

NOTAT

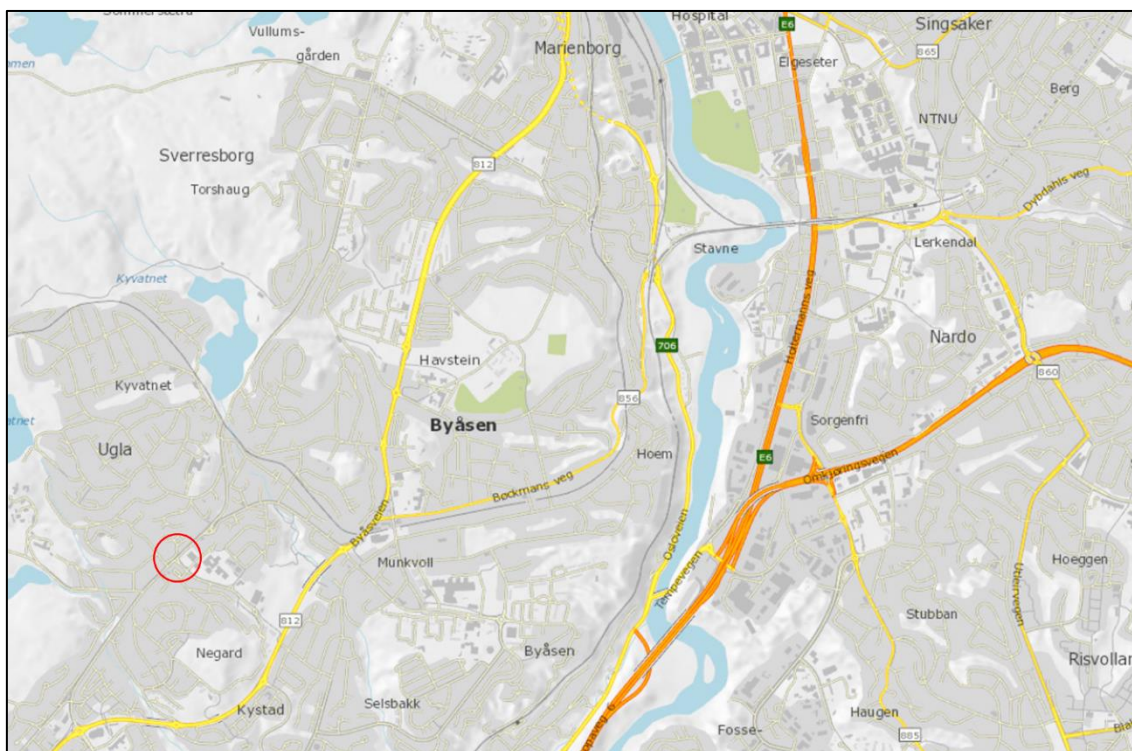
OPPDRAG Dalgård - trafikale vurderinger	OPPDRAGSLEDER Oddbjørn Strøm	DATO 07.09.2017
OPPDRAGSNUMMER 25046001	OPPRETTET AV Oddbjørn Strøm	

Dalgård – trafikale vurderinger

1. Innledning

Sweco Norge AS er engasjert av Wigen bolig AS for å utføre en trafikkanalyse i forbindelse med utbygging av to eiendommer i Odd Husbys veg på Byåsen i Trondheim kommune. Trafikkanalysen fokuserer på bilturproduksjon for prosjektet og kapasitetsberegninger for to kryss ved Odd Husbys veg.

Figur 1 viser lokalisering av planområdet.



Figur 1 Lokalisering av planområdet (kartkilde: vegvesen.no/vegkart)

2. Dagens situasjon

Figur 2 viser en oversikt over planområdet i dagens situasjon. Planområdet består av to tomter på hver sin side av Odd Husbys veg.



Figur 2 Planområdet (kartkilde: kart.finn.no)

Tomt 1 består av eiendommene Odd Husbys veg 5 og 5A. I dagens situasjon er det en enebolig i Odd Husbys veg 5A, mens Odd Husbys veg 5 er ubebygget. Odd Husbys veg 5A har direkte adkomst fra Odd Husbys veg.

Tomt 2 består av eiendommene Anders Wigans veg 2 og 10, samt Odd Husbys veg 8 og 8B. Odd Husbys veg 8 og 8B har direkte adkomst fra Odd Husbys veg. Odd Husbys veg 8B er en enebolig, mens 8 har noe mindre næringsvirksomhet. Anders Wigans veg 2 og 10 har adkomst fra Anders Wigans veg, via Dalgårdsvegen. Anders Wigans veg 10 er en enebolig, mens det er en dagligvarebutikk (Coop Extra Ugla) i Anders Wigans veg 2.

Dagligvarebutikken har i dagens situasjon et areal på om lag 1400 m² og ca. 50 parkeringsplasser.

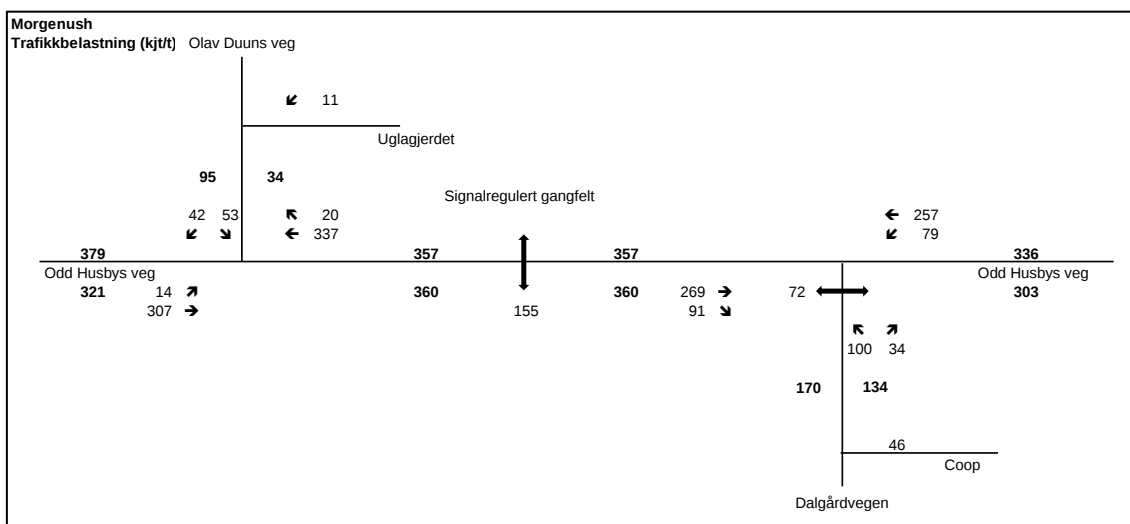
Rett sørøst for tomt 2 ligger Dalgård skole (1-7. klasse) med 460 elever og 140 ansatte (<https://www.trondheim.kommune.no/content/1117716051/Dalgard-skole-og-ressurscenter>).

