

Notat

Fra: Sivilingeniør Helge Hopen AS
Til: Vill Plan AS v/Mats Mastervik
Dato: 9.6.2021
Tema: Reguleringsplan for Hopsfossen. Gang- og sykkelforbindelser.

Bakgrunn

Som del av arbeidet med reguleringsplan for Hopsfossen, er det foretatt en vurdering av gang- og sykkelforbindelsene i og rundt planområdet. Vurderingen bygger blant annet på tellinger av gang- og sykkeltrafikken i området, utført våren 2021.

Hensikten med notatet er å synliggjøre viktige forbindelser for gående og syklende i området som grunnlag for utforming av plangrep og tiltak.

Trafikkvurderingen er utarbeidet av Sivilingeniør Helge Hopen AS på oppdrag for Hopsfossen AS v/ plankonsulent Vill Plan AS.

Problemstillinger

Reguleringsplanen skal ta hensyn til både gjennomgående gang- og sykkeltrafikk langs hovedsykkelruten mellom Nesttun og Fjøsanger, og lokal gang/sykkeltrafikk til planområdet. I utvikling av planløsninger er det flere mål/hensyn som må ivaretas:

- Gjennomgående gang/sykkeltrafikk skal ha best mulig fremkommelighet
- Det skal være god forbindelse mellom planområdet og gjennomgående gang/sykkelvei
- Gang- og sykkeltrafikken til planområdet skal ha best mulig tilgjengelighet
- Krysningpunkter med kjørevei/biltrafikk skal begrenses i størst mulig grad
- Skoleveier i området skal ha god trafiksikkerhet og god tilrettelegging for gange/sykkel

Hensynet til å både ivareta fremkommeligheten for gjennomgående gang/sykkeltrafikk og ønsket om god tilgjengelighet for gående og syklende til/fra planområdet er en utfordring. Her må det utvikles løsninger som på best mulig måte ivaretar begge hensyn.

En annen utfordring vil være å begrense gangkryssing av Troldhaugvegen som går gjennom området, primært av trafiksikkerhetsmessige hensyn. Her må ulike plangrep vurderes opp mot mulige konsekvenser for gangstrømmene mellom Hop/Kloppedalsvegen og planområdet.

Tilrettelegging for trafiksikre skoleveier er et overordnet hensyn, og planløsningene for gang/sykkelveier, fortau, krysningpunkt etc. må ha trafiksikkerhet som viktigste vurderingskriterium.

I det videre omtales hovedsykkelruten i området. Med hovedsykkelruten menes planlagt sykkelvei med fortau, dvs. gjennomgående høystandard tilbud for gange og sykkel.

Grunnlag

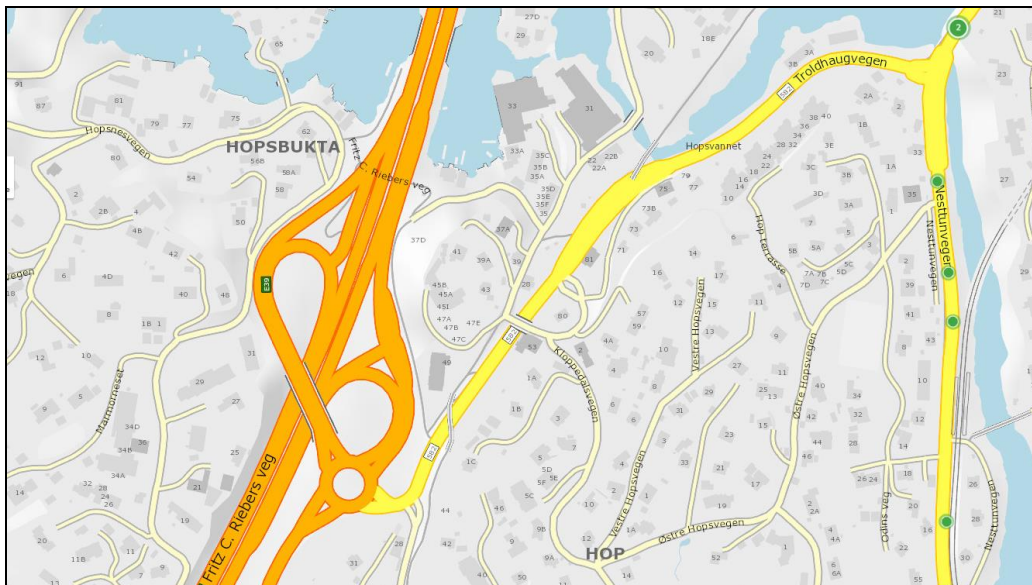
Vurderingene av gang/sykkelforbindelsene i området bygger på tellinger av gang/sykkeltrafikken i Wernersholmvegen og i krysningsspunktet over Troldhaugvegen (både over broen og i Troldhaugvegen). Tellingene ble utført i følgende tidsrom:

