

Møteinnkalling

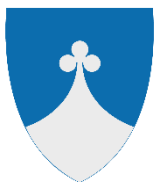
Utvalg: Trafikkfaglig råd
Møtested: Indre Fosen rådhus, møterom Vålheia
Møtedato: 11.09.2018
Tid: 09:00

Forfall meldes på [elektronisk skjema](#). Utvalgssekretær sørger for innkalling av varamedlemmer.

Innkalling er sendt til:

Navn	Funksjon	Representerer
Eivind Myklebust	LEDER	IF-SP
Bjørn Vangen	MEDL	IF-HØ
Camilla Sollie Finsmyr	MEDL	IF-SP
Jon Normann Tviberg	MEDL	IF-KRF
Finn Yngvar Benestad	MEDL	Oppvekstsjef
Laila Bragstad	MEDL	Skolesjef
Finn Kyrre Pettersen	MEDL	TRBIL
Stig Morten Rognes	MEDL	TRBIL

Saksnr	Sakstittel	Lukket



SAKSFRAMLEGG

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
4/18	Trafikkfaglig råd	11.09.2018

Saksbehandler: Linn Kristin Hassel

STADSBYGD OMSORGSSENTER – TS-VURDERING

Sakens bakgrunn og innhold:

Byggeleder Stadsbygd omsorgssenter ønsker at TFR vurderer og uttaler seg om trafikksikkerheten i foreslått løsning for prosjektet Stadsbygd omsorgssenter. Utomhusplanen for prosjektet presenteres i møtet.

TFRs oppgave:

Vurdere foreslått løsning ut fra trafikksikkerhetshensyn.

TFRs vurdering:



Tegningstittel

Landskapsplan

Tegningsnummer

L20-02

Revisjon

E

© Alle rettigheter tilhører utøvere for prosjektering. Agraff AS. Kopiering eller bruk av disse tegningene er forbudt uten skriftlig samtykke.

F	31.08.18	Gjennomgang og KS	OH
E	21.08.18	Konvertert til NTM. Flyttet bygg	HE
D	09.08.18	Carport, nytt bygg, vridt bygg	HE
C	02.07.18	Regplan, Carport	HE
B	27.06.18	Bod, Ladestasjon	HE
A	18.06.18	Carport	OH
Rev.	Dato	Beskrivelse	Sign.

Lokaliseringsskisse

Prosjekteringsgruppe

LARK

Agraff AS

ARK

Arkitekt

RIE

Rådg. ing. Elektro

RIV

Rådg. ing. Vent.

Mølle 56
7018 Trondheim
Tlf. 47 48 35 05
Hmms@agrarff.no

veien 8
6000 Sævi
Tlf. 05 00 00 00
Fax. 05 00 00 00

veien 8
6000 Sævi
Tlf. 05 00 00 00
Fax. 05 00 00 00

veien 8
6000 Sævi
Tlf. 05 00 00 00
Fax. 05 00 00 00

Fase

Samspill

Prosjekt

Stadsbygd
Omsorgsenter

Oppdragsfører

Tilakshaver

Veidekke Entreprenør AS

Distrikt Trondheim

Prosjekt

1750

Godkjent

Sign.

Dato

06.02

Tegning

Sign.

Dato

06.02

Oppdragsfører

Tilakshaver

Veidekke Entreprenør AS

Distrikt Trondheim

06.02.2018

Filnavn

Stadsbygd

Omsorgsenter-NTM.pjn

Målestokk

1:200 (A1)

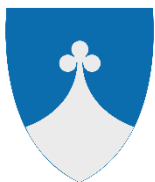
Tegningsnummer

L20-02

Revisjon

E

4



SAKSFRAMLEGG

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
5/18	Trafikkkfaglig råd	11.09.2018

Saksbehandler: Linn Kristin Hassel

ASKJEMSVEIEN – TILTAK FOR TRYGG SKOLEVEI

Sakens bakgrunn og innhold:

Kommunen har leid inn konsulent med trafikk- og vegkompetanse til å vurdere egnede tiltak for å bedre Askjemsveien som trygg skolevei.

