



Kvitsøy kommune

---

# Fagnotat trafikk

---

Detaljreguleringsplan for Leiasundet  
Plan 2021002

# Fagnotat trafikk

<b>Oppdragsnr.</b>	<b>Dokumentnr.</b>				
A257541					
<b>Versjon</b>	<b>Utgivelsesdato</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Utarbeidet</b>	<b>Kontrollert</b>	<b>Godkjent</b>
01	19.03.2024	Revisjon	ADBN	LHCN	MIBG

# Innhold

<b>1</b>	<b>Bakgrunn .....</b>	<b>4</b>
<b>2</b>	<b>Dagens situasjon .....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>Forslag til tiltak.....</b>	<b>7</b>
3.1	Generelt .....	8
3.2	Tiltak 1 – Fortau langs Langøyveien .....	10
3.3	Tiltak 2 – Parkeringsareal .....	11
3.4	Tiltak 3 – Utvidet sving ved Krågøyveien .....	12
3.5	Tiltak 4 – Sambruksareal .....	13

# 1 Bakgrunn

Som del av utarbeidelse av detaljreguleringsplanen for Leiasundet er det gjort en vurdering av trafikksituasjonen og parkeringsforholdene i planområdet.

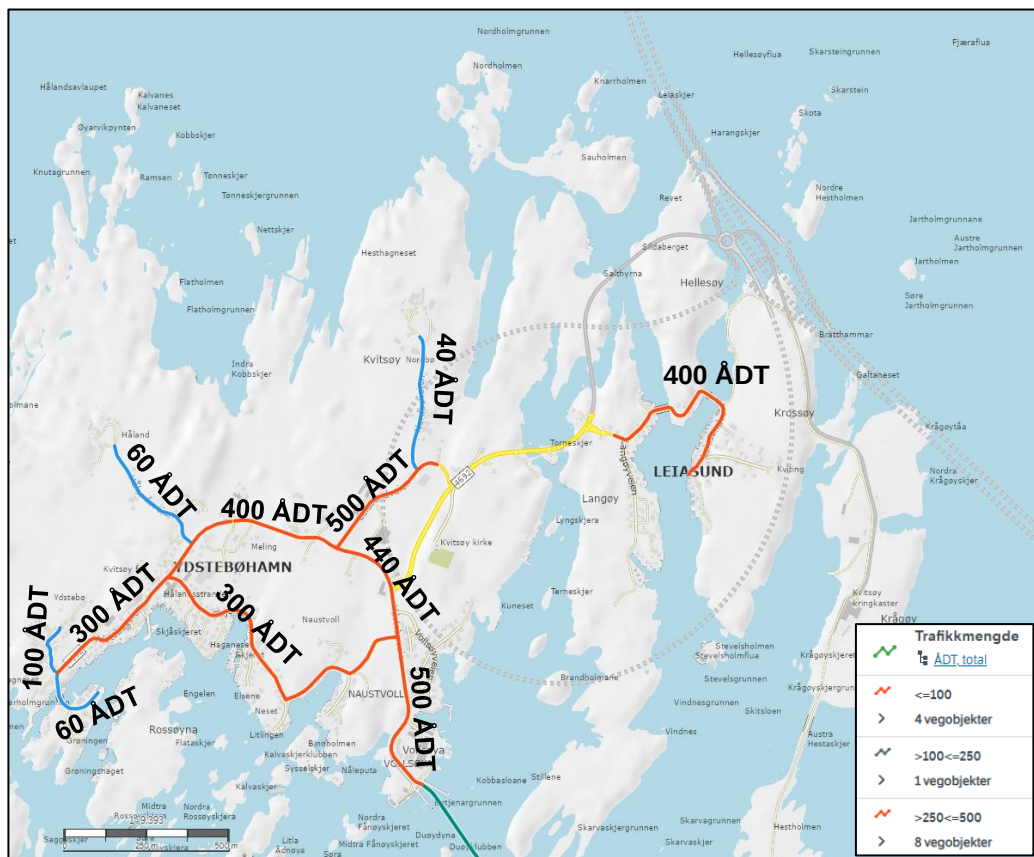
Rambøll utarbeidet fagnotatet for trafikksikkerhet for reguleringsplanen som del av arbeidet i 2016. COWI har bistått Kvitsøy kommune med å revidere planmaterialet, og har i den sammenheng benyttet mye av teksten fra trafikknnotatet og oppdatert iht. øvrig planforslag.

