



Kvitsøy kommune

---

# Fagnotat trafikk

---

Detaljreguleringsplan for Leiasundet  
Plan 2021002

# Fagnotat trafikk

**Oppdragsnr.**

A257541

**Dokumentnr.****Versjon**

02

01

**Utgivelsesdato**

12.09.2024

19.03.2024

**Beskrivelse**

Revisjon

Revisjon

**Utarbeidet**

LIVO

ADBN

**Kontrollert**

PTTO

LHCN

**Godkjent**

MIBG

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
3.6	Tiltak 5 – Fartshumper.....	14
3.7	Tiltak 6 – Siktforbedring .....	15
3.8	Tiltak 7 – Soneskilt.....	18
3.9	Tiltak 8 – Kampanjer rettet mot gående og syklende .....	19

# 1 Bakgrunn

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

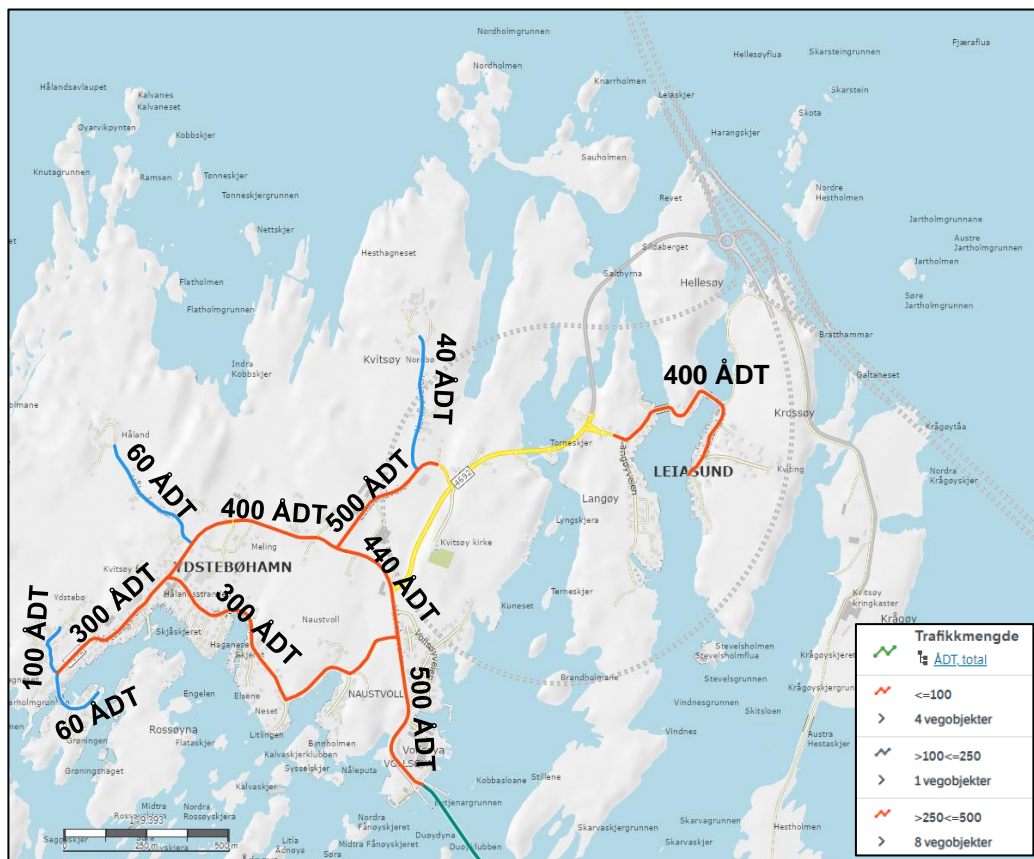
Rambøll utarbeidet fagnotatet for trafikksikkerhet for reguleringsplanen som del av arbeidet i 2016. COWI har bistått Kvitsøy kommune med å revidere planmaterialet, og har i den sammenheng benyttet mye av teksten fra trafikknottatet og oppdatert iht. øvrig planforslag.

