

Sivilingeniør Helge Hopen AS

# Reguleringsplan for Feråsen, gnr 39 bnr 2 m.fl.



Trafikkanalyse

28. juni 2017, revidert 6.8.2018

# INNHOOLD

<b>1</b>	<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>INNLEDNING</b> .....	<b>3</b>
<b>3</b>	<b>BAKGRUNN</b> .....	<b>4</b>
<b>4</b>	<b>DAGENS TRAFIKKSITUASJON</b> .....	<b>6</b>
4.1	TRAFIKKMENGDER .....	6
4.2	TRAFIKKAVVIKLING OG KAPASITET .....	6
4.3	TRAFIKKSIKKERHET .....	7
4.4	TILGJENGELIGHET .....	8
<b>5</b>	<b>PLANFORSLAGET</b> .....	<b>10</b>
<b>6</b>	<b>KONSEKVENSER</b> .....	<b>11</b>
6.1	MOBILITET .....	11
6.2	TRAFIKKMENGDER .....	12
6.3	TRAFIKKAVVIKLING OG KAPASITET .....	12
6.4	TRAFIKKSIKKERHET .....	15
<b>7</b>	<b>MULIGE AVBØTENDE TILTAK</b> .....	<b>16</b>
7.1	KRYSET STEINVIKVEGEN / FERÅSVEGEN .....	16
7.2	KRYSET SANDSLIVEGEN / SAKSARHAUGEN .....	16
7.3	SAKSARHAUGEN .....	16
7.4	FERÅSEN OG FERÅSLIA .....	16

# 1 SAMMENDRAG

Det er startet opp arbeid med reguleringsplan for boligutbygging i Feråsen, Ytrebygda bydel. Det planlegges for opp mot ca. 100 nye boenheter, hvorav 30-40% leiligheter og resterende andel rekkehus og tomannsbolig. Det er planlagt for hovedtilkomst via regulert kryss Steinsvikveien/Feråsvegen. Kun opp mot 15 boliger vil ha tilkomst via Sandsliveien og Saksarhaugen.

Planområdet har god tilgjengelighet for biltransport med tilkomst direkte til Steinsvikveien. Planområdet har også god tilkomst til kollektivsystemet og planlagt hovedrutenett for sykkel. Det er ca. 3-400 meters gangavstand til busstopp i Sandslivegen og Steinsvikvegen. Gangavstanden til bybanestoppet i Sandslivegen er ca. 900 meter (ca. 10-12 minutters gangtid).

Med utgangspunkt i planområdets tilgjengelighet til kollektivnettet og hovedveinettet for sykkel sett i forhold til tilbudet av arbeidsplasser og handel- og service i bydelen, er det anslått noe høyere kollektiv- og sykkelandel enn snittet for bydelen. Med dette vil planområdet generere mindre biltrafikk enn gjennomsnittet for bydelen. Utbyggingen av planområdet vil bidra til en trafikkøkning på ca. 3-400 ÅDT.

Krysset Steinsvikveien/Feråsvegen vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere trafikken fra de planlagte boligområdene Solåsen/Steinsvik og Feråsen.

Når det gjelder trafiksikkerhet er det ikke grunnlag for å peke på spesielt risikoutsatte områder eller ulykkestyper på tilførselsveinettet til planområdet. Trafiksikkerheten er godt ivaretatt gjennom 30 km/t som fartsgrense og fartsdempende tiltak. Når det gjelder krysset Steinsvikveien/Feråsvegen vises det til nylig godkjent reguleringsplan, herunder dialog og avklaringer med Statens vegvesen.

## Vurdering av mulige avbøtende tiltak

### Krysset Steinsvikvegen/Feråsvegen

Det vises til godkjent reguleringsplan av 20.6.2018. Det er ikke identifisert behov for nye tiltak som følge av trafikkøkningen fra Feråsen boligområde.

### Krysset Sandslivegen / Saksarhaugen

Trafikkendringen i krysset som følge av reguleringsplanen er marginal/neglisjerbar. Eventuelle behov for tiltak i krysset må vurderes ut i fra dagens situasjon.

### Saksarhaugen

Ut i fra en samlet vurdering av dagens trafikkforhold og konsekvenser av utbyggingen for transportmønsteret, utløser ikke utbyggingen behov for avbøtende tiltak i Saksarhaugen mellom Sandslivegen og Feråsen.

