

GARVIK TOMTEUTVIKLING

TRAFIKKSIKKERHETSVURDERING AV JORUNDVEGEN

TRAFIKKNOTAT

ADRESSE COWI AS
Postboks 2422
5824 Bergen
TLF +47 02694
WWW cowi.no

INNHOLD

1	Innledning	2
2	Planområdet	2
3	Trafikksikkerhet	6
4	Løsningsmuligheter	8
4.1	Anleggstrafikk via Grindhaugvegen	8
4.2	Fartsnivå	9
4.3	Fotgjenger areal/fortau	10
4.4	Tidsbegrenset anleggstrafikk	10
4.5	Vegstenging etter anleggsperioden	10

OPPDRAGSNR.

A212339

DOKUMENTNR.

001

VERSJON

1.00

UTGIVELSESDATO

09/06 2021

BESKRIVELSE

Trafikksikkerhetsvurdering

UTARBEIDET

ANVD

KONTROLLERT

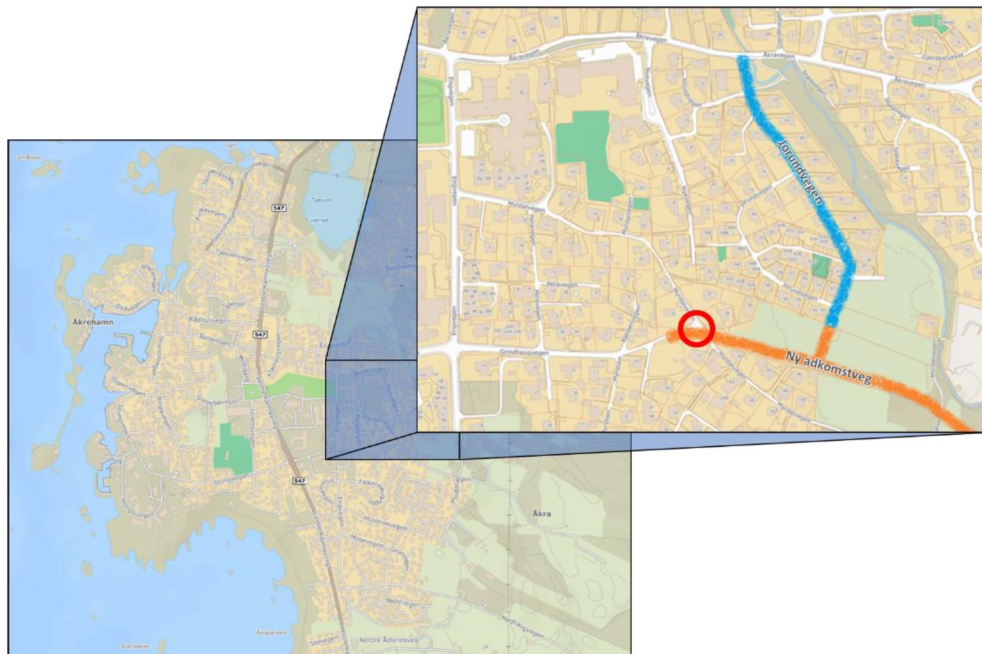
LAAG

GODKJENT

HJHN

1 Innledning

I forbindelse med utbyggingsavtale som gjelder ny adkomstveg til fremtidig omkjøringsveg for fv. 547 ved Åkra er COWI engasjert til å gjøre en trafiksikkerhetsvurdering av Jorundvegen. Utbyggingen medfører at Jorundvegen, som er eksisterende boliggate, blir belastet med mer trafikk fra nye boenheter, samt anleggstrafikk i anleggsperioden. Dette har fått frem klager fra naboer i lokalområdet, som mener det vil gi negative konsekvenser for trafiksikkerheten. Planområdet, med beliggenhet øst for Åkra sentrum, er vist i figur 1.

