
NOTAT

Trafikkanalyse Omregulering Skarvestein kafé



Kunde: Skarvestein AS

Prosjekt: Omregulering Skarvestein kafe

Prosjektnummer: 10222733

Dokumentnummer: 10222733_Trafikk_R01

Rev.: A01

Sammendrag:

Sweco Norge AS har bistått Skarvestein AS med trafikkfaglige vurderinger i forbindelse med omregulering av Skarvestein kafé.

Formålet med planarbeidet er omregulering av eiendommens formål fra bolig til næring samt en ny plassering av bygget. Foreslått næringsformål er bevertning og overnatting. Planforslaget foreslår oppføring av 5 utleieenheter i tillegg til serveringsstedet. Utleieenheterne er først og fremst tiltenkt turister, mens kaféen er tiltenkt å benyttes av områdets beboere i tillegg til turistene. Kafébygget er tenkt å kunne huse omtrent 100 gjester.

Planforslaget medfører en økning i ÅDT på 81 kjt/døgn. Fra tidligere er det anslått en ÅDT på 560 kjt/døgn, så realisering av planforslaget vil medføre at totale trafikkmengder øker til å totalt være 641 kjt/døgn. Det er forventet at trafikken vil konsentrere seg rundt februar til og med november.

Nevnte trafikkmengder er beskjedne og vil ikke utgjøre noen kapasitetsproblemer på vegnettet.

Rapporteringsstatus:

- ☐ Endelig
☒ Oversendelse for kommentar
☐ Utkast

Utarbeidet av: Aksel Helmersen	Sign.:
Kontrollert av: Stein Emilsen	Sign.:
Prosjektleder: Vendel Marie Pedersen	Prosjekteier: Roger Pedersen

Revisjonshistorikk:

A00	15.04.2021	Utstedes for kundens kommentarer	NOAKHS	NOSTEM
Rev.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av

Innholdsfortegnelse

1	Innledning	4
2	Dagens situasjon	4
2.1	Forhold for gående og syklende	5
2.2	Kollektivtilbud	5
2.3	Ulykker	6
2.4	Trafikkmengder	6
3	Fremtidig situasjon.....	8
3.1	Planforslag	8
3.2	Beregning av bilturproduksjon	9
3.3	Vurdering av trafiksikkerhet.....	10
3.4	Vurdering av trafikale konsekvenser	12
4	Referanser	13

1 Innledning

Sweco Norge AS har bistått Skarvestein AS med trafikkfaglige vurderinger i forbindelse med omregulering av Skarvestein kafé. Planområdet ligger på Husøy nord på Senja. Kartet viser lokaliseringen i forhold til de nærliggende områdene, se figur 1.1.



Figur 1.1 Lokalisering av planområdet (Kartkilde: norgeskart.no)

2 Dagens situasjon

Planområdet ligger nordvest på øya på vestsiden av kv. 1156 (Ytterøya), se figur 2.1. Skarvestein kafé har adresse Ytterøya 6 og gnr./bnr. er 112/117.



Figur 2.1 Planavgrensning markert med rødt (Kartkilde: kart.finn.no)

2.1 Forhold for gående og syklende

Det er verken fortau, gang- og sykkelveg eller gangfelt på Husøy, altså foregår gange og sykling i blandet trafikk. Fartsgrensen på Husøy er 30 km/t, og vegbredden er 5 m på fv.7886 (Husøyveien) på moloen over til Husøy og 3,5 m på lokalvegene rundt på øya. Fra nord til sør av de bebygde delene av øya er avstanden litt under 750 m, hvor skole og barnehage ligger i midten.

På grunn av den lave trafikkmengden er det i henhold til Statens vegvesen N100 ikke et krav om å etablere særskilte tilbud for gående og syklende på øya.