23.03.2021, kl. 0730 – 0830
23.03.2021, kl. 1400 – 1500
04.05.2021, kl. 0730 – 0830
04.05.2021, kl. 1530 – 1630

Timetrafikken er omregnet til YDT (yrkesdøgnettrafikk) basert på en antatt andel gang/sykkeltrafikk på 10% av YDT i makstimen. Dette må betraktes som et grovt anslag.

I tillegg er det tatt ut data fra fast sykkeltellepunkt på hovedsykkelruten mellom Hop og Fjøsanger (tellepunkt S78D230). Sykkeltrafikken varierer mye over året. Det er hentet ut representative data for sykkeltrafikken en hverdag/yrkesdag om våren (april/mai) slik at tallene er sammenlignbare med tellingene i Wernersholmvegen. Gangtrafikken på sykkelvegen er anslått ut fra korttidstellingene på sykkelveien ved Hopsfossen som indikerer en gangandel på ca. 17%. Trafikktallene må betraktes som grove estimater.

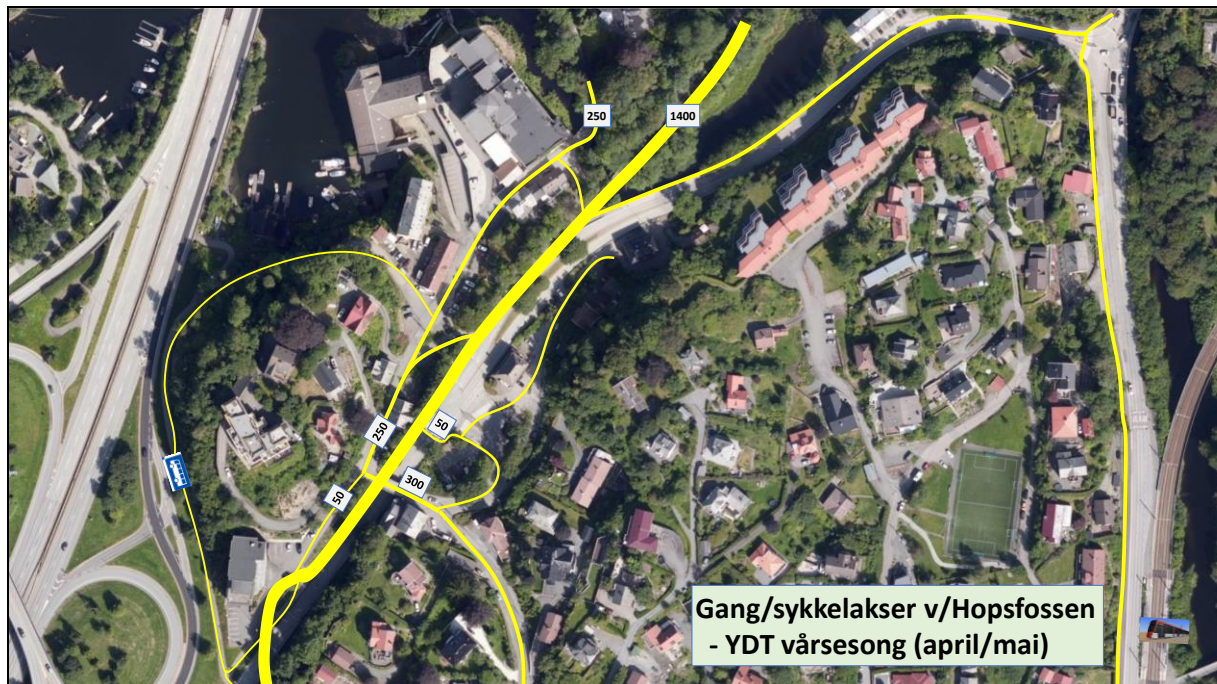
Vurderingene bygger også på ulykkesdata fra Nasjonal veidatabank. Registreringene viser at det ikke er inntruffet noen gang/sykkelulykker i og omkring planområdet de siste 20 årene. Dette er en indikasjon på at trafikksikkerheten for mange trafikanter i området er god, men det må likevel vurderes mulige risikofaktorer i videre vurderinger av gang/sykkelaksene i området.



