

Beregnet til
Horten kommune

Dokument type
Trafikkrapport

Dato
Desember 2016

TRAFIKKVURDERINGER ÅSGÅRDSTRAND



TRAFIKKVURDERINGER ÅSGÅRDSTRAND

Revisjon
Dato 2016/12/13
Utført av Grethe Myrberg
Beskrivelse Trafikkutredning Åsgårdstrand

Ref. 1350016562

Ramboll
92, Avenue d'Auderghem
1040 Bruxelles
T +32 02 737 96 80
F +32 02 737 9699
www.ramboll-management.be

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	BAKGRUNN	1
2.	DAGENS SITUASJON	2
2.1	Kommueplan for Horten 2015 - 2027	2
2.2	Aktivitet i området	2
2.3	Biltrafikken	4
2.3.1	Trafikktellinger og nummerskiltregistreringer i 2005/2007	4
2.3.2	Trafikktellinger og nummerskiltregistrering 2016	4
2.3.3	Oppsummering og sammenlikning av de to nummerskiltundersøkelsene	5
2.3.4	Gjennomkjøring forbudt for lange kjøretøy	6
2.4	Fartsgrenser	6
2.5	Trafikkulykker	7
2.6	Støy og miljø	9
2.7	Busstrafikk	10
2.8	Gang- og sykkelruter	11
2.9	Parkering	13
3.	VURDERINGER OG ANBEFALINGER TRAFIKK OG PARKERING	15
3.1	Trafikk - forslag til noen tiltak på FV 311	15
3.1.1	FV 311 ved Torvet	15
3.1.2	FV 311 ved Badeparken og havna	17
3.1.3	FV 311 kryss med Damgata og kryss med Nygårdsveien	18
3.2	Gang- og sykkelruter – vurderinger og noen forslag til tiltak	19
3.3	Parkering– vurderinger og noen forslag til tiltak	20
3.3.1	Parkering i havna og ved badeparken	20
3.3.2	Bussnuplass – mulighet for nye parkeringsplasser	22
3.3.3	Torvet	22
3.3.4	Kirka	23
3.3.5	Tverrgater til FV 311, ned mot sjøen (Kayesgate og Bakkegata)	23
3.3.6	Thaulows plass	23
3.3.7	Gateparkering generelt i sentrum	24
3.3.8	Sykkelparkering	24
3.3.9	HC-parkering	24
4.	VURDERING AV NY FV 311	25
4.1	Veitrasé for ny Fv 311 i kommuneplanen	25
4.2	Alternativ løsning for ny Fv 311	27
4.2.1	Aktuelle veitraséer	27
4.2.2	Trafikkmessig effekt av vurderte løsninger for ny Fv 311	28
4.2.3	Anleggskostnader	30
4.3	Oppsummering	30

1. BAKGRUNN

Det ble i 2007 gjennomført en trafikkanalyse for Åsgårdstrand, «Åsgårdstrand, Trafikk- og parkeringsanalyse, vurdering av ny rv311», Rambøll 14.12.2007. Behovet for trafikkanalysen kom opp i forbindelse med opprustningen av Åsgårdstrand havn, og en vurdering av økt trafikk og parkeringsmengde i sammenheng med dette. Analysen tok også for seg vurderingen av behovet for en eventuell omkjøringsvei av Fv311 som mange bruker i daglig pendling mellom Tønsberg og Horten. Videre la analysen noen føringer for bedret parkeringsdekning, samt at den konkluderte med at det ikke var grunnlag for en omkjøringsvei utenom Åsgårdstrand grunnet at trafikken gjennom området i stor grad er lokal trafikk, og at en omkjøringsvei ikke vil løse utfordringene knyttet til denne trafikkmengden.

I forbindelse med ny områdereguleringsplan for Åsgårdstrand er Rambøll engasjert for å gjennomføre en ny nummerskiltundersøkelse for å få nye tall på gjennomgangstrafikken gjennom Åsgårdstrand. Videre er vi bedt om å oppdatere trafikkanalysen fra 2007.

Det er mye av stoffet fra trafikkanalysen fra 2007 som er tatt inn i denne rapporten. Da det ikke har skjedd særlige endringer i Åsgårdstrand siden 2007 er mange av vurderingene og forslagene til tiltak fra den gangen fortsatt aktuelle i dag. Der det har skjedd endringer er disse tatt inn og beskrevet.

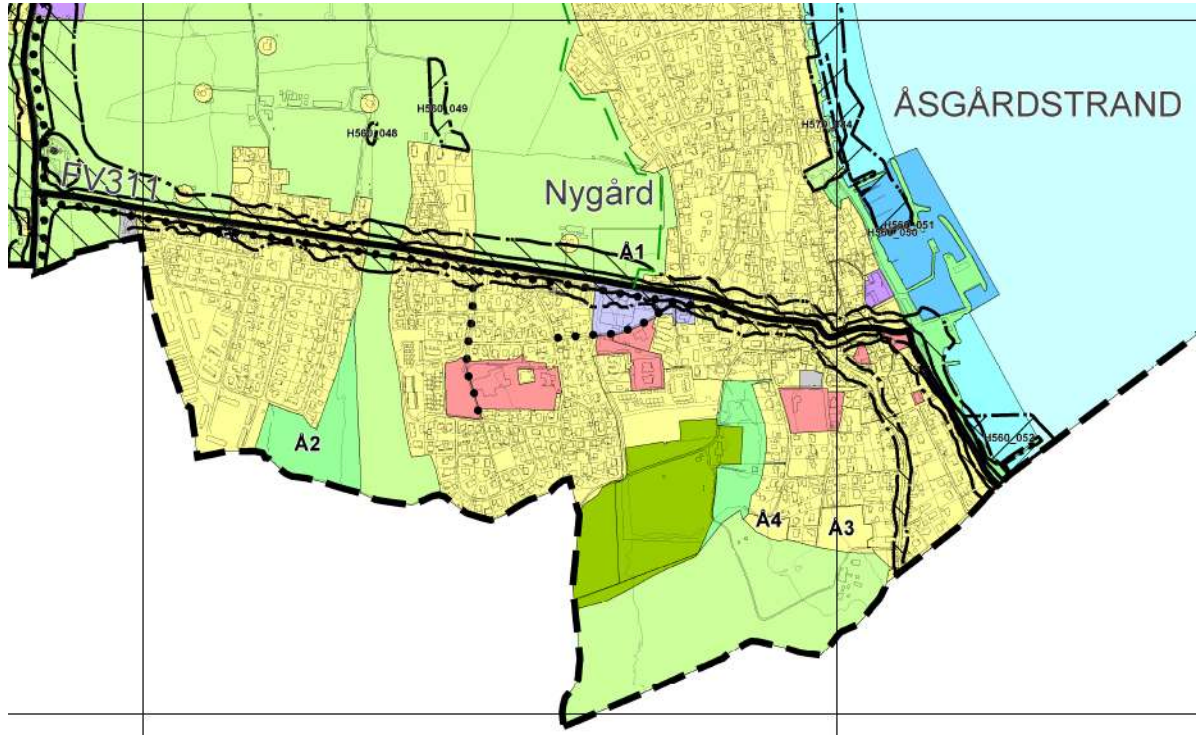
Temaene som omtales i denne oppdaterte trafikkanalysen er biltrafikk, trafikkulykker, parkering, gange/sykkel og kollektivtrafikk.

Det er fra kommunens side bedt om at analysen skal belyse eksisterende problemstillinger, spesielt gjennomkjøringsproblematikken der blant annet behovet for omkjøringsveg skal avklares. Nummerskiltundersøkelsen foretatt i 2016 er dokumentert i en egen rapport «Nummerskiltundersøkelse Åsgårdstrand», Rambøll, november 2016. Oppsummeringen av resultatene er tatt inn i denne rapporten.



2. DAGENS SITUASJON

2.1 Kommueplan for Horten 2015 - 2027



Ved behandlingen av mål og strategier for arealutviklingen i Horten kommune, kom det fram ønsker om at alle tettstedene i kommunen, deriblant Åsgårdstrand, skulle få mulighet for en videre utvikling av boligarealer.

Områdene A1 og A2 (se kartet) var opprinnelig med som foreslåtte boligutbyggingsområder, men pga. innsigelser fra fylkesmannen og fylkeskommunen og motstand fra befolkningen i Åsgårdstrand ble begge forslagene tatt ut i administrasjonens forslag til annen gangs behandling av planen. Det innebærer at Åsgårdstrand ikke får mulighet for en tilsvarende vekst som de andre tettstedene i kommunen.

2.2 Aktivitet i området

Åsgårdstrand er et historisk og idyllisk tettsted lokalisert ved Oslofjorden mellom Tønsberg og Horten. Tettstedet har omlag 3.500 fastboende og en del hyttebebyggelse. Åsgårdstrand er et typisk sommersted, der aktiviteten i tettstedet og langs strand- og havneområdet øker betydelig i sommermånedene.

Åsgårdstrand har sentrumsfunksjonene samlet innenfor korte avstander. Innen et par hundre meter finner man havna, badestranden, hotel, butikker, kaféer, kunstgallerier, bibliotek, bank, kirke, kjøpesenter og idrettsanlegg.

Åsgårdstrand har syv gater oppkalt etter billedkunstnere. Dette sier noe om en fortid preget av et kunstmiljø. Dagens Åsgårdstrand har også et levende kunst og kulturmiljø, og flere lokale



kunstnere og kunsthåndverkere. Edvard Munchs hus, med Munchparken ned mot vannet, er en av Åsgårdstrands største attraksjoner.

Det er i båthavna plasser både for småbåter og seilbåter i tillegg til gjestehavn. Det er et servicebygg i havna med toalett, dusj, vask og en kiosk. På sommeren arrangeres det mange regattaer i området.

Åsgårdstrand har vært et populært bade- og feriested siden 1920 årene. Badeparken ligger rett ved båthavna og her finner du foruten strand og gresslette, sitteplasser, badehus og sandvolleyballbane.

Åsgårdstranddagene kalles også "Byfest", og strekker seg over 2-3 dager i midten av juni. Dette er et arrangement, som samler hele byen og mange tilreisende. Her arrangeres det konserter i Munchparken, det er teaterforestillinger, en mengde aktiviteter for barn, markedsboder, kunstutstillinger og underholdning i havna med bl.a. attraksjonen Water Games.



2.3 Biltrafikken

Den overordnede trafikåren gjennom Åsgårdstrand er *FV 311*, som går i trasé langs fjorden fra sør, opp en smal, bratt bakke over Åsgårdstrand Torv og videre vestover mot Kjærkrysset og Rv 19 Hortensveien.

2.3.1 Trafikktellinger og nummerskiltregistreringer i 2005/2007

Trafikktellinger gjennomført av Statens vegvesen i 2005, viste følgende trafikkmengder:

RV311 ved Kjær: 6900 kjt/d og ved Bliksekilen 3600 kjt/d. Nummerskiltregistreringer som ble foretatt viste at det var ca. 2000 kjøretøy som kjørte gjennom Åsgårdstrand, sum begge retninger mellom Kjærkrysset og Bliksekilen.

Det ble i juni 2007 også gjennomført trafikktellinger på FV 311 ved Torvet (Rambøll). Disse viste at det var 6.700 biler i døgnet som passerer FV 311 i et snitt ved Torvet.

Resultatene fra tellingene og nummerskiltregistreringen i 2005/07 viste altså oppsummert at det i et snitt ved Torvet var ca. 2000 biler (ca.30%) som var gjennomgangstrafikk mens 4700 biler (ca. 70%) var trafikk som pga. bosted, arbeidsplass eller ulike ærend, "hørte til" i Åsgårdstrand.



2.3.2 Trafikktellinger og nummerskiltregistrering 2016

Det er i 2015/16 foretatt nye trafikktellinger og i 2016 ny nummerskiltundersøkelse (kommunen og Rambøll). Egen rapport er utarbeidet for nummerskiltundersøkelsen, Rambøll, «*Nummerskiltundersøkelse Åsgårdstrand*», November 2016.

