

Andøy kommune

## ► Trafikkanalyse Andenes sentrum

Grunnlag til kommunedelplan for sentrum

Oppdragsnr.: 52300117 Dokumentnr.: 1 Versjon: 3 Dato: 2023-05-25



Næringstrafikk i smale gater på Andenes vest. Foto Norconsult

**Oppdragsgiver:** Andøy kommune  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Kristina Hjøhlman Reed  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Skoleveien 1, NO-9407 Harstad  
**Oppdragsleder:** Lars A. Uttakleiv  
**Fagansvarlig:** Lars A. Uttakleiv  
**Andre nøkkelpersoner:** Trond Dreiem, Stein Emilsen, Geir Ove Brandal

3	2023-05-25	Trafikkanalyse Andenes	LAAUT	TRDREIM	LAAUT
2	2023-04-21	Trafikkanalyse til oppdragsgiver	LAAUT	TRDREIM	LAAUT
1	2023-03-24	UTKAST	LAAUT	TRDREIM	
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS.

## ► Sammen drag

Andenes sentrum har en stor grad av fleksibilitet for bilbruk. Det er stort sett mulig å kjøre inn og ut av områder og mellom kvartaler i alle retninger og alle tilgjengelige gateløp. En slik åpen løsning gir stor fleksibilitet for bruk av bil og bidrar til en svært god spredning av trafikken. Dette er et særpreg ved Andenes sentrum og kan til en viss grad sies å være fordelen med en åpen kvartalsstruktur. Men samtidig gir dette ingen føringer eller prioriteringer av gatebruken og vil medføre at enkelte områder får store utfordringer. Dette er mye av kjerne i trafikk- bildet i dagens situasjon på Andenes.

Det er i trafikkanalysen pekt ut muligheter for å tilrettelegge for nye fortau i enkelte av sidegatene som et virkemiddel for å øke attraktiviteten for gående i området. Men også som et virkemiddel for å styre gangtrafikken gjennom sentrum fra nye strategisk plasserte P-areal og fram til nye attraksjoner. Det er gitt særlig fokus på Andenes nord og aksene mellom øst og vest. Det er her vurdert hvordan allerede regulerte og etablerte fortau, kan settes i sammenheng med en helhetlig gangferdsel og P- strategi.

Hovedtema ligger i å løse utfordringene – gjennom realisering gjeldende reguleringsplan, ny kommunedelplan for sentrum, men også med midlertidige tiltak for Andenes vest. Andøyenes vest har allerede de største attraksjoner og framtidige attraksjon, som mye av trafikken vil styres mot.

Et sentralt grep vil være å få til en P-strategi som fordeler trafikken og avlaster trafikken inn til disse områdene, samtidig som man oppnår synergi med de sentrale sentrumsområdet med Storgata og Tore Hunds gt.

Det er kun gjennomført en tiltaksvurdering for den sentrale delen av sentrumsområdet i øst-vest aksene gjennom Sjøgata og Hamnegata og veiene rundt skoleområdet. Øvrige gater har god plass og allerede avsatt og regulerte arealer for fortausetablering. En videre etablering av fortau i disse gatene må sees i sammenheng med foreslått omlegging av trafikk og kjøreretninger.

## ► Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>6</b>
<b>2</b>	<b>Kartlegging av dagens situasjon</b>	<b>7</b>
2.1	Dagens kjøremønster i Andenes sentrum	7
2.2	Trafikkmengder	9
2.3	Forhold til gående	9
2.4	Forhold til syklende	10
2.5	Kollektivtrafikk	10
2.6	Parkeringstilbud / parkeringsmulighet i sentrum	10
<b>3</b>	<b>Innspill til endret gatebruk i fokusområdet / -ene og videreføring i ny sentrumsplan</b>	<b>11</b>
3.1	Innledning	11
3.2	Usikkerhet	11
3.3	Beskrivelse av fokusområdet – Andenes sentrum – havna og hvalsafari.	11
3.4	Beskrivelse av delområde 1 – Tore Hundsgate	12
3.4.1	<i>Stegvis utvikling Tore Hundsgt</i>	13
3.5	Beskrivelse av delområde 2 – Storgt – Hamnegt.	14
3.5.1	<i>Stegvis utvikling Storgata – Sjøgata - Hamnegata</i>	14
3.6	Beskrivelse av delområde 3 Hamnegata – Richard Withs gate	15
3.6.1	<i>Stegvis utvikling – Hamnegata – Richard Withs gate</i>	16
3.7	Beskrivelse av delområde 4 – Andenes vest	16
3.7.1	<i>Stegvis utvikling – Andenes vest</i>	17
3.8	Beskrivelse av delområdet 5 Kongshaugveien, Borbergata og skoleområdet	18
3.8.1	<i>Stegvis utvikling – Kongshaugveien, Borbergata og skoleområdet</i>	19
3.8.2	<i>Vurdering lokasjon ny flerbruksbarnehage</i>	19
<b>4</b>	<b>Vurdering av endret kjøremønster / grep i kap 3.</b>	<b>20</b>
4.1	Vurdering av trafikale konsekvenser av endret kjøremønster	21
4.1.1	<i>Delområde 1 – Tore Hundsgate</i>	21
4.1.2	<i>Delområde 2 - Storgata – Hamnegata</i>	22
4.1.3	<i>Delområde 3 - Hamnegata – Richard Withs gate</i>	23
4.1.4	<i>Delområde 4 – Andenes vest</i>	24
4.1.5	<i>Delområdet 5 Kongshaugveien, Borbergata og skoleområdet</i>	26
4.2	Parkeringsstrategi – styre trafikk og gangferdsel	27
4.3	Tilrettelegging for gangferdsel.	28
4.3.1	<i>Nye fortau</i>	29
4.4	Vurdering av gjennomføring – videreføring i sentrumsplan – reguleringsbehov	29
<b>5</b>	<b>Nye omsorgsboliger</b>	<b>31</b>
5.1	Innledning	31

5.2	Beskrivelse av dagens situasjon	32
5.3	Fremtidig situasjon	36
5.3.1	<i>Planforslag</i>	36
5.3.2	<i>Turproduksjon fra framtidig trafikk innenfor planområde</i>	36
5.3.3	<i>Generell trafikkvekst</i>	37
5.3.4	<i>Utforming av avkjørsler</i>	38
5.3.5	<i>Forhold for gående og syklende</i>	38
5.3.6	<i>Kollektiv</i>	38
5.4	Usikkerhet	38

# 1 Innledning

Andøy kommunen er i oppstartsfasen med arbeid for ny kommunedelplan for sentrum. Som grunnlag til arbeidet skal det utarbeides en trafikkanalyse for sentrumsområdene. Målsetningen for oppdraget er å framskaffe kunnskap om dagens situasjon for trafikkforholdene og trafikkmønster.

Resultatet skal gi en oversikt av mulige problemområder og utfordringer ved tilrettelegging av nye attraksjoner og næringsarealer som medfører økt trafikk.

Videre vil trafikkanalysen gi innspill til tema som gatebruksplan, forslag til endring av trafikkmønster og behov for eventuelle prosess ved reguleringsendringer.

Med bakgrunn i bestilling fra Andøy kommune er formålet med trafikkanalysen å gjøre en overordnet trafikal vurdering av:

- Konsekvens av økt turisttrafikk og etablering av nye attraksjoner / turistdestinasjoner.
  - Balansere behov for å regulere trafikkmønster og samtidig ivareta behov for å tilrettelegge for enkel tilgang til næringslivets tilbud.
- Endret parkeringsstrategi
- Konsekvens av foreslåtte endringer av kjøremønster og gatebruk
  - Gatebruk i Storgt-Sjøgt og Hamnegt.
  - Gatebruk Tore Hundsgt – Prinsensgt.
  - Hamnegt – Andøy havn
  - Andenes vest

Til grunn for analysen er det gjennomført befarings av hele sentrumsområdet, med fokus på å velge ut områder som analysen skal gi særlig fokus. Det er gjort en overordnet vurdering av tilgjengelige trafikkdata fra Fv82 ned mot sentrum. Det er ikke benyttet trafikkmodeller eller gjennomført trafikksimuleringer i denne utredningen.

Relevante faktorer som er blitt vurdert er

- Tilgjengelighet og endringer av kjøreretning
- Trafikksikkerhet
- Forhold for gående og syklende
- Parkeringsstrategi

For endringer i Tore Hundsgt, er det også lagt vekt på faktorer knyttet til bymiljø og handel- og sentrumsutvikling.

Innledningsvis inneholder rapporten en gjennomgang av dagens situasjon og tilgjengelige grunnlagsdata som analysen er basert på.

## 2 Kartlegging av dagens situasjon

### 2.1 Dagens kjøremønster i Andenes sentrum

Andenes sentrum er administrasjonssenter i Andøy kommune. Sentrumsområdet har om lag 2500 innbyggere og utgjør i tillegg arbeidsplass for flere av Andøy kommune sine øvrige innbyggere. Daglig er det trafikk-pendling fra tettstedene på øst- og vestsiden av Andøya. Sentrale arbeidsplasser utgjør offentlige funksjoner som Rådhuset, skoler, Andenes Lufthavn og Andøy havn, i tillegg til flere private arbeidsplasser ved næringsområder, handelsnæring og turistnæringen.

Trafikkbildet har betydelig sesongvariasjoner og hvor sommersesongen gir en samlet økning med turisttrafikk.

Hovedfartsvei inn til sentrum følger Fv 82 fra krysset mot Fv7702 og gjennom boligområde på vei mot lufthavnen og videre mot sentrumsområdet. Selve sentrumsområdet kan betraktes fra krysset ved Rådhuset og ned mot havna. Herfra ligger det kommunale veinettet med en klassisk kvartals- / kvadraturstruktur mellom boligområdene, mens Fv 82 leder hovedtrafikken ned mot sentrum og videre ut til havna og ferjekaia.

Ved krysset til Storgata / Salbergsgata, fortsetter Storgata som en enveiskjørt miljøgate. I møte med Sjøgata avsluttes miljøgate i et uoversiktlig og utflytende kryssområde, fra en liten bakke, ned mot Hamnegata. Her kan trafikken ta til venstre ut Sjøgata eller kjøre ned i Hamnegata. Mye av turisttrafikken følger denne veien og gir i sommerhalvåret mye trafikk ned Sjøgata og videre til Richard Withsgt og fram til P-plass i møte med Hamnegata. Langs Hamnegata går en del trafikk mellom havneområdet i øst og næringsområdene med skipsverft, fiskeindustrien og til hvalsafari og Andenes fyr.

Hovedadkomst mot havnas østside og næringsområdene her, følger Salbergsgata med Rv 82 ut til avslutningen mot ferjeleie, og har et mer definert trafikkbilde inn og ut.

For de kommunale sidegater er trafikkbildet mer udefinert og det antas at tilgjengelige veinett her, avlaster en del trafikk langs hovedveien med Rv 82.



Figur 1. Kart over hele Andenes sentrum og hovedgata med Fv 82 gjennom Storgata og Salbergs gate til havna. Typisk for Andenes sentrum er en åpen kvartalsstruktur med stor grad av frihet til både kjøretning og parkering. Det er kun enkelte gateløp som er enveiskjørt.



## 2.2 Trafikkmengder

Med tanke på trafikkavvikling er det ikke ÅDT (Årsdøgn trafikk), men snarere timetrafikk som er mest interessant. Jmfør håndbok V121 «Geometrisk utforming av veg- og gatekryss» dimensjoneres kryss for såkalt dimensjonerende time. Dette er den timen i året med trafikkvolum som kun overstiges 29 ganger i året. Dimensjonerende time er altså årets 30. største time. Tabell 1 nedenfor viser dimensjonerende time i de tre tellepunktene, fordelt på kjøreretning. Vi har valgt å ta ut årets aller største time også, nær sagt som en kuriositet.

