

Oppdragsgiver: **Bergen kommune v/ Bymiljøetaten**

Oppdragsnr.: **52207881** Dokumentnr.: **Traf-01**

**Til:** Hanne Grov Lekven

**Fra:** Norconsult AS v/ Anders Vangsted

**Dato:** 2023-08-16

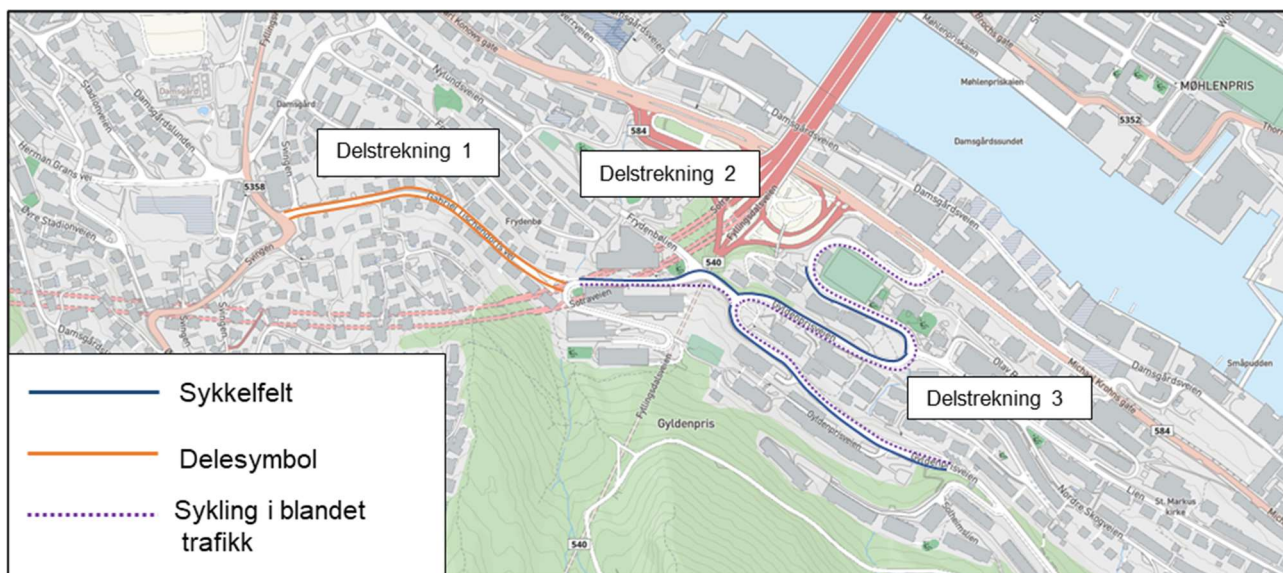
## ► Trafikkanalyse, sykkeltiltak Damsgård - Småpudden

### 1 Innledning

Høsten 2020 ble *Sykelstrategi for Bergen 2020-2030* vedtatt. Formålet med strategien er at flere skal sykle mer, og det jobbes med en målsetting om at sykkelandelen i Bergen skal øke til 10 % [Miljøløftet, 2020]. Prosjektstrekningen Damsgård – Småpudden inngår som del av strategiens prioriterte sykkelnett og kategoriseres som «offentlig utbyggingsfase 1». Dette tilsier at strekningen skal sikres tilrettelagt av det offentlige innen 2030.

I den forbindelse har Norconsult anbefalt en sykkelløsning, som er basert på vurderinger av de ulike strekningene opp mot eksisterende situasjon, boreprøver, vurderinger gjort i tidligere forprosjektet og notat, samt bedring av tilbud for myke trafikanter. Løsningene er basert på dagens andel syklende og fremtidig ønsket økning til 10 %, samt nye endringer for fartsgrense i området. En oversikt over anbefalte tiltak er vist i figur 1, med en detaljert beskrivelse for hver gate vist i tabell 1.

Formålet med denne trafikkanalysen er å gi et samlet overblikk over dagens trafikale situasjon i prosjektområdet samt en vurdering av den fremtidige situasjon, og at vurdere de anbefalte sykkelløsningene opp mot dette. Analysen vil dessuten ha et fokus på trafiksikkerhet.



Figur 1: Oversikt over anbefalte tiltak i prosjektområdet [Norconsult, 2023].

Tabell 1: Oversikt over anbefalte tiltak per gate [Norconsult, 2023].

Gate	Tiltak
Gabriel Tischendorfs vei (fra Fyllingsveien til Voldene)	Ensidig fortau med delesymbol i kjørebane. Ved trapper tilrettelegges det for et landingsareal på 1,5 m. Kantparkering fjernes.
Gabriel Tischendorfs vei (fra Voldene til Frydenbølien)	Ensidig fortau med delesymbol i kjørebane. Kantparkering mot mur.
Frydenbølien (fra sving Gabriel Tischendorfs vei til kryss Frydenbølien)	Ensidig sykkelfelt i stigning med langsgående fortau. Sykling i blandet trafikk nedover.
Frydenbølien (Fra kryss Frydenbølien til kryss Gyldenprisveien)	Ensidig sykkelfelt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Nytt fortau sør for kjørebanen og ved snarveien.
Gyldenprisveien (Fra Solheimslie til kryss Frydenbølien)	Ensidig sykkelfelt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau beholdes nord for kjørebanen. Nytt fortau i sør på deler av strekningen.
Gyldenprisveien (Fra kryss Frydenbølien til kryss Lien)	Ensidig sykkelfelt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau sør for vegen beholdes og utvides på deler av strekningen. Kantparkering fjernes.
Gyldenprisveien (Fra kryss Lien til kryss ved fotballbanen)	Ensidig sykkelfelt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Fortau flyttes til motsatt side. Plattform ved kantstopp.
Gyldenprisveien (Fra kryss ved fotballbanen til kryss Michael Krohns gate)	Sykling på fortau i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau på begge sider beholdes. Plattform ved kantstopp.

## 2 Dagens situasjon

### 2.1 Trafikkmengder

I Nasjonal vegdatabank (NVDB) finnes det ikke noen trafikktall for gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) for veiene innenfor prosjektområdet. De nærmeste tallene finnes for Michael Krohns gate (som avgrenser prosjektområdet mot nord) og for Fyllingsveien (som avgrenser prosjektområdet mot vest).

