

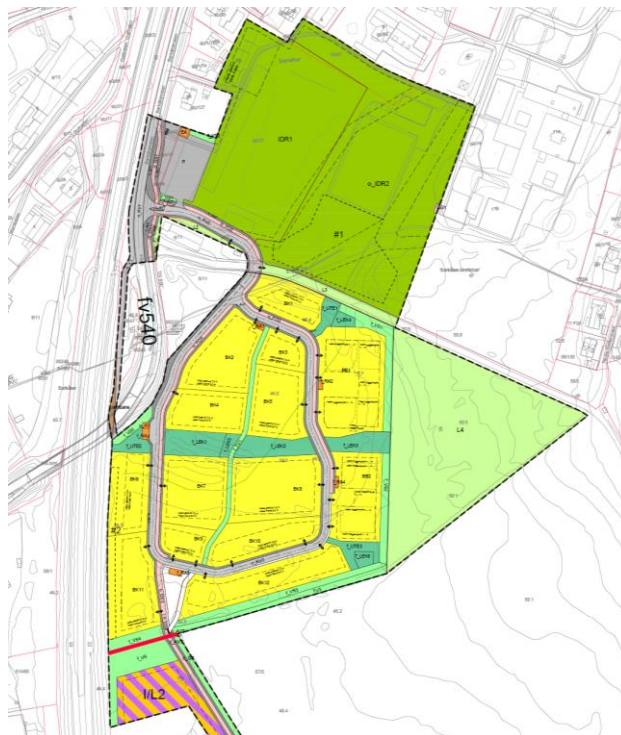
Beregnet til
Tønsberg Næringspark Nord AS

Dokument type
Rapport

Dato
Oktober, 2024

Samlet trafikknottat

Barkåker Boliger



Samlet trafikknøtat

Barkåker Boliger

Oppdragsnavn **Trafikkanalyse Barkåker Boliger**
Prosjekt nr. **1350060177**
Mottaker **Tønsberg Næringspark Nord AS**
Dokument type **Rapport**
Versjon **02**
Dato **25.10.2024**
15.11.2024 – rapport oppdatert med revidert plankart.
Utført av **Avan Naoman**
Kontrollert av **Anja Marie Fagelund**
Godkjent av **Anja Marie Fagelund**

Rambøll
Erik Børresens allé 7
3015 Drammen

T+47 32 25 45 00
F+47 32 25 45 01
<https://no.ramboll.com>

Innhold

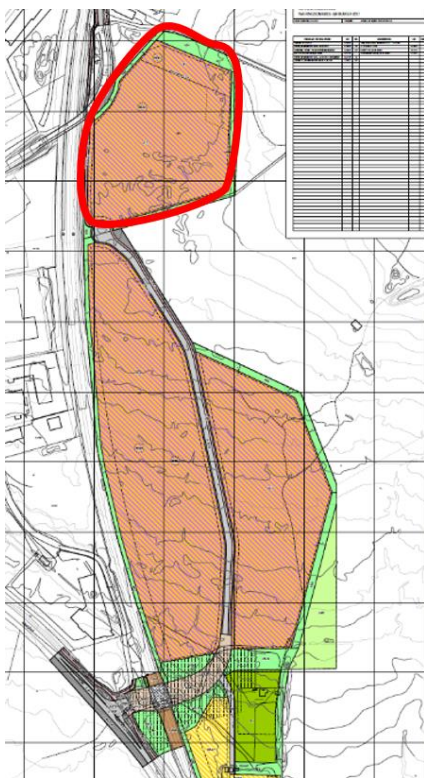
Bakgrunn	2
Tidligere tekniske notater	3
Trafikale konsekvenser av nytt planforslag	3
Adkomst til planområdet	3
Nyskapt trafikk	4
Nyskapt trafikk som følge av planforslaget	4
Fremtidig trafikkvekst på Barkåerveien	5
Utforming av kryss	5
Framkommelighet og retningsfordeling for biltrafikken	6
Framkommelighet for gående og syklende	7
Kollektivtrafikk	8
Vedlegg	9

1. Bakgrunn

Rambøll har tidligere bistått med vei- og trafikkkompetanse i arbeidet med detaljreguleringen av næringsområdet Barkåker øst. Planen ble vedtatt i kommunestyret mars 2023 (se Figur 1).