2 (19)

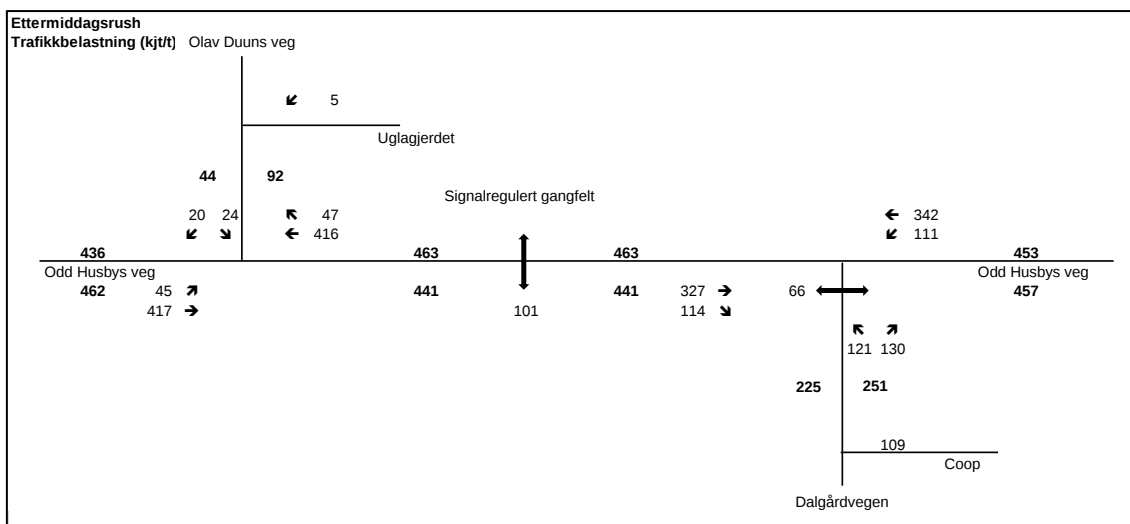
NOTAT
07.09.2017

2.1. Korttidstelling

Tirsdag 06.09.2016 ble det utført en korttidstelling i kryssene Odd Husbys veg x Olav Duuns veg og Odd Husbys veg x Dalgårdsvegen, samt trafikk fra Uglagjerdet og til Coop. Det ble telt i morgenrushet (7:00 – 9:00) og i ettermiddagsrushet (15:00 – 17:00). Figur 3 og figur 4 viser resultatet for makstimene (7:30 – 8:30 og 15:30 – 16:30) fra tellingen. Det ble også telt fotgjengere som krysset over Dalgårdvegen og ved signalanlegget i Odd Husbys veg.



Figur 3 Korttidstelling i morgenrush (7:30 - 8:30), trafikkbelastning (kjt/t)

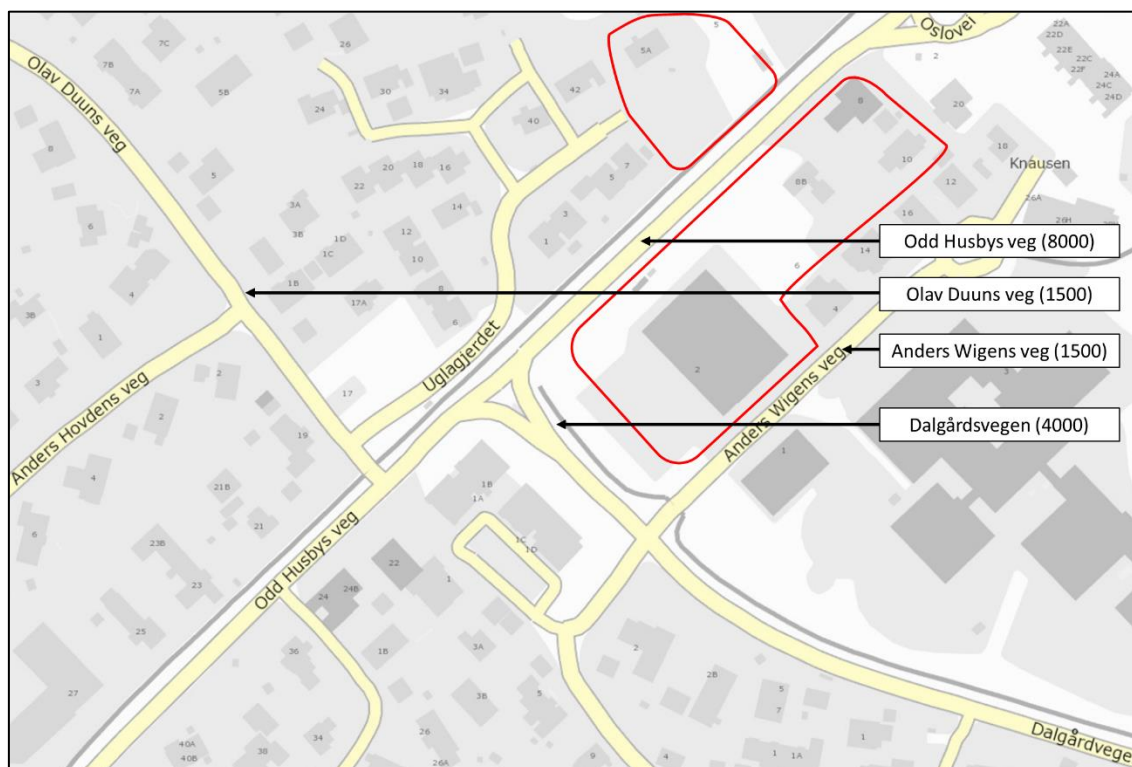


Figur 4 Korttidstelling i ettermiddagsrush (15:30 - 16:30), trafikkbelastning (kjt/t)

Benytter man resultatet fra korttidstillingen for å beregne ÅDT, gir dette en ÅDT for Odd Husbys veg på om lag 8800 kjt/døgn, for Dalgårdvegen 4400 kjt/døgn og for Olav Duuns veg 1400 kjt/døgn. Trafikkbelastningen er generelt sett moderate for alle tilfarter i kryssene.

2.2. Trafikkbelastning

Figur 5 viser en oversikt over veger i nærheten av planområdet. Odd Husbys veg er en viktig samleveg gjennom området og har skiltet hastighet 40 km/t ved planområdet. Olav Duuns veg og Dalgårdvegen har karakter som samleveg, mens Anders Wigans veg og Uglagjerdet har karakter som adkomstveg. Alle har skiltet hastighet 30 km/t. Via Dalgårdvegen er det adkomst for blant annet skole, idrettsanlegg og dagligvarebutikk.



Figur 5 Trafikkbelastning på veger rundt planområdet - ÅDT-tall i parentes (kartkilde: vegvesen.no/vegkart)

Dagens trafikkmengder, årsgjennomsnitt (ÅDT), er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Det presiseres at det er usikkerhet i tallene fra NVDB. Kortidstellingene viste at trafikkmengden kan være høyere enn det NVDB viser, og i figur 5 er det trafikktallene tilpasset dette. ÅDT er et gjennomsnittstall for daglig trafikkmengde, og er beregnet ved å summere antall kjøretøy som har passert en vegstrekning gjennom året, dividert på årets dager.

Det er anslått at Odd Husbys veg forbi planområdet har ÅDT på 8000 kjt/døgn. Dalgårdvegen har ÅDT på 4000 kjt/døgn. Anders Wigans veg har ÅDT på 1500 kjt/døgn, mens Olav Duuns veg har ÅDT på 1500 kjt/døgn. Det er ikke oppgitt ÅDT for Uglagjerdet, men det antas at trafikkmengden er beskjeden.