## 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.

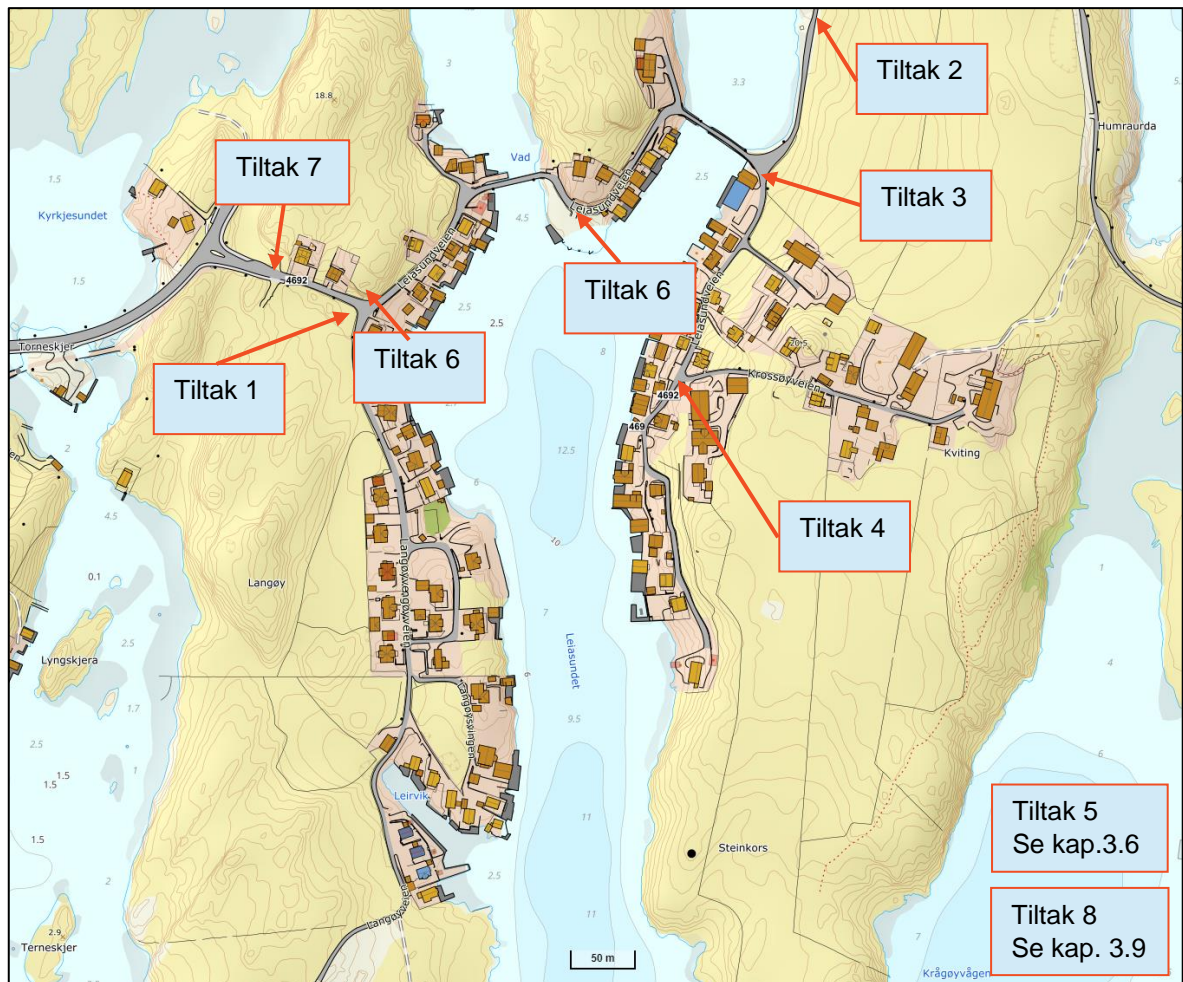
Adkomst til boliger for f.eks. utrykningskjøretøy og renovasjon er noen steder vanskelig, som i enden av vegen i Leiasundet på Krossøy, hvor det kun er anlagt gangveg til de innerste boligene (Figur 3). Her er det heller ikke anlagt stor nok snuplass og større kjøretøy vil ha problemer med å snu i enden 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 8 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 (**Feil! Fant ikke referanseskilden.**).

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

Videre i rapporten presenteres mindre trafikksikkerhetstiltak som kan gjennomføres uten for store inngrep.

Fremtidige prognoser viser 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.

