

NOTAT

OPPDRAK	Mårdalen 33	DOKUMENTKODE	10222978-RIVeg-NOT-001
EMNE	Notat for Mårdalen 33 - Vegadkomst	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAKSGIVER	PEAB Eiendomsutviling AS	OPPDRAKSLEDER	Åsta Midtbø
KONTAKTPERSON	Grethe Haugland	UTARBEIDA AV	Anders Fosse
KOPI		ANSVARLIG ENHET	10233032 Samferdsel

SAMMENDRAG

Eiendommen Mårdalen 33 med gnr. bnr. 40/71 er i dag uregulert. I KPA 2018 ligger planområdet innenfor byfortettingssonen, sone 2. Tilkomsten til eiendommen går i dag gjennom Skjold borettslag. Notatet redegjør for dagens trafikksituasjon, tre alternative adkomster til eiendom og tiltak for å utbedre trafikksikkerheten ved utbygging av Mårdalen 33. Alternativene er ikke kostnadsvurdert.

00	27.03.2021		ANF	JHV	ÅM
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Innhold

Innhold.....	2
1 Innledning	3
2 Oversiktskart.....	3
3 Dagens situasjon.....	3
4 Alternative adkomster	5
4.1 Adkomst fra Skjoldstølen.....	5
4.2 Adkomst fra Mårdalen i øst.....	6
4.3 Videreføring av Mårdalen forbi husnr. 19-21-23.....	7
4.4 Konklusjon:	7
5 Fremtidig trafikksituasjon.....	8
5.1 Anbefalte tiltak	8
6 Hovedkonklusjon	9

1 Innledning

Multiconsult ASA er engasjert av PEAB Eiendomsutvikling AS til å se på adkomstforholdene og trafikksituasjonen inn til Mårdalen 33, i sammenheng med nærområdet i forbindelse med en ønsket utbygging av tomten.

Formålet med denne trafikkanalysen er å beskrive trafikksituasjonen, herunder aktuelle problemstillinger og forslag til tiltak. Det skal også vurderes om det finnes andre måter å løse adkomsten på.

Utbygging av tomten krever videre at utryknings- og renovasjonskjøretøy skal ha tilkomst til bygget. Dette forutsetter at vegen har tilstrekkelig fremkommelighet for nevnte kjøretøy.