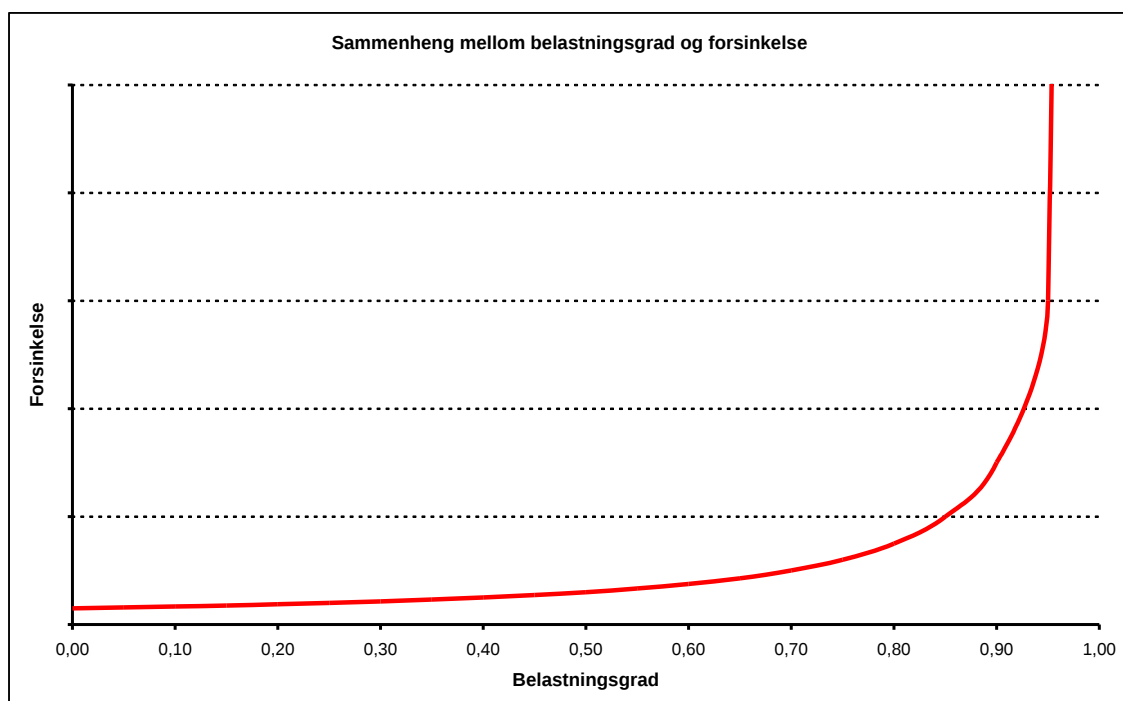
4 (19)

NOTAT
07.09.2017

2.3. Kapasitetsberegninger

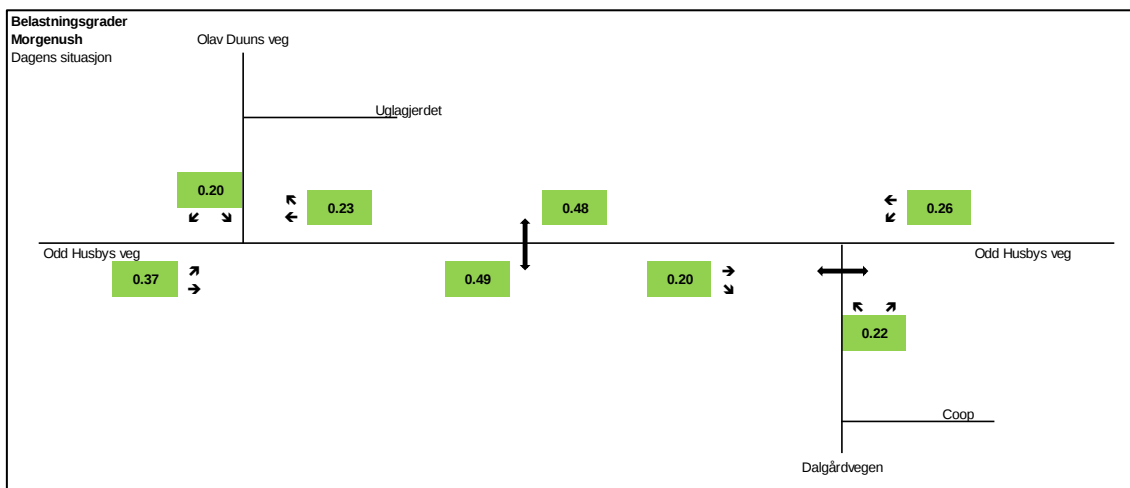
Det er gjennomført kapasitetsberegninger i Sidra. For å vurdere trafikkavviklingen er det sett på belastningsgrader. Belastningsgrad uttrykker forholdet mellom trafikkvolum og beregnet kapasitet. Ved belastningsgrad lik 1,0 er teoretisk sett all kapasitet utnyttet.

Figur 6 viser sammenhengen mellom belastningsgrad og forsinkelse. Sammenhengen mellom belastningsgrad og forsinkelse er tilnærmet eksponentiell slik at forsinkelsen øker raskere jo høyere belastningsgrad det er. Når belastningsgraden er under 0,70 er det liten kødannelse i tilfarten og liten forsinkelse. Ved belastningsgrad over 0,85 begynner den eksponentielle effekten å slå kraftigere ut, slik at forsinkelse og kølengde øker raskt ved stigende belastningsgrad. Når belastningsgraden overstiger 1,0 er tilsiget av biler inn mot krysset større enn kapasiteten i selve tilfarten i krysset. Dette medfører at køen i tilfarten vil vokse, og den vil først begynne å avta igjen når tilsiget av biler er mindre enn kapasiteten. Det vil i praksis si at krysset vil avvise trafikk i de periodene med overbelastning.

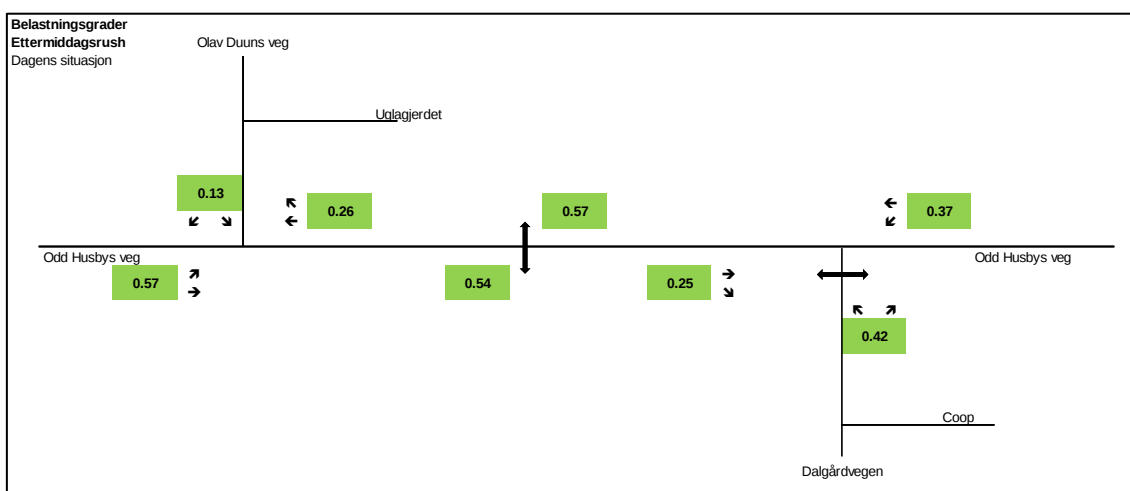


Figur 6 Sammenheng mellom belastningsgrad og forsinkelse

Figur 7 viser belastningsgradene for begge kryssene i morgenrushet, mens figur 8 viser for ettermiddagsrushet. Beregningene viser at belastningsgraden for tilfartene i kryssene er lave, som tyder på at det er god avvikling og gode kapasitetsreserver i kryssene.