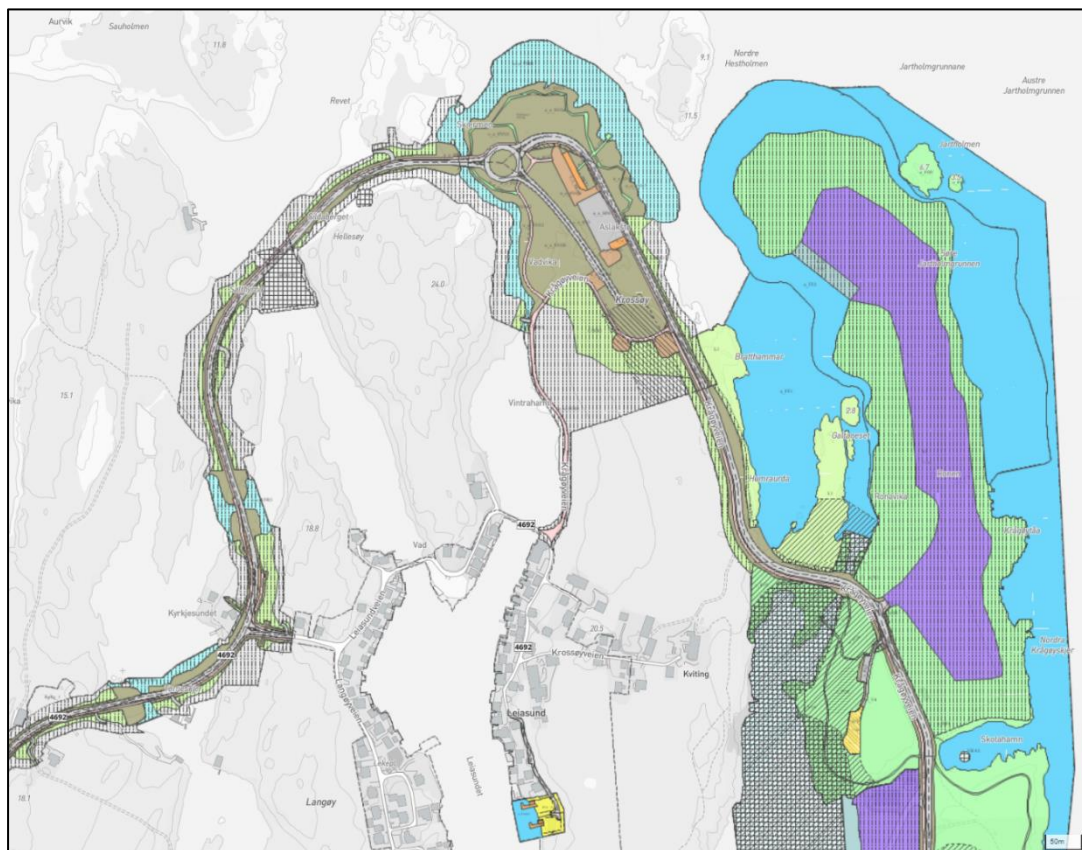


Figur 5: Eksempel på dårlig sikt med boliger tett inntil veggen langs Fv. 4692 (tidl. Fv. 555). Utklipp fra vegkart.no





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



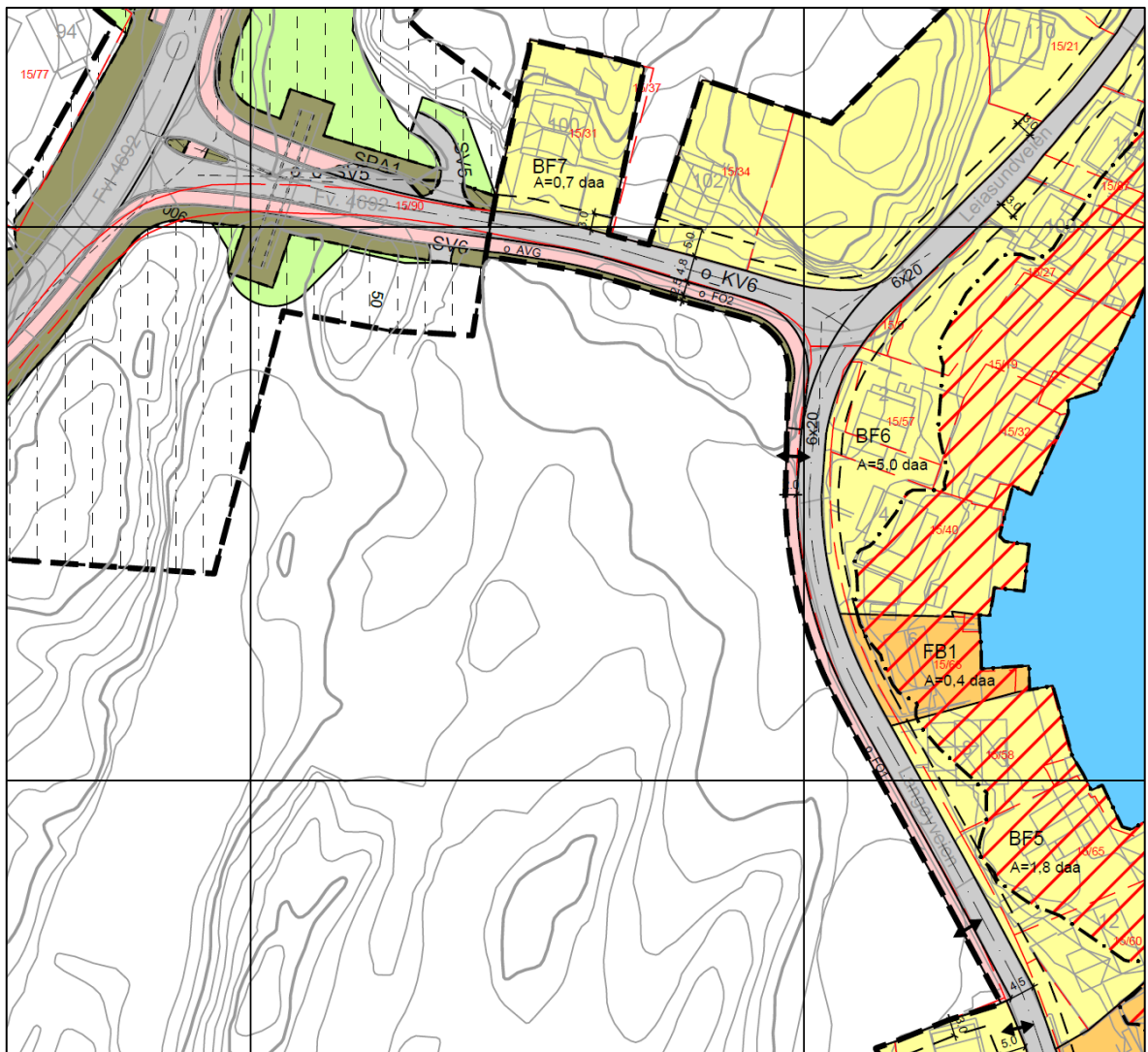
Figur 7: Oversiktskart over vedtatte reguleringsplaner nær Leiasundet. Som del av planID 2016002 E39 Rogfast, veg i dagen på Kvitsøy, skal ny kjørbær gangvei opparbeides mellom tunnelutløp Rogfast og Leiasundet. Kilde: kommune kart.no.