# 2 Dagens situasjon

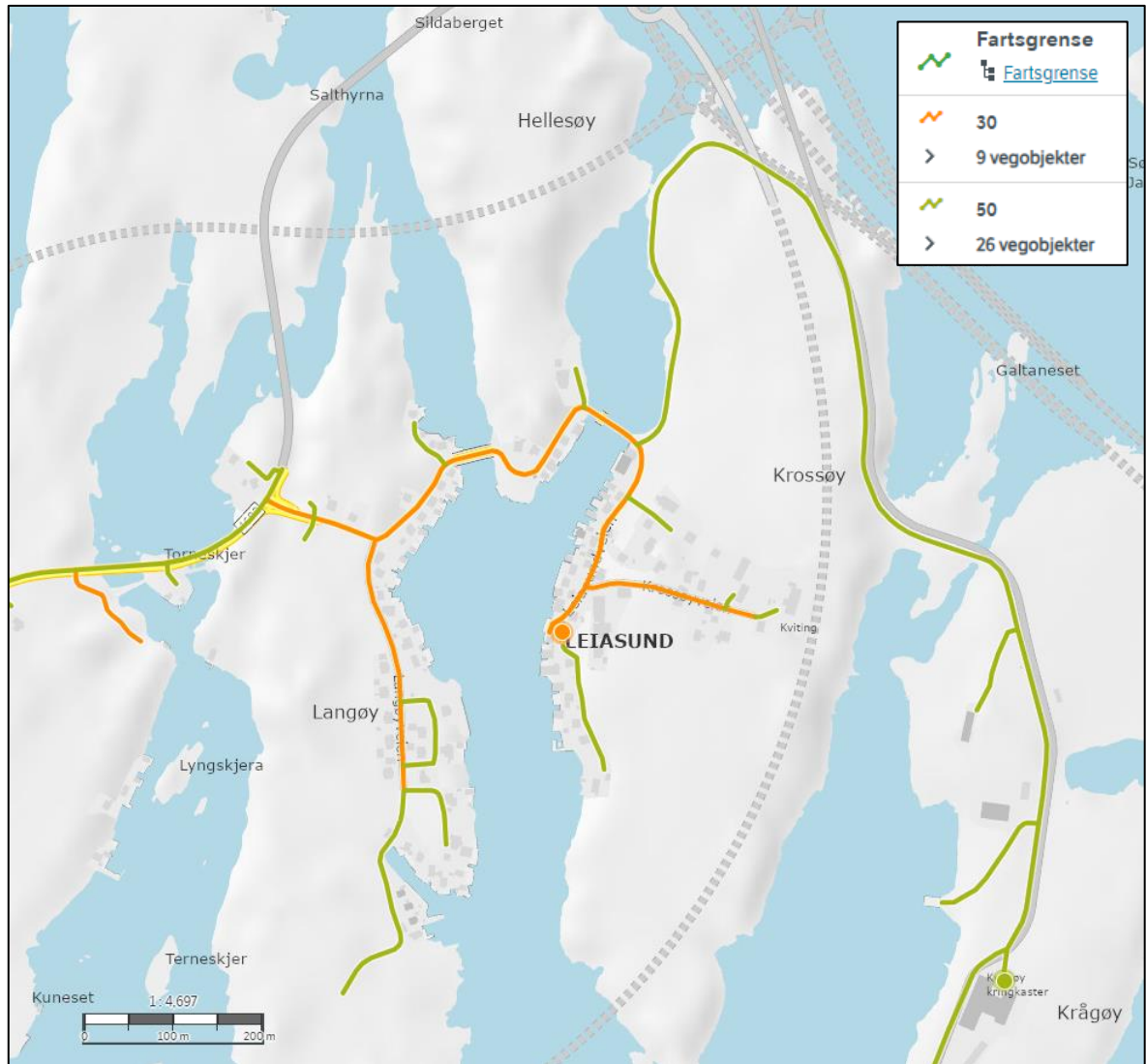
Fv. 4692 *Leiasundveien* gjennom Leiasundet er i dag smal, med krappe kurver og dårlig sikt.