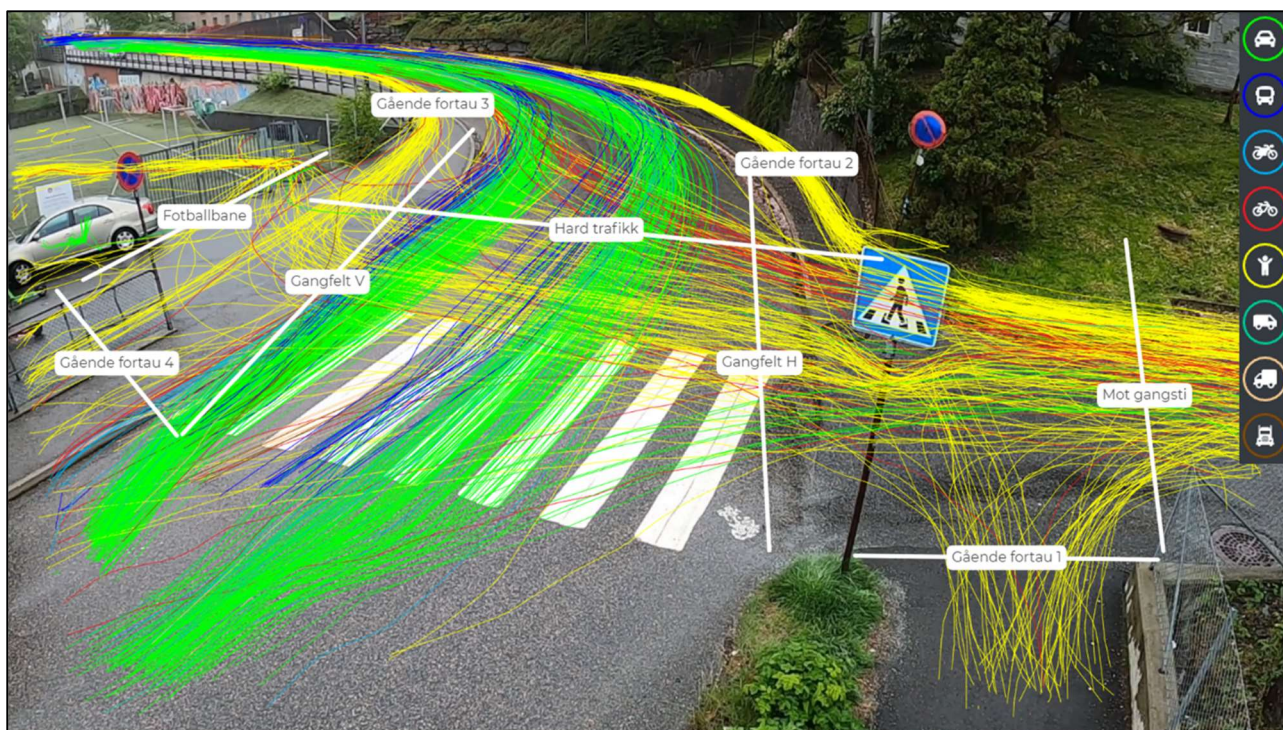
Michael Krohns gate har en ÅDT på 7400 med 10 % lange kjøretøy i retning sørøst for krysset med Gyldenprisveien. Tallene gjelder for 2022 og er basert på telling og skjønn.

Fyllingsveien har en ÅDT på 6 600 med 5 % lange kjøretøy i retning nord for krysset med Gabriel Tischendorfs vei, og en ÅDT på 6 000 med 5 % lange kjøretøy i retning sør for krysset. Tallene i retning nord for krysset gjelder for 2021 og er basert på skjønn, mens tallene i retning sør for krysset gjelder for 2022 og også er basert på skjønn.

I forbindelse med trafikksikkerhetsnotat «*not\_Trafikksikkerhetsvurdering\_D01*» [Norconsult, 2023] ble det gjennomført trafikkregistrering på Gyldenprisveien ved avkjørselen til boligparkeringen rett overfor fotballbanen. Registreringen ble utført i morgen- og ettermiddagsrush onsdag den 31.05.2023 i periodene 06:37-10:08 og 13:42-17:13.

Trafikkregistreringene ble utført ved bruk av GoodVision, som er en løsning for innsamling av trafikkdata fra videoopptak ved bruk av kunstig intelligens. Løsningen registrerer og klassifiserer alle trafikanter i studieområdet automatisk i henhold til deres trafikantgruppe, og kartlegger og lagrer trafikantenes bevegelsesmønstre. Løsningen samler ikke inn persondata og ivaretar dermed hensynet til personvern i henhold til GDPR.

Figur 2 viser et utsnitt fra GoodVision som illustrerer hvordan hver enkelt trafikant blir registrert i programmet.



Figur 2: Utsnitt fra analysen gjort i GoodVision med springsresultater for alle trafikantgrupper.

Fra registreringen finnes det at det samlet kjører 393 biler langs Gyldenprisveien (165 oppover og 228 nedover) i perioden 07:00-10:00 og 521 biler (276 oppover og 245 nedover) i perioden 14:00-17:00.

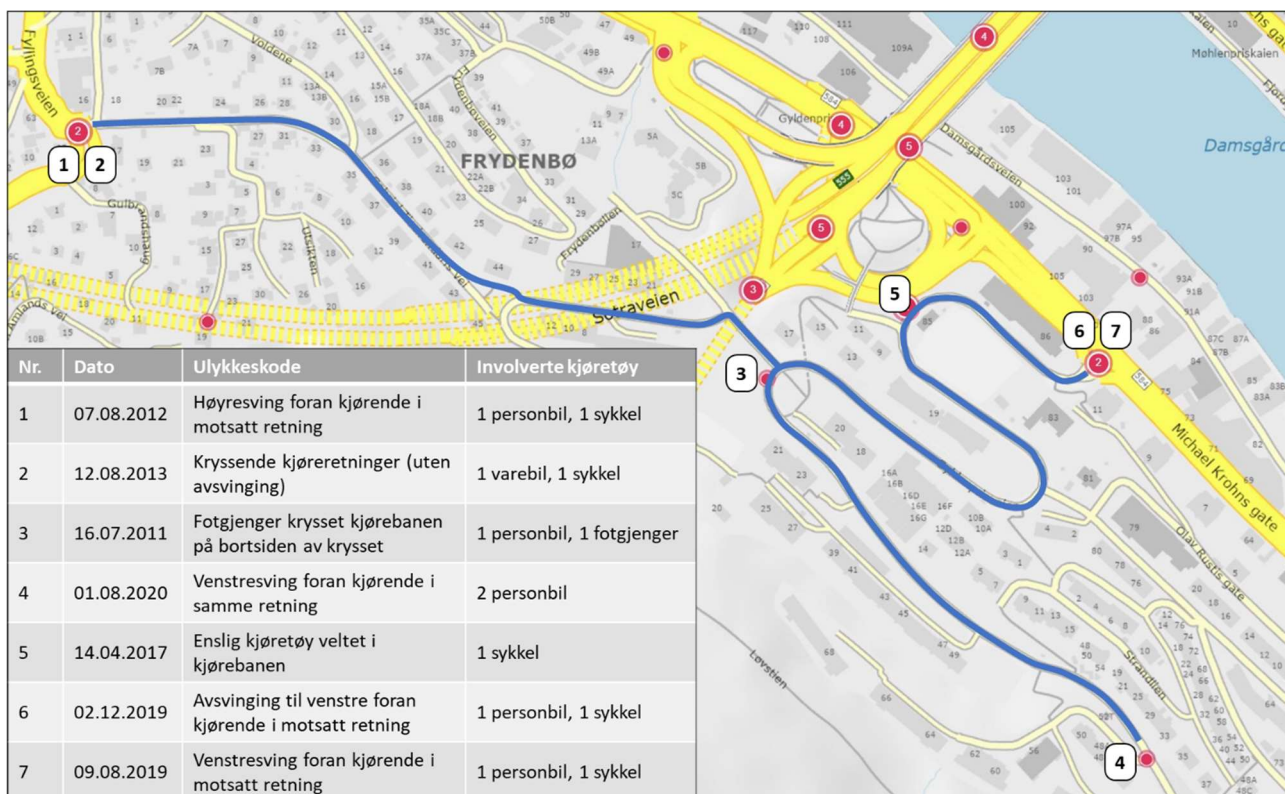
For å omregne trafikkmengdene til ÅDT benyttes faktormetoden. Metoden består av standard faktorvariasjonskurver for ulike veityper. Kvaliteten på ÅDT-verdiene avhenger blant annet av registreringsgrunnlaget og hvor godt valgt variasjonskurve beskriver trafikken på den aktuelle veien. Ved omregning gir dette en ÅDT på 1 983, som avrundes til 2 000, langs Gyldenprisveien.