2.2 Kollektivtilbud

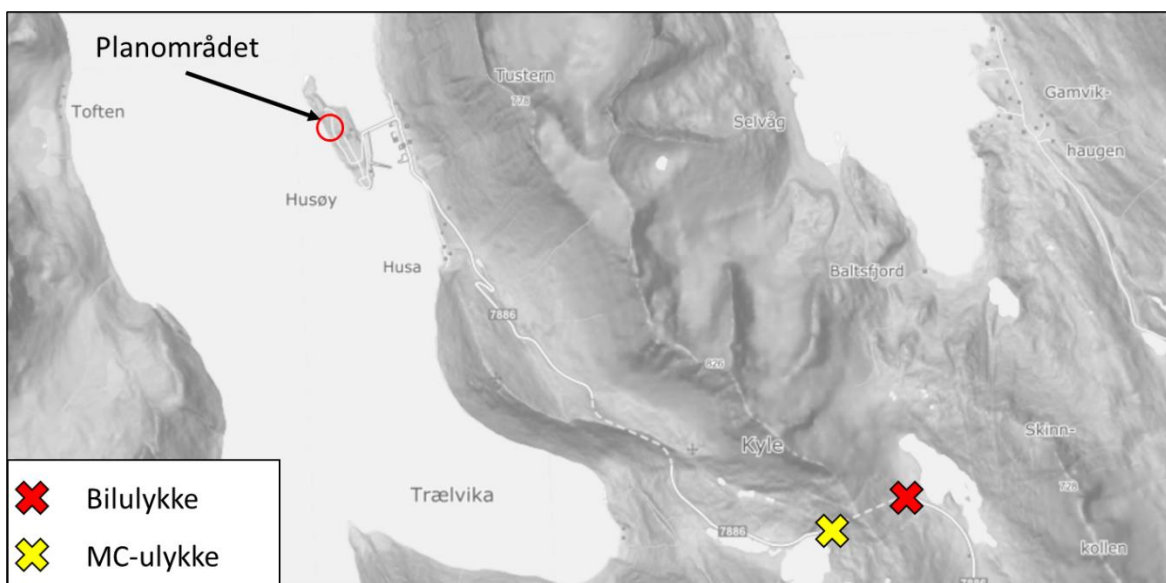


Figur 2.2 Oversikt over bussrute 380 på kart. (Kartkilde: norgeskart.no)

Husøy dekkes av bussrute 380, se figur 2.2. Bussruten går mellom Finnsnes via Gibostad, Lysnes, Botnhamn og ut til Husøy. Normalt er det to-tre avganger fra Finnsnes som går helt ut til Husøy, dette gjelder også den andre veien. Det er totalt sett flere avganger, men ikke alle går fra begynnelse av ruten til enden.¹

¹ Linjenummer 380, Tromskortet, 2021

2.3 Ulykker



Figur 2.3 Trafikkulykker siste 5 år (2015-2019). (Kartkilde: norgeskart.no)

De siste fem årene er det registrert to politirapporterte trafikkulykker i nærheten av Husøy på fv. 7886. Begge ulykkene er utforkjøringsulykker. Bilulykken var en utforkjøring på høyre side i venstrekurve, mens MC-ulykken var en utforkjøring på rett strekning. Begge ulykkene inntraff i tunnel. Planområdet ligger 6,6 km fra den nærmeste ulykken.

