figur 2 T-krysset med Prestmovegen (til venstre) sett fra nord (kilde: google streetview juni 2019).

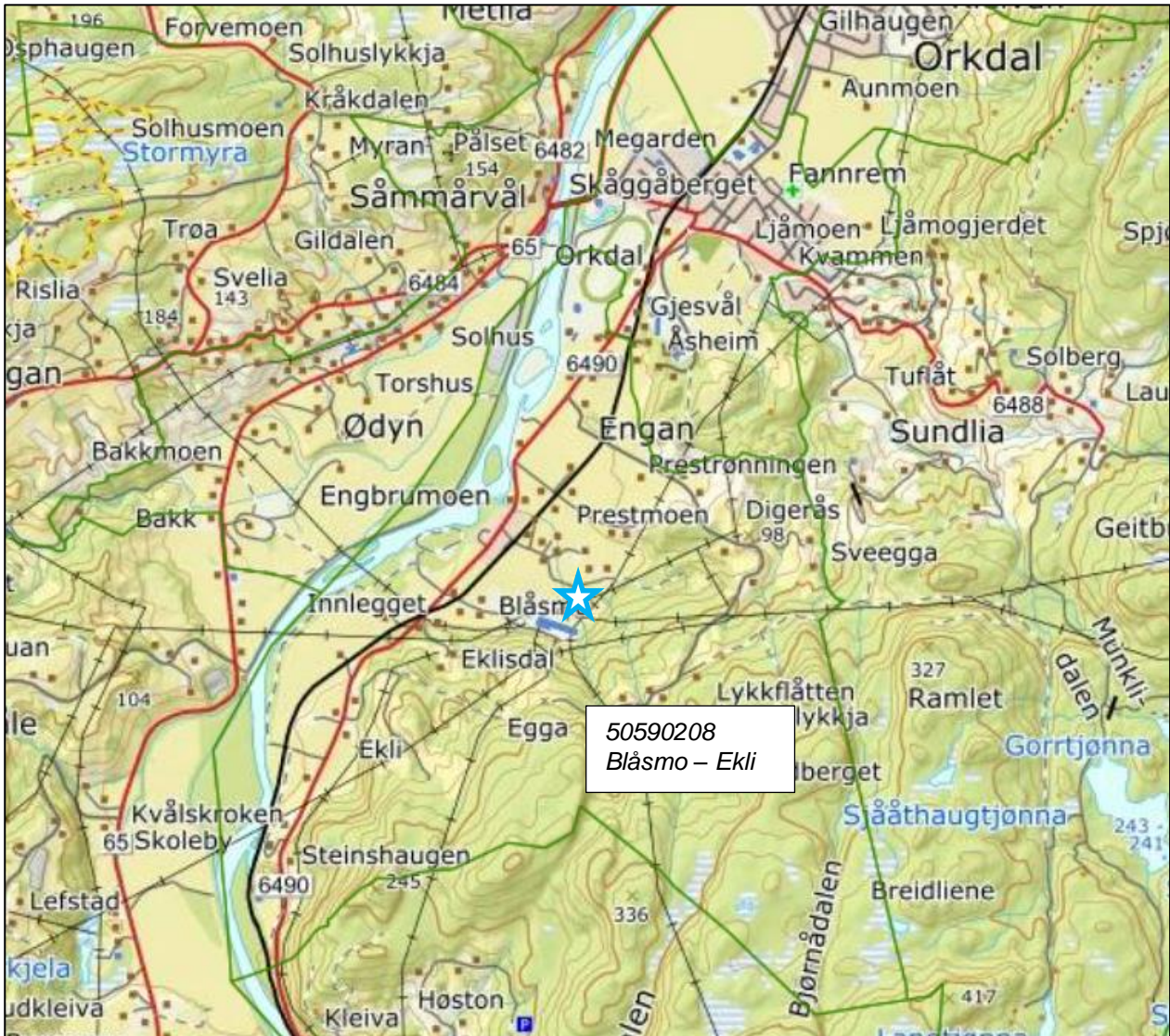
Den private Prestmovegen (PV3573) er ca. 720 m lang. Prestmovegen synes å ha fast vegdekke med en vegbredde på 3-4 m. Fartsgrensen er 50 km/t. Prestmovegen har vikeplikt inn mot fv.6490 Gryttingvegen (se figur over). T-krysset er lokalisert i starten av en innerkurve langs fv.6490 Gryttingvegen.

I tillegg til vegtrafikk krysser både fv. 6490 Gryttingvegen og Prestmovegen museumsjernbanen Thamshamnbanen i plan. Thamshamnbanen kjører i rute enkelte dager sommerhalvåret, men normalt ikke på strekningen ved planområdet. Planovergangene innebærer en begrensning i forhold til frihøyde.



Figur 3 Skiltet frihøyde langs fv.6490 Gryttingvegen (kilde: google streetview juni 2019).

