

Oversikt over tidligere dialog angående løsning for fotgjengerkryssing av Storasundvegen

Vedlagt ligger dokumentasjon for deler av dialogen som har foregått mellom forslagsstiller og vegmyndighet om fotgjengerkryssing av Storasundvegen, til orientering. Dialogen har pågått fra planleggingen ble gjenopptatt i 2019 til planforslaget ble innsendt til Karmøy kommune for behandling 21.12.2021.

I tillegg til dialogen som kommer fram av vedleggene, har det blitt utarbeidet detaljtegninger som har vært til gjennomgang hos forvaltningsseksjonen hos Fylkeskommunens vegavdeling. Endelig avklaring av detaljene ble satt på vent, i påvente av resultatet i plansaken. Tilbakemeldingene til siste utkast så langt, anses som mulige å imøtekomme.

1. Referat, oversikt over pågående dialog i perioden 25.06.2019-24.08.2020
2. Oppsummering etter møte 25.06.2019
3. Anmodning om avklaringsmøte med Rogaland fylkeskommune, vegavdelingen etter merknad til oppstart av planarbeid
4. Tilbakemelding til anmodning om avklaringsmøte
5. Søknad om oppretting av gangfelt
6. Tilbakemelding på søknad om oppretting av gangfelt

Perestranda

Oppsummering etter møtet med Statens vegvesen 25.06.19, vedr. undergang.

Statens vegvesen foreslår en alternativ løsning til undergang.

Siktforholdene ved og langs «Perestranda» i Storesundsvegen er vanskelige og noe uoversiktlige. Dette gjelder spesielt i forhold til kryssing for gående i pkt. ved avkjørsel like nordenfor Perestranda. Samme problematikken er tilstede ved kryssing Perestranda/ Kiwi.

Om en «retter» ut kurvaturen på Storesundsvegen på strekket Perestranda vil det kanskje være mulighet for bedre siktforhold og sikkerhet for gående. Dermed også mulighet for at undergang kan utgå og erstattes av belyst og opphøyet overgang i samme pkt. Det bør da også etableres tilstrekkelig bredde på fortau langs Storesundsvegen nordover mot avkjørsel i planen, slik at gående kan benytte samme krysningspkt.

Om foreslått alternativ løsning til undergang ikke blir tilfredsstillende, vil SVV opprettholde kravet om undergang når antall nye leiligheter blir mer enn 20 stk.

Forslag til løsning kan sendes Johnny Pedersen; johnny.pedersen@vegvesen.no

Andre kontakt personer i SVV vil være; Ivar Kalkvik.

Til
Rogaland fylkeskommune

Anmodning om avklaringsmøte vedrørende plan 4012-4 Storasund havn og fv. 4808 Storasundvegen

Vi viser til tidligere kontakt vedrørende plan 4012-4 Storasund havn i Karmøy kommune. Planarbeidet er i utgangspunktet en endring av gjeldende plan 4012 for Perestranda. Planen ble egengodkjent i 2010 og sist endret i 2012, men området er per i dag ikke utbygd. Fv. 4808 Storasundvegen inngår i planen i en strekning på nesten 250 m. Planarbeidet ble varslet 08.04.2021 og vi har mottatt merknad fra Rogaland fylkeskommune.

Allerede i oppstartsmøtet oppfordret kommunen til dialog med vegeier for avklaring av viktige forhold tilknyttet Storasundvegen. Vegarealene er regulert, og i utgangspunktet avklart i plan. Det er likevel noe uklart hva gjelder overgangen til naboplan i nord, hvor eksisterende veg og regulert veg ikke samsvarer med hverandre. Det er rekkefølgekrav til gjennomføring av veganleggene innenfor planen, men vegens plassering og utforming i nord henger sammen med en utbedring av vegen som strekker seg langt ut over strekningen som inngår i denne planen. Vi ser at det kan være hensiktsmessig å videreføre reguleringen, men ser også behov for en avklaring om overgangen mellom denne planen og det som vil komme ved gjennomføring av framtidig vegbygging. Behovet for avklaring forsterkes av at vi også ønsker å foreta noen endringer på veganleggene. Vedlagte tegninger viser prinsippet for hvordan vi ser for oss at overgangen kan utformes i plan (planutkast) og gjennomføres i praksis (TEGN907).

