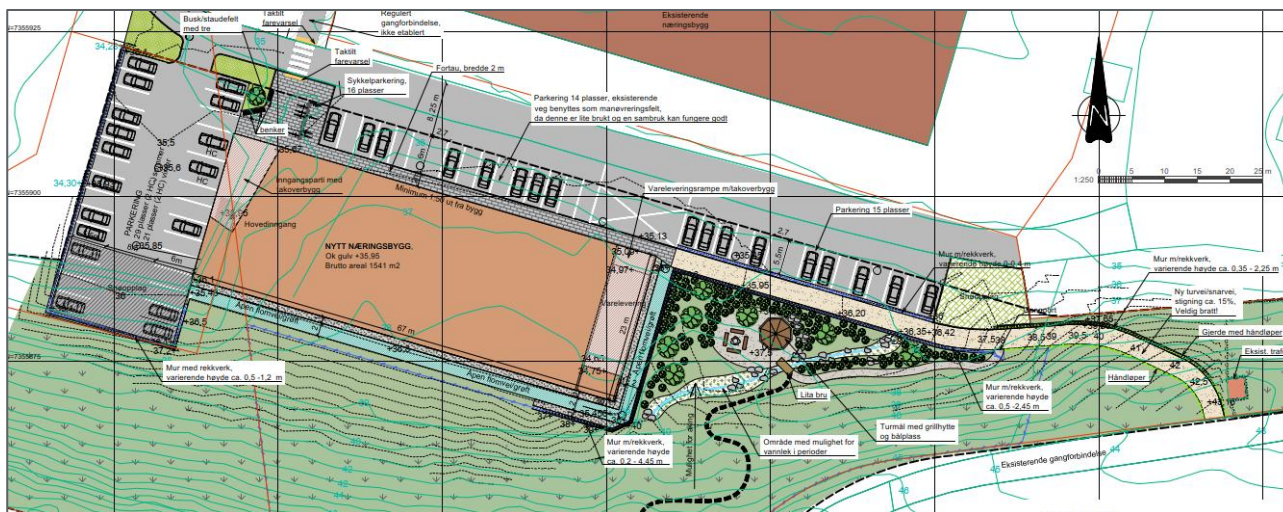


Oppdragsgjevar: Arctic Partner AS
 Oppdragsnr.: 52303389 Dokumentnr.: TRAF-01

Til: Arctic Partner AS
Frå: Norconsult v/H. P. Dimmen
Stad, dato: Ålesund / 2025-12-04
Kopi til:

Detaljregulering Myra øst - trafikkvurdering

I forbindelse med høring av planforslag *Detaljregulering Myra øst* har det kommet noen merknader om trafikksikkerhetsutfordringer i området for logistikkpunktet til planlagt matvarebutikk. I første rekke gjelder det kryssing av fortau (gående), og at syklister som kommer fra den nye turvegen kan ha stor fart ved det samme kryssingspunktet.



Figur 1: Utsnitt av illustrasjonsplanens nordre del, butikkområde og turveg (Norconsult mars 2025)

I dette notatet er det gjort en vurdering av planforslaget ved butikkområdet med kommentarer til mulige trafikksikkerhetstiltak. I videre arbeid med reguleringsplanen blir det tatt stilling til eventuelle planendringer. Andre plandokumenter gir utfyllende opplysninger om hele planen.

1. Generell kommentar – trafikk over fortau

Det er mange situasjoner der det planlegges og nødvendigvis må være trafikk over fortau. I henhold til *Forskrift om kjørende og gående trafikk* (trafikkreglene) vil en i dette tilfellet ha krav om særskilt oppmerksomhet ved kryssing av fortau:

§ 7, tredje avsnitt:

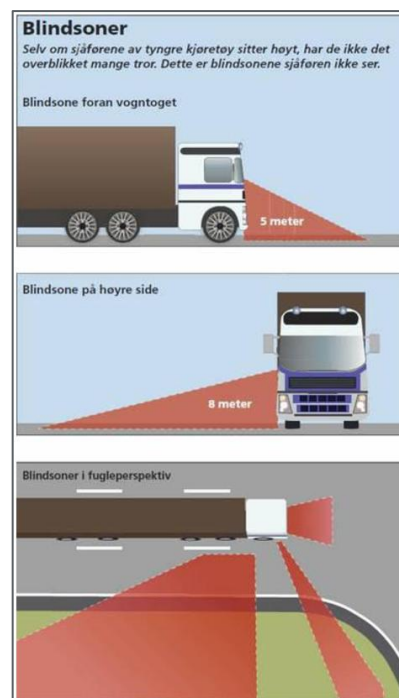
3. Kjørende som vil svinge har vikeplikt for gående, syklende og fører av liten elektrisk motorvogn som skal rett fram på kjørebanen eller vegens skulder. Kjørende som vil svinge inn over fortau har vikeplikt for gående, syklende og fører av liten elektrisk motorvogn som ferdes på fortauet.