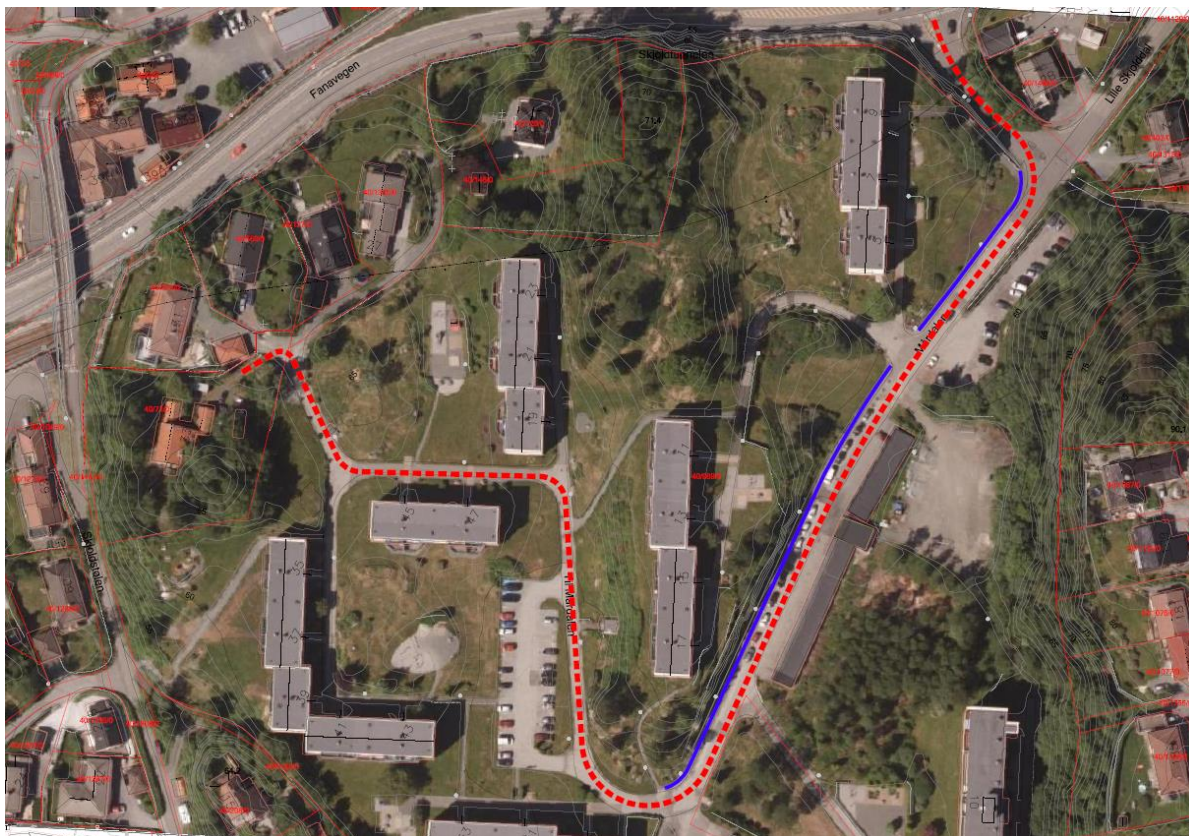
2 Oversiktskart



Figur 1: Bildet viser et utklipp av tomten markert med rødt, lokalisert på Skjold.

3 Dagens situasjon

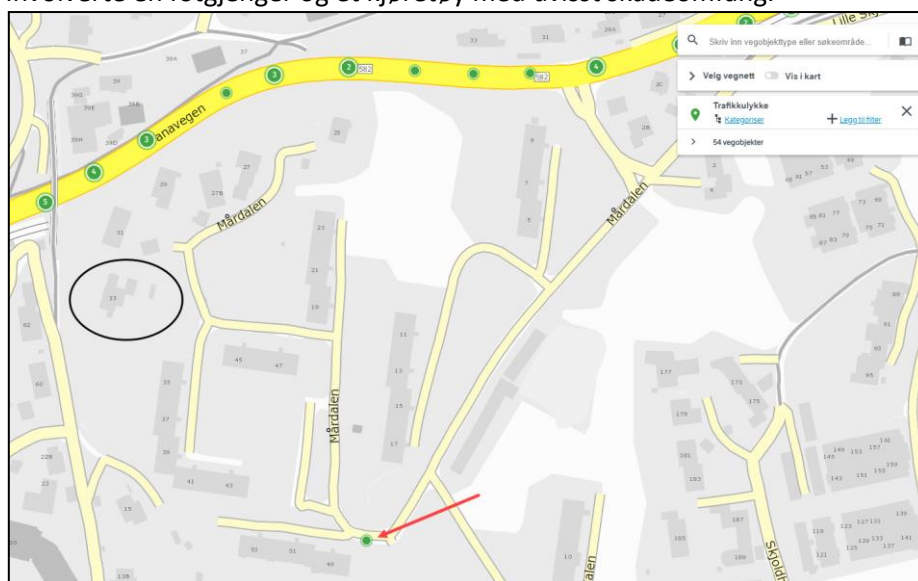
Eiendommen har tilkomst fra Fv.582 Fanavegen via privat veg Mårdalen som strekker seg fra Lille Skjolddalen gjennom Skjold Borettslag og bort til tomten. Mårdalen er i dag en to-felts veg med opparbeidet fortau fra Lille Skjolddalen og sørover til vegen svinger inn mot borettslagets felles parkeringsplasser i vest (se Figur 2). På dette strekket er fartsgrensen 50 km/t. I fra parkeringsplassen opphører fortauet og vegen går mer over til et gatetun med blandet trafikk og fartsgrensen reduseres til 30 km/t. Vegbredden gjennom borettslaget ligger mellom 3,5 – 4m. Eiendommen er én av totalt 6 boenheter som har tilkomst gjennom borettslaget. En enkel beregning av trafikkmengden, hvor en antar at hver boenhet genererer 3,5 bilturer daglig, gir en ÅDT (årsdøgnetrafikk) på 21 bilturer gjennom borettslaget. I tillegg er det en parkeringsplass avsatt til hjemmetjenesten utenfor Mårdalen 47 som antakeligvis benyttes inntil 4 ganger daglig. Legger en til disse vil samlet ÅDT bli på om lag 25. Fra avkjøring Fv.582 Fanavegen til felles parkeringsplass for borettslaget (som består av 199 leiligheter) anslås ÅDT å være rundt 500.



Figur 2: Den rødstiplete linjen viser dagens adkomst fra hovedvegen (Fv.582) og den blå viser dagens fortau.

