

Reguleringsplan for Odda Folkebad Plan ID 46182023001

Vurderinger av krysskapasitet

For å svare ut Statens vegvesen (Svv) sin merknad til oppstart, og diskusjon i arbeidsmøte 8.april er det gjort vurderinger knyttet til krysskapasitet, parkering og trafikk i forbindelse med planarbeidet for Odda Folkebad.

Svv vurderer at det er kapasiteten i krysset Røldalsvegen (rv.13) x Bygdarbøen som er den største utfordringen. Kapasiteten kan være utfordrende i dag, og dette kan bli et større problem med utvidelsen av Folkebadet. Det er i utgangspunktet derfor ikke ønskelig å etablere parkeringsplasser på sørsiden av Bygdarbøen. Svv vurderer at det er vanskelig å si noe om hva som er akseptabel løsning i området, uten at det ligger kapasitetsvurderinger til grunn. Det må derfor utarbeides en vurdering av dette. Dette notatet, sammen med parkerings- og trafikkanalyse (vedlegg 4) forsøker å svare ut dette.



Kapasiteten i krysset

Eksisterende situasjon

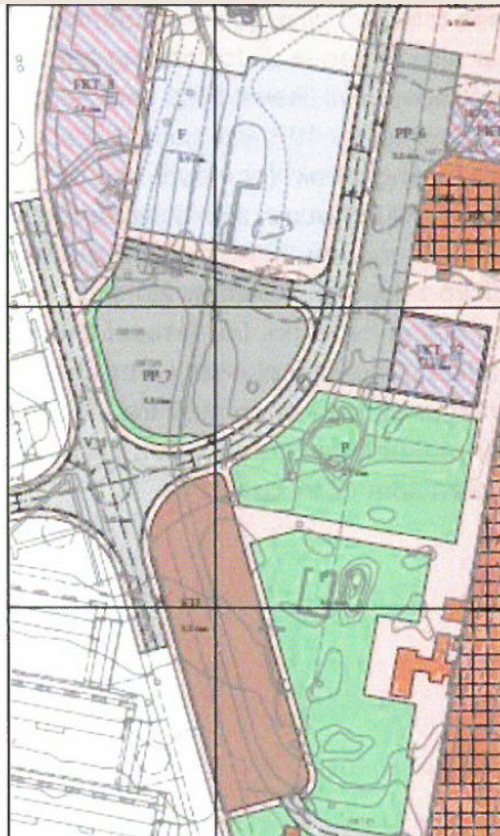
Dagens kryss mellom rv.13 og Bygdarbøen er utformet som et T-kryss uten kanalisering. Det er en delende trafikkøyd for kryss i sør (mot smelteverkstomten), men verken høyresvinge-, venstresvingefelt eller trafikkøyd mot Bygdarbøen.



Figur 1: dagens kryss

Veileder N-V121 geometrisk utforming av veg- og gatekryss omhandler utforming av veg- og gatekryss, og utdyper kravene til utforming av kryss gitt i håndbok N100 Veg- og gateutforming. Veilederen er fra 2014, men ble digitalisert og revidert i 2023.

I forbindelse med områdereguleringsplanen for Smelteverkstomta – sentrum (PlanID 2015003) ble det vurdert om det skulle etableres en rundkjøring som løsning mellom rv.13, tilkomsten til smelteverket og Bygdarbøen. Dette ville krevd et fravik, da det iht. N100 ikke skal etableres rundkjøring på nasjonal hovedveg, og denne løsningen ble derfor skrotet. Det ble isteden foreslått en T-kryssløsning som løser tilkomsten til smelteverket i tråd med kravene til håndbøkene.



Figur 22: Skisseløsning for T-kryss på Rv13 som hovudtilkomst til smelteverksområdet. Løsninga tilfredsstiller håndbøkene sine krav til vegutforming. Bakgrunnen er ei av løsningsforslaga frå mulighetstudien for Odda smelteverk.

Det fremkommer ikke at det er gjort konkrete vurderinger knyttet til krysset rv.13 X Bygdarbøen i forbindelse med reguleringsplanen for Smelteverkstomta, men krysset er regulert til et T-kryss uten venstre-, høyresvingefelt eller dråpe.

