

► Alternativsvurdering Eidsåsen/Furuvegen



02	2021-03-10	For gjennomsyn	AmaRav	RiL	RiL
01	2021-02-23	For gjennomsyn	AmaRav	RiL	RiL
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

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.

1 Bakgrunn

Norconsult skal på oppdrag fra Melhus kommune utarbeide reguleringsplan for Eidsåsen/Furuvegen i Korsvegen. Hensikten med reguleringsplanarbeidet er å tilrettelegge for fortau langs vegene og bedre tilbudet for myke trafikanter som følge av økt trafikk i forbindelse med etablering av nytt boligfelt i Bøveråsen.

Det er utarbeidet ulike alternativer for nytt fortau og utvidelse av veg. Alternativsvurderingen ser på ulike forslag til traseer for fortau og hvordan vegutvidelse skal løses. I tillegg viser alternativene plass til vegbelysning, skråningsutslag og snøopplag. Det er utarbeidet et kostnadsoverslag for de ulike alternativene. Ulike alternativ vil bety ulike behov for tomteerverv og flytting/riving av bygg, samt selve kostnaden for opparbeidelse av fortau og veg. Det mest hensiktsmessige alternativet som man går videre med, vil være det løsning i planforslaget.

2 Hovedalternativer

Det har blitt vurdert 4 ulike alternativer for Eidsåsen/Furuvegen. Alternativene varierer i bredde. For alle alternativene som blir presentert her er løsningen for fortauet lagt på østsiden av Eidsåsen og nordsiden av Furuvegen. Figur 2.1 - 3 viser snittene for de ulike alternativene.

Alternativ 1 – Oppgradert kjøreveg + 3 meter fortau (normbredder): Maksimumsalternativer som følger de siste normkravene til Melhus kommune.

Alternativ 2 – Oppgradert kjøreveg + 3 meter fortau med dagens stigning: Maksimumsalternativer som avviker fra kravet om stigning på 1:10.

Alternativ 3 – Oppgradert kjøreveg + 2.5 meter fortau: Løsningen bygger på samme prinsipp som alternativ 2, men hvor breddene er redusert i forhold til vegnormen under forutsetning om å minimere arealbeslag på naboeiendommer.

Alternativ 4 – Oppgradert kjøreveg (redusert bredde) + 3.0 m fortau: Dagens kjøreveg er flyttet. Redusert bredde på kjøreveg. Fortauet har bredde 3.0 meter som vegnormen.

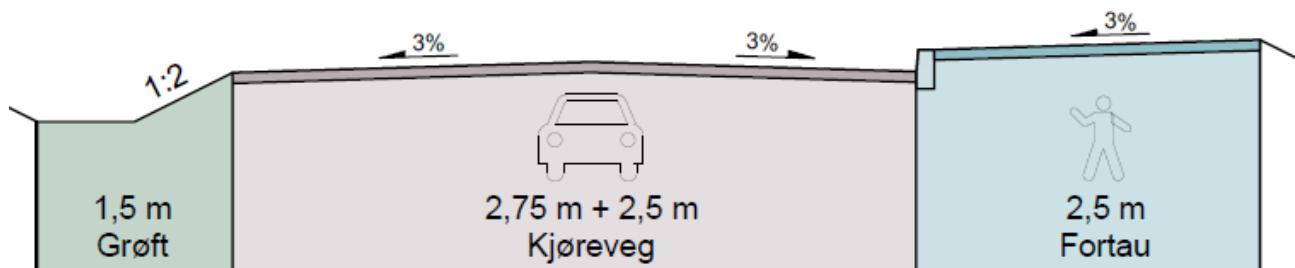
Tabell 2-1 viser en forenklet sammenligning mellom de nevnte alternativene.

Tabell 2-1 - en forenklet sammenligning mellom de 4 alternativene.

