

Oppdragsgjever: **Sentrums-Gården AS og Florø Hotell Bygg AS**

Oppdragsnr.: **5208717** Dokumentnr.: **V-1**

Til: Mads Helle, Knut-Einar Grønsberg, Jim Tore Kristiansen

Frå: Iren Meisterplass

Dato 2021-11-15

► Viktoria hotell. Vurdering av mogelege vegløyningar ved hotellet

Løyningar for rv.5 Markegata

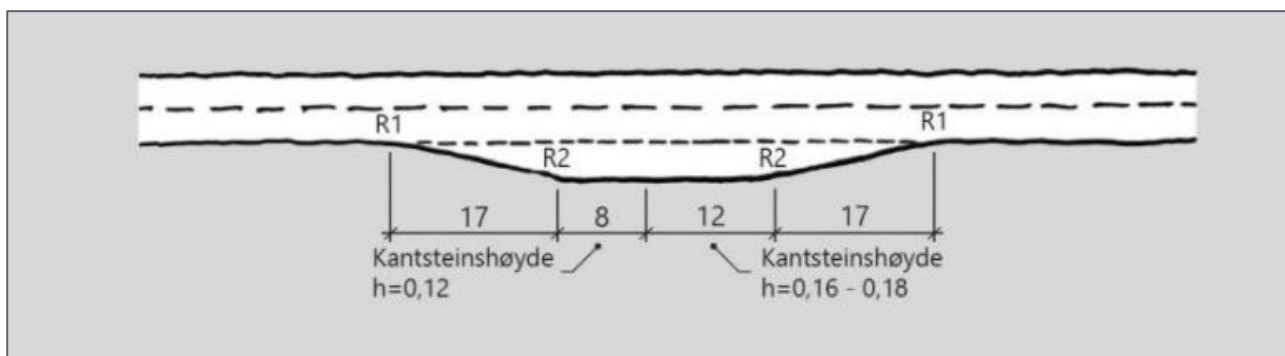
I forprosjektet til rv.5 er det lagt til grunn å heve Markegata forbi Sarsparken, med jamn stigning på 1 % langs heile hotellet. Det fører til at ny rv.5 vert liggande minst 1 meter høgare der gangveg nordover mot Strandgata startar. Dette er uheldig fordi gangvegen gjennom parken dermed vert for bratt (over 5 % fall). Det vert difor foreslått å heller legge inn to vertikale kurver på rv.5, på begge sider av parken slik at rv.5 vert senka ned til eksisterande nivå. Fall til gata kan enkelt løysast med takfall frå senter veg mot vegkantane.

Gangvegen som går opp til inngang til samfunnshuset går parallelt med rv.5, frå gangvegen. Det vert ein mur langs rv.5 på inntil 1 meter for høgdeskilnad mellom fortau langs rv.5 og gangveg opp til samfunnshuset.

Busstopp langs rv.5 Markegata

Krav

Det blir lagt til grunn at rv.5 Markegata skal utførast etter utbetningsstandard. I hht. Handbok N100 skal busslommer for slik standard ha mål slik Figur 1 viser.



Figur 1 viser mål for busslommer for utbetningsstandard for veg

Gangfelt/ kryssingspunkt ved busshaldeplass skal plasserast slik at bussen har klaring på minst 5 meter framom ein gangfelt eller minst 1 meter etter eit gangfelt (bakpart til bussen), krav 4.108 i Handbok N100.

Mogelege løyningar

Forprosjektet til rv.5 Markegata viser ein løysing for busslommer ved parken der det er plass til ein buss for vestgåande trafikk og to bussar for austgåande trafikk. I forprosjektet er det også lagt til grunn vegbreidde 6,5 meter (3,0 meter breie køyrebaner og 0,25 meter breie skuldre).

Oppdragsgiver: Sentrums-Gården AS og Florø Hotell Bygg AS
Oppdragsnr.: 5208717 Dokumentnr. V-1

Det er prosjektert inn busslomma for vestgåande trafikk som er justert noko austover av omsyn til utvidinga av hotellet mot parken. Busslomma for austgåande trafikk har same plassering som i forprosjektet.