Utbygger har i lengre tid hatt kontakt med ulike nivå hos Statens vegvesen og senere Rogaland fylkeskommune, vedrørende ulike trafikkløsninger for området. På bakgrunn av innholdet i tidligere dialog ønsker vi også å innarbeide disse endringene i planen. Viser også til vedlagte illustrasjoner for nærmere informasjon:

1. Ta bort regulert undergang og erstatte med opphøyd gangfelt nord for krysset ved Bjørgevegen. Vegsystemet for gående og syklende vil også bli justert inn mot krysningspunkt på begge sider av Storasundvegen.
2. Justere støyskjermer i samsvar med endringene nevnt over.
3. Endre bussholdeplassene fra busslomme til kantstopp.
4. Rette opp byggegrense i byggeområdet etter senterlinje veg. Foreslått avstand er 15 m.

Vi ber med dette om at det settes av tid til et møte med mål om avklaring av problemstillingene nevnt over, og til orientering om saksgang dersom innholdet i planen skulle gå ut over det som kreves etter plan- og bygningsloven.

Med vennlig hilsen
Eskild Kvala AS
v/Åslaug Nyhamn

Kopi:
Karmøy kommune v/planavdelingen,
Engelsen bygg AS,

ESKILD KVALA AS

Postboks 155

4291 KOPERVIK

Dato: **05.07.2021**Saksnr.: **2021/25241**Dok.nr.: **13**

Saksbehandler:

Esther Marita

Folkvord

Anmodning om avklaringsmøte om fv. 4808 Storasundvegen og plan 4012-4 Storasund havn - Karmøy kommune

Vi viser til henvendelse av 15/6-21.

I henvendelsen ber dere om et avklaringsmøte, og lister opp noen forhold dere ønsker å drøfte. Før det kan bli aktuelt med et møte, er det noen forhold vi ønsker mer informasjon om/tilbakemelding på.

Kryssing av fylkesvegen:

I gjeldende plan er det regulert fotgjengerundergang. Dere foreslår nå at denne erstattes med et opphøyd gangfelt.

Et gangfelt behandles og vedtas etter skiltforskriftene, ikke etter Plan- og bygningsloven. Tegnereglene åpner for symbol for gangfelt, men det forutsetter likevel at gangfeltet er behandlet etter gjeldende og rett regelverk. Det er således ikke tilstrekkelig eller juridisk avklart at gangfelt vil etableres selv om en merker dette av i reguleringsplan.

Det er regler for når og hvordan gangfelt kan etableres. Før dette er avklart gjennom egen prosess, vil vi ikke kunne akseptere at dette merkes av i reguleringsplanen.

Hva som er bakgrunnen for ønsket om å erstatte fotgjengerundergangen med gangfelt, framkommer ikke i oversendelsen. Er det bare økonomisk begrunnet, eller er det andre forhold som vanskeliggjør etablering av fotgjengerundergang?

Vi ber om å få oversendt en begrunnelse for ønsket før vi kan ta stilling til denne forespørselen. Vi ber også om en tilbakemelding på hvorvidt det er vurdert intensivbelysning av gangfeltet. Dersom det foreligger annen korrespondanse eller avklaringer som vi ikke er gjort kjent med, ber vi også om at dette vedlegges.

Samtidig må konsulent gjøre en vurdering i henhold til aktuelle håndbøker hva gjelder etablering av gangfelt. Vi viser her til håndbok V127 Kryssingssteder for gående og håndbok N300 Trafikkskilt, del 3.

Støyskjermer:

Justering av støyskjermer vil være en naturlig del av de endringer som blir valgt. Vi vil imidlertid påpeke at hele støyskjermer inkl. fundamentering må plasseres på egen/privat grunn. Vi aksepterer derfor ikke at støyskjermer plasseres på annen veggrunn.

Bussholdeplasser:

I gjeldende plan er det regulert busstopp. En ønsker nå å erstatte disse med kantstopp.

Krav i forhold til når kantstopp kan benyttes, synes å være ivarettatt. Vi er imidlertid også opptatt av helhetlige løsninger på en lengre strekning. Så fremt kantstopp også er valgt på strekningen utenfor planområdet, er dette i orden for oss.