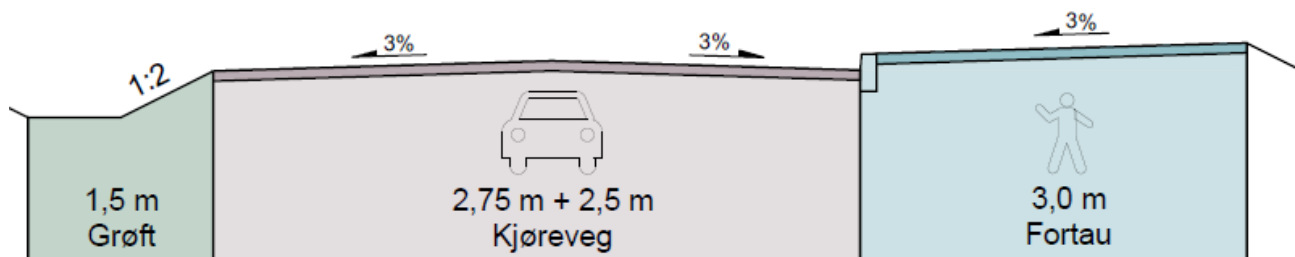
	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Kjøreveg	6,75 meter	6,75 meter	5,25 meter	5,25 meter
Fortau	3,0 meter	3,0 meter	2,5 meter	3,0 meter
Sideareal	1,5 meter grøft/snøopplag	1,5 meter grøft/snøopplag	1,5 meter grøft/snøopplag	1,5 meter grøft/snøopplag
Totalbredde på løsning (inkludert grøft/snøopplag)	10 meter Utvidelse av dagens bredde på 5,2 m	10 meter Utvidelse av dagens bredde på 5,2 m	8 meter Utvidelse av dagens bredde på 3,2 m	8,5 meter Utvidelse av dagens bredde på 3,7 m
Belysning	Master med enkel armatur langs fortauskant.	Master med enkel armatur langs fortauskant.	Master med enkel armatur langs fortauskant.	Master med enkel armatur langs fortauskant.
Overvannsløsning	Sandfangskummer i grøft, og langs kjøreveg.	Sandfangskummer i grøft og langs kjøreveg.	Sandfangskummer i grøft og langs kjøreveg.	Sandfangskummer i grøft og langs kjøreveg.
Konstruksjoner	Ca. 150 m ²	Ca. 60 m ²	Ca. 40 m ²	Ca. 50 m ²
Arealinngrep permanent	Ca. 2 550 m ²	Ca. 2 250 m ²	Ca. 1 750 m ²	Ca. 1 800 m ²



Figur 2-1 Alternativ 1 og alternativ 2



Figur 2-2 Alternativ 3



Figur 2-3 Alternativ 4

2.1 Alternativ 1 – Full utbygging iht. normer

Alternativ 1 med full utbygging bygger på at tiltaket vil følge Melhus kommunes vegnorm og tilpasses eksisterende reguleringsplaner i nærheten, både med tanke på helning (1:10), bredder (6,75 + 3,25 meter inkludert skulder) og utforming.

Normalprofil



Figur 2-4 Normalprofil Alternativ 1

Den totale vegbredden er 10 m. Dette inkluderer kjørevegen, som utvides fra ca. 4,8 meter til 6,75 meter bredde inkludert skulder/kantsteinsklaring, og fortau med bredde på 3,25 m inkludert skulder. Fortauet er plassert på østsiden av Eidsåsen og nordsiden av Furuvegen, for å samsvare med tilgrensende reguleringsplaner. Utenfor vegskulder/fortau er det satt av 1,5 m til grøft/snøopplag. Helning på skjæringer og fyllinger er 1:2, i henhold til Melhus kommunes vegnorm.

Avkjørsler

Innenfor tiltaksområdet i Eidsåsen/Furuvegen har 15 boliger direkte adkomst til vegene, og i tillegg er det 3 kryss med boligater. Samtlige avkjørsler og gater langs vegene må justeres på om som følge av å senke vegen.



Figur 2-5 Utsnitt av modell Alternativ 1

Potensielle konfliktpunkt

Full utbygging i henhold til vegnorm krever at vegens stigning må reduseres, noe som krever store inngrep på tilgrensende eiendommer. For å redusere arealinngrepet bør det etableres mur. Dette gjelder særlig lengst nord i Eidsåsen.

Overholdelse av vegnormens helningskrav vil ikke bare påvirke arealbruk, det kan også føre til konflikter med eksisterende infrastruktur i grunnen enkelte steder, avhengig av dybden på eksisterende rør.

Hvis en beholder dagens senterlinje vil utbygginga i tillegg medføre at flere garasjer og uthus må rives eller flyttes. To av garasjene, tilhørende Eidsåsen 7 og Eidsåsen 13, kan antakeligvis bevares med bruk av støttemurer og tilpasning av fylling. Garasjen tilhørende Furuvegen 1 må fjernes/flyttes. Flere mindre postkassestativer og uthus må også flyttes.

2.2 Alternativ 2 – Full utbygging med dagens stigning

Ifølge Melhus kommunes vegnorm skal ikke boligater og fortau ha stigning brattere enn 1:10. Som omtalt for alternativ 1 vil det bli store inngrep for å overholde stigningskravet i Eidsåsen. Alternativene 2-4 er prosjektert med stigninger som følger dagens terreng med om lag 14% stigning.

Normalprofil



Figur 2-6 Normalprofil Alternativ 2

Den totale vegbredden er 10 m. Dette inkluderer kjørevegen, som skal utvides fra ca. 4,8 meter til 6,75 meter bredde inkludert skulder/kantsteinsklaring, og fortau med bredde på 3,25 m inkludert skulder. Fortauet er plassert på østsiden av Eidsåsen og nordsiden av Furuvegen, for å samsvare med tilgrensende reguleringsplaner. Utenfor vegskulder/fortau er det satt av 1,5 m til grøft/snøopplag. Helning på skjæringer og fyllinger er 1:2, i henhold til Melhus kommunes vegnorm.