Gangfeltet er plassert i god nok avstand frå der bussane stoppar, i busslommene.

Løysingar for mjuke trafikantar

Krav

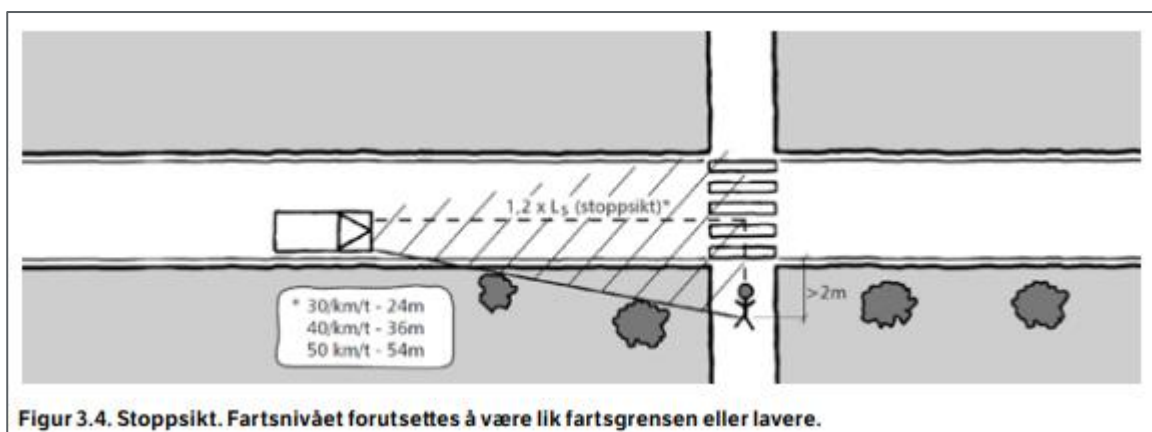
For gang- og sykkelveg skal horisontal kurvatur være ≥ 40 meter. For å svinge gang- og sykkelveg inn og kryssing av veg, kan horisontal kurvatur ≥ 20 meter brukast (Krav 4.82 i handbok N100).

Tabell 4.9 — Maksimal stigning for gang- og/eller sykkelveg.

Stigningens lengde (m)	I tettstedsområder	Utenfor tettstedsområder
< 3 m	8 %	8 %
3-35 m	5 %	8 %
35-100 m	5 %	7 %
> 100 m	5 %	5 %

Figur 2 viser krav til maksimal stigning for gang- og sykkelveg (krav 4.48 i Handbok N100)

Fortau skal være minst 2,5 meter breie (gangsoner og kantsteinsone). Dersom det skal møblerast langs fortauet (lysmaster, benkar, skilt ol.) skal det også ha ei møbleringssone.



Figur 3 viser krav til sikt i høve gangfelt, frå handbok V127 Kryssingsstad for gåande

Dersom fartsgrense 40 km/t er rett fartsgrense er siktkrav ved gangfelt 2 x 36 meter.

Oppdragsgiver: Sentrums-Gården AS og Florø Hotell Bygg AS
Oppdragsnr.: 5208717 Dokumentnr. V-1

Mogelege løysingar

Gangvegen som går mellom rv.5 og Markegata oppfyller ikkje krav til horisontal kurvatur der gangvegen møter riksvegen. Det er ikkje plass til å justere gangvegen mot samfunnhuset, for å betre denne linjeføringa. Linjeføringa kan betrast noko ved å flytte gangfeltet vestover, men dette må vurderast i høve kor nær oppstilt buss gangfeltet kan flyttast.

Gang- og sykkelvegen gjennom parken har stigning 5%, som er innanfor kravet. Det føreset at rv.5 ikkje vert heva når denne skal utbetrast. Gs-vegen er berre mindre justert i begge endar, for betre tilslutning mot gatene.