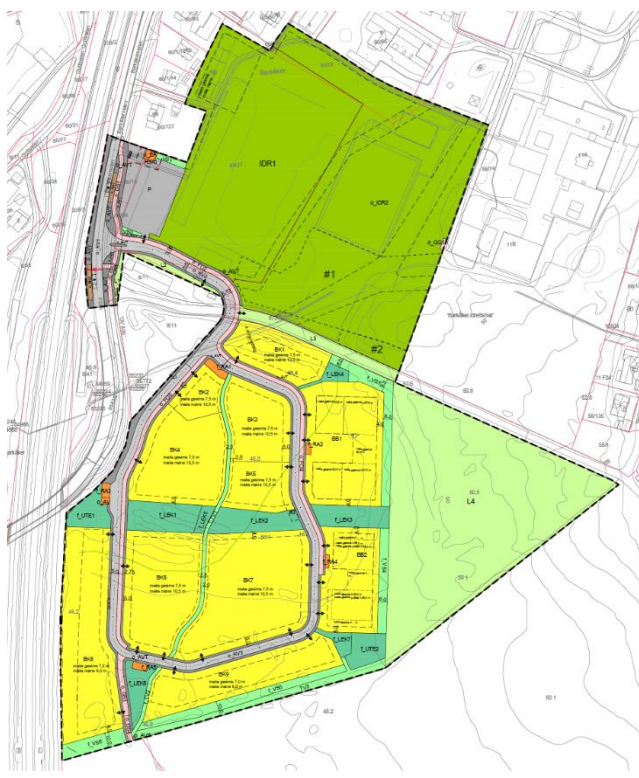
Politikerne i Tønsberg har i etterkant gitt signaler om en mulig omregulering av nordre del av Barkåker næringsområde til boliger. I stedet for næring, er det ønsket at det skal reguleres for boliger. Format Eiendom har derfor igangsatt nytt planarbeid for at området lengst nord i reguleringsplanen vedtatt i 2023 kan omreguleres til boliger. Det legges opp til 180 nye boliger på området (se Figur 2).

Boligformålet har tidligere vært utredet og undersøkt i forbindelse med reguleringen av Barkåker næringsområde. I den forbindelse har Rambøll fått i oppdrag å sammenstille og oppdatere relevante tidligere tekniske notater i én felles rapport for det nye planforslaget som utarbeides for omregulering til boliger.



Figur 1 - Vedtatt plankart over regulert næringsområde, Format Eiendom 2023.

Rød sirkel markerer området som ønskes omregulert til bolig.



Figur 2 - Nytt foreløpig forslag til plankart for regulering av boliger, Format Eiendom 2024.

2. Tidligere tekniske notater

2021

- 8.februar - Teknisk notat «Barkåker – bistand i regulering område nord og øst» **UTDATERT**
- 1.september - Trafikkanalyse «Barkåker – bistand til regulering område nord og øst» **UTDATERT**

2022

- 1.februar - Notat «Barkåker øst vurdering av bussløsninger»
- 30.mai - Trafikkanalyse «Barkåker – bistand til regulering område nord og øst» **UTDATERT**