Avkjørsler

Avkjørsler må tilpasses for eiendommene øst for Eidsåsen og nord for Furuvegen, det vil si ca. 6 avkjørsler og tilpassing til to kryss med boligater. Mindre justeringer må regnes med for de resterende eiendommene.



Figur 2-7 Utsnitt fra modell Alternativ 2

Potensielle konfliktpunkt

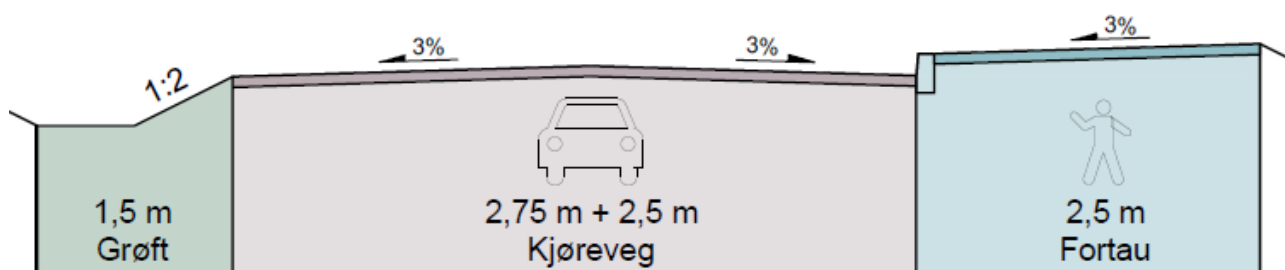
Flere av de samme konfliktpunktene fra alternativ 1 er fortsatt gjeldende for alternativ 2. Det vil fortsatt være nødvendig med inngrep på eiendommene langs vegen, og det vil ramme uthus og garasjer. Likevel vil det å følge dagens terreng føre til at inngrepene i tilgrensende eiendommer vil reduseres betydelig. Ved å sette opp støttemurer kan man redusere arealinngrep på eiendommene.

2.3 Alternativ 3 – Vegbredde redusert, dagens stigning

For alternativ 3 er bredden på kjørevegen og fortauet redusert.

I forhold til alternativ 1 og 2 er den totale vegbredden redusert med 2 m, noe som vil kreve mindre arealinngrep enn øvrige alternativer. Kjørevegen er omtrent tilsvarende som dagens veg.

Normalprofil



Figur 2-8 Normalprofil Alternativ 3

Den totale vegbredden er 8 m. Dette inkluderer kjørevegen, som skal utvides fra ca. 4,8 meter til 5,25 meter bredde inkludert skulder/kantsteinsklaring, og fortau med bredde på 2,75 m inkludert skulder. Fortauet er plassert på østsiden av Eidsåsen og nordsiden av Furuvegen, for å samsvare med tilgrensende reguleringsplaner. Utenfor vegskulder/fortau er det satt av 1,5 m til grøft/snøopplag. Helning på skjæringer og fyllinger er 1:2, i henhold til Melhus kommunes vegnorm.

Avkjørsler

Dette alternativet vil kreve minst tilpasninger av avkjørslene langs østsiden av Eidsåsen.



Figur 2-9 Utsnitt fra modell alternativ 3

Potensielle konfliktpunkt

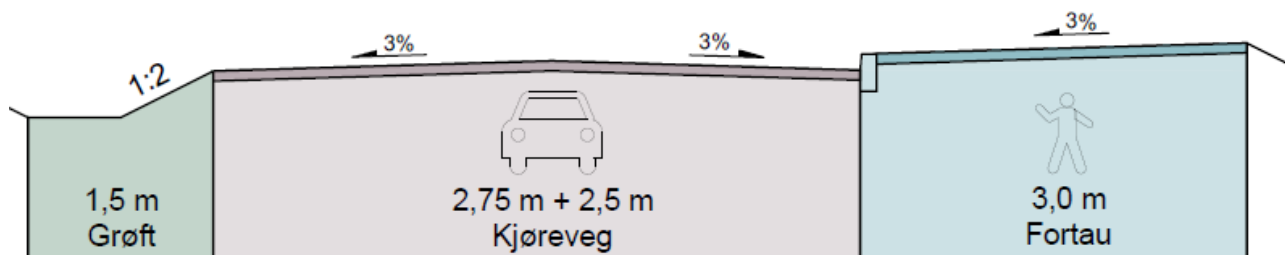
Reduksjon av vegbredden vil gjøre det mindre krevende å tilpasse vegen til eksisterende garasjer og uthus sammenligna med alternativ 1 og 2. Garasjen tilhørende Furuvegen 1 vil fortsatt måtte rives/flyttes, ettersom fortauet er plassert på nordsida av vegen og garasjens plassering er tett inntil dagens veg.

En breddereduksjon vil gi en merkbar forskjell i overgang til tilgrensende regulerte veger. Det kan oppfattes som lite helhetlig at Furuvegen og Eidsåsen er smalere enn vegene regulert i Bøveråsen. Dette kan bøtes på ved å gjøre om på tilstøtende eksisterende planer eller ha en gradvis overgang for breddene.