Avkøyrsla inn til kvartalet krev noko areal ved hjørnet i søraust. Vidare er den teikna i bein linje fram til Strandgata. Dette gir plass til eit fortau med ca. 3,0 meter breidde (avheng av faktisk plassering til bygget).

Arealet mellom avkøyrsla og gangveg bør byggast om slik at det vert sikra god visuell kontakt mellom avkøyrsla og gangvegen. Her bør det ikkje etablerast tett med busker. Heller oppstamma tre.

Der avkøyrsla kjem ut av kvartalet er det høgdeskilnad mellom avkøyrsla og parken. Denne sikrar at det ikkje kjem mjuke trafikantar frå parken ned til gangvegen.

Nytt inngangsparti til hotellet kan knytast universelt saman med fortauet langs rv.5. Det kan også etablerast ein gangsti frå inngangspartiet til gangvegen.

Løysingane er berre grove skisser og viser kva som er mogeleg. Det må detaljprosjekterast før utførelse.

Innspel frå kommunen

Kommunen har gitt følgjande innspel til vurdering av løysingar:

«Hovudtrekka i problemstillingane er at ein må sikre trafikktryggleik i både plan og detaljprosjektering.»

1. *Forslaget syner at fortau vert innsnevra. Dette er ikkje ønskjeleg, og fortau skal bestå slik det er i dag.*
2. *Trafikksituasjonen må løysast, og ein må legge til rette for ei oversiktleg trafikksituasjon i krysset.*
 - a. *Krysset må òg avklarast/ definerast slik at ein unngår kortvarig parkering som er ei utfordring i dag.*
 - b. *Ein må ta høgd for at Strandgata ved dette krysset er køyrbar begge vegar, og at det er ulike brukargrupper som må takast omsyn til. I området ligg fleire viktige funksjonar som skaper trafikk, her iblant gåande, skuleelevar eller sykklande med høg fart.*
 - c. *Vegen gjennom Sarsparken nyttast òg til transport ved teaterforestillingar på kulturhuset.*
 - d. *For å legge til rette for ei meir oversiktleg trafikksituasjon kan omlegging eller justering av parkveg vurderast, dersom dette ikkje er i konflikt med langsgående trafikk frå Strandgata, eller minskar storleik eller kvalitet av grøntarealet vesentleg. Offentleg sykkelbod ved Kulturhuset må då sannsynleg flyttast.*
 - e. *Det er viktig at planen legg til rette for universell utforming og sørger for å legge eit godt grunnlag for at vegar utanfor planområdet kan vidareførast og utformast for funksjonsnedsette brukare.*

Oppdragsgiver: Sentrums-Gården AS og Florø Hotell Bygg AS
Oppdragsnr.: 5208717 Dokumentnr. V-1

3. *Bakkeplanet til kvartalet har vore senka, slik at Sarsparken no ligg høgare enn ny køyreveg. Kant og nivåforskjell kan gje utfordringar for sikt, med tanke på syklande og rullestolar som kjem frå Sarsparken. Sikttilhøve mellom Kvartal 36 og Parkvegen er difor eit viktig moment som ein må finne ei løysing for.*
4. *Ein skal bevare aksane i byen. Kryss mellom kvartal og nord-sørgåande akse må vere trygg og ta høgde for at vegen nyttast av mjuke trafikkantar, her i blant skuleelevar. Vegen er òg del av ruta til Storevatnet og ein må rekne med auke av mjuke trafikkantar når sjukehus skal få nytt bruk. Tilstreккеleg tilkomme til kommunale leidingar må vurderast i planen.*

Vidare er det ønskjeleg at renovasjon skal løysast innanfor kvartalet, med tanke på bryting av fortaua og mogleg forsøpling.

I planarbeidet må ein vurdere mogleg felling og nyplanting av trær, når desse skulle skape konflikt i høve sikt gjennom Sarsparken. Ein må òg vurdere om lysforholda er tilstrekkeleg i høve trafikktryggleik.»

