

VURDERING AV FORTAU

FAGNOTAT VEG

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

Innledning

COWI AS er leid inn av ByBo AS og Bergen kommune for å gi veg- og trafikkfaglig rådgivning i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for Dolvik B4 (PlanID 4601_66160000) i Bergen kommune.

I forbindelse med 1. gangs innlevering av planforslaget, er det kommet inn merknader til planen som plangruppa har gjennomgått. COWI har vært med på å svare ut merknader som går på det veg- og trafikkfaglig.

Et krav i Bergen kommune sitt fagnotat (PBE/040621) er ikke kommentert eller veg- og trafikkfaglig vurdert av COWI:

"2. Som forutsetning for det videre planarbeidet legges følgende til grunn:

...

c. Fortau vist i plankart skal forlenges minimum frem til f_SV6."

Dette begrunnes med:

"Det er vesentlig at det blir god gangtilkomst til både BKB5 og BKB6. Sannsynligvis vil flere av beboerne ikke disponere egen bil, og vil derfor i hovedsak benytte kollektivtilbud. Dersom det etableres bofellesskap, vil det være ansatte for å betjene beboerne. Det er derfor vesentlig at det tilrettelegges for god gangtilkomst fra kollektivknutepunkt til eiendommen.

Av den grunn må fortau langs f_SV2 bli forlenget frem til minimum f_SV6, som er adkomst til de planlagte kommunale boligene. Det vises til figur 8 under. Dette må sikres til 2. gangs behandling, med krav om opparbeidelse før det gis ferdigattest/midlertidig brukstillatelse."

Vi kan ikke se at dette er kommentert eller underbygget ytterligere i noen av de vegfaglige etatene sine innspill.

COWI er nå bedt om å vurdere dette kravet ut fra et vegfaglig ståsted. I det videre redegjør vi derfor for løsningen som er valgt, og kommenterer de veg- og trafikkfaglige sidene ved kravet PBE stiller.

OPPDRAGSNR.

A126554

DOKUMENTNR.

NOTAT_VEG05

VERSJON

1

UTGIVELSES DATO

06.05.2022

BESKRIVELSE

UTARBEIDET

JESN

KONTROLLERT

OTH

GODKJENT

JESN

Innhold

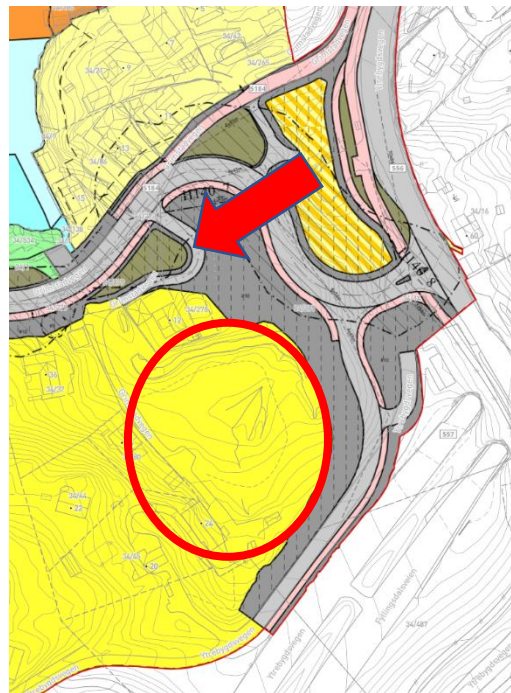
1	Grunnlag	2
2	Forutsetninger.....	2
3	Grunnlag	3
4	Faglige vurderinger	5
4.1	Normalprofil	5
4.2	Trafikkgrunnlag	6
4.3	Valgt løsning	6
4.4	Alternativ løsning.....	6
4.5	Tekniske vurderinger.....	7
5	Konklusjon.....	8

1 Grunnlag

Det legges til grunn utarbeidet plan og fagnotatet fra PBE.

For veg- og trafikkfaglige vurderinger legges Statens vegvesen sin håndbok N100 og tilhørende veiledere til grunn.