Fv. 6490 Gryttingvegen sør for T-krysset med Prestmovegen har samme standard som nord for T-krysset, men fartsgrensen endres til 40 km/t sør for T-krysset og gjennom den største delen av tettstedet Blåsmo (ca. 400 m), som også har vegbelysning før fartsgrensen øker til 60 km/t sørover. Tettstedet har rundt 100 innbyggere og inngår sammen med planområdet i grunnkretsen 50590208 Blåsmo – Ekli som hadde ca. 290 innbyggere pr. 1.1.2022. Andel barn i skolealder (6-15 år) utgjør ca. 15 % i grunnkretsen (43 stk. per 1.1.2022).



Figur 4 De grønne strekene viser grunnkretsgrensene i området. Den eksisterende trafoen og planområdet (lyseblå stjerne) ligger omtrent midt i grunnkretsen 50590208 Blåsmo – Ekli (kartunderlag: <https://kart.ssb.no/>). De røde strekene viser fylkesveger i området, mens den tykke svarte heltrukne streken viser Thamshavnbanen.

Under 200 m sør for fartsgrenseøkningen til 60 km/t er det skiltet innsnevring av vegbanen til 3,7 m (skilt nr 106.1 - Smalere veg, Innsnevring på begge sider). Dette gjelder for en ca. 400 m langs strekning på hver side av planovergangen over Thamshavnbanen.

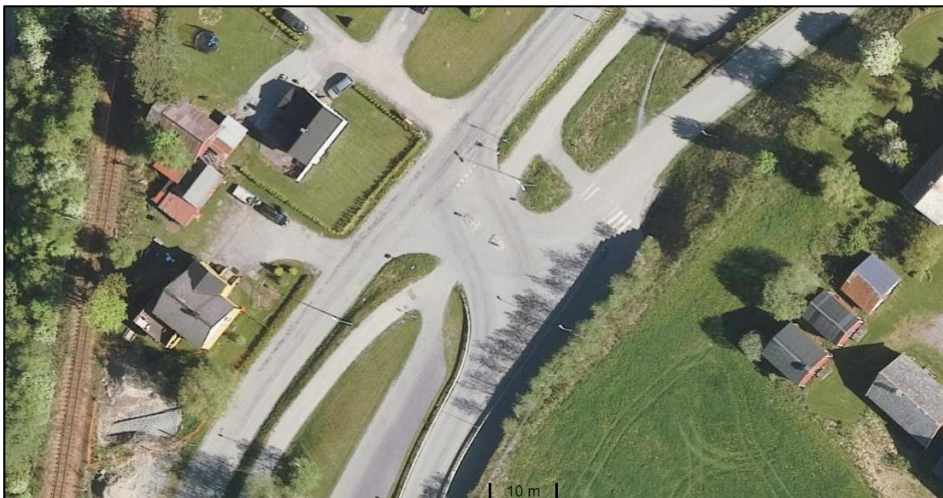
2.2 Trafikkmengder

2.2.1 Biltrafikk

Det foreligger ikke nyere trafikktellinger langs fv.6490 Gryttingvegen. Ifølge Statens vegvesen sitt vegkart.no er trafikkmengdene langs Gryttingvegen som følger.

- ÅDT 3800 / 6 % lange kjøretøy mellom T-kryss Orkdalsveien og T-kryss Sundlivegen (ca. 70 m)
- ÅDT 2500 / 14 % lange kjøretøy mellom T-kryss Sundlivegen og T-kryss Englykkjevegen (ca. 1080 m)
- ÅDT 2000 / 14 % lange kjøretøy mellom T-kryss Englykkjevegen og T-kryss Prestmovegen (ca. 430 m)
- ÅDT 2000 / 14 % lange kjøretøy også sør for T-kryss Prestmovegen

Trafikkmengdene langs Gryttingvegen er ifølge vegkart.no anslått med basis i skjønn. Vegkart's trafikkmengder (ÅDT¹-ÅrsDøgnTrafikk) strekker seg over lange strekninger. Antagelig faller trafikkmengdene gradvis sørover langs Gryttingvegen med trinnvise større fall i trafikken ved viktige kryss. Fallet er antagelig større enn det som framkommer av *veggart.no*. Et av kryssene hvor trafikken faller betydelig er ved adkomstkrysset til Grøtte skole mm.



Figur 5 T-kryss ved adkomst Grøtte skole. Sporslitasjen indikerer at mesteparten av trafikken fra adkomsten kjører nordover (flyfotokilde: finn.no).

Hvis ÅDT er 2500 nord for T-krysset til/fra skolen mm og trafikken til/fra skolen/kirken/barnehage mm er ca. ÅDT 1000 og 80-90 % av denne trafikken går nordover, så vil trafikken falle til ÅDT 1700-1900 sør for T-krysset, dvs. en god del lavere trafikk enn det *veggart.no* opererer med.