Trafikkmengde, hastighet, og egen sone for myke trafikanter er nøkkelfaktorer her.

I vedlagte vurderingsnotat fra konsulent foreslås etablering av fartshumper for å holde hastigheten nede. Fartsgrensen er 40 km/t, men det er foreløpig ikke gjennomført noen fysiske tiltak for at fartsgrensen skal overholdes.

Administrasjonen vurderer i samråd med konsulent, at følgende tiltak kan være aktuelle for å bedre trafikksikkerheten for unge, myke trafikanter som ferdes langs Askjemsveien:

1. Fartshumper
2. 2 - 1 – ensidig
3. 2 – 1 (ensidig) + fartshumper
4. Gang- og sykkelveg (må reguleres først)

2 minus 1-veg er en veg som visuelt kun har ett kjørefelt, men som har trafikk i begge retninger. Kjørefeltet er på begge sider avgrenset av brede vegskuldre som er avmerket med stiplede og brede kantlinjer. De brede vegskuldrene fungerer både som areal når kjøretøy skal møtes, men ikke minst som arealet der fotgjengere og syklister kan ferdes.



TFRs oppgave:

Hvilke tiltak skal kommunen gjennomføre for å bedre trafikksikkerheten for myke trafikanter langs Askjemsveien?

TFRs vurdering:

Oppdragsgiver:	Indre Fosen kommune
Oppdrag:	617249-01 – TS-tiltak Askjemsveien (Rissa)
Dato:	16.03.18
Skrevet av:	Julie Skjeflo Adserø
Kvalitetskontroll:	Raymond Siiri

KONSEPTVURDERING FOR TS-TILTAK ASKJEMSVEIEN

INNHold

1	Bakgrunn.....	1
2	Situasjonsbeskrivelse	2
2.1	Kart	2
2.2	Elever.....	3
2.3	Trafikk	3
3	Behov	4
4	Mål og krav.....	5
4.1	Mål	5
4.2	Krav	5
5	Alternativer	6
5.1	Tiltak for å oppnå trygghet.....	6
5.2	Tiltak for å redusere trafikkmengden	6
5.3	Mulige løsninger for å redusere hastigheten.....	6
5.4	Vurdering av løsning	7
6	Anbefalt konsept	8

1 BAKGRUNN

Asplan Viak har fått i oppdrag fra Indre Fosen kommune å vurdere og planlegge aktuelle trafikksikkerhetstiltak langs Askjemsveien. Gjennomføring av tiltak langs vegen er øverste prioritet i tidligere Rissa kommune sin trafikksikkerhetsplan. Kommunen ønsker at det skal utføres en god faglig vurdering av hvilke tiltak som er mest hensiktsmessige for at vegen skal bli trygg å ferdes på for unge, myke trafikanter.

Indre Fosen kommune ønsker en veg- og trafikkfaglig vurdering av mulige trafikksikkerhetstiltak for å gjøre Askjemsveien trygg å ferdes på for myke trafikanter. For å oppnå dette er et virkemiddel at hastighet og trafikkmengde på vegen reduseres. Konseptet som Asplan Viak og kommunen sammen kommer fram til som ønskelig, skal være mulig å gjennomføre på den aktuelle strekningen.

2 SITUASJONSBESKRIVELSE

2.1 Kart



Figur 1: Kartet viser Askjemsveien sitt potensiale som skolevei

2.2 Elever

Stadsbygd skole har 268 elever. 27 elever har i dag Askjemsveien som skoleveg. Slik situasjonen er i dag er det satt opp skyss for mange av disse elevene med bakgrunn i sikkerheten til barna. I Askjemsveien er det helårsskyss for elever fra 1.-5- trinn, det samme gjelder Rødbergsveien og sørvestligste del av Fenstadveien. Mens det for barna i Grønningsveien er helårsskyss fra 1.-10. trinn.