2 Forutsetninger



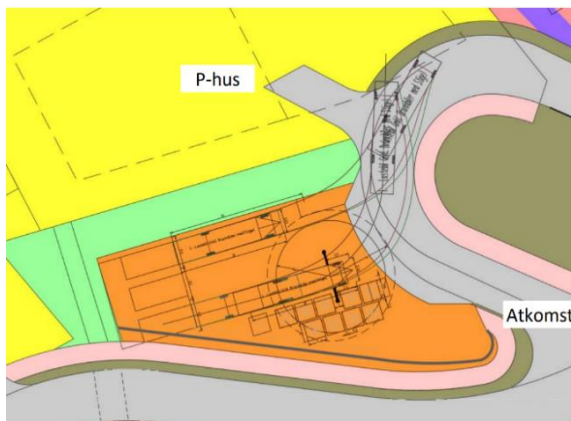
Overordnet plan, områdeplanen for "YTREBYGDA. GNR 33 BNR 7 MFL., DOLVIK - HOPE, MARINA- OG BOLIGOMRÅDE" – PlanID 4601_60200000 – gir også føringer for atkomst til områdene som er regulert til kommunal bolig / tjenesteyting i B4-planen.

Her er området regulert generelt til formål boliger, og gitt en atkomst direkte fra Grimstadveien.

Men fordi bygging av Grimstadveien foreløpig ikke ligger inne i noen budsjetter, er det umulig å si når denne blir bygget og kan tjene som atkomst til alle eiendommene nedenfor B4.

Per i dag er Grimstadveien og atkomsten til disse eiendommene i en så dårlig forfatning at rådet fra plan- og vegmyndighetene til reguleringsplanene for B4 var at det måtte reguleres en egen tilkomst fra internvegene i B4 for å få lov til å regulere nye boliger i BKB5 og BKB6.

f SV1 og f SV2 tjener to helt forskjellige formål



f_SV1 er atkomst for parkering via f_SV4 og renovasjonskjøretøy til f_BRE som skal kjøre frem til forbi f_SV4, før de rygger tilbake til f_BRE for å hente konteinere.

f_SV1 har derfor en relativt stor trafikkstrøm, en stor andel tunge kjøretøy og potensielt trafikkfarlige manøvrer sammenliknet med f_SV2.

Dette forklarer behovet for fortau langs f_SV1.

f_SV2 skal betjene BKB6 og BKB5 (som i revidert plan blir ett formål med betydelig færre boliger) og BKB4, men uten gjennomkjøring videre mot Grimstadveien.

Helt i tråd med tidligere analyser av trafikkgrunnlaget vil beboerne i dette området generelt ikke disponere bil, og fordi tilbudet ikke lengre vil omfatte omsorgsboliger er det i liten grad behov for kjøring med kommunens tjenestebiler til eiendommen.

Denne atkomsten er i henhold til BIR sine retningslinjer for bratt til at renovasjonskjøretøy kan kjøre ned, så området er planlagt å bli betjent av renovasjonsløsningen for resten av B4.

Næringseiendommen BKB4 og de 3 eneboligene har dessuten atkomst fra andre siden, via dagens kryss med Grimstadveien, og vil i stor grad benytte denne.

f SV1 og f SV2 har helt forskjellige eiere og brukere; f_SV2 skal bare brukes og eies av BKB5 og BKB4.

Med dette som grunnlag er f_SV1 og f_SV2 planlagt, dimensjonert og regulert som to helt forskjellige veger.

Det er også grunnen til standardspranget mellom de to.

4 Faglige vurderinger

De faglige vurderingene som ligger til grunn for veg- og gateplanleggingen i reguleringsarbeidene og til slutt det tekniske grunnlaget for plankartet, er tuftet på krav og anbefalinger i Statens vegvesen sin håndbok N100.

4.1 Normalprofil

Håndbøkene åpner for sambruk av trafikkareal når andelen kjøretøy er liten.

Allerede i selve definisjonen av gater og veger slås dette fast.