Etttersom Gabriel Tischendorfs vei er en mindre boliggate som ender blindt, og ÅDT er litt lavere på Fyllingsveien enn på Michael Krohns gate, vurderes ÅDT også litt lavere her enn på Gyldenprisveien.

## 2.2 Historisk ulykkesituasjon

Figur 3 viser politirapporterte trafikkulykker i prosjektområdet de siste 12 årene. Ulykkesdata er hentet fra NVDB. NVDB inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen. I figuren er en tabell med dato, ulykkeskode og involverte kjøretøy inkludert for hver ulykke.

Det egentlige prosjektområdet stopper litt før krysset med Fyllingsveien i nordvest og litt før krysset med Solheimslien i sørøst, men da kryssene ligger så nærme prosjektområdet er ulykkene uansett inkludert i analysen.

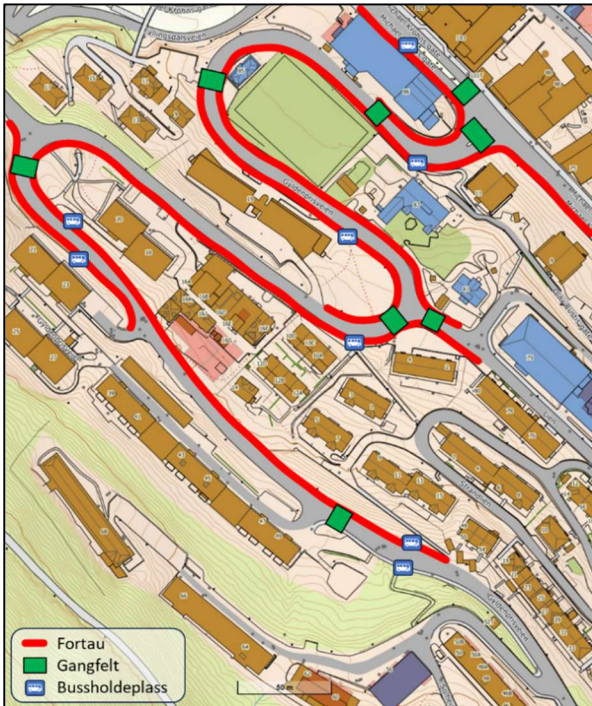


Figur 3: Politirapporterte trafikkulykker i planområdet de siste 12 årene [NVDB].

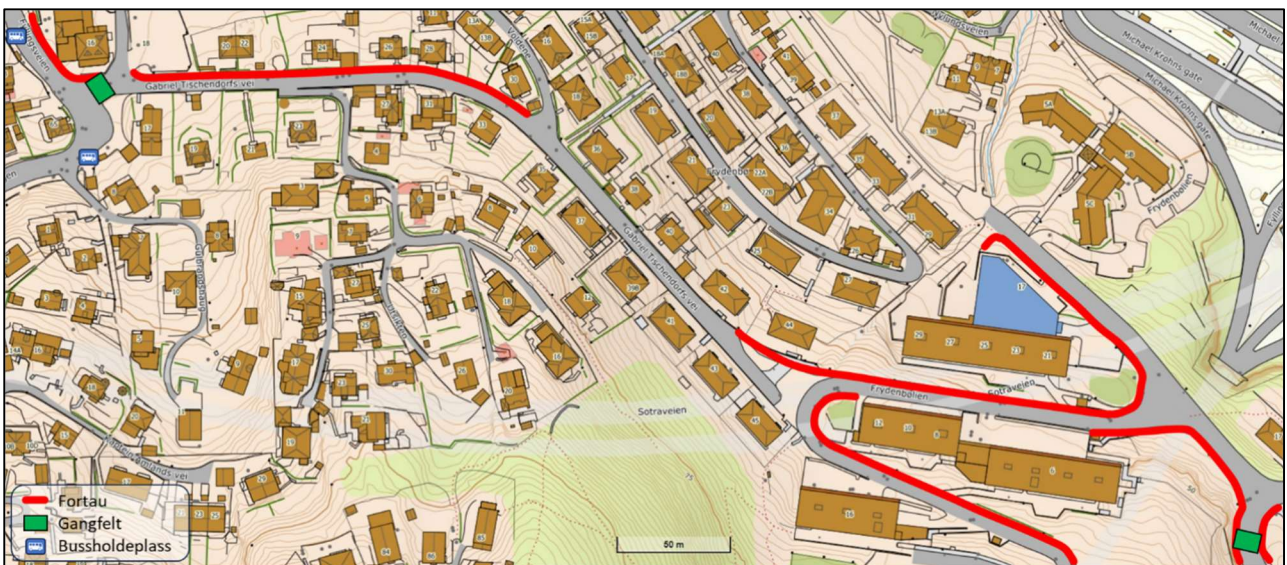
Av figuren ses det at fem av ulykkene (svarende til 71 %) inkluderer sykkel, mens en (svarende til 14 %) inkluderer fotgjenger. Dermed er mange trafikanter involvert i 86 % av ulykkene i prosjektområdet. Det vurderes derfor veldig relevant å finne løsninger som kan forbedre forholdene for de mange trafikantene i prosjektområdet.

## 2.3 Forhold for myke trafikanter

Relevante forhold for myke trafikanter i prosjektområdet er vist på figur 4 og 5. I dag finnes det ikke noen egen dedikert løsning for syklende i området. De må enten ferdes på fortau sammen med fotgjengerne, eller i blandet trafikk i kjøreveien. Krysset Michael Krohns gate x Gyldenprisveien er forkjøringsregulert (med skilt og oppmerking) langs Michael Krohns gate.



Figur 4: Forhold for myke trafikanter langs Gyldenprisveien.

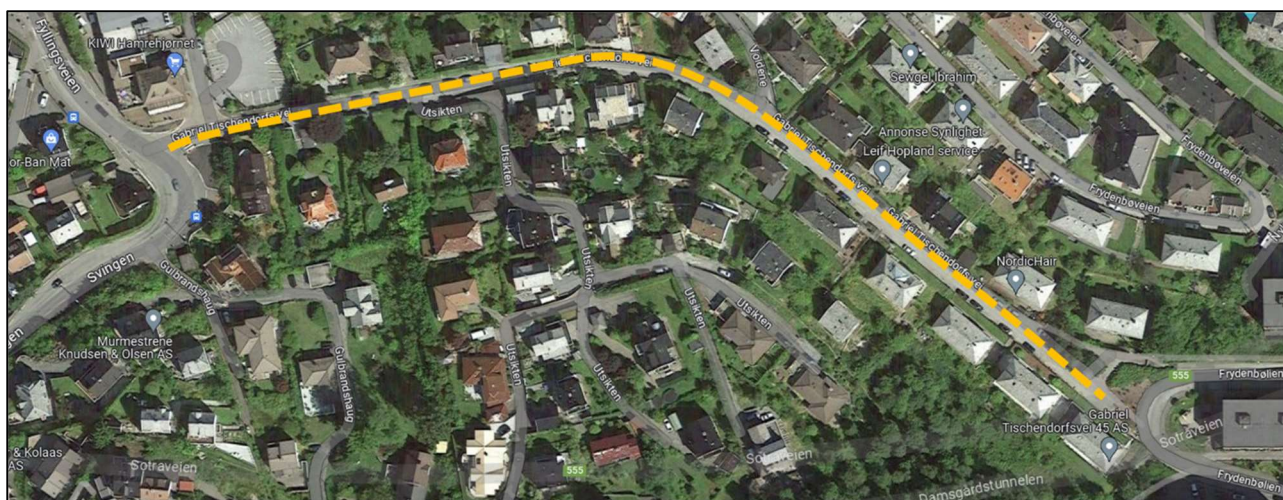


Figur 5: Forhold for myke trafikanter langs Gabriel Tischendorfs vei og Frydenbølien.