I tillegg er det verdt å merke seg at den tidligere Orkdal tråvpark som hadde adkomst til fv.6490 Gryttingvegen, nå er erstattet av Midt-Norge Travbane (åpnet 24. juni 2022). Travbanen har kun kjøreadkomst til fv.6488 Orkdalsveien noe som vil medføre en avlastning av den nordligste delen av Gryttingvegen (nord for T-krysset med Tråvparkvegen) i forhold til tidligere. Selv om parkeringen ved Orkdal kirke ved større arrangement på travbanen kan bli utnyttet, vurderes fv.6490 Gryttingvegen totalt sett å bli avlastet.

¹ ÅDT er gjennomsnittlig døgntrafikk for et vegsnitt et år også inkludert dager med lite/ingen trafikk.

Gryttingvegen nord for Tråvparkvegen er for øvrig sikret med en parallell gang-/sykkelveg på østsiden helt fram til Orkdalsvegen i nord. Sørøver fra dette stedet bor det totalt ca. 611 personer (per 1.1.2022) langs fv.6490 (SSB grunnkretsene 50590208 Blåsno – Ekli, 50590301 Øyum og 50590302 Monsetjåren) som naturlig kan benytte Gryttingvegen i retning Fannrem. Området har for øvrig relativt få arbeidsplasser utenom landbruk. Hvis hver av disse bosatte skaper ÅDT 1,6 langs Gryttingvegen, kan trafikken langs fv.6490 Gryttingvegen sør for Tråvparkvegen være nærmere rundt ÅDT 1000 (og ikke 2000 eller 2500 som angitt i vegkart). Det understrekes at det er usikkerhet (+/-) knyttet til disse trafikkberegningene.

Langs den private Prestmovegen er det 9 boliger som anslagsvis skaper en døgntrafikk på ca. ÅDT 50 (+/-).

2.2.2 Gang-/sykkeltrafikk

Det foreligger heller ikke tellinger av myke trafikanter på strekningen. Registreringer fra treningsappen *Strava* gir en indikasjon på gang og sykkelruter som benyttes, men ikke hvor mye trafikk dette faktisk er (f.eks. ÅDT).

Stravas Heatmap indikerer at treningssyklistene benytter fv.6490 Gryttingvegen som en sykkelrute, men ikke i samme grad som hovedvegnettet ved f.eks. fv.6488 Orkdalsveien. Noen få velger også å sykle via Travparken til turrutene langs østsiden av Orkla lenger nord.

For gående/løpende tegner mye av det samme bildet seg, men med flere via Travparken, men færre på vestsiden av Orkla.

Konklusjonen er at fv.6490 Gryttingvegen benyttes av myke trafikanter, men at omfanget er usikkert.



Figur 6 Strava Heatmap for sykkelbruk bl.a. langs Gryttingvegen.

En «google streetview» kjøring en junidag i 2019 ca. kl.10:10 mellom adkomstkrysset ved Grøtte skole og Blåsno (1,6 km) ble det hverken observert

syklister eller gående langs vegen. Dette indikerer at det er få gående på strekningen (antagelig ingen gående i løpet av ca. 15 minutter på strekningen). Det ble imidlertid observert en hest med fører i en sulky (antagelig tilknyttet tråvparken). En slik transport regnes normalt som kjørende. Det kan være utfordringer knyttet til sikker forbi kjøring av hest på en så smal veg som Gryttingvegen (helst skal det være minimum 2 m avstand mellom hest og bil og maks 25 km/t).



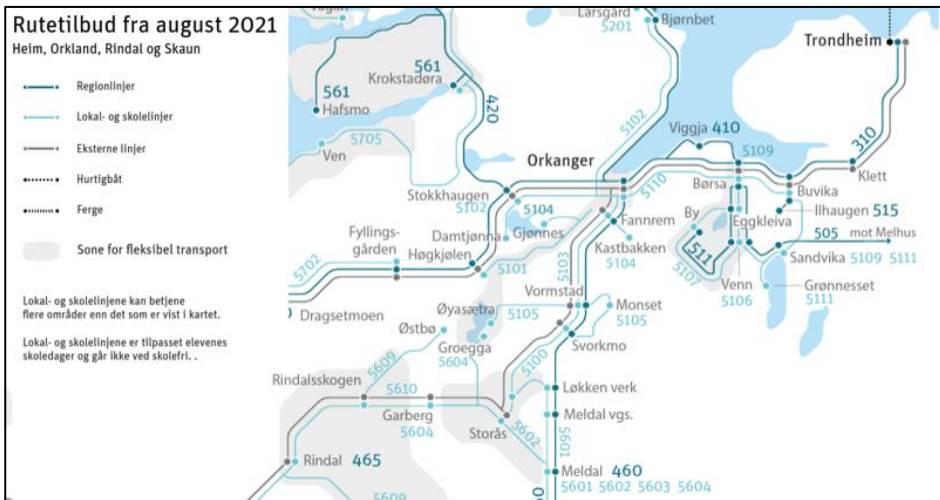
Figur 7 Sulky med fører observert en dag juni 2019 ca. kl.10:15 (kilde: google streetview juni 2019).



Figur 8 Strava Heatmap for løpende/gående langs bl.a. Gryttingvegen.