2.4 Alternativ 4 – Veg flyttet, bredde redusert, dagens stigning

I alternativ 4 er senterlinje veg flyttet vestover for Eidsåsen og sørover for Furuvegen, dette for å unngå konflikter med eksisterende garasjer/uthus og minimere arealinngrepet.

Normalprofil



Figur 2-10 Normalprofil alternativ 4

Den totale veggbredden er 8,5 m. Dette inkluderer kjørevegen, som skal utvides fra ca. 4,8 meter til 5,25 meter bredde inkludert skulder/kantsteinsklaring, og fortau med bredde på 3,25 m inkludert skulder. Fortauet er plassert på østsiden av Eidsåsen og nordsiden av Furuvegen, for å samsvare med tilgrensende reguleringsplaner. Utenfor vegskulder/fortau er det satt av 1,5 m til grøft/snøopplag. Helning på skjæringer og fyllinger er 1:2, i henhold til Melhus kommunes vegnorm.

Avkjørsler

Fordi tiltaket krever inngrep på begge sider av vegen vil det også være behov for tilpasning av avkjørsler på begge sider av vegen.



Figur 2-11 Utsnitt fra modell alternativ 4

Potensielle konfliktpunkt

Dette tiltaket vil i større grad kreve arealinngrep på eiendommene vest for Eidsåsen, i motsetning til de andre alternativene. Et par av eiendommene vil miste større arealer eller kreve etablering av støttemurer.

3 Arealinngrep

Overslagene over arealinngrep er beregnet med skjærings- og fyllingsskråninger med helning 1:2, inkludert bruk av tiltak som støttemurer. Ingen av arealberegningene inkluderer eventuelle terrenginngrep i forbindelse med siktforhold i krysset mellom vegene.

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Areal innenfor teiggrenser	2 550 m2	2 250 m2	1 750 m2	1 800 m2

4 Kostnadsoverslag

Det er gjort kostnadsoverslag med 40% usikkerhet. Tabell nedenfor viser kostnader for bygging av hele tiltaket i alternativ 1, 2, 3 og 4. Det er tatt utgangspunkt i full oppbygging av kjøreveg med fortau.

Geotekniske innspill viser til at det er mulige forekomster av fjell i området. Dersom dette viser seg å være tilfellet, kan muligens overbygningstykkelsen for fortauet reduseres noe som kan redusere kostnader ved tiltaket.

Totalsum inkluderer ikke byggherrekostnader, grunnerverv eller prosjekteringskostnader, kostander knyttet til VA.

	Alternativ 1	Alternativ 2	Alternativ 3	Alternativ 4
Forberedende tiltak og generelle kostnader (eks. rigg og drift)	1 335 000	1 335 000	1 355 000	1 355 000
Underbygning	2 300 000	800 000	636 000	1 028 000
Overbygning	2 630 500	2 599 000	1 809 000	2 598 000
Komplettering	2 379 500	2 224 500	1 144 500	1 234 500
Drens	480 000	480 000	480 000	480 000
Elektro	715 400	715 400	715 400	715 400
Totalt	9 840 400	8 153 900	6 119 900	6 778 400

5 Sammenstilling

Hensikten med utarbeidelse av alternativene er å finne en løsning som skal bidra til:

- Bedre og tryggere fremkommelighet for gående og syklende
- Bedre trafiksikkerhet for alle
- Vurdere private adkomster inn på Eidsåsen/Furuvegen ut fra trafiksikkerhet og fremkommelighet

I Tabell 5-1 er det oppsummert for hvert av alternativene hvordan de oppnår målene som er satt for prosjektet.

Tabell 5-1 - Måloppnåelse for alternativene

	Alt 1	Alt 2	Alt 3	Alt 4
Bedre og tryggere tilbud for gående og syklende	Bedre tilbud for gående og syklende i form av fortau etter vegnorm. Bredde 3,0 m.	Bedre tilbud for gående og syklende i form av nytt fortau. Bredde 3,0 m.	Bedre tilbud for gående og syklende i form av fortau etter vegnorm. Bredde 2,5 m. Smalere vegbredde kan bidra til lavere hastighet på kjørende.	Bedre tilbud for gående og syklende i form av fortau etter vegnorm. Bredde 3,0 m. Smalere vegbredde kan bidra til lavere hastighet på kjørende.
Avkjørsler	Samtlige kryss og avkjørsler må heves/tilrettelegges som følge av at vegen senkes. Siktforhold i avkjørsel må ivaretas	Noen kryss og avkjørsler må heves som følge av at fortau legges på østsiden av vegen. Siktforhold i avkjørsel må ivaretas	Noen kryss og avkjørsler må heves som følge av at fortau legges på østsiden av vegen. Siktforhold i avkjørsel må ivaretas	Noen kryss og avkjørsler må heves som følge av at fortau legges på østsiden av vegen. Siktforhold i avkjørsel må ivaretas
Behov for grunnerv	Permanent: 2 550m ² Midlertidig: uavklart	Permanent: 2 250 m ² Midlertidig: uavklart	Permanent: 1 750 m ² Midlertidig: uavklart	Permanent: 1 800m ² Midlertidig: uavklart
Gjennomførbarhet	Avhenger av avtaler om grunnerv om det ønskes å unngå ekspropriasjon.	Avhenger av avtaler om grunnerv om det ønskes å unngå ekspropriasjon.	Avhenger av avtaler om grunnerv om det ønskes å unngå ekspropriasjon.	Avhenger av avtaler om grunnerv om det ønskes å unngå ekspropriasjon.
Anleggsgjennomføring	Utfordrende med tanke på å senke vegen, og ivaretagelse av eksisterende infrastruktur.	Kan være utfordrende å holde et kjørefelt åpnet i anleggsperioden pga. smalt tverrsnitt.	Kan være utfordrende å holde et kjørefelt åpnet i anleggsperioden pga. smalt tverrsnitt.	Kan være utfordrende å holde et kjørefelt åpnet i anleggsperioden pga. smalt tverrsnitt.

6 Siling av alternativer

- Alternativ 1 utgår på grunn av høye kostnader og unødvendig store inngrep.
- Alternativ 2 løsningen vist for Eidsåsen utredes videre med plassering av fortau.
- Alternativ 3 med smal bredde for kjørevege utgår med bakgrunn i at Eidsåsen vil fungere som samleveg i en framtidig situasjon.
- Alternativ 4 for Eidsåsen utgår av samme grunn som alternativ 3, men Furuvegen legges om som vist i alternativet for å bevare en garasje.

Det ble besluttet i møte med kommunen om å gå videre med normalprofil fra alternativ 2. For Eidsåsen vil linjeføringa bli som i alternativ 2. For Furuvegen vil linjeføringa bli som i alternativ 4, med forskyving av vegen sørover. Det ble bestemt at fortauet legges på nordsiden av Furuvegen for å tilpasse seg eksisterende reguleringsplan. Det ble også avgjort at det var nødvendig å se nærmere på plassering av fortauet på østsiden eller vestsiden av Eidsåsen.

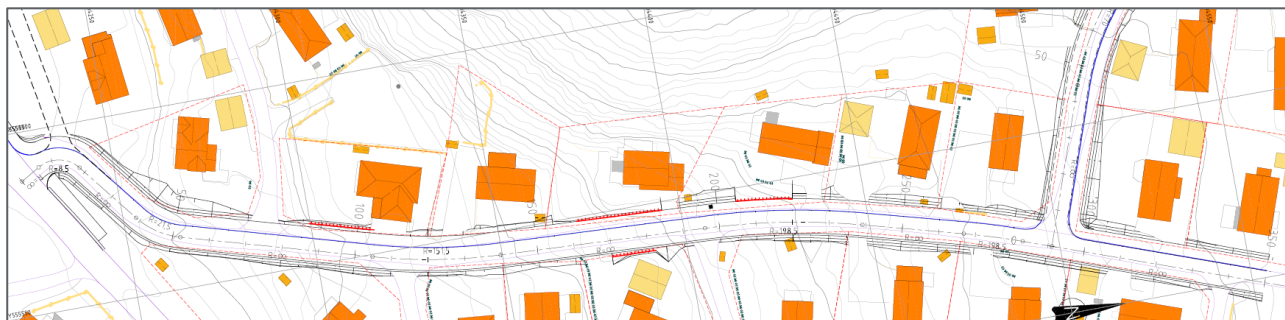
7 Plassering av fortau i Eidsåsen

Kapittel 7 omhandler videre utredning av valg løsning, alternativ 2 for Eidsåsen og løsning fra alternativ 4 for Furuvegen, hvor vegen legges om.

7.1 Felles for begge alternativene

7.2 Eidsåsen – fortau vest

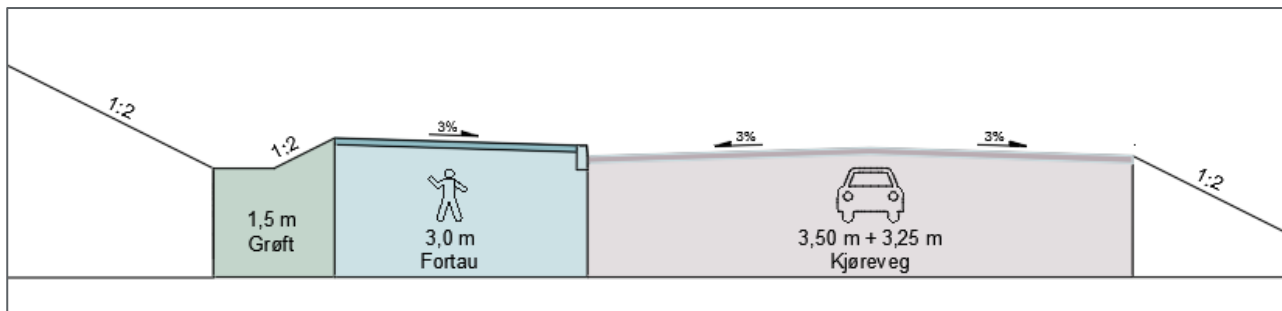
Alternativet med fortau vest viser plassering av fortau på vestsiden av Eidsåsen, som vist i Figur 7-1 og vedlegg C501.