Figur 7 Belastningsgrader, dagens situasjon morgenrush



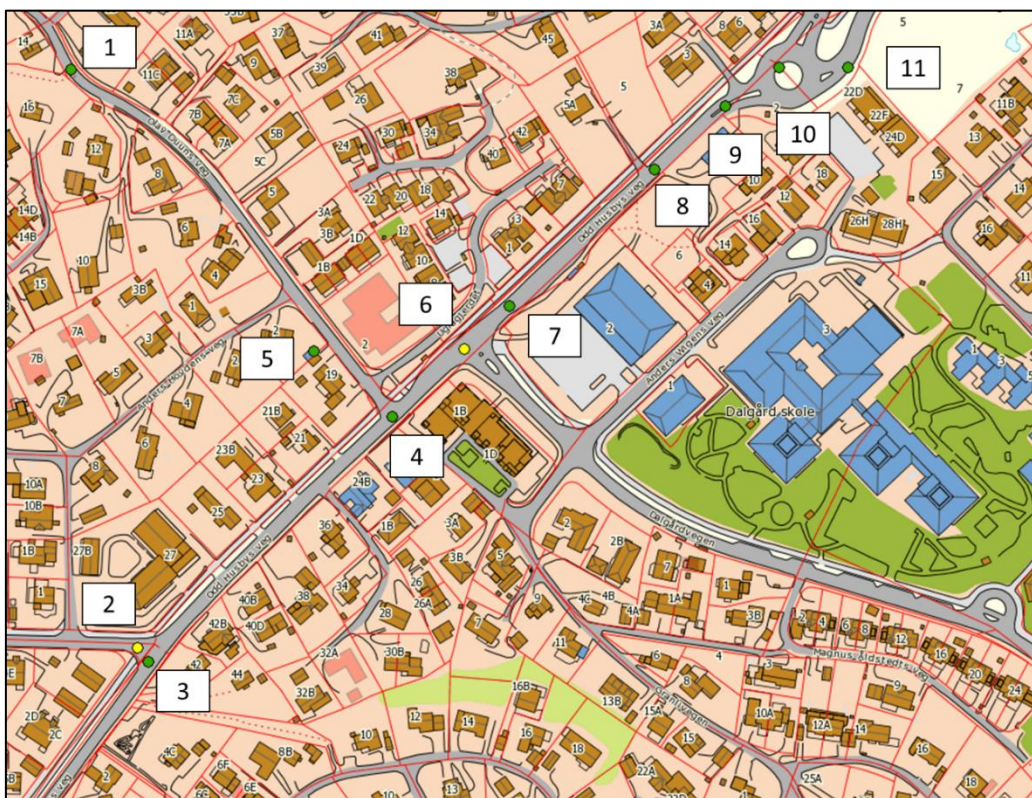
Figur 8 Belastningsgrader, dagens situasjon ettermiddagsrush

Beregningen er gjennomført på timenivå. I løpet av trafikktellingen ble det i kortere perioder i løpet av timen observert korte køer på enkelte tilfarter, mens det i andre perioder var meget god trafikkavvikling. Slike variasjoner er vanskelig å modellere i Sidra, og beregnede belastningsgrader hele timen sett under ett vurderes å være fornuftige.

Det signalregulerte gangfeltet medfører at det i noen tilfeller blir tilbakeblokkering til kryssene med Olav Duuns veg og Dalgårdvegen. Dette gjør at venstresvingen fra Dalgårdvegen av og til har problemer med å bli avviklet. Belastningsgraden for ettermiddagsrushet vurderes derfor som litt for lavt i forhold til reel situasjon.

2.4. Ulykker

Figur 9 og tabell 1 viser en oversikt over politirapporterte personskadeulykker i nærheten av planområdet i perioden 2005 – 2014. Opplysningene er hentet fra NVDB. I tiårs perioden er det rapportert 11 personskadeulykker i nærheten av planområdet. Det er ikke undersøkt om det er gjort tiltak på strekningene i samme periode.



Figur 9 Oversikt over politirapporterte personskadeulykker i perioden 2005-2014 (kartkilde: NVDB)

Tabell 1 Oversikt over ulykker

Nr.	År	Alvorlighetsgrad	Kategori	Uhellskode
1	2010	Lettere skadd	MC-ulykke	Møting i kurve
2	2006	Alvorlig skadd	Svingulykke	Høyresving foran kjørende i motsatt retning
3	2005	Lettere skadd	Bilulykke	Påkjøring bakfra
4	2005	Lettere skadd	Sykkelulykke	Høyresving foran kjørende i motsatt retning
5	2014	Lettere skadd	MC-ulykke	Uhell med uklart forløp
6	2011	Alvorlig skadd	Sykkelulykke	Avsvinging til venstre foran kjørende i motsatt retning
7	2007	Lettere skadd	Fotgjenger eller akende involvert	Fotgjenger krysset kjørebane for øvrig
8	2005	Lettere skadd	Bilulykke	Påkjøring bakfra
9	2011	Lettere skadd	MC-ulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre siden på rett vegstrekning
10	2013	Lettere skadd	MC-ulykke	Påkjøring av forankjørende ved skifte av felt til høyre
11	2014	Lettere skadd	Bilulykke	Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve

Beregnet ulykkesfrekvens langs Odd Husbys veg forbi planområdet er 0,62. Ulykkene er spredt utover strekningen. Det er intet spesielt mønster eller punkter som skiller seg ut. Dette vurderes som at strekningen ikke er spesielt ulykkesutsatt, og er som forventet for en slik veg.

2.5. Forhold for kollektivtransport

Planområdet ligger rett ved bussholdeplassen «Dalgård», som betjenes av linje 8 «Risvollan – Sentrumsterminalen – Stavset», som har avgang hvert tiende minutt i hver retning i rush-timene. Det vurderes at planområdet har et middels godt kollektivtilbud, men med kort avstand til holdeplass.

2.6. Forhold for myke trafikanter

Odd Husbys veg har ensidig fortau på sørøst siden, og gang- og sykkelveg langs nordvest siden, forbi planområdet.

Figur 10 viser et flyfoto av planområdet og krysset mellom Dalgårdvegen og Odd Husbys veg. I følge flyfoto er det gangfelt over Dalgårdvegen i forbindelse med krysset, og det er et signalregulert gangfelt over Odd Husbys veg i tilknytning krysset Odd Husbys veg x Olav Duuns veg. Det er også et gangfelt over Odd Husbys veg ved adkomsten til Odd Husbys veg 5A.



Figur 10 Flyfoto av Odd Husbys veg forbi planområdet.

Dalgårdvegen har gang- og sykkelveg langs nordsiden, og ensidig fortau på sørsiden fram til krysset med Anders Wigans veg. Det er også en gangveg ned til butikken fra krysset mellom

8 (19)

NOTAT
07.09.2017

3. Planforslaget

Planforslaget fra Wigen Bolig AS og Voll arkitekter innebærer å rive eksisterende bygg, og bygge boliger og ny dagligvarebutikk på eiendommene. Prosjektet er fortsatt i skissefase, og det er derfor usikkerhet rundt endelig løsning.