2023

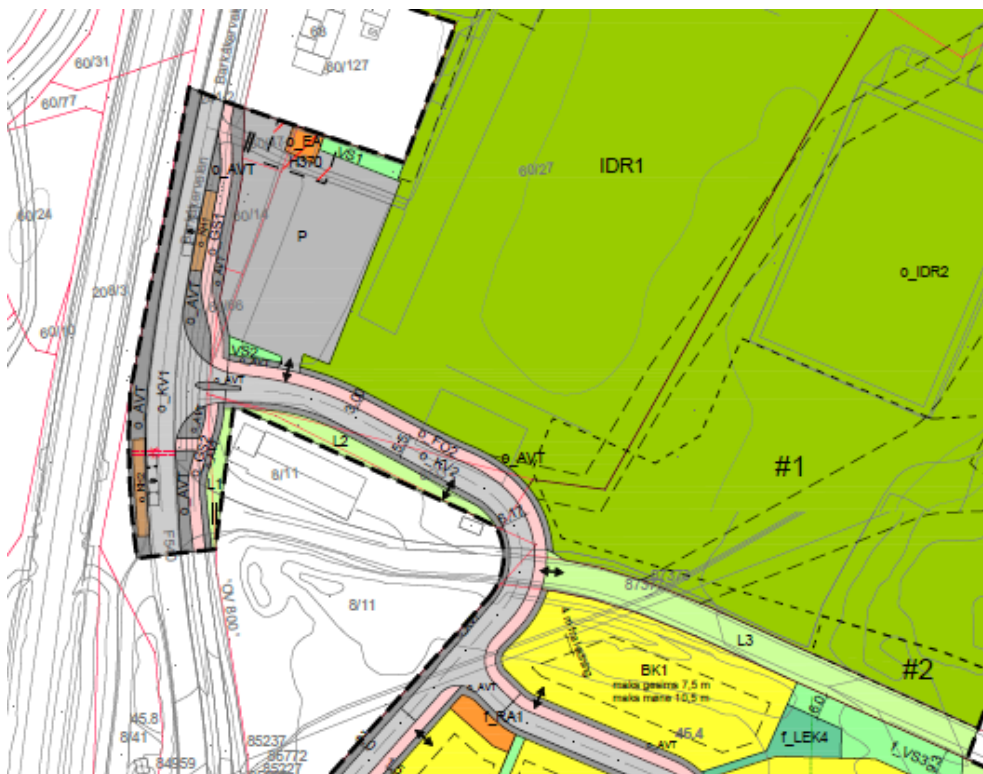
2024

- 27.juni - Notat «Utforming av kryss mot Barkåkerveien»

3. Trafikale konsekvenser av nytt planforslag

3.1 Adkomst til planområdet

Figur 3 viser forslag til utforming av adkomstvei og kryssløsning mellom Barkåkerveien og det nye boligområdet.



Figur 3 - Skisse av kryss mellom ny adkomstvei og Barkåkerveien, Format Eiendom 2024.

Fv. 3152 Barkåkerveien har ifølge Statens vegvesens vegkart en ÅDT på 2200 kjt/d. (Trafikkmengden er justert ned fra 3500 kjt/d siden 2021). Tungtrafikkandelen er 8%. Barkåkerveien er forkjøringsvei og fartsgrensen forbi planområdet er 50 km/t. Fartsgrensen settes ned til 40 km/t rett nord for den private adkomstveien. Det er gang- og sykkelvei på østsiden av Barkåkerveien¹.

Det planlegges en ny idrettshall sør for skolen. Det er avklart at Rambøll ikke skal ta høyde for eventuell framtidig trafikk til/fra den nye idrettshallen².

Adkomstveien foreslås flyttet på nordsiden av den eksisterende driftsbygningen. Det anlegges ensidig fortau langs den nye adkomstveien inn i boligområdet. Krysset med eksisterende gårdsvei videre mot øst utformes slik at gårdsveien og den nye adkomstveien møtes i tilnærmet rett vinkel. Det er i dag innkjøring til en parkeringsplass for idrettsparken direkte fra Barkåkerveien. Denne foreslås flyttet til den nye adkomstveien. Eksisterende driftsbygning får også adkomst fra den nye veien.

3.2 Nyskapt trafikk

3.2.1 Nyskapt trafikk som følge av planforslaget

Det planlegges ca. 180 nye boliger innenfor planområdet (se Figur 4).



Figur 4 – Illustrasjonsplan for nytt boligfelt innenfor planområdet, Format Eiendom 2024.

Statens vegvesens håndbok V713 Trafikkberegninger oppgir en turproduksjon for boliger på 2,5 – 5,0 bilturer pr bolig pr døgn, med et gjennomsnitt på 3,5 turer. Turproduksjonen er avhengig av

¹ Vedlegg 1 - Utforming av kryss mot Barkåkerveien - notat juni 2024

² Vedlegg 1 - Utforming av kryss mot Barkåkerveien - notat juni 2024

flere faktorer, som for eksempel hvor tett bebyggelsen er, nærheten til nærmeste sentrum, mulighetene for å reise kollektivt og hvor attraktivt det er å sykle eller gå.