Figur 7-1 Fortau på vestsiden av Eidsåsen.

Normalprofil

Det valgte normalprofil har 6,75 m kjøreveg, 3 m fortau og 1,5 m grøft, som vist i Figur 7-2.



Figur 7-2 Normalprofil Eidsåsen

Avkjørsler

Avkjørsler til eiendommer som blir berørt av tiltaket er vist i Figur 7-3. For avkjørslene markert med 1,3,6,7,8 og 9 er det snakk om mindre justeringer, som heving/senking av avkjørsel mellom 8-20 cm. For avkjørslene markert 2,4,5 og 10 er det snakk om større justeringer, heving/senking av avkjørsel mellom 30 – 50 cm.



Figur 7-3 Oversikt over berørte avkjørsler

7.2.1 Grunnerverv

Det totale ervervede arealet er omtrent 2 600 m².

7.2.2 Overvannshåndtering

Slik det er vist på Figur 7-2, vil overflatevann fra kjørebane gå med takfall med avrenning til kantstein på ene siden av kjørebane og til grøft/terreng på den andre. Overflatevann fra fortauet ledes over kantstein og ned på den ene siden av kjørebane. Sandfangskummer bør settes ned foran avkjørsler slik at det ikke renner vann inn i avkjørsel.

7.2.3 Elektro

For alternativ med fortau på vestsiden av Eidsåsen vil lysmastene plasseres på samme side som fortau som i dag.

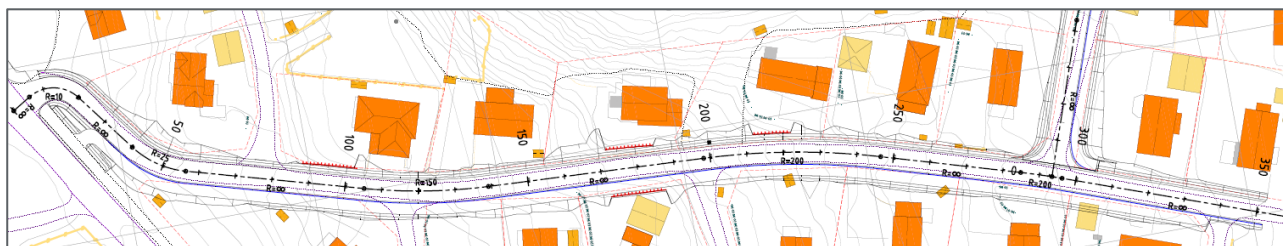
7.2.4 Potensielle konfliktpunkt

Sykling i kjøreveg for transportsyklister og på fortau for mer trygghetssøkende syklist, vil kunne gi konflikter mellom fotgjengere og syklist på fortau og mellom syklist og kjøretøy i vegbanen.

Dagens vegbelysning står ca 0,25-0,5 meter utenfor vegbane på vestsiden og er ikke i større konflikt med hager. Ved alternativ vest vil mastepunktene komme lengre inn mot husene noe som kan påvirke et eventuelt konfliktnivå i negativ retning. Tilsvarende vil også koblingskasser og skap for kabeletatene flyttes inn.

7.3 Eidsåsen – fortau øst

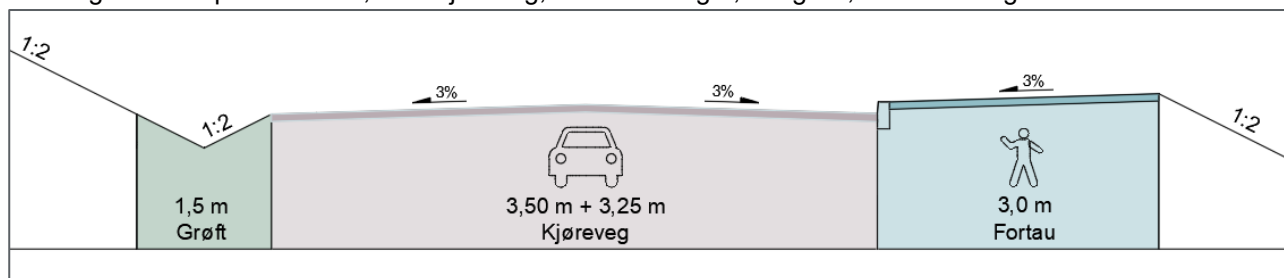
Alternativet med fortau øst viser plassering av fortau på østsiden av Eidsåsen, som vist i Figur 7-1 Fortau på vestsiden av Eidsåsen. Figur 7-1 og vedlegg C601.



Figur 7-4 Fortau på østsiden av Eidsåsen.