Vi er imidlertid noe usikker på om plassering av busstopp i sørlig kjøretning er plassert i tilstrekkelig stor avstand fra ønsket gangfelt. Her vil avstanden fra fronten på bussen ved stopp til nærmeste del av krysningspunktet/gangfeltet være minsteavstanden vi forholder oss til. Vi ber derfor om at dere sjekker dette forholdet opp mot krav i håndbok N100 Veg- og gateutforming og håndbok V123 Kollektivhåndboka.

Byggegrensen langs fv. 4808:

I dag varierer byggegrensen fra 15 m fra vegmidte fv. 4808 og oppover. Dere foreslår en jevn avstand fra vegmidte fv. 4808 på 15 m. Dette synes naturlig, og vi vil derfor akseptere dette.

Andre merknader:

Det er viktig at vegarealet er regulert i tråd med krav i N100 og at det samsvarer med ny reguleringsplan for fylkesvegen i nordlig retning. Ved behov for overgang til eksisterende veg, kan dette løses gjennom utarbeidelse av tekniske tegninger, som skal sendes Rogaland fylkeskommune til gjennomsyn. Det vil også være behov for en utbyggingsavtale her.

Langs fortau og/eller g/s-veg må det reguleres annen vegbredde med min. bredde på 0,5 m. Langs kjøreveg må bredde være min. 3,0 m. Annen veggrunn må også omfatte skråningsutslag.

Avslutningsvis vil vi be om å få tilsendt tidligere korrespondanse og eventuelle avklaringer i denne saken. Etter at regionreformen trådte i kraft 1/1-20, har det vist seg noe utfordrende å få tak i alt av tidligere saksdokument.

Når vi har mottatt tilbakemelding på ovennevnte, vil vi igjen se på saken og gi dere nødvendige avklaringer, enten i brev eller drøftingsmøte.

Hilsen
Esther Marita Folkvord
rådgiver

Kopi til:
Ivar Kalkvik
Karmøy kommune

Vedlegg:

Dette dokumentet er godkjent elektronisk. Oppgi vårt saksnr. når du svarer på brevet.

Rogaland fylkeskommune
Postboks 130 Sentrum
4001 STAVANGER

Kopervik, 18.08.2021

Søknad om etablering av gangfelt, fv. 4808 Storasundvegen i Karmøy kommune

I henhold til Skiltforskriftens § 30 punkt 3, og som et ledd i arbeidet med endring av gjeldende reguleringsplan, søker vi med dette om tillatelse til å opprette ny fotgjengerovergang med opphøyd gangfelt og intensivbelysning over fv. 4808 Storasundvegen, nord for krysset mellom Storasundvegen og kommunal veg Bjørgevegen sør.

Bakgrunn

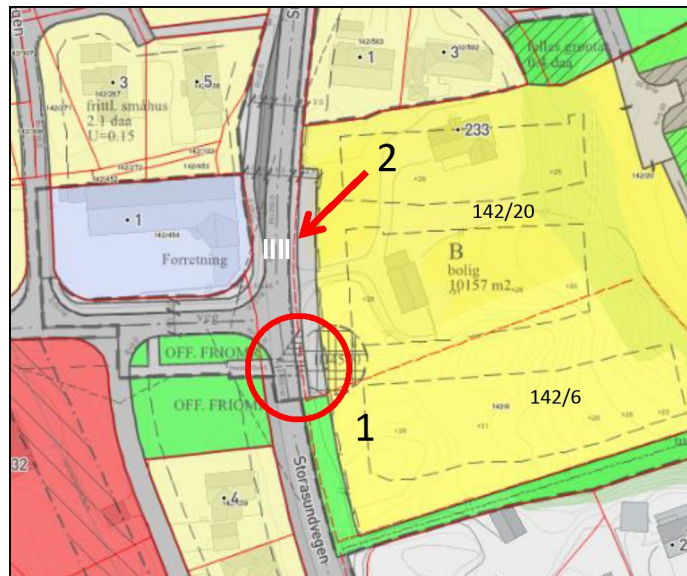
Den aktuelle vegstrekningen er regulert i plan 4012 Perestranda, Storesund. Gjeldende reguleringsplan legger til rette for utbygging av nesten 100 nye leiligheter på gnr. 142/6 og 20 øst for Storasundvegen. Området vil få kjøreadkomst fra sjøsiden via eksisterende småbåthavn nord for området. Planen legger opp til kryssing av Storasundvegen for gående og syklende i planskilt undergang ved butikken (1).