Mulighetene for å sykle fra Barkåker til Tønsberg er gode, mens kollektivtilbudet er dårligere. Med ønske om å gjøre robuste beregninger for krysset, settes turproduksjonen til 5 turer/bolig pr døgn.

Med 180 nye boliger, vil trafikkmengden fra boligområdet bli i størrelsesorden 900 kjt/d. Parkeringsplassen ved idrettsparken blir lite brukt. Ifølge kilder er dette parkeringsplassen for bortelaget når det er fotballkamper. Plassen er omlag 880 m² stor. Med utgangspunkt i at en parkert bil krever ca. 25 m², er det plass til omlag 35 biler. Vi gjør en antakelse om at det i gjennomsnitt parkerer 15 biler her hvert døgn. Det gir en turproduksjon på 30 turer pr døgn (høyt anslag).

Eieren av landbrukseiendommen i øst, som i dag bruker gårdsveien, driver også med lastebiltransport.

Dagens trafikk til/fra eiendommene i øst anslås til 10-20 turer/døgn (høyt anslag).

I sum anslås framtidig trafikk i adkomstveien til 950 kjt/d (ÅDT).

3.2.2 Fremtidig trafikkvekst på Barkåkerveien

Dagens trafikk i Barkåkerveien (fylkesvei 3152) er i Statens vegvesens vegkart oppgitt til 2200 kjt/d. Andelen lange kjøretøy er 8%.

Forventet trafikkvekst for tidligere Vestfold fylke er oppgitt i to rapporter fra TØI:

- Framskrivninger for persontransport til NTP 2025-2036 (Rapport 1926/2022)
- Framskrivninger for godstransport til NTP 2025-2036 (Rapport 1918/2022)

Tabell 1 - Trafikkvekst i Vestfold for årene 2020 - 2060

År	Personbil	Godstransport
2020 – 2030	1,72	1,44
2030 - 2060	0,49	0,75

Dette er prognoser som legges til grunn for Statens vegvesens egen planlegging (utenfor områder i byer med nullvekstmål).

Med utgangspunkt i den angitte trafikkveksten, er trafikken på fylkesveien beregnet å øke fra dagens 2200 kjt/d til 2600 kjt/d i år 2044.³

3.3 Utforming av kryss

Krysset mellom adkomstveien til boligområdet og fv. 3152 Barkåkerveien utformes som et T-kryss, som vist i Figur 3. Krysset får trafikkøy i sekundærveien (adkomstveien til boligområdet). Det anlegges ikke venstresvingefelt i Barkåkerveien.

Dagens gang- og sykkelvei langs Barkåkerveien trekkes minst 5 meter tilbake i kryssområdet slik at en innsvingede bil kan stå mellom veien og den kryssende gang- og sykkelveien, i henhold til krav i Statens vegvesens håndbok V122 Sykkelhåndboka.

³ Vedlegg 1 - Utforming av kryss mot Barkåkerveien - notat juni 2024

Behov for trafikkøy i sekundærvei?

Statens vegvesens håndbok V121, Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, beskriver kriterier for behov for trafikkøy i sekundærvei basert på trafikken i dimensjonerende time.

Rambøll sine tidligere vurderinger i henhold til ovennevnte kriterier viser at det ikke er behov for trafikkøy i den planlagte adkomstveien til boligområdet. Fylkeskommunen har imidlertid gitt uttrykk for at det er ønskelig at det etableres trafikkøy i sekundærveien.⁴

Behov for venstresvingefelt i Barkåkerveien?

Statens vegvesens håndbok N100, Veg- og gateutforming, beskriver kriterier for behov for venstresvingefelt basert på trafikken i dimensjonerende time.

