

NOTAT

Oppdrag	Oppdragsleder	Dato
Gang- og sykkelveg mellom Klampenborg og Leikvoll	Anita Myrmæl	14.2.2017
Oppdragsnummer	Opprettet av	Kontrollert av
24354001	Ketil Flagstad	Isabela Queiroz

TRAFIKK

1 Sammendrag

Det er utarbeidet et notat som belyser konsekvensene av å etablere gang- sykkelvei langs fv.120 mellom Klampenborg og Leikvoll. Anleggelse av gang-/sykkelvei vil medføre en vesentlig forbedring av tilbudet for syklister og fotgjengere i forhold til dagens situasjon. Tiltaket vil bidra til å øke både sikkerheten og trygghetsfølelsen hos de myke trafikantene. Forhold som må vies spesiell fokus i forhold til å forebygge fremtidige ulykker, er utforming av kryssingspunktene mellom gang-/sykkelvei og avkjørsler. På disse stedene er det viktig at siktravene tilfredsstilles.

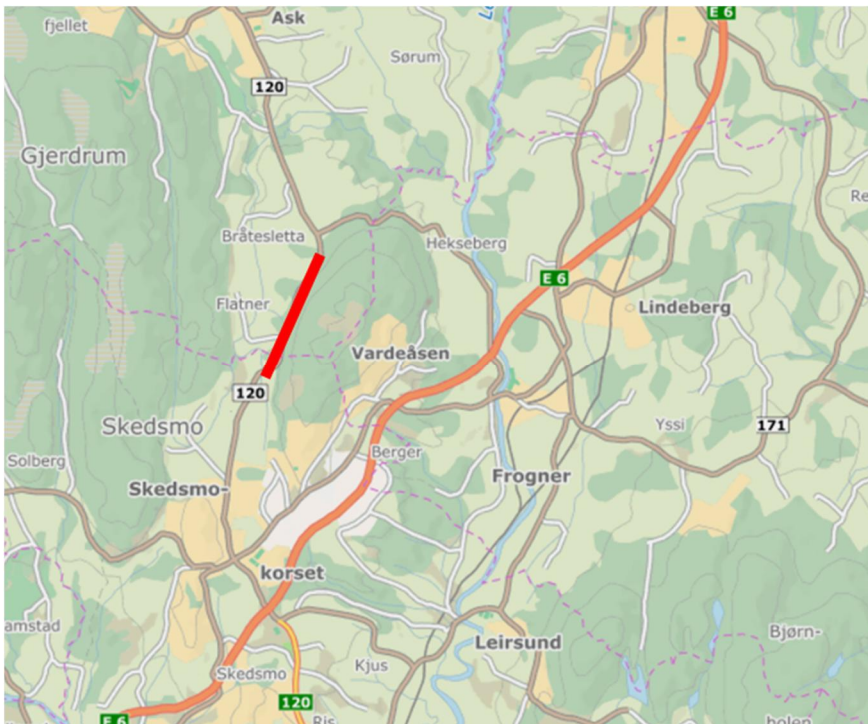
2 Bakgrunn

Gjerdrum kommune og Skedsmo kommune skal utarbeide reguleringsplan for gang- og sykkelveg mellom Klampenborg og Leikvoll. Gang- og sykkelvegen følger fv. 120. Tiltaket inngår i arbeidet med å sikre en sammenhengende gang-/sykkelforbindelse mellom Skedsmokorset og Ask sentrum. Notatet beskriver trafikale forhold og konsekvenser av foreslått løsning.

3 Dagens situasjon

3.1 Beskrivelse av strekningen

Den aktuelle delen av fv. 120 Strekningen er ca. 2.1 km hvorav ca. 1650 m ligger i Gjerdrum kommune og ca. 400 m ligger i Skedsmo kommune. Lokaliseringen av planområdet er vist på kartskisse 1.



Figur 1: Lokalisering av planområdet. Kilde: www.finn.no
Strekningen fremgår også på bildene nedenfor.



