

Kort oppsummering av løsningen:

Fordeler:

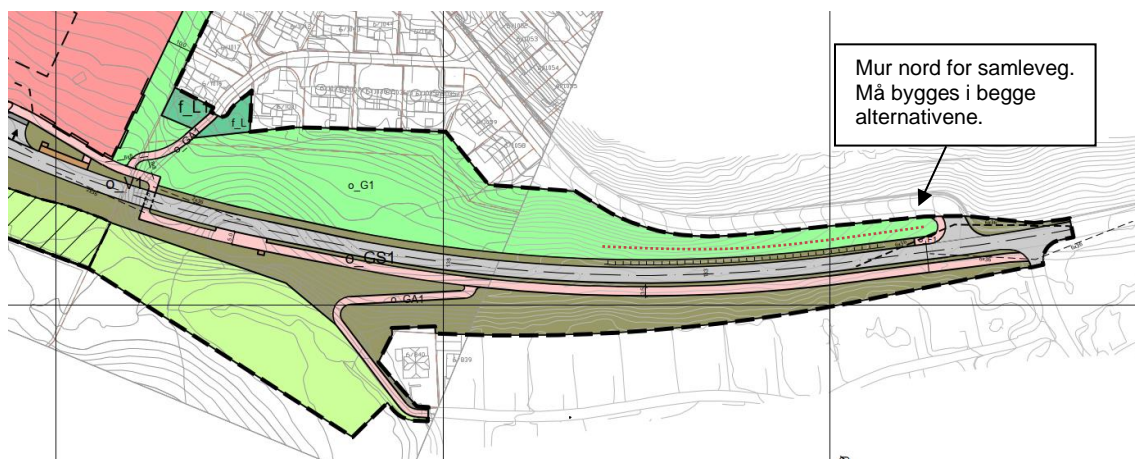
- + Gående og syklende krysser i en kulvert under samleveien inn til feltet. Denne løsningen sikrer trygg overgang og mindre forstyrrelser for bilistene i området.

Ulemper:

- Løsningen medfører mye opp og ned for myke trafikanter. Lang omveg spesielt for de som skal fra Midtjell mot Ålgård sentrum. Gang- og sykkelveien har en stigning på 7% på nordsiden av kulverten og 5,5% på sørsidene. Turstien har en stigning på 15% på nordsiden og 7,8% på sørsiden.
- Behov for større arealinngrep enn alternativ 2 på grunn av undergang og bussholdeplass. Løsningen krever en mur med en høyde på 2,8 meter ned mot kulvert. I tillegg er det behov for murer i forbindelse med undergangen. Det vil også være behov for mur på nordsiden av samlevegen i areal regulert til annen veggrunn sør for Rundaberget.
- Inngrep i eksisterende lekeplass sør for Rundaberget.

Kryssing i plan – alternativ 2

Ny løsning følger eksisterende gang- og sykkelveg på sørsiden av veien før den krysser i plan over på andre siden. Kryssingen vil være opphøyd slik at den fungerer som et fartsdempende tiltak. Gang- og sykkelveien går så videre på nordsiden og kobler seg til eksisterende plan vest for droppsonen til skolen. Denne løsningen gir rette strekk som vil gi mindre omveier, slakere vertikalkurvatur og gi de myke trafikantene bedre oversikt. Løsningen vil også gi mindre inngrep i terrenget som vil virke positivt for området. Gangveien som binder Rundaberget sammen med Raudvigå blir i varetatt med mindre justeringer.



Figur 0-2 Forslag til alternativ løsning for gang- og sykkelveg med kryssing i plan.

2 (5)

NOTAT
15.10.2021

Skolevei:

Det er trolig noen barn som bor ved Raudvigveien som går Bærland barneskole. Illustrasjonen nedenfor viser to alternative gangruter fra østlig del av Raudvigveien til Sandvikveien. De alternative rutene er nesten like lange. Trasen gjennom Rundaberget er ca. 1,2 km og trasen langs Sandvikveien, Torvmyrveien, strekningen er ca. 1,3 km. Begge traseene vil trolig være i bruk. Ny kryssing vil dermed trolig være en del av skoleveien til noen barn.