2.3 Trafikk

Det ble foretatt trafikktegninger i Askjemsveien høsten 2017. På denne tiden var fartsgrensen i vegen 50 km/t. I etterkant er fartsgrensen satt ned til 40 km/t. Trafikkmengden på trafikkstrømmen fra Stadsbygd skole til Grønningsveien var på 333 kjøretøy per dag. Trafikkmengden i motsatt retning var på 286 kjøretøy per dag. Trafikktegningen viste også at fartsnivået er langt høyere enn den tillatte fartsgrensen.

Det er ikke registrert noen trafikkulykker langs Askjemsveien i Statens Vegvesen sin Vegdatabank.

3 BEHOV

Kommunen har blitt kjent med behovet for trafikksikkerhetstiltak på Askjemsveien gjennom innspill fra foreldre som har barn ved Stadsbygd skole som har Askjemsveien som sin skolevei. Det gjelder i første rekke beboere i Askjemsveien, men gjelder i tillegg bosatte lenger sør i bygda som også bruker Askjemsveien som skolevei. Indre Fosen kommune har elever i grunnskolen lovfestet rett til skoleskyss når gangavstanden fra egen utgangsdør til skoledør er over 2 km for 1. trinn, 3 km for 2. trinn og 4 km for 3.-10. trinn. Kommunen har vedtatt å gi helårsskyss til elever på 1.-5. trinn som har Askjemsveien som sin skolevei på bakgrunn av at strekningen ikke har gang- og sykkelveg, er delvis uoversiktlig, ikke har to kjørefelt, ikke har vegskulder, har et veldig smalt punkt på ei bru, har en bakkedal med rekkverk på hver side av vegen som ikke gir rom for myke trafikanter.

En ekstra bakdel knyttet til vegen er at den kan benyttes som snarvei til skole, skolens Kiss&Go, samfunnshus, idrettshall og idrettsbane, samt bedriften Itab og Bunnpris. Vegens sentrale plassering i bygda gjør den attraktiv til gjennomkjøring til nevnte aktiviteter og til fergeleie. Kombinasjonen av hastighet, trafikkmengde og vegens utforming gjør at Askjemsveien ikke oppleves som trygg for unge myke trafikanter. Fartsgrensen er blitt satt ned fra 60 til 40 km/t. I tillegg ønsker kommunen at det planlegges og gjennomføres fysiske tiltak for fartsreduksjon som vil gjøre vegen mindre attraktiv for gjennomkjøring, slik at trafikkmengden blir redusert og vegen oppleves tryggere for unge, myke trafikanter.

4 MÅL OG KRAV

4.1 Mål

4.1.1 Hovedmål

Hovedmålet med trafikksikkerhetstiltak i Askjemsveien er å gi myke trafikanter en trygg veg å ferdes i. Det skal spesielt tas hensyn til barna som går eller sykler til skolen, eller ferdes langs veien på fritiden.

4.1.2 Effektmål

Oppdragets effektmål er å redusere trafikkmengden. En reduksjon av antall motoriserte kjøretøy vil forbedre trafikksikkerheten og tryggheten som myke trafikanter opplever på Askjemsvegen.

4.1.3 Resultatmål

Resultatmålet er å redusere gjennomsnittshastigheten på vegen. Lavere hastighet gir lengre reisetid, noe som kan bidra til at flere velger en alternativ reisevei. Det er ønskelig og naturlig at hovedvegen, Fv717 isteden skal benyttes. Biltrafikken på vegen skal i størst mulig grad være fra de som bor i vegen.