2.3 Kollektivtrafikk

Hovedlinjene for kollektivtrafikken i Orkland kommune går utenom fv.6490 Gryttingvegen. Kollektivtrafikken (dvs. buss) langs fv.6490 Gryttingvegen er i dag knyttet til skoletransport.



Figur 9 Utdrag fra linjekartet som omfatter Orkland kommune (kilde: AtB).

Sørfra fra Øyum gård ankommer en bussavgang (linje 5101) rundt kl.8 på skoledagene for å nå skolestarten ved Grøtte skole kl.08:15, denne forsetter videre til Orkanger skystasjon (ankomst kl.8:20). På ettermiddagen går det en skolebussavgang (linje 5101) sørover fra Grøtte skole kl.12:10 (til Solbu) og en kl.14:10 (fra Orkanger Skystasjon kl.13:54 til Øyum gård). I tillegg går det en bussavgang på torsdager sørover fra Grøtte skole kl.14:50 (til Øyum gård).

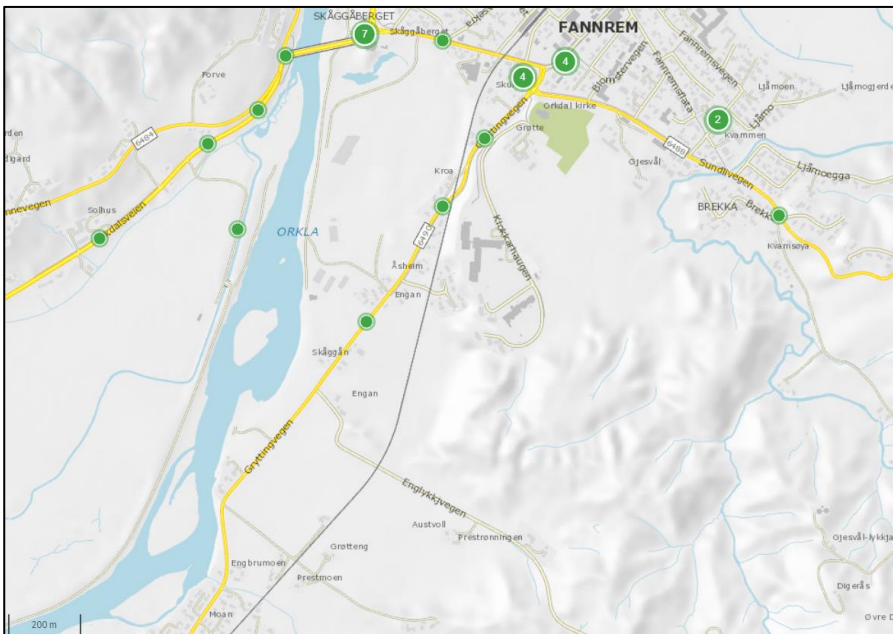


Figur 10 Skolekrets for Grøtte skole (1.-10. trinn). Kilde: Orkland kommune.

Skolekretsen for Grøtte skole (ca. 500 elever på trinn 1-10) strekker seg i overkant av 4 km sørover langs Gryttingvegen fra Grøtte skole på østsiden av Orkla. Selv om mange av disse elevene bor nærmere enn grensen på 4 km (2 km for 1. trinn) for gratis skoleskyss (2.-10.trinn) har elever bosatt sør for Tråvparkvegen hittil fått innvilget gratis skoleskyss pga. farlig skoleveg (såkalt sikringskyss). Dvs. at fv.6490 Gryttingvegen i mange år har blitt ansett å være en farlig skoleveg, antagelig pga. en del trafikk, smal vegbredde og manglende belysning.

2.4 Trafikksikkerhet

Ser vi på politirapporterte personskaulykker i trafikken på 2000-tallet er det skjedd 3 ulykker langs fv.6490 Gryttingvegen. I tillegg har det skjedd 4 ulykker i kryssene ved Sundlivegen og Orkdalsveien.



Figur 11 Registrerte trafikkuylukker med personskade (grønne sirkler) etter 1999 i området rundt planområdet (kilde vegkart.no).

Av alle disse ulykkene, har bare en ulykke skjedd etter 2010 (ved Sundlivegen med kryssende syklist og personbil). Statistisk sett indikerer dette at området ikke er spesielt ulykkesutsatt. Det er ikke registrert noen trafikkuylukker langs Prestmovegen.