### Feråsen og Feråslia

Ut ifra forventet trafikkmengde og funksjon bør samleveien til planområdet (Feråsen, Feråslia) planlegges med tverrprofil Sa1 (N100, Statens vegvesen). Ved arealknapphet kan ensidig fortau være aktuell løsning. For eksisterende vei på strekningen Feråsen (v/ Saksarhaugen) til kryss med Feråslia er fortausbredden mindre enn anbefalt veistandard. Det anbefales utvidet fortausbredde til minimum 2,0 meter. Videre anbefales det utbedring av gang/sykel-forbindelse til Petedalsheia for å gi planområdet best mulig tilkomst til kollektivnettet.

## 2 INNLEDNING

Planarbeidet for Feråsen boliger i Ytrebygda bydel (arealplanID 65410000) ble startet høsten 2016. Området er i gjeldende plan fra 1990 regulert til ca 24 eneboliger. I forslag til ny reguleringsplan er det planlagt en fortetting av området med om lag 100 enheter, hvorav 30-40% leiligheter og resterende andel rekkehus og tomannsbolig. Forslagsstiller er Block Watne AS.

I utgangspunktet ble det planlagt for veitilkomst til planområdet via Sandsliven og Saksarhaugen. På dette grunnlag ble det utarbeidet en trafikkanalyse datert 28.6.2017 som blant annet konkluderte med behov for etablering av venstrevingefelt i kryss mellom Sandslivegen og Saksarhaugen. Planområdet ble som følge av dette utvidet og det ble skissert en kryssløsning med venstrevingefelt.

Senere er det gjort nye vurderinger av tilkomstløsning. Den opprinnelige skissen basert på tilkomst via Sandslivegen og Saksarhaugen medfører en uforholdsmessig lang kjørevei gjennom et etablert boligområde, blant annet via Feråsen og Feråslia der hus og hager ligger tett på veien.

På denne bakgrunn er det skissert en ny, endret tilkomstløsning via Steinsvikveien. Det er ervervet en tomt som grenser til planområdet i nordøst, og dette vil gjøre det mulig å etablere hovedtilkomst til via krysset Steinsvikveien/Feråsveien. Denne løsningen vil gi en raskere tilkomst fra boligområdet til hovedveinettet, og man unngår økt trafikkbelastning i etablert boligområde på strekningen Saksarhaugen – Feråsen – Feråslia slik den opprinnelige tilkomstløsningen ville gitt. Endringen medfører at maks 15 nye enheter i planområdet får tilkomst via Sandslivegen/Saksarhaugen/Feråsen/Feråslia. Dette er færre enheter en i gjeldende plan (ca 24 eneboliger). Resterende nye enheter (ca. 90) vil ha tilkomst via Steinsvikveien/Feråsveien.

Sivilingeniør Helge Hopen er engasjert av Block Watne AS til å utarbeide trafikkanalyse for reguleringsplanen. Det er utarbeidet en trafikkanalyse av 28.6.2017 basert på opprinnelig tilkomstløsning via Sandslivegen. Foreliggende, reviderte trafikkanalyse er omarbeidet og beskriver konsekvensene av nytt forslag til tilkomstløsning via Steinsvikveien.