§ 11, første avsnitt:

1. Den som rygger eller vender, har vikeplikt for annen trafikk. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas rygging eller vending uten at en annen passer på eller fører ved selvsyn har forvisset seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade.

Bilfører har i utgangspunktet alt ansvar, og for store kjøretøy er dette en noe krevende situasjon, jf. illustrasjon om store kjøretøys blindsoner. Ved renovasjon er det noe "enkler" ved at det som regel er med "hjelpemann". Renovasjonskjøretøy har ofte ekstra kamera, og renovasjonskjøretøyet benytter gul varselblink som oppmerksomhetssignal under arbeid.

Ekstra kamera mm. på ordinære kjøretøy for varelevering vil variere, og det er neppe realistisk å kreve at kjøretøy skal ha en viss utrustning for å betjene denne butikken. Krav om trafikkvakt ved dette punktet har praktiske utfordringer, og er trolig lite realistisk.



Figur 2: Blindsoner store kjøretøy (NLF)

- Fører av kjøretøy som rygger over fortau har vikeplikt for all ferdsel på fortauet (gangarealet).
- I praksis er de fleste på fortauet oppmerksomme på kjøretøyet. Det antas å være størst risiko for uhell ved
 - Start kjøring forover eller bakover, etter stans/parkering.
 - Ferdsel i stor fart på gangareal, f.eks. sykkel eller elektrisk sparkesykkel.

Noen steder er det etablert varsellys for gangtrafikk der det er biltrafikk over fortau med mye gangtrafikk, for eksempel i kombinasjon med heving av garasjeport / trafikkbom. Det endrer ikke vikepliktsreglene, men det gjør brukere av gangarealet oppmerksom på at noe skjer. Litt tilsvarende har en noe steder satt opp et lite skilt ved fasaden med informasjon om å være oppmerksom på kryssende trafikk/varelevering. Dette kan vurderes som supplement eller erstatning for mulige tiltak som blir omtalt nedenfor.

2. Mulige tiltak

Foreliggende plan innebærer rygging over fortau. Det er gitt noen kommentarer med noen mulige tiltak/alternativ som er markert i utsnitt av illustrasjonsplanen (datert 2025-03-26).

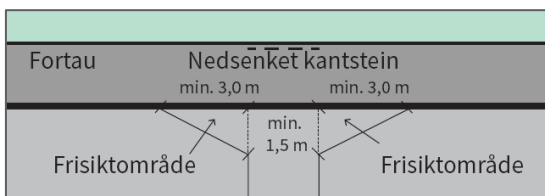
I planbeskrivelsen er det omtalt at varelevering i hovedsak vil være mellom 06-08, mens åpningstid for butikken er oppgitt til å være 07-23 (hverdager). Om morgenen er det vanligvis flest bilbaserte kunder som kommer innom på veg til jobb, og en kan da ikke forvente mye gang- og sykkeltrafikk ved kryssingspunktet. Skole og idrettshall vil generere kundebesøk til andre tidspunkt. Ut fra øvrig bebyggelse, andre veger og aktivitet i området, er dette ingen typisk snarveg for reise til / fra arbeid eller skole.

Logistikkpunkt i sørvest kunne vært gunstig ved at det er enkel tilkomst fra annen veg. Kommunens *Seksjon for samferdsel og Trafikksikkerhetsutvalget i Rana kommune* påpeker også dette i sin høringsuttalelse til planforslaget. Alternativet vurderes som uaktuelt for oppdragsgiver, og er derfor ikke vurdert i dette notatet.