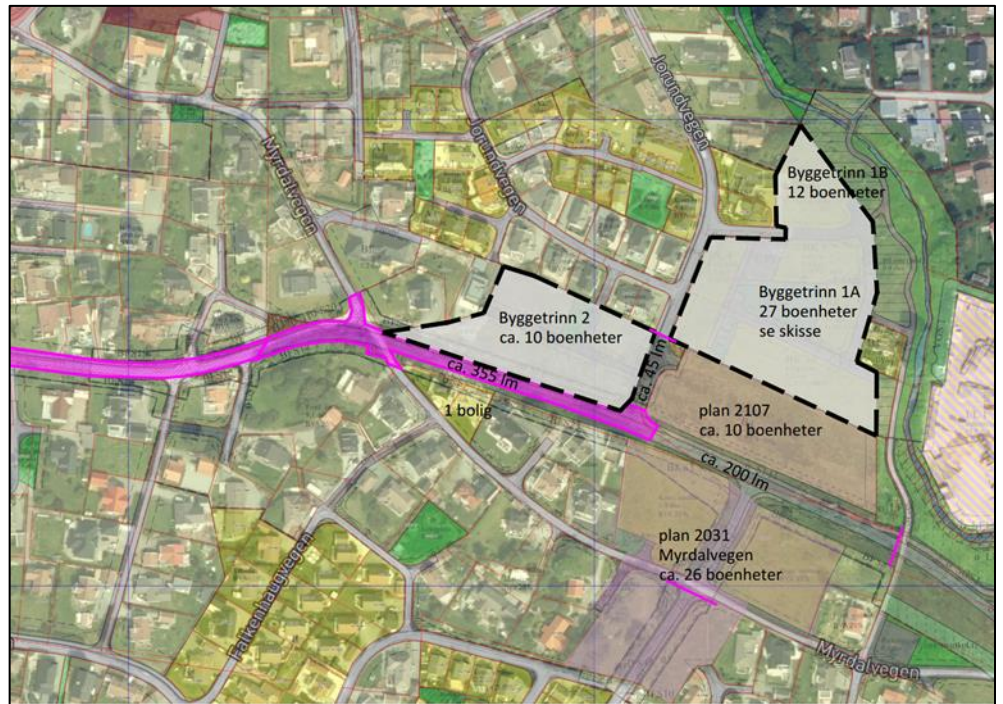


Figur 1: Planområdets plassering øst for Åkra sentrum.

Den nye adkomstvegen (vist med oransje strek i figuren) er planlagt til å koble seg på det eksisterende vegnettet i T-krysset mellom Grindhaugvegen og Myrdalvegen (vist med rød ring i figuren), gå østover mot den nye omkjøringsvegen (utenfor figuren), og ha tilkobling til eksisterende Jorundvegen (vist med blå strek i figuren) underveis.