N100, kapittel 1.2:

KRAV 1.4 **KAN**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Veger med liten trafikkmengde og lav fart kan ha blandet trafikk. Ved høyere fart og større trafikkmengder er det som regel separate løsninger for ulike trafikantgrupper.

I kapittel "2.5 Gater uten spesiell prioritering (sambruksområder)" defineres en gate med blandet trafikk og kravene som stilles til denne.

KRAV 2.51 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

For sambruksområder skal $\text{ÅDT} < 4\,000$ og ingen trafikantgrupper skal være prioritert.

Denne type gater er ment og best egnet i bynære strøk med en betydelig andel gående, men kravet viser et akseptnivå for blanding av gående og kjørende.

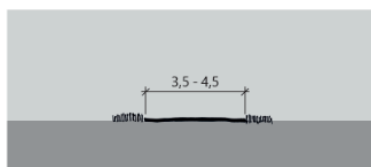
Veien ned til den kommunale eiendommen er, per definisjon i N100, en boliggate – uten krav til fortau eller andre former for definert og separat gangareal, med de trafikkmengdene vi forventer her.

Kapittel 2.6.2 Øvrige boligater/boligveger:

KRAV 2.56 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Øvrige boligater/boligater skal utformes med bredde 3,5 – 4,5 m.



Figur 2.15 — Øvrig boliggate/boligveg (mål i m).

Om vegen til den kommunale eiendommen allikevel skulle defineres som veg og ikke gate, er det i utgangspunktet uansett ikke krav til separat areal for gående.

Kapittel "3.4.2 Øvrige lokalveger, L2" definerer den laveste vegklassen:

Tverrprofil

KRAV 3.144 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Vegen skal bygges med bredde 3,5 - 4,5 m inklusive skuldre slik at vegen inviterer til lav fart.

Om en planlegger en veg (og ikke gate) skal behovet for løsninger for gående og syklende vurderes separat. Men igjen er det andelen kjørende sett opp mot andelen gående og syklende som er avgjørende – og konklusjonen blir den samme: Det er ikke behov for separering av trafikken med de trafikkmengdene som forventes her.

4.2 Trafikkgrunnlag

For å beregne trafikkgrunnlag gis en bolig et gitt antall turer per døgn som et utgangspunkt for en antatt årsdøgntrafikk (ÅDT). Antall turer per bolig vurderes ut fra beliggenhet og kollektivtilbud i nærområdet. Med utgangspunkt i plasseringen til den kommunale eiendommen, vil det være naturlig å sette antall turer per døgn per bolig til mellom 3 og 4. Med 6 boliger gir dette mellom 18 og 24 kjøretøy per døgn.

Selv om alle eiendommene langs f_SV2 skulle kjører denne vegen, havner ÅDT på et veldig lavt tall godt under 50. Og så vet vi samtidig at det reelle tallet på antall turer langs f_SV2 sannsynligvis blir nærmere 0 enn 50.

4.3 Valgt løsning

Den valgte løsningen ligger altså godt innenfor alle krav til blandet trafikk, både med hensyn til ÅDT av kjøretøy og mengde gående. Skal en ta PBE sin argumentasjon i fagnotatet til etterretning blir det en enda større andel gående sett i forhold til kjørende, noe som i enda større grad bygger opp under argumentet for en blandet løsning – ikke som kommunens konklusjon er; at det er behov for et fortau i profilet.

4.4 Alternativ løsning

Uten kommunale omsorgsboliger med behov for varelevering, få beboere som kjører og en mye lavere andel kjøretøy enn normalt, er det helt innenfor håndbøkenes krav å snu argumentasjonen og definere hele f_SV2 ned til enden av den kommunale eiendommen som gangveg.