Tabell 1 – Oversikt over dimensjonerende time og største time i de tre tellepunktene i 2022

Tellepunkt	Dimensjonerende time			Største time		
	Mot Andenes	Fra Andenes	Sum	Mot Andenes	Fra Andenes	Sum
Fv82 Andenes vest	215	169	384	244	209	453
Kleivodden-Hestvika	79	86	165	107	102	209
Fv82 Kjølhågen	64	88	152	63	134	197

Ikke uventet er dimensjonerende time størst i tellepunktet Fv82 Andenes vest. Også ÅDT er høyest i dette tellepunktet, som vi så i kapittel 2. I dimensjonerende time er det registrert 384 biler. I største time ble det registrert 453 kjøretøy.

Dette er trafikk tall som erfaringstall ikke gir noen problemer med trafikkavviklingen. Ut fra disse tallene kan vi ikke se at det er behov for å kjøre trafikkmodeller og gjennomføre kapasitetsberegninger i kryss i Andenes.

## 2.3 Forhold til gående

Det er tilrettelagt med fortau på begge sidene av Storgata, fra flyplasskrysset og helt inn mot sentrum. Hele gateløpet er bredt og oversiktlig. Det er lav trafikkmengde i området som gjør det generelt sett attraktivt å bevege seg som gående.

Gateløpet blir avbrutt av veikryss for hvert kvartal og det er fotgjengerfelt over Storgata, enkelte steder med opphøyd gangfelt, mens det ved de kryssende gatene ikke er forgjengerfelt. Fravær av fotgjengerfelt oppleves likevel ikke som nødvendig, da fortau traséene har god overgang over kryss og er stort sett veldig oversiktlig. Langsetter kvartalene er det jevnt med utkjørsler fra boligeiendommer og fra næringseiendommer nærmere sentrum.

Nærmere sentrum er det flere byrom langsetter Storgata og hvor overgangen til miljøgata er en sentrale og viktigste møteplassen i sentrum. Her innsnevres bilgata til enveiskjørt og det er lagt til rette for parkering og store gangareal. Miljøgata henger fint sammen med Tore Hundsgt og det udefinerte torgområdet ved gamle Andenes kino.

Videre mot nord avsluttes miljøgata og den sammenhengende fortaustraséen i møte med Sjøgata. Fortaustraseen fortsetter et lite stykke langs Sjøgata, før de avsluttes.

Gatene Hamnegata og Sjøgata/Richard Withsgt er ikke tilrettelagt med fortau, annet enn et lite strekk ved P-plass langs boligtomtene her. Området har dels stor trafikk, både næringstrafikk og turisttrafikk og gangferdsel er ikke klart definert mellom de ulike arbeidsplasser og turistattraksjoner.

Øvrige sidegater rundt kvartalene i sentrumsområdet har smale fortau langs de mest sentrale delene fra miljøgata og rundt næringsbebyggelse, mens det i øvrige deler med boligbebyggelse ikke er fortau.

Det er i trafikkanalysen pekt ut muligheter for å tilrettelegge for nye fortau i enkelte av sidegatene som et virkemiddel for å øke attraktiviteten for gående i området. Men også som et virkemiddel for å styre gangtrafikken gjennom sentrum fra nye strategisk plasserte P-areal og fram til nye attraksjoner. Det er gitt særlig fokus på Hamnegata – Richard Withsgt og vurdert hvordan allerede regulerte fortau kan settes i sammenheng med en helhetlig gangferdsel og P- strategi. I tillegg er det sett på enkelte fokusområder omkring skolene og barnehager som kan tilrettelegges bedre med nye fortau.



Figur 2. God tilrettelegging med fortau på begge sider av Storgata. Foto: Google Street view.2022.

## 2.4 Forhold til syklende

Det er ikke tilrettelagt særskilt for syklende på Andenes. Med fortau på begge sider av Storgata, er det god mulighet for sikker og trygg sykkeltrase for barn. Siden hovedgaten har lav hastighet og generelt lite trafikk, vil voksne kunne benytte gateløpet som sykkeltrasé blandet med biltrafikk.

## 2.5 Kollektivtrafikk

Det går rutebuss gjennom Storgata og ned til havneområdet. Bussholdeplasser er tilrettelagt på begge sider med kantstopp.

## 2.6 Parkeringstilbud / parkeringsmulighet i sentrum

I det sentrale sentrumsområdet er det regulert flere P-plasser langs Storgata, i tilknytning til enkelte næringsbygg og butikker og to sentrale større P-plasser i øst ved Tore Hundsgata og i vest ved Andenes fyr. I tillegg er det svært mye udefinert gateparkering i sidegatene. Gateparkeringen skjer med bakgrunn i brede gateløp og god plass, men skaper et uryddig og kan enkelte steder være trafikkfarlig, særlig i sammenheng med gangferdsel langs veier uten fortau.

## 3 Innspill til endret gatebruk i fokusområdet / -ene og videreføring i ny sentrumsplan

### 3.1 Innledning

Med bakgrunn i gjennomført befarings den 17 januar 2023 og gjennomgang av dagens situasjon er det i samråd med Andøy kommune fastsatt et avgrenset formål med analysen. Se også kap 1.

### 3.2 Usikkerhet

Dagens situasjon er preget av flere uavklarte prosjekter og framdrift for disse. Særlig realisering av ny reguleringsplan for Andenes havn, vil ha stor betydning for framtidig utvikling av trafikkbildet, særlig rundt de sentrale attraksjonene og utvikling av turisttrafikk og generell mulighet for byutvikling. I tillegg vil etablering av The Whale utgjøre et sentralt byutviklingsprosjekt som samlet vil tilføre sentrum ny aktivitet, og trafikk.

Trafikkanalysen er gjort med siktemål å gi anbefalinger mot framtidige muligheter, samtidig som anbefalingene og forslag til tiltak, også ivaretar umiddelbare behov og effekter.

Vurderingene er derfor gjort basert på et prinsipielt nivå, basert på kunnskap om dagens situasjon og generelle vurderinger om sannsynlige konsekvenser og muligheter.

Sammen med de framtidige behov, planlagte tiltak med «The Whale» og eksisterende turistattraksjoner, legger vi til grunn at trafikkanalysens fokusområde utgjøre hele den nordlige delen av sentrum. Det er valg å ikke gjøre nærmere analyse av Andens Havn – øst. Her forutsetter det at ny reguleringsplan har ivare tatt trafikksikkerhet. Samtidig ligger denne delen funksjonelt frakoblet øvrige deler av sentrum.

### 3.3 Beskrivelse av fokusområdet – Andenes sentrum – havna og hvalsafari.

Fokusområdet er definert med utgangspunkt i Storgata, fra krysset i Borgergata og nordover, se fig 3. Fokusområdet sammenfaller med gjeldende reguleringsplan for Andenes sentrum nord, reguleringsplan for Andenes havn og Andenes havn vest og The Whale.

Krysset ved Borgergata utgjør en overgang i Storgata, fra boligbebyggelse, til mer sammenhengende nærings- og sentrumsbebyggelse, med mer tydelige sentrumsfunksjoner videre nordover.

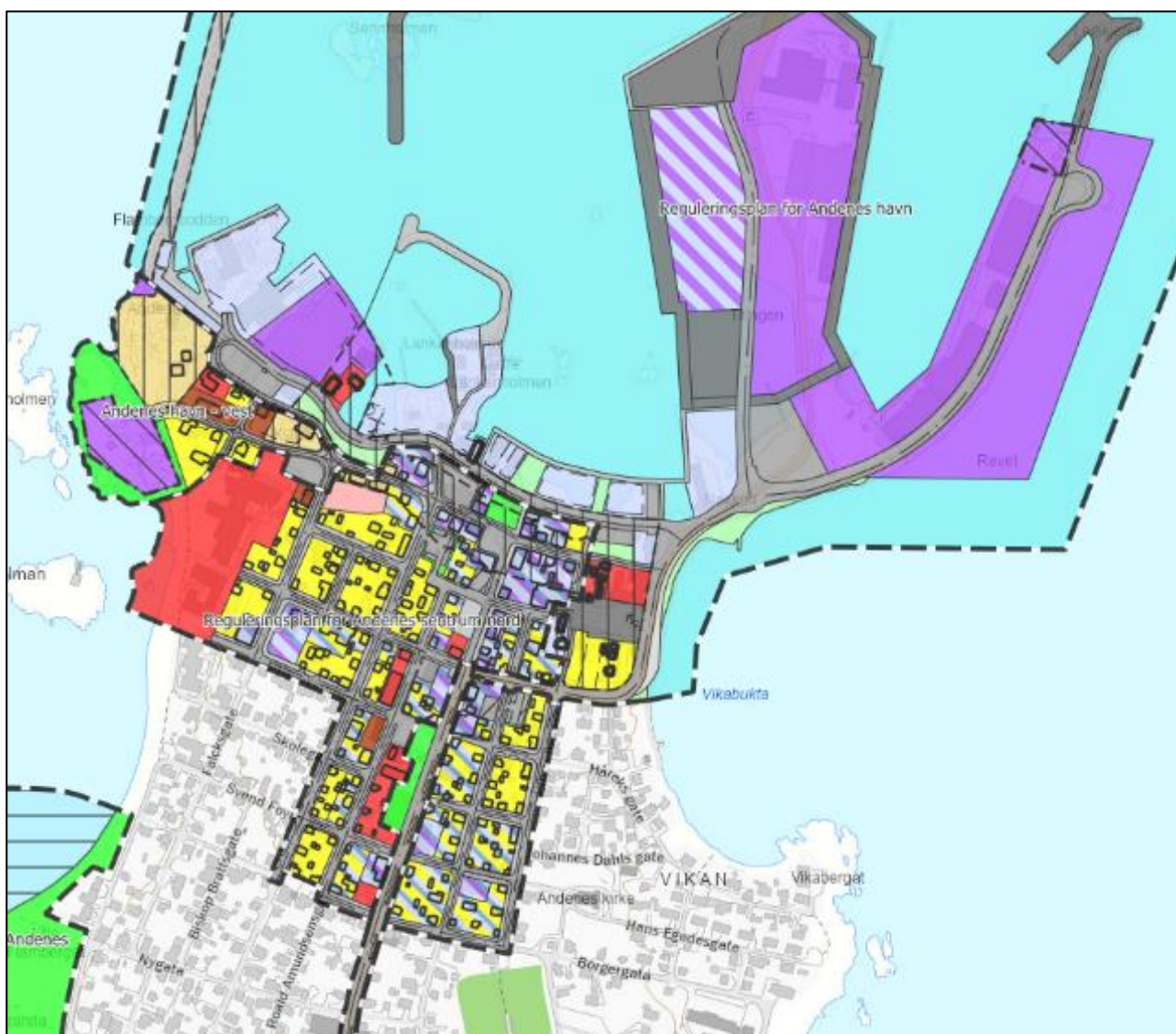
Ved krysset til Storgata / Salbergsgata, tar Fv av langs Salbergsgata og nordover til Andenes havn. Det meste av næringstrafikk til Andenes havn og ferjekai, går her. Strekningen har fortau helt ned til krysset mot Andenes havn. Videre er det ingen tilrettelegging for gangtrafikk.