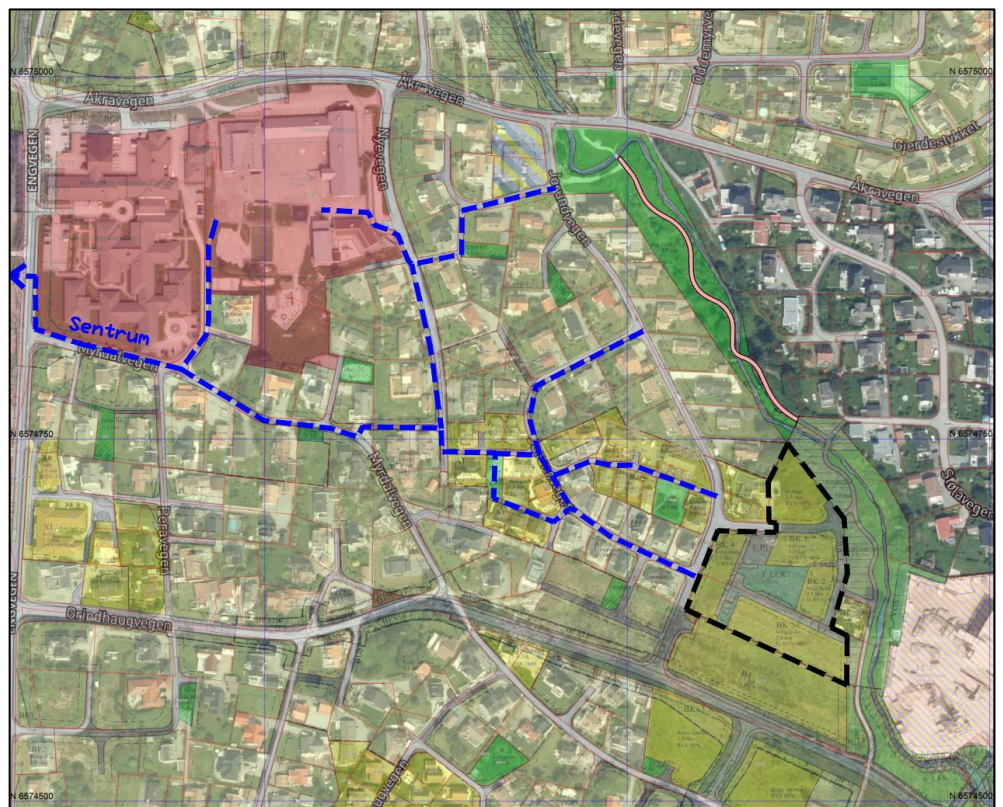
2 Planområdet

Jorundvegen er en boliggate for ca. 44 eksisterende boenheter, og med utbyggingen kommer det ytterligere 49 boenheter til. Dette gir at samlet 93 boenheter får adkomst via Jorundvegen etter utbyggingen. Frem til den nye adkomstvegen til omkjøringsvegen for fv. 547 er etablert må all trafikk fra boenhetene kjøre nordover på Jorundvegen og videre via Åkravegen. Etter etableringen blir det mulig å også kjøre sørover på Jorundvegen og videre via den nye adkomstvegen. Planen for de nye boenhetene som får adkomst via Jorundvegen er vist i figur 2, hvor de grå polygonene viser utbyggingsområdene til disse. Figuren viser også avgrensningen av den nye adkomstvegen i første utbyggingsfase.



Figur 2: Utbyggingsområder (grå polygoner) som får adkomst via Jorundvegen.

I figur 3 ses de ulike snarveger (vist med blå streker i figuren) som de myke trafikantene i Jorundvegen benytter for å komme seg vestover til skole, legesenter og aldershjem (markert med rød polygon i figuren), samt videre mot bl.a. barnehage, skoler, kirke, innkjøpsmuligheter, og endelig sentrum.



Figur 3: Snarveger for myke trafikanter i Jorundvegen mot skolen.

Jorundvegen er en ca. 360 meter lang boliggate med fartsgrense 30 km/t. Den er uten fortau, med unntak av de første ca. 15 meter (mot nord) og de siste ca. 110 meter (mot sør). Vegen har varierende vegbredde mellom ca. 4,5-6 meter. Generell utforming og utseende av vegen ses på figur 4-8, og av den ene av snarvegene på figur 9.



Figur 4: Utforming og utseende av Jorundvegen (1).



Figur 5: Utforming og utseende av Jorundvegen (2).



Figur 6: Utforming og utseende av Jorundvegen (3).



Figur 7: Utforming og utseende av Jorundvegen (4).



Figur 8: Utforming og utseende av Jorundvegen (5).



Figur 9: Utforming og utseende av snarveg fra Jorundvegen.

3 Trafikksikkerhet

Ifølge Nasjonal vegdatabank (NVDB) er det to registrerte trafikkulykker i krysset mellom Jorundvegen og Åkravegen. Den ene var en sykkelulykke mellom elsykkel og personbil i 2007, og den andre var en MC-eneulykke i 2004.

Den hovedsakelige bekymringen fra naboene i lokalområdet bygger på løsningene til de myke trafikantene. Som vist i figur 3 er det fire snarveger i Jorundvegen som benyttes av disse til å komme seg vestover mot sentrum.

På figur 10 er det med blå sirkler vist de 10 boenhetene som må krysse Jorundvegen (hvorav 5 også må gå langs den) for å komme seg til snarveg (markert med rød strek) eller fortau (markert med grønn strek), samt med oransje sirkler for de 8 boenhetene som i dag må gå langs Jorundvegen for å komme seg til snarveg eller fortau.

På figur 2 ses det av utbyggingen at også de 39 nye boenhetene fra byggetrinn 1A og 1B må krysse Jorundvegen (hvorav noen sikkert også må gå langs den) for å komme seg til snarveg eller fortau. Det er usikkert om de 10 nye boenhetene i byggetrinn 2 kan komme seg direkte på snarveg eller fortau, eller om de også må gå langs Jorundvegen.

Dette gir at det etter utbyggingen blir samlet 49 boenheter som må krysse Jorundvegen (hvorav noen også må gå langs den) for å komme seg til snarveg eller fortau, mens det potensielt blir 18 boenheter som må gå langs den.



Figur 10: Boenheter som i dag må gå langs eller krysse Jorundvegen for å komme seg til snarveg eller fortau.

Jorundvegen har lav fartsgrense (30 km/t) og det vurderes at det faktiske fartsnivået også er forholdsvis lavt, men det er ikke nødvendigvis kun farten

som er mest kritisk for trafikksikkerheten. Med 93 boenheter, hvor de fleste kjører til jobb mer eller mindre samtidig, og muligens to biler i hver boenhet, gir dette veldig mange biler på vegen i morgenrushperioden, samtidig som barna skal på skolen. Om ettermiddagen skal barn hjem sannsynligvis før rushperioden.