### 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.

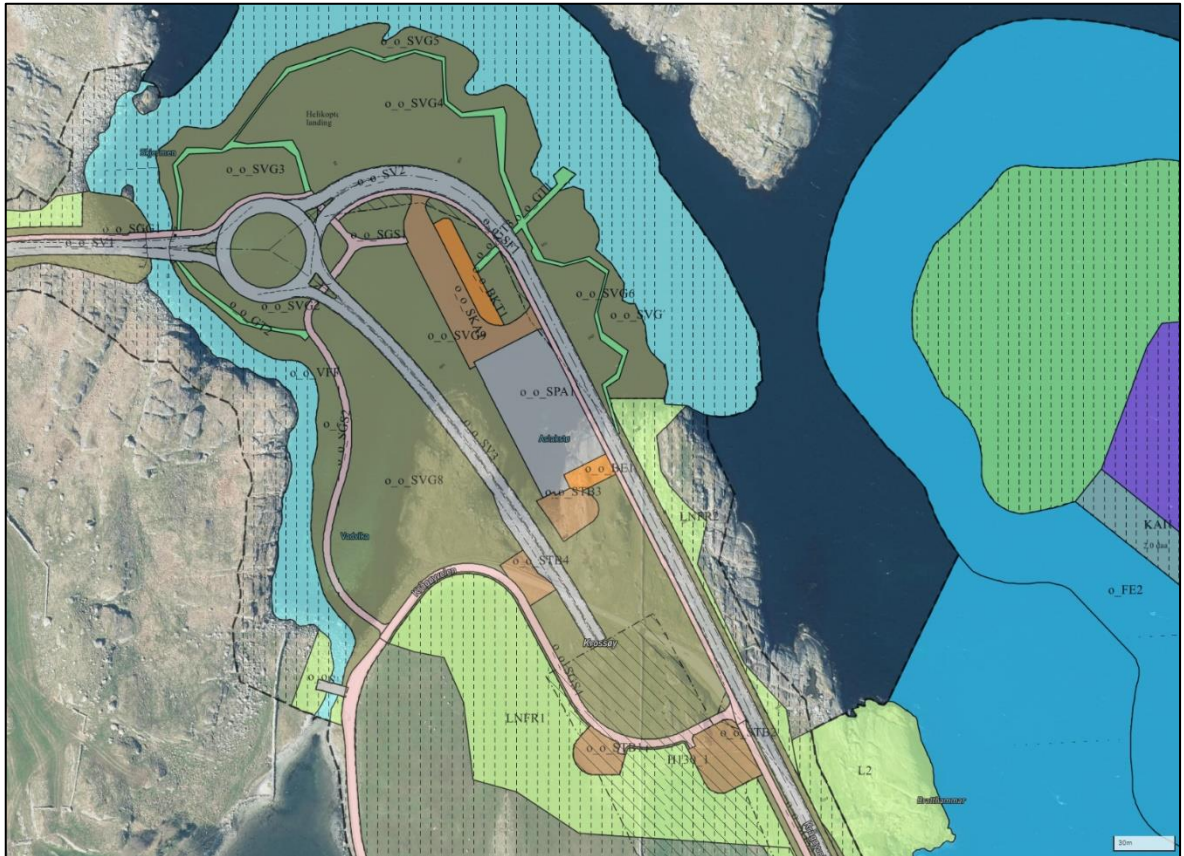
Sør i Langøyveien er det ikke foreslått eget areal til myke trafikanter, da veien i boligbebyggelsen er opparbeidet i nyere tid, og inngår i boligområdet. Langøyveien er i boligområdet dog utformet som et relativt strakt strekk, og fartsreducerende tiltak for å unngå høye hastighet på strekket anbefales.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

