

Oppdragsnavn: Reguleringsplan masseuttak Kalberg
Oppdragsnummer: 612069-05
Utarbeidet av: Siri Jacobsen Sæverud og Joachim Weisser. KS: CM
Dato: 04.03.2022
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT KU Trafikk - Masseuttak Kalberg

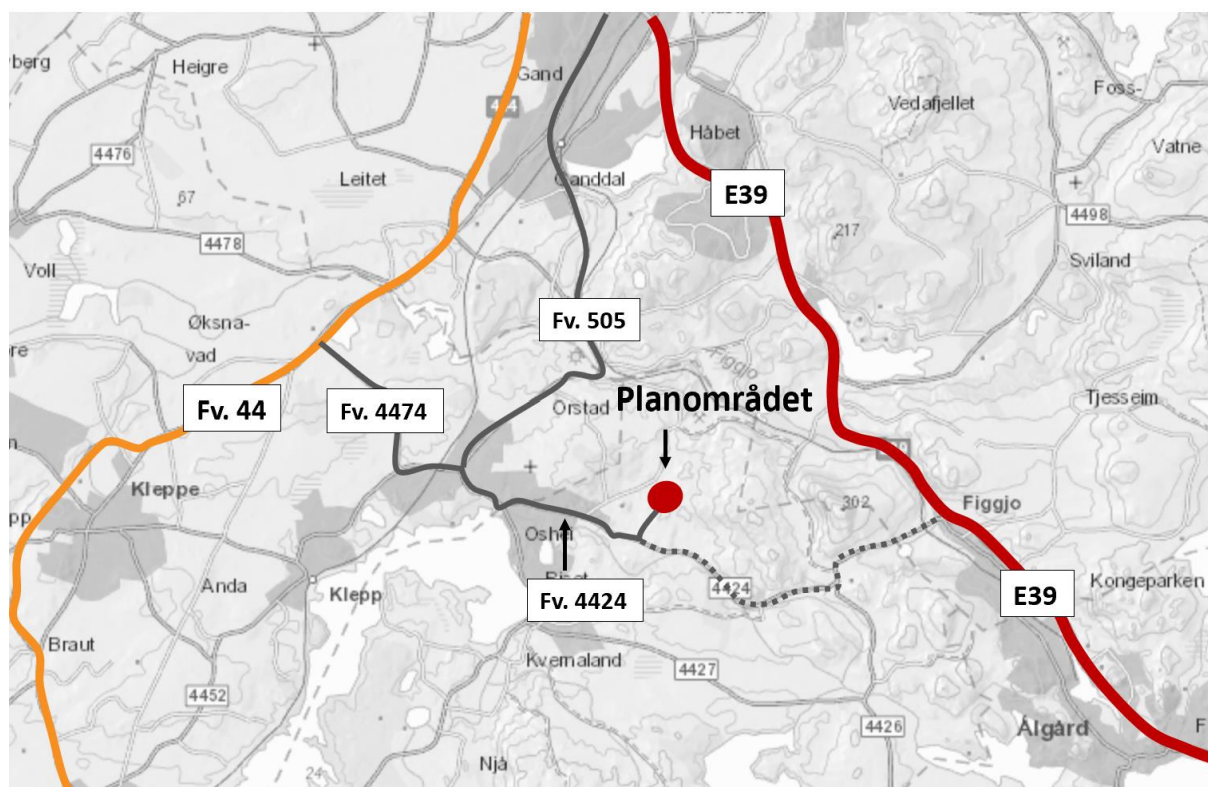
1. DAGENS SITUASJON	2
1.1. Vegstandard og adkomst	2
1.2. Trafikkmengde	4
1.3. Trafikkulykker	5
2. PLANFORSLAGET	5
3. VURDERING AV KONSEKVENSER	5
3.1. Konsekvenser for adkomst	5
3.2. Konsekvenser for trafikkmengde	6
3.3. Konsekvenser for trafiksikkerhet	6

1. DAGENS SITUASJON

1.1. Vegstandard og adkomst

Vegadkomsten til planområdet fra nord og vest er via fv. 44 eller fv. 505 Orstadvegen til fv. 4474 Øksnevadvegen og fv. 4424 O.G Kvernlands veg. Fra øst er det adkomst via E39 og fv. 4424 Åslandsvegen.