Veien innenfor reguleringsplanen går fra Langøy i vest, over to smale bruer via Hellesøy over Leiasundet, til Krossøy, og videre i en smal passasje mellom verneverdige bygninger på østsiden av sundet på Krossøy.

Fra Statens vegvesens sin kartdatabase *Vegkart* viser tall fra 2022 at årstdøgntrafikk (ÅDT) på Fv. 4692 innenfor reguleringsplanens område er ca. 400 kjøretøy per døgn, basert på skjønn, med fartsgrense 30 km/t (Figur 1 og Figur 2). Boligområdet på Krossøy består av ca. 30 boliger, der enkelte har biloppstillingsplass ved egen bolig, og andre har oppstillingsplass på felles areal, eller lånt av naboer.



Figur 1: Oversiktskart over trafikkmengder på Kvitsøy. Kartgrunnlag fra Statens vegvesen/Vegkart.



Figur 2: Oversiktskart over fartsgrenser i Leiasundet. Grønne linjer viser veglenker med fartsgrense 50 km/t. Oransje linjer viser veglenker med fartsgrense 30 km/t. Kartgrunnlag fra Statens vegvesen/Vegkart.

Eksisterende vei har en varierende veibredde på ca. 3–3,5 meter, med smale skuldre og veggrøfter (Figur 3). Flere steder der veien går gjennom boligområdet er sikten dårlig på grunn av boliger som ligger helt ut i skulderkant av veien.

Adkomst til boliger for f.eks. utrykningskjøretøy og renovasjon er noen steder vanskelig, som i enden av vegen i Leiasundet på Krossøy, hvor det kun er anlagt gangveg til de innerste boligene (Figur 3). Her er det heller ikke anlagt stor nok snuplass og større kjøretøy vil ha problemer med å snu i enden av veien.



Figur 3: Eksisterende vei har en smal veibredde og smale skuldre og vegggrøfter (over, midt). I enden av vegen i Leiasundet (under) er det kun anlagt gangveg til de innerste boligene, er det vanskelig med tilkomst for utrykningskjøretøy og renovasjon. Foto: COWI, 2023.

### 3 Forslag til tiltak

Det anbefales flere mulige utbedringer for trafikksituasjonen i Leiasundet (Figur 4).



Figur 4: Oversiktskart over lokalisering av 4 foreslåtte trafikktiltak. Kartgrunnlag fra norgeskart.no

### 3.1 Generelt

En utbedring av eksisterende vei vil være vanskelig å gjennomføre på store deler av strekningen på grunn av den tette bebyggelse inntil veggen (Figur 5).

En utbedring av veien, der det er mulig, bør gjøres med breddeutvidelse og omlegging av veggen i større kurver.

For å bedre sikkerheten med tanke på sikt, der veien beholdes slik den er i dag, anbefales det å etablere fartshumper før og etter kurver, for å redusere fart og unngå kollisjon. Dersom etableringen av fartshump vil føre til problem med overvannshåndtering i vegbanen, og mulig avrenning mot bolig, anbefales fartspute.

Det kan også vurderes montert speil der sikten er dårlig, men dette er ikke en optimal løsning, da avstand til speil ofte vil bli lang, og sikteeffekten liten.

Fremtidige prognoser viser også at en heving av havnivået vil føre til at broene mellom Langøy, Hellesøy og Krossøy kan bli liggende under vann ved stormflo (Figur 6). Broen er svært smal og er problematisk for større nyttekjøretøy, slik som traktor med henger. Gitt dagens gårdsdrift på Krossøy er dette av betydning for broens brukbarhet.