Følgjande vert vurdert, punktvis i høve nummera over:

1. Dette gjeld fortauet ved kvartal 36. Basert på ca. plassert nytt vegg-liv er fortauet prosjektert med 2,5 meter breidde. Naudsynt manøvreringsareal for lastebil ut frå kvartal 36 gir at det ikkje er naudsynt å bygge fortauet smalare. Køyreveg vert plassert inntil fortauet.
2. Trafikksituasjonen
 - a. Avkøyrsla til kvartal 36 bør avgrensast til eit minimum for å sikre at her ikkje vert parkert, men være brei nok til at lastebilar kjem seg til og frå portrommet i kvartal 36. Forslag til løysing viser slik avgrensing. Avkøyrsla vil framstå som dette og såleis føre til at arealet ikkje vert nytta til parkering

Det er ikkje plass for lastebilar å snu inne i portrommet. For å fastsette vegbreidde og areal i avkøyrsla er det difor køyrt sporing for lastebil 12,5 meter lang som ryggar seg inn til portrommet. Dette vert rekna som noko sikrere enn å køyre inn og rygge ut fordi sjåfør da har meir oversikt over trafikken i Strandgata når han startar rygginga enn om han ryggar ut frå portrommet. Løysinga er ikkje god, men det er ikkje mogeleg å få til ei løysing utan rygging i/ved Strandgata for varelevering til kvartalet.
 - b. For eit meir lesbart system for mjuke trafikantar bør gangvegen som går gjennom parken ha ei meir avgrensa utforming og eige areal der den treff Strandgata. Det bør lagast fysiske ledelinjer som fører dei mjuke trafikantane fram til ønska kryssingspunkt (universell utforming). Gangvegen bør også ha ein klar avgrensing der den treff Strandgata. Gangfeltet bør flyttast til å treffe på gangvegen.

Som ei oppstramming av området bør gangvegen som kjem frå samfunnshuset, langs Strandgata, også strammast opp. Det bør være eit fysisk skilje mellom Strandgata og denne gangvegen som sikrar at dei mjuke trafikantane ikkje kryssar gata før dei kjem til gangfeltet. Forslag er mur og transparent gjerde (for sikt).
 - c. Dersom transport til kulturhuset skal oppretthaldast kan det løysast ved nedsenka kantstein der gangveg treff rv.5. Det skal vere nedsenka kantstein der gangveg treff gangfeltet. Nedsenka kantstein må ha noko lenger strekk, langs riksvegen, for å sikre denne framkomsten. Løysinga er ikkje god i høve trafikktryggleik. Det bør være dirigering av trafikken når slik køyring føregår.

Oppdragsgiver: Sentrums-Gården AS og Florø Hotell Bygg AS
Oppdragsnr.: 5208717 Dokumentnr. V-1

- d. Forslaget har berre mindre justering av høgder til gangvegen for tilpassing til gatene. Det er viktig at rv.5 ikkje vert heva ved utbetring da stigning gjennom parken er på grensa til å være for bratt i høve universell utforming.
 - e. Sjå forslaga over, som viser at det er mogeleg å få til universell utforming
3. Siktkravet i avkøyrsla frå kvartalet er 3 x 30 meter dersom fartsgrense er 40 km/t. Prosjekterte vegar som inkluderer at vegen inn til kvartalet er senka viser at vegen har om lag same høgde som gangvegen der desse vegane treff Strandgata. Senka veg inne i kvartalet har difor ikkje nokon påverknad på sikt der vegane treff Strandgata.
- Gangveg vil få tiltak når den nærmar seg Strandgata, for å stramme opp denne vegen. Som ein del av detaljprosjekteringa bør arealet mellom avkøyrsla til kvartalet og gangvegen tilpassast senka avkøyrsla og gangvegen. Visuell kontakt bør sikrast mellom desse to vegane.
4. Løysingane påverkar ikkje aksane og inkluderer ikkje nokon kryss.

D01	2021-11-15	For vurdering hjå oppdragsgivar	Iren Meisterplass	Johannes Myrmel	Johannes Myrmel
Versjon	Dato	Omtale	Utarbeidd	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidd av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandlar. Opphavsretten tilhøyrar Norconsult AS. 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.