

NOTAT

KUNDE / PROSJEKT Vimpelfabrikken AS / Storgata 12–16 Drøbak - trafikkanalyse	PROSJEKTLEDER Stein Emilsen	DATO 05.02.2021
PROSJEKTNUMMER 10214900	OPPRETTET AV Stein Emilsen	KONTROLLERT AV Gudmund Kvisselien
DISTRIBUSJON:	FIRMA	NAVN
TIL:	Vimpelfabrikken AS	Richard Slåke

Trafikkvurderinger for Storgata 12–16 i Drøbak

1 Innledning

Vimpelfabrikken AS har engasjert Sweco Norge for å kommentere e-posten «Innspill til trafikksituasjonen i Storgata 12-18» som ble sendt på e-post fra Frogn kommune 18.11.2020.

Sweco har tidligere i plansaken utarbeidet diverse utredninger i forbindelse med detaljregulering av Storgata 12–16 i Drøbak i Frogn kommune. Blant disse finnes vurdering av trafikkforhold, som er dokumentert i notatet «Trafikkvurderinger for Storgata 12–16 Drøbak», datert 05.02.2019, revidert 06.02.2020. Dette tidligere trafikknottatet ligger til grunn for mange av vurderingene som er gjennomgått i foreliggende notat. Notatet er bygget opp slik at vi i hvert kapittel først viser sitatet fra kommunens e-post, og så vurderer vi sitatet.

2 Varemottak

Sitat fra kommunens e-post:

Avkjøringsrampe for varetransport er ikke i tråd med trafiksikker avvikling. Det er svært uheldig å basere varetransport på å rygge med liten lastebil over fortau i Storgata, og særlig i det omfanget som skissert. Storgata er hovedfartsåren i denne delen av sentrum. I dette tilfelle ville det vært mer trafiksikkert å parkere lastebilen i gateløp med de kødannelse det medfører. Dette er heller ikke en anbefalt løsning da det vil føre til trafikkfarlige forbikjøringer etc. Videre er det planlagte området for varetransporten for lite og uoversiktlig.

Vi bestrider ikke at rygging med liten lastebil over fortau er en uheldig løsning med tanke på trafiksikkerhet. Et avbøtende tiltak kunne vært å stille krav om hjelpemann, men vi tviler på at det er gjennomførbart i praksis.

Kommunen skriver at det ville vært mer trafiksikkert å parkere lastebilen i kjørebanelen, selv om dette kan medføre trafikkfarlige forbikjøringer. Vi utelukker ikke at dette er tilfelle, men samtidig påpeker vi at dette som en påstand som med hell kunne vært supplert med dokumentasjon. Vi er enige med kommunen i at parkering i gaten heller ikke er en optimal løsning. Man kan for eksempel forestille seg at det kan oppstå situasjoner der en fotgjenger krysser Storgata og er skjult av lastebilen samtidig som en bil kjører forbi lastebilen.

Ingen av de to alternativene som er omtalt, er optimale med tanke på trafiksikkerhet. Noen steder, særlig i trange bystrøk, er det ikke mulig å få til løsninger som er optimale

trafiksikkerhetsmessig. Dette sier også LUKS¹ i en e-post til Frogn kommune 28.10.2020, som vi kan se i sitatet:

Det er aldri en god løsning og rygge over fortau, men dessverre er det slik det må bli noen steder da det er andre elementer som verneverdige bygg osv., som stopper andre løsninger

Problemstillingen knyttet til varelevering til Storgata 12–16 er altså ikke unik. Nedenfor viser vi noen eksempler på steder der man har godtatt varelevering over fortau, selv om det ikke er en optimal løsning.



Figur 1 – Varelevering til en stor Spar-butikk i Skjærhalden på Hvaler skjer ved at lastebil rygger tvers over fortau. Fortauet er ifølge kjentfolk travelt om sommeren. Vinmonopolet holder til i samme bygg.

¹ Leverandørenes Utviklings- og Kompetansesenter



Figur 2 – Rema 1000 og muligens også Coop Mega på Vinderen i Oslo har varemottak der lastebil rygger over fortau for å levere varer

Et alternativ til å bruke varemottaket som tegnet, eller å stanse i gaten, er å bruke eksisterende parkeringslomme på vestsiden av Storgata. Dette vil i så fall kreve en omdisponering av denne lommen, som i dag er regulert med parkering 8–17 (8–14), maks 1 time mot avgift.