Det har gått noen år siden den gjeldende reguleringsplanen ble egengodkjent, og enkelte av aktørene som stod bak da planen ble utarbeidet er ikke lenger delaktige i prosjektet. Byggeplanene har også blitt vesentlig endra, og før utbygging ønsker utbygger en ny vurdering av forutsetningene i planen. Dette omfatter også vegarealene ved fylkesvegen. Omsøkt gangfelt (2), som skal erstatte fotgjengerundergangen i gjeldende plan, er et av flere forhold som vurderes og ønskes endret.

I forbindelse med utvikling av prosjektet har det pågått en dialog mellom utbygger og vegmyndighet om konkrete løsninger. Statens vegvesen har i møte anbefalt den omsøkte løsningen (se vedlagt referat). Meldingen om at endringen må behandles som egen sak etter skiltforskriften kom fra Rogaland fylkeskommune i forbindelse med varsel om oppstart av planarbeidet. Foreliggende søknad er en oppfølging av tidligere tilbakemeldinger fra Statens vegvesen og Rogaland fylkeskommune, og et ledd i arbeidet med endring av gjeldende reguleringsplan.

Beskrivelse av området

Storasundvegen er en samleveg/hovedveg for det tettest befolka området på Torvastad, langs Karmsundet nord for Karmsund bro. Veggen er opparbeida med to kjørefelt på til sammen 6 m, i



Gjeldende reguleringsplaner.

tillegg til utvidet asfaltert skulder på ei side. Skilta fartsgrense er 50 km/t ved krysningspunktet, og vegens ÅDT er registrert til 4800. Fotgjengerovergangen vil ligge sentralt til ved adkomst til Storasundfeltet, butikken og sykehjemmet.



Ny fotgjengerovergang med opphøyd gangfelt og intensivbelysning vil bli plassert nord for krysset Storasundvegen – Bjørgevegen sør, og sør for ny bussholdeplass/kantstopp. Bildet viser dagens situasjon og krysningspunktet sett mot nord.



Krysningspunktet sett mot sør.

Begrunnelse

Trafikksikkerhet og framkommelighet for alle trafikantgrupper er viktige fokusområder på alle nivå i planleggingen. En undergang som regulert er et effektivt middel for å hindre at det skjer kollisjoner mellom gående/syklende og bilister dersom den tas i bruk. Men løsningen kan også oppleves som utrygg eller som en lang og unødvendig omveg. Om undergangen ikke tas i bruk, vil den heller ikke bidra til å hindre påkjørsler.

Separering av ulike trafikantgrupper kan også ha en negativ effekt ved at kjørevegen framheves som bilenes areal. Med det forsterkes vegens virkning som en barriere i området. Når vi nå skal i gang med å utvide boligområdene på Storasund og utvikle nye fasiliteter som småbåthavn og tilgjengelige friområder nede ved Karmsundet, er det derfor verdt å vurdere om en nedgravd fotgjengerundergang vil være det beste tiltaket.

Spørsmålet om hvor fotgjengerne skal krysse Storasundvegen har også en betydelig økonomisk side. Kryssing av vegen med planskilt løsning vil være vesentlig dyrere enn å etablere en fotgjengerovergang i dagen. Dersom gangfelt også viser seg å være den beste løsningen, ser vi det som lite hensiktsmessig å binde opp store deler av prosjektmidlene til feil tiltak.

Likevel ser vi det som nødvendig å «gjøre noe» for å sørge for at trafikksikkerheten ved kryssing av Storasundvegen vil være god nok etter utbygging.