I gatetunet som leder til de ulike blokkene i borettslaget er det som nevnt ingen fortau. Ettersom det er lite biltrafikk bruker harde- og myke trafikanter det samme arealet på de gående sine premisser. Vegen er utformet med ulike fartsdempende tiltak som fartsdempere og krappe kurver. På befarig opplevdes det som at kjørende holder et lavt fartsnivå. Gaten er en blindvei og har dermed ingen gjennomgangstrafikk

Figur 3 viser registrerte trafikkulykker med personskade i Nasjonal vegdatabank (NVDB). Ulykken involverte en fotgjenger og et kjøretøy med uvisst skadeomfang.

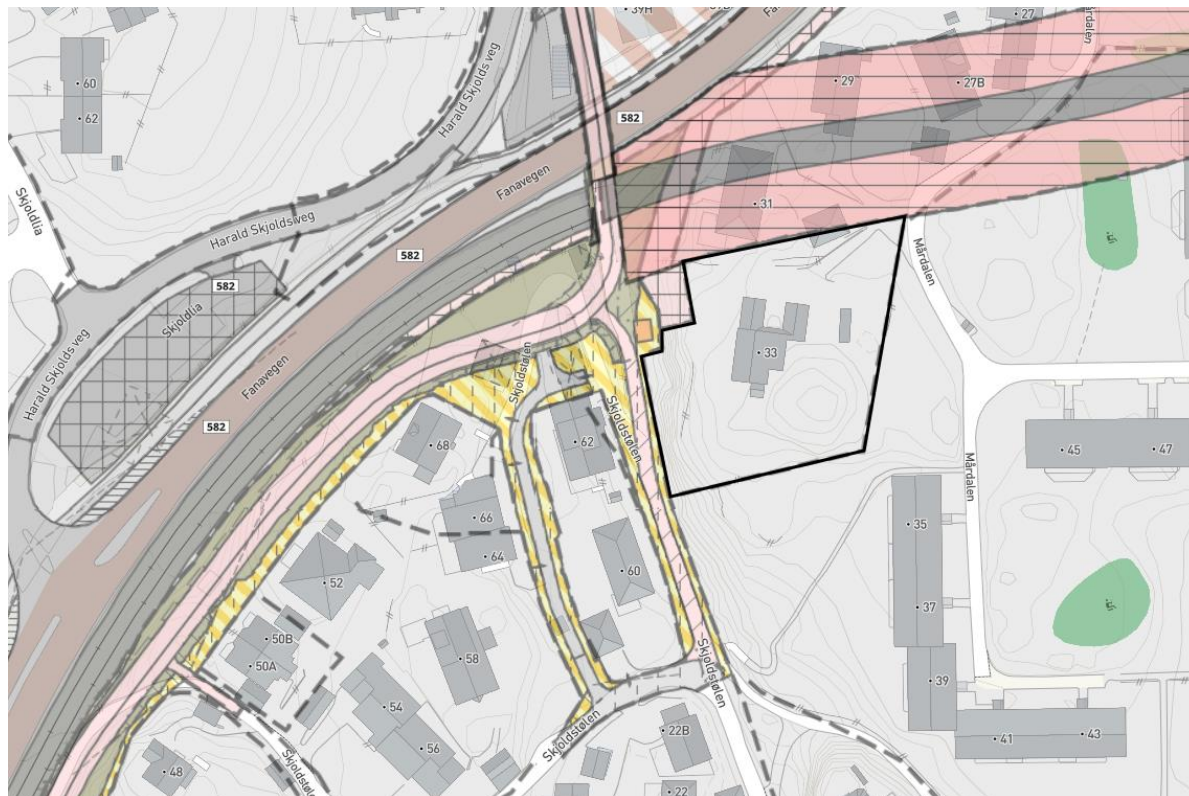


Figur 3: Oversikt over registrerte trafikkulykker med personskade (NVDB).

4 Alternative adkomster

Det ble avholdt et veiledningsmøte 06.05.2020 hvor det ble nevnt at en videreføring av dagens løsning med kjøring gjennom borettslagets fellesområder trolig ikke kan anbefales og kommunene ba tiltakshaver om å redegjøre for alternative løsninger. Ettersom dette i dag er eneste tilkomst til eiendommene må det vurderes om det er muligheter for å koble seg på området fra andre veger.

4.1 Adkomst fra Skjoldstølen



Figur 4: Reguleringsplaner rundt eiendommen.