Storgata fortsetter som en enveiskjørt miljøgate. Etableringen av miljøgate har hatt positiv effekt på sentrumsutviklingen med butikker og handel. På den annen side skaper miljøgate et mer udefinert og uoversiktlig trafikkbilde når trafikken skal tilbake fra den vestlige delen / turist- og severdighetsdelen av havneområdet. Dette bildet styrkes av at miljøgate avsluttes mot nord i et uoversiktlig og utflytende kryssområde, fra en liten bakke, ned mot Hamnegata.

Mellom Andenes havn – Hamnegata – Richard Withsgt går mye nærings- og nyttetrafikk langs etter Hamnegata. I tillegg går mye av turisttrafikken denne veien, som følge av skilting mot severdigheter, spisesteder og overnatting. Dette skaper et press i Hamnegata, som både i gjeldende situasjon er utfordrende og ved framtidig tiltak og utvikling i turisme / The Whale vil komme til å kreve behov for utbedring.

Forholdet mellom det lokale handelssentrum i Storgata med sidegatene og overgangen til vestsiden med turistattraksjonene, er et sentralt tema i analysen under.

For å belyse problemstillingene er det delt inn i delområder i kap 3. Det er gitt forslag til mulige tiltak innenfor hvert av delområdene som til slutt er oppsummert med en helhetlig måloppnåelse for sentrum – fokusområdet under ett, i kap 4. Som tillegg er det gjort en vurdering av trafikksikkerhetstiltak inn mot skoleområdet i Haugsnesveien.



Figur 3. Kart over fokusområdet for analysen, avgrenset med gjeldende reguleringsplaner for Andenes sentrum nord og Andenes havn-vest. Kilde: nordlandsatlas.no

### 3.4 Beskrivelse av delområde 1 – Tore Hundsgate

Området «Tore Hundsgate» er avgrenset av Sjøgata i nord, Salbergsgate i sør og øst, og Storgata med miljøgata i vest. Sentralt i området er Tore Hundsgate med en udefinert torgplass mellom gamle Andøy kino, Arresten og Lysverket. Mot øst ligger en større parkeringsplass på cirka 2 mål.



Det er i dag kjørbare adkomster inn til området fra alle sider gater. I tillegg er det gjennomkjøring på tvers av hele området, gjennom Tore Hundsgate og over parkeringsplass, i begge retninger.

Det vil si at det er mulig å kjøre inn og ut av området i alle retninger og alle tilgjengelige gateløp. En slik åpen løsning gir stor fleksibilitet for bruk av bil, men gir samtidig ingen føringer eller prioriteringer av gatebruken.

Området har et stor potensiale til å utvikles som et nytt og attraktivt byrom. Byrommet ligger allerede der og kan tilrettelegges i enda større grad ved enke grep som regulering og styring av kjøremønster. Samtidig ligger parkeringsplassen ved Salbergsgate som en stor mulighet, som kan utnyttes mye bedre. Både til å styrke det sentrale torg- og byrommet «Tore Hundsgate», men og som mulig grep i en helhetlig parkeringsstrategi.



Figur 4.1 Til venstre: avgrensning delområdet med alle tilgjengelige inn- og utkjøringsmuligheter, vist med blå piler. Til høyre: Utsnitt av gjeldende reguleringsplan

### 3.4.1 Stegvis utvikling Tore Hundsgt

En endring av kjøremønster i Tore Hundsgt bør settes i sammenheng med utnyttelse av P-plass. En stor andel av turist trafikken antas å gå langs Fv, med bakgrunn i dagens skilting i kryss ved Salbergsgate. Dette er et godt utgangspunkt til å styre mer turistparkering til P-plass. P-plass vil kunne fungere som et sentralt første stoppested på Andenes. Fra P-plass etableres gangferdsel vest gjennom Tore Hundsgt. Adkomster til Tore Hundsgt kan stenges i sin helhet. Samlet vil dette i en midlertidig situasjon legge til rette for etablering av et nytt byrom i Tore Hundsgate.

**Utvikling av området kan deles i to faser:**

Fase A, midlertidig situasjon:	Fase B, permanent situasjon:
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tore Hundsgt, stenges for gjennomkjøring og gateparkering.</li> <li>▪ Kong Hans.gt stenges for gjennomkjøring</li> <li>▪ P-areal strammes opp for bedre utnyttelse</li> <li>▪ Styre trafikk og merke adkomst fra Salberggt til P-areal</li> <li>▪ Merker å tilrettelegge torgareal og sikre / styre gangferdsel fra P-plass</li> <li>▪ Varelevering kan skje som i dag</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etablere permanent P-areal – asfaltert flate og oppmerking</li> <li>▪ Etablere P-hus på P-areal (bør sees i sammenh. med utvikling nabotomt off.tjenesteyting)</li> <li>▪ Se i sammenheng med P-strategi og vurdere status P-plasser i Kong Hans gt like sør for delområdet.</li> </ul>

- Sikre gangferdsel fra P-areal via nytt torgareal i Tore Hundsgt – videre til Storgt.

### 3.5 Beskrivelse av delområde 2 – Storgt – Hamnegt.

Området er avgrenset i sør fra krysset mot Tore Hundsgt, Storgata med miljøgata fram til Sjøgata og videre nord til og med Hamnegata. Storgate er enveiskjørt med innsnevret kjørebane og god plass til gangfelt på begge sider. Det er lagt til rette for skråstilte P-plasser inn mot butikk- og handlegate. Status med miljøgaten bidrar til et oversiktlig rom med god tilrettelegging mellom gangferdsel og tilgjengelighet for biladkomst til butikkene.

I møte med Sjøgata skal trafikken, i henhold til gjeldende reguleringsplan, gå mot vest eller øst langs Sjøgata. Ned mot Hamnegata er området avsatt som friområde. Friområdet er ikke realisert og trafikk kan fritt gå ned bakken mot Hamnegata. Dette skaper et utflytende og uoversiktlig trafikkbilde. Fortaustraséen fra Storgata brytes opp i møte med Sjøgata og har en lite oversiktlig kobling mot Sjøgata vest, før fortauet forsvinner helt.



Figur 5. Til venstre: avgrensning delområdet og alle tilgjengelige biladkomster. Til høyre: Utsnitt av gjeldende reguleringsplan

#### 3.5.1 Stegvis utvikling Storgata – Sjøgata - Hamnegata

Sjøgata har potensial til å styrkes som en handlegate i møte med en bedre og ryddigere struktur rundt minnesbautaen og P-plassen her. Dette bør settes i sammenheng med en styrket tilrettelegging for gangferdsel i øst-vest aksen, fra delområdet Tore hundsgt.

P-plassen som er avgrenset mot Storgata ved minnebautaen, har potensial til å bli et mer definert byrom. Det er flott utsyn over hamna og ut mot nord som klart vil framheves ved realisering av regulert friområde og stenging av trafikk ned til Hamnegata.



P-plassen kan med enkle grep få en opprydding og bedre kobling til gangferdsel. Området har først og fremst sin kvalitet som definert høydedrag og naturlig stoppested for utsikt både ut hamna og tilbake nedover Storgata. Som oppholdssted kan plassen være mindre egnet og derfor bør det være fokus på god tilrettelegging for gangferdsel, kombinert med en mer ryddig P-plass.

#### Utvikling av området kan deles i to faser:

Fase A, midlertidig situasjon:	Fase B, permanent situasjon:
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bakken ned til Hamnegata stenges ved skilting og fysisk sperre – begge retninger.</li> <li>▪ Etablere tydelig gangforbindelse mot Sjøgata vest – kan utgjøre del av fysisk sperre</li> <li>▪ P-areal strammes opp for bedre utnyttelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Opphøyd gangfelt fra fortau ved Bauta og over Sjøgata. Koble mot eksisterende fortau videre Sjøgata vest.</li> <li>▪ Realisere friområde / park i bakke ned mot Hamnegata</li> </ul>

### 3.6 Beskrivelse av delområde 3 Hamnegata – Richard Withs gate

Området er avgrenset fra krysset mellom Salbergsgata (Fv) og Hamnegata i øst, videre vest fram til møte med Richard Withs gate / Kiilgården. Sjøgata er tatt med for å vise kobling til alle tverrgatene imellom.

Fram til krysset ved fylkesveien er det tilrettelagt med fortau, se fig 7. Videre inn Hamnegata er det ikke opparbeidet fortau. Hamnegata fra øst og fram til krysset med Fridtjof Nansens.gt, er åpen og med god sidebredde, samt god oversikt. Likevel framstår trafikksituasjon som uryddig med utflytende parkering og uoversiktlig kryssing i bakken med avslutningen av Storgata.

Forbi bryggene er det tverrparkering og tilrettelagt gangferdsel langs bryggene. Etter bryggene avslutter tilrettelegging for gangferdsel og trafikkbildet blir mer uoversiktlig og udefinert. Forbi Fridtjof Nansensgt (FNgt) blir Hamnegata svært smal forbi Sea Safari bryggen. Her er det på et strekk kun plass til en kjøreretning og ved passering av biler, må gangferdsel vente.

Hamnegata er trafikkert med nytte- og næringstrafikk og turisttrafikk. Hamnegata er samtidig skiltmerket som hovedadkomst mot vest og har trolig mye av trafikkbetlastning fra turisttrafikk mot Hval safari og Andenes fyr. Se også fig 7.



Figur 6. Til venstre: avgrensning delområdet og alle tilgjengelige biladkomster. Til høyre: Utsnitt av gjeldende reguleringsplan.

### 3.6.1 Stegvis utvikling – Hamnegata – Richard Withs gate

Gjeldende regulering og faktisk situasjon har arealer for etablering av fortau. Unntaket er forbi Sea Safari. Det er god plass i østlig del og her kan man rydde opp med bedre avmerking og tilrettelegge for parkering. En stenging av bakken ned fra Storgata vil bedre situasjonen rundt bryggene og gi en umiddelbar effekt.

Forbi Sea Safari bør det på sikt breddeutvides. Alternativt og på kort sikt, kan veien enveis reguleres fra kryss FNs gt. En omlegging til enveiskjøring kan settes i sammenheng med skilt-dirigering av trafikken tilbake og via RW gt, ned Flacksgate og videre Daniel Hægstadsgate fram til Fv / Storgata igjen.

**Utvikling av området kan deles i to faser:**

<u>Fase A, midlertidig situasjon:</u>	<u>Fase B, permanent situasjon:</u>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bakken fra Storgata stenges ved skilting og fysisk sperre – begge retninger.</li> <li>▪ Oppmerking gateparkering</li> <li>▪ Enveis kjøring mellom FN gt og RW gt.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etablerer sammenhengende fortau fra Fv fram til bryggene og videre fram mot Sea Safari.</li> <li>▪ Bredde utvide vei for Sea Safari med fortau.</li> <li>▪ Realisere friområde / park i bakke ned mot Hamnegata</li> </ul>



Figur 7. Gangferdsel ved avslutning av fortau inn Hamnegata. Turister på fortau i fylkesveien og utenfor fortau lengre ned i Hamnegata. Foto: Google Street view 2022.

### 3.7 Beskrivelse av delområde 4 – Andenes vest

Området er avgrenset mot øst med Fridtjof Nansens gt. (FN.gt) og mot vest med Andenes fyr / Hval safari og mot sør til Daniel Hægstads gt. (DH gt.). Det trafikale hoved preget er knyttet til møte mellom Richard Withs gt. (RW gt.) og Hamnegata ved P-plassen. Herfra kan trafikken ta begge retninger tilbake; enten via RW gt og ned DH gt, eller tilbake og ut Hamnegata.

En del nytte trafikk som skal ut av sentrum, kan velge å ta ned DH gt og videre sørover og ut av byen. Men en god del av den daglige transporten mellom Andøy havn og delområdet, går via korteste vei, østover gjennom Hamnegata.