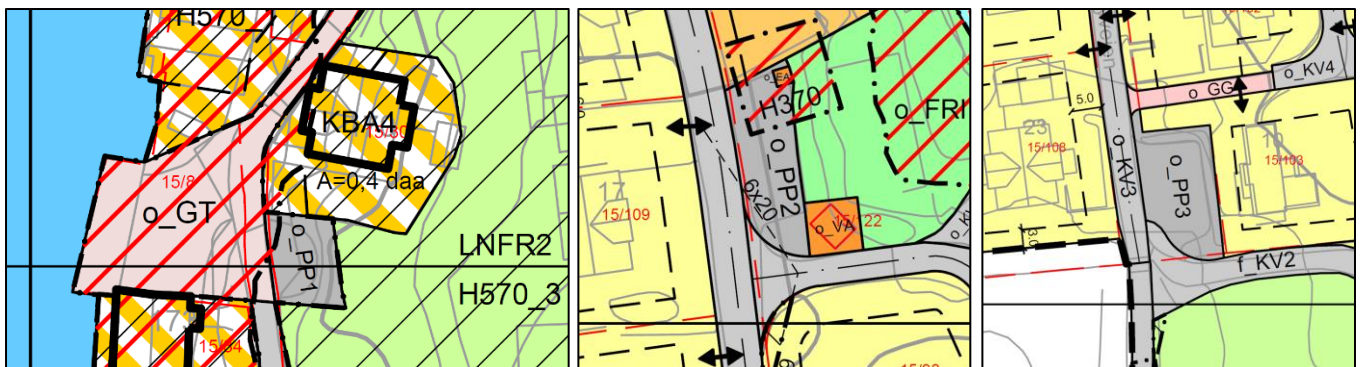
### 3.3 Tiltak 2 – Parkeringsareal

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 9). 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.

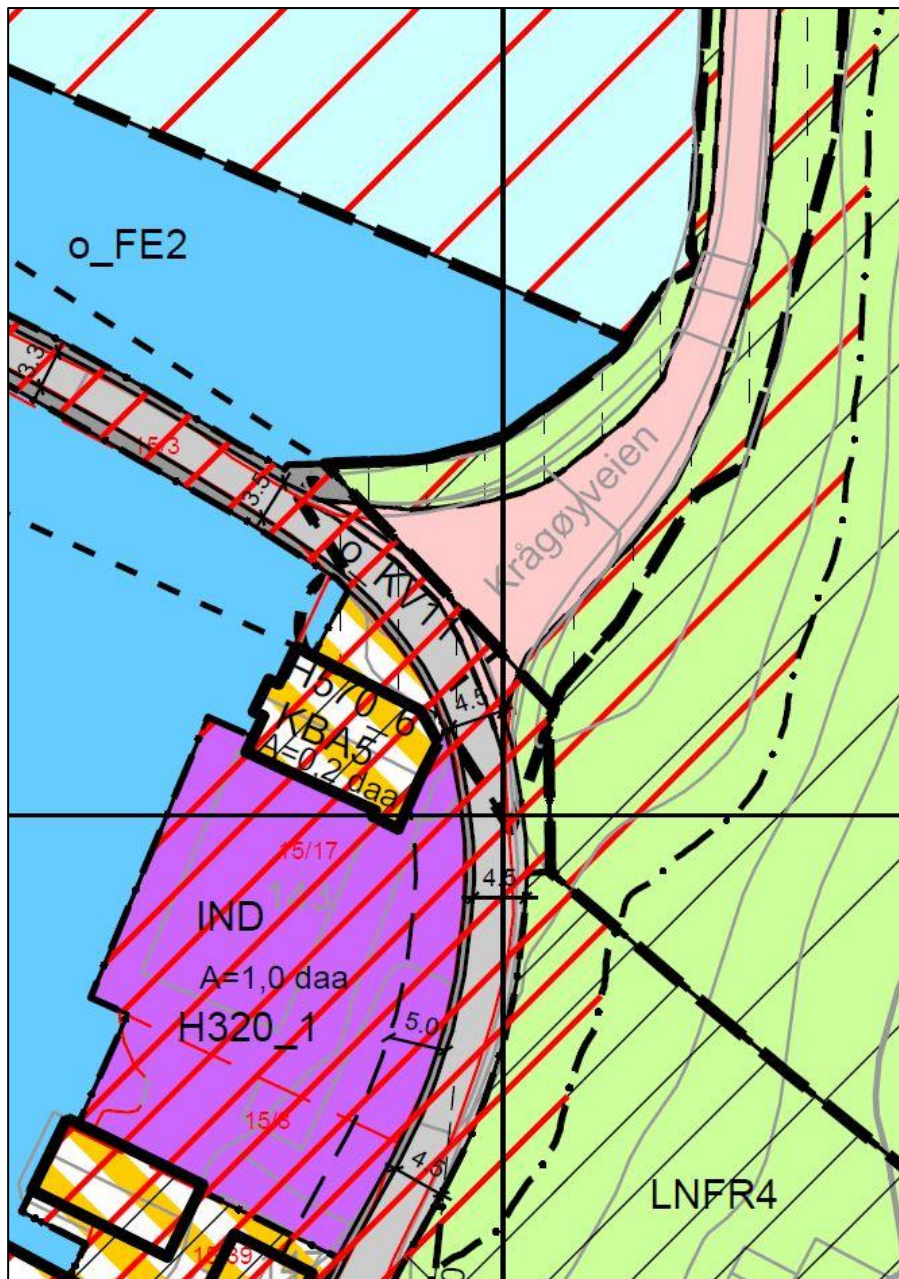
Det er gjennomført en enkel visuell analyse av flybilde av østre Leiasundet, for å identifisere hvor mange eksisterende parkeringsflater det er i området. Det er identifisert rundt 30 parkeringsflater, med mulighet for biloppstilling. Med en antakelse om 1 parkeringsflate per bolig, er det da et underskudd 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 10).