Figur 0-3 Illustrasjon som viser alternative skoleveier fra Raudvigveien til Bærland skole

Vurdering av behov for holdeplass:

Ifølge kollektivhåndboken til vegvesenet er det ikke anbefalt busslomme når ÅDT er over 4000 og fartsgrenser er 40 km/t (gitt at fartsgrensen i Raudvigveien fortsetter som den er i dag). Veien har en ÅDT på 4990 derfor anbefaler vi å fjerne holdeplassene, og etablere kantstopp i istedenfor. Kantstopp vil i et slik område prioritere kollektiv fremfor fremkommeligheten for bil.

Vi vurderer kollektiv hyppigheten i området som lav og derfor akseptabelt at bussen stopper i kjørebanelen.

Valg av holdeplasstype på veg

Tabell 4 gjengir anbefalinger fra håndbok N100 Veg- og gateutforming om valg av holdeplasstype på veier. Kantstopp anbefales også utenfor tettbygde strøk der det utfra trafiksikkerhetshensyn er akseptabelt at bussene stopper i kjørebanelen.

ÅDT	Hastighet		
	30, 40, 50 km/t	60, 70 km/t	80 km/t**
< 1500	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Kantstopp/busslomme
1500-4000	Kantstopp	Kantstopp/busslomme	Busslomme
4000-12000	Kantstopp	Busslomme	Busslomme
> 12000	Busslomme*	Busslomme	På rampe/busslomme

* Ved 4-feltsveg kan det bygges kantstopp ved 30, 40, og 50 km/t også ved trafikkmengder over 12000. Der det er kollektivfelt kan det bygges kantstopp også uavhengig av ÅDT på veien. Her er det antallet busser som er avgjørende.
 ** Ved hastighet 90 km/t bør busslomme bygges med refuge.

Figur 0-4 Tabell fra kollektivhåndboka anbefalt holdeplasstype på vei

Ved å fjerne bussholdeplassen frigis mer areal til andre formål, gir lavere kostnader og enklere vedlikehold. Foreslått løsning har fremdeles plattform og leskur for de ventende kollektivreisende. Løsningen gjør det også mulig å plassere gangfelt mellom kantstoppene som gjør det enkelt å bytte side. Gangfeltet er plassert i en slik avstand at en opprettholder sikt. Løsningen gjør også at man for god avstand mellom gangfelt ved Rundaberget i øst og ny overgang ved busstoppene.

Kort oppsummering av løsningen:

Fordeler:

- + Gående og syklende krysser i plan over samleveien inn til feltet. Krysningpunktet må utformes som opphøyd gangfelt med god belysning. Fordelen med løsningen er kort og intuitiv trase både fra Midtfjell til Ålgård og for kobling fra Rundaberget/Midtfjell til Raudvigå. Trasen har bedre stigningsforhold enn alternativ 1. Gang- og sykkelveien langs samleveien har en stigning på 2,5%. Gangveien har en stigning på 15 % på nordsiden og 13 % på sørsiden som er nærmest lik som dagens situasjon.
- + Unngår inngrep i eksisterende sandlek ved Bjørnahiet, på grunn av gangveien beholdes som i dag.
- + Ved å endre bussholdeplassene til kantstopp kan kantstoppene plasseres nærmere hverandre. Dette vurderes som positivt i forhold til gangavstand for kollektivbrukene, redusert inngrep/behov for murer og skråninger og samtidig er løsningen i tråd med vegvesenets håndbok. Gjesdal kommune har god erfaring med kantstopp andre steder i kommunen.

Ulemper:

- Kryssing i plan og kantstopp reduserer fremkommeligheten for bilister noe, på grunn av at de må stoppe i kjørevegen.
- Løsningen krever en mur langs nordsiden av samleveien i areal regulert til annen veggrunn sør for Rundaberget.

Anbefaling

På bakgrunn av en samlet vurdering ser vi at det er flere fordeler ved å legge til rette for kryssing i plan. Løsningen har kortere, slakere og mer intuitiv trase for myke trafikanter, noe som vurderes som positivt da ønsket er at flere skal gå eller sykle. Løsningen vil ha noe negativ konsekvens for bil da den legger opp til at biler må stoppe ved kryssingen. Det vurderes også som positivt at arealinngrepene blir mindre og at det er behov for mindre/lavere murer.