Adkomst via Skjoldstølen i sør-vest kan vært et alternativ. Men ettersom denne vegen er regulert som GS-veg ser man det som ikke aktuelt å benytte dette som en kjørbær adkomst til eiendommen. Det er også en pågående reguleringsplan sør-vest for tomten hvor det vurderes å gjøre Skjoldstølen mer bilfri.

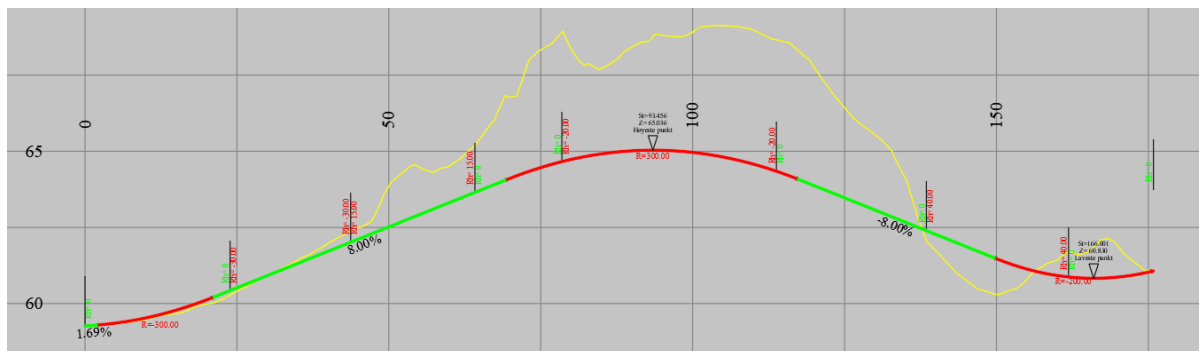
4.2 Adkomst fra Mårdalen i øst.



Figur 5: Adkomst via ny veg fra Mårdalen i øst.

Et alternativ er tilkomst via Mårdalen i øst. Skissert veglinje i rødt opp mot eiendommene gir store terrenginngrep i leke og naturområde for å komme ned på akseptabel stigning. Dette vil skape en stor barriere mellom de oppdelte områdene og leder trafikk inn i avskjermet leke/rekreasjons område.

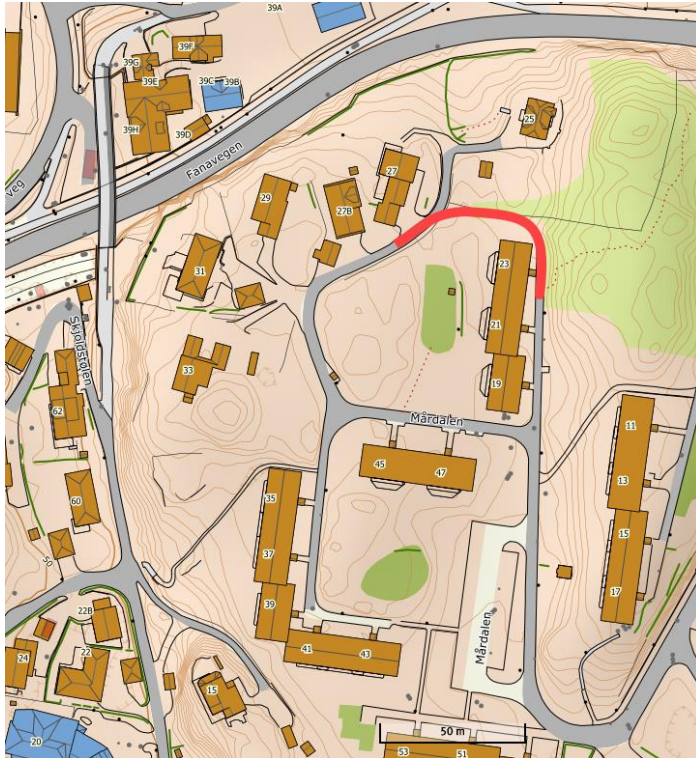
Løsningen vurderes å gi god trafiksikkerhet for myke trafikanter da man unngår gjennomkjøring i borettslaget. Å etablere adkomst denne veien forutsetter også ervervelse av grunn til borettslaget og til naboeiendommen i nord. Det er også verdt å nevne at dagens Skjold bybanetunnel går rett under en evt ny adkomst her.



Figur 6 Skisse av vertikal veglinje ved ny adkomst fra øst.