3 Vurderinger anleggsfasen

3.1 Nyskapt trafikk

Anleggsperioden er antatt å strekke seg over en periode på 2-3 år fra september 2023 og fram mot høsten 2026. Anleggsarbeidet vil i hovedsak foregå på hverdager i perioden kl.7-19. Det er forutsatt at det i hovedsak er massebalanse internt i anleggsområdet uten behov for å kjøre masser inn eller ut av planområdet. Det er det stipulert følgende trafikk i anleggsadkomsten:

- "Pumpebil og betongleveranser med 2 tur/retur i timen i arbeidstiden over 10 t daglig (utenom periodene når skoleelever reiser til og fra skolen), dvs. totalt ca. 20 turer per hverdag.
- Diverse leveranser med tunge kjøretøy, antar 1 tur/retur i timen, (utenom periodene når skoleelever reiser til og fra skolen), dvs. totalt ca. 20 turer per hverdag.
- Byggherres organisasjon kommer mellom kl.7 og 9, antar i snitt 5 stk. personbiler. Reiser kl.15-16, dvs. totalt 10 bilturer.
- Entreprenørs grunn- og betongarbeider har ikke samme «trykket» gjennom hele byggefasen. Antar at det i snitt er 15 stk. utførende som ankommer mellom kl.7-8 og drar kl.16-17, dvs. totalt 30 bilturer.
- Entreprenørs anleggsledelse har i snitt 6 stk, som ankommer mellom kl.7-8 og drar kl.16-17, dvs. totalt 12 bilturer.

Totalt utgjør anleggstrafikken underkant 100 kjøretøyturer (+/-) per hverdag i den mest hektiske anleggsperioden med ca. 40 % tunge kjøretøy. I makstimene om morgenen og om ettermiddagen antas anleggstrafikken å utgjøre ca. 20-

25 % av døgntrafikken (20-25 kjøretøyturer), da hovedsakelig med lette kjøretøy. Pga. antatt liten anleggstrafikk i helgene og i ferier utgjør ÅDT ca. 60 (+/-). Anleggstrafikken vil i hovedsak belaste anleggsadkomsten, Prestmovegen og fv.6490 Gryttingvegen nordover.

3.2 Vurdering av eventuelle avbøtende tiltak

3.2.1 Generelt

Som utgangspunkt skal alltid Nullvisjonens krav til et sikkert vegtrafikksystem legges til grunn. Krav og generelle anbefalinger omtalt under er hentet fra *Håndbok N301 Arbeid på og ved veg* og *Statens vegvesen sin rapport nr. 680 Temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende i tilknytning til arbeid på/ved veg*.

Spesielt gående og syklende er sårbare. De er ubeskyttede trafikanter, som mangler kollisjonsvern i motsetning til bilkjørende som beskyttes av bilkarosseri i trafikkulykker. De er også sårbare trafikantgrupper fordi alle, uavhengig av trafikal kompetanse og mentale forutsetninger, kan gå og sykle. Det stilles ikke krav til trafikkopplæring før man kan ferdes i trafikken som gående og syklende. Derfor stilles det strenge krav til at anlegg for gående og syklende skal være logiske og letteste. Dette gjelder også når anleggsarbeid berører gang- og sykkelanlegg og andre veger som brukes av gående og syklende.

For trafikanter kan vegarbeid utgjøre en fare ved at situasjonen avviker fra det normale. Arbeidet kan medføre uforutsette hindringer i kjørebanelen, omlegginger av veg eller kjørefelt og andre «forstyrrelser». Forstyrrelsene kan variere fra de aller minste, som for eksempel ved arbeid utenom ferdselsarealet, til at trafikanten må ta omveger fordi vegen er stengt.

Håndbok N301 Arbeid på og ved veg stiller krav til trafiksikkerhet og tilrettelegging for gående og syklende i anleggsperioden.

Noen av kravene til trafiksikkerhet som stilles er:

- Gang- og sykkelanlegg (fortau, gangveg, gang- og sykkelveger osv.) skal ikke benyttes til lagerplass eller parkering. Det skal holdes fritt for arbeidsredskap, maskiner, materialer og lignende
- Dersom det er nødvendig å etablere midlertidig gang- og sykkelforbindelse forbi anleggsstedet skal det ha samme sikkerhet som før arbeidet startet
- Myke trafikanter må sikres mot kjørende trafikk, arbeidsmaskiner, byggegropoer o.l.
- Sikringer må være godt synlige eller merkbare, også under dårlige lysforhold og for blinde og svaksynte

Det stilles også krav til fremkommelighet. Gående, syklende, barnevogner, rullestoler og ev. andre grupper med nedsatt forflytningsevne skal kunne ferdes sikkert og bekvemt forbi anleggsstedet.

Dersom barns skoleveg i vesentlig grad blir berørt av anleggsarbeid, bør skolen informeres av det forestående arbeidet. Ved større arbeider kan skolens ledelse med fordel bli tatt med på råd når det gjelder tidspunkt for arbeid og hvilke sikringstiltak som er nødvendig. Vegarbeid kan medføre spesielle problemer for barn.

Det må derfor tas hensyn til følgende:

- Barns sikkerhet skal ikke forverres, dersom barns skoleveg blir brukt som omkjøringsveg. Det bør vurderes nedsatt hastighet og bruk av fartsdempende tiltak.
- Arbeidsstedet skal sikres spesielt godt. Barn er nysgjerrige, og arbeidsstedet vil kunne tiltrekke seg barn også etter arbeidstidens slutt.
- Det må sikres slik at barn ikke uforvarende eller ved uhell kan falle ned i grøfter og lignende ved gravearbeid, eller at de kan komme i veien for arbeidsmaskiner.
- Materiell, maskiner eller parkerte kjøretøy skal ikke plasseres slik at det hindrer framkommeligheten på fortau eller gang- og sykkelvegen, eller reduserer sikten der skolebarn skal krysse veien.