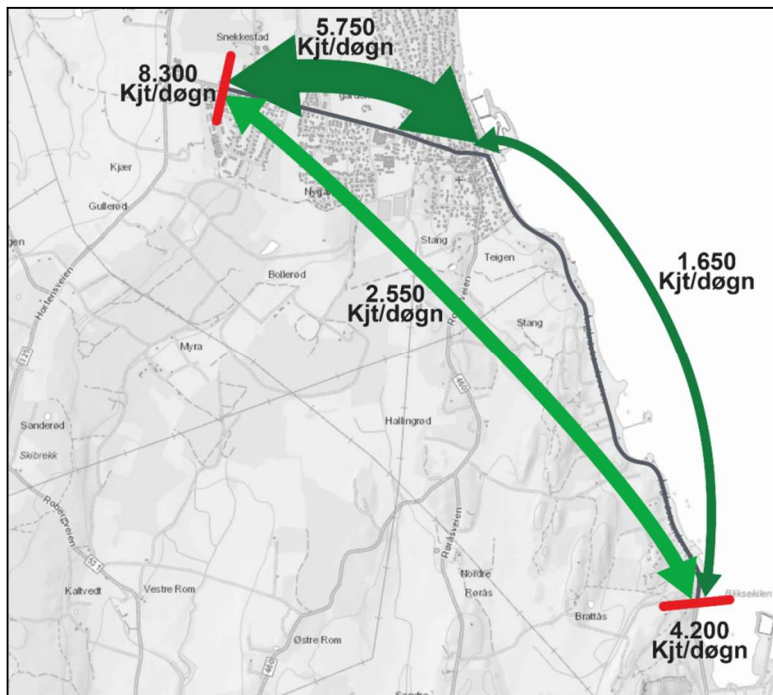
Torsdag den 8. september 2016 ble det gjennomført registreringer i to snitt, hvor trafikken ble registrert i begge retninger. Dette gir totalt fire registreringspunkter. Registreringene ble gjennomført i tidsrommene kl.07-09, kl. 11-13 og kl. 15-17 i registreringspunktene Fv. 311 Åsgårdstrandsveien ved Bliksekilen og Fv. 311 Kjærveien rett øst for Kjærkrysset.

Resultatene av tellingene og nummerskiltundersøkelsen er følgende:

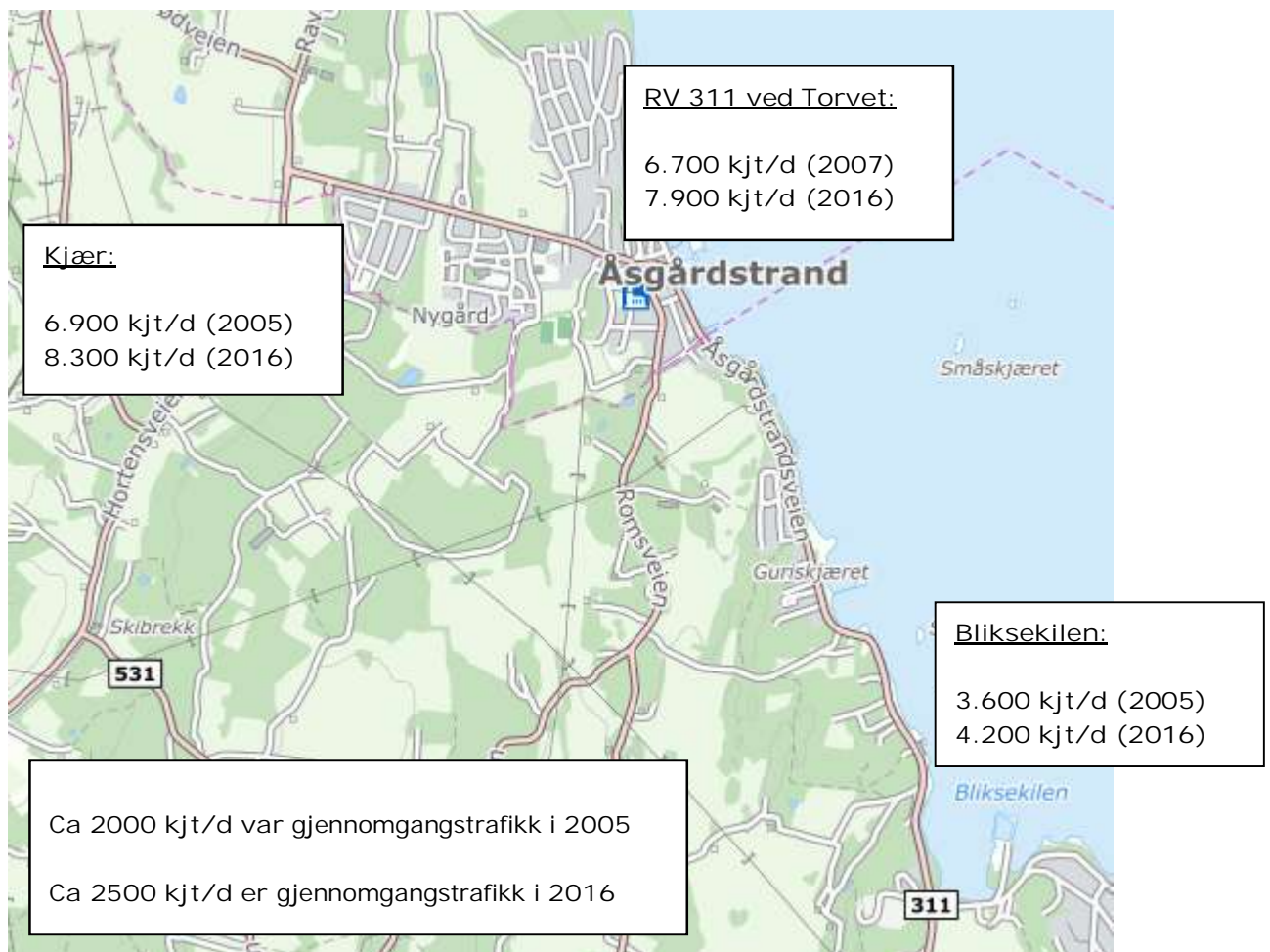
Trafikkmengder i de to registreringssnittene: RV311 ved Kjær: 8300 kjt/d og ved Bliksekilen 4200 kjt/d. Dette viser en økning i trafikken på 17-20% fra 2005.

Ut ifra registrert ÅDT i de to registreringssnittene ved Bliksekilen og på Kjærveien og resultatene fra nummerskiltundersøkelsen er trafikkstrømmene mellom de to registreringspunktene og strømmene mellom registreringspunktene og Åsgårdstrand beregnet, se figur.

Nummerskiltundersøkelsen viser at gjennomgangstrafikken gjennom Åsgårdstrand utgjør ca. 2.500 kjøretøy/døgn. Dette tilsvarer at ca. 60 % av ÅDT ved Bliksekilen og ca. 30 % av ÅDT på Kjærveien er gjennomgangstrafikk. Dette gjelder samlet ÅDT (i begge retninger) i de to registreringssnitt.



2.3.3 Oppsummering og sammenlikning av de to nummerskiltundersøkelsene



Kartet over viser trafikk tall fra tellinger i 2005/07 og i 2015/16. Vi ser at det har vært en trafikk-økning i tellepunktene:

FV 311	Trafikkmengde (ÅDT) 2005/07	Trafikkmengde (ÅDT) 2015/16	%-vis økning i trafikk	Beregnet trafikkmengde (ÅDT) i 2016
v/Kjær	6900	8300	20%	
v/Torvet	6700	ikke telling	18,5%	7900
v/Bliksekilen	3600	4200	17%	

Det har vært en økning i trafikken på 17-20% fra 2005 i de to tellesnittene. Ved å legge til grunn en tilsvarende trafikkøkning på RV 311 ved Torvet får vi en trafikkmengde her på 7900 kjt/d i 2016.

I et snitt ved Torvet var det i 2005 ca. 2000 biler (ca.30%) gjennomgangstrafikk mens 4700 biler (ca. 70%) var trafikk som pga. bosted, arbeidsplass eller ulike ærend, "hørte til" i Åsgårdstrand.

I det samme snittet ved Torvet ser vi at det i 2016 er 7900 kjt/d. Med en gjennomgangstrafikk på ca. 2500 kjt/d utgjør gjennomgangstrafikken ca. 32%.

Resultatene av de to nummerskiltundersøkelsene viser således at det er omtrent samme nivå på gjennomgangstrafikken i dag som i 2005. 30-32% av trafikken i et snitt på FV 311 ved Torvet, er gjennomgangstrafikk, resten er trafikk som «hører til» i Åsgårdstrand.

Gjennomgangstrafikken har økt litt mer enn den generelle trafikkøkningen i tellesnittene. En økning i gjennomgangstrafikken fra ca. 2000 kjt/d til ca. 2500 kjt/d vil si en økning på ca. 25%, mens den generelle trafikkøkningen ligger på 17-20 %..

2.3.4 Gjennomkjøring forbudt for lange kjøretøy



Det er skiltet *gjennomkjøring forbudt for lange kjøretøy* gjennom sentrum. Trafikktellingene som ble gjennomført i 2007 (Rambøll) viste at av de 6700 kjøretøyene som passerte Torvet i løpet av ett døgn var det 134 lange kjøretøy, dvs. kjøretøy over 7,5m. Dette utgjør ca. 2% av all trafikken. Hvor stor andel som er over 12,4 m har vi ikke tall på men dette utgjør antakelig en svært liten andel. Ut fra dette ble ulovlig gjennomkjøring av lange kjøretøy ikke vurdert som et stort problem i 2007.

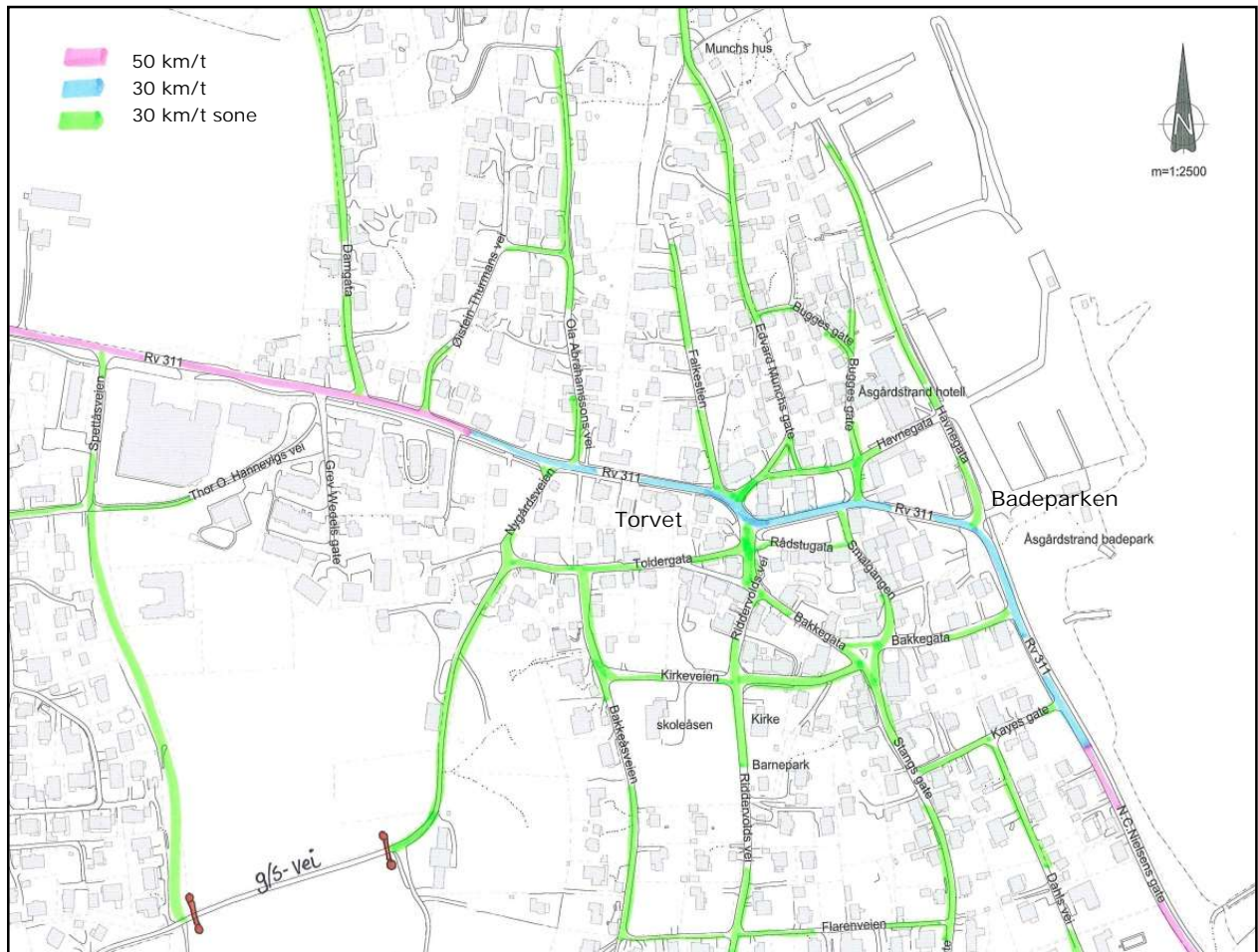
Det er ikke foretatt nye vurderinger av dette i 2016.

