

GJØVIK KOMMUNE

TRAFIKKVURDERING ØVERBY HØYDEBASSENG

NOTAT

ADRESSE COWI AS

Otto Nielsens veg 12

Postboks 4220 Torgarden

7436 Trondheim

TLF +47 02694

WWW cowi.no

INNHOLD

1	Innledning	2
2	Dagens situasjon	2
2.1	Lokalisering	2
2.2	Eksisterende vegnett	3
2.3	Eksisterende trafikkmengder	3
2.4	Kollektivdekning	4
2.5	Eksisterende infrastruktur for gående og syklist	5
2.6	Trafikksikkerhet	6
3	Fremtidig situasjon	6
3.1	Planforslaget	6
3.2	Fremtidige trafikkmengder	8
3.3	Trafikksikkerhet	9
4	Oppsummering	11

OPPDRAGSNR.

A244694

DOKUMENTNR.

001

VERSJON

1

UTGIVELSESDATO

26.04.2023

BESKRIVELSE

Trafikkvurdering

UTARBEIDET

VEFO

KONTROLLERT

NBPT

GODKJENT

VEFO

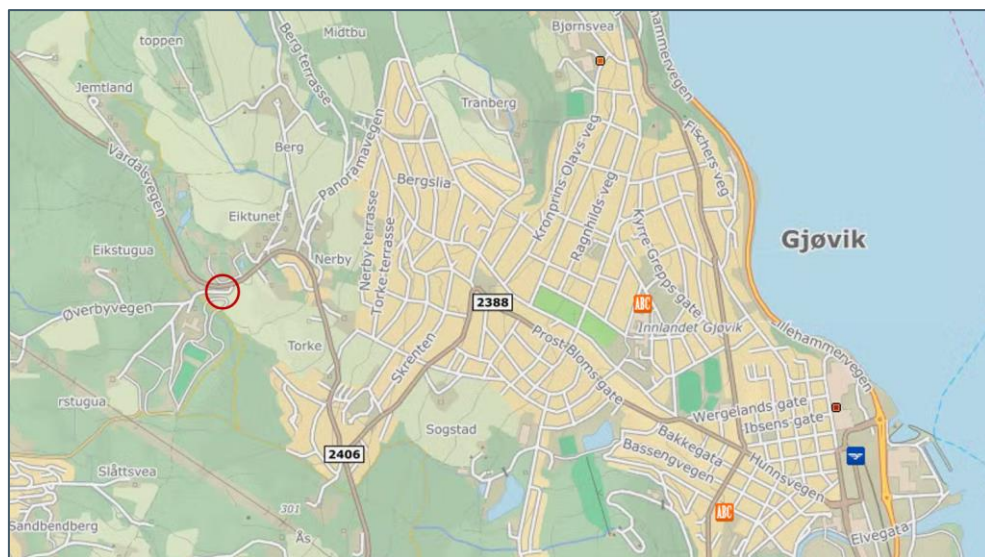
1 Innledning

COWI har på oppdrag for Gjøvik kommune gjennomført en trafikkvurdering tilhørende detaljregulering av nytt høydebasseng i Øverby, lokalisert i Gjøvik kommune i Innlandet fylke. Dette notatet vurderer et antall trafikkrelaterte spørsmål i den settingen.

2 Dagens situasjon

2.1 Lokalisering

Planområdet ligger nordvest for det sentrale Gjøvik, se figur 2-1 for lokalisering i kart.



Figur 2-1 Planområdets lokalisering markert i rødt. Kartkilde: kart.finn.no

Planområdet ligger høyt med utsikt mot Mjøsa i øst. Området består av gressplen, trær, busker og asfalterte gangveger i sør og vest, og en gruslagt sti i øst. Området mellom Vardalsvegen og Øverbyvegen er delvis med gress, grus og noe trær og busker. Deler av dette arealet blir benyttet som parkeringsplass. Se figur 2-2.