For utrykningskjøretøy vil det bli mulig å bruke utbedret gang-/sykkelveg til tunnelpåhugg for E39 RogFast som alternativ tilkomst til øyene ved flom (Figur 7). Dersom broen ikke utbedres i bredde og høyde, bør det vurderes om andre nyttekjøretøy også kan benytte gang-/sykkelvegen til RogFast for tilkomst til Krossøy, men veiene vil da også stå under vann, og kunne være til hinder for fremkommelighet. Eventuell utbedring av dagens bruer, og heving av dagens veier, kan også vurderes som tiltak for å sikre tilkomst ved en flomsituasjon, og sammenfallende nytte for bedret trafikkflyt over bruene. Tekniske muligheter for utvidelse og/eller heving av bru er ikke vurdert som del av dette reguleringsplanarbeidet.

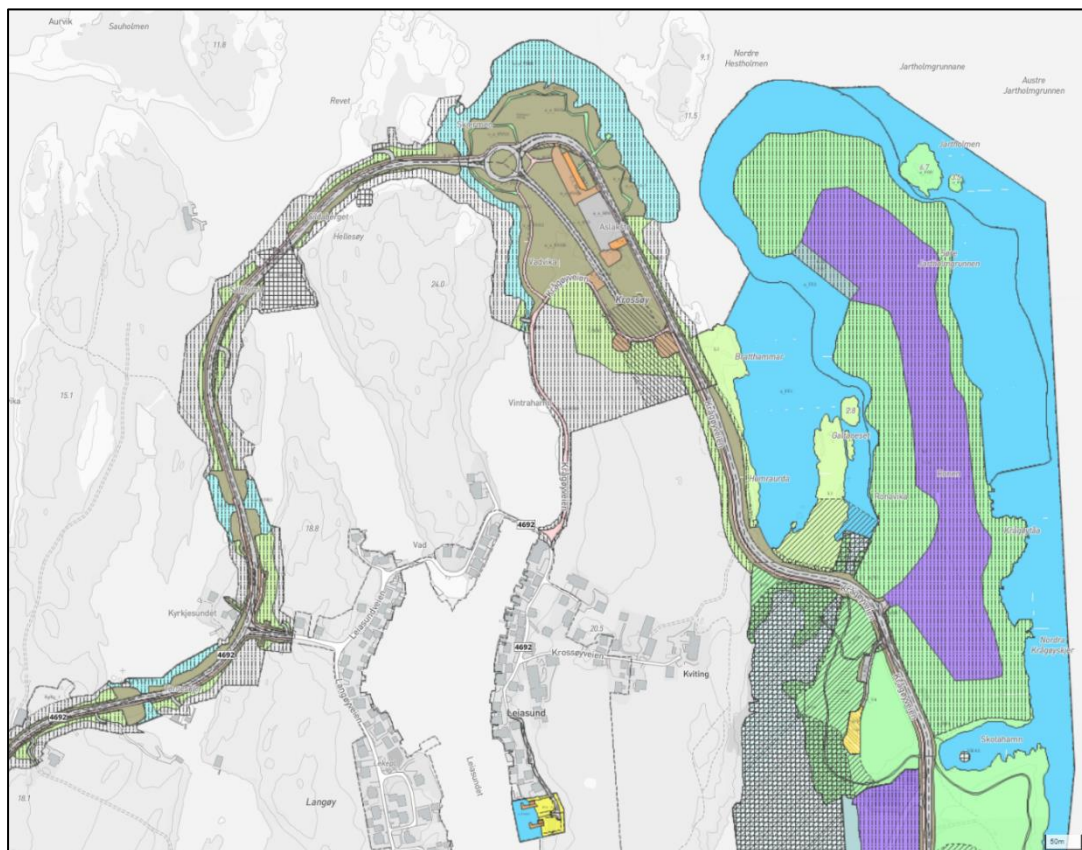


Figur 5: Eksempel på dårlig sikt med boliger tett inntil veggen langs Fv. 4692 (tidl. Fv. 555). Utklipp fra Google Street View, oktober 2010.





Figur 6: Oversiktskart over havnivå ved stormflo med 20-årsintervall, i 2090. Kilde: DSB – Se havnivå.