Håndbok N100

Ifølge håndbok N100 skal gangfelt etableres på veg med fartsgrense 50 km/t dersom:

- Antall fotgjengere > 20 og antall kjøretøy > 200 i dimensjonerende time og
- Antall fotgjengere > 10 og antall kjøretøy > 800 i dimensjonerende time

Videre sier håndboka om veger med standard HØ2 – Øvrige hovedveger at eventuell kryssing mellom gang- og sykkelveg skal være planskilt eller signalregulert ved ÅDT>6000.

Nærmere vurdering av gangfeltet i henhold til håndbok V127 Krysningssteder for gående følger på s. 4 i søknaden.

Utforming

Det vises til vedlagt tegning for nærmere informasjon om plassering og utforming av gangfeltet. I den videre planleggingen vil det bli utarbeidet detaljtegninger, tekniske planer og tilhørende skiltplan for veganleggene i sin helhet. Nærmere detaljer om utforming av gangfeltet vil framgå av disse tegningene. Planene skal gjennomgås og godkjennes av vegmyndighet før arbeidet kan settes i gang.

Vurdering i henhold til Håndbok V127 Kryssingssteder for gående

Risikovurdering:

Sjekklista er hentet fra håndbok V721 Risikovurdering i vegtrafikken, kap. 5. Bidrag til risiko er delt i to kolonner, der den første gjelder området slik det framstår i dag, mens den andre beskriver situasjonen etter utbygging.

5.6 Identifisering av sikkerhetsproblemer ved gangfelt

Tabell 3: Sjekkliste for å identifisere sikkerhetsproblemer ved gangfelt

Sjekkliste gangfelt				
Sikkerhetskritiske forhold	Risikofaktorer	Bidrag til risiko		
1	Fart	Høy fartsgrense (> 30 km/t)	Ja	Ja
		Høyt fartsnivå	Ja	Nei
2	Sikt	Stor spredning i fart	Usikker	Nei
		Manglende fartsreducerende tiltak	Ja	Nei
		Vegetasjon, skilt, rekkverk, gjerder m.m.	Nei	Nei
		Parkering tett inntil gangfeltet	Nei	Nei
3	Komplisert trafikkbilde for gående/syklende	Stor biltrafikk	Ja	Ja
		Mer enn to kjørefelt uten trafikkøy	Nei	Nei
		Nær busstopp	Ja	Ja
4	Komplisert trafikkbilde for kjørende	Mye trafikk på sideveger nær gangfeltet	Nei	Nei
		Mange forstyrrende elementer som skilt, trær osv.	Nei	Nei
		Nær kryss eller rundkjøring	Ja	Ja
		Sideskifte for syklist langs sykkelrute	Nei	Nei
		Mange kryssende fotgjengere	Nei	Ja
5	Plassering av gangfelt	Feil/ulogisk plassering, f. eks. i høy- eller lavbrekk	Nei	Nei
		Plassering bak busslomme/busstopp	Nei	Nei
		Blending ved lav sol	Nei	Nei
		Uventet plassering i spredt bebyggelse med få fotgjengere	Ja	Nei
6	Utforming av gangfelt	Manglende, feil eller dårlig belysning	Uaktuelt	Nei
		Manglende, feil eller dårlig oppmerking	Nei	Nei
		Manglende, feil eller dårlig skilting	Nei	Nei
		Lang kryssingsavstand	Nei	Nei
		Manglende ventareal med kantstein	Nei	Nei
		Manglende øy	Uaktuelt	Uaktuelt
7	Lysregulert gangfelt	Fotgjenger har ikke separat fase	Uaktuelt	
		Fotgjenger har ikke for-grønt		
8	Ulykker	Kort avstand mellom stopplinje og gangfelt (blindsone for tunge kjøretøy)		
		Mange og alvorlige ulykker	Nei	Nei
9	Konflikter	Mange observerte/ rapporterte nestenulykker	Nei	Nei
10	Trafikantgrupper	Stor andel tunge kjøretøy	Nei	Nei
		Stor andel barn eller eldre (nær skole eller alderhjem)	Nei	Nei
11	Andre forhold		Nei	Nei
	Helhetsvurdering			

Kommentar:

Dette er ikke en søknad om redusert fartsgrense. Fartsreducerende tiltak vil likevel være en del av tiltaket, da farten forbi området er høyere enn håndbokens anbefaling.

Gangfeltet vil bli plassert i tilstrekkelig avstand fra vegkryss og bussholdeplass.