## 3 Fremtidig situasjon

Den fremtidige situasjonen beskrives for hver delstrekning i prosjektområdet.

### 3.1 Delstrekning 1



Figur 6: Oversikt over delstrekning 1.

Tabell 2: Oversikt over anbefalte tiltak som er relevante for delstrekningen (resyme fra tabell 1).

Gate	Tiltak
Gabriel Tischendorfs vei (fra Fyllingsveien til Voldene)	Ensidig fortau med delesymbol i kjørebane. Ved trapper tilrettelegges det for et landingsareal på 1,5 m. Kantparkering fjernes.
Gabriel Tischendorfs vei (fra Voldene til Frydenbølien)	Ensidig fortau med delesymbol i kjørebane. Kantparkering mot mur.

Delstrekning 1 har en samlet lengde på ca. 350 meter og en fartsgrense på 30 km/t. Veien har en bredde på ca. 7,5-8 meter. I dagens situasjon er det bare ensidig fortau langs vestlig del av strekningen (fra kryss med Fyllingsveien til kryss med Voldene). Fortau langs hele strekningen vil være en klar forbedring av forholdene for de myke trafikantene.

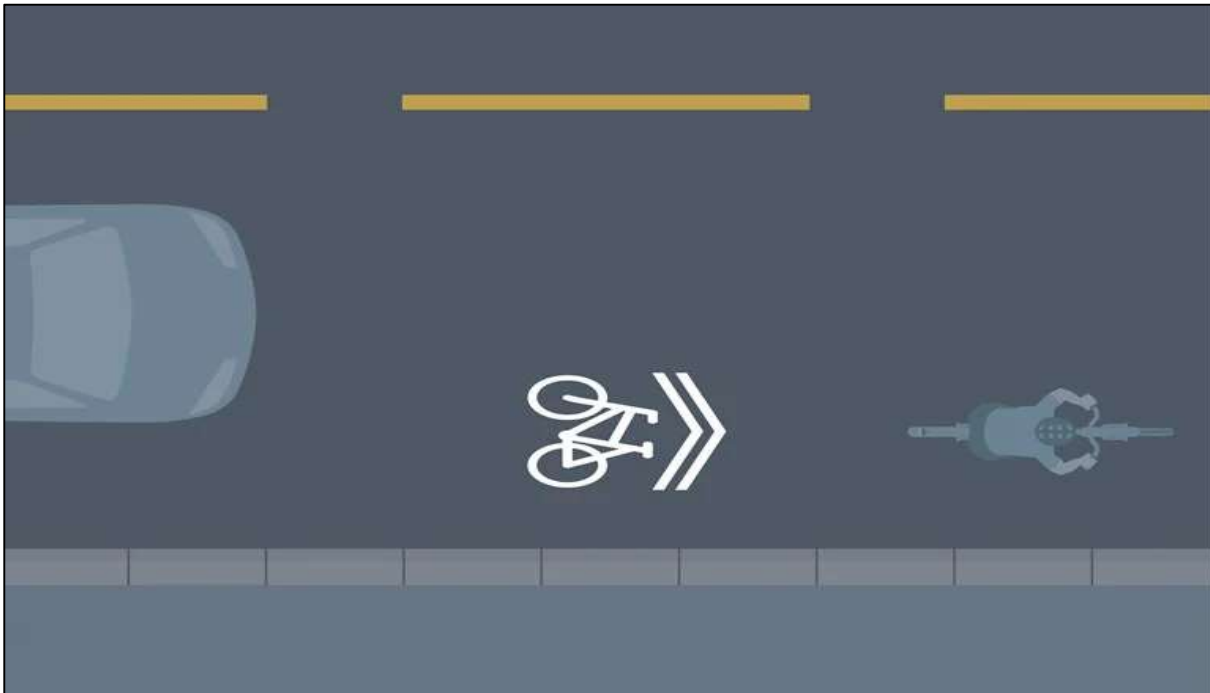
Det er anbefalt delesymbol (sharrows) langs hele strekningen. Prinsippskisse for delesymbol er vist på figur 7. Om delesymbol skriver Statens vegvesen (SVV) på sin nettside:

*«Delesymbol er en oppmerking i veibanen som kan få syklister til å sykle mer strategisk og dermed gjøre dem mer synlige for bilistene. Delesymbol kan bidra til bedre framkommelighet, økt trygghet og trafiksikkerhet for syklister i gater der man ikke har plass til eller mulighet for egen infrastruktur for sykkel (sykkelfelt/sykkelveg eller lignende). Symbolet informerer syklister og andre trafikanter om at de befinner seg på en sykkelrute. Delesymbol brukes i dag i flere land i Europa og i USA og er gjennom sykkelpilotprosjektet testet ut i Lillehammer og Horten.»*

[SVV, [link](#)]

Fra sykkelpilotprosjektet i Lillehammer og Horten ble de viktigste erfaringene med delesymbol at:

- > Syklistene oppgir forbedringer, men ingen signifikant endring i trygghet
- > Forbedring for de gående
- > Noe mer konflikter mellom bil og sykkel fordi flere sykler i vegbanen
- > Overført sykkeltrafikk fra fortau til kjørebane, uten at det har hatt vesentlige negative sideeffekter



Figur 7. Prinsskisse for utforming med delesymbol [SVV].