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 (**Feil! Fant ikke referanseilden.**). 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: Illustrasjon av ny plan for Leiasundet over gjeldende reguleringsplaner og kommuneplan. En smal stripe gang-/sykkelveg fra plan 2016002 E39 Rogfast, veg i dagen på Kvitsøy foreslås endret til å inngå i kjøreveg o\_KV11, for å utbedre svingradius rundt eksisterende bebyggelse, og bedre sikt for kjøretøy.

### 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 11). 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 11: 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/>

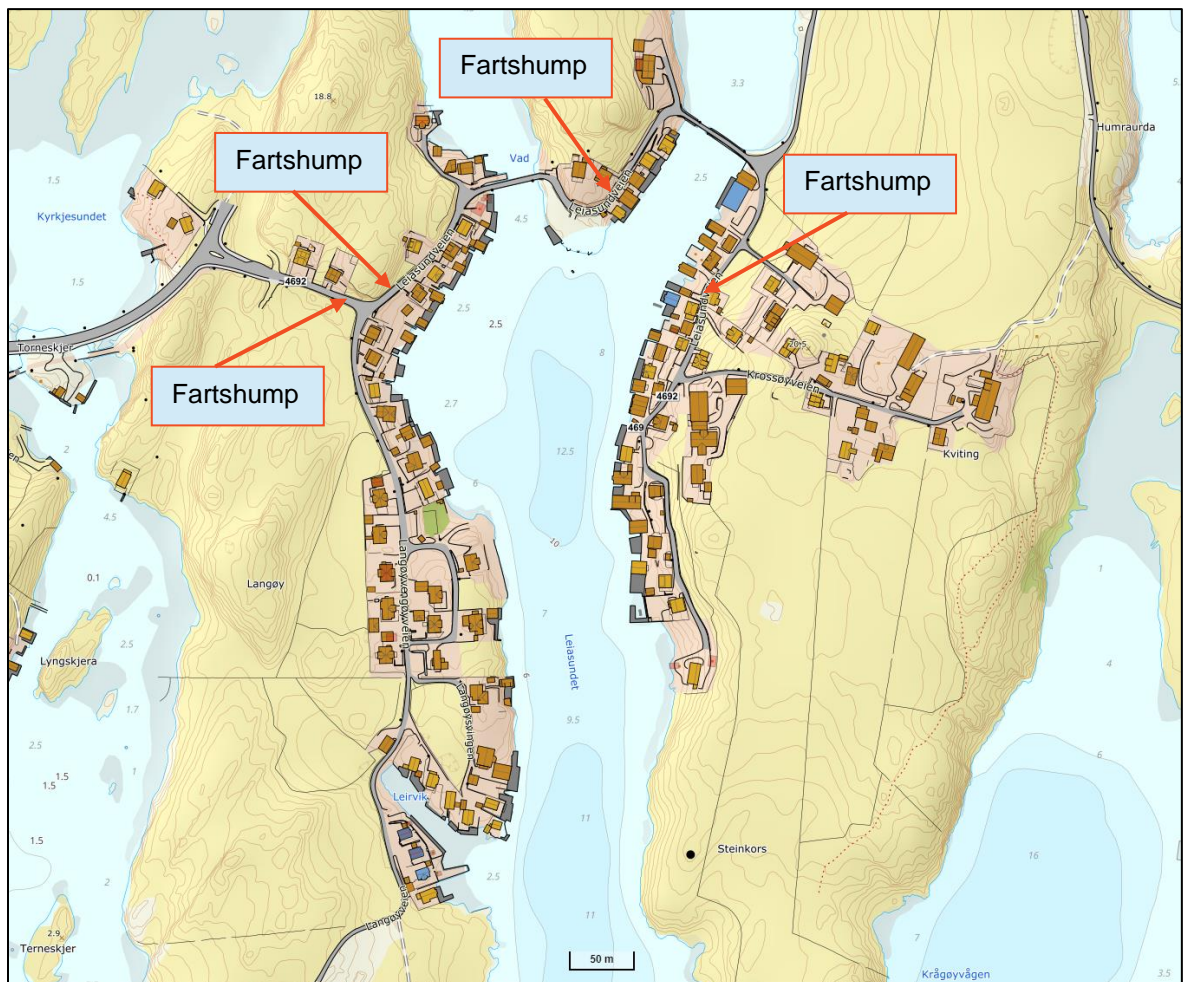
Som en følge av at området reguleres som gatetun vil det være naturlig å omklassifisere veien fra fylkesvei til kommunal eller privat vei på østsiden av Leiasundet. Det kan også være fornuftig å omklassifisere resten av Leiasundveien i området rundt Leiasundet til kommunal vei med tanke på den praktiske gjennomføringen av drift og vedlikehold.