I rapporten *Temaanalyse av dødsulykker med gående og syklende i tilknytning til arbeid på/ved veg* ble alle dødsulykker med gående og syklende i forbindelse med arbeid på eller ved veg i perioden 2005-2015 (totalt 21 dødsulykker) analysert.

I alt 6 av de 21 drepte gående og syklende var barn og unge under 16 år (utgjør nesten 30 %), mens 9 av de 21 drepte var eldre over 65 år (utgjør 43 %). Altså er det barn/unge og eldre som i størst grad blir rammet av ulykker ved arbeid på og ved veg. Dette tilsier at det er barn/unge og eldre som bør være den dimensjonerende trafikant for hvordan anleggsarbeid varsles og sikres.

De fleste dødsulykkene (4/5) skjedde i forbindelse med kryssing av veg (ordinær kjøreveg eller en avkjørsel til et anleggsområde). I 20 av dødsulykkene ble fotgjengeren/syklisten påkjørt av et kjøretøy, dvs. at det kun var 1 singleulykke i utvalget. I 14 (dvs. 2/3) av dødsulykkene ble fotgjengeren/syklisten påkjørt av et tungt kjøretøy (hvorav 12 knyttet til anlegg/drift på stedet og 2 til andre tunge kjøretøy).

Anbefalingene fra rapporten er:

- Unngå å rygge der det ferdes gående og syklende
- Sørg for å sikre avkjørsler til anleggsområder
- Unngå bruk av uegna kjøretøy hvor det ferdes gående og syklende
- Sørg for at gående og syklende tilbys sikre midlertidige traseer
- Unngå å bruke gang- og sykkelarealer til anleggstrafikk
- Sørg for at kryssningspunkter for gående og syklende sikres
- Sørg for at barn og unge tilbys trygg skoleveg gjennom hele anleggsperioden

3.2.2 GS-veg langs fv.6490 Gryttingvegen

Orkland kommune startet i april 2022 et arbeid med reguleringsplan for gang- og sykkelveg på Blåsmo (*PlanID 5059 2022005*). Denne nye gang-/sykkelvegen vil ligge på østsiden av fv.6490 Gryttingvegen fra eksisterende gangveg fra Tråvparkvegen og fram til der Blåsmovegen krysser jernbanen sør for Blåsmo, en strekning på ca. 1,7 km.

Ifølge *Referat oppstartsmøte gang- og sykkelveg Blåsmo datert 08.04.2022* så vil Statnetts utvidelse av transformatorstasjonen medføre økt trafikk og behov for å bedre trafikksikkerheten på denne strekningen.

Det har vært et behov for å bedre trafikksikkerheten på den aktuelle vegstrekningen også før Statnetts nye anlegg. Skolebarn på strekningen tilbys i dag sikringstransport av kommunen. Dette selv om området ligger innenfor 4 km avstandsgrensen som normalt gir fri skoleskyss (2.-10. trinn, 2 km på 1. trinn).

Imidlertid vil anleggstrafikken øke trafikken på strekningen midlertidig og således øke behovet. På ÅDT-nivå anslås den midlertidige trafikkøkningen på fv.6490-strekningen (ca. 780 m) fra T-krysset med Prestmovegen og videre nordover til krysset med Tråvparkvegen å utgjøre ca. 6 % i anleggsperioden. På hverdagene med aller størst anleggstrafikk vil den relative trafikkøkningen være større (kanskje opp mot 10 %). Økningen i tungtrafikken vil da være enda større, kanskje nærmere 30 %. På fv.6490-strekningen sør for T-krysset med Prestmovegen vil trafikkøkningen være langt mindre.

En ny gang- og sykkelveg langs fv.6490 Gryttingvegen vurderes totalt sett å være et godt trafikksikkerhetstiltak uavhengig av Statnetts anlegg. I forhold til trafikkøkning pga. Statnetts anlegg vil det være aller viktigst med en GS-veg nord for T-krysset med Prestmovegen. For at tiltaket skal få effekt i forhold til anleggstrafikk betinger dette at man rekker å bygge en slik GS-veg ferdig før man begynner med anleggsarbeidene.

Sør for T-krysset med Prestmovegen er antagelig trafikkøkningen langt mindre (hvis ikke anlegget legger opp til mye massetransport til et deponi i denne retningen).

I tillegg bør det lages en trafikksikker GS-kryssing over Prestmovegen ved fv. 6490 Gryttingvegen i forbindelse med en ev. ny GS-veg her. Kryssutforming av fv. 6490 Gryttingvegen X Prestmovegen kan tilpasses en ev. gangkryssing, en ev. møteplass og en ev. bedre kryssvinkel i T-krysset (for å få bedre sikt). Det kan også vurderes å skilte ned hastigheten i T-krysset.