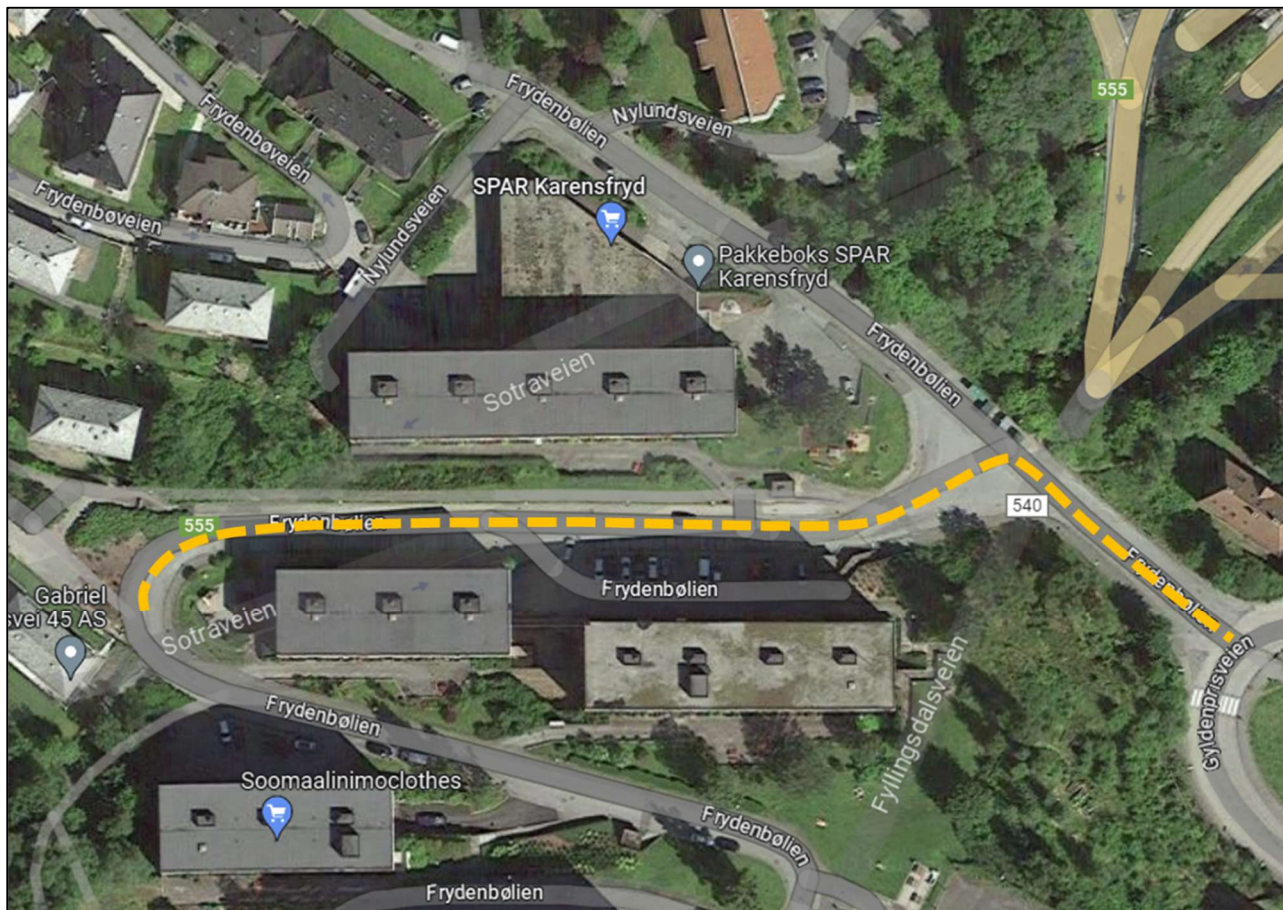
I SVV sin håndbok N302: *Vegoppmerking*, er det gitt følgende krav til når delesymbol kan brukes:

- > Strekning med inntil 500 meter som mangler særskilt infrastruktur for sykkel
- > Fartsgrense 30-40 km/t
- > Strekning som har skiltet veivisning for sykkel
- > ÅDT < 4000
- > Der en bare har ensidig sykkelfelt i henhold til krav i N100: *Veg -og gateutforming*, kan sharrows benyttes i kjørefeltet når ÅDT < 6000

Det smale tverrsnittet langs delstrekning 1 gjør det vanskelig å etablere egen løsning for syklende, og derfor vurderes delesymbol som et godt alternativ. Strekningen har tilpass fartsgrense og lengde, og trafikkmengden vurderes så lav at antallet konflikter mellom sykkel og bil vil holdes på et minimum. Dessuten gir løsningen bedre plass til fotgjengere på fortauet, siden størstedelen syklistene sannsynligvis vil benytte veien og sykle langs delesymbolene. Syklistene som føler seg utrygge eller barn kan dog fortsatt sykle på fortauet, hvilket er en fordel siden gaten fungerer som skolevei.

Oppdragsgiver: **Bergen kommune v/ Bymiljøetaten**  
 Oppdragsnr.: **52207881** Dokumentnr.: **Traf-01**

## 3.2 Delstrekning 2



Figur 8: Oversikt over delstrekning 2.

Tabell 3: Oversikt over anbefalte tiltak som er relevante for delstrekningen (resyme fra tabell 1).

Gate	Tiltak
Frydenbølien (fra sving Gabriel Tischendorfs vei til kryss Frydenbølien)	Ensidig sykkelfelt i stigning med langsgående fortau. Sykling i blandet trafikk nedover.
Frydenbølien (Fra kryss Frydenbølien til kryss Gyldenprisveien)	Ensidig sykkelfelt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Nytt fortau sør for kjørebanelen og ved snarveien.



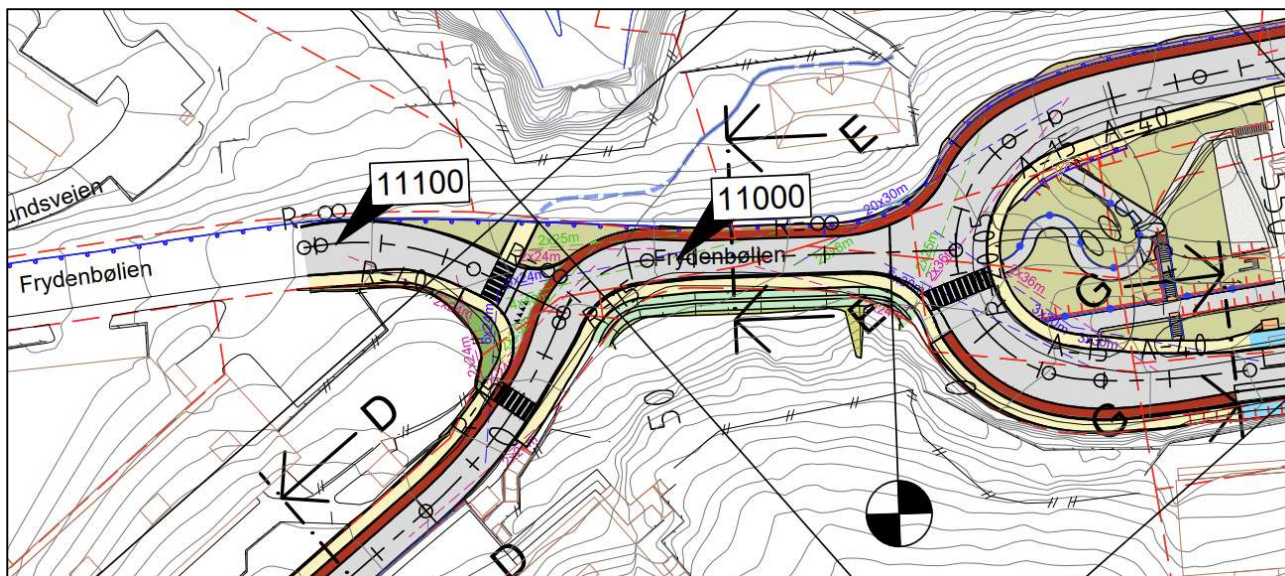
Delstrekning 2 har en samlet lengde på ca. 215 meter. Dagens fartsgrense er 50 km/t, men fartsgrensen er foreslått redusert til 30 km/t. Veien har en bredde på ca. 8,5-10,5 meter.

Grunnet korte avstander mellom kryss, avkjørsler og gangveier samt fartsgrense på 30 km/t vurderes den anbefalte løsningen med sykkelfelt som en god løsning for strekningen. Dette vil gi syklist mulighet til å sykle i eget felt, uten å måtte sykle på fortauet.

