

Oppdragsnavn: Lassvebergvegen 10 Regulering
Oppdragsnummer: 606805-01
Utarbeidet av: Joachim Salomonsen/KS Jostein Rinbø og Leif Arne Skei
Dato: 28.02.2019
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT Trafikksikkerhetsvurdering Lassvebergvegen

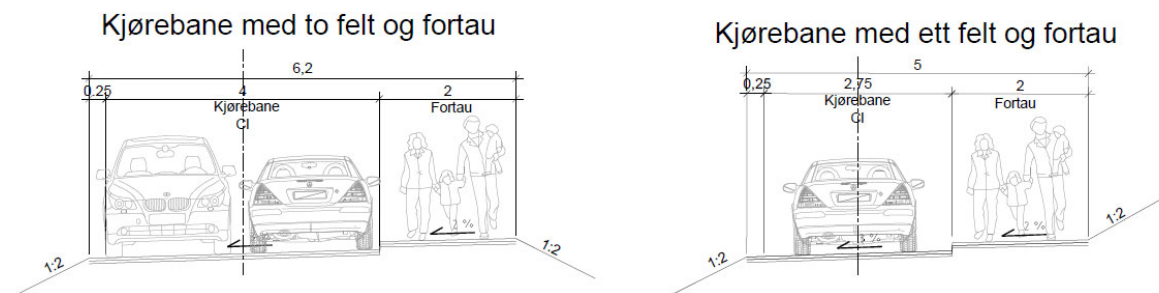
1. BESKRIVELSE AV FORESLÅTT FREMTIDIG VEGLØSNING1
2. VURDERING AV FREMTIDIG SITUASJON2
3. KONSEKVENNS FOR TRAFIKKSIKKERHET OG FREMKOMMELIGHET3

1. BESKRIVELSE AV FORESLÅTT FREMTIDIG VEGLØSNING

Lassvebergvegen har en eksisterende vegbredde på ca 4-4,5 m. Dette er et minimum for at to biler skal kunne møtes på en forsvarlig måte og forutsetter at den ene av bilene stopper helt. Møtes et større kjøretøy og en personbil, så forutsettes det at personbilen kan svinge inn i en avkjørsel.

Malvik kommune har ønsket å bedre trafikksikkerheten langs vege og gi bedre forhold for gående. Det har vært en premiss i planarbeidet at Malvik kommune har ønsket å begrense/ungngå inngrep i tilgrensende boligeiendommer til vegformål. Vegbredden er dermed ikke økt i forslag til reguleringsplan, da en har meget begrenset tilgjengelig grunnareal. Veg- og fortausløsningene er utarbeidet i tett dialog med vegingeniør i Malvik kommune.

Fortauet er prosjektert med 2 m bredde, også dette er et minimum for å kunne oppfylle sin funksjon. For å etablere dette og samtidig opprettholde tovegstrafikk, er det valgt en kombinasjon av 2 kjørefelt på strekninger der det er plass til dette, og 1 kjørefelt der dette er forsvarlig ut fra en vurdering av siktforhold som gir god nok sikt til at ett av kjøretøyene kan vike før innsnevring. Normalprofil for disse to situasjonene er vist i figur 1:



Figur 1: Normalprofil for kjørebane med to felt og fortau til venstre, kjørebane med ett felt og fortau til høyre. Fortau er prioritert der det er en trang situasjon, or å gi prioritet til fotgjengere i området.

Ved Lassvebergvegen 7 er det regulert plass til kantparkering med 1,75 m bredde for 3 biler på vestsiden av vegen. Dette som et avbøtende tiltak for at det vil være færre muligheter for generell gateparkering langs Lassvebergvegen i regulert løsning.

Fra kryss med Åslyvegen og forbi Lassvebergvegen 13 og 13B (og utbyggingsområdet Lassvebergvegen 8 og 10) er vegen utvidet fra 4,25 til 4,75 inkludert skulder. Dette er gjort fordi vegen her er meget bratt med opp mot 17 % stigning, og derav ønsker ingen kjøretøy å måtte stoppe i denne bakken. En har her også mer areal tilgjengelig enn i resten av vegen. Fortauet og ombygging av Lassvebergvegen avsluttes i nord mot Vidsjåvegen.