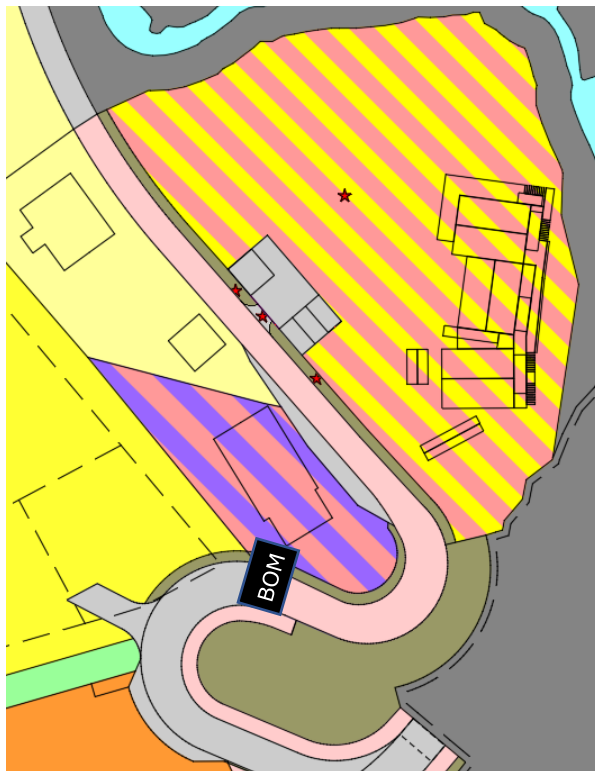
KRAV 4.78 **SKAL**

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Gang- og/eller sykkelveg med tillatt kjøring til eiendommene kan brukes som adkomstveg for inntil ca. 10 boliger. Gang- og sykkelvegen skal da ha bredde 3 m og skuldrene skal asfalteres.

Her kan det altså gis tillatelse til å kjøre på gang- og/eller sykkelveien i minst en midlertidig periode før den nye Grimstadveien bygges. Gangvegen kan så stenges for gjennomkjøring med bom, når direkte atkomst til Grimstadveien er bygget og kan benyttes.

Bommen åpner selvsagt for utrykningskjøretøy og eventuelt andre som har behov for det.



Det vil samtidig løse et eventuelt problem med gjennomkjøring i den midlertidige fasen, fordi det er lettere å respektere et gjennomkjøringsforbud når en må kjøre ulovlig på en gang- og sykkelveg for å kjøre igjennom.

4.5 Tekniske vurderinger

Ved planleggingen av atkomsten ned til den kommunale eiendommen, er denne prosjektert på kanten av hva som er geometrisk mulig og et tillegg av fortausareal ned til f_SV4 gjør at hele atkomstvegen må omprosjekteres uten noen garanti for at dette "går opp" geometrisk.

Grunnen til dette er at den ene kurven ligger inntil vegfyllingen for fylkesvegen, og det er ikke mulig å tillate et større inngrep i denne. Det betyr at vegen i så fall må flyttes mot næringseiendommen som da mister mer parkering, mulighet for å kjøre til baksiden av bygget og vegen vil kanskje ikke treffe terrenget i rett høyde foran denne.

Planlegging av et fortau i profilet helt ned til f_SVA6 vil altså enten føre til store utfordringer for gnr/bnr 34/73 og utfordringer med terrengtilpasninger utenfor denne næringseiendommen, eller større inngrep i vegfyllingen til fv. 557.

5 Konklusjon

Vår opprinnelige anbefaling for f_SV2 var å planlegge og regulere denne med delt trafikk, hvor de gående i stor grad ville prege trafikkbildet. Vegen er dimensjonert for utrykningskjøretøy med bredder og kurver for disse.

Det anbefales fremdeles ikke å regulere et fortau langs en gate eller veg ned til den kommunale eiendommen. Dette er ikke nødvendig fra et faglig synspunkt. En løsning med blandet trafikk vil tilfredsstille alle krav i håndbøkene, og trafikkgrunnlaget er så lite at dette ansees som trafikksikkert godt innenfor kravene.

Med den planlagte reduksjonen av utbygging i revidert planforslag, vil det kanskje være mer fornuftig og formålstjenlig å regulere deler av f_SV2 til gangveg, men med tillatelse til å midlertidig kjøre til eiendommene inntil nytt kryss med Grimstadveien er på plass – og f_SV2 kan stenges med bom i grensesnittet mot f_SV1.