### 3.6 Tiltak 5 – Fartshumper

Fartshumper er et effektivt tiltak som tvinger motoriserte kjøretøy til å redusere farten. Det foreslås å etablere fartshumper i forkant av de mest siktkritiske punktene på fv. 4692 Leiasundveien. Disse punktene er den krappe kurven på Hellesøy og svingen/krysset der Leiasundveien og Langøyveien møtes.

Det kan også vurderes å etablere en eller to fartshumper på østsiden av Leiasundet.

Nøyaktig plassering og utforming av fartshumper bør planlegges ut fra Statens vegvesens håndbok V128 Fartsdempende tiltak.



Figur 12: Forsalg til plassering av fartshumper. Kartgrunnlag fra norgeskart.no.

### 3.7 Tiltak 6 – Siktforbedring

Det foreslås tiltak for å forbedre sikten på noen av de mest siktkritiske punktene i Leiasundet.

#### Krapp kurve på Hellesøy

Det ene punktet er i den krappe kurven på Hellesøy. Her er kravet til frisikt ikke oppfylt på grunn av skrenten som veien er bygget rundt. Et enkelt tiltak vil være å fjerne deler av planten som henger utover skrenten. Tiltaket vil ikke gi betydelig bedre sikt, men den vil bedres noe.



Figur 13: Krapp kurve med dårlig sikt på Hellesøy. Utklipp fra vegkart.no

#### Leiasundveien x Langøyveien

Det andre punktet er i krysset mellom fv. 4692 Leiasundveien og Langøyveien.



Figur 14: Kryss mellom fv.4692 Leiasundveien og Langøyveien, sett fra vest. Utklipp fra vegkart.no

I dag er Leiasundveien forkjørsvai. Skilt og oppmerking viser at kjørende fra Langøyveien har vikeplikt. Siktkravet for fylkesveien er ikke oppfylt på grunn av knausen som ligger tett inntil veien i kryssområdet. Det er rimelig å klassifisere Leiasundveien som gate med fartsgrense 30 km/t, og da skal man ha minimum 20 meter sikt framover på fri vegstrekning. For å oppnå tilstrekkelig sikt i området må deler av knausen fjernes. Se Figur 16.