4.2 Krav

Indre Fosen kommune har stilt følgende krav til oppdraget:

- Vegen skal ikke stenges for gjennomgangstrafikk ved å stenge vegen helt på en av sidene. Dette ble foreslått av trafikkavdelingen i kommunen, men var det ikke ønskelig for driftsavdelingen.
- Det kan heller ikke skiltes gjennomkjøring forbudt, da dette er søkt om og avslått av Statens Vegvesen. Årsaken til avslaget var at slik skilting trolig ikke ville blitt overholdt.
- TS-tiltakene kan ha en maksimal kostnadsramme på ca 3,2 millioner.

5 ALTERNATIVER

5.1 Tiltak for å oppnå trygghet

5.1.1 Fortau/(GS-veg)

Fortau er en del av vegen som blir reservert for fotgjengere. I Norge er sykling tillatt på fortau når gangtrafikken er liten og syklingen ikke medfører fare eller er til hinder for fotgjengerne. Fortauet er hevet fra kjørebanene og atskilt med kantstein.

Gang- og sykkelveg er veg som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang- og sykkeltrafikk. Veggen er fysisk skilt fra bilveg med gressplen, grøft, gjerde, kantstein eller på annen måte. Gang- og sykkelveg anlegges vanligvis bare på den ene siden av bilveg eller i eget trase. Gang- og sykkelveg har vanligvis asfaltdekke.

5.1.2 Belysning

Vegbelysning er all kunstig belysning av veger, gater, vegkryss og gangfelt. Vegbelysning skal redusere ulykkesrisikoen i mørke ved å gjøre det lettere å oppfatte vegen, andre trafikanter og vegens nærmeste omgivelser. Andre formål med vegbelysning er å gjøre det mindre ubehagelig å ferdes i mørke.

5.1.3 Fartsgrense

Gjennomsnittsfarten i trafikken er en av de faktorene som i størst grad påvirker antall ulykker og ulykkenes alvorlighetsgrad. Fartsgrenser angir høyeste tillatte kjørefart. Formålet med fartsgrenser er å forebygge at førere utsetter seg selv og andre for fare.

5.2 Tiltak for å redusere trafikkmengden

5.2.1 Innsnevring

Innsnevring er reduksjon av kjørebanebredden, som enten kommer av redusert antall kjørefelt eller redusert bredde på eksisterende kjørefelt. Dette kan gjennomføres symmetrisk fra begge kjørebaneanter eller ensidig

5.2.2 2-1

2 minus 1-veg er en veg som visuelt kun har ett kjørefelt, men som har trafikk i begge retninger. Kjørefeltet er på begge sider avgrenset av brede veiskuldre som er avmerket med stiplede og brede kantlinjer. De brede vegskuldrene fungerer både som areal når kjøretøy skal møtes, men ikke minst som arealet der fotgjengere og syklist kan ferdes.

5.3 Mulige løsninger for å redusere hastigheten

5.3.1 Fartshump

Fartshumper er kunstige forhøyninger i vegbanen som kan ha ulike former, som sirkelhump, modifisert sirkelhump (sinuskurve) eller trapes. De kan også bygges som opphøyde gangfelt, med plane ramper og plan overflate. Humpene i Norge skal være utformet slik at 85 % av førerne av lette kjøretøy kjører ved eller under fartsgrensen, og at moderate overskridelser

av fartsgrensen ikke medfører fare for at føreren mister kontroll over kjøretøyet eller at kjøretøyet skades. Fartshumper kan redusere både hastighet og antall ulykker.