Den tidligere lengdebegrensningen for kjøretøy over 15 m på fv. 4424 Åslandsvegen mot Figgjo og E39 ble opphevet i 2021. Dette strekket er de siste årene oppgradert og dimensjonert for vogntog, og fra 2021 kan strekket benyttes for vogntogene som vanligvis brukes til massetransport (vogntog inntil 19,5 meters lengde). Da strekningen først nylig ble åpnet for kjøretøy over 15 m er det noe usikkert hvordan dette vil påvirke kjøremønsteret for massetransport til og fra uttaket. Det antas at en del av trafikken mot nord i fremtiden vil gå østover på Åslandsvegen og via E39, da det er bedre fremkommelighet på E39 nordover enn på fylkesveiene vest for planområdet.

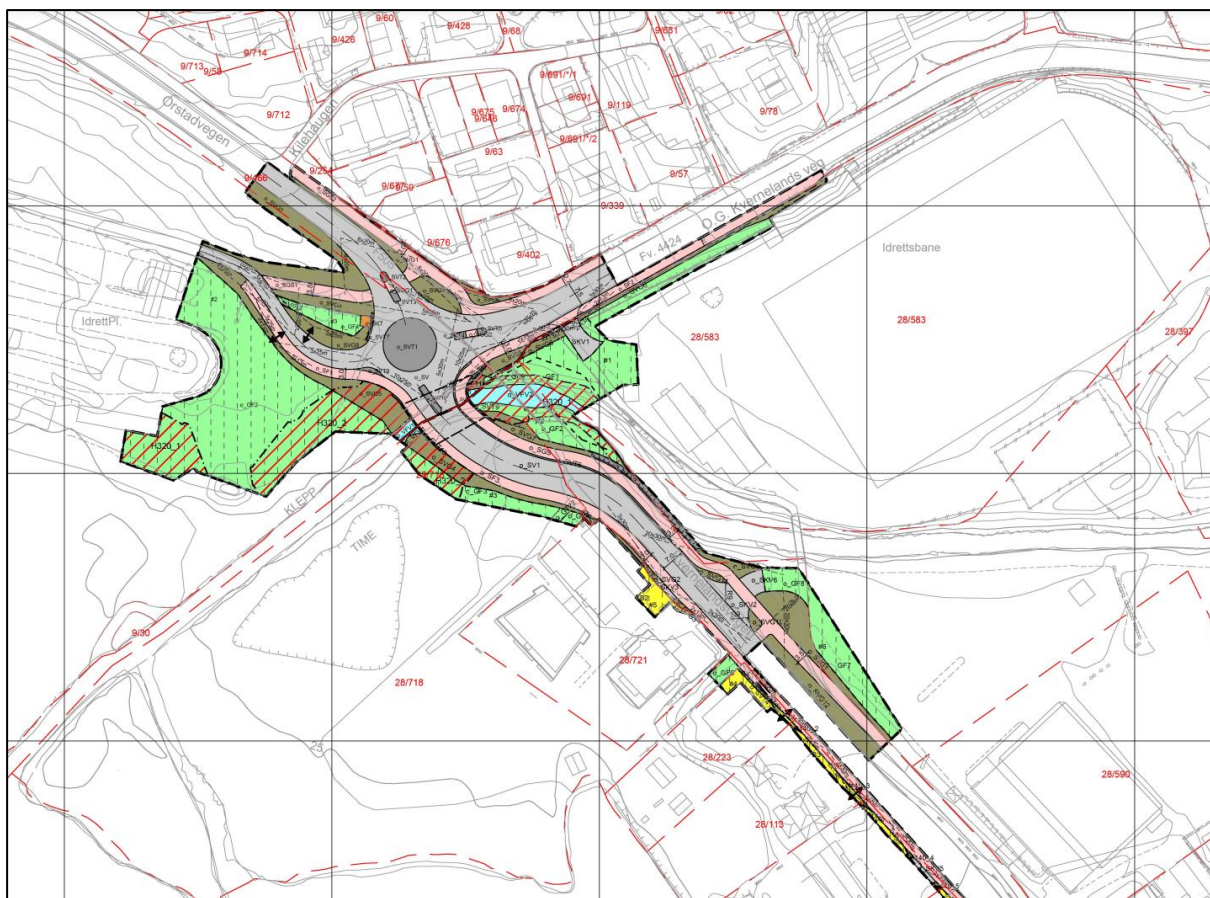


Figur 1-1. Adkomst til og fra planområdet fra overordna vegnett. Stiplet linje viser strekning som i 2021 ble åpnet for store kjøretøy på over 15 m, noe som gir bedre fremkommelighet mot E39.