Gangfeltet vil bli etablert med intensivbelysning, fartshump, fortau på begge sider av vegen og tilstrekkelig merking/skilting.

Det skal utarbeides detaljerte tekniske tegninger og egen skiltplan for gangfeltet. Planene skal behandles av aktuell vegmyndighet før gjennomføring av tiltaket.

Behovsvurdering:

Fartsnivå og fartsgrenser

Skiltet hastighet på strekningen er 50 km/t, men antatt nåværende gjennomsnittshastighet for forbi passerende trafikk antas å være noe høyere enn skiltet fartsgrense. Ifølge Håndbok V127 kan gangfelt anbefales på viktige kryssingssteder over trafikkerte veger når det inngår i et større gangnett, og når fartsnivået kan reduseres til 45 km/t. Vi mener at det ved etablering av fartsreducerende tiltak i form av modifisert sirkelhump eller trapeshump, er realistisk å oppnå akseptabelt fartsnivå forbi kryssingspunktet.

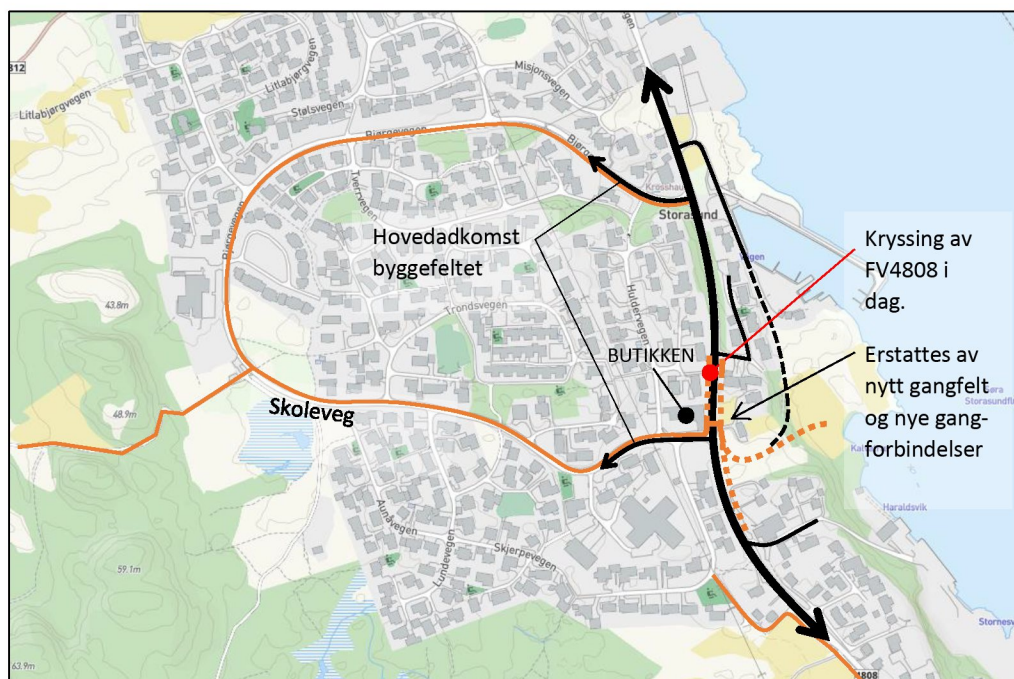
Trafikkmengde og andel tungtrafikk

Ifølge data fra vegkart.no har denne delstrekningen av Storasundvegen ÅDT på 4800 og andel tungtrafikk på 10%. Det tilsvarer en trafikk på 480-570 biler i dimensjonerende time.