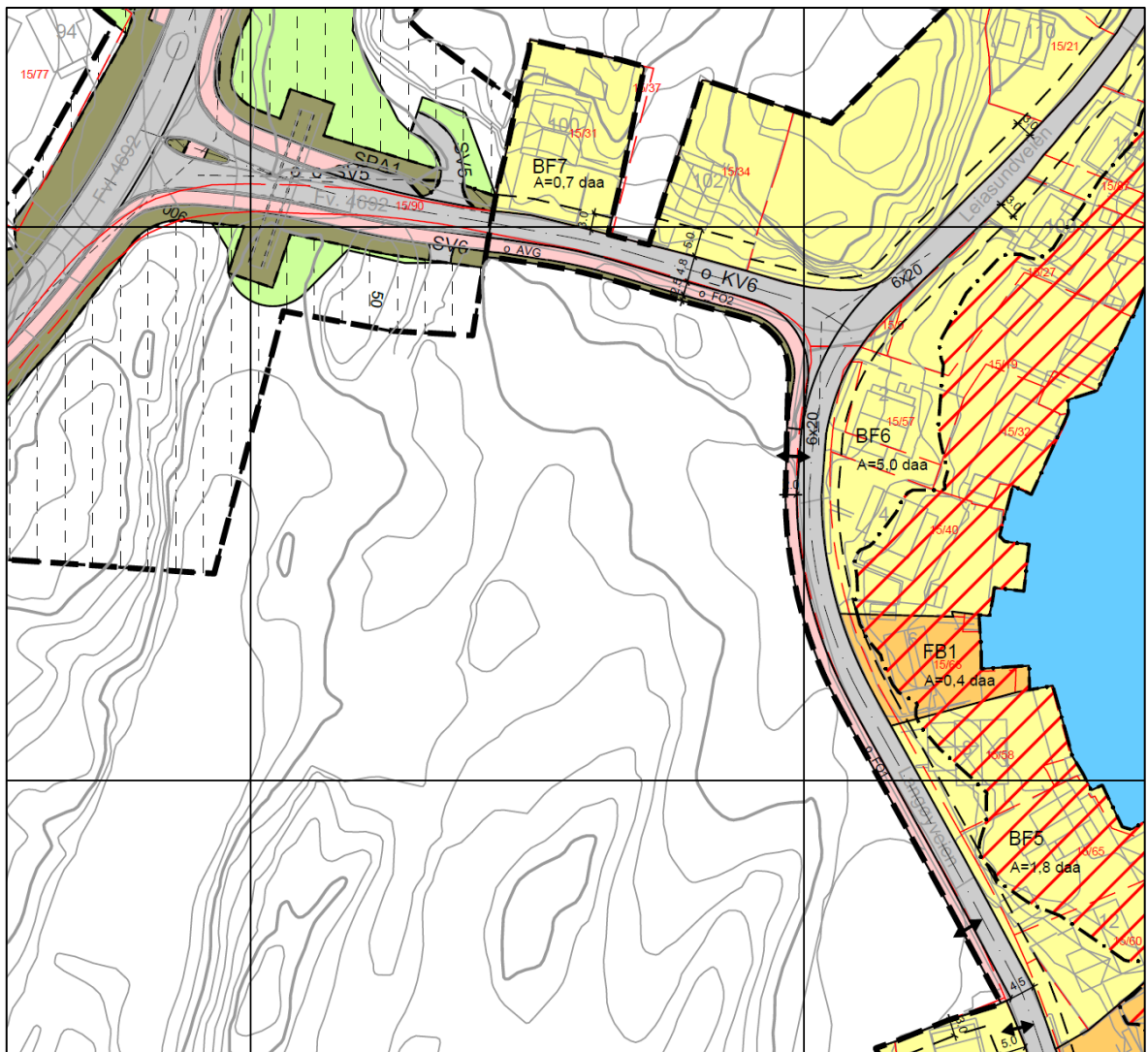
Figur 7: Oversiktskart over vedtatte reguleringsplaner nær Leiasundet. Som del av planID 2016002 E39 Rogfast, veg i dagen på Kvitsøy, skal ny kjørbær gangvei opparbeides mellom tunnelutløp Rogfast og Leiasundet. Kilde: kommune kart.no.