4.3 Videreføring av Mårdalen forbi husnr. 19-21-23

Dette alternativet bruker dagens vegtrase forbi blokk 19-23. Vegen kommer tett på inngangene og bør skyves ut i bratt terreng for å gi tilstrekkelig sikt og trafiksikkerhet. En slik skyving av vegen vil gi skjæringer på 3-4 meter og blir et stort inngrep i terrenget. Det positive med denne løsningen er at man får en sløyfe gjennom boligområdet og unngår å rygge ved f.eks. bosstøpping. Denne løsningen forutsetter også at erverves grunn av borettslaget.



Figur 7: Adkomst via ny veg forbi Mårdalen 19-21-33.

4.4 Konklusjon:

Basert på vurderingene over er det to alternativ som fremstår som aktuelle. Adkomst via Mårdalen i øst eller videreføring av dagens adkomst med tiltak for å utbedre trafiksikkerheten. Ny adkomst fra øst krever store terrenginngrep, men gir økt trafiksikkerhet da gjennomgangstrafikken fjernes fra borettslaget. Løsningen har maks stigning, høye skjæringer og danner en barriere i boligområdet. På nåværende stadiet hvor en ser for seg å bygge ut kun en eiendom (Mårdalen 33) med ca. 13 nye boenheter er det mest hensiktsmessig å videreføre dagens situasjon med tiltak.

Tiltak blir vurdert lenger nede i notatet.

5 Fremtidig trafikksituasjon

Ved utbygging av 13 nye boenheter i Mårdalen 33 stipuleres én bil per boenhet. Dersom vi antar at hver boenhet daglig genererer 3,5 bilturer, tilsvarer dette en økning i ÅDT på 46. Fra Fv. 582 Fanavegen til borettslagets parkeringsplasser hvor det anslås at dagens ÅDT er rundt 500 vil denne økningen i trafikkmengde ha mindre innvirkning på trafikksituasjonen her. Det vurderes til at eksisterende situasjon med langsgående fortau er tilfredsstillende. Fra borettslagets parkeringsplass og forbi blokkene vil økningen i trafikkmengden være mer merkbar. Her bør det gjøres tiltak for å skape et tydelig trafikkbilde og tryggere rammer for de myke trafikantene som ferdes i vegen her.

Vegen ligger sentralt i blokkbebyggelsen og fra de ulike blokkene fører den til borettslagets parkeringsplass. Det er flere tråkk/stier inne på området som er bundet sammen av vegen (Mårdalen). Dette viser at det er mange kryssinger av vegen på ulike steder og et fortau kan da på mange måter virke mot sin hensikt. Samtidig vil et evt. fortau endre forholdet mellom harde- og myke trafikanter sammenlignet med i dag. I dag er som sagt gaten utformet med blandet trafikk hvor de myke trafikantene er hovedprioritet. Det vil si at kjørende må tilpasse fart og vike for de gående. Dersom en anlegger fortau vil de myke trafikantene nå ha et betydelig mindre areal å bevege seg på. I tillegg blir gaten mer attraktiv for de kjørende som nå er hovedprioritet. Dette vil igjen føre til høyere fart og kjørende vil ta mindre hensyn til gående. Det anbefales derfor ikke å anlegge fortau.

5.1 Anbefalte tiltak

Fra parkeringsplassen tilhørende borettslaget og inn til enden av Mårdalen gjøres vegen om til et gatetun ved oppsetting av skilt 540 – Gatetun. Før skiltet kan tas i bruk skal ulike betingelser være oppfylt.

540 Gatetun

Anvendelse

Skilt 540 anvendes for å etablere gatetun. Oppsetting av skiltet iverksetter følgende trafikregler:

- Kjørende som kommer fra gatetun, har vikeplikt for annen trafikkant (§ 7 nr. 4).
- Kjørende på gatetun har vikeplikt for gående (§ 9 nr. 2).
- På gatetun må det ikke kjøres fortere enn i gangfart (§ 13 nr. 3).
- Det er forbudt å parkere på gatetun utenom særskilt anviste plasser (§ 17 nr. 2).
- Sykkel kan stanses eller parkeres på gatetun dersom den ikke er til unødig hinder eller ulempe (18 nr. 4).

Skilt 540 skal bare anvendes for boliggger hvor det er iverksatt spesielle fysiske tiltak for å etablere et uteareal for alle trafikkategorier hvor all kjøring skjer på fotgjengernes vilkår. Reguleringen kan omfatte en enkelt gatestrekning eller flere gater eller kvartaler.