Normalprofil

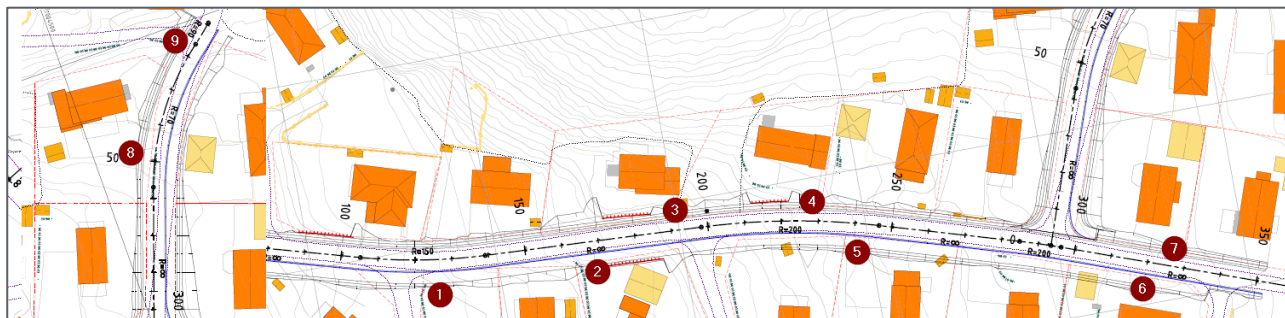
Det valgte normalprofil har 6,75 m kjøreveg, 3 m fortau og 1,5 m grøft, som vist i Figur 7-2.



Figur 7-5 Normalprofil Eidsåsen

Avkjørsler

Avkjørsler til eiendommer som blir berørt av tiltaket er vist i Figur 7-3. For avkjørslene markert med 1,4 og 5 er det snakk om mindre justeringer, som heving/senking av avkjørsel mellom 8-20 cm. For avkjørslene markert 2, 3, 6,7,8 og 9 er det snakk om større justeringer, heving/senking av avkjørsel mellom 30 – 50 cm.



Figur 7-6 Oversikt over berørte avkjørsler

7.3.1 Grunnerverv

Det totale ervervede arealet er omtrent 2 800 m².

7.3.2 Overvannshåndtering

Slik det er vist på **Error! Reference source not found.**, vil overflatevann fra kjørebane gå med takfall med avrenning til kantstein på ene siden av kjørebane og til grøft/terreng på den andre. Overflatevann fra fortauet ledes over kantstein og ned på den ene siden av kjørebane. Sandfangskummer bør sette med en avstand på xx m og foran avkjørsler slik at det ikke renner vann inn i avkjørsel.

7.3.3 Elektro

For alternativ med fortau på østsiden av Eidsåsen vil lysmastene plasseres på samme side som fortau motsatt side som i dag. Eksisterende koblingskasser bør ligge på vestsiden av vegen som i dag. Dette er for å redusere antall kryssinger.

7.3.4 Potensielle konfliktpunkt

Sykling i kjøreveg for transportsyklister og på fortau for mer trygghetssøkende syklister, vil kunne gi konflikter mellom fotgjengere og syklister på fortau og mellom syklister og kjøretøy i vegbanen.

Dagens vegbelysning står utenfor vegbane på vestsiden og er ikke i større konflikt med hager. Ved alternativ øst vil mastepunktene komme på motsatt side inn mot husene på østsiden noe som kan påvirke et eventuelt konfliktnivå i negativ retning.

7.4 Furuveien – fortau nord



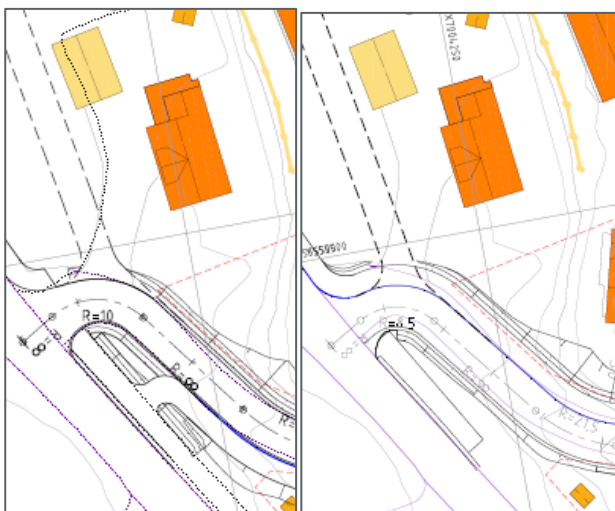
Figur 7-7 Eksisterende reguleringsplan for Bøveråsen har fortau nord for Furuveien. Kryssing av vegen i svingen anses som lite trafiksikkert. Derfor plasseres fortauet nord for Furuveien.

I Furuveien er fortauet plassert nord for vegen, i samsvar med eksisterende reguleringsplan for Bøveråsen. Kjørebanelen er justert sideveis sørover for å unngå konflikt med eksisterende garasje ved Furuveien 1.