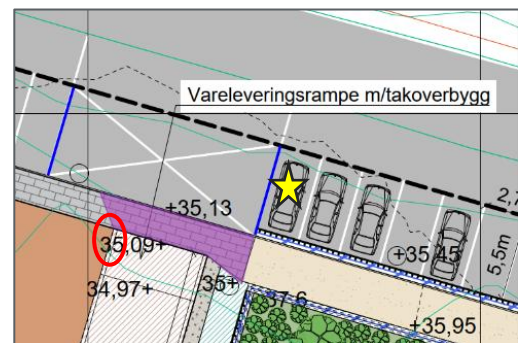
Endret fortau ved kryssingspunkt:

Ved at "gulbelegget" ved kryssingspunktet er tydelig annerledes enn fortau i vest og turveg i øst, gjør en gående (og syklende) oppmerksom på at noe skjer; I dette tilfellet et potensielt faremoment med kryssende trafikk/varelevering. Det blir dermed en visuell markering av at det er noe annet enn bare gangareal.

I planbeskrivelsen er det poengtert at nordøstre hjørne på butikken skal utformes slik at sikt mot venstre ved utkjøring fra logistikkpunktet blir ivaretatt. Siktkravet er ofte angitt som 1,5 x 3 meter frisikt til fortau.



Figur 4: Frisiktkrav ved utkjøring over fortau (Gatenormal for Oslo, fig. 4-42)



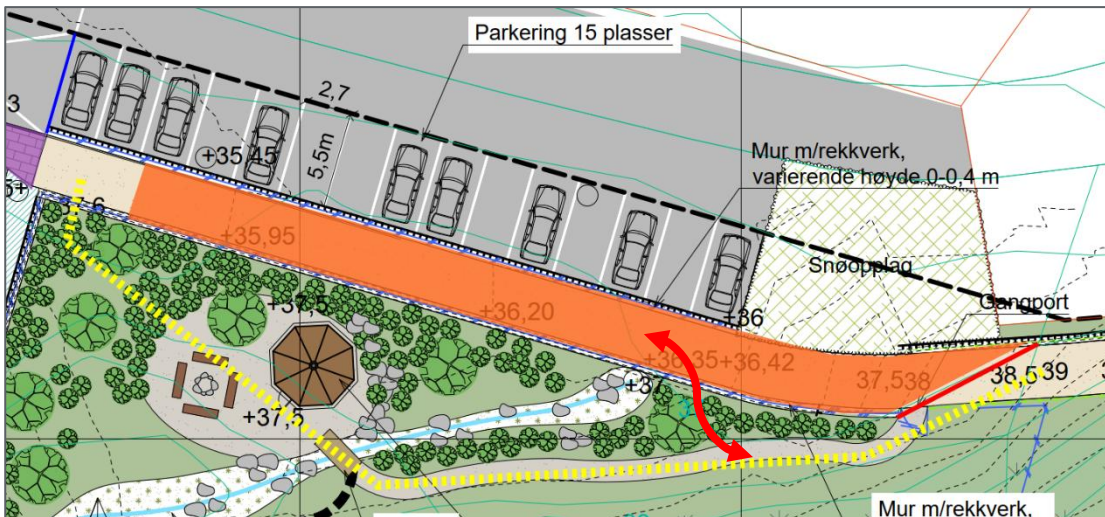
Figur 3: Skissert mulig fortausendring (lilla), hjørne som skal ha nok sikt (rød) og markering av p-område (blå) P-plass som bør gå ut (gul) (Figurgrunnlag: Illustrasjonsplan)

Siste parkeringsplass på hver side av kryssingspunktet kan ev. også få ekstra tydelig markering som avgrensner p-areale og hindrer misforståelse / feilparkering; Det antas at det er tenkt oppmerking eventuelt nedfelt kantstein av hensyn til vinterdrift. Nærmeste parkeringsplass øst for logistikkpunktet kan være til hinder for rygging inn (høyresving) mot logistikkpunktet og bør utgå.

Endring av turvegen:

Turvegen er bratt, og det medfører at syklister kan få stor fart ned bakken mot butikken, og det er en rettstrekning langs parkeringsrekka fram til kryssingspunktet. I høringsuttalelse er det påpekt at stigningsforholdene gjør at en ikke kan regne med ordinær vinterdrift (brøyting). I henhold til planbeskrivelsen er den østre parkeringsrekka primært for ansatte. Planen viser at det er både en høydeforskjell og gjerde mellom turvegen og parkeringsrekka.