2.4 Fartsgrenser

Fartsgrensen på FV 311 er 30 km/t gjennom Åsgårdstrand sentrum, fra ca. 50 m før krysset med Kayes gate til ca. 100 m etter krysset med Nygårdsveien. For øvrig er fartsgrensen 50 km/t gjennom Åsgårdstrand. Boliggatene har 30 km/t soneskilting.

Fartsmålinger i 2007 viste at ca. 15 % av biltrafikken hadde en hastighet på mer enn 48 km/t. Dette viser behov for fartsreduserende tiltak. Det er spesielt to punkter på FV 311 gjennom sentrum som peker seg ut som viktige å sikre bedre gjennom fartsreduserende tiltak. Dette er ved Torvet og ved Badeparken, der det er stor aktivitet og kryssing av myke trafikanter.

Nye fartsmålinger i sentrum er ikke tatt, men punktene som peker seg ut med behov for fartsdempende tiltak synes å være de samme i dag som den gang.



2.5 Trafikkulykker

Ulykker i perioden 1998 – 2005

Fra forrige rapport ble det skrevet følgende om ulykkesituasjonen: «Til tross for at trafikken gjennom Åsgårdstrand er stor, og hastighetsnivået kan oppleves som truende for myke trafikanter, skjer det få alvorlige ulykker her. I perioden 1998 til 2005 skjedde det 5 ulykker med lettere skade langs fv 311.

Potensialet for ulykker har sammenheng med trafikkmengder og fart. Hvis ulykken først er ute, øker risikoen større skadegrad betydelig med økende hastigheter. Statistisk sett er det store sjanser for at en myk trafikanter overlever en påkjørsel dersom bilens hastighet er 30 km/t eller lavere. Ved høyere hastigheter øker dødeligheten drastisk.

I områder med mange fotgjengere og mye kryssende biltrafikk anbefaler derfor vegvesenet at fartsgrensen skal være 30 km/t. For at dette skal overholdes er det viktig å følge opp med fysiske fartsdempende tiltak.»

Kartet på neste side viser ulykkesituasjonen for perioden 1998-2005

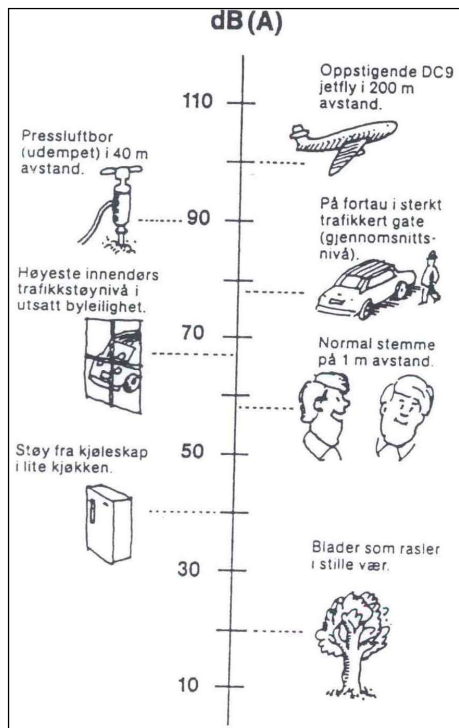


Ulykker i perioden 2009 – 2016

En ny gjennomgang av trafikulykker på RV311 er gjort. Det er hentet data fra NVDB (Nasjonal vegdatabank) der alle politirapporterte ulykker med personskade blir innrapportert. For perioden 2009 – 2016 (foreløpig innrapporterte ulykker så langt i 2016) ser vi at ulykkesbildet er nokså likt som for forrige periode vi gjennomgikk (1998-2005). Det har i perioden 2009 – 2016 skjedd 7 ulykker med lettere skade på FV 311 på strekningen fra Kjær til rett syd for badeparken. 5 av de 7 ulykkene er bilulykker (tre påkjøring bakfra ulykker, en møteulykke og en ved kryssende kjøretretning). 1 sykkelulykke som skjedde ved venstresvingende syklist foran kjørende i krysset med Spettåsveien og 1 fotgjengerulykke som skjedde ved kryssing i gangfeltet ved kjøpesenteret Paletten.



2.6 Støy og miljø

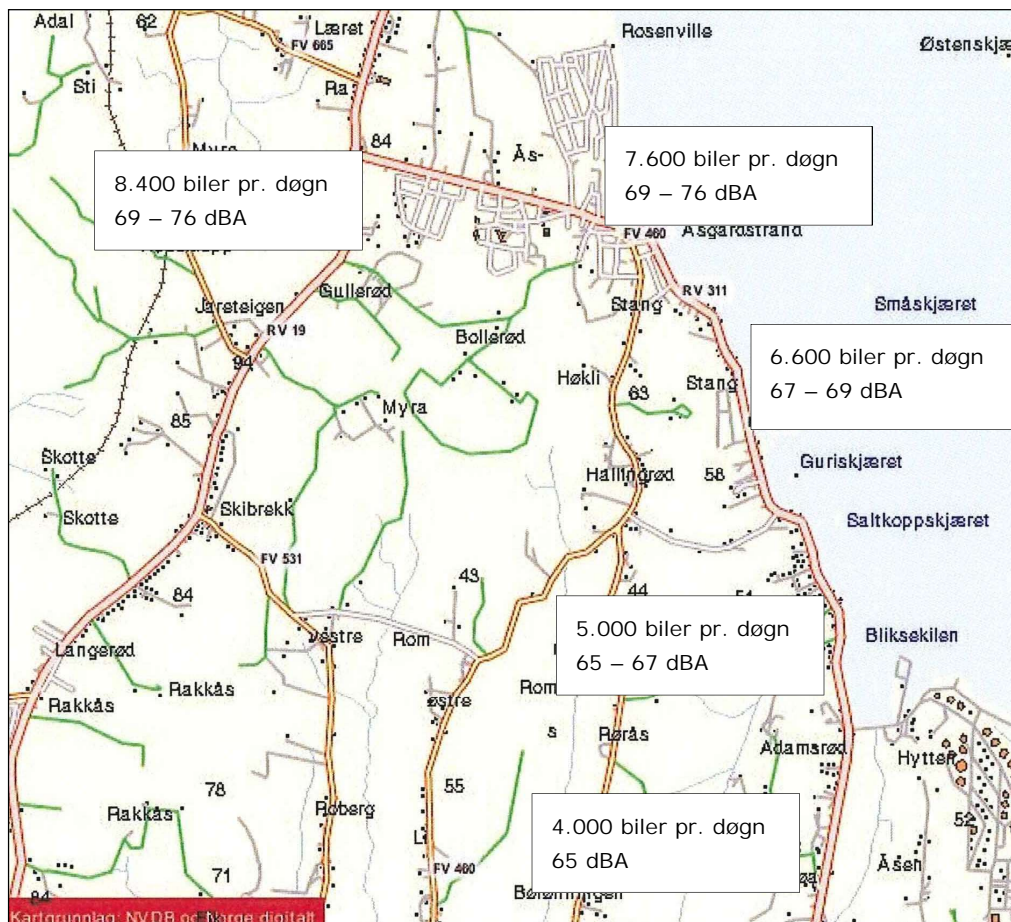


Statens vegvesen foretok i forbindelse med forrige rapport støyberegninger hvor de framskrev trafikken til 2015. Følgende resultater ble presentert i forrige rapport:

«Statens vegvesen har foretatt støymålinger og beregninger for boliger langs FV 311. De har benyttet dagens trafikk tall og framskrevet dem til 2015-situasjonen. Kartet under viser beregnet støysituasjon i 2015 for arealer inntil 15 m fra riksvegen.

Det skal mye til at endringer i trafikk slår ut i forhold til støy. Minste hørbare endring i støy er 3 dBA. Dette tilsvarer en fordobling av trafikkmengden, eller en dobling av avstanden fra støykilden (veien). Hastighetsnivå og veibelegg har også mye å si for støysituasjonen.

Vi må regne med at støysituasjonen langs fv 311 blir omtrent som i dag, dersom ikke det skjer drastiske endringer i forhold til trafikkmengder eller hastighetsnivå.»

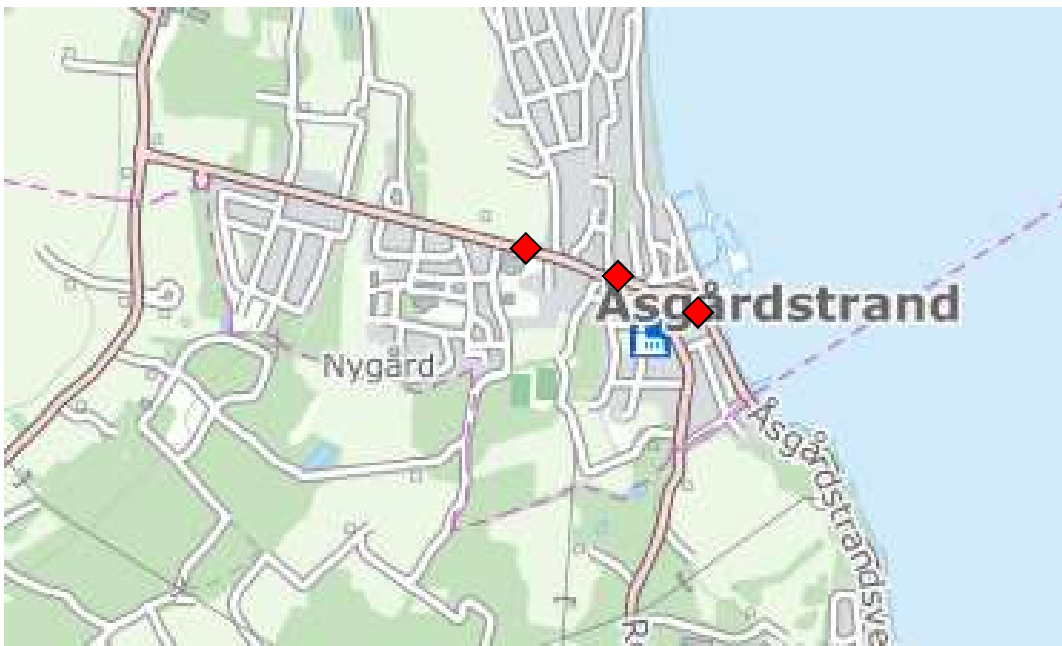


Som vi ser av trafikk tallene framskrevet til 2015-tall (kartet over), stemmer disse veldig godt med de trafikk tellingene som nå er foretatt i snittene ved Kjær og Bliksekilen. Dagens støysituasjon kan derfor leses av kartet som ble utarbeidet den gangen.