En plassering av fortauet på sørsiden av Furuveien vil at føre til at gående må krysse vegen ved svingen i overgangen mellom reguleringsplanene, se Figur 7-7. Noe som ikke er like trafiksikkert som å ha fortauet gjennomgående på nordsiden. En mulighet er at fortauet i Bøveråsen omreguleres og plasseres på sørsiden. Men det er ikke ønskelig med en omregulering av planen.

7.5 Trafikksikkerhet

Fortau på østsiden av Eidsåsen vil være best med tanke på trafikksikkerheten for gående og syklende. En av årsakene er noe enklere krysningforhold ved krysset Hølundvegen. Det er regulert en sideveg til Eidsåsen som ligger tett på krysset til Hølundvegen, som vist i figur 7-8. Med fortauet på østsiden unngår man kryssing av denne vegen, og at gående eller syklende krysser Eidsåsen tidlig når de skal nordover i krysset.



Figur 7-8 Løsning ved kryss Hølundvegen, fortau øst t.v

Antall kryss med sideveger vil være likt uavhengig av hvilken side fortauet er på.

Et annet positivt aspekt ved å plassere fortauet øst for Eidsåsen er at mange trafikanter kryssing av vegen i krysset mellom Eidsåsen og Furuvegen kunne foregå i øvre del av Eidsåsen. Siden det er mindre bebyggelse i øvre Eidsåsen enn i Furuvegen (spesielt etter utbygging i Bøveråsen) vil trafikkmengden i øvre Eidsåsen være lavere enn i Furuvegen. Prinsippet er illustrert i Figur 7-9.



Figur 7-9 Illustrasjon av mange trafikanter kryssing av veg i kryss mellom Eidsåsen og Furuvegen avhengig av plassering av fortau. Furuvegen har større trafikkmengde enn øvre del av Eidsåsen.

8 Sammenstilling av alternativene

Enkel sammenstilling av alternativene med fortau i vest og øst.

Tabell 8-1 Plassering av fortau i Eidsåsen

	Fortau øst for Eidsåsen	Fortau vest for Eidsåsen
Kjøreveg	6,75 meter	6,75 meter
Fortau	3,0 meter	3,0 meter
Sideareal	1,5 meter grøft/snøopplag	1,5 meter grøft/snøopplag
Totalbredde på løsning (inkludert grøft/snøopplag)	10 meter Utvidelse av dagens bredde på 5,2 m	10 meter Utvidelse av dagens bredde på 5,2 m
Belysning	Master med enkel armatur langs fortauskant.	Master med enkel armatur langs fortauskant.
Overvannsløsning	Sandfangskummer i grøft, og langs kjøreveg.	Sandfangskummer i grøft og langs kjøreveg.
Berørte trær	Ca. 31 stk	Ca. 31 stk
Støttemur	53	63
Riving av garasje	1	0
Arealbeslag	2 800 m ² permanent erverv	2 600 m ² permanent erverv
Avkjørsler	Ca 9 kryss og avkjørsler må heves som følge av at fortau legges på østsiden av vegen. Siktforhold i avkjørsel må ivaretas	Ca 10 kryss og avkjørsler må heves som følge av at fortau legges på vestsiden av vegen. Siktforhold i avkjørsel må ivaretas
Kostnader	7 978 900 kr	8 029 400 kr
Bedre og tryggere tilbud for gående og syklende	Bedre tilbud for gående og syklende i form av fortau etter vegnorm. Bredde 3,0 m.	Bedre tilbud for gående og syklende i form av nytt fortau etter vegnorm. Bredde 3,0 m.
Trafikksikkerhet	10 krysningspunkt av veger og avkjørsler. Bedre krysningsforhold av sideveger	10 krysningspunkt av veger og avkjørsler
Gjennomførbarhet	Avhenger av avtaler om grunnerverv om det ønskes å unngå ekspropriasjon.	Avhenger av avtaler om grunnerverv om det ønskes å unngå ekspropriasjon.
Anleggsgjennomføring	Kan være utfordrende å holde et kjørefelt åpnet i anleggsperioden pga. smalt tverrsnitt.	Kan være utfordrende å holde et kjørefelt åpnet i anleggsperioden pga. smalt tverrsnitt.

8.1 Anbefaling

Alternativ med fortau øst fremstår noe bedre med tanke på trafiksikkerhet enn fortau på vest siden. Vedrørende arealinngrep, berøring av trær, kostnader, anleggsgjennomføring er alternativene relativt like.

Utfra hensyn til trafiksikkerhet til gående og syklende anbefales det i videre planprosess å regulere alternativ med fortau på østsiden av Eidsåsen.

8.2 Videre optimalisering

Fortau øst kommer i berøring med en garasje i Eidsåsen, med en justering av senterlinjeveg kan man søke å unngå berøring av denne. Det vil bety mer inngrep på eiendommen på motsatt side av vegen.

Ved å optimalisere tverrfall av vegene i Eidsåsen og Furuvegen kan inngrepet i avkjørselene reduseres noe.