Bilde 1: Startpunktet ved Leikvoll. Eksisterende gang-/sykkelvei ender her. Sett nordover. Kilde: www.google.com



Bilde 2: Veien er til dels svingete og skuldrene er smale. Sett nordover . Kilde: www.google.com



Bilde 3: Det er flere avkjørsler og bussholdeplasser langs strekningen som utgjør potensielle konfliktpunkt. Sett nordover . Kilde: www.google.com



Bilde 4: Sluttpunktet på Klampenborg. Sett nordover . Kilde: www.google.com

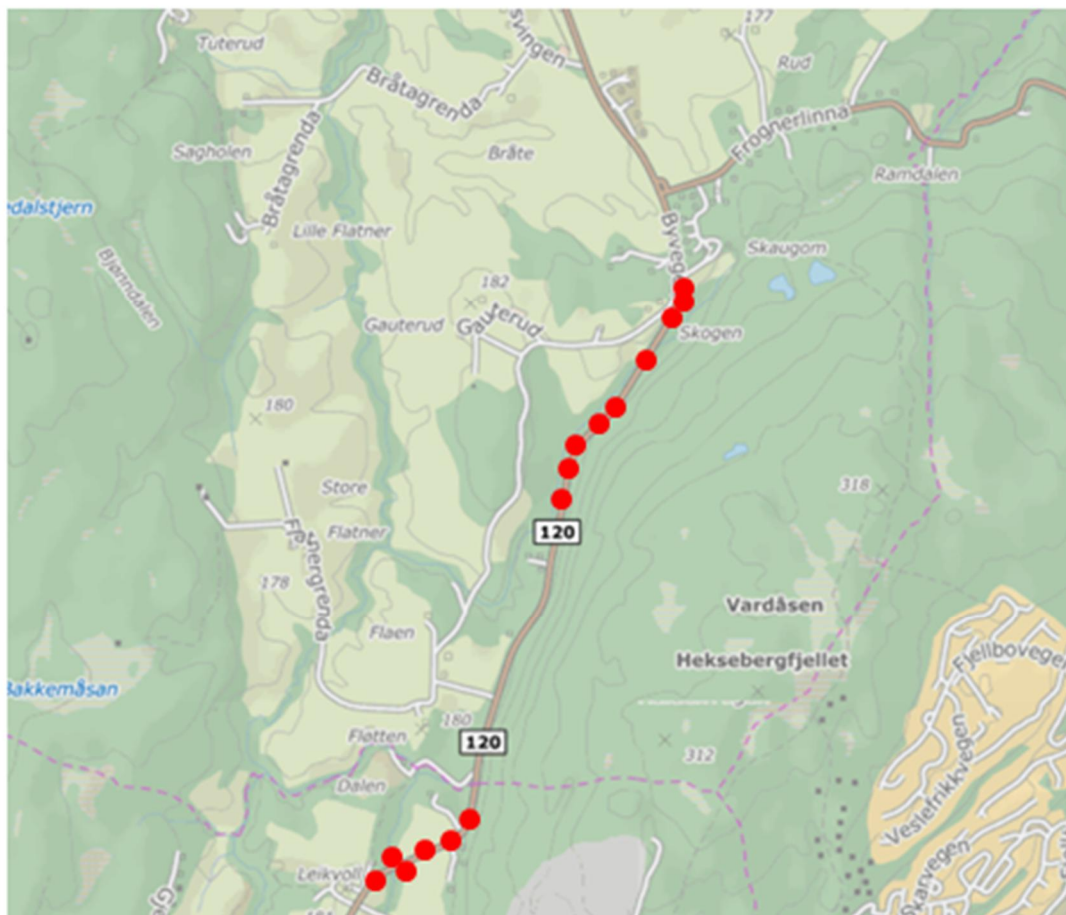
Strekningen ligger i spredtbygd bebyggelse hvor bebyggelsen i all hovedsak består av boliger. Alle kryssene langs strekningen er kryss med private avkjørsler. Strekningen trafikkeres av

bussrute 331, 332 336, 848 og 3876 - Skolebuss. På den aktuelle strekningen er det etablert holdeplasser ved Flatner og Fjeldly. Det er ca. 35 daglige avganger i hver retning.