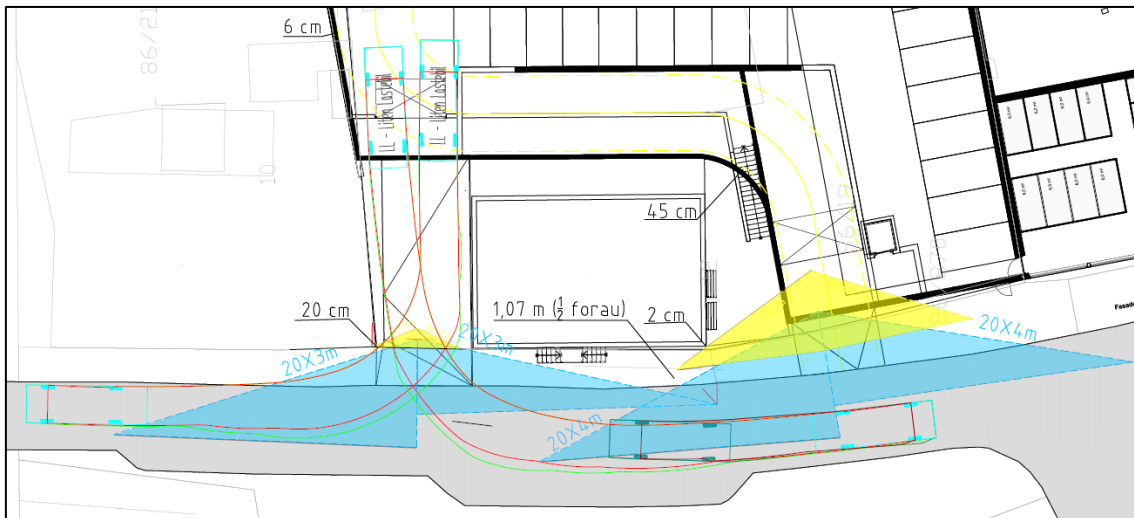
Sweco vil ikke vurdere hvorvidt risiko ved varelevering over fortau er en akseptabel risiko. Det er Frogn kommune, som vegeier, som må vurdere om risikoen er akseptabel eller ikke.

3 Parkeringshus – plassering og utforming

Sitat fra kommunens e-post:

Den planlagte inn/utkjøring til parkeringshus på 28 biler er for uoversiktlig og for lite gjenkjennbar som inn/utkjøring av et såpass stort parkeringshus. Siktlinjene er teknisk sett ivaretatt, men løsningen med å måtte se gjennom glassfelt/vindu er ikke tilfredsstillende i forhold til fare for redusert sikt. Eksempler kan være manglende renhold, rim, regn, gjenskinn/refleksjer og hærverk som for eksempel knusing og tagging. ÅDT i Storgata er ikke større enn at vegen tåler den økte belastningen totalt sett, men det er uheldig med en så trafikkert inn/utkjøring fra et i utgangspunktet så «anonymt» punkt, og i tillegg over et mye brukt fortau. Videre er avkjøringen til parkeringshuset plassert for nærme krysset Storgata/Carlsebakken. Carlsebakken er med sin uheldige stigning opp mot krysset trafikkfarlig i utgangspunktet.

Det er ikke riktig at siktretanten går gjennom vindu. Det er åpent i fasaden i siktretanten, og den sorte, tykke streken gjelder derfor ikke første etasje. Vi har fått dette bekreftet fra både oppdragsgiver og arkitekt. Sikten ved utkjøring av parkeringshuset er derfor i henhold til krav.



Figur 3 – Siktretanter i adkomstene, i henhold til avkjørsler i håndbok N100 (blå siktretanter viser sikt bil-bil) og Oslo kommunes veinormal (gule siktretanter viser sikt bil-fortau). Sporing for liten lastebil er vist med røde og grønne streker for vareadkomsten.

Kommunen har imidlertid rett i at avkjøringen ligger for nærmere krysset ved Carlsebakken. Når det er sagt, så er avkjørselen plassert på samme sted som avkjørselen til eksisterende parkeringsplass for 10 biler.

Vi skjønner ikke hva kommunen legger i at avkjørselen vil være et «anonymt» punkt. Innkjøring til parkeringshus over fortau er en løsning som er vanlig i bystrøk. F.eks. skjer avkjøring til parkeringshuset i Storgata 18 litt lenger sør også over fortau, se bilde.



Figur 4 – Avkjørsel til parkeringshuset i Storgata skjer over fortau

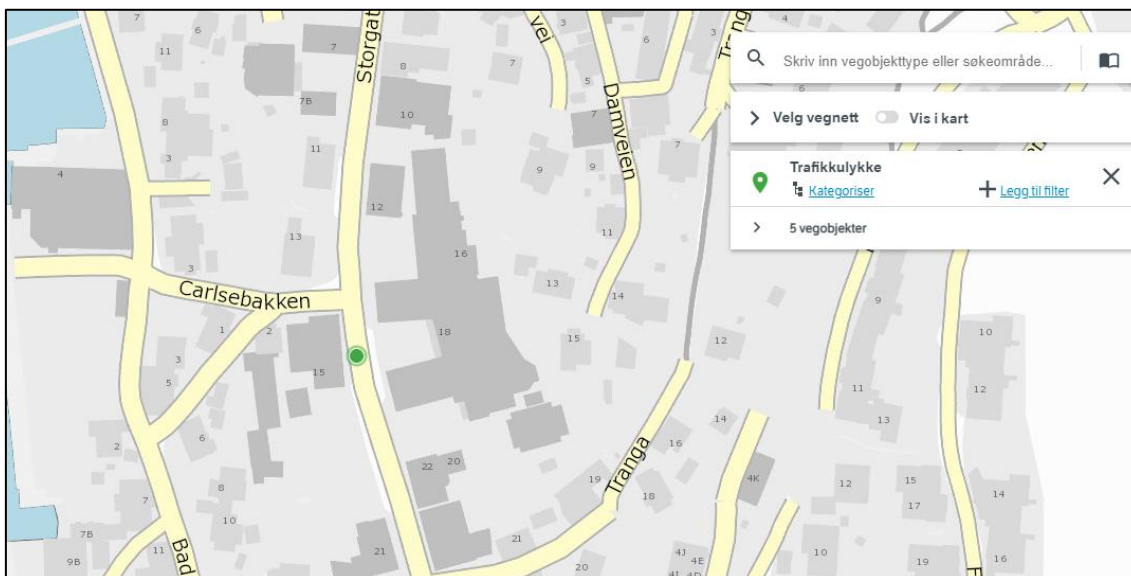
4 (8)

NOTAT
05.02.2021

Kommunen påpeker at fortauet ved Storgata 12 er mye brukt, og avkjøring til parkeringshus derfor er uheldig. Vi har i vår trafikkanalyse vist at utkjøringen tilfredsstiller siktkrav som gjelder i Oslo kommune (Frogn kommune har ikke egne krav for sikt til fotgjenger). I tillegg er det foreslått avbøtende tiltak for å minimere konflikten mellom fotgjenger og biler på veg inn og ut fra parkeringshuset:

- Tiltak som sikrer lav hastighet for biler over fortau, for eksempel fartshump
- Speil for å forbedre sikt
- Etablering av «rabatt» som leder fotgjengere bort fra fasaden ved avkjørsel til P-hus og varemottak

Kommunen påstår at krysset Carlsebakken X Storgata er trafikkarlig på grunn av stigningen i Carlsebakken. Denne påstanden kunne gjerne vært supplert med dokumentasjon. Vi har ikke grunnlag for å utelukke at det inntreffer nestenulykker og konflikter i krysset. Derimot har vi grunnlag for å si at det ikke har inntruffet mange politiregistrerte personskadeulykker i krysset. NVDB viser at det har skjedd én ulykke i/ved dette krysset. Ulykken inntraff i 1998. I henhold til Statens vegvesens håndbok V723 Analyse av ulykkessteder bør man ikke analysere ulykker som lenger tilbake enn 8 år. Dette skyldes at både vegnett, kjøretøypark og trafikantenes adferd kan endres over tid. Ulykkesdataene gir dermed ikke grunnlag for å si at ulykkesrisikoen i krysset er signifikant større enn andre, tilsvarende kryss.