Fortauet avsluttes i sør ved krysset mot Saxe Viks veg, hvor det både er eksisterende fortau videre langs Saxe Viks veg og gangveg mot Ole Hoels veg. Selve krysset mellom Lassvebergvegen, Saxe Viks veg og avkjørsel til Lassvebergvegen 2-4 er lite oversiktlig. Dette er et utflytende kryss, hvor to nesten parallelle veger møtes ved å svinge dem mot hverandre. Dette kan gi en del uheldige effekter, spesielt med hensyn på sikt. En ombygging av dette krysset er dog meget vanskelig med hensyn på terreng, etablerte boliger og parkeringsplasser, og er derfor ikke innarbeidet i denne reguleringsplanen.

Reguleringsplanen stiller krav til opparbeidelse av fortau langs eiendommen ved Lassvebergvegen 8-10 og opp til krysset mot Åslyvegen.

2. VURDERING AV FREMTIDIG SITUASJON

Lassvebergvegen er en kommunal veg, hvor Målvik kommune selv definerer sine krav til vegen. Det er dog vanlig å bruke Statens Vegvesen håndbok N100, Veg- og gateutforming, som en standard også for kommunale veger og gater når kommunen ikke har en egen norm. Denne gir en absolutt minste vegbredde inkl. skulder på 5 m for tofelts kjøreveg i boligområder (vegklasse A1). En har ikke mulighet til å tilfredsstille denne vegbredden i noen deler av Lassvebergvegen, i foreslått situasjon vil en oppnå 4,25 m fra kantstein til skulderkant i øvre del av Lassvebergvegen og 4,75 i nedre del. I tillegg er det foreslått to innsnevninger til 3 m vegbredde, videre vurdert i egne avsnitt under. Vegen har også en horisontalgeometri med flere knappe kurver som sammen med hekker, gjerder og liknende gir redusert sikt. Vertikalgeometrien består av flere bratte partier med en stigning over 10 %, noe som gjør det vanskelig på glatt føre å stoppe på tur ned samt å ta løs på tur opp. Smal vegbredde er uheldig i seg selv med hensyn på trafiksikkerhet, da det kan oppstå farlige situasjoner når kjøretøy eller ulike trafikantgrupper møtes. Den uheldige effekten av smal vegbredde blir ytterligere forsterket av dårlig horisontal- og vertikalkurvatur. En må dog forvente at disse negative faktorene er med å gi en meget lav hastighet, noe som til en viss grad vil motvirke de nevnte faktorene. Om en bil står i ro, vil motgående kjøretøy kunne passere på en forsvarlig måte. Dette forutsetter at kjøretøyene klarer å stoppe, samt at evt. bil som kommer bak også får med seg hva som skjer og klarer å stoppe i tide.

Som en konsekvens av at tilgjengelig bredde for kjøretøy reduseres, er det i flere av høringsuttalelsene til planforslaget kommentert fare for kjøring på fortau og parkering på fortau. Begge deler er forbudt iht. *Forskrift om kjørende og gående trafikk (trafikkregler)* § 4.1 og § 17.1 C. Det vil her være naturlig å anta at respekten for forbud mot parkering på fortau vil bli respektert høyere enn kjøring på fortau. Dette fordi at en ved parkering står over lengre tid og er da både til større ulempe, samt at sannsynligheten for å bli straffet for overtredelsen øker med tiden en står parkert. Kjøring på fortau er som nevnt i flere av tilbakemeldingene allerede et problem i Saxe Viks veg som har et meget likt tverrsnitt som foreslått i Lassvebergvegen, og en må derfor anta at dette også vil bli et problem her. Dette vil være til hinder for gående og syklende, men som følge av lav hastighet vil en ikke forvente noen alvorlige ulykker. Dette kan også forhindres med forhøyet kantstein, spesielt ved innsnevringene. Forhøyet kantstein kan etableres uten at dette medfører endring av reguleringsplanforslaget.