Parkområdet er primært en del av barnehagens uteområde. Den er likevel vist som allmenn tilgjengelig med egen sti fra turvegen og port i gjerdet ved parkeringsrekka i øst. En kan velge å la turvegen gå via parken, og dermed "kutte" siste del av turvegen inn mot vareleveringspunktet. Alternativet er å gjøre en mindre endring: Ved å legge inn en ekstra kurve vil en få dempa farten, og dermed beholde det meste av turvegen langs parkeringsrekka. Parken blir da mer forbeholdt barnehagen. I etterfølgende figur er det skjematisk skissert, og det må nødvendigvis vurderes nøyere i forhold til terrengtiltak.



Figur 5: Turveg via ny park. Skisserte endringspunkt. Rød: Gjerde på strekning med fylling. Gul: Ny rute via parken. Oransje: Del av turvegen som kan fjernes. Rød pil: Mindre omlegging av turvegen (Figurgrunnlag: Illustrasjonsplan)

En omlegging av turvegen gir mulighet for endra/bedre lengdefall. Ved å måtte "svinge" like øst for vareleveringspunktet vil ev. syklist ha lav fart. Det antas å bli marginal omveg i forhold til planforslag. Parken kan bli større ved at turveg bak østre parkeringsrekke kan gå ut. Det kan da bli mulig å ivareta en kombinert bruk som også ivaretar barnehagens behov.

En mindre omlegging av turvegen har hovedhensikt å dempe farten uten at selve parken endres. Den ekstra sløyfa kan utligne noe mer av høydeforskjellene.

Likt for begge disse alternativene er at gjerdet på utsida av turvegen bør følge ny trasé så langt at det ikke blir naturlig å ta snarveg. I planforslaget og i planbeskrivelsens illustrasjoner er parken vist som godt skjermet mot innsyn fra vegen. Parkområdet bør framstå som så åpent at det ikke blir opplevd som "skummelt" å ferdes der.

Oppdragsgjevar: Arctic Partner AS

Oppdragsnr.: 52303389 Dokumentnr.: TRAF-01

3. Oppsummering

Ryggning med store kjøretøy over gangareal er i utgangspunktet ikke anbefalt ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv: For fører av stort kjøretøy er det vanskelig å ha full oversikt i alle situasjoner, og de må nesten forutsette at de myke trafikantene registrerer og reagerer ut fra den faren det store kjøretøyet utgjør.

I normalsituasjonen vil det være lite gang- og sykkeltrafikk på turvegen når det er varelevering. Det vil likevel være en viss restrisiko for uhell ved kryssingspunktet.

Minimumstiltak med tanke på trafiksikkerhet er å få en tydelig markering/ending i "gulvbelegget" i kryssingsområdet mellom myke trafikanter og trafikk til/fra logistikkpunktet. Også syklistene som kommer ned turvegen fra øst bør oppdage at en kommer til en ny trafiksituasjon; I planen er det forutsatt at det er tilstrekkelig sikt til gangareal på venstre side ved utkjøring fra logistikkpunktet. På høyre side antas det å være god sikt. Det anbefales imidlertid å kontrollere sporing for stort kjøretøy som rygger inn mot logistikkpunktet, for å vurdere om det bør fjernes en parkeringsplass.

Et tilleggstiltak som bør vurderes er å endre turvegen slik at en får naturlig fartsreduksjon på syklistene som kommer inn mot kryssingspunktet fra øst. Det enkleste er trolig å legge inn en "S-kurve" som berører nordøstre hjørne av parken. Et større tiltak er å legge turvegen gjennom parken med slutt punkt like ved logistikkpunktet. Begge disse alternativene vil medføre terrengtiltak som må vurderes nøyer. Parken er tenkt å være en del av barnehagens uteområde, noe som tilsier at det kan bli noen konflikter i forhold til å ha turvegen gjennom parken. Imidlertid kan en i det mest omfattende alternativet få utvidet parken mot nord der det ikke lenger er behov for turveg.

Parken bør uansett være såpass åpen at den oppleves som trygg på kveldstid.

Varsellys kombinert med for eksempel trafikkbom ved logistikkpunktet kan vurderes som supplement eller erstatning for endringer av turveg / fortau.

Revisjon	Dato	Omtale	Utarbeida	Fagkontrollert	Godkjent
C01	2025-12-04	Oversendes til kunde	HAADIM	MAHOS	TRUFRI

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må berre nyttast til det formål som går fram i oppdragsavtalen, og må ikkje kopierast eller gjerast tilgjengeleg på annan måte eller i større utstrekning enn formålet tilseier.