I møtepunktet med P-plassen er området uoversiktlig og uryddig. I Hamnegata er det ikke fortau, mens en mindre del av RW gt har fortau fram adkomst til Hval safari, hvor fortauet forsvinner ut i kjørearealene. P-plassen har ingen merking eller skilting og tverrgata mellom RW og Hamnegate skaper en uoversiktlig situasjon. I området er det mye bilparkering både på P-plass og langs med gaten. P-plassen og



kjøreareal mellom hvalsafari og slipp-hallen er utflytende og har en uklar overgang mot kaiområdet i enden mot nord.



Figur 8. Til venstre: avgrensning delområdet og alle tilgjengelige biladkomster. Til høyre: Utsnitt av gjeldende reguleringsplan.

### 3.7.1 Stegvis utvikling – Andenes vest

Hovedprioritet for området er en oppstramming av P-situasjon i møtet mellom RW gt og Hamnegata og mellom Hvalsafari og slippet. I reguleringsplan for The Whale, er begge P-plassene strammet opp. P- plass mellom RW og Hamnegata har fått regulert adkomst kun fra Hamnegt.

Videre anbefales det en skiltregulering, med endring av kjøremønster.

Trafikken kan styres ut av området via Rw gt, ned gjennom Flacksgt og østover DH gt mot Fv. Dette oppnår man også ved å gjennomføre enveiskjøring mot vest, for Hamnegata fra FN gt.

Det legges til rette for å benytte P-plass som en rundkjøring og enveiskjøring retning øst for RW gt og ut av område via Flacksgt.

Hovedadkomst blir via Flacksgate og nord, over RW gt til Hamne gt. og fra øst via enveiskjøring i Hamnegata. Se og skisse i kap 4. En slik løsning vil sammenfalle med ny reguleringsplan for The whale.

Fase A, midlertidig situasjon:	Fase B, permanent situasjon:
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gjennomføre skiltplan og endret kjøremønster (se også kap 4)               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Kan benytte uregulert stikkvei mellom RWgt og Hamnegt.</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Etablere ny vei mellom Flacksgt og Hamnegt og stenge eksisterende stikkveier. Høydeforskjell mellom veiene må videre prosjekteres for å optimalisere plassering.</li> <li>▪ Ny fortaustrase RW gt til Sjøgt.</li> <li>▪ Realisering av P-plass ihht til ny regulering the whale (o_SPP3)</li> <li>▪ Oppstramming og asfaltering av P-plass (o_SPP1), samt merke gangfelt og gangsoner</li> </ul>

### 3.8 Beskrivelse av delområdet 5 Kongshaugveien, Borgergata og skoleområdet

Området er avgrenset med gateløpene som går inn mot skoleområdet med barne, og ungdomskole og videregående skole. Fokus er veiløp inn mot hovedadkomst til barne- og ungdomskole i Haugnesveien.

Området er preget av oversiktlige og brede gateløp. Storgata er sentralgate i Andenes og deler det sentrale sentrum mellom øst og vest. Storgata er tilrettelagt med fortau på begge sider og gangfelt som ivaretar sikker gangferdsel mellom boområdene. Fra sør og inn i delområdet er det helhetlig gang- og sykkel felt som binder sammen bo-områdene sørover.

Fra Storgata og øst mot skoleområdet er det flere veier som kan velges sør og nord for delområdet, og tre veier inn i delområder, Kongshaugveien, Nygata og Borgergata. Ingen av sideveiene har fortau eller gangfelt.

Hovedadkomsten til barne- og ungdomskole er i Haugnesveien ved krysset til Kongshaugveien. Her er det også tilrettelagt med droppsone.



Figur 9. Avgrensing av området. Adkomster inn mot skoleområdet via Borggata, Kongshaug

### 3.8.1 **Stegvis utvikling – Kongshaugveien, Borbergata og skoleområdet**

Hovedprioritet er realisering av trygg skolevei. Kongshaugveien er regulert og klargjort for etablering av nytt gangfelt. Dette vil gi en sammenhengende og sikker gangferdsel koblet til gangveisystemet i Storgata. I tillegg anbefales det å etablere opphøyd gangfelt fra avslutning av fortaustrasé og over Haugnesveien.

Som helhetlig grep, anbefales det videre å regulere og etablere fortau nordover Haugnesveien til Borbergata og videre tilbake i Borbergata til Storgata. Slik oppnår man en helhetlig sikker skolevei for nordlig del av sentrum. Samtidig vil dette styre gangferdsel til disse to gatene og inn til skoleområdet.

<p><u>Fase A, midlertidig situasjon:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Ingen</li> </ul>	<p><u>Fase B, permanent situasjon:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Opphøyde gangfelt mellom Kongsveien og over Haugnesveien</li> <li>▪ Realisere regulert fortaustrase Kongsveien</li> <li>▪ Regulere og realisere fortaustrase Haugnesveien, Borbergata til Storgata.</li> </ul>
--	--

### 3.8.2 **Vurdering lokasjon ny flerbruksbarnehage**

Det ble gjort en befaring til dagens barnehager. Alle tre lokasjoner er preget av svært dårlig tilrettelegging for parkering og droppsoner. Det er i arbeidet gjort en enkel vurdering av ny lokasjon ved «ledig» areal på sørsiden av barneskole. Plassering av en flerbruksbarnehage her, vil være gunstig med opparbeidelse av tiltak beskrevet over i kap. 3.8.1.

Det må videre gjennomføres en tomtstudie for å avdekke faktisk arealbehov, utvidet P-areal og tilgjengelig uteareal i sammenheng med arealkrav til både barnehage og skoletomt.

## 4 Vurdering av endret kjøremønster / grep i kap 3.

En stegvis gjennomføring i delområdene kan bidra til å etablere et helhetlig gangmønster mellom østlig del fra Salberggt, via Storgt til Sjøgt og fram til vestsiden med turistattraksjonene. Dette kan gi synergi til handelsnæringen med økt gangferdsel og bruk av byrommene.

En realisering og gjennomføring av FASE A for alle delområder vil kreve minimalt med investeringer for kommunen. Samtidig vil man gjennom FASE A få testet ut praktiske forhold og legge til rette for en endring av bruk for lokalbefolkningen og besøkende.

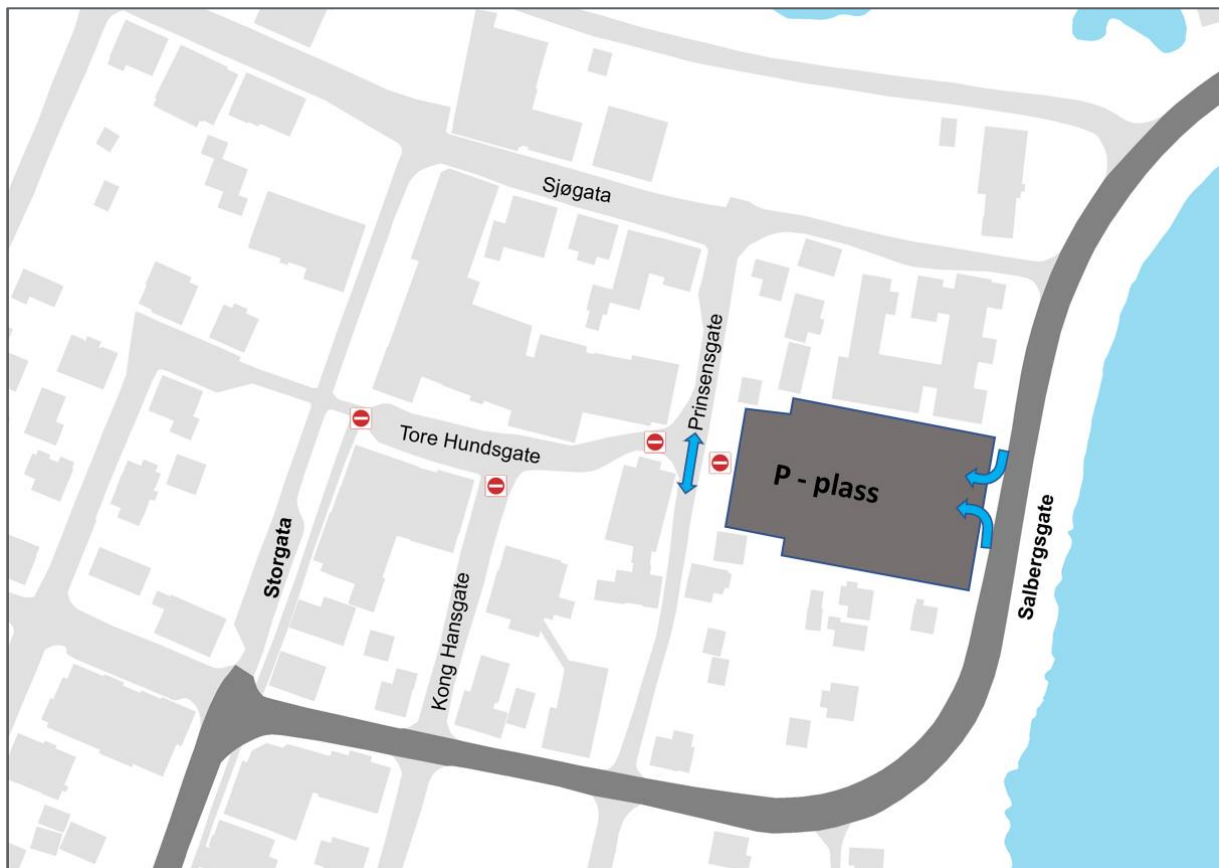
Utfordringene for delområde 4 er allerede store. Det anbefales å iverksette umiddelbare tiltak for å avbøte på situasjonen. Ved etablering av The Whale er det estimert en økning i trafikken på 115 nye bilreiser per dag, som i sum gir 230 nye biler per dag i juli<sup>1</sup>. Det anbefales å oppruste P-plasser ihht ny reguleringsplan for The Whale og knytte dette til forslag for omlegging av kjøremønster og ny P-strategi for hele sentrumsområdet, som redegjort for alle delområdene.

---

<sup>1</sup> Asplan Viak. The Whale – trafikkanalyse. 06.02.19

## 4.1 Vurdering av trafikale konsekvenser av endret kjøremønster

### 4.1.1 Delområde 1 – Tore Hundsgate



Figur 10. Forslag til skiltregulering for stenging av adkomster og gjennomkjøring i Tore Hundsgate, og bedre skilting og opparbeidelse av P-plass.

- Fra Storgata er adkomst i dag allerede innskrenket med etableringen av enveis kjørt miljøgate, som gjør at det kun er mulig å kjøre inn i Tore Hundsgate med høyresving fra Storgata eller rett fram fra Michael Sarsgate. Trafikkflyt opp gjennom Storgata ansees derimot å kunne bli bedre, ved å stenge adkomst mot Tore Hundsgate.
- Fra Kong Hansgate stenges adkomst inn til Tore Hundsgate. Øvrig adkomst til eiendommer og næring- og handelsbebyggelse opprettholdes. Dette kan medfører utfordringer for snumuligheter og løsning bør vurderes i sammenheng med ensidig parkering i gateløp.
- Prinsensgate opprettholdes for gjennomkjøring som i dag, men stenges for innkjøring mot Tore Hundsgate og P-plass.

For å oppnå maksimal utnyttelse av utvidet og bedre tilrettelagt P-plass, bør det skiltes adkomst til P-plass fra både kryss i Storgata / Salbergsgata og inn til P-plass fra Salbergsgata i begge retninger.

