

# NOTAT

## ANALYSE AV ALTERNATIVER FOR GANG- OG SYKKELVEG I TILKNYTNING TIL PLANOMRÅDET

Utarbeidet av May I Andreassen og Reidun Sveen, dato: 10.07.19

Området er preget av trafikk, spesielt tungtrafikk i forbindelse med industrien som finnes her. Det er derfor viktig å legge til rette for gode og trafikksikre løsninger.

Dette notatet gir en analyse av ulike alternativer for gang- og sykkelveg i tilknytning til myke trafikanter. Hensikten med denne analysen er å fremstille de ulike alternativene på en oversiktlig og ryddig måte, samtidig som det vil være nyttig for utenforstående for å forstå hvorfor man har havnet på den løsningen man har gjort.

Planområdet har adkomst via Hammarvikringen.

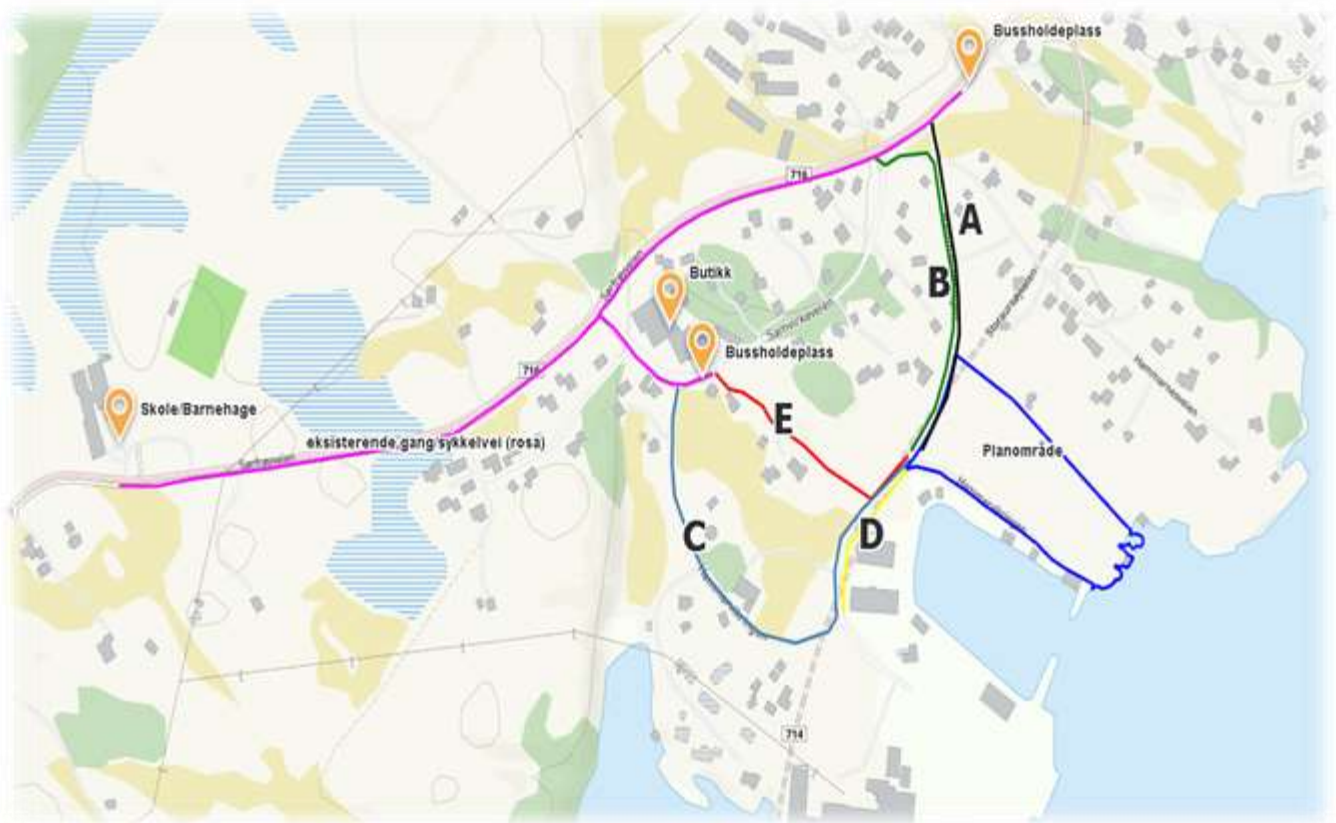
Fartsgrensen for denne veien er satt til 30 km/t langs den minst trafikkerte delen og 50 km/t på den delen med mest trafikk.



*Figur 1 viser Hammarvikringen og fartsgrenser*

I denne analysen har man sett på 5 ulike alternativer, med fokus på trafikksikkerhet for myke trafikanter i retning skole og barnehage samt bussholdeplassene.

Det finnes fordeler, ulemper og ulike utfordringer med de forskjellige alternativene. Her er målet å finne den beste løsningen ut i fra ulike faktorer.



Figur 1 viser 5 alternativer (blå er planområdet)

**Alternativ A (svart farge) : Fortau fra planområdet til bussholdeplass, plassert på østsiden av Hammarvikringen.**

Dette alternativet strekker seg fra planområdet, og opp til bussholdeplassen som ligger på Sørfrøyveien. Her kobles den også på eksisterende gang- og sykkelveg som går videre vestover mot skolen. Dette alternativet ligger på østsiden av veien.