## 3.2 Tiltak 1 – Fortau langs Langøyveien

På Langøy foreslås det å utvide bredden på *Langøyveien* og etablere langsgående fortau på vestsiden av veien inn til Fv. 4692, da denne veien benyttes som skoleveg (Figur 8).

Det foreslås at veien utvides til 4,5 m, og nytt fortau med en bredde på 2,5 m knyttes til opparbeidet fortau fra E39 Rogfast planen langs Fv. 4692, iht. innspill ved varsel om oppstart fra Rogaland fylkeskommune. Fortau er planlagt med 2,0 m bredde langs *Langøyveien* for å redusere inngrep i dyrket mark.

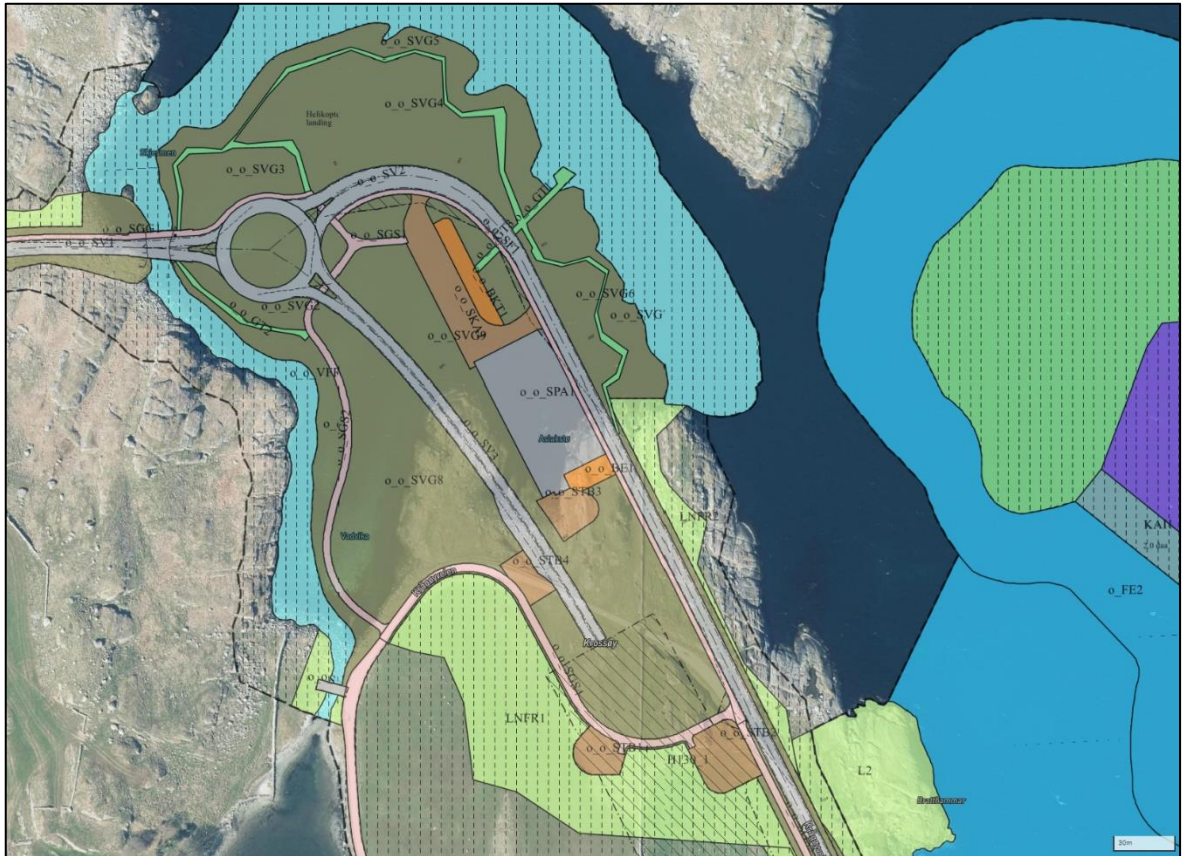
Sør i Langøyveien er det ikke foreslått eget areal til myke trafikanter, da veien i boligbebyggelsen er opparbeidet i nyere tid, og inngår i boligområdet. Langøyveien er i boligområdet dog utformet som et relativt strakt strekk, og fartsreducerende tiltak for å unngå høye hastighet på strekket anbefales. Fartsreducerende tiltak som kan implementeres i vegbanen er innsnevring, eller fartshumper/-puter.