2.7 Busstrafikk

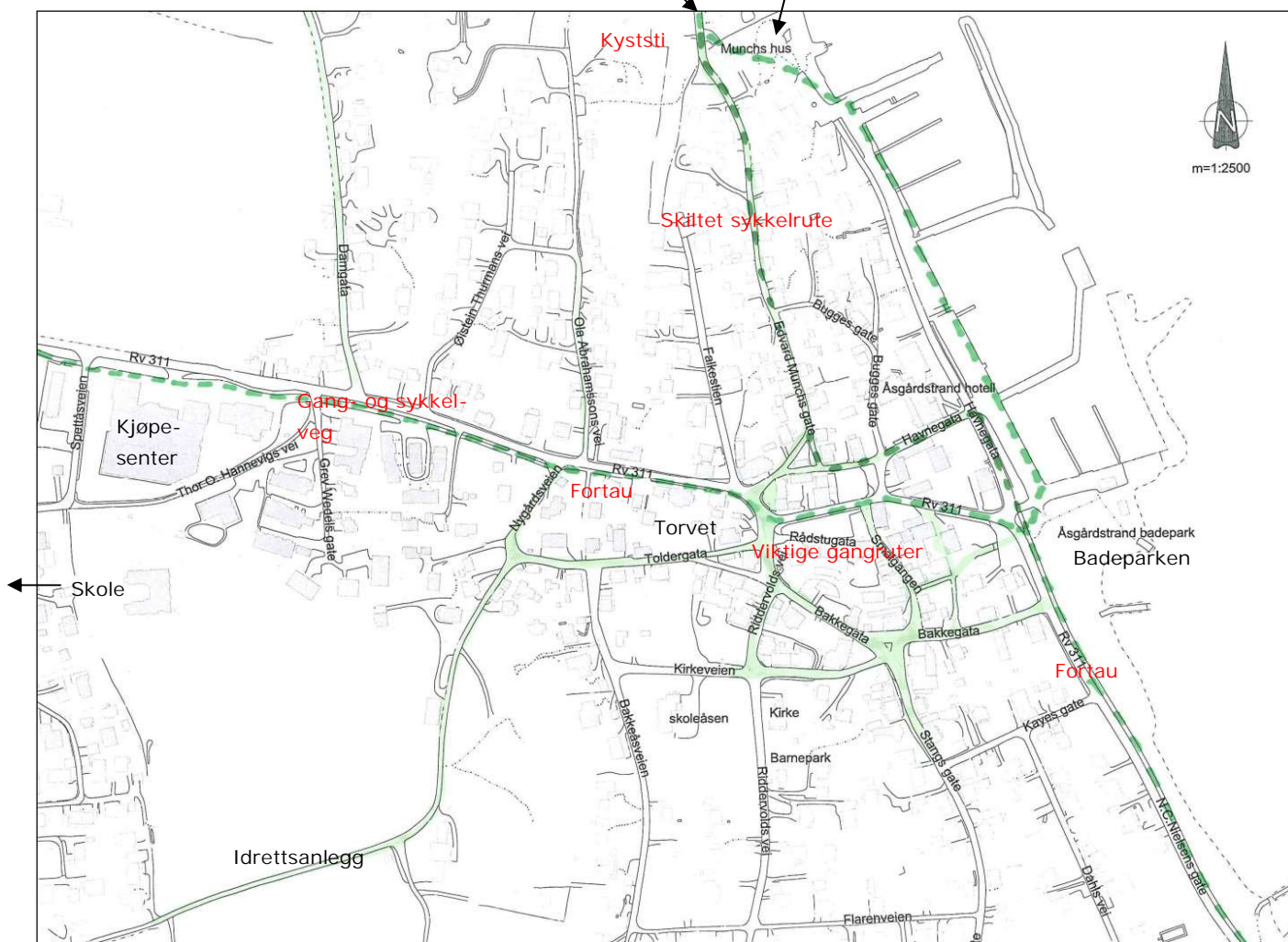
Åsgårdstrand betjenes av Stamrute 1 mellom Horten – Åsgårdstrand – Tønsberg – Sandefjord – Larvik - Nevlunghavn. Bussen har ½ times frekvens på hverdager. Holdeplassene i Åsgårdstrand sentrum finner vi på FV 311 ved kjøpesenteret Paletten, rett vest for Torvet og ved badeparken/Rådhuset (se kart).

Tidligere kjørte bussene i en sløyfe innom en holdeplass ved kirken fordi det ikke var lagt til rette for bussene å kunne stoppe i FV 311 ved Torvet. Det er i dag (2016) anlagt stoppested rett vest for Torvet (kantsteinstopp inntil fortau) slik at bussen unngår å kjøre i en omvei innom plassen ved kirken.



2.8 Gang- og sykkelruter

Det går en *kyststi* fra Nasjonalparken ved Borre (egentlig helt fra Horten havn) syddover til Åsgårdstrand, parallelt med strandsonen. Kyststien kommer ut i enden av Edvard Munchs gate, og følger denne fram til Munchs hus. Herfra vil trolig mange velge å gå gjennom Munchparken ned mot havna, og følge sjøfronten videre. Det er foreløpig ikke opparbeidet noen spesiell strandpromenade forbi havneområdet, og det anbefales at det tilrettelegges bedre for dette.



Nasjonal sykkelrute 1 (Nordsjøruta) følger fra nord, samme trasé som kyststien fram til Havnegata, og er skiltet videre via denne fram til FV 311.

Det er varierende standard på *gang- sykkeltilbudet langs FV 311*. Langs fjorden er det etablert fortau på østsiden av riksvegen. Videre vestover har vegen kun et smalt fortau i bakken opp mot Torvet. Vest for Torvet er det fortau på sørsiden av RV 311. Fortauet går fram til krysset med Nygårdsveien. Herfra er det gang – og sykkelveg vestover fram til RV 19.

Det er spesielt på strekningen mellom Badeparken og Torvet at forholdene er dårlige. Her er fortauet stedvis så smalt, på grunn av bebyggelse tett inntil vegen, at det ikke lar seg gjøre å utvide til et akseptabelt tilbud for gående. Syklistene må sykle i gata sammen med bilene.

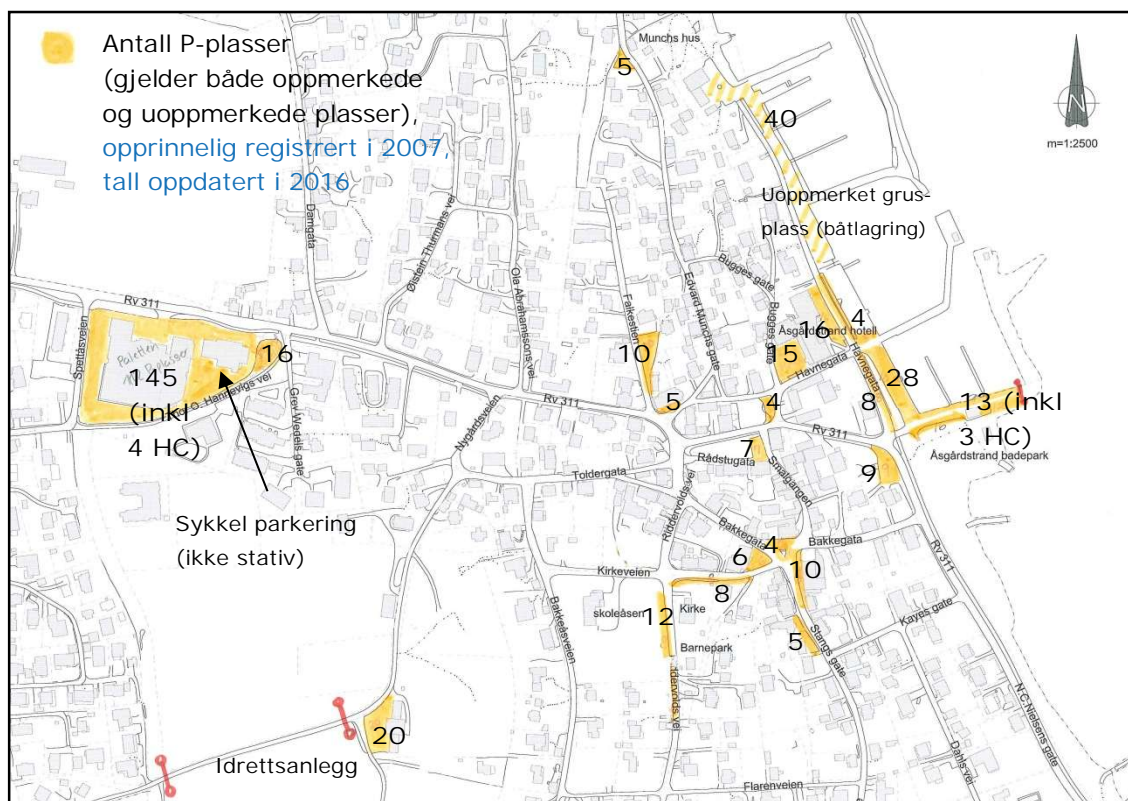
Viktige kryssingspunkter på FV 311 er ved Badeparken, Torvet, Damgata og ved kjøpesenteret Paletten. På sommerstid er det stor aktivitet og kryssing av myke trafikanter ved Badeparken. Torvet er et viktig knutepunkt for flere formål og det skjer kryssing i forbindelse med skolevei både ved Torvet, Damgata og kjøpesenteret.

I gatene syd for FV 311 og Torvet, hvor det er mange viktige gangruter, er det ikke egne anlegg for gående eller syklende. Her er de myke trafikantene blandet med biltrafikken. Det er 30 km/t og lav biltrafikk i disse gatene.



2.9 Parkering

Det ble foretatt en registrering av antall parkeringsplasser i 2007. Denne er oppdatert ved en gjennomgang av kommunen og Rambøll i 2016 (tall på kartet er oppdatert i forhold til dette).



Tyngdepunktet av parkeringstilbudet i Åsgårdstrand sentrum er knyttet til kjøpesenteret Paletten, og området nede ved havna.

Parkeringsområdet knyttet til kjøpesenteret Paletten har ca. 160 plasser totalt (145 P-plasser pluss ca. 16 uoppmerkede plasser på grusen nedenfor). Ikke alle plassene er godt oppmerket og det skjer en del tilfeldig «villparkering» på plassen. Det er merket av 4 HC plasser på området. Det er sykkelparkering på området, men det mangler stativ.

I havneområdet er det registrert i underkant av 100 plasser (inkl. parkeringen ved hotellet). I tillegg er det registrert en del parkering på den grusete plassen utenfor nordre basseng. Parkeringsplassen her er ikke oppmerket, noe som medfører en dårlig utnyttelse. I tillegg hindrer trolig en del uklar skilting en mer effektiv bruk av plassen.

Atkomst til Munchs hus er skiltet fra Torvet via Edvard Munchs gate. Utenfor Munchs hus er det kun avsatt 5 parkeringsplasser. Det er innført parkeringsforbudt i Edvard Munchs gate for å hindre langsgående parkering.

For idrettsanlegget er det i dag adkomst via Nygårdsveien til parkering ved klubbhuset (ca. 20 plasser).

I sentrum er det hovedsakelig lagt opp til kantsteinparkering i bolig gatene, samt noen mindre, uoppmerkede plasser rundt Torvet og Taulows plass/Jokerbutikken. Det opplyses fra driver av Jokerbutikken at det er problemer med langtidsparkering utenfor butikken, noe som medfører vanskeligheter for varelevering og kundebesøk. Vellet påpeker at parkering i gatene i dette området er et synlig problem og uheldig for trafikksikkerheten og framkommeligheten for utrykningskjøretøy.

Den store asfalterte plassen ved kirken ble tidligere brukt som holdeplass/snuplass for busser i tillegg til å være adkomst til tilliggende eiendommer. Plassen blir i dag kun benyttet av noen skolebusser og som snuplass.