Figur 1. Antall ulykker med gange og sykkel siste 20 år. Kilde: Nasjonal vegdatabank (NVDB).

Dagens gang- og sykkelforbindelser

Figuren under viser beregnede trafikkmengder for normal hverdag i vårsesongen (april/mai):



Figur 2. Beregnet YDT (april/mai) for gange og sykkel i ulike snitt (antall passeringer pr. døgn).

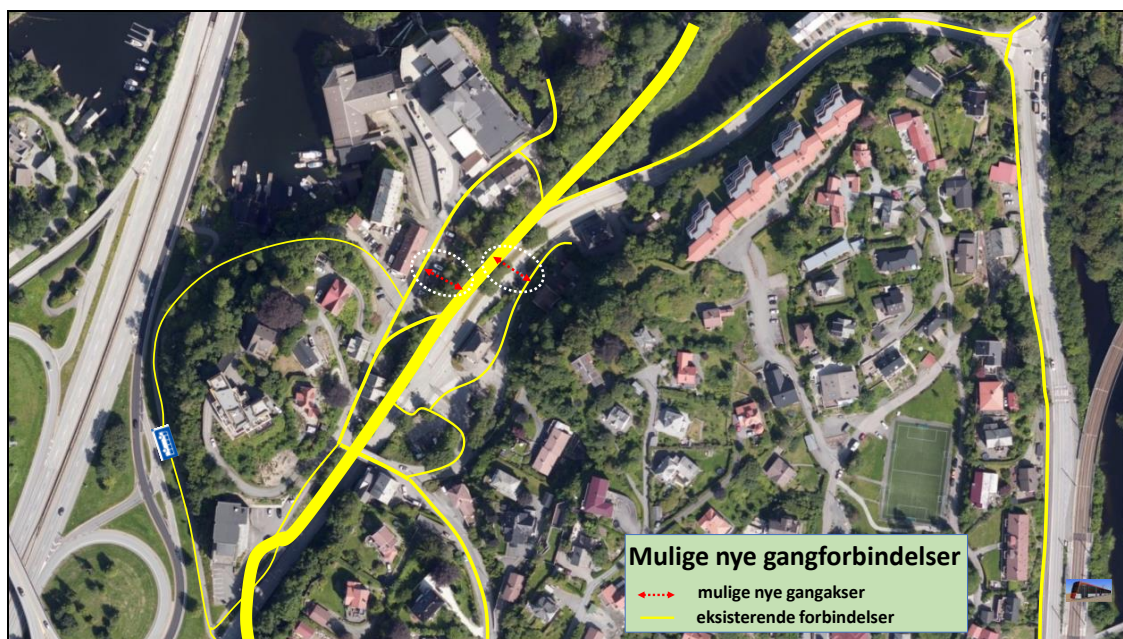
Kartleggingen av trafikkmengder gir grunnlag for følgende vurderinger:

- Hovedsykkelruten har stor trafikkmengde og gjennomgående gang/sykkeltrafikk er den dominerende trafikstrømmen.
- Ca. 85% av gang/sykkeltrafikken mellom Hop/Kloppedalsvegen og planområdet/hovedsykkelruten krysser via broen over Trolldhaugvegen, mens ca. 15% krysser over gangfeltet i Trolldhaugvegen.
- De fleste gående/syklende som krysser over Trolldhaugvegen skal videre i retning nord. Her antas det at deler av trafikken kobler seg på hovedsykkelruten, mens noe trafikk går videre i Wernerholmsvegen.
- Registreringene underbygger at Wernerholmvegen er en viktig forbindelse for gang/sykkeltrafikken i dag, herunder noe skoletrafikk.

Mulige framtidige gang- og sykkelforbindelser

Arealutviklingen i området kan skape nye behov for gang/sykkelforbindelser:

- Flere/bedre kontaktpunkter/forbindelser mellom planområdet og hovedsykkelruten.
- Ny tverrforbindelse over Trolldhaugvegen ved eventuell, framtidig arealutvikling på østsiden av Trolldhaugvegen.



Figur 3. Illustrasjon av mulige framtidige behov for nye/bedre gang/sykkelforbindelser.