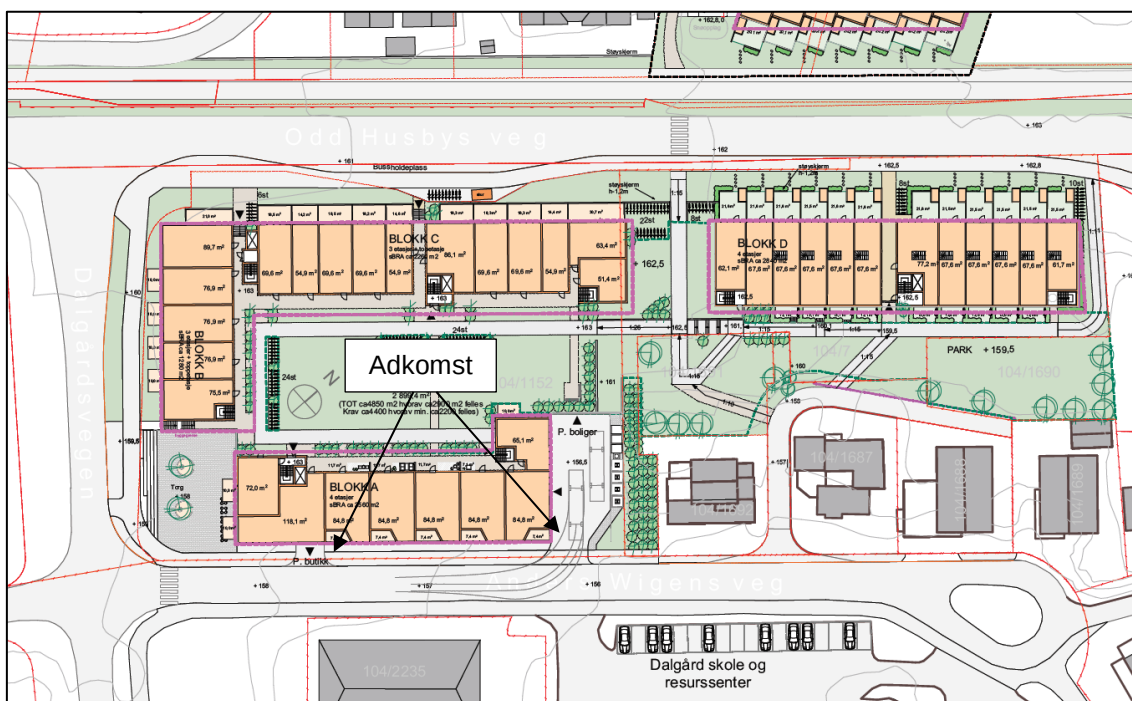
3.1. Utbyggingsvolum

Planforslaget innebærer foreløpig å bygge ca. 40 boliger på totalt 3000 m² på tomt 1, og ca. 130 boliger på totalt 9000 m² og inntil 2000 m² butikk og mulighet for mindre omgang tjenesteyting på tomt 2.

Det antas at boligene vil ha et gjennomsnittlig areal på ca. 70 m².

3.2. Adkomstløsning

Det er planlagt at tomt 1 vil ha adkomst via Uglaggerdet, mens tomt 2 vil ha adkomst via Anders Wigans veg. Figur 12 viser situasjonsplanen og tenkt adkomstløsning for tomt 2.



Figur 12 Situasjonsplan og adkomstløsning, datert 29.08.17 (kilde: Voll arkitekter)

Det er planlagt to adkomster, begge til parkeringskjellere. Den ene adkomsten er for parkeringsplasser for butikken, mens den andre er for parkeringskjeller for boligene samt varelevering til butikken og avfallshåndtering.

10 (19)

NOTAT
07.09.2017

3.3. Turproduksjon og reisemiddelfordeling

Dagligvare

For beregning av turproduksjon for dagligvare er det tatt utgangspunkt i Sintef-rapport A25302 «Erfaringstall for turproduksjon». Rapporten er en oppdatering til Statens vegvesens håndbok V713 «Trafikkberegninger».

Nøkkeltallene for dagligvare er beregnet både for virkedager og lørdager, for personturer, personbilturer og varetransportturer, knyttet til antall årsverk, og parkeringsplasser, totalareal og salgsareal. I beregningene er det benyttet tall for virkedag og totalareal, og nøkkeltallene er vist i tabell 2.

Tabell 2 Beregnet nøkkeltall for turproduksjon, virkedag. Per 100 m² totalareal

Totalareal (100 m ²)	Personturer	Personbilturer	Varetransportturer
Samlet snitt	138,9	87,8	0,9
Min	62,5	41,2	0,3
Max	364,5	254,7	2,9

Det vurderes slik at den nye dagligvarebutikken produserer ca. 90 bilturer per 100 m² totalareal. Det er planlagt å bygge opp til 2000 m² dagligvare. Dette tilsvarer at dagligvarebutikken vil produsere 1800 bilturer per virkedøgn.

Dagens dagligvarebutikk har et areal på ca. 1400 m² og 50 parkeringsplasser. Benyttes en turproduksjonsfaktor på 90 bilturer per 100 m² totalareal, tilsvarer dette at dagens butikk produserer om lag 1250 bilturer per virkedøgn.

I makstimene ble det registrert at 46 og 109 biler kjører til butikken, i henholdsvis morgen- og ettermiddagsrushet. Det antas at like mange kjører fra butikken i de samme tidsperiodene. Det tilsvarer at butikken produserer ca. 90 og 220 bilturer i makstimene. Dette tilsvarer omtrent 7 og 17 % av døgnetrafikken.

Antar man like stor andel i fremtidig situasjon, vil den nye butikken produsere ca. 130 og 310 bilturer per time i morgen- og ettermiddagsrushet. Under befaringen ble det anslått at ca. 90 % av biltrafikken til/fra butikken kjører tilbake til Odd Husbys veg. Resterende har endelig målpunkt i området rundt Dalgårdvegen.

I foreløpige skisser er det tegnet inn rundt 50 parkeringsplasser til den nye dagligvarebutikken. Det er ikke undersøkt hvordan dekningen på dagens parkeringsplass er, men om denne ofte er full kan den beregnende trafikkproduksjonen være noe høy, særlig i ettermiddagsrushet.

Boliger

For beregning av turproduksjon for boliger er det tatt utgangspunkt i Prosam-rapport 137 «Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus». Rapporten bruker data for reisevaneundersøkelser, trafikktegninger og postkortundersøkelser for å beregne turproduksjon fra ulike typer boligbebyggelse avhengig av lokalisering og andre variabler som

kollektivtilgjengelighet og husholdenes størrelse. Rapporten gjelder hovedsakelig for Oslo og Akershus, men det vurderes slik at den også kan benyttes for Trondheim. Rapporten skiller mellom bebyggelsesgrad og nærhet til sentrum, og det er vurdert at Dalgård ligger i et område med middels tetthet/urbant, og ligger 5 – 10 km unna sentrum.

Informasjon om antall bosatte er hentet fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Det er antatt at dette vil stemme overens med fremtidig antall bosatte ved Dalgård, som gir at det i snitt vil være 1,7 bosatte per leilighet (<http://www.ssb.no/a/kortnavn/fobbolig/tab-2002-09-23-04.html>).

Tabell 3 viser antall bilbevegelser per husholdning. Det antas at det vil være i gjennomsnitt 1,7 bosatte per leilighet. For boliger med 2 bosatte angir Prosam-rapporten at hver bolig produserer 2,3 – 3,3 bilturer per virkedøgn. I videre beregninger er det antatt at det produseres 2,0 bilturer per bolig per døgn.

Tabell 3 Antall bilbevegelser per husholdning (sum til/fra) mandag - fredag

Antall personer i husholdet	1	2	3	4
Middels tetthet/urbant	1,0 – 1,5	2,3 – 3,3	3,4 – 4,8	4,2 – 5,8

For reisemiddelfordeling av daglige reiser er det tatt utgangspunkt i reisevaneundersøkelsen 2013/2014 (https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Bilder/7020-TOI_faktaark_bytransport2-6k.pdf). Tabell 4 viser fordelingen av transportmiddelbruk på daglige reiser i Trondheim. Det antas at reisemiddelfordelingen vil stemme overens med fremtidig reisemiddelfordeling på Dalgård.