Innsnevringene er plassert der det er mulig ut fra krav om sikt, og kurvaturen på veggen ved innsnevring gjør at siktlinjene vil gå over fortau og ikke bli begrenset av private eiendommer.

Den første innsnevringen fra profil 130 til 150 er lagt i et område hvor en har et slakere område på veggen (3,6 % stigning), noe som gjør det greit både å stoppe og starte opp igjen. Kryss med Åslyvegen og privat avkjørsel på motsatt side gir ekstra plass fra nord, og Floravegen gir ekstra plass fra sør. En bør dog ved detaljprosjektering av veggen vurdere å utvide veggen/ asfaltert areal helt ut til eiendomsgrense i profil 160-180 for å gi mest mulig plass for å forhindre problemer dersom bilene i parkeringslomma ikke står helt inntil kantstein.

Den andre innsnevringen er plassert fra profil 180 til 200, og har en mer uheldig plassering da den ligger inn mot en bakketopp (profil 225), men etablert støttemur og boligkompleks vest for Lassvebergvegen og garasje og bolighus på østsiden gjør at en ikke har mer plass tilgjengelig her. Videre er dagens kryss mellom Sakslundvegen, Lassvebergvegen og Saxe Viiks veg uheldig utformet og uoversiktlig i eksisterende situasjon. Innsnevringen kan medføre at kjøretøy vil stoppe inn mot krysset. Dette kan redusere fremkommeligheten for kjørende også i Sakslundvegen, men ift. sikt så kan ingen kjøre gjennom krysset dersom det står en bil her og derav vil dette ikke være noen risiko for trafiksikkerheten. Lassvebergvegen har en stor stigning på opp mot 10 % i selve innsnevringen, men før og etter innsnevringen flater veggen ut så en vil ikke forvente problemer med å ta løs eller stoppe. Mulige tiltak for å bedre trafiksikkerheten i krysset er kommentert i kapittel 3.

3. KONSEKVENNS FOR TRAFIKKSikkerhet OG FREMKOMMELIGHET

Vurdering av konsekvens med hensyn på trafiksikkerhet og fremkommelighet som følge av foreslått tiltak i Lassvebergvegen vil være meget forskjellig for gående, syklende og kjørende.

Konsekvens for gående

Gående får i foreslått løsning en forbedret situasjon ift. trafiksikkerhet og fremkommelighet, da de får et dedikert areal adskilt med kantstein som har en avisende effekt på kjørende. Denne effekten kan økes med en forhøyet kantstein. Da Lassvebergvegen har flere uoversiktlige punkter, vil det være en betydelig trygghet for de gående å ha et eget areal fremfor å gå i vegbanen slik de gjør i dag. I dagens situasjon kan gående bli presset ut av veggen når 2 biler møtes, det vil ikke være tilfelle med et fortau.

Vi anbefaler at fortauet føres gjennom krysset med vis 4 i forkant og bakkant samt evt. oppmerking av gangfelt. Dette for å tydeliggjøre gangarealet samt gi en liten fartsreduksjon på bilene, og for tydelig å anviser ganglinje gjennom krysset. Kjørende vil i en oppmerket situasjon vise større hensyn.. En kan i tillegg vurdere å sette opp trafikkspeil i svingen, samt kreve at grunneier av Lassvebergveien 1 klipper ned hekken slik at en oppnår tilstrekkelig frisisikt. Dette er forhold som vegeier i Malvik kommune kan ivareta, uavhengig av denne reguleringsplanen. Speil kan også settes opp i krysset Saxe Viiks veg/Lassvebergvegen for å bedre trafiksikkerheten.