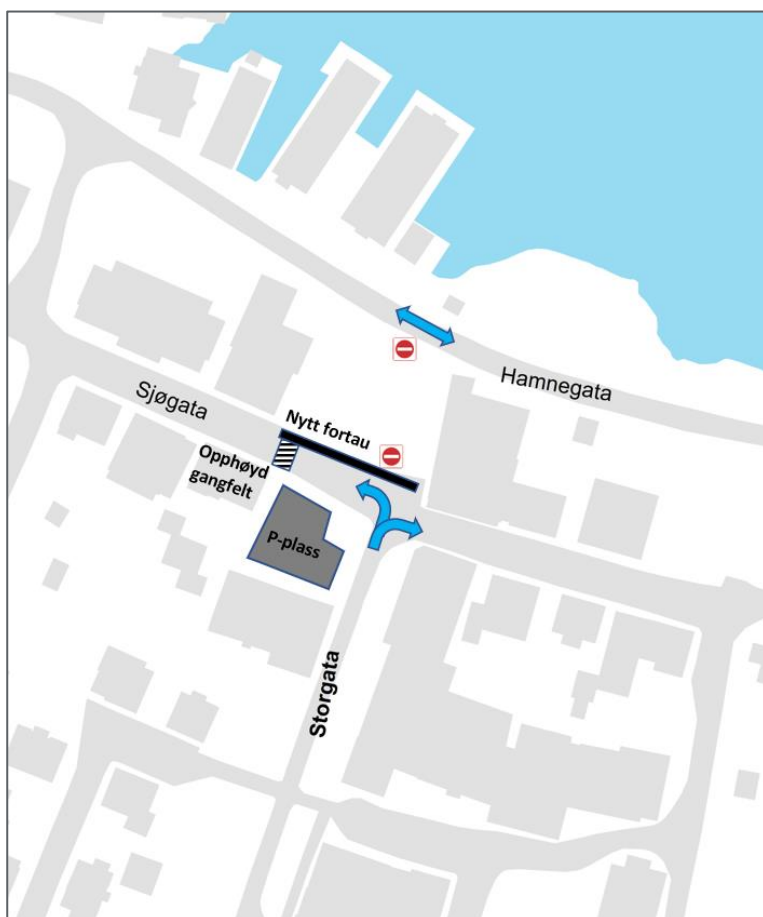
Varelevering til og fra Tore Hundsgate bør kun tillates fra Prinsensgate og Kong Hansgate.



**Oppsummering:**

Stenging av adkomster inn til Tore Hundsgate, vil ha liten til ingen konsekvens for trafikk flyt i øvrige gater.

Skiltregulering vil være et viktig og enkelt grep for etablering av nytt byrom og bedre tilrettelegging av offentlig parkering. Tore Hundsgate framstår i dag som et attraktiv byrom, som allerede har flere kafeer og butikker. En bedre tilrettelegging for opphold og for gående vil virke positivt for kvaliteten til nytt byrom. Stenging av trafikk vil ha minimale trafikale konsekvenser for tilstøtende gater. I sammenheng med en styring og styrking av lokal bruk av ny P-plass og turisttrafikk vil dette kunne bidra til større bruk av byrommet ved Tore Hundsgate og styrke gangferdsel mellom øst og vest av sentrum. Se også parkeringsstrategi i kap 4.2.

**4.1.2 Delområde 2 - Storgata – Hamnegata**

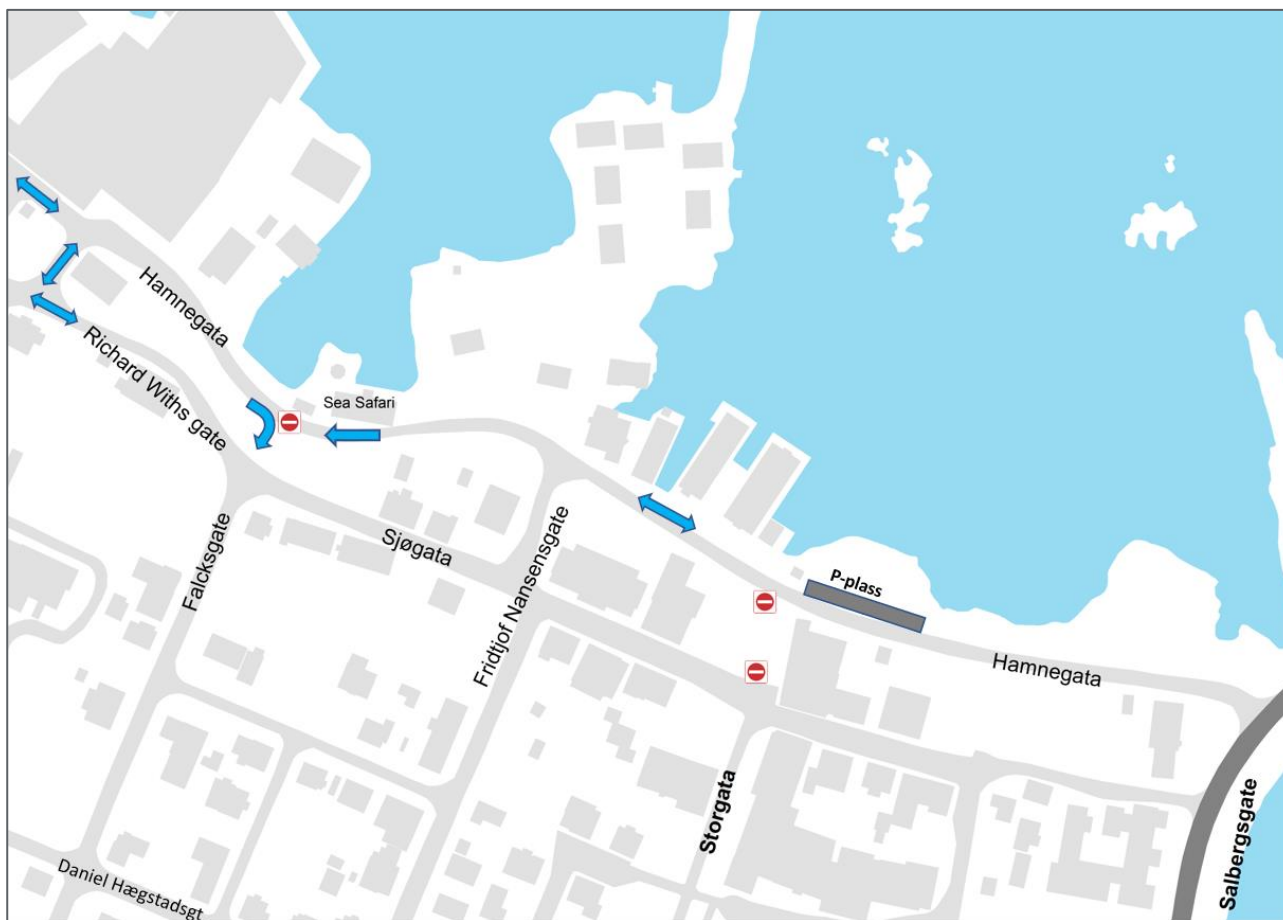
Figur 11. Forslag til skiltregulering for stenging av gjennomkjøring ned til Hamnegata

- Bakken ned til og opp fra Hamnegata stenges ved skilting og fysisk sperre i begge retninger.
- Etablere tydelig gangforbindelse med fortau mot Sjøgata vest – kan utgjøre del av fysisk sperre
- P-areal strammes opp for bedre utnyttelse

Trafikk fra Storgata er allerede enveiskjørt og med innsnevret kjørebane. Kjøring i begge retninger i Sjøgata tillates som i dag, men med lav fartsgrense (30 km/t). Det kan og legges opphøyd gangfelt fra P-plass og over Sjøgata.

**Oppsummering:**

Stenging av nedkjøring mellom Sjøgata og Hamnegata, vil ha liten til ingen konsekvens for trafikk flyt i øvrige gater. Stenging vil derimot skape bedre oversikt i trafikkbildet- og sikkerhet for både Sjøgata og Hamnegata. Særlig det utflytende området ved Hamnegata får en bedre og ryddigere situasjon. Det anbefales å legge et fortau som fysisk stengsel langs Sjøgata som kobles sammen med eksisterende fortau utenfor Pizzeria / Kafé.

**4.1.3 Delområde 3 - Hamnegata – Richard Withs gate**

Figur 12. Forslag til skiltregulering for stenging av gjennomkjøring ned til Hamnegata fra Storgata og enveiskjøring fra Sea Safari. Piler illustrere tilgjengelige kjøreretninger etter foreslåtte endringer.

- Bakken fra Storgata stenges ved skilting og fysisk sperre – begge retninger.
- Oppmerking gateparkering i Hamnegata
- Midlertidig enveis kjøring forbi Sea Safari
- Breddeutvidelse vei forbi Sea Safari

En oppstramming av parkeringssituasjon på nordsiden av Hamnegata vil sammen med stenging av bakken fra Storgata, bidra til bedre trafikal oversikt. Videre anbefales det å etablere forbud mot parkering på sørsiden av Hamnegata, mellom Storgata og Fridtjof Nanesensgate.

**Oppsummering:**

Å regulere kjøreretning til enveiskjørt, mot vest, forbi Sea Safari, og innkjøring forbudt mot vest, vil bedre den trafikale situasjonen i flaskehalsen som denne delen av Hamnegata utgjør. Konsekvens for øvrig trafikkflyt vil være mer trafikk ned Falcksgata og potensielt i Sjøgata. Det bør legges til rette for at østgående trafikk benytter stikkvei mellom Hamnegata og RW gt og styres / skiltes videre ned Flacksgate. Flacksgate er bred og oversiktlig og vil ha god kapasitet til å håndtere en økning av trafikken ut i denne retningen. Trafikken videre ut av sentrum eller over mot Andenes øst / Andenes havn, bør styres via Daniel Hægstadsgate.

**4.1.4 Delområde 4 – Andenes vest**

Figur 13. Forslag til skiltregulering for enveiskjøring fra Sea Safari. P-plass etableres ihht til gjeldende reguleringsplan The Whale. Piler illustrere tilgjengelige kjøreretninger etter foreslåtte endringer.

- Gjennomføre skiltplan og endret kjøremønster
- Opparbeide P-plass ihht til gjeldende plan for the Whale.
- Stenge innkjøring til P-plass fra RW gt
- Opparbeide / regulere stikkvei mellom RWgt og Hamnegt.

Opparbeide og utvide P-plass er et sentralt og nødvendig grep på kort sikt, for å bedre situasjonen i området. RW gt kan stenges for innkjøring ved Kiili plass og reguleres for enveiskjøring mellom P-plass, forbi



Kiilgården til Kiilsplass. Dette krever at eksisterende stikkvei benyttes og forsterkes. Samlet vil skilt regulering styre trafikk fra Andenes fyr, Whale Safari og næringsområdet med skipsverft ut via RW gt og ned Flacksgate. Endring kan gjennomføres med relativt enkle grep og uten store investeringskostnader i første fase.

### Oppsummering:

Sammen med endring i delområde 3 vil dette endre kjøremønster i Andenes vest. Konsekvens for trafikkflyt vil medføre en økning av trafikken ut RWgt og ned Falcksgate. Ved å enveiskjøre del av RW gt ansees økt trafikk her å kunne aksepteres. Falcksgate er bred og med store sidearealer og gode siktforhold og har svært god kapasitet til en økning i trafikkmengde.