I anleggsperioden, hvor anleggstrafikk må kjøre via Jorundvegen for å komme seg til og fra byggeplassen, er det ytterligere trafikk på vegen. Her er det særlig også tunge kjøretøy, med mange blinde vinkler, samt håndverkere, som kanskje har ry for å ikke være blant de som kjører sakte, der benytter vegen. Dette gir stort potensiale for utrygghet og fare for trafikkulykker, herunder særlig i anleggsperioden av de nye boligene i forlengelse av nåværende Jorundvegen.

4 Løsningsmuligheter

I dette avsnittet er det gitt noen løsningsmuligheter til å sikre en høyere grad av trygghet og trafikksikkerhet på Jorundvegen. Løsningene er ikke en garanti for at ulykker ikke vil skje, men de forbedrer sannsynligvis mulighetene for det. Det største forbedringspotensialet oppleves dersom alle løsningene kombineres (om det er mulig).

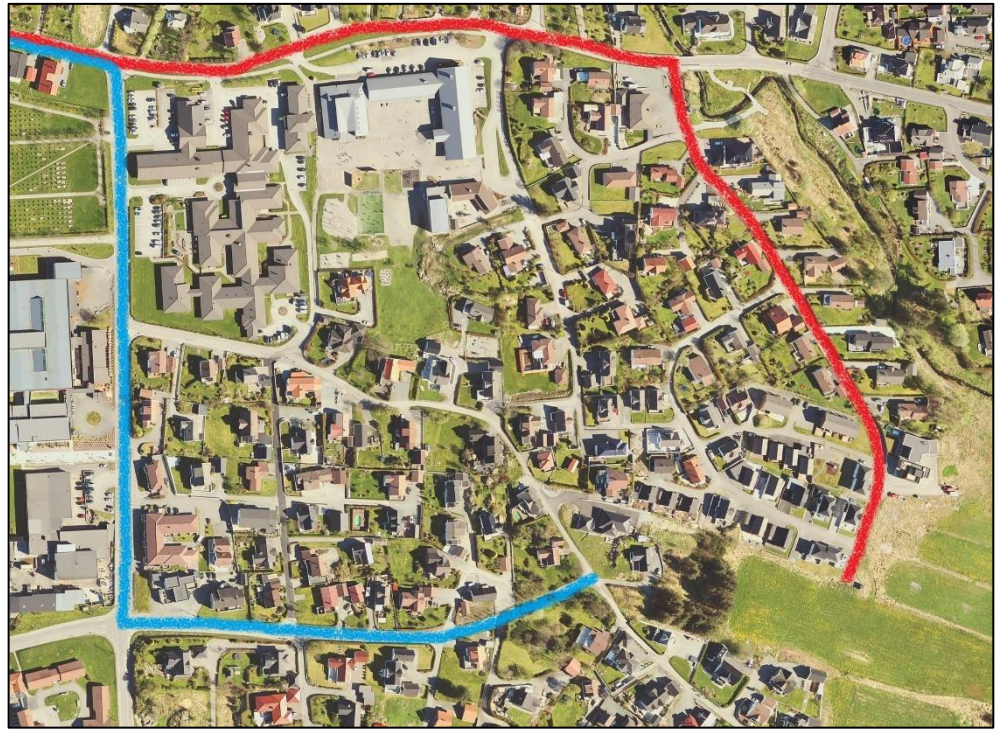
4.1 Anleggstrafikk via Grindhaugvegen

Fremfor å kjøre anleggstrafikken via Jorundvegen kan den med fordel flyttes til å i stedet benytte Grindhaugvegen, hvilket er illustrert på figur 11 med rød strek via Jorundvegen og blå strek via Grindhaugvegen.

Grindhaugvegen er en boliggate litt sørvest for Jorundvegen. Den har fortau på nordsiden av vegen, hvilket er en stor fordel for de myke trafikantene. Dessuten er det den vegen som adkomstvegen senere skal knytte seg på, så det virker fornuftig å flytte anleggsarbeidet til å også benytte den.

Grindhaugvegen har bare fortau på nordsiden av vegen, så det kan være nødvendig å også her kombinere de ulike løsningsmulighetene nedenfor for å sikre trygghet for de myke trafikantene.

Det siste stykke fra Grindhaugvegen kan utføres som en midlertidig anleggsveg belagt med grus.