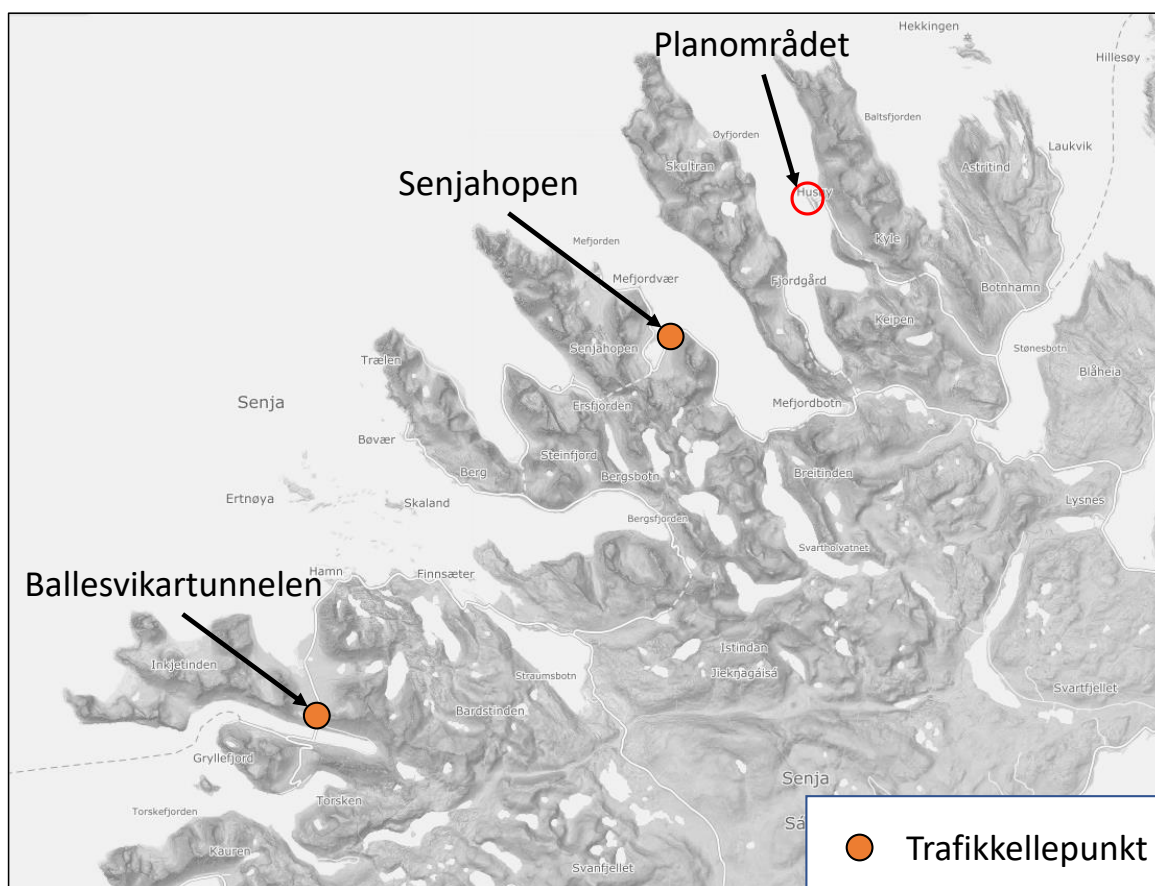
2.4 Trafikkmengder

Husøy har direkte forbindelse med fastlandet ved fv. 7886 (Husøyveien). Fra NVDB² finner man at det fra 2019 er registrert en ÅDT (årsdøgntrafikk) på 200 kjt/døgn.

Trafikkdata er en annen tjeneste Statens vegvesen tilbyr som offentliggjør kontinuerlige telldata fra ulike tellepunkter rundt omkring i Norge³. Det er seks tellepunkter totalt på Senja hvorav to ligger utenfor sentrale strøk. Begge disse tellepunktene viser rundt ÅDT 200-250 kjt/døgn i 2020 for vår, vinter og høst. De viser også at sommertrafikken for 2020 var mellom to til tre ganger så stor som de andre sesongene. Det nærmeste tellepunktet er kalt Senjahopen og ligger i fjorden sørvest for Øyfjorden, som Husøy er en del av (se figur 2.4). Dette tellepunktet ble etablert i løpet av sommeren 2019 og har dermed ingen ytterligere historikk. Det andre tellepunktet, «Ballesvikartunnelen», ble etablert i 2015 og kan vise til liknende trender fra tidligere år.

² Vegkart: Statens vegvesen, Statens vegvesen, 2021

³ Trafikkdata, Statens vegvesen, 2021



Figur 2.4 Oversikt over nærliggende trafikkellepunkt.³ (Kartkilde: norgeskart.no)