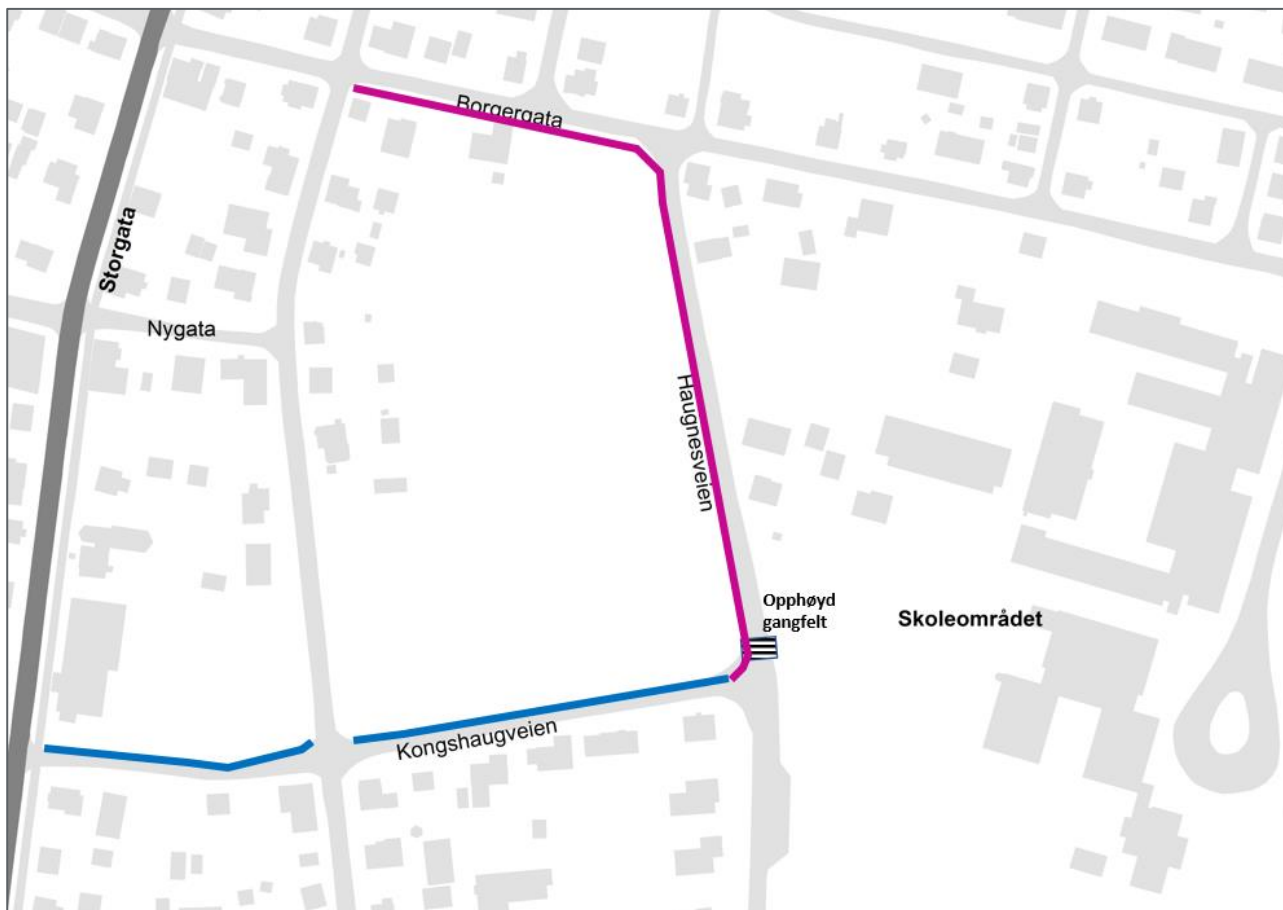
Ved å beholde toveis trafikk i vestlig del av Hamnegata og benytte stikkvei opp til Sjøgt / Flacksgt, vil dette og være et valg ut av området. Dette sikrer trafikkflyt.

Samlet vil endring medføre en bedret trafiksikkerhet for gående og sammen med enkle tiltak med oppmerking av gangtraseer og videre fortausetablering, etableres sikker gangferdsel mellom øst og vest.



Figur 14. Typisk trafikksituasjon for Hamnegata til venstre og Richard Withs gate til høyre.

#### 4.1.5 Delområdet 5 Kongshaugveien, Borgergata og skoleområdet



Figur 15. Delområde 5 med regulerte fortau vist med blått og forslag til nye fortau i rosa.

- Opphøyd gangfelt mellom Kongsveien og over Haugnesveien
- Realisere regulert fortaustrase Kongsveien
- Regulere og realisere fortaustrase Haugnesveien, Borgergata til Storgata.

#### Oppsummert:

Realisering av fortau i Kongsveien prioriteres ihht gjeldende regulering. Videre anbefales å regulere nytt fortau via Borggata og ned Haugsveien. Samlet gir dette en sikker skolevei for nordlig del av sentrum.

Konsekvenser for trafikkflyt er liten til ingen konsekvens.

## 4.2 Parkeringsstrategi – styre trafikk og gangferdsel

Andenes sentrum har en svært romslig parkeringssituasjon. Det er tillatt med gateparkering i stort sett alle gateløp. En styring av parkering og strategi for parkering vil i stor grad være knyttet til å guide / styre besøkende til de rette P-plasser og destinasjoner.

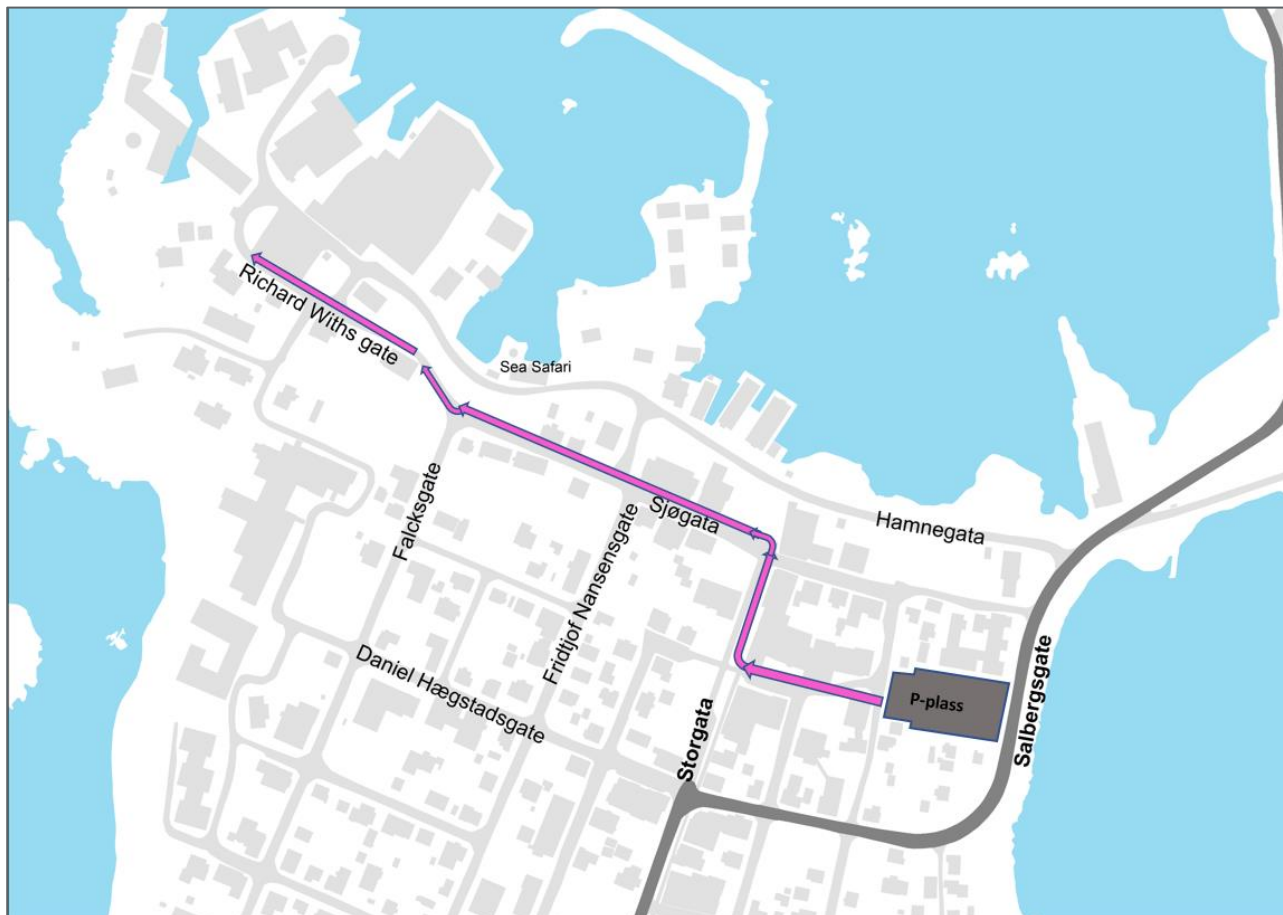
Det er viktig at en småby har tilgjengelighet for bil og parkering, da dette i seg selv er sentralt for å opprettholde aktivitet og attraktivitet for handel og sentrumsutvikling.

Det som er utfordrende er en mer utflytende P-situasjon og typisk vill parkering, av både besøkende / turister og lokalt. Dette kan stedvis skape uoversiktlige situasjoner og i ytterste konsekvens være trafikkfarlig.

Med planlagt vekst i turisme er det viktig å legge til rette for en styring av parkeringen, slik at denne blir mer spredt i sentrum.

Det er gitt forslag til å utvikle og bedre tilrettelegge den sentrale P-plass ved Tore Hundsgt / Salberggata. En bedre styring og skilting til P-plass kan bidra til økt gangferdsel i selve sentrumsområdet som igjen kan gi positive ringvirkninger for handelsnæringen. Tiltak som beskrevet i kap 4 vil styrke og legge til rette for en slik måloppnåelse.