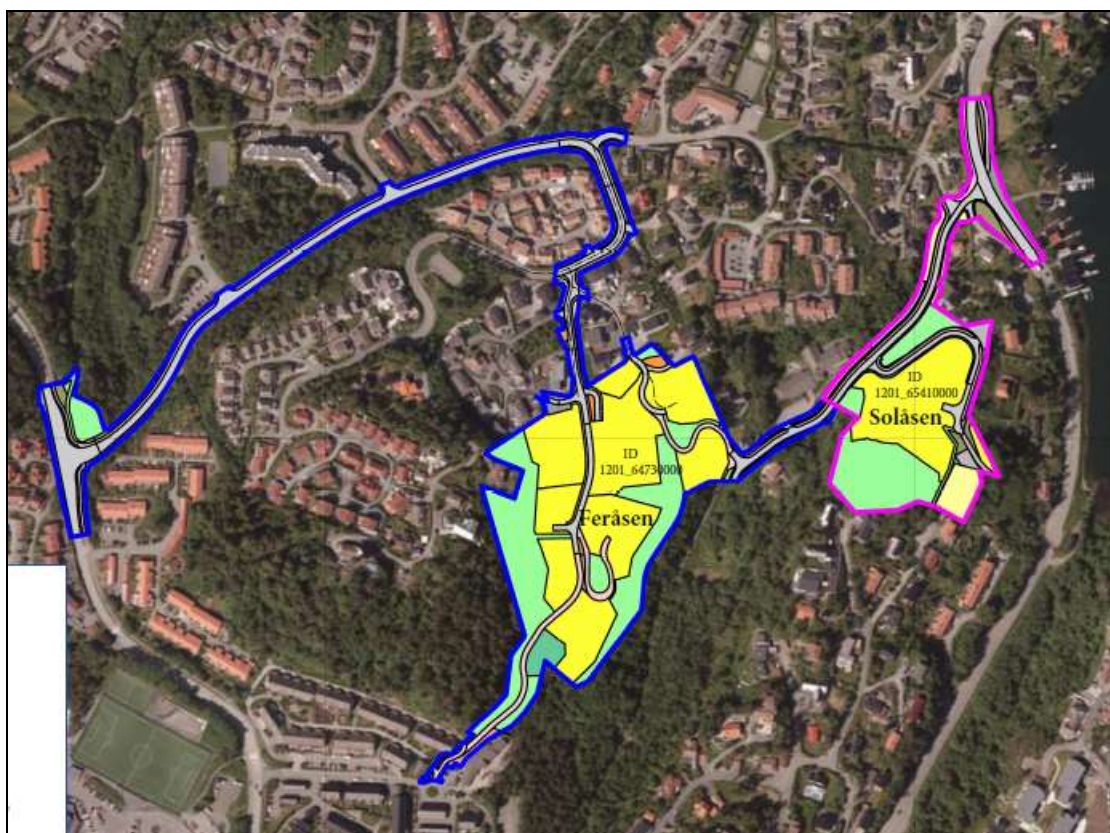
Bergen 6.8.2018

### 3 BAKGRUNN

Planområdet er lokalisert i Ytrebygda bydel med veitilkomst fra Steinsvikvegen.



Figur 1. Oversiktskart som viser lokalisering av planområdet.



Figur 2. Planavgrensning og alternative tilkomstløsninger (blå mot Sandslivegen, rosa mot Steinsvikvegen).



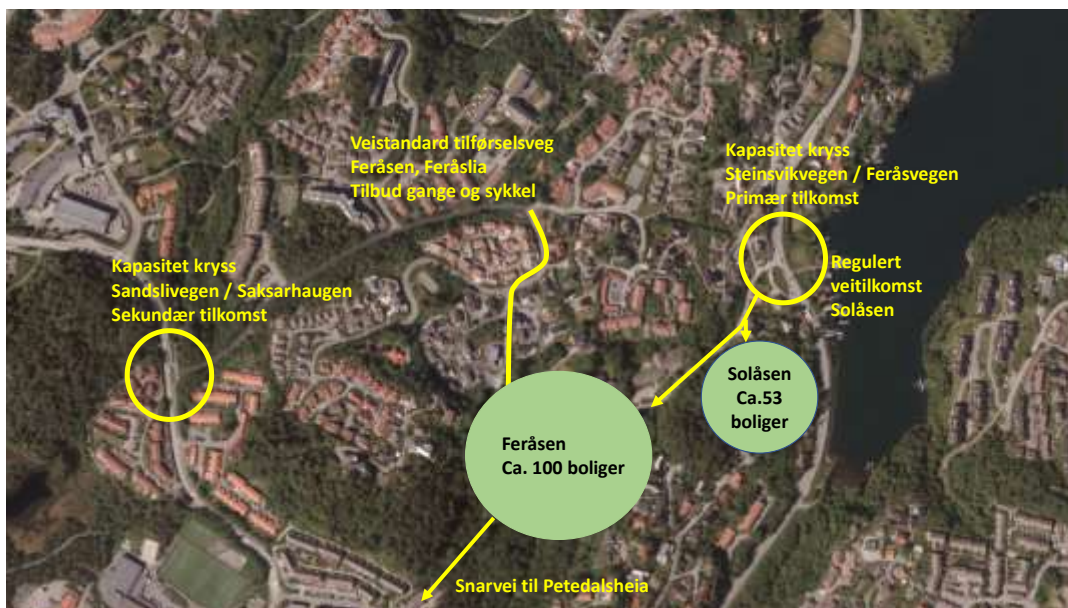
Utstrekningen av planområdet og alternative tilkomstløsninger er vist på figur 2. Kartet viser også reguleringsplan for Solåsen/Steinsvik boligområde (Arealplan-ID: 64730000), vedtatt i Bystyret 20.6.2018.