P langs gate i Ridder-
voldsvei ved kirken



P langs gate i Kirke-
veien fra kirka og
østover



Åsgårdstrand havn en
varm sommerdag



P-plass ved Munch's
hus



Gjesteparkering bak
hotellet

3. VURDERINGER OG ANBEFALINGER TRAFIKK OG PARKERING

3.1 Trafikk - forslag til noen tiltak på FV 311

Det knytter seg noen trafikale problemer til at FV 311 går gjennom sentrum av Åsgårdstrand. Som det framgår av beskrivelsen av dagens situasjon er det ved Torvet 32% gjennomgangstrafikk (2500 biler i døgnet) og 2% gjennomkjøring av lange kjøretøy dvs. >7,5m, mens lokaltrafikken utgjør 68% (5400 biler i døgnet).

Det står i kommuneplanen for 2015 – 2027 at kommunen skal ta kontakt med Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune med sikte på å planlegge en ny vei fra Bliksekilen og ut til fv 325. En slik vei går i sin helhet i Tønsberg kommune.

En eventuell omkjøringsvei syd for sentrum er lite sannsynlig at blir gjennomført i nær framtid. Denne rapporten baserer seg derfor på at FV 311 fortsatt skal ha den funksjonen den har i dag og forslag til tiltak baseres på dette.

Vi har videre tatt inn det meste av de vurderingene og forslagene til tiltak som ble gjort i 2007, da vi mener mye av dette er like aktuelt i dag. Vi skrev den gangen: «Statens vegvesen har tradisjon for å bygge om riksveier gjennom tettsteder til miljøgater. Dette gjelder primært på steder der det ikke er aktuelt å bygge en ny omkjøringsvei. Vi mener FV 311 gjennom Åsgårdstrand sentrum fyller kriteriene for miljøgater. Vi har likevel ikke foreslått en fullstendig opprusting av FV 311 til miljøgate gjennom hele Åsgårdstrand sentrum, da vi anser det som urealistisk pga. kostnadene. Forslagene til tiltak går derfor ut på å sikre enkelte steder på strekningen bedre, spesielt for de myke trafikantene. Tiltakene er også foreslått for å få en miljømessig opprusting på viktige kryssningspunkter/oppholdsarealer i sentrum.»

I kapittel 4 har vi tatt med utredningen som ble gjort i 2007 mhp. ny omkjøringsvei. Her blir det redegjort for alternative traséer, trafikkmengder veien vil kunne få, kostnader og kost/nytte.

3.1.1 FV 311 ved Torvet

Åsgårdstrand Torv er et stort 5-armet veikryss. I tillegg er deler av Torvet benyttet til parkeringsplass for legesenteret. Bussholdeplasser er etablert som kantsteinstopp langs fv 311 rett vest for Torvet. Vi har sett på muligheten for å flytte holdeplassen til Torvet. Dette mener vi vil gi en bedre holdeplassløsning for kollektivtrafikantene, og også bidra til å skape liv på Torvet. Utfordringen er forholdet til sikt for trafikk opp bakken mot Torvet, samt vedlikehold vinterstid. Vi mener løsningen kan forsvares trafikksikkerhetsmessig når fartsgrensen er 30 km/t og det gjennomføres fysiske tiltak over Torvet. En oppstramming av kryssområdet med kantstein og nytt fortausareal samt annet belegg i kjørebanelen, er tiltak som vil sikre et lavere hastighetsnivå.

Samtidig anbefaler vi å fjerne parkeringen fra Torvet, og heller opparbeide en bedre organisert parkeringsplass i Falkestien. Fortauet bør gjøres bredere rundt hjørnet av legesenteret og fram til parkeringsplassen. Vi anbefaler også at det tilrettelegges for en vareleveringslomme inn mot kaféen i nordøstenden av Torvet. Det bør vurderes om det skal etableres en HC parkeringsplass et sted i løsningen (evt. som en lomme i fortauet foran legesenteret).



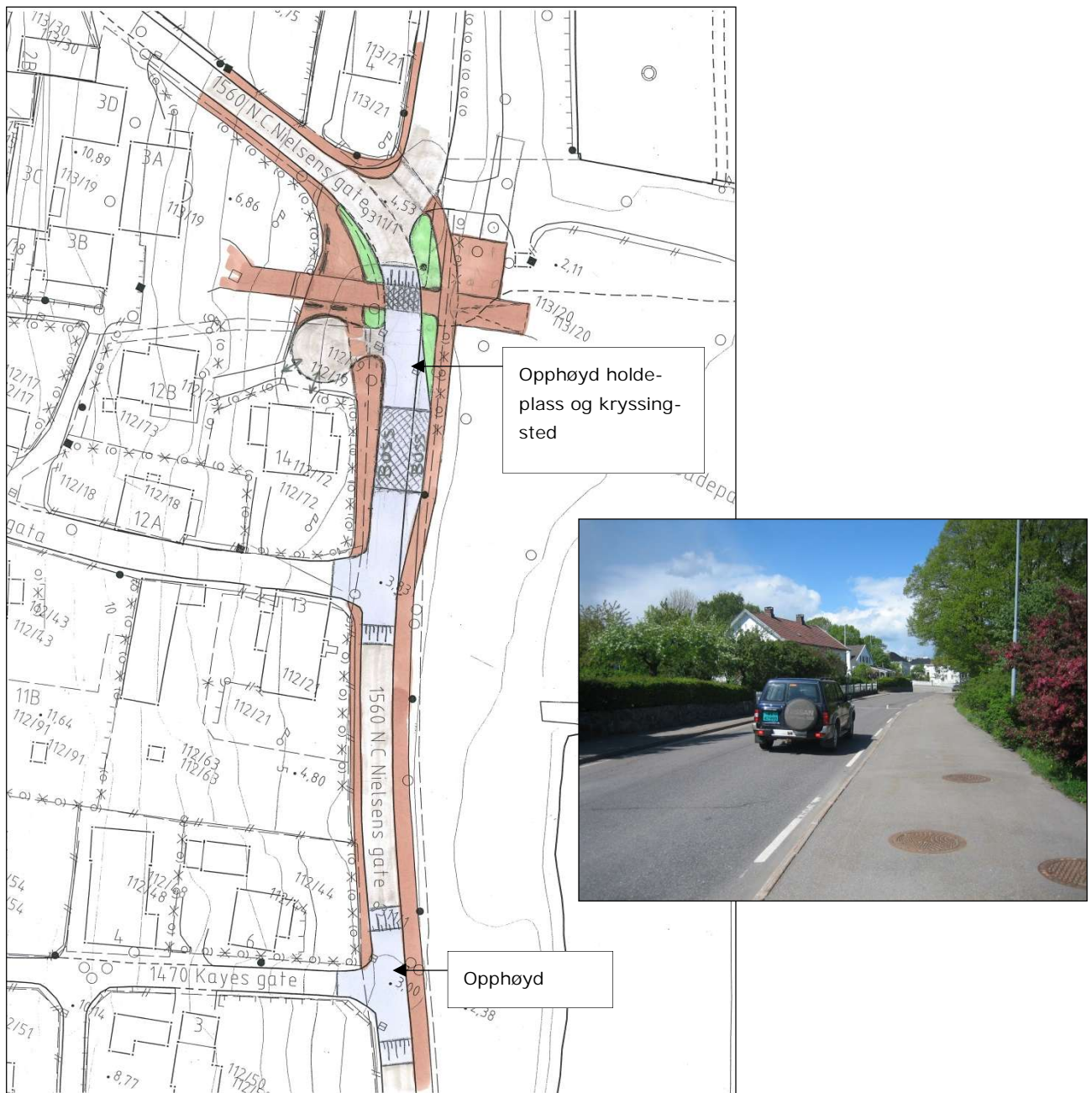
3.1.2 FV 311 ved Badeparken og havna

Fotgjengerkryssingen mellom Rådhusparken og Badeparken må ses i sammenheng med bussholdeplassene og krysset mot Havnegata. Vi har anbefalt at kjørebanelen mellom bussholdeplassene bygges opphøyd og markeres med egnet belegg, og at kryssingspunktet blir en del av dette opphøyde området. Fartsgrensen på strekningen er 30 km/t.

Det er tegnet inn busslomme på badeparkside (retning nordover). Denne busslomma kan også fungere som mulig av- og påstigning i badesesongen.

Atkomsten til parkeringsplassen/snuplassen inn mot Rådhusparken anbefaler vi flyttet lenger sørover samtidig som den blir strammet opp ved at det etableres gode gangarealer (se skisse).

Vi anbefaler også at kryssene FV 311 x Bakkegata og FV 311 x Kayes gate bygges opphøyd. Her er det viktig at bilistene viser aktsomhet og holder lav hastighet på grunn av kryssende fotgjengere. På grunn av bratt terreng og murer er det dårlig friskt i de to kryssene. Frisikten er vanskelig å få utbedret og fartsdempende tiltak på strekningen vil derfor bedre forholdene.



3.1.3 FV 311 kryss med Damgata og kryss med Nygårdsveien

Damgata har dårlig sikt mot vest der den munner ut i FV 311. Det er ikke mye man kan få gjort med denne situasjonen med enkle grep. Som et framtidig grep anbefales det å stenge *Damgata* og legge den om slik at den munner ut i FV 311 lenger vest, dvs. i krysset med *Spettåsveien*. Med et slikt grep vil man her kunne anlegge en rundkjøring som vil gi en god og sikker kryssløsning på FV 311 i ett punkt med to viktige sideveger tilknyttet. Den omlagte *Damgata* bør også ha fortau eller gang-/sykkelveg som ledes ut til kryssningspunktet mellom busslommene ved *Paletten*.

Kommuneplanen har ikke tatt inn forslag til boligbygging på dette arealet pga innsigelser fra fylkesmannen og fylket. Vi vil likevel foreslå en trafikk-løsning som beskrevet, da vi ikke har noen annen god løsning på *Damgatas* tilknytning til fv 311.

Nygårdsveien er svært smal og lite egnet for trafikk. Veien er i dag adkomst til idrettsanlegget, men med anleggelse av ny adkomstvei og etablering av nye parkeringsplasser vil dette endres. I følge reguleringsplan for Åsgårdstrand idrettsanlegg er det planlagt adkomst til idrettsanlegget via *Spettåsveien* og etablering av parkering til idrettsanlegget i enden av veien. *Nygårdsveien* er regulert som gang- og sykkelveg på et stykke sydover til idrettsanlegg og All-aktivitetshus. Fra ny parkeringsplass og østover inn til idrettsanlegg og All-aktivitetshus er det også regulert gang- og sykkelveg. Varelevering og annen nødvendig kjøring til All-aktivitetshus og andre eiendommer innenfor bør skje via denne gang- og sykkelveien og ikke via *Nygårdsveien*.



3.2 Gang- og sykkelruter – vurderinger og noen forslag til tiltak

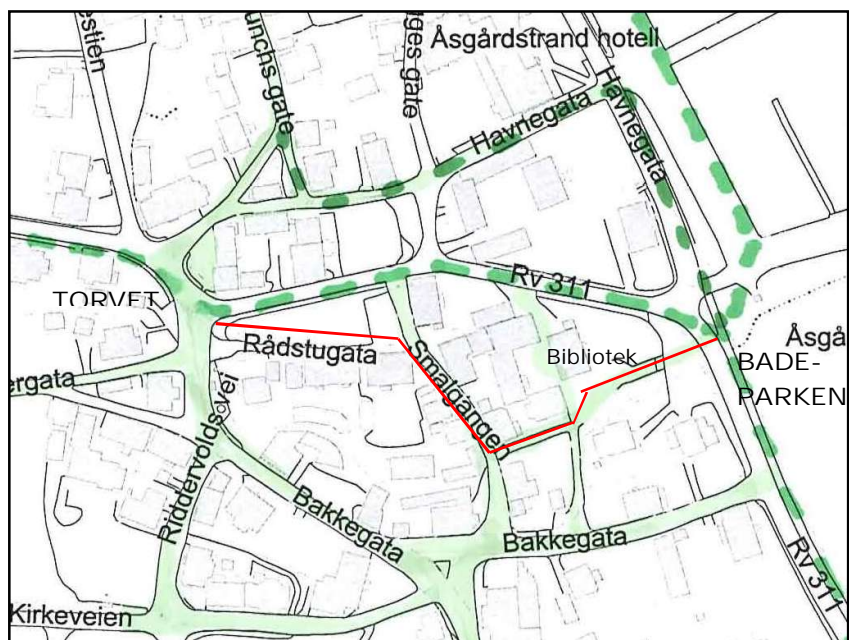
Kyststien langs havna er viktig at ivaretas (se skisse kap.3.3).