Figur 2-2 Arealbruk av området i dag. Kartkilde: kart.finn.no

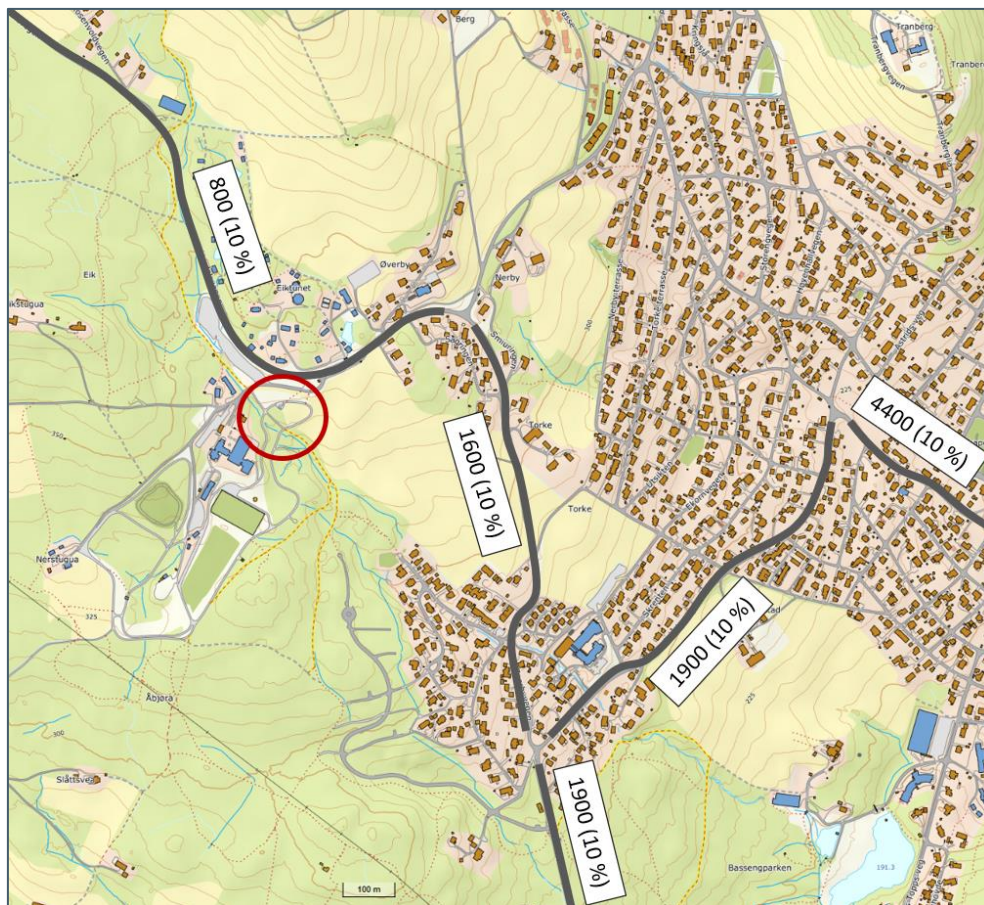
Øst for planområdet ligger det et jorde med dyrka mark som strekker seg sørøstover. Mot vest er det en gangveg som går sørover. Denne er også registrert som skiløype. Videre vestover ligger det tre bygninger på en grusplass med omkringliggende skogsareal. Øverbyvegen sørover fører blant annet til *Gjøvik og Land Barneverntjeneste*, klatrepark, discgolfpark og skistadion. Områdene er delvis med busker og skog, åpne gressflater og vegsystem. Deler av disse områdene er deler av Øverbymarka, som er et automatisk fredet kulturminne. Nord for planområdet ligger Eiktunet, som er et friluftsmuseum med lekeplass og kafe.

2.2 Eksisterende vegnett

Planområdet grenser til Øverbyvegen, som krysser FV2388 i nord. Navnet på fylkesvegen vest for krysset er Vardalsvegen og i øst Øverbyvegen. Fartsgrense på fylkesvegen er 50 km/t. Samme fartsgrense er det på Øverbyvegen ved adkomst til planområdet. Sørvest for planområdet er fartsgrensen 30 km/t på Øverbyvegen, fra her er vegen også gruset. Den del av Øverbyvegen som planområdet har adkomst i er kommunal.

2.3 Eksisterende trafikkmengder

Dagens trafikkmengder ved planområdet er hentet fra nasjonal vegdatabank (NVDB) og fremstilt i figur 2-3.