Det må også kommenteres at krysset mot Åslyvegen har spesielt dårlige siktforhold mot sør (og her spesielt fortauet) pga. bratt terreng og parkeringsplass for Åslyvegen 2. En har dog ikke noe plass tilgjengelig for å bedre sikten uten å ekspropriere areal. Å sette opp speil på motsatt side av veggen for å bedre siktforholdene er aktuelt kompensierende tiltak

Konsekvens for syklende

Syklende får ingen egen løsning eller særskilt prioritet i foreslått løsning. For de som sykler sakte, typisk barn og eldre, vil det fungere greit å sykle i rolig tempo på fortauet og de får da en bedre løsning enn i dag med hensyn på at fortauet er separert fra bilarealet. For syklende som sykler fortere enn det som er forsvarlig eller komfortabelt på et fortau, vil disse måtte bruke vegbanen. Dette er god løsning når det er lite trafikk, og eneste kritiske situasjon er ved forbikjøring hvor

syklister kan føle seg presset ut. Det må dog kunne forventes som nevnt tidligere i dette notatet en meget lav hastighet i Lassvebergvegen, og det vil da være lite sannsynlig at noen prøver på forbikjøring av syklister som sykler fortere enn omlag 10-15 km/t. Med bakgrunn i dette vil Lassvebergvegen gi en akseptabel sikkerhet og fremkommelighet for syklister, tiltross for at de ikke er gitt særskilt prioritert i reguleringsplanen.

Konsekvens for kjørende

For kjørende vil foreslått reguleringsplan gi dårligere fremkommelighet pga. smalere kjørebane med absolutt begrensning mot kantstein og innsnevring. Videre vil økt trafikkmengde som følge av etablering av flere boenheter forverre denne situasjonen ytterligere. En må dog forvente at hastigheten blir meget lav gjennom Lassvebergvegen pga. nevnte tiltak, så den største negative effekten vil være for fremkommelighet. Med lav hastighet vil en ikke forvente ulykker med mer enn materielle skader, og den negative effekten for trafiksikkerhet er derfor vurdert til å være liten og akseptabel. Framkommelighet for bil vil være redusert som følge av tiltak, men det er beskjedne trafikkmengder det er snakk om på dette vegnettet.

Vedrørende bom i Vidsjåvegen

Det er i høringsuttalelsene fremsatt et ønske om bom på tur inn i Vigdsjåvegen fra Lassvebergvegen for å unngå større gjennomgangstrafikk her, da Lassvebergvegen vil få dårligere fremkommelighet som beskrevet over. Det er en del skolebarn som går langs Vigdsjåvegen i dag, og denne har ikke fortau eller annet tilbud for gående. En økt trafikk her vil derfor være uheldig, og vi støtter forslaget om bom på tur inn i Vigdsjåvegen. Det er dog viktig at bommen plasseres såpass langt inn at det er mulig for større kjøretøy å snu ved å rygge inn mot Vigdsjåvegen, og bommen må være av en type som åpner seg når driftskjøretøy kjører mot denne.

Oppsummering

Planforslaget vil gi bedre trafiksikkerhet for gående ved etablering av fortau. Det mest utfordrende punktet mht trafiksikkerhet er trolig krysset med Saxe Wiiks veg, som også er utfordrende i dag. Her bør det etableres trafikspeil og markeres en tydelig (opphøyet) gangsgang gjennom krysset for å oppnå best mulig trafiksikkerhet for gående.

Syklende vil få en noe bedre løsning for de som sykler på fortauet, ellers vil situasjonen bli tilnærmet uendret med hensyn på at en i stor grad opprettholder ekst. vegbredde.

Det vil bli noe redusert framkommelighet for biler i Lassvebergvegen. Trafikkmengdene i området må sies å være forholdsvis beskjedne både før eller etter tiltaket, selv om tiltaket medfører en økning i trafikk sammenlignet med i dag.

Ut fra en ren vurdering av tilgjengelig plass opp mot trafiksikkerhet og fremkommelighet, ville den ideelle løsningen være å envegsregulere Lassvebergvegen nedover (mot nord) og videre envegsregulert Vigdsjåvegen tilbake mot Saxe Wiiks veg som vist i figur 2. Dette vil dog medføre økt trafikk i Vidsjåvegen (som ikke er ønskelig som kommentert over) og ha flere andre negative konsekvenser. Disse bidrar til at det i sum er bedre å akseptere en tovegstrafikk med redusert vegbredde og fortau i Lassvebergvegen i dette planarbeidet, til tross for at det gir redusert framkommelighet i Lassvebergvegen.



Figur 2: Mulig løsning for envegskjøring