Hovedandelen av tungtrafikken til og fra masseuttaket på Kalberg kjører gjennom tettstedet Kvernaland der det er boliger på begge sider av vegen og enkelte funksjoner som bensinstasjon, butikk og idrettsanlegg på sørsiden av vegen. I Åslandsvegen og O. G. Kvernlands veg mot vest er det skiltet 40 km/t gjennom de bebygde områdene. Vegene er forkjørregulert. Det er flere gangfelt som er opphøyd og vegen er innsnevret på to korte strekninger i forbindelse med gangfelt og kryss. Det er ensidig fortau eller gang- og sykkelveg på nordsiden av vegen på hele strekket fra fv. 505 til avkjørselen til planområdet. Det er to barneskoler på Kvernaland. Orstad skole i Klepp kommune og Frøyland skole i Time kommune. Flere av skolebarna krysser hovedvegen gjennom Kvernaland for å komme til skolene.

Krysset mellom O. G. Kvernelds veg (fv. 4424) og Orstadvegen (fv. 505) er en flaskehals for trafikken mot Bryne i dag på grunn av smal bro over Frøylandsbekken. Klepp kommunestyre vedtok i møte 15.02.2021, sak 5/21, detaljregulering for Frøyland bru, fv. 505, PlanID 3540. Time kommunestyre vedtok forslag til detaljreguleringsplan for fv. 505 Frøyland bru, plan 0503.00 16.02.2021. Hensikten med planen er å legge til rette for en ny bru for både kjørende og myke trafikanter over Frøylandsbekken. I tillegg er det planlagt en rundkjøring i krysset Orstadvegen/O. G. Kvernelds veg

I nylig vedtatt økonomiplan for Rogaland fylkeskommune (2022-2025) ligger prosjektet under mindre utbedringer inkl. fornying. Det er totalt satt av i overkant av 60 millioner for prosjektet for årene 2022-2024.



Figur 1-2. Utsnitt av planID 3540 (Klepp kommune) og planID 0503.00 (Time kommune) Detaljregulering for Frøyland bru.

Avkjørselen til masseuttaket fra Åslandsvegen er lokalisert på en rett strekning med gode siktforhold. Det er få målpunkt i området for gående og syklende, og gang- og sykkelveien stopper ca. 180 øst for avkjørselen til masseuttaket. Det er dermed få gående og syklende på gang- og sykkelvegen som krysser avkjørselen i dag.



Figur 1-3. Utsnitt av avkjørselen til masseuttaket fra Åslandsvegen sett mot vest. Kilde: Google maps

1.2. Trafikkmengde

Dagens trafikk langs fv. 4424 mot vest og øst

Antall kjøretøy i løpet av et døgn langs ulike strekninger på fv. 4424 er vist i figuren under. Tallene er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Trafikktallene gjelder for år 2020 og er basert på skjønn/vurderinger og ikke konkrete tellinger. Andel lange kjøretøy er i NVDB anslått til å være 10 % av døgnetrafikken (ÅDT).



Figur 1-4. Antall kjøretøy i døgnet (ÅDT) på ulike strekninger langs fv. 4424.

Trafikk til og fra masseuttaket

Forslag til reguleringsplan gir mulighet for uttak på 200.000 faste kubikk (m³) årlig frem til ny omkjøringsveg og ny adkomst til denne er etablert. Maksimalt uttak av masse (før omkjøringsvegen) gir da ca. 70 vogntog i døgnet. Markedet svinger og styrer hvor mye uttak det er fra år til år. Masseuttaket i 2019 var på 160.000 m³, med i gjennomsnitt 52 vogntog til og fra uttaket per dag.

Kundene til masseuttaket er både private og profesjonelle kunder som kommer og henter masser selv. Vanlig arbeidstid på masseuttaket er mellom kl. 07.00-15.00. Tirsdag og torsdag er det langåpent til kl. 20. Kundene styrer selv tidspunktet for henting av masse. De fleste kundene kommer mellom kl. 07.00 og 15.00 og prøver å unngå rushtiden.