På strekningen er det anbefalt ensidig sykkelfelt i stigning og sykling i blandet trafikk nedover. Her kunne det vurderes å markere kjørebane i fall med delesymbol, men utfordringen blir da at Gabriel Tischendorfs vei (delstrekning 1) og Frydenbølien (delstrekning 2) vil oppfattes som en samlet strekning på ca. 580 meter, hvormed kravet på maksimalt 500 meter overskrides. Det vurderes viktigst å markere Gabriel Tischendorfs vei med delesymbol, og derfor beholdes anbefalingen om sykling i blandet trafikk nedover langs Frydenbølien.

### 3.2.1 Kryss med Frydenbølien og Frydenbølien

Den anbefalte løsningen i kryss Frydenbølien x Frydenbølien er vist i figur 9.



Figur 9: Anbefalt løsning i kryss Frydenbølien x Frydenbølien [Norconsult, 2023].

Kryssløsningen er beskrevet i trafiksikkerhetsnotat «not\_Trafiksikkerhetsvurdering\_D01» som:

*«Krysset strammes opp og det gis forkjøringsrett med skilt og oppmerking for syklende og kjørende som skal videre opp Frydenbølien. Justert plassering av gangfelt vil gi tilbud til gående som korresponderer med dagens gangruter. Samlekonteinerne anbefales flyttet fra kryssområdet, for å ikke oppfordre til stans der.»*

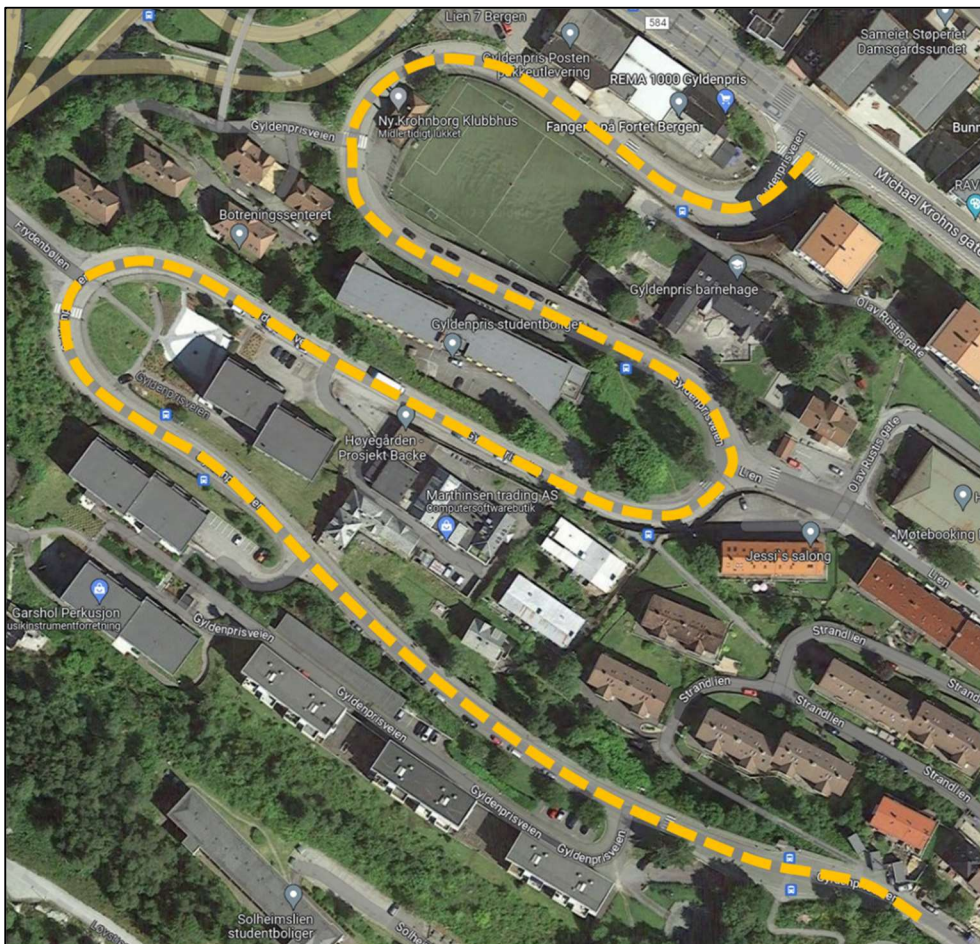
[Norconsult, 2023]

Oppstramming og forkjøringsregulering i krysset vurderes som en stor forbedring sammenlignet med dagens løsning. Her vil forkjøringsreguleringen gjøre vikepliktsforholdene enklere, og gi en logisk og samlet sykkelløsning på strekningen langs Frydenbølien der de fleste sykler.

Samlet vurdering for forkjøringsregulering i hele prosjektområdet er beskrevet i kapittel 4.

Oppdragsgiver: **Bergen kommune v/ Bymiljøetaten**  
 Oppdragsnr.: **52207881** Dokumentnr.: **Traf-01**

### 3.3 Delstrekning 3



Figur 10: Oversikt over delstrekning 3.

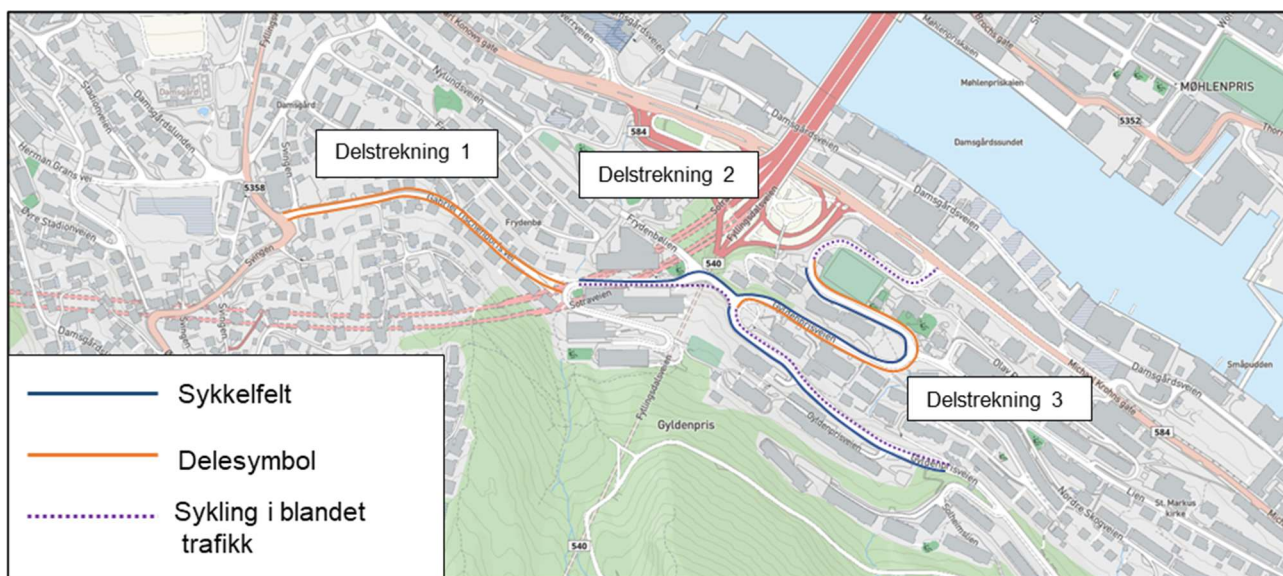
Tabell 4: Oversikt over anbefalte tiltak som er relevante for delstrekningen (resyme fra tabell 1).