Dagens løsning ble bygd rundt 2019 etter områdereguleringsplanen for Odda sentrum vedtatt i 2016. Krysset er planlagt og bygd etter at V121 trådte i kraft. Dagens kryss er ikke utarbeidet i tråd med kravene i V121, og det vurderes at kapasiteten i krysset derfor ikke er tilstrekkelig med dagens utforming.

Fremtidig situasjon

I forbindelse med planarbeidet er det utarbeidet en parkerings- og trafikkanalyse. Analysen ser på trafikkbelastningen som følge av utvidelsen av Folkebadet, i hovedsak som følge av etablering av ny parkeringsplass.

Turproduksjonen, fordelt på henholdsvis dagtid (hverdag), ettermiddag/kveld (hverdag) og helg i de to scenariene, er oppsummert under:

- *Minimumsscenarioet legger til grunn at tiltaket genererer ytterligere:*
 - **Ca. 90** bilturer på hverdager (henholdsvis 17 turer på dagtid og 73 turer på ettermiddag/kveld)
 - **Ca. 73** bilturer på lørdager og søndager
- *Maksimumsscenarioet legger til grunn at tiltaket genererer ytterligere:*
 - **Ca. 196** bilturer på hverdager (henholdsvis 50 turer på dagtid og 146 turer på ettermiddag/kveld)
 - **Ca. 146** bilturer på lørdager og søndager

Konklusjonen er dermed at planforslaget vil medføre at trafikkbelastningen i krysset øker.

Konklusjon

Dagens kryss er ikke utarbeidet i tråd med kravene i V121, og det vurderes at kapasiteten i krysset derfor ikke er tilstrekkelig med dagens utforming. I tråd med denne vurderingen vil ikke krysset ha tilstrekkelig kapasitet i en fremtidig situasjon.

Det er ikke tilstrekkelig areal mellom kryssene på rv. 13, og det vil heller ikke være mulig utvide krysset i tråd med kravene i V121 uten å gjøre store endringer på vegsystemet eller tilliggende arealer. Det er derfor ingen enkle tiltak som kan gjøres på eksisterende kryss for å løse denne utfordringen.

Det stilles spørsmål om hvorfor problemstillingen ikke ble løst i forbindelse med områderegeringsplanen for Odda sentrum. Det er ikke lenge siden endringene i vegsystemet ble planlagt og utbygd.

Det er flere utfordringer knyttet til parkering og vegsystem i Odda sentrum, som ikke kan/bør løses i forbindelse med reguleringsplan for Odda Folkebad. Dette bør undersøkes nærmere i forbindelse med en fremtidig sentrumsplan.

Alternative løsninger

Som en del av arbeidet med planen er det undersøkt alternative løsninger for å etablere ny parkeringsplass mellom Folkebadet og Røldalsvegen 50. Det er i hovedsak sett på tre muligheter: ingen parkering i tilknytning til Folkebadet, alternativ adkomst til området og forbudsskilting.