Blåsmo og området rundt fv.6490 Gryttingvegen sør for Blåsmo har for øvrig relativt nylig (2017-2020) hatt midlertidig anleggstrafikk pga. et nytt vannforsyningsprosjekt (*grunnvannskilde ved Steinshaugen*) i Orkland kommune. Det ble ikke etablert en ny GS-veg som følge av dette prosjektet, men det er mulig at anleggstrafikken var lav eller at erfaringen pga. dette prosjektet tilsa at det egentlig var et behov for å bedre trafikksikkerheten pga. anleggstrafikk.

3.2.3 Tiltak langs Prestmovegen

Utarbeidelse av arbeidsvarslingsplan og saksbehandling i forbindelse med denne forutsettes gjennomført av entreprenør, når det er kjent hvordan anleggsarbeidet vil bli gjennomført i praksis. Denne trafikkvurderingen vil kunne danne et av grunnlagene for hvordan trafikkavviklingen ev. kan håndteres i arbeidsvarslingsplanen. Det forutsettes at *håndbok N301 Arbeid på og ved veg, Statens vegvesen 2012* legges til grunn for arbeidsvarslingsplanene.

Prestmovegen har i dagens situasjon lav trafikk. Flyfoto av enkelte boligene viser trampoliner noe indikerer at det er barn/skolebarn også i dette området. Anleggsarbeidet vil innebære en midlertid vesentlig trafikkøkning på strekningen der lokaltrafikk blandes med anleggstrafikk.

Det foreslås derfor at det bl.a. etableres en midlertidig parallell GS-forbindelse for myke trafikanter på nordsiden av Prestmovegen fra der den nye anleggsadkomsten møter Prestmovegen og fram til ev. ny GS-veg langs østsiden fv. 6490 Gryttingvegen (i overkant av 400 m). Dette for å separere anleggstrafikk fra myke trafikanter på strekningen. Langs østsiden fv.6490 Gryttingvegen kan det ev. også etableres en busslomme/holdeplass i forbindelse gang-/sykkelvegprosjektet langs fv.6490 Gryttingvegen.

Det bør også etableres to trafikksikre kryssingspunkter over Prestmovegen for myke trafikanter fra eiendommene på sørsiden av Prestmovegen (fra nr.23, 25 og 27 samt nr.33) over til den nye midlertidige GS-forbindelsen på nordsiden. Stikkord er lav hastighet og god sikt til og fra disse kryssingspunktene også i mørket.

Videre bør det etableres møteplasser langs Prestmovegen og den nye adkomstvegen for å unngå rygging med store kjøretøy. Ifølge *håndbok N100 Veg- og gateutforming «Vegnormalen», Statens vegvesen 2021:*

- *Krav 3.86 SKAL Gjeldende fra 22.06.2021. På 1-feltsveger skal det anlegges møteplasser med om lag 250 m avstand, men aldri lengre fra hverandre enn at det er sikt fra en møteplass til den neste.*
- *Krav 3.87 KAN Gjeldende fra 22.06.2021. Møteplassene kan utformes ved at kjørebanelen utvides til 6 m over en lengde på 20 m med 15 m overgangsstrekning til hver side. Totallengde på møteplassen blir da 50 m. Møteplassene legges på den siden av vegen hvor det er mest hensiktsmessig.*

Selv om anleggstrafikken i de mest trafikkerte periodene er nokså retningskjev med lite motstrøms trafikk, vil det skje at det kommer trafikk i motsatt retning, spesielt på strekningen langs Prestmovegen.

Det foreslås bl.a. at det etableres en møteplass langs Prestmovegen ved innkjøringen fra fv.6490 Gryttingvegen, samt en vest for adkomsten fra Prestmovegen fra nr.23, 25 og 27 (men ikke slik at sikten til GS-kryssingen forringes) og en der den nye anleggsadkomsten deler seg fra Prestmovegen.