### 4.3 Tilrettelegging for gangferdsel.

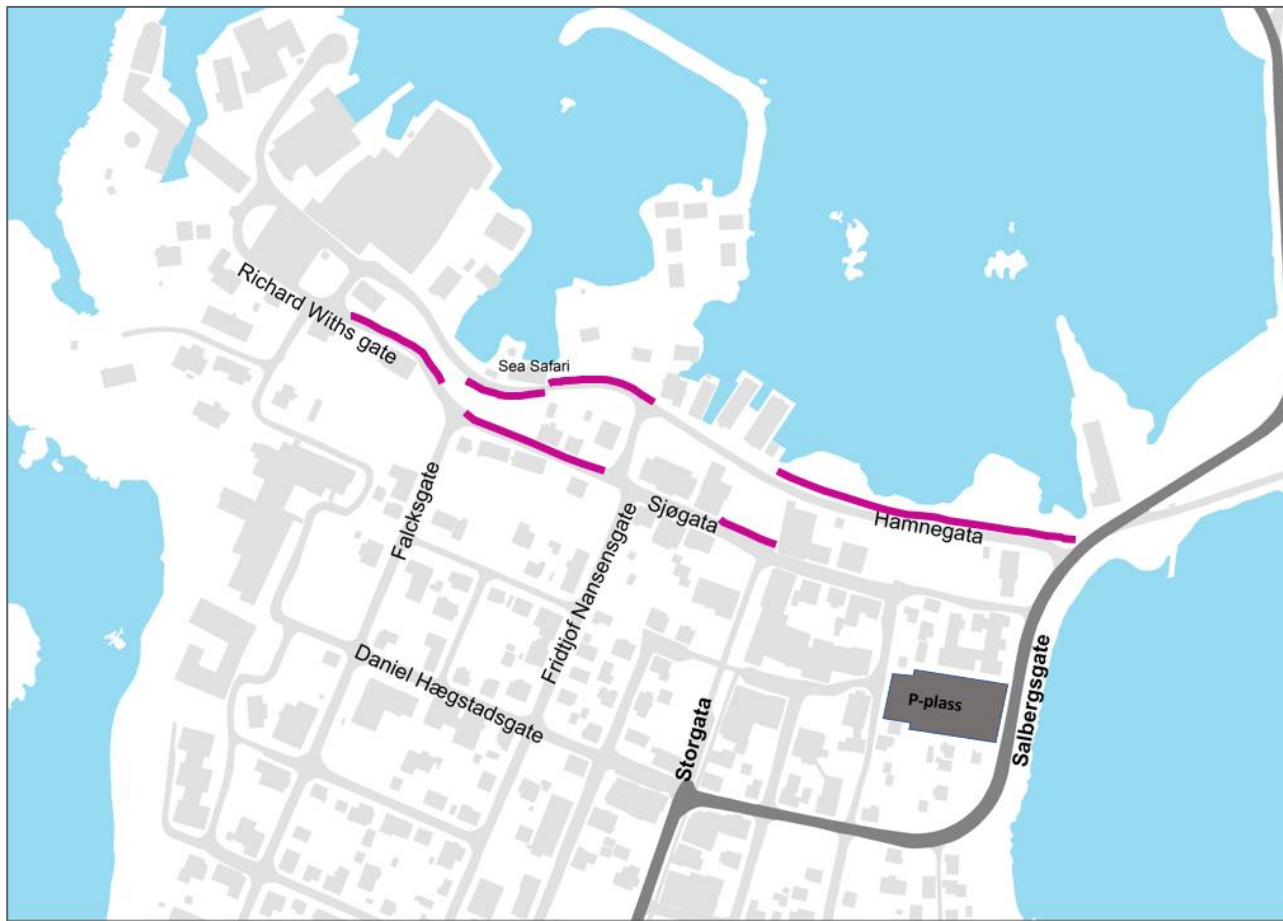


Figur 16. Forslag til sammenhengende gangferdsel mellom øst og vest.

Et sentralt grep vil være å styrke gangferdsel gjennom sentrum i en øst – vest akse. Traseé som vist i fig 14, går gjennom en sentral del av sentrum som og har stort potensial for byfornyelse og utvikling. Langs traseen vil det med enkle tiltak være mulig å etablere sammenhengende fortaustraseer. Det er kun mindre deler av traseen som ikke har fortau i dag, og disse deler har plass og regulerte areal for framtidige fortau.

For Hamnegata bør det etableres fortau / midlertidige tiltak for sikker gangferdsel mellom Salbergsgata og fram til bryggene. Videre forbi Sea Safari er det så smalt at det ikke er plass til midlertidige tiltak og en sikker gangferdsel her kan kun oppnås ved breddeutvidelse. Se også fig 17.

### 4.3.1 Nye fortau



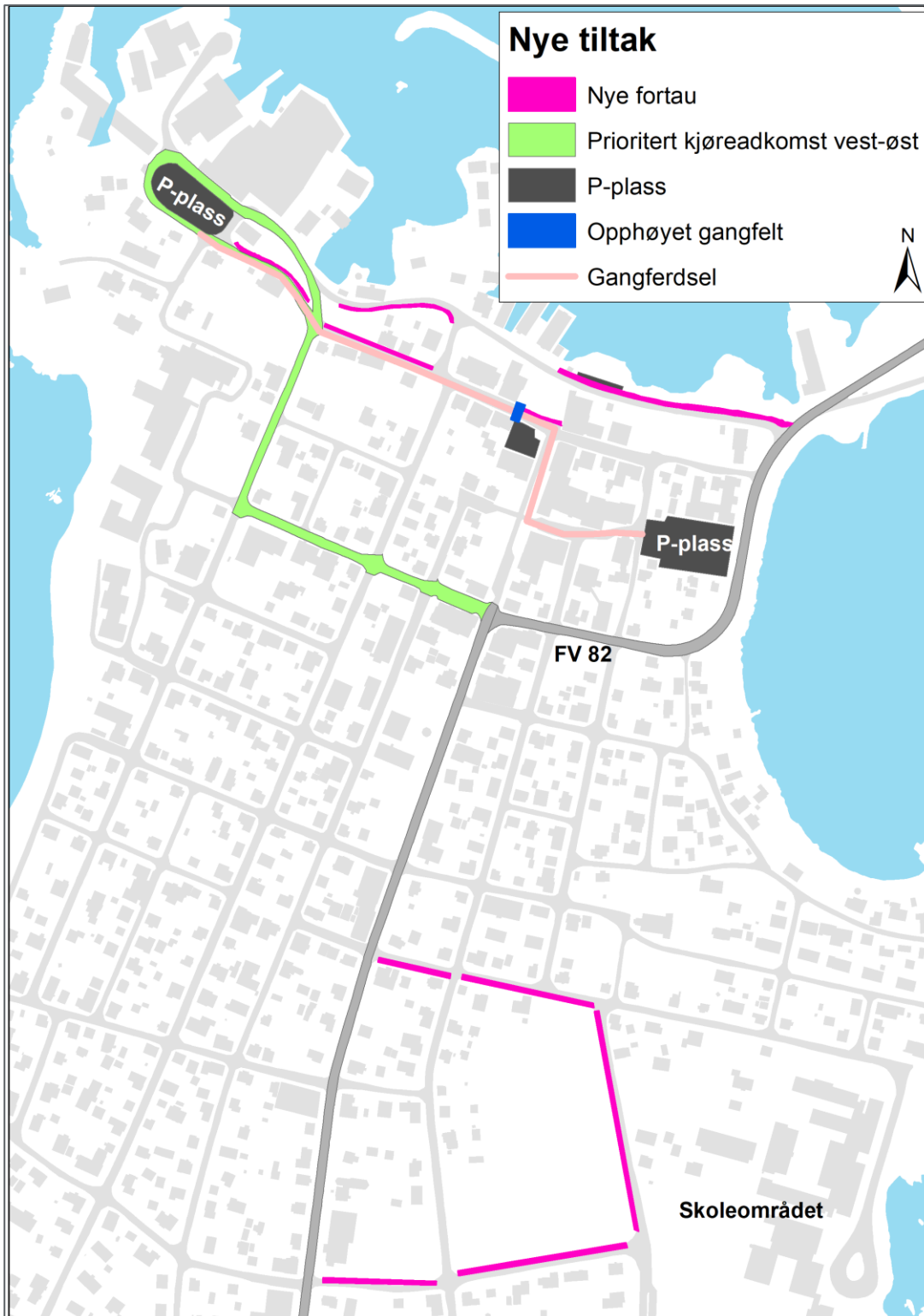
Figur 17. Veistrekk som anbefales opparbeidet med fortau / midlertidige tiltak for sikker gangferdsel. Tiltak for disse delstrekk vil sammen med eksisterende fortau, gi en sammenhengende sikker gangferdsel mellom øst og vest.

For delområdene 1 – 4 anbefales det tiltak for sammenhengende gangferdsel. Det er kun mindre strekk som ikke har fortau. Alle områdene har hjemmel for etablering gjennom gjeldende planer.

### 4.4 Vurdering av gjennomføring – videreføring i sentrumsplan – reguleringsbehov

De fleste tiltak som er beskrevet i kap 4 har i dag areal og hjemmel til etablering ihht gjeldende reguleringsplaner. I en videre oppfølging i kommunedelplan for sentrum, bør det gjennomføres en gjennomgang av reguleringsplaner og avsettes sentrumsområder med tilstrekkelig arealer for vei og fortau.

For delområde 5 er Kongshaugveien regulert, mens de øvrige gateløp ikke har regulerte fortaustraseer. Her vil det være krav til gjennomføring av reguleringsplan for å etablere tiltak. Samlet oversikt av foreslåtte tiltak og kobling med ny prioritet for kjøremønster er vist i figur 18.



Figur 18. Kart over samlede tiltak og ny prioritering trafikkadkomst mellom øst og vest og prioritert gangferdsel mellom to nye sentrale P-plasser.



## 5 Nye omsorgsboliger

### 5.1 Innledning

Det er av Andøy kommune iverksatt utarbeidelse av reguleringsplan for nye omsorgsboliger på Andenes. I samarbeid med Andøy kommune og Andenes Oms så kunngjorde Asplan Viak varsel om oppstart for detaljregulering for Andenes Oms den 8/9-2022. Formålet med planforslaget er å legge til rette for bygging av nye omsorgsboliger i Andenes sentrum.



Figur 19: Kart og planområde. Kommunekart.no og kart fra planvarsel

Planområdet omfatter i hovedsak området innenfor fv82/Storgata og de kommunale gatene Fjordgata og Fjeldalsgate. Planen har i tillegg til regulering av omsorgsbolig til hensikt å bedre kunne helhetlig regulere adkomst og trafikksituasjon for tilstøtende eiendommer.

Det må påpekes at følgende kapittelet ikke inngår som en del av reguleringsplanarbeidet for omsorgsboligene på Andenes, men kan ansees som en overordnet trafikkanalyse som omtaler gater og trafikale forhold innenfor plangrense for reguleringsplan tilknyttet etablering av omsorgsboliger. Hovedfokus vil i dette kapittelet omfatte fv.82/Storgata og lokale forhold knyttet til de enkelte trafikantgrupper. Foreslåtte tiltak må vurderes og eventuelt innarbeides av forslagstiller sammen med tilhørende innspill fra høringsparter i den pågående reguleringsplan.

## 5.2 Beskrivelse av dagens situasjon



Figur 20: Storgate sett mot nord. Google Maps

Som innledningsvis nevnt i kapittel 2 er Fv.82/Storgata hovedfartsvei inn til Andenes sentrum, fartsgrensen er 50 km/t på strekningen og ÅDT er angitt til 3200 kjøretøy med en andel lange kjøretøy på 10% ifølge Vegkart.no. Det foreligger ingen data knyttet til vegbredde for denne delen av strekningen, men ut fra målinger fra kommune kart.no kan man anta en total bredde på 6,5 m for kjørebane og skulder.

Innenfor planområdet for nye omsorgsboliger er det i fv.82/Storgata et T-kryss mot Fjeldalsgate helt i sør, et T-kryss midt på strekningen mot Stadionveien som fører mot Idrettsanlegg og rådhus med parkeringsplass, og et X-kryss i nordenden mellom fv.82/Storgata og Idrettsveien mot vest og Fjordgata mot øst. Foruten kryss er det flere direkteadkomster til private boliger på begge sider av fv.82/Storgata.

Like sør for planområdet endrer Storgata karakter fra å være innfartsvei til å bli bygate med kvartalsstruktur, i den forbindelse går fv.82/Storgata over fra å være forkjørregulert til å bli uregulert med høyregel. Horisontal- og vertikalkurvatur på strekningen er tilnærmet helt rett og gir god sikt langs gaten. I kryssområdene ligger bebyggelsen for tett inn mot veien til at sikt krav i henhold til Statens vegvesen N100 overholdes.

Langs vegen er det etablert belysning og fortau med 3 meters bredde på vestsiden av fv.82/Storgata, og gang- og sykkelveg med 3 meters bredde og grønt-rabatt med 2 meters bredde på østsiden av fv.82/Storgata.



Figur 21: Oversiktskart. Kommune kart.no

Det er i dag etablert et opphøy gangfelt over fv.82/Storgata i nordenden av planområdet ved kryssområdet mellom fv.82 og Idrettsveien/Fjordgata, i sørenden av planområdet er det etablert et vanlig gangfelt i kryssområdet mellom fv.82/Storgata og Fjeldalsgate. Ved begge krysningspunkt er det supplert med ekstra lyspunkt på østsiden av Storgata i forbindelse med gangfelt.