Rambøll sine tidligere vurderinger i henhold til disse kriteriene viser at det ikke er behov for venstresvingefelt i Barkåkerveien som følge av trafikk planforslaget genererer.⁵

3.4 Framkommelighet og retningsfordeling for biltrafikken

Framkommelighet

Det er beregnet at trafikken fra planområdet når all utbygging er realisert kan komme opp mot 2600 kjt/d. Trafikkveksten anses som beskjeden og vil ikke påvirke framkommeligheten for biltrafikk i Barkåkerveien i nevneverdig grad. Trafikken i avkjøringen vil ha vikeplikt for trafikken i Barkåkerveien.⁶

Retningsfordeling

Makstimen i den nye adkomstveien er satt til 16% i henhold til Statens vegvesens håndbok V713. Det antas at 60% av trafikken til og fra den nye adkomstveien kommer fra/skal mot sør (Tønsberg) og 40% mot nord (Barkåker sentrum). Retningsfordelingen i fylkesveien i makstimen er estimert til 55% mot nord og 45% mot sør. Retningsfordelingen i adkomstveien i makstimen om ettermiddagen er estimert til 60% mot øst (inn) og 40% mot vest (ut).⁷

⁴ Vedlegg 1 - Utforming av kryss mot Barkåkerveien - notat juni 2024

⁵ Vedlegg 1 - Utforming av kryss mot Barkåkerveien - notat juni 2024

⁶ Vedlegg 1 - Utforming av kryss mot Barkåkerveien - notat juni 2024

⁷ Vedlegg 1 - Utforming av kryss mot Barkåkerveien - notat juni 2024

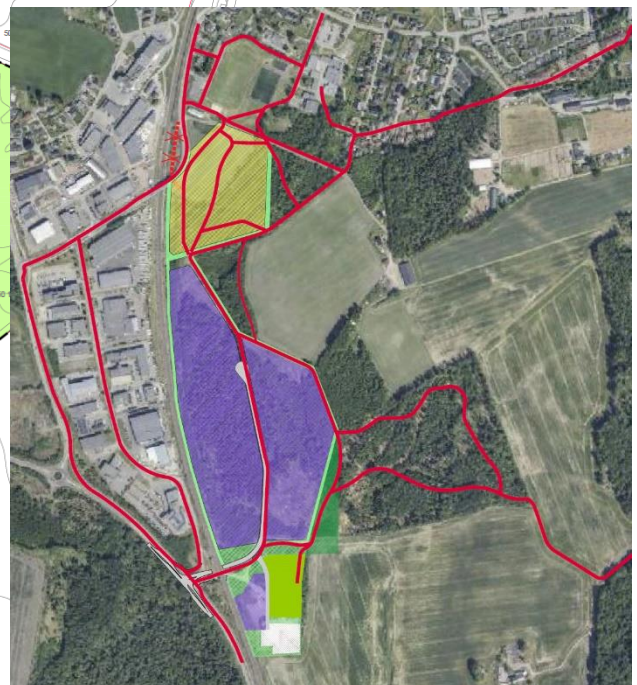
3.5 Fremkommelighet for gående og syklende

Det skal anlegges ensidig fortau langs nordsiden og østsiden av den nye adkomstveien inn til boligområdet. Fortauet kobles på dagens gang- og sykkelvei langs Barkåkerveien i vest, samt nytt kantstopp/bussholdeplass i Barkåkerveien. I sør kobles fortauet på gang- og sykkelvei som er regulert i forbindelse med næringsreguleringen. Planforslaget sikrer således en kontinuerlig forbindelse fra Barkåker via boligområdet og næringsområdet til gang- og sykkelveien ved Hestehagen (se Figur 5).

På denne måten legger også planforslaget opp til etablering av et sammenhengende system av gang- og sykkelforbindelser til viktige målpunkter, der fremtidige forbindelser kobles på eksisterende gang- og sykkelforbindelser, samt mindre turveier/stier i området (se Figur 6).



Figur 5 – Plankart for regulering av boliger, Format Eiendom 2024.



Figur 6 – Eksisterende og planlagte turveier/stier på luftfoto, Format Eiendom 2024.