Figur 8: Forslag til fortau mellom Fv. 4692 og Langøyveien. Utsnitt av planforslag og gjeldende reguleringsplaner.

### 3.3 Tiltak 2 – Parkeringsareal

Det foreslås at gjesteparkering for tilreisende til Leiasundet, inkludert besøkende til kulturminne i området, benytter seg av felles innfartsparkering som skal etableres ved tunellpåhugget til E39 Rogfast (Figur 10). Fra innfartsparkeringen vil det være mulig å spasere trygt, på turstier og gang-/sykkelveier, de ca. 500 meterne til Leiasundet.



Figur 9: Regulert innfartsparkering ved tunnelpåhugg for E39 Rogfast. Utklipp fra gjeldende reguleringsplaner på kommune kart.no.

Det er gjennomført en enkel visuell analyse av flybilde av østre Leiasundet, for å identifisere hvor mange eksisterende parkeringsflater det er i området. Det er identifisert rundt 30 parkeringsflater, med mulighet for biloppstilling. Med en antakelse om 1 parkeringsflate per bolig, er det da et underskudd på rundt 20 oppstillingsplasser for bebyggelsen i østre Leiasundet. Det er kjent at flere beboere har privatrettslige avtaler med hverandre for å bruke arealer til parkering. Grunnet mangel på offentlig areal mellom den tette bebyggelsen i kulturmiljøet øst i Leiasundet, foreslås det ikke nye områder for boligparkering. Eksisterende offentlige parkeringsflater i Leiasundet foreslås regulert til formål parkering (Figur 9).



Figur 10: Eksisterende parkeringsområder på kaien i Leiasundveien, og langs Langøyveien, foreslås regulert til parkeringsformål (PP1-3).

### 3.4 Tiltak 3 – Utvidet sving ved Krågøyveien

Ettersom svingen på Leiasundveien, i kryss med fremtidig gang-/sykkelveg på Krågøyveien, har svært dårlig sikt rundt et bygningshjørne (Figur 3, øverst), er det foreslått å utvide veien noe, fra 3,5 m til 4,5 m bredde (Figur 11). Utvidelsen vil gjøre det lettere å se møtende trafikk. Svingen på Leiasundveien kunne med fordel ha vært trukket enda lengre vekk fra bebyggelse, men en slik utvidelse i område vil beslaglegge mer dyrket mark.