Antall kryssende i makstimen

Det er vanskelig å anslå tall for hvor mange gående som vil bruke gangfeltet til daglig etter utbygging. Men vi har grunn til å tro at fotgjengerovergangen vil bli tatt i bruk, og at utbyggingen vil bidra til en forskyvning i reisemiddelfordelingen mot at flere ærend vil bli gjennomført til fots eller på sykkel, fordi:

- De nye boligene vil ligge sentralt i forhold til dagligvareforretning og trasé for kollektivtransport. Det vil være vesentlig kortere for nye beboere å gå enn å kjøre til butikken.
- I dag er forbindelsen mellom boligarealene øst for Storasundvegen og boligfeltet/butikken på vestsiden av veien dårlig eller helt fraværende. Det er et mål å samle gangtrafikken på østsiden av Storasundvegen fra områdene nord og sør for utbyggingsområdet, til dette krysningspunktet. Vi anser det som realistisk at dette punktet vil bli valgt i de fleste sammenhenger, da punktet ligger sentralt i forhold til vegsystemet på vestsiden av Storasundvegen.
- Området ligger innenfor gang-/sykkelavstand både til barneskole og ungdomsskole.
- Arealene langs sjøen vil bli tilrettelagt som nye turområder og bli et nytt målpunkt, også for beboere på vestsiden av Storasundvegen.



Kartet viser en enkel oversikt over vegsystemet i området. Svarte linjer viser bilveger, oransje linjer viser fortau/gang- og sykkelveger. Hele linjer er eksisterende, mens stiple linjer er planlagte vegger. Langs de interne vegene på byggefeltet er trafikken blandet, med tilrettede snarveger for gående og syklende. Vegsystemet på østsiden av Storasundvegen mangler tilrettelegging for gående og syklende. Eksisterende krysningspunkt ved Trondsvågen er delvis tilrettelagt med fortau på begge sider.

Hensyn til grupper med spesielle behov

Boligene vil i seg selv ligge sentralt til, men kjøreadkomst til området vil bli etablert fra nedsiden. Dersom man ikke legger til rette med gode snarveger for gående og syklende, vil avstanden til

omkringliggende boligområder og andre funksjoner bli lang. Et krysningspunkt over Storasundvegen vil derfor være særlig viktig for grupper uten tilgang til bil. Krysningspunktet skal kunne brukes av alle, og vil bli utformet i samsvar med prinsipper for universell utforming.

Konklusjon

I henhold til håndbok V127 Krysningssteder for gående, og på bakgrunn av gjennomgangen over, kan etablering av gangfelt anbefales som del av et nytt gangnett øst for Storasundvegen, og som framkommelighetstiltak for gående som skal krysse vege ved Storasund havn.

Omsøkt gangfelt vil bli et viktig knutepunkt i gangsystemet, og knytte nye og eksisterende boligområder og friområder på østsiden av vege, sammen med eksisterende boligområder, forretning og overordna gangsystem på vestsiden av vege. Etablering av gangfelt vil bedre framkommeligheten for gående og syklende, og bidra til å heve oppmerksomheten til førere av motorkjøretøy.

Gangfelt bør etableres sammen med fartsdempende tiltak.

På bakgrunn av disse vurderingene og etter tidligere positive tilbakemeldinger til omsøkt løsning, ber vi om at søknaden tas opp til behandling og håper på et positivt svar.





Med vennlig hilsen
Eskild Kvala AS
v/Åslaug Nyhamn

Vedlegg:

- Tegning: Utsnitt av forslag til detaljregulering, plassering av gangfelt
- Referat fra møte mellom utbygger og Statens vegvesen, 24.08.2020

Kopimottakere:

Engelsen Bygg AS, v/leif.helge.ostebo@engelsenbygg.no

Skiltet fartsgrense	ÅDT Kryssende i maksstimen Akseptabelt fartsnivå	< 2000		2000 - 8000		> 8000	
		< 40	> 40	< 20	> 20	< 10	> 10
	35 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	40 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green	Yellow	Green
	45 km/t	Yellow	Green	Yellow	Green ✓	Yellow	Green
	45 km/t	Red	Red	Red	Red	Red	Red

Ikke anbefalt gangfelt. Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative krysningssteder.

Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et framkommelighetstiltak for gående på svært trafikkerte vege. For vege der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss). For vege med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Anbefaling for nye og eksisterende gangfelt. Kilde: Statens vegvesen, V127

Hei.

Søknad er mottatt, vi er positive til tidligere etablering av gangfelt. Søknaden tas med i grunnlaget for gjennomsyn av tekniske planer.

Med vennlig hilsen

Hanna Orstad Johnsen

Rogaland fylkeskommune

T : 5M5-1

M : 91174129

<http://www.rogfk.no>