Tabell 4 Transportmiddelbruk på daglige reiser i Trondheim. Bosatte i byen (tall hentet fra toi.no)

Transportmiddelbruk	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet
Prosent	28	9	42	8	12	1

Tabell 5 viser anslått reisemiddelfordeling og antall reiser for Dalgård for boligene. Totalt er det beregnet at tomt 1 produserer 190 reiser per dag, hvor 80 av disse utføres med bil, mens tomt 2 produserer 619 reiser per dag, hvor 260 av disse utføres med bil.

Tabell 5 Antall reiser per husholdning og totalt antall reiser for Dalgård for boliger

Transportmiddelbruk	Til fots	Sykkel	Bilfører	Bilpassasjer	Kollektivt	Annet	Sum
Antall reiser per husholdning	1,3	0,4	2,0	0,4	0,6	0,0	4,8
Antall reiser, tomt 1	53	17	80	15	23	2	190
Antall reiser, tomt 2	173	56	260	50	74	6	619

Det vurderes slik at eiendommen i Odd Husbys veg 5A produserer ca. 5 kjt/døgn, og har liten betydning for trafikkbelastningen på vegnettet. Dette er derfor ikke med i videre beregninger.

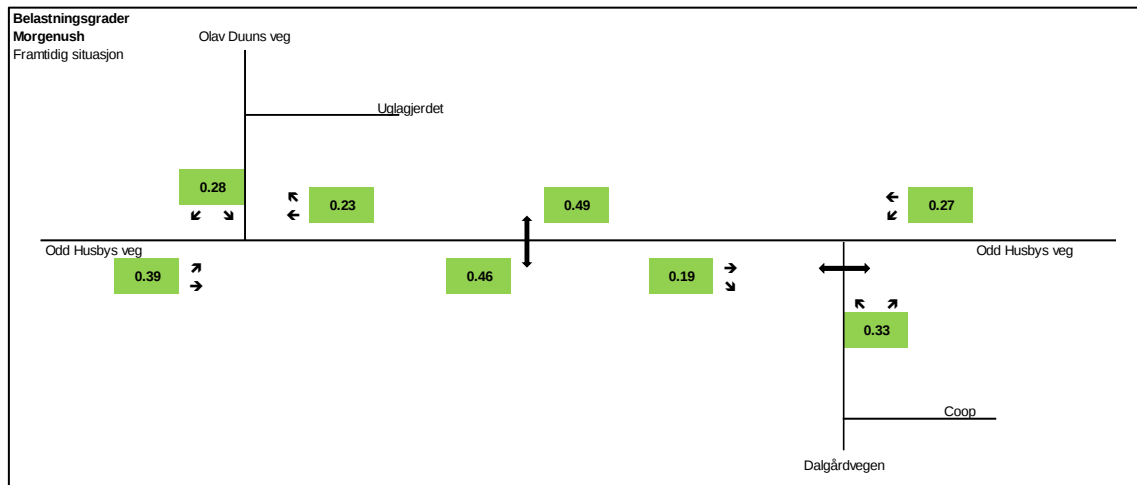
Det antas at makstimen i både morgen- og ettermiddagsrushet har en andel på 20 % av døgntrafikken. I morgenrushet er det antatt at retningsfordelingen vil være 10 % til området, og 90 % fra området, mens tilsvarende tall for ettermiddagsrushet er 70 og 30 %.

12 (19)

NOTAT
07.09.2017

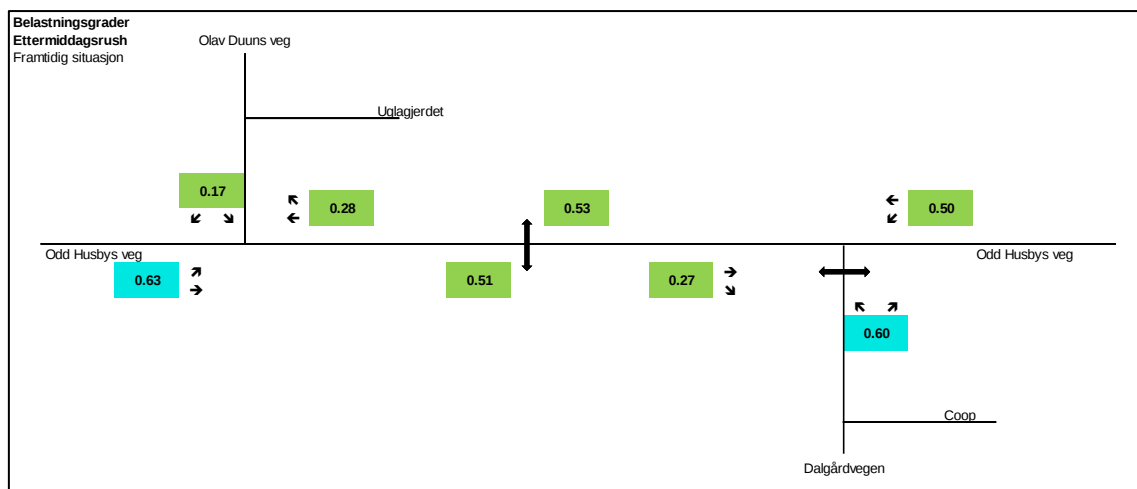
3.6. Kapasitetsberegninger

Figur 15 og figur 16 viser beregnet belastningsgrader etter ferdig utbygd planforslag i henholdsvis morgen- og ettermiddagsrush.



Figur 15 Belastningsgrader, framtidig situasjon morgenrush

Belastningsgradene i morgenrushet er omtrentlig de samme som i dagens situasjon, og er lave. Dette betyr at det vil være god avvikling i kryssene, og det er fortsatt restkapasitet.



Figur 16 Belastningsgrader, framtidig situasjon ettermiddagsrush

Belastningsgradene i ettermiddagsrushet har økt noe i forhold til dagens situasjon, men kan betegnes som moderate. Størst økning er det på Dalgårdvegen, mens Odd Husbys veg fra vest har størst belastningsgrad. Begge disse har en belastningsgrad som er større enn 0,6, og vil trolig periodevis oppleve noe kø. Det kan bli problematisk å utføre venstresving på disse stedene, og det må forventes at det signalregulerte gangfeltet vil kunne gi tilbakeblokkering.