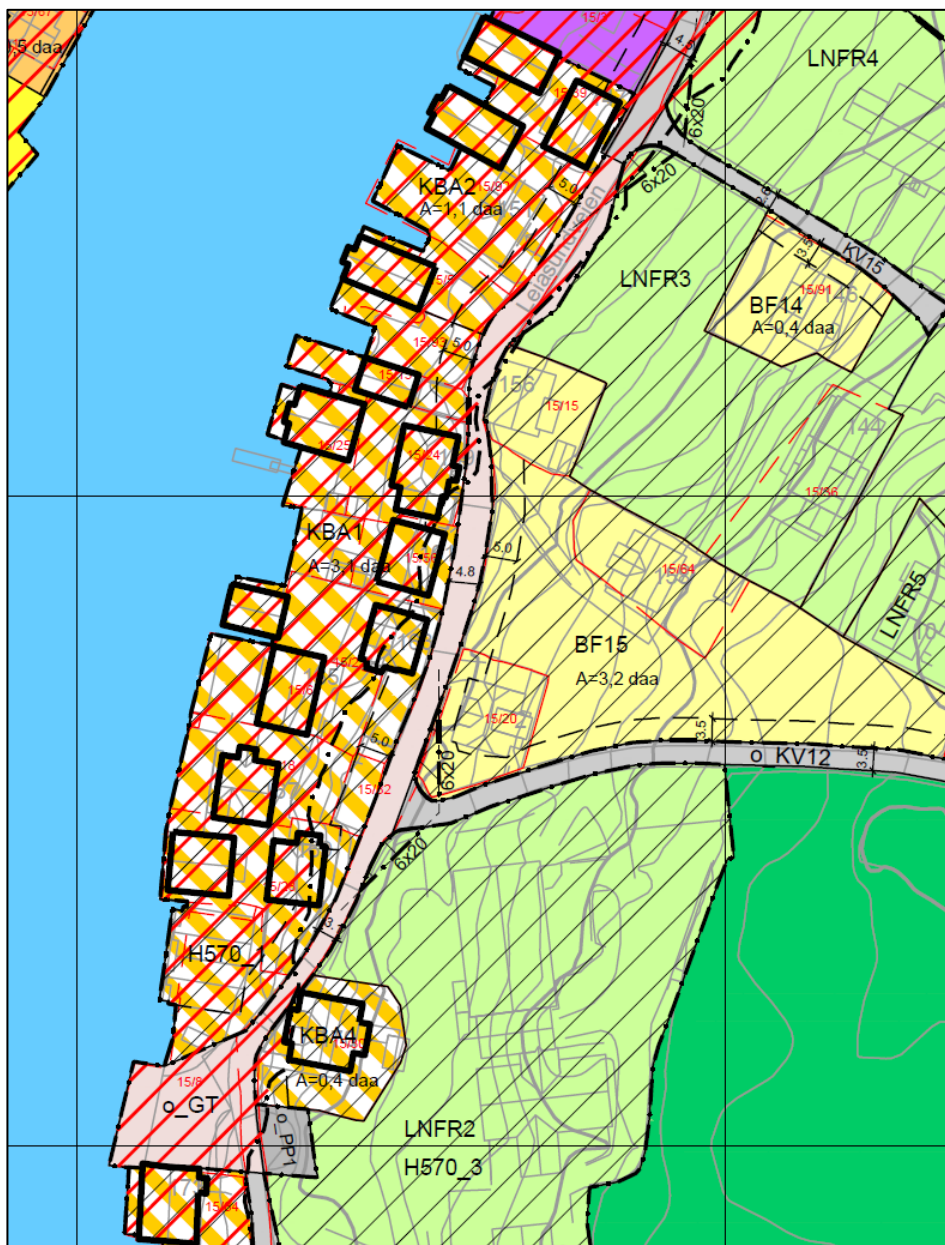
Figur 11: Forslag til utvidet svingradius i kryss Leiasundveien og Krågøyveien. Utsnitt av planforslag og gjeldende planer.

### 3.5 Tiltak 4 – Sambruksareal

Leiasundveien fra rundt Leiasundveien nr. 147 er smal, og slynger seg mellom bebyggelsen i kulturmiljøet i Leiasundet.

Det foreslås at veien mot kaien opparbeides og utformes som et sambruksareal<sup>1</sup> (formål gatetun) som prioriterer myke trafikanter, med mulighet for tilkomst for bil (Figur 12). Dette vil bidra til å dempe kjørehastigheten i området, og prioritere kjøring til egen bolig, samt myke trafikanter.

Et ytterligere tiltak kan også være å skille hastigheten i dette området til 30 km/t. Ifølge oversikt over fartsgrenser i området (Figur 2) er det allerede fartsgrense på 30 km/t i nordlig del av veilenken, men en er ikke kjent med at det er skiltet slik.



Figur 12: Foreslått formål gatetun for et sambruksområde i Leiasundveien. Området er smalt, og fysisk opparbeiding som tilsier lav fart og hensyn til myke trafikanter, foreslås.

<sup>1</sup> Transportøkonomisk Institutt, 2019: *Sambruksareal/Shared space*, <https://www.tiltak.no/d-flytte-eller-regulere-trafikk/d2-regulere-trafikk/d-2-2/>