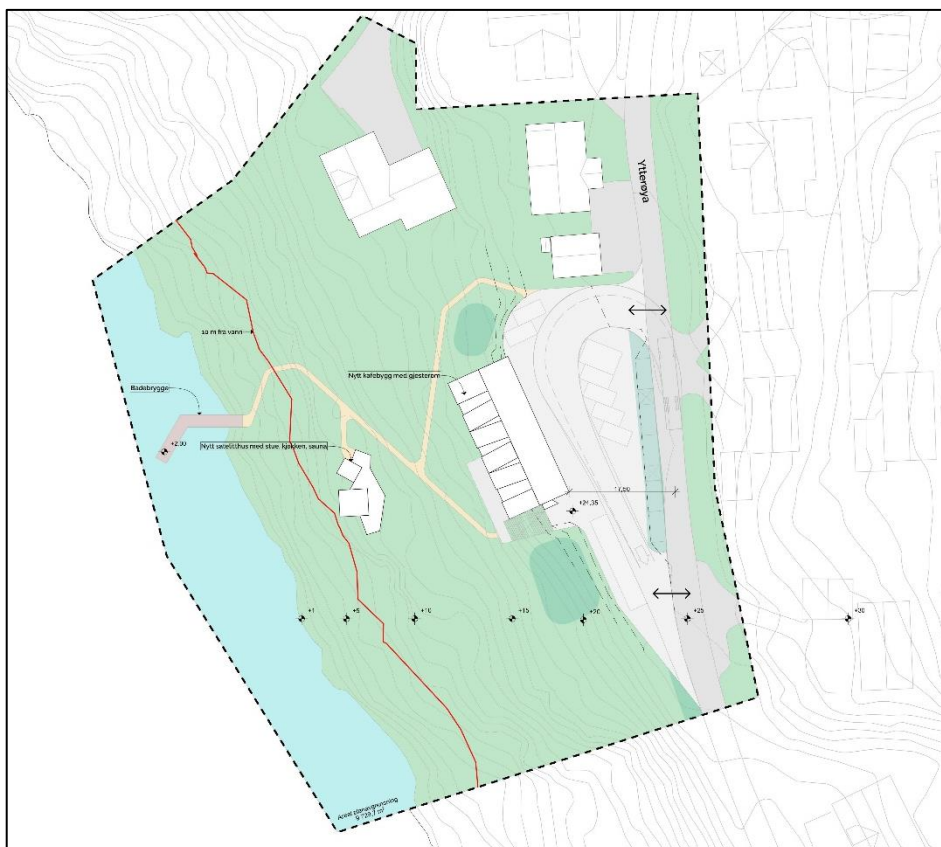
Grunnkretsen Husøy har per 23.02.2021 303 innbyggere⁴. Av disse er litt under 90 % over 13 år, som er minstealder for å være delta i reisevaneundersøkelser. Grunnkretsen strekker seg til østsiden av fjorden, men innbyggerne er hovedsakelig konsentrert på Husøy eller på Husa på andre siden av fv. 7886. Fra RVU 13/14⁵ fremkommer det at det gjennomføres 3,17 daglige reiser i gjennomsnitt for «resten av landet», som gjelder områder som ikke er byområder. Av disse daglige reisene gjennomføres 67 % av reisene med bil/MC. Dette medfører en antatt ÅDT på rundt 560 kjøt/døgn. Uansett er dette svært lave trafikkmengder og vi har vurdert at det ikke har vært behov for å ettergå dette ved trafikkteiling.

⁴ Befolkning etter grunnkrets, Statistisk sentralbyrå, 2021

⁵ Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, Transportøkonomisk institutt, 2014

3 Fremtidig situasjon

3.1 Planforslag



Figur 3.1 Foreslått illustrasjonsplan.

Formålet med planarbeidet er omregulering av eiendommens formål fra bolig til næring samt en ny plassering av bygget. Foreslått næringsformål er bevertning og overnatting.



Figur 3.2 Overordnede grep ved planforslaget.⁶

⁶ Skarvestein – presentasjon av mulighetsstudie, Topic Arkitekter, 2020

Planforslaget foreslår oppføring av 5 utleieenheter i tillegg til serveringsstedet. Utleieenheterne er først og fremst tiltenkt turister, mens kaféen er tiltenkt å benyttes av områdets beboere i tillegg til turistene. Kafébygget er tenkt å kunne huse omtrent 100 gjester.

3.2 Beregning av bilturproduksjon

Sweco Norge AS beregnet bilturproduksjonen for det planlagte Husøy hotell i 2018⁷. Vi har valgt å videreføre turproduksjonsfaktorene som ble benyttet den gang da det ikke har oppstått nye momenter som forandrer bakgrunnen for begrunnelsen den gangen.