Figur 2-3 Dagens trafikkmengder pr. 2022 (ÅDT). Andel tungtrafikk i parentes. Planområdet markert i rødt. Kartkilde: norgeskart.no

2.4 Kollektivdekning

Nærmeste bussholdeplass er *Eiktunet*, som er lokalisert nord for planområdet på Øverbyvegen, se figur 2-4 for lokalisering i kart. På holdeplassen stopper linje 425 som kjører mellom Gjøvik-Landåsen og 426 som kjører mellom Vardal ungdomsskole-Grande skole-Seval-Hunndalen. Begge linjer har et antall uregelmessige avganger per døgn. Herfra kjører også linje 4001, som er bestillingstrafikk og kan bestilles hos Gjøvik Taxi.

Fra Gjøvik stasjon kjører togtrafikk til Oslo S, med timestrafikk i rushtida, og avgang annenhver time i øvrig.

Holdeplass for buss Øverby helsesportsenter som er lokalisert ved planområdets adkomst i Øverbyvegen, er for tiden ikke i bruk for linjetrafikk med buss.



Figur 2-4 Oversikt lokalisering nærmest holdeplass med buss. Kartkilde: kart.finn.no

2.5 Eksisterende infrastruktur for gående og syklister

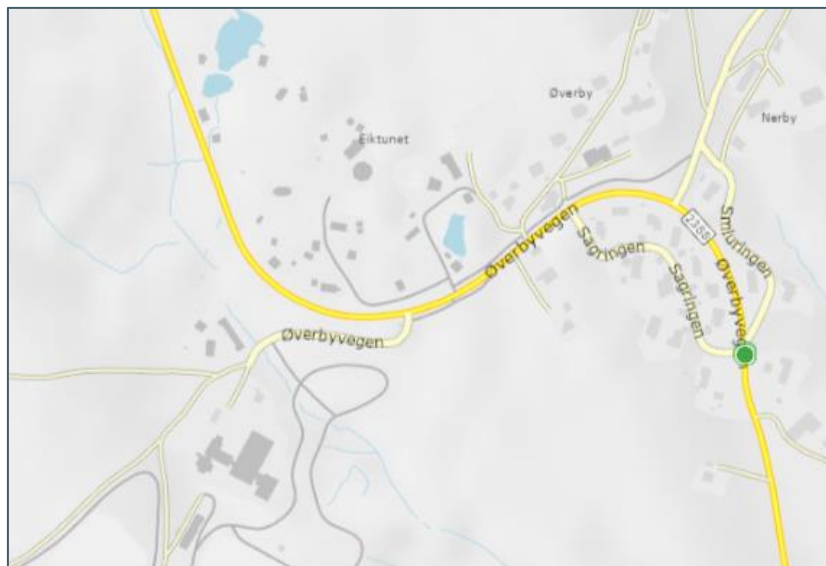
Adkomstveg for fotgjengere og syklister er den samme som for kjøretøy til planområdet. Langs fylkesvegen Øverbyvegen er det etablert fortau eller gang- og sykkelveg frem til busstoppet Eiktunet. Det er også etablert fotgjengerovergang i tilknytning til busstoppet. Se figur 2-5.



Figur 2-5 Oversikt med dagens infrastruktur for gående og syklister. Gang- og sykkelveg markert i blått, fortau i grønt, og fotgjengerovergang i gult. Selve planområdet markert med rød sirkel. Kartkilde: norgeskart.no

2.6 Trafikksikkerhet

Figur 2-6 viser oversikt over registrerte trafikkulykker de siste ti årene ved planområdet. Bildet viser at det ikke er registrert noen ulykke i direkte nærhet til planområdet. Øst på Øverbyvegen skjedde det en ulykke i år 2021, mellom motorsykkel og personbil. Årsaken var en påkjøring bakfra ved venstresving i krysset Øverbyvegen-Sagringen-Smiuringen.