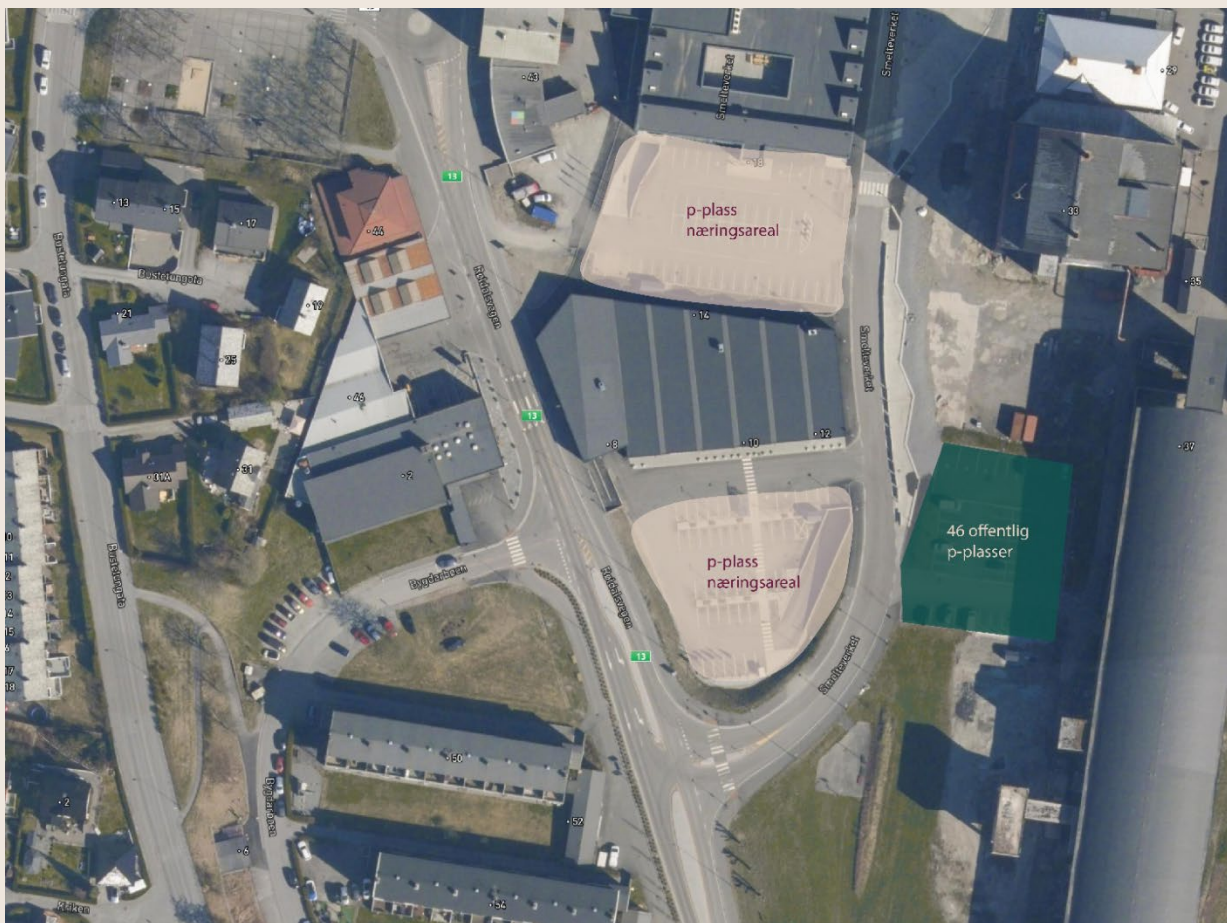
1. Ingen parkering utenfor Folkebadet

Som en del av arbeidet med planen har det vært sett på mulighetene for at det ikke etableres egne parkeringsplasser i forbindelse med Folkebadet.

Folkebadet skal være et attraktivt tilbud for hele kommunen, både for innbyggere og besøkende. Folkebadet vil derfor ha et stort nedslagsfelt, utover beboerne i Odda sentrum. På grunn av store avstander og begrensede kollektivmuligheter i kommunen, vil deler av økningen i besøkende være forbundet med økt biltrafikk.

Det er etablert større parkeringsplasser på smelteverkstomten, rett over rv.13. 46 av disse er etablert som en offentlig parkeringsplass. Det resterende parkeringsarealet er knyttet til eksisterende næringsvirksomhet. Den offentlige parkeringsplassen skal dekke hele behovet til Smelteverkstomtens søndre del. Det vurderes derfor at denne alene ikke kan dekke behovet til Folkebadet.

Det er etablert flere parkeringsplasser i forbindelse med private næringsaktører på østsiden av rv.13. Det er ikke ønskelig å inngå avtaler om sambruk for disse parkeringsplassene.