Fartsgrensen er 80 km/t. I henhold til Statens vegvesen er ÅDT ca. 7 400 kjt/døgn. Det eksisterer ikke noe eget tilbud for syklister og fotgjengere. Fotgjengere er henvist til å gå på veiskulderen, mens syklister må sykle i kjørebanelen siden veiskuldrene er for smale til å sykle på. Kombinasjonen av relativt stor trafikk, høyt fartsnivå, smale skuldre og flere krappe kurver med dårlig sikt, medfører at ferdsel langs veien for de myke trafikantene er forbundet med utrygghet og en viss ulykkesrisiko.

3.2 Trafikksikkerhet

I perioden 2006-2015 er det registrert 15 politirapporterte ulykker langs strekningen. Lokaliseringen av ulykkene fremgår av kartet nedenfor.



Figur 2: Politirapporterte ulykker i 10-års perioden 2006-2015.

Som det fremgår er ulykkene konsentrert i nordre og søndre del av strekningen. 9 av ulykkene var utforkjøringsulykker og 5 var møteulykker. Den siste av de 15 ulykkene inntraff da en syklist

som syklet langs veien ble påkjørt. MC var involvert i tre av ulykkene og en sykklist var altså involvert i én av ulykkene. I de øvrige ulykkene var det bare biler innblandet. Ingen av ulykkene har inntruffet i tilknytning til avkjørslene på strekningen.

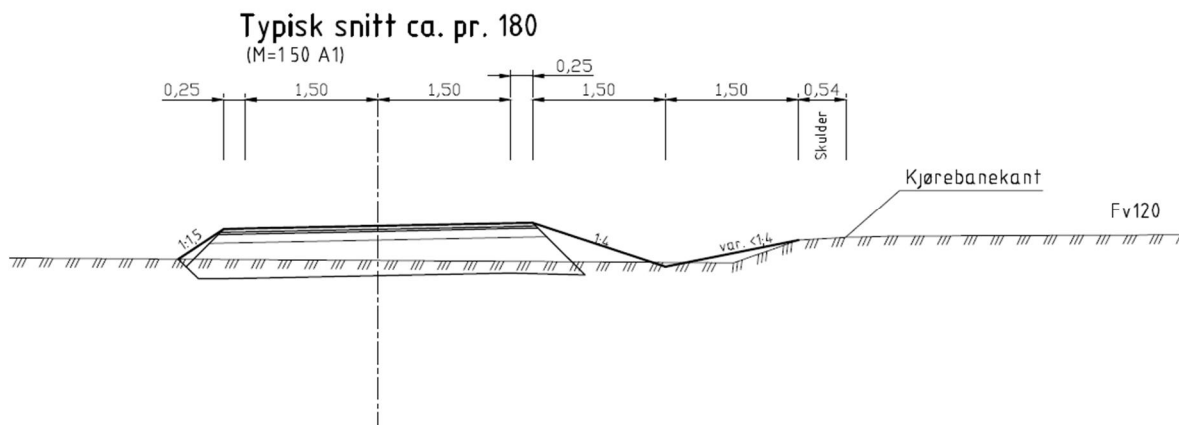
To personer ble alvorlig skadd i ulykkene. De øvrige personene som var innblandet kom bare lettere til skade.

15 ulykker på 10 år langs en strekning på 2,1 km med ÅDT 7 400 kjøt/døgn tilsvarer en ulykkesfrekvens på 0,26. Normal ulykkesfrekvens for tilsvarende strekninger er 0,21. Ulykkesfrekvensen er altså høyere enn hva som er forventet langs denne type veier. En kan likevel ikke konkludere med ulykkesrisikoen er høyere enn normalt fordi forskjellen mellom forventet ulykkesfrekvens og faktisk ulykkesfrekvens ikke er signifikant.