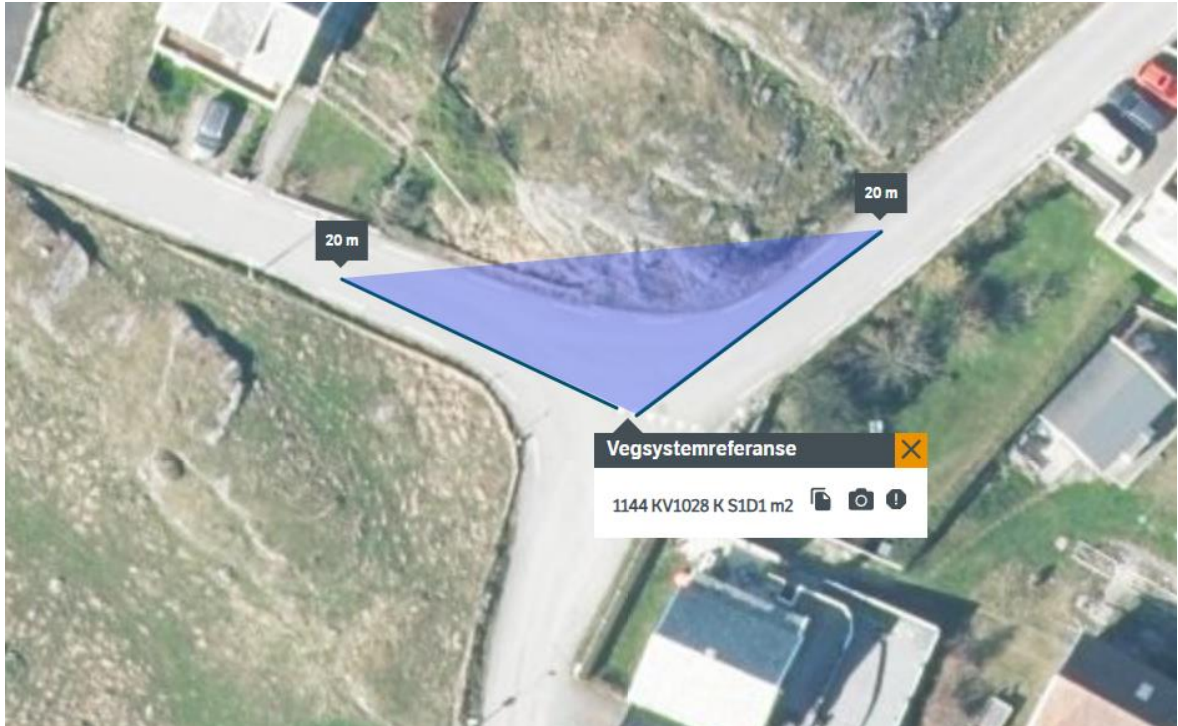


Figur 15: Kjørende fra Langøyveien har vikeplikt der de møter fv. 4692 Leiasundveien. Kilde: Kvitsøy kommune, september 2024.



Figur 16: Figur som viser omtrentlig krav til sikt i krysset mellom Leiasundveien og Langøyveien. Leiasundveien er forkjøringsvei og skal ha minimum 20 meter sikt framover. Kart hentet fra vegkart.no.

Det er gjort vurderinger av hvordan situasjonen vil bli ved med vanlig høyreregulering uten forkjøringsvei. Det ansees som naturlig at Leiasundveien ikke lenger bør være forkjøringsvei når det er bygget ny vei ifm. Rogfast. I et gatekryss med fartsgrense 30 km/t skal man 20 meter før krysset ha sikt 20 meter inn i møtende veiarm. I denne situasjonen er det behov for å fjerne enda større deler av knausen for å ha god nok sikt. Se Figur 17.



Figur 17: Figur som viser omtrentlig krav til siktsone i krysset mellom Leiasundveien og Langøyveien dersom forkjøringsretten fjernes og høyreregel gjelder. Siktretkant for T-kryss i 30-soner: 20x20 m. Kart hentet fra vegkart.no.

Oppsummert anbefales det å fjerne deler av knausen for å gi bedre sikt i kryssområdet. Dette gjelder både med dagens situasjon der Leiasundveien er forkjøringsvei og i situasjon med høyreregel. Tiltaket kan suppleres med fartshumper (Tiltak 5 – Fartshumper) og varselskilt om kryss for å senke fartsnivået inn mot kryssområdet.

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

### 3.8 Tiltak 7 – Soneskilt

Det anbefales å bytte ut dagens 30-skilte til skilt for fartsgrensesone 30. Da er det kun nødvendig med skilt i starten av sonen; der overgangen fra fartsgrense 50 til 30 går i dag.

Med soneskilt vil det ikke være nødvendig å skilte i forkant av eventuelle fartshumper.



Figur 18: 366 Fartsgrensesone. Hentet fra Statens vegvesens håndbok N300.

Sambruksarealet på østsiden av Leiasundet bør skiltes som gatetun.

### 3.9 Tiltak 8 – Kampanjer rettet mot gående og syklende

I Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet<sup>2</sup> er "Trafikantiltak rettet mot gående og syklende" et anbefalt tiltak for å redusere antall ulykker og ulykkesens alvorlighetsgrad der myke trafikanter er innblandet. Det oppfordres til å gjennomføre kampanjer om hjelmbruk og refleksbruk.

Fylkeskommunen, Statens vegvesen, Trygg Trafikk og Syklistenes Landsforening har jevnlig kampanjer med disse temaene. Det bør legges til rette for at innbyggerne får med seg slike kampanjer.

---

<sup>2</sup> Statens vegvesen m.fl. (2022). *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025*. Hentet fra <https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/fokusomrader/trafiksikkerhet/nasjonal-tiltaksplan-for-trafiksikkerhet-pa-vei-2022-2025.pdf>