Det er 9 fast ansatte til stede daglig på anlegget, samt rundt et årsverk innleid i tillegg, men antallet varierer litt og har vært oppe i 14 fast ansatte noen år tilbake. De ansatte kommer i bil. Antall bilturer i vegnettet knyttet til ansatte sine reiser er begrenset på grunn av få ansatte på anlegget.

1.3. Trafikkulykker

I Nasjonal vegdatabank (NVDB) er det ikke registrert noen ulykker de siste 10 årene langs Åslandsvegen og O. G. Kvernelandsveg vest for planområdet gjennom tettstedet Kvernaland. Langs Åslandsvegen og Åslandsbakken øst for masseuttaket er det registrert seks ulykker de siste 10 årene. Fire bilulykker, en MC-ulykke og en sykkelulykke. Alvorlighetsgraden var «lettere skadd for alle ulykkene»

2. PLANFORSLAGET

I nytt planforslag vil driften av masseuttaket gå over lenger tid enn planlagt i gjeldende regulering. Det er ikke planer om å øke mengden uttak i de kommende år. Antall ansatte vil være tilsvarende som i dag, og adkomstforholdene endres ikke. Det er dermed få, eller ingen, trafikale endringene som følge av planforslaget.

Opphevingen av det tidligere forbudet for kjøretøy over 15 m på Åslandsvegen mot øst vil imidlertid medføre at en andel av tungtrafikken til og fra masseuttaket i fremtiden gå på denne strekningen, slik at tungtrafikken gjennom Kvernaland vil bli noe redusert.

3. VURDERING AV KONSEKVENSER

3.1. Konsekvenser for adkomst



Figur 6: Avkjørsel til Åslandsvegen. Sikt mot vest.



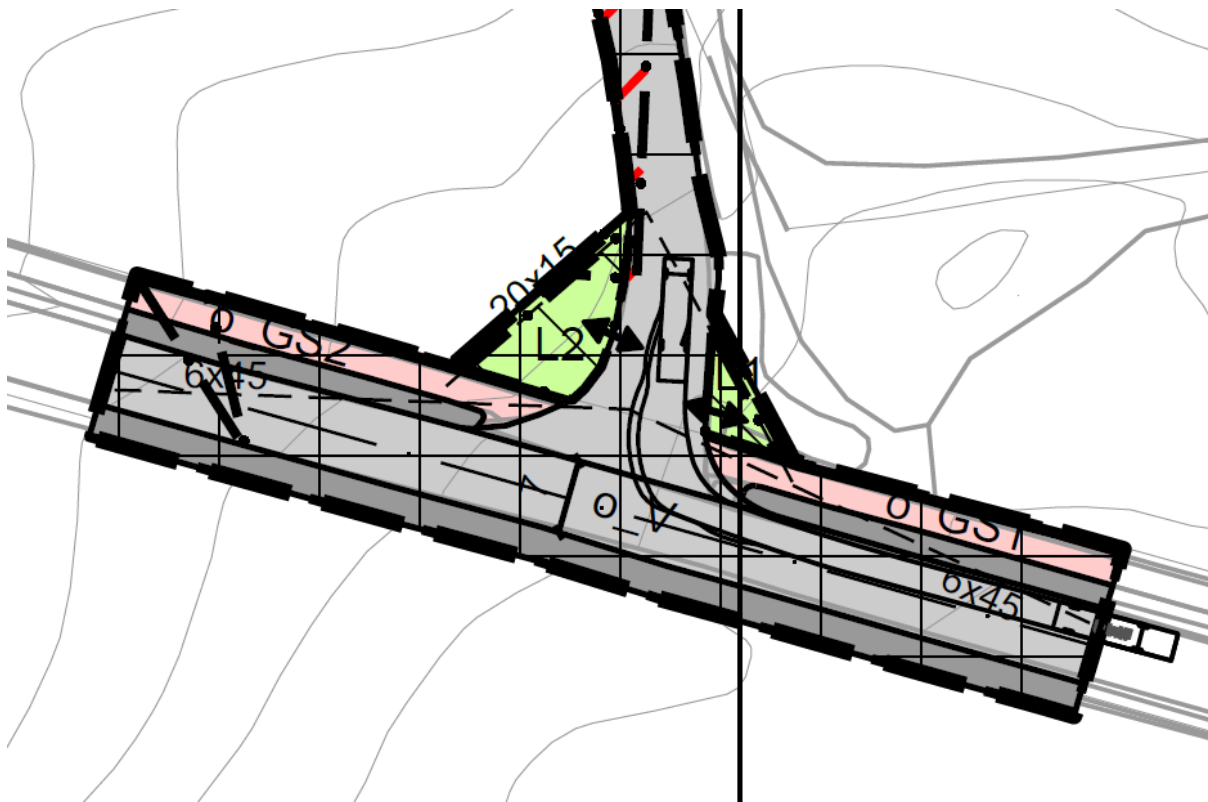
Figur 5: Avkjørsel til Åslandsvegen. Sikt mot øst.