5.3.2 Trafikksanering

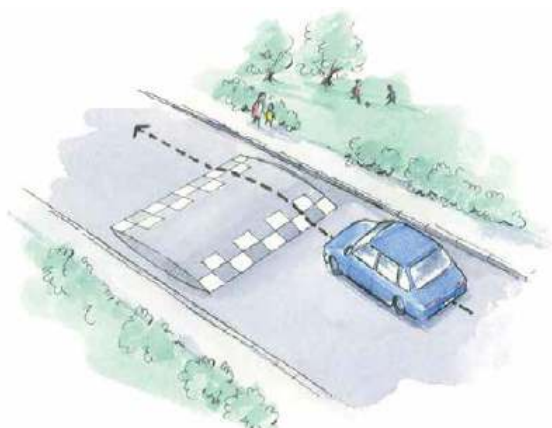
Trafikksanering er samordnet bruk av trafikkreguleringstiltak i et større, avgrenset område, som blir gjort for å bedre trafikksikkerhet og miljøforhold. Trafikksanering kan for eksempel bestå av følgende tiltak:

- Gjennomkjøringsforbud i boliggate/atkomstveger ved hjelp av trafikkskilt, brutt envegsregulering eller fysisk stenging
- Fartsdempende tiltak på boliggate/atkomstveger, enten i form av nedsatt skiltet fartsgrense (fartsgrensesone 30 km/t er vanlig), eller ved hjelp av fysiske tiltak (humper, innsnevring), kombinert med trafikkskilt

5.4 Vurdering av løsning

Vegen har utfordringer med fartsnivået slik den fremstår i dag. Det viktigste å fokusere på er å redusere hastigheten til de motoriserte kjøretøyene som benytter vegen. Dersom fartsdempende tiltak bidrar til å senke fartsnivået på vegen, vil det trolig bli færre som benytter vegen som gjennomkjøring. Dette er en ønsket konsekvens av tiltakene som skal gjøres. Redusert hastighet og trafikkmengde på Askjemsvegen vil bidra til å gjøre vegen tryggere for myke trafikanter, både den opplevde og den reelle tryggheten. Å legge til rette for myke trafikanter kan i seg selv gi lavere trafikkmengde ved at trafikanter velger å gå/sykle istedenfor å benytte bil/buss.

6 ANBEFALT KONSEPT



Vi anbefaler at det bygges fartshumper i Askjemsveien. Fartshumpene bør bygges hver 200. meter og være tilpasset en fartsgrense på 40 km/t. Dette vil gi 8 fartshumper. Siden det går busser langs vegen anbefaler vi at de anlegges modifiserte sirkelhumper. Modifiserte sirkelhumper har kontaktkurver i avslutningene for å gi en mykere start og slutt på humpen. Den modifiserte sirkelhumpen gir sammen fartsreduksjon som vanlig sirkelhump, men den gir mindre ubehag som følge av slag mot

hjulene enn sirkelhumpen. Dette gjør humpen bedre egnet i busstraseer. Modifisert sirkelhump anbefales framfor sirkelhump på alle hovedveger og ellers hvor det er busstrafikk, stor tungtrafikk for øvrig eller stor sykkeltrafikk.

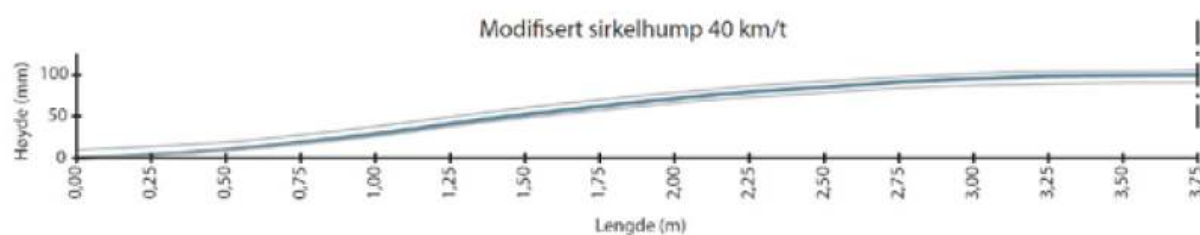
Prisen per hump er ca. 30.000 kr. For 8 fartshumper ligger prisen omtrent 250.000 kr.