På denne siden av veien er det lite som er bebygd i nærheten av veien. Hammarvikringen er kommunal vei, og det skal derfor i hovedregelen ikke være bebygd innen 15 meter fra veien. 15 meter gir god plass til å lage en trygg og tilfredsstillende gang- og sykkelveg. Det er ikke etablert private hager eller inngjerdinger helt inn mot veien. Største delene av denne veien har en nokså slak grøft, men øverste del av veien har en bratt veiskulder som kan gi utfordringer for selve byggingen av gang- og sykkelvegen.

Hellingen på veien gjør det mindre problematisk med etablering av gang- og sykkelvei på denne siden med tanke på avrenning av overflatevann. Her vil vannet renne riktig vei, noe som gir flere valgmuligheter for utforming av gang- og sykkelveien, og man trenger ikke lage nye sluker for overflatevann.

Dette alternativet gir 2 krysninger av sideveier. For de som skal fortsette på gang- og sykkelveien langs Sørfrøyveien frem til skolen blir det en krysning over veien (Hammarvikringen).

**Alternativ B (grønn farge):** Fra planområdet til bussholdeplass, plassert på vestsiden av Hammarvikringen.

Dette alternativet strekker seg også oppover mot bussholdeplassen, men på motsatt side av veien for alternativ A.

Også her er det lite bebyggelse helt inntil veien, men noen av eiendommene har gjerdet inn eiendommene sine og etablert hager. Grøften/veiskulderen på denne siden av veien er nokså slak hele veien, også på slutten. Det kan derfor være enklere å bygge veien her.

Men i dette tilfelle får vi en utfordring med flere krysninger for gående for å komme seg til bussholdeplassen, noe som kan føre til at gangveien ikke blir brukt siste stykket frem. Dette alternativet gir 1 krysning av sidevei, og en krysning over til andre siden av veien.

**Alternativ C (lyseblå farge):** Fra planområdet mot skole, plassert på vestsiden av Hammarvikringen

I dette alternativet starter gang- og sykkelveien i planområdet, og går sørover på vestsiden av bilveien. Gang- og sykkelveien vil stoppe ved avkjørsel til Bewi. Hammarvikringen går videre på en mindre vei. Her er det lite trafikk, og en fartsgrense på 30 km/t. Dette gjør at det ikke er like stort behov for gang- og sykkelvei her. Før man kommer ut på mer trafikkert vei i retning skolen, vil man bli koblet på eksisterende gang- og sykkelvei lenger oppe i Hammarvikringen. Her kommer man også inn på gang- og sykkelveien som går bort til bussholdeplassen langs Sørfrøyveien.

Her er terrenget nokså flatt, noe som er en fordel for selve byggingen av veien. Det er heller ingen bebyggelse inntil veien her, men området er regulert til annen veigrunn og boligområde.

På denne strekningen er det et krysningspunkt til sidevei, med liten trafikk da den bare fører inn til enebolig.

Denne løsningen fører til 2 krysningspunkter.

**Alternativ D (gul farge):** Fra planområdet mot skole, plassert på vestsiden av Hammarvikringen

Også i dette alternativet starter gang- og sykkelveien i planområdet, og går sørover mot Bewi. Dette alternativet går på østsiden av veien, i motsetning til alternativ C.

Her er det varierende med plass langs eksisterende vei, noe som kan gi utfordringer ved utbyggingen av gangveien, spesielt med tanke på å få til gode løsninger for avrenning av overflatevann.

Langs denne strekningen er det flere avkjøringer inn til industriområdet, noe som vil føre til flere krysninger for myke trafikkanter. Spesielt med tanke på at det i hovedsak er tungtransport som kjører til og fra disse lokalene, kan dette føre til trafikkfarlige situasjoner. En må passere 2 avkjørsler og 1 veikrysning.

**Alternativ E ( rød farge):** Fra planområdet mot bussholdeplass v/butikken. Langs Hammarvikringen og via sti Samvirkeveien.

Dette alternativet tar utgangspunkt i etablert busstopp ved butikken. Mange elever bruker denne bussholdeplassen, da den fanger opp et stort område.

Fra planområde krysser man Hammarvikringen og videre ved fortau på nord-side. Videre ny sti (ca150 m) over et jorde før man kommer til Samvirkeveien og bussholdeplassen. Fra bussholdeplassen er det etablert fortau frem til Nabeita skole.

Denne løsningen har kun en krysning og er den korteste veien.

**Konklusjon/begrunnelse:**

På bakgrunn av overnevnte faktorer har man konkludert at alternativ E er den beste løsningen.

- Dette gir den beste trafiksikre løsningen.
- Korteste avstand til bussholdeplass.
- Enkelt å opparbeide
- Barn velger den korteste veien og det er stor sannsynlighet for at de vil denne veien uansett.

Utfordringene er at området ligger på annen manns grunn og at området der stien bør anlegges er regulert til LNF.

En forutsetning er at stien skal brukes året rundt.

Det må videre gjøres avtaler med oppsitterne langs veien og eier av gårdsbruket for å gi rettigheter for tiltaket.



Figur 2 valgte løsning