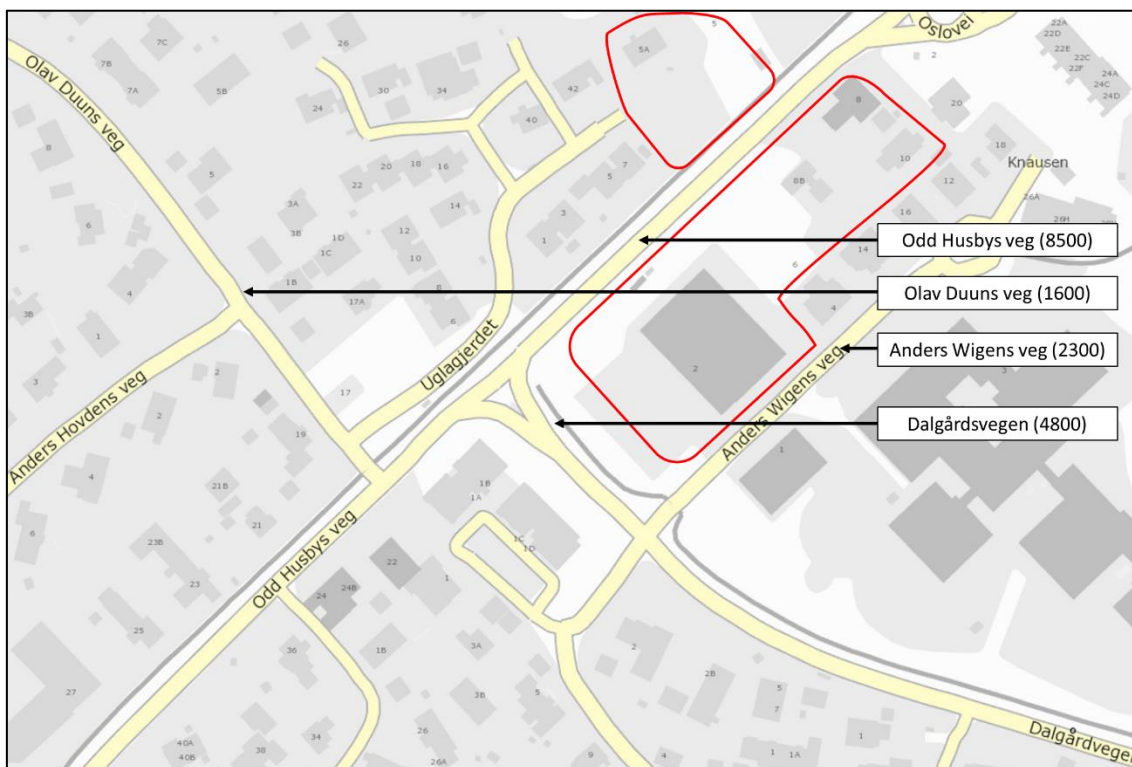
4. Trafikale vurderinger

4.1. Trafikkbelastning

Nye boliger og dagligvareforretning som beskrevet i planforslaget, vil produsere totalt ca. 2200 bilturer per virkedøgn. I dagens situasjon produserer eksisterende bygninger på eiendommene ca. 1300 bilturer per virkedøgn. Det tilsvarer at en utbygging vil produsere ca. 900 flere bilturer per virkedøgn enn i dagens situasjon.

Dette fordeler seg på to tomter med to ulike adkomster. Tomt 1 med adkomst i Uglagjerdet vil produsere i underkant av 100 bilturer per virkedøgn, mens tomt 2 med adkomst i Anders Wigans veg produserer ca. 2100 bilturer per virkedøgn.

Med bakgrunn i dagens trafikkmengder og forventet økt trafikk av utbyggingen, er nye ÅDT-tall presentert i figur 17.



Figur 17 Beregnet ny trafikkbelastning på veger rundt planområdet – ÅDT-tall i parentes (kartkilde: vegvesen.no/vegkart)

Det er ukjent hvor stor trafikkbelastning Uglagjerdet har i dagens situasjon, men det antas ut fra antall boliger at det ligger på ca. 100 bilturer per døgn. En utbygging av tomt 1 vil produsere ca. 100 bilturer per døgn, så i en fremtidig situasjon antas det at ÅDT vil være ca. 200 bilturer per døgn. Dette er fortsatt en beskjed trafikkmengde.

Kapasitetsberegningene av kryssene Odd Husbys veg x Dalgårdvegen og Odd Husbys veg x Olav Duuns veg viste at det vil være brukbar avvikling i kryssene etter en utbygging.

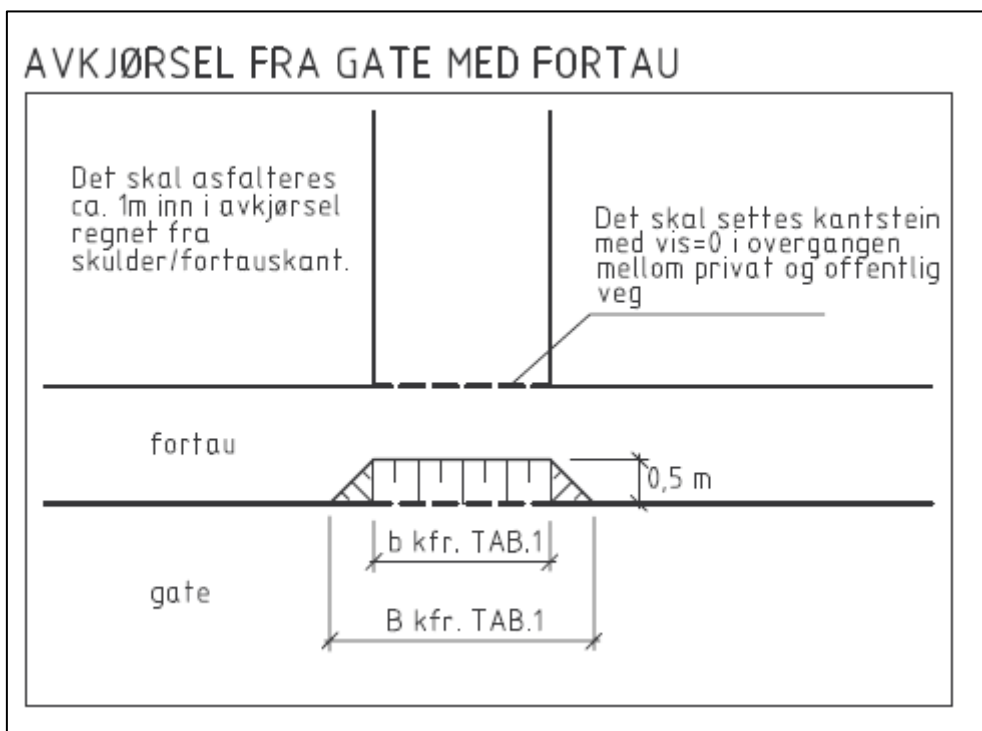
4.2. Adkomstløsning

Adkomst til tomt 1 vil være via Uglagjerdet. Uglagjerdet er en adkomstveg uten egen løsning for myke trafikanter.

Dagens adkomst til Odd Husbys veg 3, 3A, 5A, 8 og 8B vil bli fjernet som en del av planforslaget. Eiendommene produserer i dag svært begrenset transportarbeid, og vil ha liten påvirkning på trafikksituasjonen. Allikevel vil det redusere kryssing av gang- og sykkelvegen, og gjøre trafikkbildet langs Odd Husbys veg mer oversiktlig.

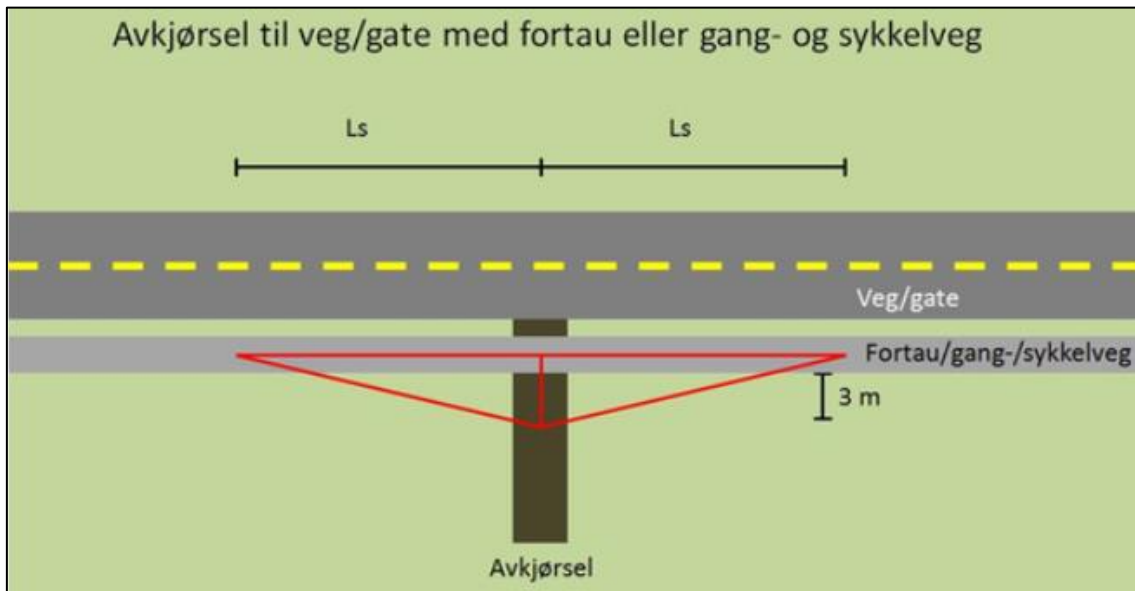
Adkomst til tomt 2 vil være via Anders Wigens veg. Det er planlagt to separate adkomster, til hver sin parkeringskjeller. Adkomstene vil krysse fortau, som gir skjerpede siktkrav. Geometri og siktkrav bør utformes som anbefalt i Trondheim kommunes normtegninger (<http://www.trondheim.kommune.no/normtegninger/>), Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming, og håndbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss.