Tabell 1: Modifisert sirkelhump

Fartsgrense	Radius	Høyde	Lengde
40 km/t	53 m	0,10 m	7,5 m

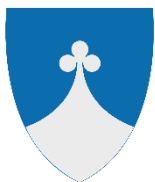
Tabell 2: Detaljert utforming av sirkelhump

Humplengde(m)	0	0,25	0,5	0,75	1	1,25	1,5	1,75	2	2,25	2,5	2,75	3	3,25	3,5	3,75
Humphøyde(mm)	1	4	10	19	28	41	52	62	71	79	85	91	95	98	99	100
Pos. toleranse(mm)	10	10	9	9	9	8	8	8	7	7	7	6	6	6	5	5
Neg. toleranse(mm)	0	-1	-1	-2	-3	-3	-4	-5	-5	-6	-7	-7	-8	-9	-9	-10



Figur 2: Modifisert sirkelhump ved fartsgrense 40 km/t - Fartsnivå tunge kjøretøy ca 25 km/t

Foreslått tiltak skal redusere hastigheten og trafikkmengden på vegen. Tiltaket er langt under tilgjengelig kostnadsramme. Det gjenstår arbeid med å avbøte for de opplevde ulemper langs strekningen, som er illustrert i 2.1, før endelig konsept for TS-tiltak blir foreslått.

**SAKSFRAMLEGG**

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
6/18	Trafikkfaglig råd	11.09.2018

Saksbehandler: Linn Kristin Hassel**PRIORITERING AV TS-MIDLER 2018****Sakens bakgrunn og innhold:**

Kommunen har for 2018 satt av 2 mill. NOK til TS-tiltak.
Ved inngangen til 2018 stod det igjen 3,1 mill. som var ubrukt fra tidligere år.
Disse ubrukne midlene ble overført til TS-posten for 2018.
Per 30.4.2018 stod det 4 925 000 NOK på TS-posten.

TS-midlene skal gå til planlegging og gjennomføring av TS-tiltak i kommunen, i hovedsak tiltak fra trafikksikkerhetsplanen (TS-planen). Planlegging og gjennomføring av mindre tiltak som ikke er listet oppi TS-planen betales også med midlene fra TS-posten.

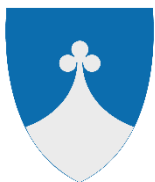
Administrasjonen foreslår at de disponible midlene brukes til planlegging og gjennomføring av følgende tiltak fra TS-planen:

Tiltak	Grovt anslått kostnad
Oppstramming kryss Grønningsmarka	400 000
Busslomme ved avkjørsel til Fevåg/Hasselvika skole	0 (fylkesfinansiert)
Tiltak Askjemsveien	600 000
Gangvei + parkering ved Stadsbygd skole	1 500 000
Busslomme «Sløttet», fv. 717	600 000
Belysning gangfelt ved Testmann Minne skole	100 000
Planlegging og prosjektering av tiltak ved Testmann Minne skole	1 000 000
Reguleringsplan gang- og sykkelvei Haltveien	500 000

TFRs oppgave:

Beslutte hvilke tiltak de disponible TS-midlene skal brukes til.

TFRs vurdering:



SAKSFRAMLEGG

<i>Saksnr</i>	<i>Utvalg</i>	<i>Møtedato</i>
7/18	Trafikkfaglig råd	11.09.2018

Saksbehandler: Linn Kristin Hassel

NY TRAFIKKSIKKERHETSPLAN – HVILKE TYPE TILTAK SKAL KOMMUNEN JOBBE MED?

Sakens bakgrunn og innhold:

I de eksisterende trafikksikkerhetsplanene til kommunen, er det listet opp en rekke tiltak av ulike karakter – både fysiske tiltak, og opplæringstiltak el.l.

I de siste årene har det vært fokus på gjennomføring av kun fysiske tiltak. Det er disse tiltakene det er etterspørsel etter.

TFRs oppgave:

Hvordan skal ulike type tiltak vektlegges i arbeidet med ny trafikksikkerhetsplan?

TFRs vurdering: