

1350045828 Bunestoppen i Bamble

Til: Alexander Markset Olsen

Fra: Elin Beate Børrud

Dato: 19.08.2021

TRAFIKKSIKKERHETSVALG - MYKE TRAFIKANTERS KRYSSING AV NY BOLIGVEI I PLAN

Bakgrunn

I utarbeidelse av anbudsgrunnlag for Bunestoppen viser prosjektering at regulert lysløype vil medføre store terrenginngrep og være meget kostnadsdrivende. Det er derfor sett på en alternativ trase der lysløypen i større grad følger eksisterende stisystem og krysser kjøreveien i plan. I den forbindelse er Rambøll bedt om å gjøre en vurdering av trafikksikkerheten ved kryssing i plan.

Planforslaget

Den nye veien skal betjene 120 nye boliger, atkomst til ny brannstasjon og atkomst til P-plass og hente/bringeløsning for Stathelle barneskole. Veien utformes med to kjørefelt og ensidig fortau på øst-/nordsiden. Trafikkmengden der lysløypa skal krysse veien er tidligere i planarbeidet beregnet til 720 kjt/d (ÅDT).

Den nye boligveien vil være skolevei, og det er i bestemmelsene satt krav om fartsreducerende tiltak, som fartshumper. Fartsgrensen skal være 30 km/t.

Den nye boligveien vil gå gjennom et skogsområde som i dag er mye brukt til lek og rekreasjon, både i og utenom skoletiden. Dagens lysløype og stier brukes som skolevei og til trening. Det er sannsynlig at barn og andre i fremtiden vil krysse den nye veien også der det ikke er lagt til rette for det, men turstien som skolevei vil nok bli mindre viktig når gang- og sykkelvei langs fylkesveien og fortauet langs boligveien blir etablert.

Vurdering av kryssing i plan

Gangfelt er først og fremst et framkommelighetstiltak for gående, og ikke et sikkerhetstiltak. Gangfelt anlagt på feil sted og på feil premisser kan medføre en økning i risikoen for trafikkulykker. Det er derfor utarbeidet kriterier for gangfelt, se Statens vegvesens håndbok V127 *Kryssingssteder for gående*.

I henhold til gangfeltkriteriene er anleggelse av nytt gangfelt ved fartsgrense 30 km/t og ÅDT lavere enn 2000 kjt/t kun anbefalt hvis det i makstimen krysser flere enn 40 myke trafikanter. Antakelig vil ikke kravene til antall kryssende være oppfylt der lysløypa krysser den nye boligveien. Som en del av planen skal det også bygges ny gang- og sykkelvei langs fylkesveien og et gangfelt ved innkjøringen til skolen, og det antas at de fleste på vei til/fra skolen vil velge den nye gang- og sykkelveien framfor lysløypa.

Når gangfeltkriteriene ikke er oppfylt, anbefales "**tilrettelagt kryssing**". Dette er et kryssingssted der bilistene ikke har vikeplikt, men hvor fartsnivået er lavt og det er god sikt og god belysning. Et slikt kryssingssted bidrar til at de gående og syklende krysser vegen på omtrent samme sted, og dermed kommer mindre overaskende på andre trafikanter. God sikt og god belysning gjør at trafikantene blir synlige for hverandre, noe som igjen bidrar til mer sikker atferd. Punktet der lysløypa fra sør møter den nye veien er spesielt viktig med tanke på sikt. Punktet ligger i innerkurve og det er ikke fortau på denne siden. Hvis vegetasjonen får vokse fritt, kan den etterhvert være til hinder både for sikt og belysning.

Det er viktig at bilenes fart er lav ved kryssingsstedet. God plassering av fartshumperne kan bidra til dette.

Stigningen på den nye veien ved kryssingsstedet er 4.1%

I følge Statens vegvesens håndbok V128 Fartsdempende tiltak, anbefales ikke fartshumper på veier med stigning brattere enn 7%. Håndboka åpner imidlertid for fravik fra anbefalingen: *“I boligområder med fartsgrense 30 km/t, begrenset trafikk, ingen busstrafikk og ubetydelig annen tungtrafikk, kan eventuelt anbefalingene om maksimal stigning med hensyn til fartshumer fravikes”*.

Med bakgrunn i dette, bør det være uproblematisk å anlegge fartshumper i den nye boligveien.

Planskilt kryssing er et krav på veier med høy fartsgrense og høy trafikk (H1, H3 og H5-veger). For HØ2-veger (fartsgrense 60 km/t og ÅDT mindre enn 12000) anbefales planskilt kryssing eller signalregulering hvis ÅDT er større enn 6000 kjt/d.

Konklusjon:

Å legge lysløypa på bru over den nye boligveien til Bunestoppen vil være den mest trafiksikre løsningen, gitt at brua plasseres slik at alle bruker den. Hvis det er kortere eller raskere å krysse i plan, er det en fare for at noen velger denne løsningen i stedet. Dette kan komme overraskende på biltrafikken.

Det å krysse i plan er også en trafiksikker løsning, gitt at fartsnivået til biltrafikken er lavt og trafikantene er synlige for hverandre hverandre. Trafikken ved kryssingsstedet er ikke stor, 720 kjøretøy pr døgn. Med en antatt makstime fra boligområder på 16% vil biltrafikken i makstimen være i størrelsesorden 115 kjøretøy per time. Det tilsvarer omlag 2 biler i minuttet eller teoretisk tidsluke mellom hver bil på 30 sekunder.