Det er ikke nødvendig med gangfelt over avkjørselen, men avkjørselen bør tilrettelegges med nedsenket kantstein. Figur 18 viser hvordan en avkjørsel fra gate med fortau bør etableres.



Figur 18 Normtegning TK_E03 – Avkjørsler, utforming. Kilde: Trondheim kommune

Siktkrav i avkjørsler defineres som siktretkanter. Figur 19 viser siktretkant for avkjørsel til veg med fortau, i henhold til Statens vegvesens håndbok N100.



Figur 19 Krav til siktretkant i avkjørsel til veg med fortau. Hentet fra: <https://www.trondheim.kommune.no/content/1117755853/Krav-til-avkjørsel>

I Statens vegvesens håndbok N100 er kravet til L_s 20 meter ved adkomstveger i boligområder med 30 km/t.

Man må forsikre seg at man har satt av tilstrekkelig plass til parkeringsplasser, høyde for varelevering, og kjøre sporingskurver til adkomstene. Løsningen med at varetransport må rygge i Anders Wigans veg og ned adkomsten vurderes som uheldig, og øker sannsynligheten for trafikkulykker.

4.3. Kollektivtransport

Planområdet har god nærhet til bussholdeplassen «Dalgård». Dette gjør at kollektivtransport kan være et attraktiv reisemiddelvalg for beboere, og føre til redusert bruk av privatbil i tråd med politiske målsetninger.

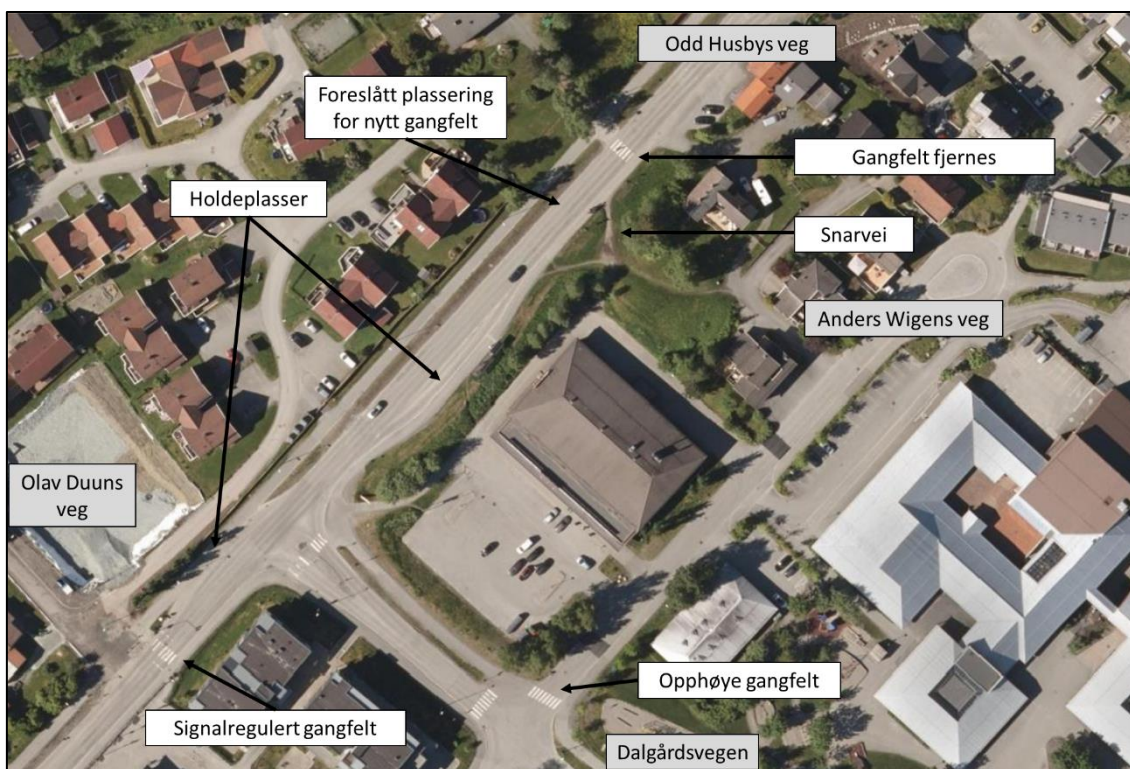
4.4. Forhold for myke trafikanter og skolebarn

Kommunen har besluttet å stenge gangfeltet over Odd Husbys veg ved tomt 1. Ved å bygge ut planforslaget vil også snarvegen nordøst for dagens butikk forsvinne. For skolebarn ved Dalgård skole som bor på nordsiden av Odd Husbys veg, vil det allikevel være attraktivt å krysse Odd Husbys veg og gå gjennom planområdet, i stedet for å gå hele vegen til gangfeltet mellom Dalgårdsvegen og Olav Duuns veg.

Planforslaget foreslår å etablere et gangfelt på ca. 15 meter sør for eksisterende gangfelt over Odd Husbys veg. Dette gangfeltet vil forbinde de to tomtene, og lede fotgjengere gjennom

planområdet via nye snarveier. På grunn av den høye mengden myke trafikanter bør dette gangfeltet signalreguleres.

Det foreslåtte gangfeltet vil ligge foran holdeplassen i nordøstgående retning. For å oppfylle krav i håndbok «N100 Veg- og gateutforming» bør dette gangfeltet ligge slik at bussen stanser minst fem meter før holdeplassen.



Figur 20 Gangfelt i nærheten av planområdet

Elevrådsundersøkelsen viste at Odd Husbys veg blir krysset flere steder. En grunn til dette er at elever ved Ugla ungdomsskole benytter en snarvei som går mellom Uglagjerdet og Nordahls Griegs veg, og at eksisterende gangfelt ligger ugunstig til for disse. Ny plassering av gangfelt over Odd Husbys veg, samt ny gangvei over tomt 1 kan føre til at flere krysser vegen over gangfeltet. Det bør allikevel forventes at det vil skje kryssinger av Odd Husbys veg utenfor gangfeltene i en fremtidig situasjon. Dette gjelder særlig i krysset mellom Odd Husbys veg og Dalgårdveien.

Planforslaget etablerer nytt fortau på nordvestsiden av Anders Wigans veg, som medfører at vegen får tosidig fortau. Det vurderes at dette er et godt tiltak for å oppveie mot den økte trafikkmengden på denne strekningen. Det er to adkomster over fortauet, derfor er det viktig at sikt blir ivaretatt på en god måte.

18 (19)

NOTAT
07.09.2017

Det bør vurderes å oppheve gangfeltene i krysset Anders Wigans veg x Dalgårdvegen. Opphevet gangfelt er et godt sikkerhetsmessig tiltak, som både reduserer fart og gjør bilister mer oppmerksom på myke trafikanter.