Før skilt 540 kan tas i bruk, skal følgende betingelser være oppfylt:

1. Området skal ikke ha gjennomgangstrafikk.
2. Ingen bolig innenfor sonen bør ha lengre kjøreavstand enn 300 m langs den mest hensiktsmessige veg ut av sonen.
3. Vegene i området skal være utformet uten oppdeling i kjørebane og gangbane (fortau). Det skal derfor ikke være noe gjennomgående høydeforskjell i vegens tverrprofil.
4. Fartsdpendende tiltak som tillater passasje av alle kjøretøykategorier med behov for å kjøre i området, skal være etablert.
5. Biloppstillingsplasser skal være spesielt markert med skilt eller annen markering slik at parkeringsreguleringen kan håndheves.
6. Inn- og utkjøringstilnøyning til vegnettet utenom området skal skje ved kryssing av kantstein.

Skilt 540 oppheves bare av skilt 542 "Slutt på gatetun". Skilt 542 må derfor oppsettes i alle utkjøringer fra område skiltet med skilt 540.



540

Skiltet angir grense for område hvor trafikreglenes bestemmelser om gatetun gjelder. Hindringer er ikke særlig merket eller varslet. Skiltet gjelder til det blir opphevet av skilt 542 "Slutt på gatetun".

Størrelse:
600 x 800 mm

Utforming:
Skiltmønster

Bordbredde:
14 mm

Vedtaksmyndighet:
Rv Regionvegkontoret
Fv Regionvegkontoret
Kv Kommunen
Pv Regionvegkontoret

Inn- og utkjøringen til gatetunet skal skje ved kryssing av en opphøyd kantstein. Dette markerer for de kjørende at en her kommer inn i et nytt område hvor de gående er prioritert. I et gatetun har kjørende alltid vikeplikt for gående og det skal ikke kjøres fortere en gangfart. I tillegg kan belegningen på gatetunet være av et annet materialvalg, t.d av brostein eller at asfalten er farget. Dette vil øke oppmerksomheten til den kjørende. For å dempe fartsnivået ytterligere kan man supplere med fartsdpendende tiltak som fartsdumper.

Figur 8 Betingelser ved innføring av gatetun.

Løsningen legger opp til en videreføring av 1-felts veg. Det er ikke ønskelig med rygging inne i et gatetun hvor det er blandet trafikk og det anbefales derfor å anlegge møteplass(er) på strekket fra parkeringsplassen og gjennom borettslaget. Denne må være tilpasset møte mellom personbil og renovasjonsbil.

6 Hovedkonklusjon

Trafikksikkerheten innenfor borettslaget er i dagens situasjon vurdert som middels god. Ved utbygging av Mårdalen 33 vil trafikkmengden øke gjennom borettslaget, noe som vil øke sjansen for trafikkfarlige situasjoner. Det oppleves i dag som at kjørende holder lav hastighet gjennom borettslaget. Dette er også den viktigste faktoren for å opprettholde god trafikksikkerhet. For å fortsette å holde fartsnivået nede anbefales det derfor å gjøre om gaten til et gatetun med de føringene dette bedbringer. Samtidig anbefales det å tilrettelegge for møteplasser slik at man unngår rygging i gatetunet.

Alternativet er å legge adkomsten i en ny trasé fra øst. Dette vil medføre store terrengingrep som kan ha en negativ effekt på det lokale bomiljøet og har samtidig en betydelig høyere kostnad.

Tabellen under viser en enkel matrise for de ulike alternativene vurdert ut i fra trafikksikkerhet, tekniske krav og attraktivitet (hovedsakelig for myke trafikkanter).

Vurderingstema	Dagens situasjon	Alt 1 Adkomst fra Skjoldstølen	Alt 2 Adkomst fra Mårdalen i øst	Alt 3 Videreføring av Mårdalen forbi husnr. 19-21-23	Alt 4 Gatetun og etablering av møteplasser
Trafikksikkerhet					
Tekniske krav					
Attraktivitet/brukervennlighet					
Oppsummering	Anbefales å gjøre tiltak	Ikke aktuell da tilkomst er regulert til GS-veg. Skjoldstølen ønskes mer bilfri.	Krever store terrengingrep for å tilfredsstille stigningskrav. Forutsetter ervervelse av naboeiendommer.	Positivt at man får sløyfe gjennom boligområde, slik at man unngår å rygge ved f.eks. bosstøpping. Negativt med kjøring foran tre inngangspartier. Dårlig sikt rundt hushjørne.	Oppnår bedre trafikksikkerhet enn i dag. Tydeliggjør at gaten er på myke trafikkanters premisser. Muligheter for møtende trafikk.