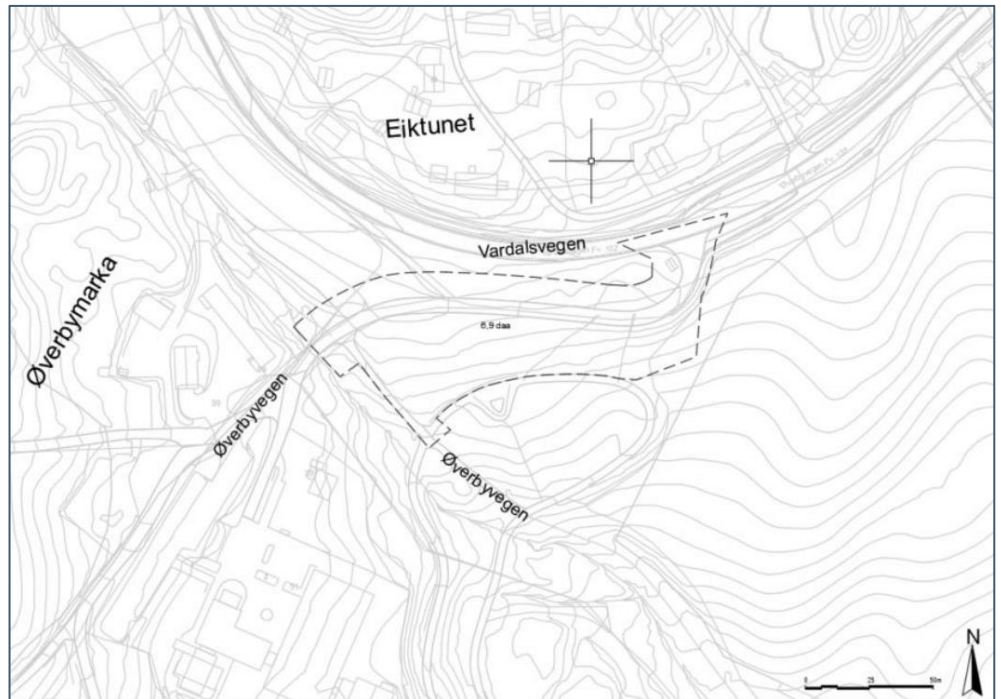


Figur 2-6 Trafikkulykker i de siste 10 årene (siden 28.03.2013), i vegene ved planområdet. Kilde: vegkart.no

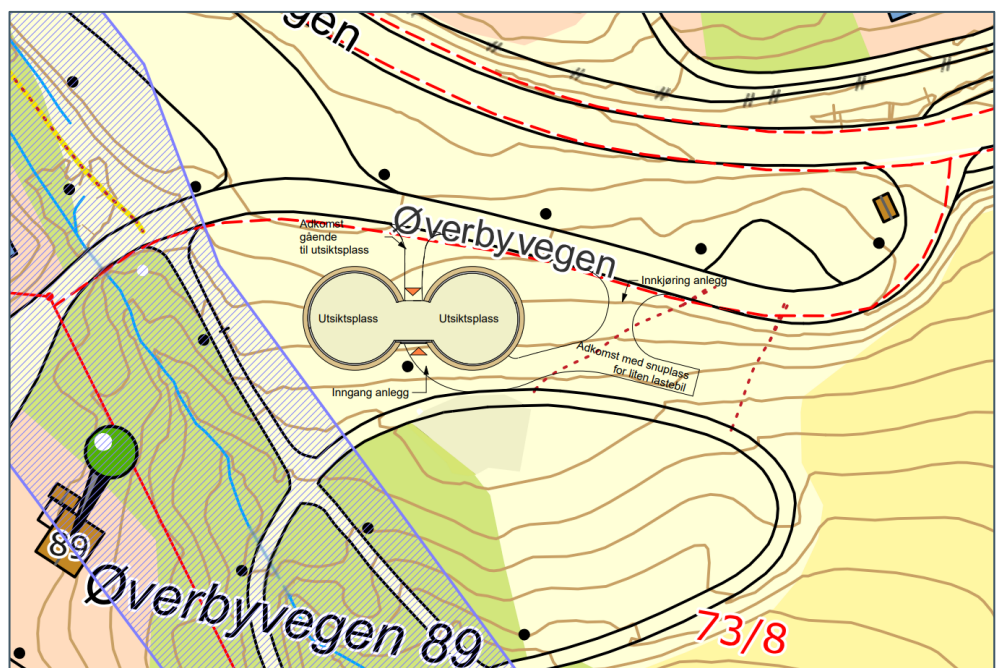
3 Fremtidig situasjon

3.1 Planforslaget

Det er planlagt å etablere et nytt høydebasseng, som vil romme 2000 m³ drikkevann. Bassenget vil bestå av to sirkulære bassenger med et betjeningshus mellom. Figur 3-1 viser planavgrensningen, og figur 3-2 viser områdeplanen for planforslaget. Høydebassenget utformes på en slik måte at det vil være mulig for publikum å gå på taket. Det vil etableres en gangpassasje fra Øverbyvegen til bassenget. På taket vil det for eksempel være sittebenker. Det reguleres fortau langs Øverbyvegen innenfor planområdet, som knyttes sammen med gang- og sykkelveg sør for fylkesvegen.