Gate	Tiltak
Gyldenprisveien (Fra Solheimslie til kryss Frydenbølien)	Ensidig sykkelfelt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau beholdes nord for kjørebanelinjen. Nytt fortau i sør på deler av strekningen.
Gyldenprisveien (Fra kryss Frydenbølien til kryss Lien)	Ensidig sykkelfelt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau sør for vegen beholdes og utvides på deler av strekningen. Kantparkering fjernes.
Gyldenprisveien (Fra kryss Lien til kryss ved fotballbanen)	Ensidig sykkelfelt i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau ved fotballbanen vurderes fjernet. Plattform ved kantstopp.
Gyldenprisveien (Fra kryss ved fotballbanen til kryss Michael Krohns gate)	Sykling på fortau i stigning. Sykling i blandet trafikk nedover. Eksisterende fortau på begge sider beholdes. Plattform ved kantstopp.

Delstrekning 3 har en samlet lengde på ca. 1,1 kilometer. Dagens fartsgrense er 50 km/t, men fartsgrensen er foreslått redusert til 40 km/t. Veien har en bredde på ca. 8,5-11 meter, men bredden er mye varierende på grunn av krappe svinger og kantstopp for buss. Det er gjennomgående ensidig fortau langs hele Gyldenprisveien, og på deler av strekningen er det tosidig fortau.

Den anbefalte løsningen med sykkelfelt i stigning vurderes som en god løsning for strekningen, da den vil gi syklistene som skal oppover mulighet til å sykle i eget felt uten å måtte sykle på fortauet. Som tidligere beskrevet sykler de fleste mellom snarveien ved Puddefjordsbroen og nordover langs Gyldenprisvegen, og derfor vurderes sykkelfelt viktigst på denne del av strekningen hvor det er anbefalt. Det vurderes uansett at sykkelfelt hele veien til Michael Krohns gate hadde vært en fordel.

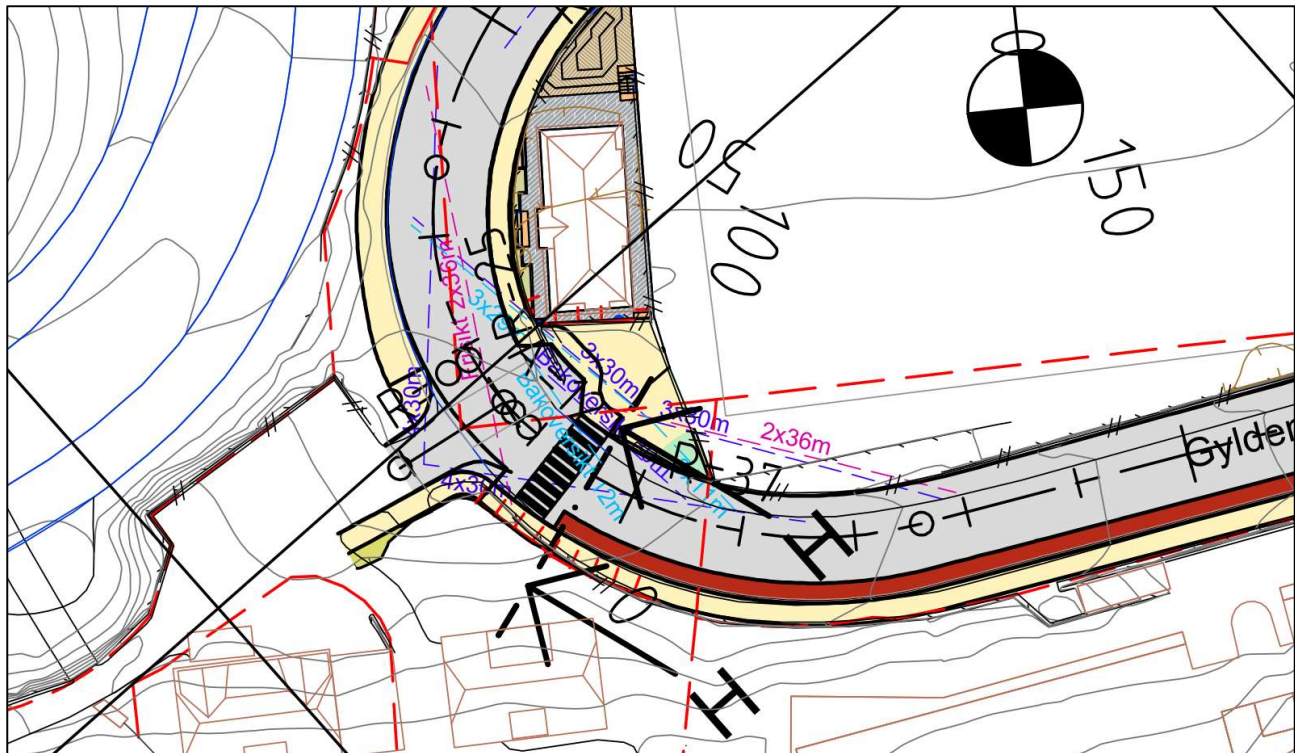
Nedover er det ikke plass til å etablere egen løsning for syklistene, og det er derfor anbefalt sykling i blandet trafikk på hele strekningen. Den samlede strekningen er for lang til å markere kjørebanelen med delesymbol (krav på maksimalt 500 meter). Fra trafikkregistreringen foretatt i forbindelse med trafiksikkerhetsnotat «not\_Trafiksikkerhetsvurdering\_D01» [Norconsult, 2023] ble det funnet at de fleste syklistene sykler mellom nordlig del av Gyldenprisveien og snarveien til Puddefjordsbroen (avkjørselen til boligparkeringsrett overfor fotballbanen). Derfor kan det overveies å markere strekningen fra snarveien frem til Lien (ca. 170 meter) eller helt frem til Frydenbølien (ca. 400 meter) med delesymbol. Dette vil gi en god kobling til der de fleste sykler i dag. Samlet løsning for prosjektområdet blir da som vist i figur 11.



Figur 11: Oversikt over anbefalte tiltak i prosjektområdet med delesymbol nedover langs deler av delstrekning 3.

### 3.3.1 Kryss ved snarvei til Puddefjordsbroen

Den foreslåtte løsningen i kryss med Gyldenprisvegen og snarveien til Puddefjordsbroen (avkjørselen til boligparkeringsrett overfor fotballbanen) er vist i figur 12. Her er det anbefalt ny parkeringslomme på plassen ved klubbhuset, som ikke er helt optimal med tanke på bakoversikt som hindres av et rekkverk. I tillegg er det anbefalt et gangfelt som heller ikke er optimalt plassert med tanke på sikt som hindres av rekkverket.



Figur 12: Anbefalte løsning i kryss med Gyldenprisvegen og snarvei til Puddefjordsbroen.

Alternativ løsning for parkeringslommen er å beholde dagens løsning eller å fjerne parkeringsmuligheten helt. Dagens løsning er veldig utflytende og gjør det utrygt for fotgjengere som må forholde seg til ryggende kjøretøy i området. Fjerning av parkeringsmuligheten vil kunne medføre at biler u hensiktsmessig stanser i veien for å eksempelvis sette av barn til fotballbanen. Derfor vurderes løsningen med en langsgående lomme med plass til en bil som den beste løsningen.