Figur 22: Fjordgata sett mot øst. Google Maps

Fjordgata er en kommunal gate med fartsgrense 50 km/t, etablert med ensidig fortau og tilrettelagt langsgående parkering på nordsiden av gaten. Fortauet følger fasaden på Coop prix og ender ved varemottaket som er etablert på baksiden av butikken. Bredden for fortau og parkering er målt til å være henholdsvis 2,5 og 3,0 m. Mot sør føres asfalten inn mot fasaden og det er ikke anlagt noen markering som skiller de enkelte trafikantgrupper eller parkering, total bredde for kjørebane og areal inn mot fasade i sør er målt til å være ca. 8,5 m. Det er ikke oppgitt noen trafikkmengde for gata.



Figur 23: Fjeldalsgate sett mot sør. Google Maps

Fjeldalsgate er som Fjordgata også kommunal, men har mer karakter av å være boliggate. Fartsgrensen er 50 km/t, det er ikke oppgitt noen trafikkmengde for gata. Bredden på gata er målt til å være ca. 4,0 m. Det er ikke tilrettelagt for myke trafikanter, men horisontal- og vertikalkurvatur bidrar til å gjøre gaten oversiktlig

**Kollektiv:**

Det er i dag en bussholdeplass (Rådhuset) innenfor planområdet, denne holdeplassen ligger på vestsiden av fv.82/Storgata og er utformet som kantstopp. Det er kun tilrettelagt for sørgående buss, nærmeste bussholdeplass for nordgående buss er 4 kvartal lenger nord som er ca. 425 m unna bussholdeplassen innenfor planområde.



Figur 24: Bussholdeplass innenfor planområde- sett mot sør. Google Maps

Linjer som serves av bussholdeplassen er linje 871, 874 og 883.

Linje 871 går mellom Sortland og Andenes

Linje 874 går mellom Andens, Nordmela og Risøyhamn

Linje 883 går mellom Andenes og Toften



Figur 25: Bussruter i tilknytning til planområdet. Kart moovit.com

## Trafikkulykker



Figur 26: Trafikkulykke (markert med grønt punkt). Statens vegvesen - Vegkart.no

De 10 siste årene har det kun vært registret en ulykke i tilknytning til planområdet. Ulykken inntraff i 2018 og er registret nær kryssområdet i Fjordgata som en ulykke med uklart forløp/ulykke som ikke faller inn under noen bestemt ulykkes kode, men som omfatter personbil og syklist.



### 5.3 Fremtidig situasjon

#### 5.3.1 Planforslag

I pågående reguleringsplan er det planlagt nye omsorgsboliger som skal etableres på eiendom med gnr.48 og bnr.74, 165 og 174. Foreløpige skisser viser at det er planlagt to avkjørsler fra fv.82/Storgata og inn til parkeringsplasser nord og sør for bygget. Hovedinngang til omsorgsboligene er planlagt plassert midt mellom nevnte avkjøringer.



Figur 27: Illustrasjon Andenes Oms. Utarbeidet av Asplan Viak

#### 5.3.2 Turproduksjon fra framtidig trafikk innenfor planområde

For fremtidig behov knyttet til ansatte ved Andenes Oms er følgende opplyst fra Andenes kommune:

Fremtidig situasjon			
	Dag	Kveld	Helg (antatt pr. vakt/pr. dag)
Andenes helsesenter omsorgsboliger	15	11	11
Hjemmetjenesten	8	3	
Spesialsykepleier	2		
Administrasjon (totalt)	4		
SUM	29	14	11(22 pr. dag)

Basert på fremtidig situasjon ser man at den største trafikken knyttet til ansatte ved Andenes Oms vil forgå på ukedagene, men det er her gjort en vurdering av gjennomsnittlig turproduksjon pr. uke.

I Statens vegvesens håndbok V713 er det oppgitt en antatt turproduksjon for bilturer ved helseinstitusjoner på 2,5 pr. ansatt, da med et variasjonsområde mellom 2 til 4 turer. Med en gjennomsnittlig bemanning i løpet av uka på 37 personer så gir dette en trafikkmengde på 93 kjøretøy i døgnet. Disse tallene er meget generell og omfatter helseinstitusjoner både for sentrale og grisgrendte strøk, det er derfor gjennomført en vurdering som hensyntar de lokale forhold. Det er da igjen benyttet grunnlag fra Statens vegvesens håndbok V713, men da sett på personturer og gjort en vurdering opp mot reisevaner hvor bystørrelse er hensyntatt. Fra V713 er det oppgitt turproduksjon knyttet til personturer pr. ansatt<sup>2</sup> satt til 4 turer per ansatt pr. døgn for helseinstitusjoner. I henhold til reisevaner og transportmiddelfordeling på mindre steder (<30000) knyttet til Helse- og sosialtjenester<sup>3</sup> så er fordelingen mellom de ulike transportmidlene antatt å ha følgende fordeling:

<i>Transportmiddelfordeling blant ulike grupper av bosatte i prosent</i>				
Bransje	Til fots	Sykkel	Bil	Kollektiv
Helse og sosialtjenester	18	2	74	5

Tabell 2: Transportmiddelfordeling. TØI - Bystørrelser og reisevaner

Ut fra overnevnte beregning hvor fordeling av transportmiddel er hensyntatt så kan man forvente en ÅDT ved Andenes Oms på ca.110 kjøretøy, dette er noe høyere enn første beregning som anslo en trafikkmengde på ca.93 kjøretøy i døgnet. Økes dermed turproduksjonen for bilturer fra 2,5 til 3 i den første beregningen blir resultatene tilsvarende lik med ca. 110 kjøretøy pr. døgn.

Inkludert i overnevnte ÅDT på 110 kjøretøy inngår varelevering, kjøring for hjemmetjenesten og besøk til pasienter. Basert på foreløpig situasjonsplan og oversikt over antall parkeringsplasser er parkering knyttet til besøk forutsatt gjort ved tilstøtende kommunale parkeringsplasser. Nærmeste kommunal parkeringsplass er ved dagens rådhus som befinner seg vis á vi Andenes Oms, antatt trafikkmengde knyttet til besøk er satt til 10 % av beregnet ÅDT.

Gjør man et fratrekk for besøkstrafikk, og fordeler trafikkmengden likt på de to planlagte avkjørslene, så vil antatt ÅDT for den enkelte avkjøringen være beregnet til 50 kjøretøy i døgnet.

### 5.3.3 Generell trafikkvekst

For en framtidig trafikksituasjon må man ta hensyn til generell trafikkvekst og endringer i trafikkutviklingen. For trafikkteilingene brukes derfor prognoser for å framskrive trafikken. For turproduksjonsberegningene som er beregninger for framtidig trafikk fra planområdet gjøres ingen framskriving.

I Transportøkonomisk institutts framskrivinger for persontransport 2018-2050<sup>4</sup> er det estimert årlige økninger for trafikkarbeid per fylke. Tallene for Nordland er vist i Tabell 3.

Periode	2018-30	2030-50	2018-2050
Årlig økning i biltrafikk	0,57 %	0,42 %	0,48 %

Tabell 3: Prognoser for årlig trafikkøkning i Nordland

Dette gir en generell trafikkvekst på 10 % mellom 2023-2043.

For den generelle trafikkveksten på fv.82/Storgata vil dette si en økning i ÅDT fra dagens 3200 kjøretøy til 3520 kjøretøy.

<sup>2</sup> Statens vegvesens Håndbok V713 Trafikkberegninger

<sup>3</sup> TØI – Bystørrelser og reisevaner

<sup>4</sup>Framskrivinger for persontransport 2018-205. Oppdatering av beregninger fra 2019 – Transportøkonomisk institutt TØI

### 5.3.4 *Utforming av avkjørsler*

Basert på beregnede trafikkmengder anbefales det i det videre reguleringsarbeidet at det gjøres en vurdering knyttet til utforming av avkjørsler til Andenes Oms. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 krav 4.1.4.1-1 Skal avkjørsler med ÅDT > 50 og ÅDT på primærvegen > 2000 utformes som kryss.

Det er gjennomført en vurdering av krav satt i Statens vegvesens håndbok N100 knyttet til etablering av trafikkøy, samt venstre- og høyresvingefelt. Ut fra beregnet ÅDT og timestrafikk ved avkjørslene vil det ikke stilles krav til etablering av overnevnte tiltak.

### 5.3.5 *Forhold for gående og syklende*

Forhold for gående og syklende ansees som godt ivaretatt langs fv.82/Storgata, både med tanke på dagens fortau/gang- og sykkelveg samt etablerte krysningspunkt ved kryssområdene. Men det anbefales å legge til rette for etablering av gangfelt i nær tilknytning til planlagt hovedinngang for Andenes Oms.

Parkeringsplassen ved rådhuset antas benyttet i stor grad som besøkparkering for Andenes Oms, etablering av gangforbindelse i nær forbindelse med hovedinngang vil redusere gangavstand mellom parkering og Andenes Oms og hindre utilsiktet kryssing av fv.82/Storgata.

I trafiksikkerhetsplanen til Andøy kommune arbeider kommunen aktivt for å bidra til å oppnå tilstandsmål satt i nasjonal tiltaksplan, øverst på listen av mål omtales « redusere fart i/rundt tettsteder ». Andøy kommune har satt utarbeidelse av skiltvedtak og skilting av kommunale gater til 30-soner i sine kommunale tiltaksplaner. Et slikt tiltak for Fjordgata og Fjelldalsgate vil være et meget positivt bidrag til trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper i nevnte gater.

I illustrasjoner som er lagt til grunn for denne analysen kan vi ikke se at det er tiltenkt adkomst fra Fjordgata eller Fjelldalsgate, gatene har god bredde med gode siktforhold langs gaten, og det er derfor ikke vurdert behov for ytterligere tiltak utover reduksjon av fartsgrense i nevnte gater. Om det i planprosessen skulle være ønskelig å vurdere adkomst til Andenes Oms fra en av disse gatene vil det være behov for en særskilt vurdering av de trafiksikkerhetsmessige konsekvenser i reguleringsplanarbeidet.

### 5.3.6 *Kollektiv*

Det er i dag etablert ett busstopp innenfor planområdet som kun omfatter sørgående linje mot Sortland/Risøyhamn, nærmeste busstopp som server nordgående linje ligger ca. 400 meter unna dagens busstopp. Det anbefales etablering av holdeplass for nordgående linje innenfor planområdet, dette vil kunne tilrettelegge for bruk av kollektivtransport både for ansatte og besøkende, og sist, men ikke minst for pasienter med redusert mobilitet.

## 5.4 *Usikkerhet*

Det vil alltid være usikkerhet knyttet til trafikk tall, trafikkprognoser og fordeling av trafikk på adkomster og svingeforhold i kryss. Det er i denne analysen gjort en del antakelser og forenklinger for å fordele trafikken i kryssene. Beregning av framtidig turproduksjon medfører en del usikkerhet med tanke på utnyttning, lokale variasjoner og omfang av tiltaket.

Der data er hentet fra andre planer er det også noe usikkerhet i hva som faktisk vil bli med hensyn til antall ansatte og vurdert trafikkmengde. I denne analysen er det dog brukt relativt konservative anslag i beregningene, slik at reell trafikk trolig vil bli mindre. På grunn av den store usikkerheten i en del av vurderingene kan det være behov for tilleggsvurderinger i forbindelse med detaljregulering av området dersom forutsetningene endres.