4 Foreslått løsning

4.1 Beskrivelse av løsningen

Det foreslås etablert en gang-/sykkelvei med bredde 3,5 meter langs vestsiden av fv. 120. Asfaltert bredde vil være 3,0 meter og med to gruslagte skuldre med bredde 0,25 meter på hver side. Mellom gang-/sykkelveien og fv.120 anlegges det en 3,0 meter bred trafikkdeler. Normalprofil og typisk snitt er vist nedenfor.



Figur 3: Normalprofil og typisk snitt

Gang-/sykkelveien vil følge vertikalcurvaturen til fv. 120, og stigningsforholdene vil dermed tilfredsstillende kravene i gjeldende håndbøker. Det er i dag sju avkjørsler langs vestsiden av fv. 120 som vil krysse gang-/sykkelveien, og alle disse stedene er potensielle konflikt punkter. Trafikken på avkjørslene er relativt liten og kryssingene av gang-/sykkelveien vurderes som

uproblematiske, forutsatt at det etableres tilfredsstillende siktforhold. Trafikk på avkjørslene har vikeplikt for syklister på gang-/sykkelveien og gjeldende siktkrav fremgår av figuren nedenfor:



Figur 4: Siktkrav i kryss mellom gang-/sykkelvei og avkjørsel. Stoppsikt (L_s) I dette tilfellet vil være 35 meter

Det er foreslått at én av avkjørslene saneres og dette gjelder avkjørselen ved profil 2000. De øvrige avkjørslene justeres slik at det blir en mest mulig vinkelrett føring inn mot gang-/sykkelvei og fv. 120. Avkjørslene utformes slik at gjeldende siktkrav ivaretas, både mot gang-/sykkelvei og mot fv. 120.

Det er som nevnt to bussholdeplasser på strekningen; «Fjeldly» og «Flatner». Det er bestemt at holdeplass «Fjeldly» saneres og at holdeplass «Flatner» oppgraderes i henhold til gjeldende krav i forhold til universell utforming og trafikksikkerhet. Sistnevnte medfører blant annet at det etableres venterepos i bakkant holdeplassen, slik at de som venter på bussen ikke er henvist til å måtte stå på gang-/sykkelveien.

4.2 Trafikale konsekvenser

Anleggelse av gang-/sykkelvei medfører en vesentlig forbedring av tilbudet for syklister og fotgjengere i forhold til dagens situasjon. Tiltaket vil bidra til å øke både sikkerheten og trygghetsfølelsen hos de myke trafikantene. Forhold som må vies spesiell fokus i forhold til å forebygge fremtidige ulykker, er utforming av kryssingspunktene mellom gang-/sykkelvei og avkjørslar. På disse stedene er det viktig at siktravene tilfredsstilles. Forutsatt tilfredsstillende sikt, er det liten sannsynlighet for at det skal inntreffe ulykker mellom syklister på gang-/sykkelveien og kjørende på avkjørslene.

Det kan stedvis være behov for syklister og fotgjengere å krysse fv. 120. Denne kryssingen vil måtte skje i plan. Etter vår vurdering er dette en akseptabel løsning siden trafikken på fv. 120 ikke er større enn at det er enkelt å finne en stor nok tidsluke til at kryssing kan foretas på en sikker måte.

Bussholdeplasser representerer potensielle konfliktpunkt for syklister langs gang-/sykkelveien. Det er som nevnt foreslått å etablere venterepos som plasseres i bakkant gang-/sykkelveien, og

dette bidrar til å redusere sannsynligheten for at det skal inntreffe ulykker mellom syklist og fotgjengere. En slik løsning medfører dessuten bedre fremkommelighet for syklist enn en løsning uten venterepos.