Når det gjelder nytt krysningpunkt over Trolldhaugvegen vil dette kunne bli utløst av en eventuell arealutvikling på østsiden av veien som vil skape behov for direkte kontakt med planområdet på Hopsfossen, eksempelvis butikk.

Et slikt krysningpunkt vil medføre problemstillinger for både fremkommelighet i Trolldhaugvegen og trafikksikkerheten for myke trafikanter. En ny gangforbindelse fra Wernersholmvegen langs Trolldhaugvegen til et framtidig, nytt krysningpunkt i nord, vil kunne etablert en buffersone foran Hop stasjon, og ble vurdert som mulig plangrep i en tidlig fase. Dette utløser imidlertid problemstillinger knyttet til at hele veisystemet må flyttes mot vest, og at flere gående/syklende fra Hop/Kloppedalsvegen kan bli ledet til kryssing over Trolldhaugvegen med 9.000 ÅDT, fremfor konfliktfri kryssing over broen.

Samlet vurdert synes det mest hensiktsmessig å lede gang/sykeltrafikken på lokalveien bak Hop stasjon dersom et slikt krysningpunkt skulle bli en realitet i framtiden.

Når det gjelder kontaktpunktene mellom hovedsykkelruten og planområdet, vil det bli arbeidet videre med alternative løsninger. Her må man balansere hensynet til å ha god tilgjengelighet gjennom sentralt plasserte tverrforbindelser til planområdet, med hensynet til fremkommeligheten på hovedsykkelruten og begrensninger i arealutnyttelse som følge av siktsoner i kryss etc.

I dag er det etablert en nordvendt tverrforbindelse mellom Wernersholmvegen og hovedsykkelruten. Det er viktig å opprettholde denne tverrforbindelsen, men linjeføring og standard kan vurderes i sammenheng med framtidig løsning kontaktpunktene mellom hovedsykkelruten og planområdet.

Hovedsykkelruten betjener gjennomgående gang/sykeltrafikk, men er også et avgjørende element for en best mulig gang/sykkeltilgjengelighet til planområdet, som er ett av planområdets sterke fortrinn. Man må se på mulighetene som en framtidig høystandard hovedsykkelrute gir for betjeningen planområdet og målsettingene om lavest mulig bilandel. Kontaktpunktene mellom sykkelruten og planområdet blir her viktige.

Samlet vurdering og konklusjon

Mål

Det anbefales å arbeide med utvikling av plangrep og planløsninger for gange og sykkel med utgangspunkt i følgende mål/hensyn:

- Planlagt hovedsykkelrute skal ha god fremkommelighet og trafiksikkerhet, med færrest mulige konfliktpunkt mellom sykkel og gangtrafikk.
- Det skal være effektive og trafikksikre forbindelser mellom hovedsykkelruten og Wernersholmvegen/planområdet.
- Mest mulig av gang- og sykkeltrafikken mellom Hop/Kloppedalsvegen og planområdet skal ledes til krysningspunktet via broen over Kloppedalsvegen.
- Wernerholmsvegen skal tilrettelegges for trygg avvikling av gang/sykkeltrafikk. Fysiske tilrettelegging for myke trafikanter skal etableres i størst mulig grad.

Plangrep og tiltak

Det anbefales følgende plangrep og tiltak knyttet til gang/sykkeltrafikken:

1. Etablering av oversiktig(e) og lett tilgjengelig(e) gang/sykkelforbindelser mellom planområdet og hovedsykkelruten som skal ivareta følgende transportbehov:
 - Forbindelsen mellom Hop/Kloppedalsvegen og hovedsykkelruten i retning nord
 - Betjening av planområdet for gående og syklende som kommer via hovedsykkelruten
2. Utbedring av gang/sykkeltilbudet på broforbindelsen over Troldhaugvegen, og ingen ny gang/sykkeltilrettelegging som leder kryssende gang/sykkeltrafikk ned i Troldhaugvegen.
3. Etablering av et trafiksikkert, gjennomgående tilbud for gående og syklende i Wernersholmvegen basert på følgende prinsipper:
 - lav fart for biltrafikken (maks 30 km/t, eventuelt soner med lavere fart)
 - sykkel i blandet trafikk i kjørebane
 - fortau for gangtrafikken der dette er fysisk mulig
 - sikring av trygge gangmuligheter på ev. delstrekninger med «shared space»
 - infrastruktur/manøvreringsareal for varelevering/renovasjon som er fysisk adskilt fra gang/sykkelforbindelsene