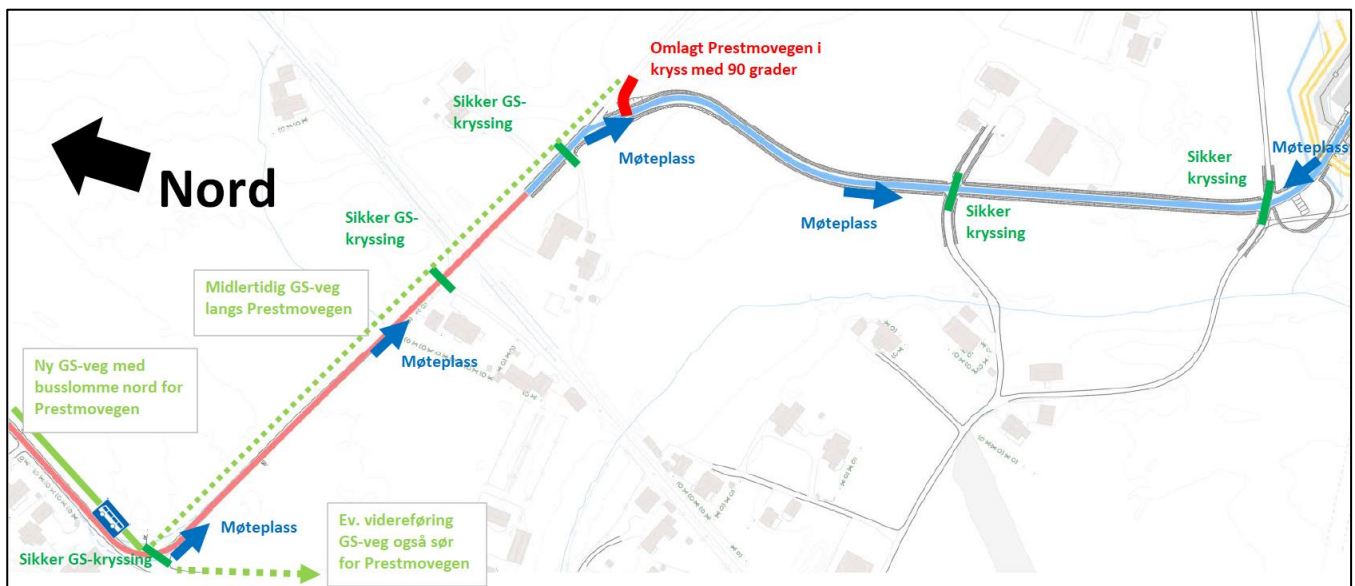
Et alternativ til etablering av møteplasser kan være å gjennomføre en generell utbedring/vegutvidelse av Prestmovegen slik at møting kan foregå på hele strekningen. Vegbredden kan da f.eks. økes til totalt 5,5 m med en dekkebredde på ca. 5 m og en kjørebanelbredde på ca. 4,5 m slik som dagens fv.6490 Gryttingvegen. Et slikt tiltak kan følges opp med fartsdempende tiltak slik det også er på fylkesvegen (f.eks. humper med 75 m avstand 30 km/t).

T-krysset mellom den nye adkomstvegen og Prestmovegen bør vurderes endret slik vinkelen mellom veien blir nærmere 90 grader. Pga. sporing for spesialtransporter bør ev. Prestmovegen østfra ledes mer 90 grader inn på den nye anleggsvegen. Gang-/sykkeltrafikk kan beholde dagens Prestmovegen fram til midlertidig GS-veg.

Et alternativ til tiltak langs Prestmovegen kunne ha vært å etablere en midlertidig anleggsadkomst helt fram til fv.6490 Gryttingvegen «uavhengig» av Prestmovegen (i forlengelsen av den skisserte anleggsadkomsten). Det er imidlertid langt fra sikkert at en slik endring vil la seg gjennomføre i praksis.

3.2.4 Ny adkomstveg

Ny adkomstveg og innkjøring til ny trafo er ikke en del av denne vurderingen og er derfor foreløpig kun vurdert overordnet. På den nye adkomstvegen bør ev. møteplasser lokaliseres nær de kryssende gårdsadkomstene, men ikke så nære at de hindrer sikt i forhold til kryssende trafikk (kjørende og myke trafikanter). Disse kryssingspunktene må sikres med god sikt (også i mørke) og lav hastighet. Den nye adkomstvegen foreslås forbeholdt anleggstrafikk i anleggsperioden. I senere driftsfase vil trafikken være langt lavere, og adkomstvegen kan også brukes av myke trafikanter med de samme fartsdempende tiltakene som Prestmovegen.



Figur 12 Prinsippskisse som oppsummerer av mange av de vurderte avbøtende tiltakene for å bedre trafikksikkerheten langs fv.6490 Gryttingvegen og Prestmovegen. Detaljene i løsningene må løses i senere planfaser og forbindelse med entreprenørens arbeidsvarslingsplan.

3.2.5 Styring av gang-/sykkeltrafikk og anleggstrafikk

Videreføring sikringstransporten av skoleelever er en form for «trafikkstyring» for å gi trygg skoletransport. Dette tiltaket er aktuelt før den nye gang-/sykkelvegen langs fv.6490 Gryttingvegen er ferdig etablert.

Regulering av tungetrafikk til utenom perioder med mange skolebarn på skoleveg er et annet trafikkstyringstiltak for å redusere ev. konflikter mellom skoleelever og anleggstrafikk. Dette tiltaket bør tilpasses skoletidene ved ulike trinn.

Utenom disse periodene vises det generelt til Vegtrafikklovens § 3.Grunnregler for trafikk som også gjelder anleggstrafikk:

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødig blir hindret eller forstyrret. Vegfarende skal også vise hensyn mot dem som bor eller oppholder seg ved veien.

Dersom den nye adkomstveien forbeholdes anleggstrafikk, er dette et tiltak for å styre øvrig trafikk utenom denne veien i anleggsperioden.