Figur 11: Flytting av anleggstrafikk fra Jorundvegen til Grindhaugvegen.

4.2 Fartsnivå

Det må sikres en tilstrekkelig lav hastighet på vegen. Dette sikrer både lavere sannsynlighet for at ulykkene skjer (lavere fart gir lengre reaksjonstid), og sikrer at eventuelle ulykker får lavere alvorlighetsgrad. Hertil er tryggheten avhengig av fartsnivået. Som nevnt vurderes det at dagens fartsnivå er forholdsvis lavt, men i anleggsperioden av de nye boligene vil det bli en del anleggstrafikk på vegen, hvor særlig lav fart må sikres.

Derfor foreslås det å opprette midlertidige fartshumper på vegen, et mellom de første to snarvegene, og et mellom de neste to snarvegene. Humpene utformes i gummi, og har en relativt kort bredde og stor høyde, hvilket gir et veldig bratt hump som sikrer lav fart. Eksempel på et sådan fartshump ses på figur 12. Humpene bør dessuten kombineres med hastighet skiltet til 20 km/t.



Figur 12: Midlertidig fartshump i gummi med makshastighet 20 km/t [[Gerdmans](#)].

Fartshumpene kan med fordel utformes permanent etter anleggsperioden, for å fortsatt sikre lav hastighet på vegen, som mulig for mer enn dobbelt antall boenheter enn i dagens situasjon. De bør dog først utformes permanente etter anleggsperioden, da anleggstrafikken vil slite veldig mye på fartshumpene. Dessuten kan de permanente humpene utformes så de gir mulighet for 30 km/t.

4.3 Fotgjenger areal/fortau

Det har tidligere vært foreslått permanent fortau langs Jorundvegen, men da vegen har delstrekninger med smalt tverrsnitt måtte noe av grunnarealet til beboerne eksproprieres, hvilket ikke ga positiv tilbakemelding fra dem.

Det foreslås å opprette et smalt fortau på rundt 0,5 meter langs østsiden av Jorundvegen, hvilket vil sikre at langt de fleste av de myke trafikantene vil bli separert fra biltrafikken. Her må bilistene vise hensyn til de myke trafikantene, hvilket kan sikres ved tydelig oppmerking på fortauet samt skilting.

Da vegen har delstrekninger med smalt tverrsnitt vil dette smale fortauet resultere i, at to motsatt kjørende biler ikke kan passere hverandre innenfor vegens areal, som gjør at fortauet må gjøres overkjørbart. Dette kan gjøres ved å oppmerke fortauet med punktert linje, men det sikrer bedre adskillelse om det utføres med en pålimt lav kantstein eller gummikant. I arealet markeres fotgjengersymbol.

4.4 Tidsbegrenset anleggstrafikk

Som nevnt blir den største trafikkbelastningen på Jorundvegen i rushperiodene. I morgenrush skal foreldre forlate området for å kjøre på jobb, barn skal gå og sykle fra området for å komme til skole, og anleggstrafikk skal komme til området for å bygge boligene med tilhørende anlegg. I ettermiddagsrush er det de samme trafikkstrømmene, bare i motsatt retning. Derfor foreslås det å etablere tidsbegrensning på anleggstrafikken, så den ikke kan kjøre i de morgen- og ettermiddagsperiodene hvor det er mest trafikk fra beboerne. Denne tidsperioden kan vanligvis være fra 06:30-07:45 og fra 15:30-17:00, men dette bør undersøkes nærmere blant beboerne og koordineres med anleggsarbeiderne.

4.5 Vegstenging etter anleggsperioden

Etter anleggsperioden for den nye adkomstvegen kan det overveies å stenge Jorundvegen for biler, men med gjennomgang for myke trafikanter, der hvor dagens veg slutter og tilkoblingen til den nye adkomstvegen starter. Dette sikrer først og fremst at den nye adkomstvegen (og omkjøringsvegen for fv. 547) ikke skaper ny gjennomkjørende trafikk til Jorundvegen. Dessuten kan denne vegstengingen sikre en bedre fordeling mellom trafikken fra boenhetene på Jorundvegen, der det kan planlegges at deler av utbyggingen (byggetrinn 2, plan 2107 og sannsynligvis deler av byggetrinn 1A i figur 2) må benytte tilkoblingen sørover for å komme seg på den nye adkomstvegen og videre. Dermed blir det fortsatt bare dagens boenheter, samt deler av byggetrinn 1A, som kommer å benytte Jorundvegen nordover.