Figur 3-1 Avgrensning av planområdet



Figur 3-2 Områdeplan

3.1.1 Adkomst

Adkomst for kjøretøy er via Øverbysvegen øst for bassengene. Det er rom for små lastebiler til å snu på området ved anlegget. Adkomst for gående som skal til utsikts plassen, er i Øverbysvegen nord for bassengene. Se figur 3-2 som viser planlagte adkomster.

3.1.2 Parkering

Det er ikke planlagt parkeringsplass ved anlegget. Service-kjøretøy som skal til anlegget antas å parkere ved adkomsten for kjøretøy ved anlegget. Personer som skal til utsiktsplassen antas å parkere på eksisterende parkeringsplass nord for anlegget.

3.2 Fremtidige trafikkmengder

3.2.1 Generell trafikkvekst

Med utgangspunkt i registrert trafikkvolum kan fremtidig trafikkvolum beregnes ved metoden lineær framskrivning. Beregningsformel for fremtidig trafikkmengde er vist nedenfor:

$$M_{d+n} = M_d(1 + P/100)^n$$

M_{d+n} = Registret/beregnet trafikk i år d+n

M_d = registrert trafikk i registreringsår

n=antall år i framskrivningsperioden (12 år i reguleringsplan)

P=Prognose (gjennomsnittlig forventet årlig vekst i %)

Prognoser for persontrafikk i Innlandet fylke (tidligere Oppland) utgjør i perioden 2022-2030 0,7 % vekst, og i perioden 2030-2035 1,0 % vekst. Tungtrafikk har en prognose på 2,2 % vekst i 2022-2030 og 1,6 % vekst i 2030-2035.¹ Se tabell 3-1.

Tabell 3-1 Gjennomsnittlig trafikkutvikling i Innlandet fylke (tidligere Oppland)

Tom. år	Lette	Tunge
2030	0,7 %	2,2 %
2035	1,0 %	1,6 %

Dagens trafikkmengde på fylkesvegen (Øverbyvegen/Vardalvegen) framskrives 12 år til 2035. Prognosen er at fylkesvegen i 2035 har 900 kjt/døgnet i ÅDT.

3.2.2 Turproduksjon fra planområdet

Til/fra planområdet vil det genereres service-trafikk, og trafikk fra besøkende til utsiktsplassen som vil etableres på taket av anlegget.

¹ Framskrivninger for persontransport 2018-2050. Oppdatering av beregninger fra 2019 (03-2021). Anne Madslien, Christian Steinsland, Nina Hulleberg (TØI rapport 1824/2021)

Service-trafikken antas ikke være veldig omfattende. Det antas at noen enkelte kjøretøyer besøker anlegget per uke.

Besøk til utsiktsplassen antas skje fortrinnsvis per gang, sykkel eller bil, ettersom kollektivtrafikkdekningen til området er lav. Per døgn estimeres antallet besøkende som ankommer anlegget med bil til 0-30, avhengig av været og sesong på året. Det er altså ikke tale om noen store trafikkvolumer som ankommer området som følge av planen.

ÅDT estimeres å øke med i gjennomsnitt 15 kjøretøyturer døgnet, tilsvarende 2 turer i en gjennomsnittlig makstime.

3.3 Trafikksikkerhet

Det planlegges å etablere fortau langs Øverbyvegen som har adkomst til planområdet. Planen er at fortauet kobles sammen med eksisterende fortau/gang- og sykkelveg som strekker seg langs fylkesvegen. Det er også foreslått en fotgjengerovergang fra anlegget til parkeringsplassen på motsatt side om Øverbyvegen.