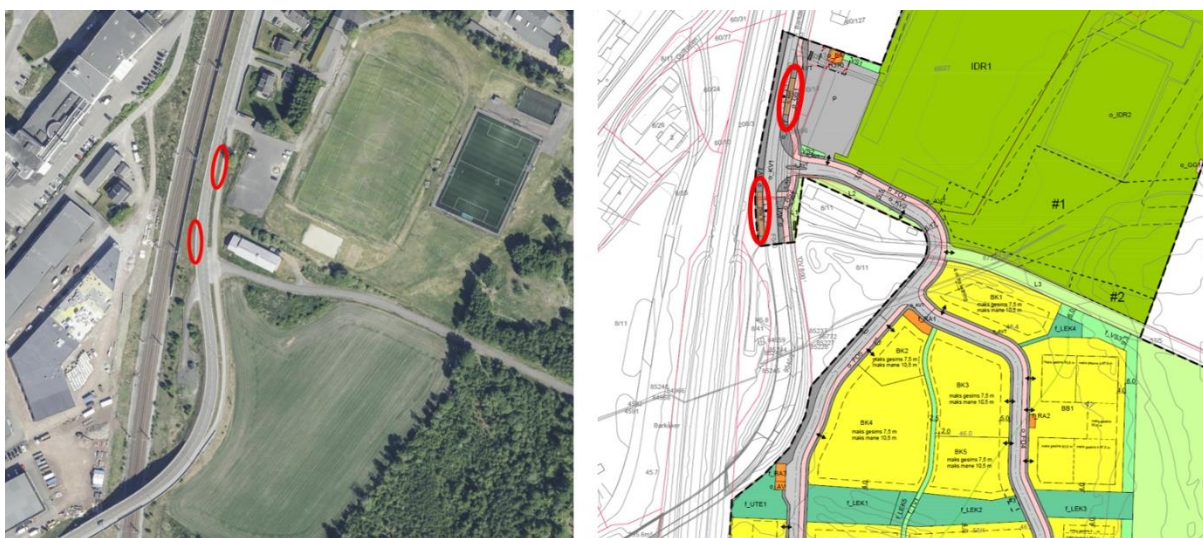
3.6 Kollektivtrafikk

I forbindelse med næringsreguleringen ble det gjort en mulighetsstudie om alternative plasseringer av bussholdeplasser. Det ble konkludert med at ny holdeplass/kantstopp i Barkåerveien ville være det mest hensiktsmessige. Det legges til grunn at dette fortsatt er den beste løsningen, både for næringsområdet i syd og boligområdet i nord. Det foreslåtte busstoppet vil i tillegg betjene idrettsanlegget på en god måte. Avstanden fra holdeplassen til idrettsområdet blir svært kort.

Figur 7 viser plassering av nytt kantstopp som skal reguleres inn i forbindelse med planforslaget.

Planlagt plassering av bussholdeplass ligger ikke langs en hovedvei med stor trafikk og høyt fartsnivå, noe som er en fordel for trafikksikkerheten. Fartsgrensen er i dag 50 km/t, men kan settes ned til 40 km/t.⁸

Begge holdeplassene plasseres etter kryss (adkomstveien til boligområdet), i tråd med gjeldende anbefaling i håndbok N100. Plasseringen av kantstopp etter kryss gir ikke bare bedre trafikkavvikling, men det bidrar også til et ryddigere trafikkbilde og bedre trafikksikkerhet for trafikanter i krysset. Plasseringen av holdeplassene etter krysset gir blant annet god sikt mot kryssende fotgjengere ved holdeplass i vest, samt mindre fare for sammenstøt mellom kjøretøy ved forbikjøring av buss ved kantstopp.



Figur 7 – Planlagt plassering av nytt kantstopp i Barkåerveien.