Vi har dermed benyttet faktorer fra Urbanet-rapport 100/2017 angående turproduksjon for hotellvirksomhet⁸. Rapporten har gjennomgått fem hoteller i større byer, og vi har gått videre med tallene fra hotellet med lavest verdi for personturer per rom, som er 5. Dette på grunn av at mange av de korteste reisene vil utgå på grunn av omgivelsene rundt den planlagte kaféen i forhold til byområdene som de undersøkte hotellene ligger i.

Bevertningsdelen av planforslaget vil også produsere noe trafikk. For bevertning/restaurant/kafé finnes det lite eksisterende turproduksjonsgrunnlag. Fra tidligere erfaringer har man benyttet verdier på 20 bilturer pr 100 m² BRA. BRA for kaféen er 351 m².

Kaféen er forventet å ha åpent store deler av dagen hver dag i sesong, som vil være fra og med februar til og med november. Utover dette vil kaféen være sporadisk åpen for lokal befolkning, man ser for seg 50 % belegg utenfor sesong, det vil si i månedene desember og januar. Vi velger derfor å nedjustere turproduksjonsverdien med 8 % da den er beregnet for bevertning som har normale åpningstider.

Ved beregning av bilturproduksjon er det lagt til grunn reisemiddelfordelingen vist i tabell 3.1. Vi går ut ifra maksimal utnyttelse som er 5 utleieenheter.

Tabell 3.1 Anslått reisemiddelfordeling for nye Skarvestein kafé.

Gange og sykkel	Kollektivt	Bilfører	Bilpassasjer
2 %	8 %	70 %	20 %

Altså produserer et hotellrom fem personturer per rom, hvorav vi har antatt at 70 % av disse turene gjennomføres av bilfører. Ut ifra dette antar man derfor at det gjennomføres 3,5 bilturer per hotellrom.

Tabell 3.2 Turproduksjon ved full utbygging av nye Skarvestein kafé.

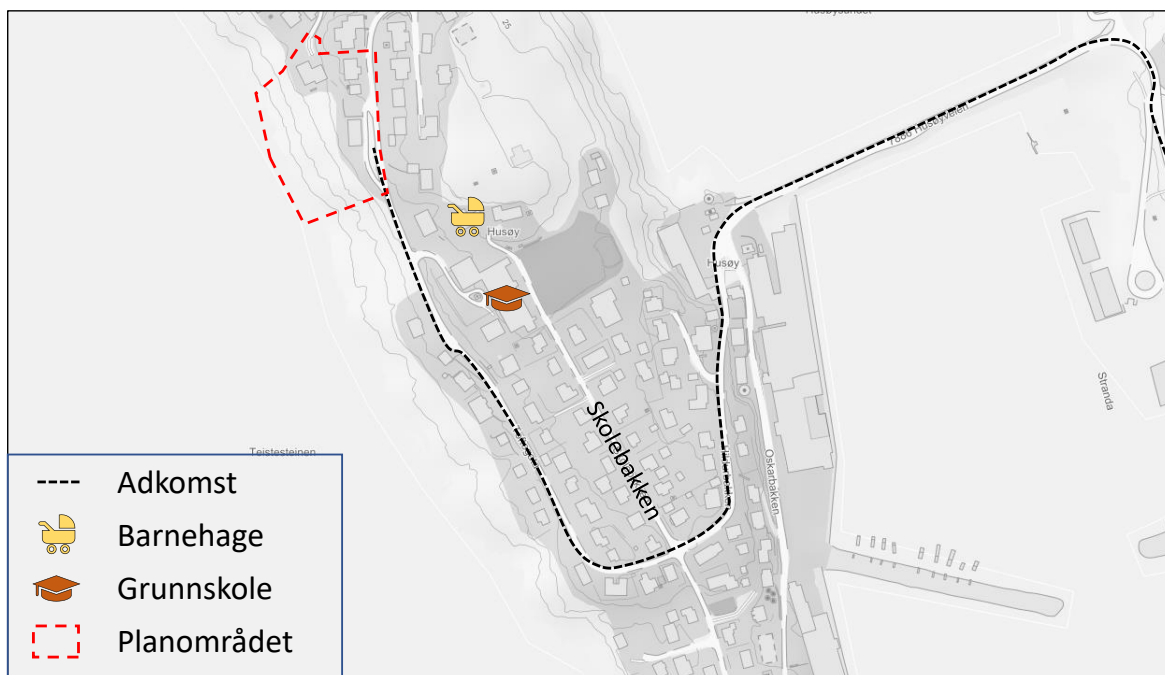
Arealformål	Antall rom/antall BRA	Bilturer per rom/100 m ²	Biltrafikk	
			VDT	ÅDT
Overnatting	5 rom	3,5	18	17
Kafé	351 m ²	20	64	64
Totalt			82	81