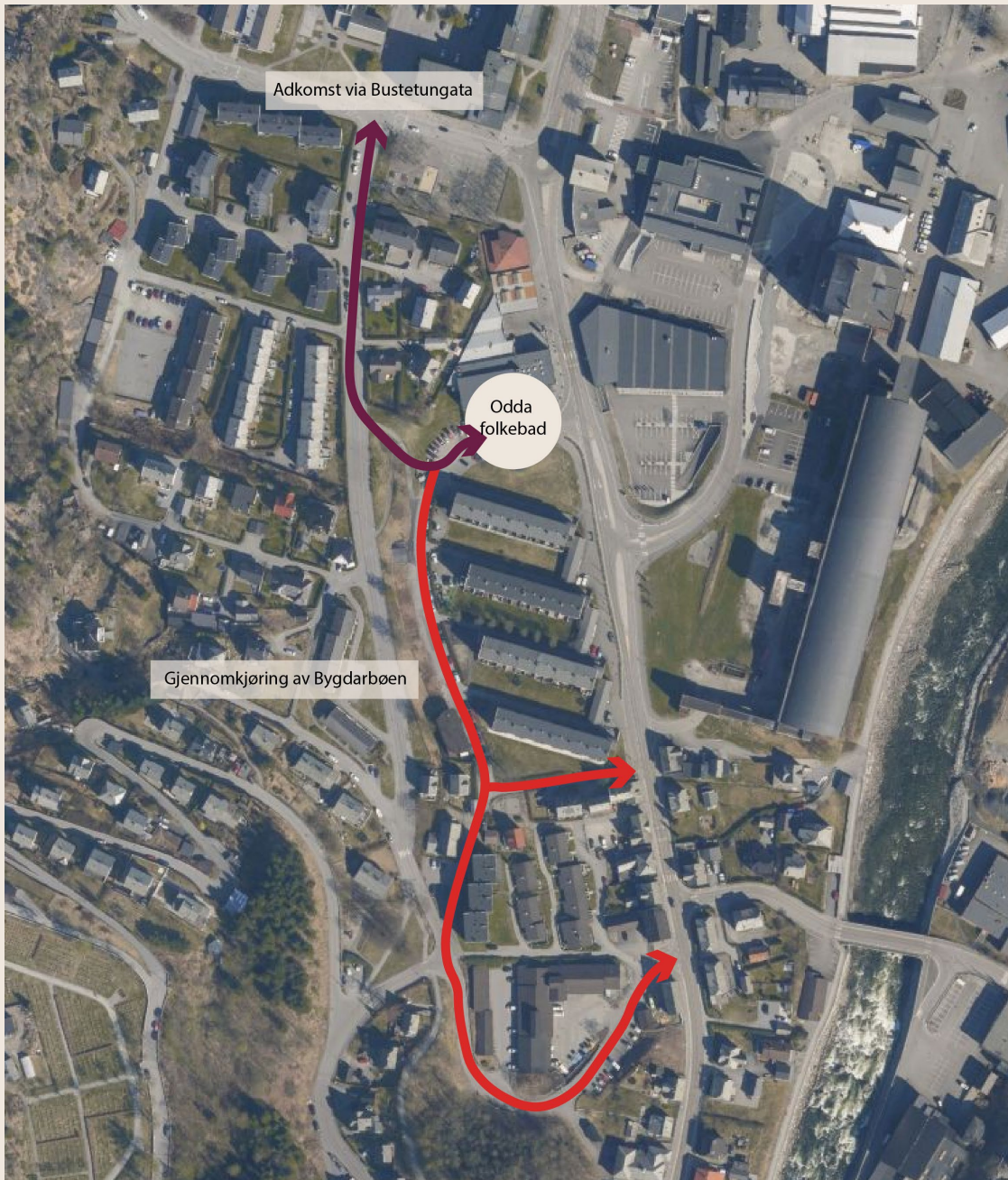


Figur 2: oversikt over omkringliggende parkeringsplasser

For at Folkebadet skal være tilgjengelig for innbyggerne i kommunen og besøkende er det en forutsetning at det er mulig å komme seg dit på en tilfredsstillende måte. Dersom det ikke etableres parkeringsplasser i tilknytning til Folkebadet, vil det føre til at besøkende må parkere lenger unna. Dette kan øke terskelen for å benytte seg av tilbudet, og at Folkebadet vil bli mindre attraktivt. På den måten vil ikke et alternativ hvor det ikke etableres parkeringsplass svare ut intensjonene til prosjektet.

2. Alternativ adkomst

I dette alternativet etableres det parkeringsplasser i tråd med det som er foreslått i planen. For å avlaste det eksisterende krysset er det sett på muligheter for å etablere en alternativ adkomst/endre kjøremønsteret i området. Det er i hovedsak sett på to underalternativer: adkomst via Bustetungata og gjennomkjøring av Bygdarbøen.



Figur 3: alternative adkomstløsninger

2.1 Adkomst via Bustetungata

For at trafikken til Folkebadet ikke skal ledes inn i krysset, er det sett på mulighetene for å etablere en alternativ adkomst via Bustetungata.