FV 311 på strekningen mellom Badeparken og Torvet

De foreslåtte tiltakene på Torvet og ved Badeparken rydder opp og sikrer viktige kryssingspunkter.

Det skjer også noe kryssing av FV 311 mellom disse to stedene. Kryssing av FV 311 ved Smalgangen er trafikkfarlig og det anbefales å ikke tilrettelegge bedre for kryssing her. I dag er det sperret med steiner her.

Både for å få et godt alternativ til det smale fortauet langs FV 311 på strekningen mellom Badeparken og Torvet, samt unngå den uheldige kryssingen ved Smalgangen, blir det viktig å ruste opp og tydeliggjøre gangruta fra Badeparken opp forbi biblioteket og videre oppover til Torvet (se rød markering på kartet).



Smalgangen



Parken nedenfor biblioteket, ned mot Badeparken

3.3 Parkering– vurderinger og noen forslag til tiltak

3.3.1 Parkering i havna og ved badeparken

Utfordringen knyttet til parkering er spesielt knyttet til sommersesongen når aktiviteten i tettstedet og langs havneområdet/badeparken øker betydelig.

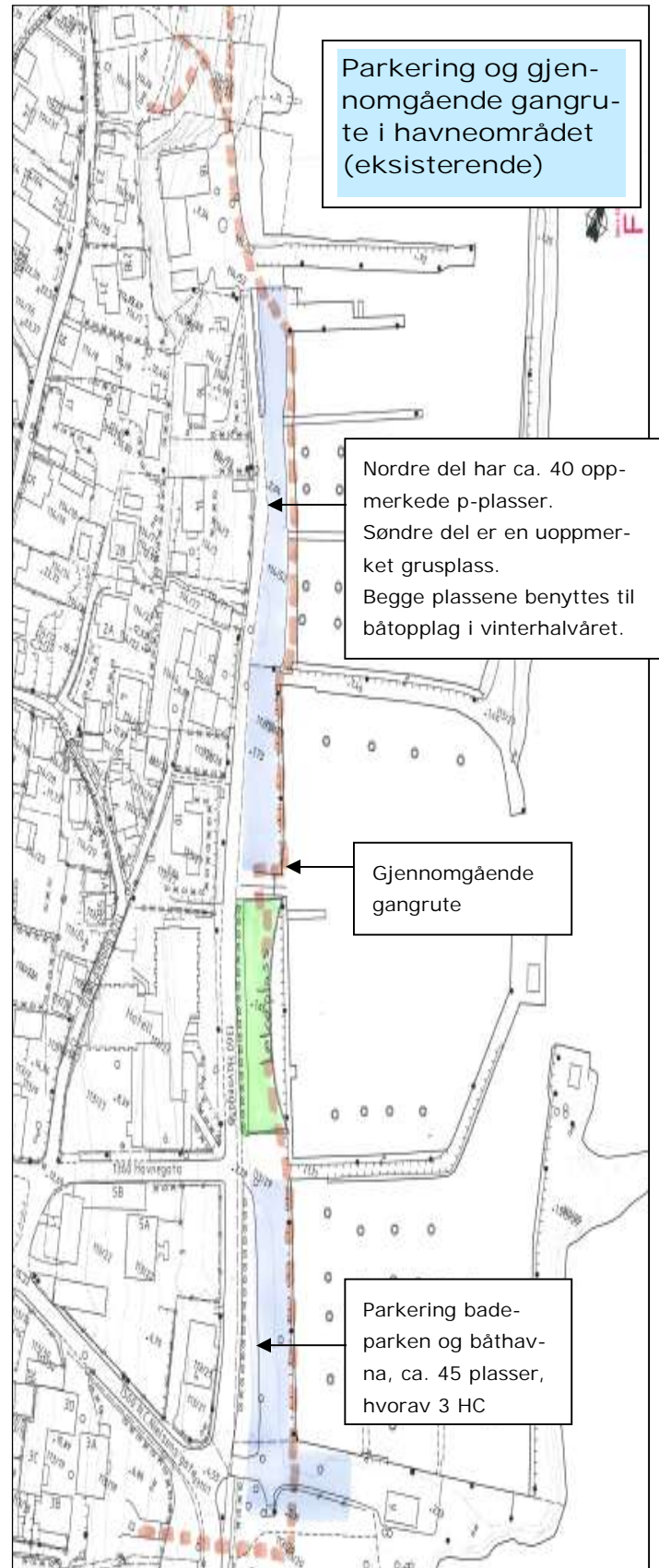
Etter forrige gjennomgang av parkeringsforholdene i havna i 2007 er småbåthavna ferdig utbygd, delvis ved at havnevesenet har bygd ut gjestehavna og ved at seilforeningen har utvidet sin havn. Det er ikke planer om noe utvidelse eller omgjøring av arealene i havna.

I dag er det ca. 45 p-plasser lengst syd i havneområdet. Disse benyttes av besøkende til badeparken og øvrig besøkende til sentrum.

Lenger nord i havneområdet er det plasser som benyttes til båttopplag i vinterhalvåret. Den nordligste plassen er asfaltert og det er merket opp ca. 40 p-plasser, som benyttes i sommerhalvåret. Syd for denne plassen er det en gruset plass som også benyttes til parkering om sommeren, men ingen oppmerking, noe som gjør at denne plassen nok har en dårlig utnyttelse.

Dersom det er ønskelig med bedre kapasitet og utnyttelse av plassene er det noen tiltak man kan gjennomføre:

- Den grusede plassen kan asfalteres og merkes opp, noe som vil gi en bedre utnyttelse/flere p-plasser sommerstid.
- Innføring av avgift på plassene. I Åsgårdstrand bor mange i gå- eller sykkelavstand til båthavna. På fine dager med stort trykk på parkerings-plassene, antar vi at etterspørselen regulerer seg i enn viss grad selv ved at flere velger å gå eller sykle til båthavna. For å sikre en balanse mellom tilbud og etterspørsel, mener vi likevel det er nødvendig å innføre avgift på plassene. En avgift vil også sikre omløp på bruken av plassene og hindre uønsket langtidsparkering.



For parkeringsplassene ved søndre basseng, som også betjener badeparken, bør denne avgiften ligge på et nivå som gjør plassene lite attraktive å bruke for de som er ute med båt over lengre tid. En avgift her vil også sikre at hotellets gjester heller benytter parkeringsplassen bak hotellet. Avgiften på disse plassene kan med fordel være progressive, det vil si at timeprisene økes etterhvert. Eksempelvis kan det innføres en avgift på kr. 3,- for første time, kr 5,- for andre time og kr 10,- for de neste timene. Med en slik avgift vil det antakelig ikke være nødvendig å innføre maksimal parkeringstid.

For parkeringsplassene lenger nord bør det også innføres avgift. Avgiften kan her trolig være lavere enn på plassene ved badeparken, for eksempel kr 3,- pr. time og en døgnavgift på kr 30-40. En innføring av avgift på disse plassene vil antakelig være med på å få flere av de som har mulighet til å gå eller sykle, til å benytte seg av dette. Med en avgift på plassene vil kanskje noen også kjøre bilen hjem igjen etter å ha lesset av det som skal med på båttur. Alternativt kan det på disse plassene innføres maksimaltid, eksempelvis tillatt parkering i max. 2 døgn, for å hindre mer omfattende langtidsparkering. Vi har imidlertid mest tro på at en avgift også på disse plassene er det som vil gi best effekt.

Utfordringen i forhold til parkeringskapasiteten i havna er begrenset til sommeren. Det bør derfor vurderes å avgrense avgiftsperioden til juni – august.

3.3.2 Bussnuplass – mulighet for nye parkeringsplasser

For å gi et økt parkeringstilbud for sentrum foreslås å etablere parkeringsplasser på eksisterende bussnuplass vis-a-vis kirken. Denne parkeringsplassen vil kunne fungere som erstatning for plasser som blir borte dersom man rydder opp og fjerner plasser på Torvet og på Taulows plass samt innfører parkeringsforbud i noe større grad enn i dag langs enkelte gater (se omtalt i andre kapitler). Parkeringsplassen vil også fungere som et tilbud i sommersesongen når plassene i havna kan være fullt belagt.

Skissen viser inntegnet 39 P-plasser og fortsatt mulighet for buss til å snu og stoppe på arealet. Skissen viser at man går litt inn i ubenyttet grøntareal på vestsiden av plassen. Det foreslås å opprettholde muligheten for bussnuplass/busstopp, da dette kan være et tilbud til turbusser og skolebusser og som snumulighet for større kjøretøy.



3.3.3 Torvet

Vi anbefaler å fjerne parkeringen fra Torvet, og heller opparbeide en bedre organisert parkeringsplass i Falkestien (se kap.3.1.1).

3.3.4 Kirka

Det kan tilrettelegges litt bedre for parkering langs Riddervolds vei ved å gå noe inn i grøntareal på vestsiden av veien.



P langs gate i Riddervoldsvei ved kirken

3.3.5 Tverrgater til FV 311, ned mot sjøen (Kayesgate og Bakkegata)

Som alternativ til parkering ved badeparken, vil kansteinparkering i Kayes gate, Bakkegata og Dahls vei trolig være mest nærliggende. En avgift i havna vil kunne presse noe mer parkering opp i disse gatene, selv om vi tror folk flest er villige til å betale en moderat avgift for å komme så nært som mulig til stranda. Vi foreslår ingen regulering av parkeringen i disse gatene. Situasjonen bør imidlertid følges nøye opp dersom det innføres avgift på parkering i havneområdet.



Kayesgate

3.3.6 Thaulows plass

Området ved Thaulows plass med pub, Joker butikk m.m. er et slags T-kryss hvor Bakkegata munner ut i Stangs gate (FV 460). Det er anlagt en trafikkøyet/et blomsterbed i krysset men det er mulig å kjøre på begge sider av denne. Selv om det er uklare trafikkmessige forhold i krysset tror vi biltrafikken tilpasser seg forholdene her og har inntrykk av at farten er lav, samtidig som trafikkmengden er lav.

Når det gjelder parkeringen på og rundt plassen skjer denne på begge sider, inn mot henholdsvis Joker butikk og pub/boliger. Da det ikke er noen regulering av tid eller noen avgift for å parkere her, kan det til tider være vanskelig å få parkert eller levert varer ved butikken. Det anbefales derfor å innføre regulering av plassene ved butikken slik at man kun kan parkere kort tid her. Dette kan gjøres med kun skilting, men ved også å supplere med innføring av avgift vil håndhevelsen bli langt enklere.



Bakkegata



Thaulows plass

3.3.7 Gateparkering generelt i sentrum

Det skjer en del gateparkering i sentrum av Åsgårdstrand. For å bedre på forholdene for gående og syklende i gatene hadde det vært bra å innføre parkering forbudt i større grad enn i dag i enkelte gater. Det har ikke vært rom for å vurdere dette nærmere i denne analysen, med det anbefales at dette vurderes og at det sees i sammenheng med evt. innføring av avgift på parkering i Åsgårdstrand.

3.3.8 Sykkelparkering

Generelt er det svært dårlig med tilrettelagt sykkelparkering i sentrum. Det bør etableres gode sykkelparkeringsplasser ved sentrale plasser. Disse stedene bør være:

- Paletten
- Badeparken
- Torvet
- Thaulows plass
- Kirken
- Munchs hus

3.3.9 HC-parkering

Som det framgår av registrerte parkeringsplasser er det etablert HC-parkeringsplasser på enkelte steder, ved Paletten (4) og i båthavna(3).