Dagens avkjørsel til masseuttaket er fra Åslandsvegen og videreføres. Det er god sikt i begge retninger, og avkjørselen fremstår som oversiktlig.

Det foreslås imidlertid en med mindre justering av rabatten mellom g/s og fylkesveien mot øst. Dette for å legge til rette for kjøremåte B for vogntog som kommer fra øst og svinger inn på adkomstveien. Det er kjørt sporingsanalyse for vogntog for justert kryssområde slik det foreligger i planforslaget, se Figur 7.

Hjørneavrunding i avkjørselen er på 8,5 m.

Justert adkomst med regulerte siktlinjer vurderes å være i tråd med håndbok N100.



Figur 7: Springsanalyse for vogntog 22 m i kryssområdet med Åslandsvegen, med justert kryss i planforslaget.

3.2. Konsekvenser for trafikkmengde

På grunn av utvidet driftsperiode i forslag til ny plan vil trafikkmengden fra masseuttaket vedvare i ytterligere år. Frem til en eventuell omkjøringsveg er etablert vil trafikkmengden dermed være som i dag, med maksimalt ca. 70 vogntog i gjennomsnitt per dag. I tillegg til biltrafikk fra de 9-14 ansatte som stort sett kjører bil til og fra arbeid. Antall bilturer i vegnettet knytte til ansatte sine reiser er begrenset på grunn av få ansatte på anlegget.

Basert på trafikkmengdene registrert i NVDB er det god kapasitet i vegnettet rundt masseuttaket.

Planforslaget åpner for at årlig uttaksmengde kan være større enn 200.000 faste kubikk når omkjøringsvegen og ny adkomst til uttaket er etablert. Etableringstidspunkt, endelig trasé og kryssplassering for omkjøringsvegen er p.t. ikke avklart, og fremtidig trafikkfordeling er derfor ikke nærmere vurdert i dette notatet. Med direkte adkomst fra masseuttaket til omkjøringsvegen må det imidlertid regnes med at trafikk fra masseuttaket og gjennom Kvernaland sentrum vil bli betydelig redusert, uavhengig av fremtidig uttaksmengde.

3.3. Konsekvenser for trafiksikkerhet

Mens lengdebegrensningen på Åslandsvegen mot øst var i kraft kjørte alle vogntog til og fra masseuttaket, maks. ca 70 per dag, gjennom Kvernaland. Som en konsekvens av opphevingen av lengdebegrensningen forventes det at trafikkbelastningen gjennom Kvernaland vil bli redusert i fremtiden, da noe av tungtransporten fra masseuttaket vil gå østover på Åslandsvegen. Dette vurderes som positivt for trafiksikkerheten i Kvernaland.

En utbedring av krysset Orstadvegen/O. G. Kvernelands veg gjennom nylig vedtatte reguleringsplaner for Frøyland bru, vil på sikt gi bedre fremkommelighet og trafiksikkerhet for biler og myke trafikanter i Kverneland.

Når omkjøringsvegen eventuelt blir etablert, med ny adkomst til masseuttaket, antas det at trafikk fra masseuttaket gjennom Kverneland vil bli ytterligere redusert, uavhengig av fremtidig uttaksmengde.

Samlet sett vurderes det at planforslaget ikke medfører vesentlige endringer knyttet til trafiksikkerhet. Dette er med bakgrunn i at det ikke er noen kjente store endringer i tettstedet Kverneland, og at det ikke er registrert noen trafikkulykker i NVDB de siste 10 årene på strekningen fra planområdet og gjennom Kverneland til fv. 505 Orstadvegen. Åslandsvegen østover fra planområdet er nylig oppgradert for vogntog.