3.7 Trafikksikkerhetsvurdering av nytt tilrettelagt krysningspunkt

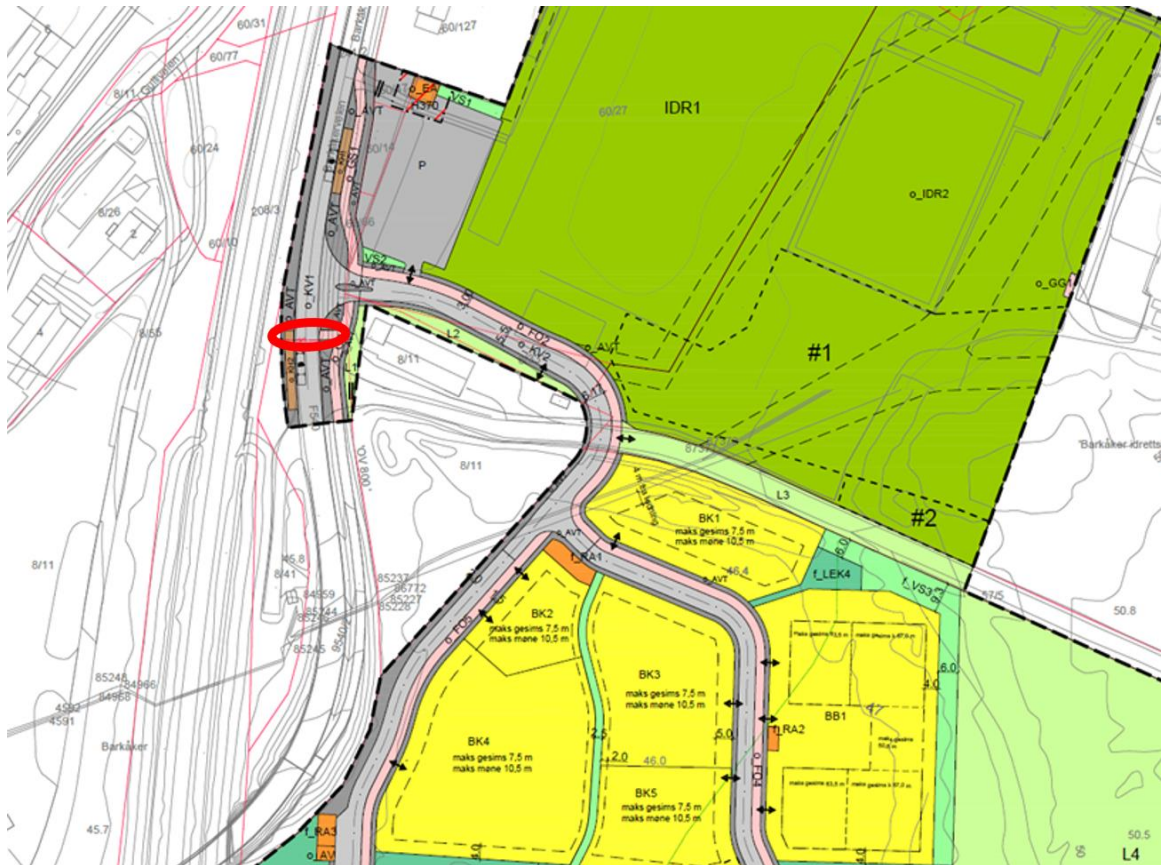
Det etableres et tilrettelagt krysningspunkt nord for den vestlige holdeplassen (se Figur 8). Plasseringen av krysningspunktet anses som trafikksikker, da den ligger bak kantsopp for buss og gir god sikt mot kryssende fotgjengere. Forbikjøring av buss er en uunngåelig risikoatferd blant enkelte bilister i trafikken, men med foreslått plassering av krysningspunktet vil bilister ha god sikt mot kryssende fotgjengere og således reduserer risikoen for ulykker mellom fotgjengere og bilister ved forbikjøring.

Krysningspunktet er også naturlig plassert som en del av gangaksen for gående/syklende som kommer fra øst. Det er avsatt eget landingsareal/venteareal med en bredde på to meter på begge

⁸ Vedlegg 2 - NOTAT - Barkåker øst vurdering av bussløsninger

sider av det tilrettelagt krysningspunktet, en avstand på 1 meter mellom bussens bakpart og krysningspunktet i tråd med Statens vegvesens håndbok V127, Kryssingssteder for gående.

Statens vegvesens håndbok V127, anbefaler heller ikke tilrettelagt kryssing på steder der fartsnivået overstiger 65 km/t. Det er derfor viktig å påse at fartsgrensen settes ned til 40 km/t forbi kantstoppene. God sikt og god belysning er også noe som skal sikres ved krysningspunkter i henhold til håndbok V127.



Figur 8 – Foreslått plassering av tilrettelagt krysningspunkt.

4. Vedlegg

VEDLEGG 1 - Utforming av kryss mot Barkåkerveien - notat juni 2024

VEDLEGG 2 - NOTAT - Barkåker øst vurdering av bussløsninger