Eablering av fortau	I forhold til eksisterende gang-og-sykkelnett, gir det best mening å etablere nytt fortau på sørsiden av Øverbyvegen. På den måten vil nytt fortau bindes sammen med den eksisterende gang- og sykkelvegen som streker seg sør for fylkesvegen.
---------------------	---

Eablering av gangfelt	Statens vegvesen har anbefalinger for etablering av gangfelt, se figur 3-3. Fartsgrensen ved adkomsten til planområdet er 50 km/t, men det er vurdert urealistisk at kjøretøyene oppnår denne hastigheten. Vegen er smal og svinget, og har adkomstkrysset til fylkesvegen 100 meter øst for adkomsten, og gruset veg med fartsgrense 30 km/t 120 meter vest for adkomsten. Hastigheten for kjørende er vurdert til å være lavere enn 45 km/t på Øverbyvegen forbi planområdet.
-----------------------	---

ÅDT på fylkesvegen er 800. ÅDT på Øverbyvegen forbi planområdet er estimert til lavere enn 100, det vil si, en god bit under 2000 kjt/døgnet. Antallet kryssende av vegen i makstime er ukjent, og antallet vil også variere med været og sesong på året. Antallet kryssende er estimert til 5-40 i makstime.

Basert på anbefalingene fra SVV, og med vegnettet sett i en større helhet, anbefales det ikke å etablere en fotgjengerovergang ved planområdet.

Skiltet fartsgrense	ÅDT Kryssende i makstimen Akseptabelt fartsnivå	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red

 **Ikke anbefalt gangfelt.** Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

 **Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikkerte veier.** For veier der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

 **Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss).** For veier med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Figur 3-3 Anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt. Kilde: SVV håndbok v127, Kryssingssteder for gående

3.3.1 Trafikksikkerhet i byggeperioden

I anleggsfasen av prosjektet vil det være en økt mengde tung trafikk til/fra planområdet. Ettersom det ikke er oppgitt tall for forventet mengde lastebiler, er det antatt å dreie seg om et par lastebiler i timen som kjører til/fra området i de travleste periodene. Med adkomsten til planområdet 100 meter fra fylkesvegen, der vegen er smal og svinget, vurderes den tunge trafikken til ikke å kunne oppnå noen høy hastighet på strekningen. Samlet sett vurderes trafikksikkerheten til å påvirkes i en forholdsvis lav grad.

Med Øverbyvegen smalt og svinget, er det en god sak å planlegge slik at lastebilene ikke møtes på strekningen. Det vil si, hvis en lastebil kjører inn til området, kunne en evt. annen lastebil vente med å kjøre ut, slik at dette ikke skjer samtidig. Det er også viktig å sikre muligheten for lastebilene til å snu ved området, så dette kan skje på en fornuftig måte. Hvis disse tingene hensyntas, skal det være et greit utgangspunkt til å kunne etablere fortauet fra planområdet frem til fylkesvegen etter at prosjektet er ferdigbygget.

4 Oppsummering

Fremtidige trafikkmengder forventet til/fra planområdet er 0-30 turer i døgnet. Det avhengig av været, og sesong på året. Finvær i den varme årstiden antas danne mest trafikk til anlegget. Det er altså ikke tale om noen store trafikkvolumer som ankommer området som følge av planen. ÅDT på Øverbyvegen med adkomst til området, estimeres å øke med i gjennomsnitt 15 kjøretøyturer/døgnet, tilsvarende 2 turer i makstime.

For myke trafikanter er det i planen foreslått å etablere fortau langs Øverbyvegen, på strekningen fra planområdet frem til fylkesvegen. Det er vurdert at gi best mening å etablere fortau på sørsiden av Øverbyvegen. Der vil fortauet best bindes sammen med eksisterende gang- og sykkelnett langs fylkesvegen. Trafikksikkerhetsmessig er det ikke krav om å etablere fortau før byggestarten av prosjektet, men det er en god sak å arrangere slik at lastebilene ikke blir nødt til å møtes på strekningen frem til fylkesvegen. Det vil si, hvis en lastebil kjører inn til området, kunne en evt. annen lastebil vente med å kjøre ut. Det er også viktig å sikre lastebilenes snumulighet ved anlegget i byggeperioden.

Det er også foreslått å etablere en fotgjengerovergang fra planområdet til nordsiden av Øverbyvegen. Med vegnettet sett i en større helhet og med anbefalinger om gangfelt fra SVV som grunn, anbefales det ikke å etablere et slikt gangfelt.