Som man ser av tabell 3.2 medfører planforslaget en trafikkøkning på ÅDT 81 kjt/døgn. ÅDT på fv. 7886 (Husøyveien) vil da være 641 kjt/døgn.

⁷ Husøy hotell – trafikkanalyse, Sweco Norge AS, 2018

⁸ Turproduksjon knyttet til hotellvirksomhet i byområder, Urbanet Analyse, 2017

3.3 Vurdering av trafiksikkerhet



Figur 3.3 Nærliggende skole og barnehage. (Kartkilde: norgeskart.no)

Som man ser av figur 3.3 eksisterer det både barnehage og grunnskole i nærheten av planområdet. Begge ligger innenfor 150 m luftlinje fra planområdet.

Adkomsten til barnehagen og grunnskolen er ved kv. 1159 (Skolebakken). Dette er en annen veg enn adkomsten til planområdet, som foregår ved den sorte stiplede linjen (se figur 3.3). Likevel vil trafikken påvirke skoleveien for de 43 elvene⁹ ved 1.-10.trinn ved Husøy skole.

Man ser for seg at trafikkmengdene i forbindelse med omreguleringen vil være størst ved ferietider. Noe som medfører at de største trafikkmengdene konsentrerer seg rundt periodene hvor skolen er stengt og dermed ikke påvirker tryggheten langs skoleveien i særlig grad.