Alternativ løsning for gangfeltet er å flytte det til motsatt side av krysset eller å fjerne det helt. Det er mange som krysser veien i dette området og derfor er et gangfelt nødvendig, og det bør plasseres på denne side av snarveien for å unngå villkryssinger.

Et avbøtende tiltak for å kompensere for den manglende sikten kan være å etablere fartshump rett før gangfeltet. Det kjører buss langs strekningen, så busseskapet vil sikkert foretrekke fartsputer fremfor vanlig fartshump, da fartsputer avlaster bussjåførene som kan kjøre med et dekk på hver side av puten. Problemet med den løsningen er at også syklister vil kunne sykle rett ved siden av puten uten å måtte senke farten. Derfor anbefales det å etablere vanlig fartshump. Med vanlig fartshump vil også syklister, som kanskje kommer i høy fart nedover bakken, måtte senke farten. Det vil gi bedre mulighet for bilene som står i parkeringslommen til å fange opp syklister, og vil tilsvarende gi syklister bedre mulighet til å fange opp bilene som er i parkeringslommen.

Et alternativ er å etablere gangfeltet som et opphøyd gangfelt. Fordelen med opphøyde gangfelt er vanligvis at man kan spare en fartshump, da man ikke trenger en på hver side av gangfeltet. Ulempen er at uoppmerksomme bilister først vil oppdage det fartsreducerende tiltaket når de er midt i humpen og dermed også midt i gangfeltet. Derfor vurderes vanlig gangfelt som den beste løsningen her. Bilister fra motsatt side av gangfeltet vil dessuten kjøre oppover bakken, og vil dermed sannsynligvis holde et lavt fartsnivå.

## 4 Vurdering av forkjøringsregulering

Som beskrevet i avsnitt 3.2 er dagens høyreregulerte kryss Frydenbølien x Frydenbølien foreslått endret til et forkjøringsregulert kryss. Dette er det eneste krysset på strekningen hvor det er foreslått å endre vikeplikten.

På den resterende strekningen gjennom prosjektområdet finnes det en del kryss med kommunale veier og med private veier. Noen er forkjøringsregulerte og noen er høyreregulerte. Men det kan være veldig vanskelig for trafikantene langs en gjennomgående vei i prosjektområdet å skille mellom kryss der de har forkjøringsrett og kryss der de har vikeplikt ifølge høyreregelen.

I dag er de fleste riksveier og primære fylkesveier forkjøringsregulerte, mens de fleste sekundære fylkesveier og kommunale veier er uregulerte (vikeplikt for trafikk fra høyre). For private veier avhenger vikepliktsforholdene av om veien er åpen for alminnelig ferdsel eller ikke. Er veien åpen for alminnelig ferdsel er krysset høyreregulert. Er veien ikke åpen for alminnelig ferdsel er det en avkjørsel, og krysset er forkjøringsregulert.

[SVV, rapport 113, 2012]

På figur 13 er vist tre bildeeksempler på kryss med ulike vikepliktsforhold langs Gyldenprisvegen. Det er ikke noen umiddelbare fysiske forskjeller mellom kryssene, og derfor kan det være veldig vanskelig for bilistene å skjønne at det skal være forskjell i vikepliktsforholdene.

- > Bilde nr. 1: Viser kryss med en privat vei som er åpen for alminnelig ferdsel. Parkeringsplassene for enden av veien er private, men det er umiddelbart ikke noe som viser at veien skal være stengt for alminnelig ferdsel. Derfor er krysset høyreregulert.
- > Bilde nr. 2: Viser kryss med en privat vei som ikke er åpen for alminnelig ferdsel. Det er ikke noen store forskjeller på denne veien og veien i bilde nr. 1, med unntak av et liten skilt på gressarealet i høyre side som viser «PRIVAT VEI. INNKJØRING FORBUDT.» Derfor er krysset forkjøringsregulert.
- > Bilde nr. 3: Viser kryss med en kommunal vei. Derfor er krysset høyreregulert.



Figur 13: Eksempel på tre kryss med ulike vikepliktsforhold langs Gyldenprisvegen.

Det samme er tilfellet med krysset med Gyldenprisvegen og snarveien til Puddefjordsbroen (avkjørselen til boligparkeringen rett overfor fotballbanen) som er vist i figur 14. Her har snarveien inn til parkeringsplassen klart utseende som en avkjørsel, og som bilist på Gyldenprisvegen forventer man at bilister fra snarveien viker for en. Men ifølge SVV sitt vegkart er dette egentlig en kommunal vei, og dermed er krysset uregulert og høyrevikeplikt gjelder.



Figur 14: Kryss med Gyldenprisvegen og snarvei til Puddefjordsbroen.

Kryss Michael Krohns gate x Gyldenprisvegen er det eneste krysset i prosjektområdet som i dag er forkjørsregulert med skilt og oppmerking. Derfor er det ingen tvil om vikepliktsforholdene i det krysset.

I Transportøkonomisk institutt (TØI) sin Trafikksikkerhetshåndbok står det:

*«Forkjørsregulering av vegstrekninger har som formål å gjøre vikepliktsforholdene enklere og dermed redusere andelen kjøretøy som ikke overholder vikeplikten, samt å bedre trafikkavviklingen på hovedvegen. Norske studier fant en reduksjon av antall ulykker med kryssende kjøreretninger på 40 % og en reduksjon av det totale antall ulykker på forkjørsregulerte strekninger på 14 %. Andelen som overholder vikeplikten øker betydelig, som regel fra under halvparten til nesten 100 %. Konfliktpotensialet er også redusert da vikepliktsregulering som regel fører til at det er en bedre overensstemmelse mellom vikepliktsreglene og trafikantenes intuitive forståelse av veien.»*

[Rune Elvik, 2017]

For å bedre trafikksikkerheten og prioritere den gjennomgående sykkeltrafikken anbefales det å forkjørsregulere hele strekningen langs Gyldenprisvegen og Gabriel Tischendorfs vei (i tillegg til krysset på Frydenbølien). Forkjørsregulering vil forenkle vikepliktsforholdene i alle kryss, og vil sannsynligvis forbedre den generelle trafikksikkerheten ved å øke andelen som overholder vikeplikten. Det vil også være en fordel for sykkelprioriteringen langs strekningen, da syklister dermed ikke må stoppe for trafikk fra høyre i alle kryss.

SVV sin håndbok N300: *Trafikkskilt*, stiller en rekke krav for at en strekning skal kunne forkjørreguleres. Det skal kontrolleres at vikepliktig trafikk har god nok sikt til trafikk ved vikelinje og i henhold til kravene for forkjørregulerte kryss gitt i N100. Det stilles også krav til at veien eller gaten må skille seg ut som mer overordnet i forhold til tilstøtende og nærliggende veinett for å kunne forkjørreguleres.

Det vurderes at Gyldenprisvegen og Gabriel Tischendorfs vei oppfyller kravene til forkjørregulering av strekninger. De kan defineres som samleveier for adkomstveiene i området, og de har med stor sannsynlighet høyere ÅDT enn de tilstøtende gatene. Dermed vurderes de å ha en overordnet funksjon i forhold til de øvrige gatene og bør kunne forkjørreguleres.

<b>D01</b>	2023-08-16	For godkjenning hos oppdragsgiver	AndVan	IngUnd	JonWes
<b>Versjon</b>	<b>Dato</b>	<b>Beskrivelse</b>	<b>Utarbeidet</b>	<b>Fagkontrollert</b>	<b>Godkjent</b>

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.