Figur 5 – Det har inntruffet én politiregistrert personskadeulykke i/ved krysset Storgata X Carlsebakken

Oppsummert kan vi si at kommunen har rett i at avkjørsel til parkeringshus ligger nær krysset ved Carlsebakken, selv om den foreslåtte avkjørselen er plassert på samme sted som avkjørsel til dagens parkeringsplass. Sikt mellom fotgjengere på fortau og bilister til/fra parkeringshuset er ivaretatt. Det er likevel foreslått avbøtende tiltak for å minimere konfliktene mellom fotgjengere

og bilister. Ut fra ulykkesdataene kan man ikke se at krysset Storgata X Carlsebakken er signifikant mer ulykkesutsatt enn andre kryss.

4 Trygghet

Sitat fra kommunens e-post:

Hele den planlagte trafikksituasjonen rundt dette tiltaket vil oppleves som utrygt, særlig for fotgjengere. Det å måle opplevd utrygghet er individuelt og er vanskelig målbart. Dette er allikevel en viktig faktor både kommuner, fylkeskommuner og stat tar hensyn til i trafikksikkerhetsarbeid.

Vi er enige med kommunen i at det er vanskelig å måle utrygghet, men at det likevel er noe man skal være oppmerksom på i planlegging. Jamfør trafikksikkerhetshåndboken kan det i et trafikksikkerhetsperspektiv være en fordel med en viss grad av opplevd utrygghetsfølelse i trafikken, siden dette bidrar til at en opptrer mer aktsomt, noe som igjen bidrar til bedre trafikksikkerhet. Opplevd utrygghet bør likevel ikke bagatelliseres, da den kan gi redusert mulighet for livsutfoldelse.

5 Flytting av varemottak og P-hus

Sitat fra kommunens e-post:

Vegforvaltningen anmoder om en omprosjektering av avkjøringsløsninger for både lasterampe og parkeringshus. Det etterlyses mer åpne, lesbare og oversiktlige løsninger uten behov for vedlikehold for å ivareta siktkrav. Et godt utgangspunkt kan være plassen mellom Bergen Bank-bygget og Hageland. Dette vil samtidig kunne bidra til å rydde opp i trafikksituasjonen her, som heller ikke er optimal.

Punktet om at det i foreslått løsning er behov for vedlikehold for å ivareta siktkrav, er som vi har skrevet i kapittel 2, ikke riktig.

Vi antar at kommunen med «plassen mellom Bergen Bank-bygget og Hageland» mener plassen på sydsiden av Storgata 18, vist i bildet under.



Figur 6 – Plassen på sydsiden av Storgata 18

Heller ikke denne plassen har optimale forhold med tanke på trafikksikkerhet. Vi har fått opplyst at varelevering til Hageland foregår ved rygging over fortau, noe som virker rimelig. Plassen er cirka 15 meter bred, og det er derfor ikke plass til å snu med lastebil på tomten. Etablering av varemottak på plassen på sydsiden av Storgata 12 fjerner dermed ikke problemet med rygging over fortau. Her er det dessuten kundeparkering samme sted, noe som ytterligere bidrar til en uoversiktlig situasjon. Et tredje moment er at avstanden til den foreslåtte butikken blir for lang. LUKS skriver i sin uttalelse: «Det må da være maksimum 20 meter fra biloppstillingsplassen til varens plassering. (Ref. Arbeidstilsynets vareleveringskampanje.)». Kravene til sikt vil være strengere her enn i det foreslåtte varemottaket nord for Storgata 12, siden trafikken er større her.

Oppsummert er vår vurdering at det ikke ser ut til at varelevering for Storgata 12 på plassen syd for Storgata 18 vil gi store fordeler sammenlignet med foreslått løsning nord for Storgata 12.

6 Reduksjon av biltrafikk

Sitat fra kommunens e-post:

I positiv retning vil en matbutikk i sentrum kunne føre til mindre biltrafikk ut av sentrum og opp til matbutikkene langs Ullerudsletta og på Drøbak City. I så måte er vegforvaltningen i Frogn kommune positiv til tiltaket. Videre vil publikum i sentrum i langt større grad kunne gå eller sykle til butikken. Det anmodes, om mulig, at det i større grad legges til rette for dette.

Selv om tiltaket vil føre til trafikkøkning i Storgata isolert sett, er vi enig med kommunen i at tiltaket kan bidra til å redusere trafikken ellers i Frogn kommune, og også øke andelen gående og syklende i Drøbak sentrum. Det er imidlertid vanskelig å tallfeste hvor stor endring det vil bli snakk om.

8 (8)

NOTAT
05.02.2021