Det bør etableres enkelte HC-parkeringsplasser også ved andre sentrale steder:

- Torvet
- Thaulows plass
- Kirken
- Munchs hus

4. VURDERING AV NY FV 311

Siste status for en eventuell omkjøringsvei i Åsgårdstrand framgår av kommuneplan for 2015 – 2017 hvor det står følgende:

«Det har i mange år vært en diskusjon om en omkjøringsvei for å hindre gjennomgangstrafikk gjennom Åsgårdstrand. Kommunestyret har fattet et vedtak om å kontakte Tønsberg kommune og Vestfold fylkeskommune med sikte på å planlegge en ny vei fra Blixekilen og ut til fv 325. En slik vei går i sin helhet i Tønsberg kommune.»

I de følgende kapitlene er den vurderingen som ble gjort av en evt. omkjøringsvei i 2007 tatt inn uredigert for å gi et visst bilde av hva en omkjøringsvei vil bety trafikkmessig selv om noen forhold er endret siden den gang. Det bemerkes at det i teksten henvises til kapitler som det må sees bort fra, da dette henger sammen med den gamle rapporten dette kapitlet er hentet fra.

Som det framgår av resultatene fra nummerskiltundersøkelsen i 2016 så ligger den gjennomgangstrafikken i prosent omtrent på samme nivå som i 2005. 30-32% av trafikken i et snitt på FV 311 ved Torvet, er gjennomgangstrafikk, resten er trafikk som «hører til» i Åsgårdstrand. I antall biler har gjennomgangstrafikken økt noe, en økning i gjennomgangstrafikken fra ca. 2000 kjt/d 2005 til ca. 2500 kjt/d i 2016. Til forskjell fra vurderingene i 2007 vil derfor antallet biler som vil ha nytte av en eventuell omkjøringsvei ha økt til ca. 2500 kjt/d.

4.1 Veitrasé for ny Fv 311 i kommuneplanen

I kommuneplanens arealdel har det i lengre tid ligget inne en trasé for ny Fv 311 som vist på kartskissen nedenfor.



Traséen ligger for det meste i Tønsberg kommune der den også er vist i kommuneplanens arealdel.

Denne løsningen innebærer kryss med Fv 311 Åsgårdstrandveien i øst og med Rv 19 Hortensveien i vest. Det er ikke forutsatt noen tilknytning til veinettet i Åsgårdstrand mellom kryssene i hver ende, muligens unntatt et kryss med Fv 460 Romsveien. Veien vil derfor primært bli en omkjøringsvei for gjennomgangstrafikk mellom Åsgårdstrandsveien og Hortensveien. Trafikk til og fra Åsgårdstrand vil ha ingen eller liten nytte av veien.

I kap 2.2 er det redegjort for dagens trafikksituasjon i og gjennom Åsgårdstrand, basert på trafikktegninger i 2005 og 2007. Der fremgår det at den rene gjennomgangstrafikken gjennom Åsgårdstrand utgjør ca 2000 biler/døgn. Det er altså kun denne trafikken som ville ha nytte av en ren omkjøringsvei som vist ovenfor.

Ved torvet er det en gjennomsnittlig trafikkbelastning på ca 6700 biler/døgn. Gjennomgangstrafikken utgjør dermed 30 % av trafikken ved torvet. Fjernes gjennomgangstrafikken blir det fortsatt en trafikkbelastning på 4700 biler/døgn ved torvet.

Det bør for øvrig påpekes at trafikktegningen i juni 2007 viste at kun 2 % av trafikken på Fv 311 ved torvet er tunge biler. Dette er en svært lav andel sammenlignet med riksveier i Vestfold for øvrig der andelen som regel ligger på 8-10 %, dels høyere, dels lavere, men aldri under 5 %. Årsaken er naturlig nok forbudet mot gjennomkjøring med lange kjøretøyer gjennom Åsgårdstrand som i stor grad ser ut til å fungere etter hensikten.

En omkjøringsvei som vist ovenfor vil ha en lengde på i underkant av 3 km. Basert på en anslått løpemeterpris på 25-30.000 kr kan kostnaden for denne veien antas å ligge i størrelsesorden 70-100 mill kr.

Etter vår mening vil man av følgende grunner få relativt lite igjen for en så vidt stor investering:

- Trafikken til, fra og innen Åsgårdstrand er vesentlig større en gjennomgangstrafikken, og det vil derfor fortsatt være betydelig trafikk på dagens Fv 311 gjennom Åsgårdstrand, i størrelsesorden 3-5000 biler/døgn fra havna og opp til Kjærkrysset.
- Etablering av nye aktiviteter i Åsgårdstrand som trekker til seg trafikk, f.eks. et Munchsenter, vil ikke ha nytte av en ren omkjøringsvei, men derimot øke trafikken til og fra Åsgårdstrand.
- Tungtrafikken på Fv 311 er i utgangspunktet relativt liten. Bussene vil fortsatt måtte kjøre på dagens Fv 311 gjennom Åsgårdstrand og noe tungbiltrafikk til og fra byen vil man fortsatt måtte regne med. Man blir derfor ikke "kvitt" tungbiltrafikken med en ren omkjøringsvei.
- Når ringveien nord for Tønsberg åpner i januar 2008 er det forventet at noe trafikk som i dag er orientert nordover på Fv 311, heller vil velge å benytte ringveien. Det foreligger ikke data som gjør det mulig å anslå hvor stor denne trafikken vil være, men en viss reduksjon av gjennomgangstrafikken gjennom Åsgårdstrand kan forventes.

I handlingsprogrammet for Nasjonal transportplan 2006-2015 er det ikke satt av midler til denne type prosjekter i perioden 2006-2009. For perioden 2010-2015 er det ført opp en ramme på 420 mill kr til hele BTV-regionen, dvs Buskerud, Telemark og Vestfold fylker til sammen. Fire prosjekter i Vestfold er nevnt som aktuelle kandidater til å konkurrere om denne rammen, men Fv 311 utenom Åsgårdstrand er ikke blant disse.

Forslag til revidert Nasjonal transportplan for 2010-2019 vil snart bli fremlagt av de statlige transportetatene. Det gjenstår å se om det der bebudes økte investeringsrammer, men etter vår mening er det ikke grunn til å forvente så stor økning i rammene at ny Fv 311 utenom Åsgårdstrand kommer i betraktning som statlig investeringsobjekt innen 2019.

I tillegg til at de økonomiske rammene er små, vil en ren omkjøringsvei utenom Åsgårdstrand ha for liten nytte til å kunne konkurrere om statlige midler med en rekke andre velbegrunnede riksveiprosjekter i Vestfold.

4.2 Alternativ løsning for ny Fv 311

4.2.1 Aktuelle veitraséer

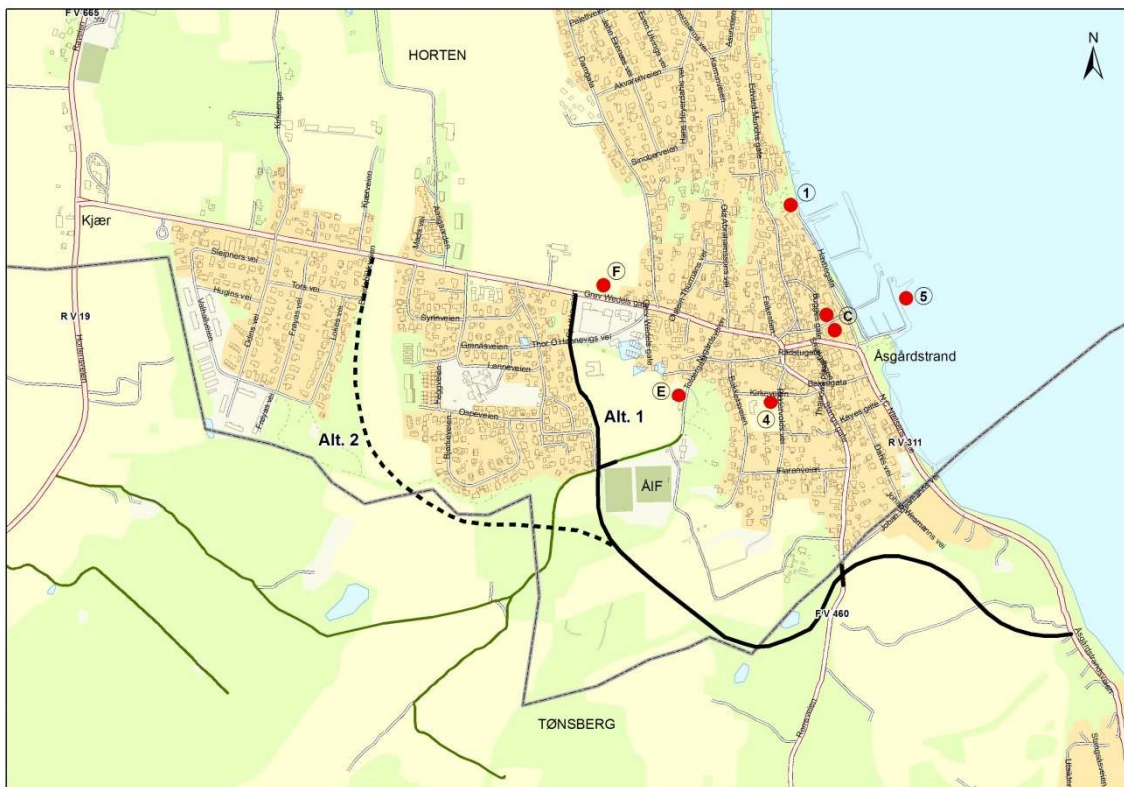
Av ovennevnte grunner bør det vurderes om det finnes andre løsninger for et nytt hovedveisystemet som kombinerer flere hensyn, nemlig som

- både begrenser gjennomgangstrafikken gjennom Åsgårdstrand
- og kan benyttes av trafikken til og fra (deler av) Åsgårdstrand.

Det er Fv 311 gjennom gamle Åsgårdstrand, dvs fra badeparken og oppover mot Damgata, som har størst behov for avlastning. Fv 311 fra Damgata og opp til Kjærkrysset har bedre standard og dessuten gang-/sykkelvei på hele strekningen. Det er derfor nærliggende å forsøke å begrense en omkjøringsvei til den nedre delen av Fv 311.

Samtidig må det understrekes at det er umulig å finne løsninger som både ivaretar disse hensynene og som ikke medfører ulemper i en eller annen form, f.eks. som areal-inngrep og nærføring til eksisterende bebyggelse.

På kartskissen nedenfor er vist en mulig løsning med heltrukket strek (alternativ 1) og en variant av denne med stiplet strek (alternativ 2).



Røde prikker viser aktuelle steder for lokalisering av Munch-senteret

I begge alternativer følger den østre delen samme trasé som i kommuneplanens arealdel, dvs med et kryss med dagens Fv 311 ved Teigsverven. Det er vanskelig å finne andre tilknytningspunkter til Åsgårdstrandsveien som ikke berører boliger og som samtidig gir tilfredsstillende stigningsforhold og akseptable terrenginngrep vest for Fv 311.

Opp fra Åsgårdstrandsveien vil veien uansett bli liggende i en betydelig skjæring for å oppnå akseptabel stigning. Linjeføringen videre vestover er valgt for å kunne etablere et kryss med Fv 460 Romsveien og får å oppnå akseptable stigningsforhold vest for Romsveien. Her stiger terrenget betydelig og veien må legges i en dyp skjæring som kan få konsekvenser for dammen

som ligger nord for veitraséen. Dette må vurderes nærmere i en eventuell senere og mer detaljert planfase.

Videre vest- og nordover går alternativ 1 over dyrket mark i flatere terreng og passerer i vestkanten av idrettsanlegget. Traséen føres deretter inn på Spettåsveien og følger denne nordover til kryss med dagens Fv 311 Kjærveien ved Paletten.