Hovedutfordringen med dette alternativet er at det vil være vanskelig å gjennomføre. Det er smalt mellom Bustetungata og Bygdarbøen, og det er en terrengforskjell på ca. 7 meter. Dette gjør det svært utfordrende å få til en god veiløsning.



Figur 4: det er ca. 7 meter høydeforskjell mellom Bustetungata og Bygdabøen.

Det aktuelle arealet er også avsatt til friluftsområdet, og er del av en større sammenhengende grønnstruktur. Området er ikke registrert eller verdivurdert i friluftkartlegging, men fungerer som en grønn lunge i bybildet. En eventuell etablering av adkomstveg her vil føre til at store deler av arealet bygges ned, og kvaliteten reduseres betraktelig.



Figur 5: arealet fungerer som en grønn lunge i bybildet i dag.

Med bakgrunn i dette vurderes ikke dette som et reelt alternativ å jobbe videre med.

2.2.1 Gjennomkjøring av Bygdarbøen via Bøgarden

Den andre muligheten som er undersøkt er å legge til rette for gjennomkjøring av Bygdarbøen, for å fordele trafikken i krysset. Parkeringsplassen er plassert nærmest dagens kryss ved Bygdarbøen. For at besøkende ikke skal kjøre ut korteste veg ut på rv.13 vil det være nødvendig å etablere envegskjøring, dersom gjennomkjøring skal være et reelt alternativ.

Det er allerede mulig å kjøre ut på rv.13, via Bøgarden i dag, og det er sett på om det kan være aktuelt å videreutvikle denne muligheten.



Dagens adkomst ved Bøgarden er i dag svært dårlig. Veien er smal, det er dårlig sikt og det er ikke etablert svingefelt på riksvegen. Det er dermed nødvendig å gjøre store endringer på krysset dersom man skal gå videre med dette alternativet. Dette vil medføre behov for å rive deler av dagens bebyggelse. Utbedring av dette krysset vil derfor være et omfattende og kostnadskrevenende prosjekt, som vil få negative konsekvenser for eksisterende bebyggelse. Dette vurderes derfor som et uaktuelt alternativ.

2.2.2 Gjennomkjøring av Bygdarbøen til Bustetungata

Det er også vurdert om det er mulig å koble seg på Bustetungata i sør. Det er ikke etablert en vegforbindelse mellom Bygdarbøen og Bustetungata, men det er muligheter for å kjøre på deler av strekningen i dag. For å få til en tilstrekkelig adkomst vil det være behov for etablering av større veg. Dette vil føre til at deler av bygningsmassen i området må rives.



Ved denne løsningen vil trafikken ledes ut på krysset Røldalsvegen X Bygdarbøen. Heller ikke dette krysset er utarbeidet etter kravene i V121, og økt trafikk kan føre til utfordringer i krysset.



Utbedring av dette krysset vil derfor være et omfattende og kostnadskrevenende prosjekt, som vil få negative konsekvenser for eksisterende bebyggelse. Kommunen ønsker derfor ikke å gå videre med dette alternativet.

3. Forbudsskilting

For å hindre eventuell kødannelse i forbindelse med venstresving inn til Folkebadet, kan det være en mulighet med forbudsskilting, slik at bilister må kjøre opp til rundkjøringen for å snu (se figur). Det er kun snakk om mindre avstand til rundkjøringen, så dette vil ikke være en stor ulempe for bilister. Forbudsskilting er som regel siste mulighet, og Svv må vurdere om dette er en akseptabel løsning.



Figur 6: forslag til avbøtende tiltak på riksvegen.

Konklusjon

Hverken alternativ 1 eller 2 svarer ut ønskene i prosjektet på en god måte og/eller vil være svært kostnadskrevenne. Kommunen frykter at dersom det ikke legges til rette for parkeringsplasser utenfor Folkebadet, vil dette føre til en økt terskel for å benytte seg av tilbudet, og at Folkebadet dermed vil bli mindre attraktivt. Etablering av alternativ adkomst for å begrense belastningen på krysset, vil være omfattende og kostnadskrevenne. Kommunen ønsker derfor ikke gå videre med dette. Alternativ 3 kan være en akseptabel løsning for å hindre eventuell kødannelse på rv. 13. Svv må vurdere om dette lar seg gjennomføre.