⁹ Oversikt – Husøy skole, Utdanningsdirektoratet, 2020

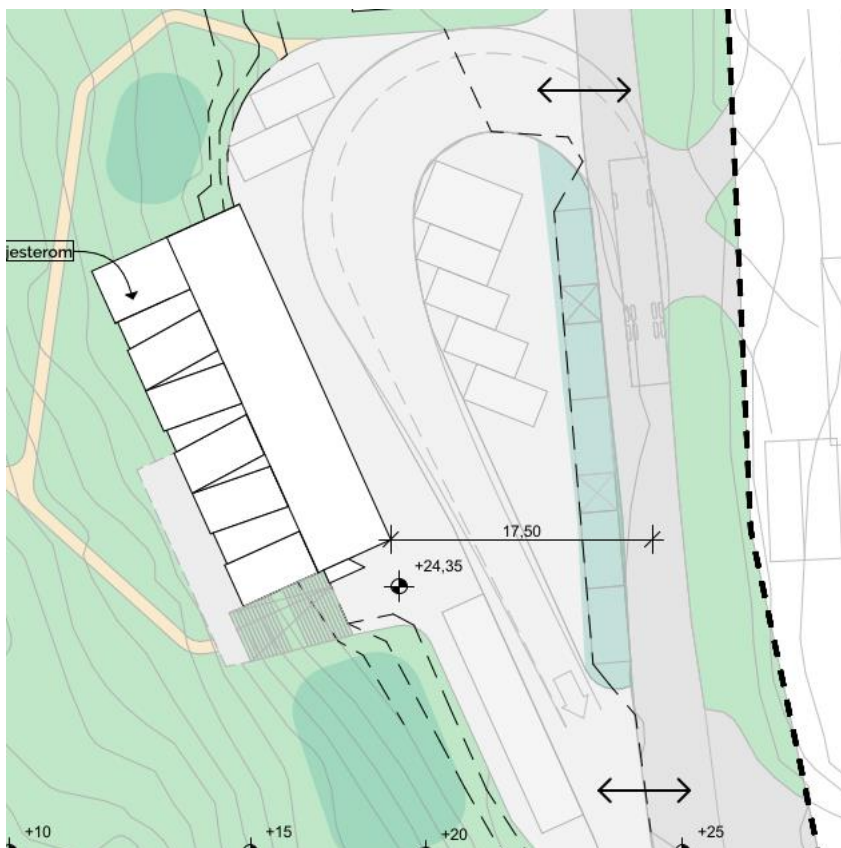


Figur 3.4 Kryss mellom adkomstvei og skolevei. (Kilde: Google Streetview, 2010)

Som man ser av figur 3.4 er vegene på øya forholdsvis smale og uten separat tilbud til gående og syklende.

Man finner i Håndbok N100¹⁰ i kapittel B.3.1 Fortau at det i sentrumsområder bør etableres fortau. For gater med fartsgrense ≤ 50 km/t i ytre by- og tettstedsområder bør det etableres fortau. Derimot kan smale bolig-gater med lav fart og liten gang-, sykkel og biltrafikk etableres uten fortau. For vårt bruk er sistnevnte mest relevant. Selv med den beregnede trafikkøkningen som følge av planforslaget, ser det ikke ut til at det i Statens vegvesens håndbøker er et krav om å etablere separat tilbud for gående og syklende på Husøy.

¹⁰ Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen, 2019



Figur 3.5 Foreslått logistikk og parkering for nye Skarvestein kafé.

Figur 3.5 viser at det er foreslått etablert snuplass for buss. Det er også oppmerket p-plasser både nord og sør for bygget som totalt utgjør 13 p-plasser.

En slik snuplass med enveiskjøring vil gjøre det forutsigbart for øvrige trafikanter å forutse kjøremønstre for de som skal inn til nye Skarvestein kafé, i særskilt turbusser. Snuplassen forhindrer også rygging inn til kaféen som gjør at sikten, spesielt for bussjåfører, blir mer oversiktlig. Vi understreker at vi ikke har gjennomført sporingsanalyser for å sjekke at den viste manøveren faktisk lar seg gjennomføre.

3.4 Vurdering av trafikale konsekvenser

Planforslaget medfører en økning i ÅDT på 81 kjt/døgn. Fra tidligere er det anslått en ÅDT på 560 kjt/døgn, så realisering av planforslaget vil medføre at totale trafikkmengder øker til å totalt være 641 kjt/døgn. Det er forventet at trafikken vil konsentrere seg rundt sommersesongen.

For de eksisterende trafikkmengdene har vi beregnet konservativt. Gjennomsnittlige daglige reiser gjelder også reiser man gjør som starter og slutter utenfor hjemmet, altså vil ikke alle reisene gå over moloen på fv. 7886 (Husøyveien). Dette gjelder også konsekvensen av planforslaget hvor vi har antatt at alle bilturene produsert kommer fra fastlandet.

Nevnte trafikkmengder er beskjedne og vil ikke utgjøre noen kapasitetsproblemer på vegnettet.

Ved utforming av snuplass vist ved figur 3.5 vil man ha en forutsigbar løsning ved ferdsel av tunge kjøretøy (som f.eks. turbusser), som bidrar til å øke trafikksikkerheten.

4 Referanser

1. Linjenummer 380, Tromskortet, 2021
2. Vegkart: Statens vegvesen, Statens vegvesen, 2021
3. Trafikkdata, Statens vegvesen, 2021
4. Befolkning etter grunnkrets, Statistisk sentralbyrå, 2021
5. Den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14, Transportøkonomisk institutt, 2014
6. Skarvestein – presentasjon av mulighetsstudie, Topic Arkitekter, 2020
7. Husøy hotell – trafikkanalyse, Sweco Norge AS, 2018
8. Turproduksjon knyttet til hotellvirksomhet i byområder, Urbanet Analyse, 2017
9. Oversikt – Husøy skole, Utdanningsdirektoratet, 2020
10. Håndbok N100 Veg- og gateutforming, Statens vegvesen, 2019