Veiføringen langs Spettåsveien er selvsagt ingen heldig løsning da den vil medføre ulemper for bebyggelsen langs veien. Selv om det kan foretas støyskjerming og sikringstiltak langs veien vil en slik løsning innebære et betydelig inngrep i et eksisterende boligområde. Alternativt kan den nye veien legges i en egen trasé på jordet øst for Spettåsveien, i hvert fall på den sørligste delen, men på den nordligste delen mot kryss med Kjærveien kan det vanskelig unngås at traséen må følge Spettåsveien.

Det er heller ikke mulig å finne andre løsninger lenger øst uten at man kommer i konflikt med idrettsanlegget og/eller eksisterende bebyggelse. Dette illustrerer hvor vanskelig det er å finne veiføringer i dette området som både gir en god trafikkmessig løsning og som ikke medfører uheldige konsekvenser for omgivelsene. Vi har ikke vurdert nedgravde løsninger (veien i betongkultvert) da de medfører betydelige kostnader og ikke kan anses som realistiske i denne sammenhengen.

Alternativ 2 (stiplet trasé på kartskissen ovenfor) innebærer ikke nærføring til eksisterende bebyggelse i så stor grad som løsningen omtalt ovenfor, særlig hvis den lengst nord legges ved siden av Breidablikkveien og ikke følger samme trasé som denne frem til Fv 311 Kjærveien. Det vil likevel bli behov for betydelig støyskjerming, evt kombinert med at veien legges dypt i terrenget. Nord for gården Spettås vil veien skjære gjennom en markert kulle i en 8-12 meter høy skjæring (avhengig av hvordan veien legges i terrenget).

4.2.2 Trafikkmessig effekt av vurderte løsninger for ny Fv 311

Det finnes ikke datagrunnlag om trafikkmonsteret i og til/fra Åsgårdstrand som gjør det mulig å tallfeste de trafikkmessige konsekvensene av veiløsningene beskrevet ovenfor i form av trafikkfordeling mellom eksisterende og nytt veinett. I det etterfølgende er det derfor gjort noen vurderinger ut fra hvor de ulike deler av bebyggelsen i Åsgårdstrand er lokalisert i forhold til de aktuelle veiløsningene, se kartskissen nedenfor.

Det er nevnt ovenfor at det kan forventes en viss trafikkmessig effekt på Fv 311 gjennom Åsgårdstrand når ringveien nord for Tønsberg åpner i januar 2008. Likeså kan det tenkes at åpning av ny Rv 306 forbi Skoppum (med bomavgift vest for Skoppum) kan få trafikkmessige ringvirkninger som påvirker trafikken gjennom Åsgårdstrand. Vi har ikke grunnlag for å tallfeste disse effektene, men vil i denne omgang bare peke på at det trafiksituasjonen i Åsgårdstrandområdet kan endre seg noe når de to veiprosjektene er åpnet for trafikk.

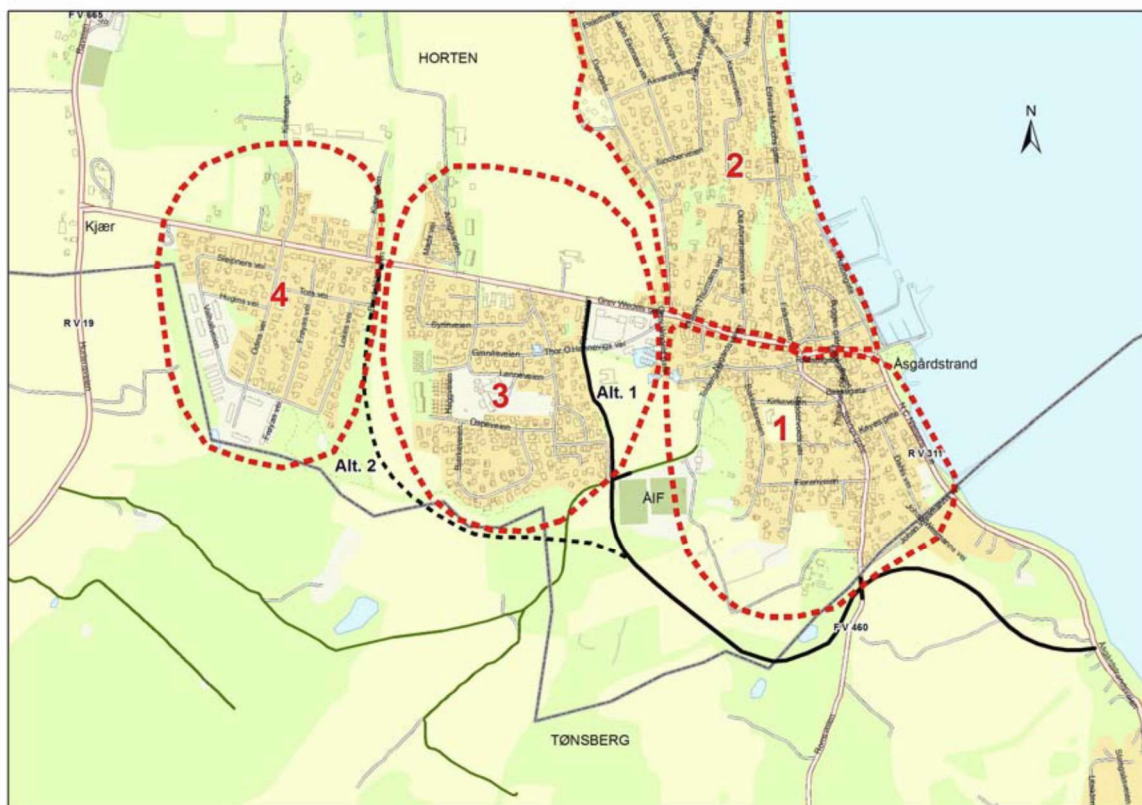
Alternativ 1 (heltrukket strek på kartskissen ovenfor)

I denne løsningen vil man kunne etablere et kryss med Fv 460 Romsveien og ved idrettsanlegget. Områdene langs Stangs gate og idrettsanlegget vil da få direkte tilknytning til den nye veien og kan benytte denne for trafikk i retning Fv 311 mot Tønsberg uten å måtte kjøre gjennom Åsgårdstrand sentrum.

For øvrig vil, i grove trekk, primært følgende trafikkrelasjoner ha nytte av den nye veien (se soneinndelingen i kartskissen ovenfor):

- Trafikk mellom sone 3-4 samt deler av sone 1 og områder langs Fv 311 i retning Tønsberg.
- Gjennomgangstrafikk gjennom Åsgårdstrand (øst-vest).

Det er mindre sannsynlig at trafikk til/fra sone 2 vil ha særlig direkte nytte av veien, i så fall kun bebyggelsen langs øvre deler (Damgata).



Det er som sagt vanskelig å anslå hvor mye trafikk som vil gå på en ny vei ihht alternativ 1. Som omtalt i kap 4.1 er den rene gjennomgangstrafikken registrert til å være 2000 biler/døgn. Ut fra dette og vurderingene ovenfor vil vi stipulere trafikkgrunnlaget for alternativ 1 til 3-4000 biler/døgn.

Alternativ 2 (stiplet strek på kartskissen ovenfor)

Også i dette tilfellet vil man kunne etablere et kryss med Fv 460 Romsveien og ved idrettsanlegget. Hvis man etablerer en tilknytning til idrettsanlegget i forlengelsen av Spettåsveien vil man imidlertid kunne få en løsning som i praksis vil fungere som i alternativ 1, dvs med en tilknytning til Kjærveien ved Paletten via Spettåsveien. For å unngå dette må tilknytningen til idrettsanlegget ikke kobles til Spettåsveien.

I så fall vil primært følgende trafikkrelasjoner ha nytte av den nye veien i dette alternativet:

- Trafikk mellom sone 4, det meste av sone 3 samt deler av sone 1 og områder langs Fv 311 i retning Tønsberg.
- Gjennomgangstrafikk gjennom Åsgårdstrand (øst-vest).

Trafikk til/fra sone 2 vil ikke ha nytte av veien i dette alternativet.

Totalt sett må det forventes at noe mindre trafikk vil ha nytte av dette alternativet enn alternativ 1. Et vesentlig moment er at områdene og funksjonene i tilknytning til Paletten ikke vil få direkte atkomst til den nye veien i dette alternativet. Trafikkgrunnlaget for alternativ 1 kan derfor anslås til anslagsvis 3000 biler/døgn.

Kombinasjon av alternativ 1 og 2

Det kan også tenkes en løsning som kombinerer alternativ 1 og 2, dvs som både knyttes til Kjærveien ved Paletten via Spettåsveien og øst for Breidablikk ved Breidablikkveien.

Gjennomgangstrafikken gjennom Åsgårdstrand vil da benytte den vestligste tilknytningen til dagens Fv 311 mens trafikk fra sydøst til sone 3 og Paletten vil benytte østlige tilknytningen via Spettåsveien. Kjærveien mellom Spettåsveien og Breidablikkveien vil derfor bli noe mer avlastet i dette tilfellet.

Det er imidlertid et åpent spørsmål om den ekstra nytten av en "både-og-løsning" vil forsvare den ekstra kostnaden ved denne løsningen.

Lokalisering av Munch-senteret i forhold til ny Fv 311

På kartskissen på side 31 som viser vurderte traséer for ny Fv 311, er plottet inn med rødt en rekke alternativer for plassering av et Munch-senter i Åsgårdstrand (jfr foreløpig rapport "Lokaliseringsanalyse fase 1", Norconsult AS). Disse alternativene er de som ble anbefalt utredet videre etter vurdering og utsiling blant atskillig flere alternativer i Norconsult-rapporten.

Et Munch-senter skal dimensjoneres for 140 besøkende (samtidig) og må forventes å trekke til seg tidvis mye trafikk pr døgn. En del av de besøkende vil komme med buss. Ut fra et rent trafikkmessig synspunkt er derfor ikke tvil om at alternativene som ligger nærmest et mulig nytt hovedveinett er å foretrekke da disse i liten grad vil belaste det lokale veinettet i Åsgårdstrand.

Alternativene E og F peker seg dermed ut som de gunstigste trafikkmessig sett, gitt at det etableres en ny Fv 311 som vist på kartskissen ovenfor. Det må dog påpekes at mye av trafikken til Munch-senteret må antas å komme vestfra via Kjærkrysset og vil få lite nytte av en ny Fv 311 som skissert.

4.2.3 Anleggskostnader

Lengden på de to alternativene vil være:

- Alternativ 1: 2000 m
- Alternativ 2: 2500 m

Basert på en antatt kostnad pr løpemeter vei på ca 30.000 kr kan anleggskostnadene anslås til i størrelsesorden:

- Alternativ 1: 60 mill kr
- Alternativ 2: 75 mill kr

En kombinasjon av de to alternativene kan anslås til ca 100 mill kr, dvs i samme størrelsesorden som omkjøringsveien som ligger inne i kommuneplanens arealdel.

4.3 Oppsummering

En omkjøringsvei utenom Åsgårdstrand som vist i kommuneplanens arealdel vil ha begrenset effekt på trafikksituasjonen i Åsgårdstrand og vil derfor gi relativt liten nytte i forhold til utbyggingskostnaden. Det kan ikke forventes statlige midler til en slik løsning i overskuelig fremtid (tidshorisont ca 2020).

En eventuell veiløsning som fjerner gjennomgangstrafikken gjennom gamle Åsgårdstrand bør også ha nytte for trafikk til og fra (deler av) Åsgårdstrand. En løsning i henhold til alternativ 1 beskrevet ovenfor vil ha størst trafikkmessig effekt og lavest anleggskostnad av de alternativene som er vurdert.

Det er imidlertid knyttet betydelige ulemper til en slik løsning, både i form av arealinngrep og nærføring til eksisterende boligbebyggelse. Det må likevel påpekes at det er umulig å finne løsninger som har god trafikkmessig effekt og som samtidig har små konsekvenser for omgivelsene.

På basis av betraktningene ovenfor anbefaler vi at kommunen i samråd med lokalmiljøet og Statens vegvesen, vurderer om det er grunnlag for å arbeide videre med de skisserte løsningene.