Opprinnelig planlagt tilkomst til Feråsen boligområde var via Sandslivegen og Saksarhaugen. Det er nå lagt opp til felles tilkomstvei til både Feråsen og Solåsen/Steinsvik boligområder via krysset Steinsvikveien / Feråsvegen som vist på illustrasjonen.

Utbyggingsforutsetningene er som følger:

Feråsen: ca. 100 boligenheter (herav maks 15 med tilkomst fra Saksarhaugen)  
Solåsen: ca. 53 boligenheter

Aktuelle tema og problemstillinger mht. trafikk kan illustreres som følger:



Figur 3. Illustrasjon av aktuelle problemstillinger for trafikkanalysen.

Trafikkanalysen inneholder vurderinger av:

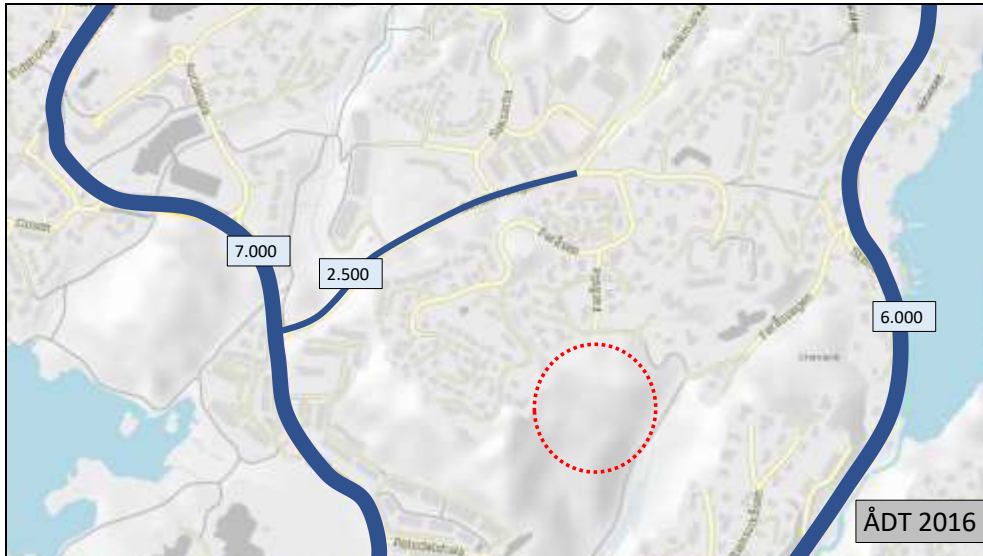
- Vurdering av mobilitet, reisemiddelfordeling og trafikkskapning
- Vurdering av trafikksikkerhetsforhold
- Kapasitet i kryss Sandslivegen / Saksarhaugen
- Kapasitet i planlagt kryss Steinsvikveien / Feråsvegen

Når det gjelder kryssløsning Steinsvikveien/Feråsvegen vises det til godkjent reguleringsplan av 20.6.2018. I prosessen med reguleringsplanen for Solåsen/Steinsvik er det vurdert ulike tilpasninger og tiltak i krysset gjennom dialog med Statens vegvesen. Statens vegvesen hadde opprinnelig innsigelse til planforslaget begrunnet med at trafikksikkerhet for myke trafikanter ikke var god nok ivaretatt, men denne ble trukket i brev av 16.3.2017 etter dialog omkring tilpasninger av løsning for kollektivholdeplass og kryssing av Steinsviken for gående.

Det legges på denne bakgrunn til grunn at det foreligger en omforent trafikkløsning for krysset Steinsvikveien/Feråsvegen, med forankring i godkjent reguleringsplan for Solåsen/Steinsvik. I denne trafikkanalysen gjøres det en enkel tilleggsvurdering av godkjent kryssløsning knyttet til økt trafikkbelastning som følge av at ca. 100 nye boenheter kobles til krysset.

## 4 DAGENS TRAFIKKSITUASJON

### 4.1 Trafikkmengder



Figur 4. Trafikkmengder 2016 (ÅDT).

Trafikkmengden i Saksarhaugen er ca. 2.500 ÅDT like etter kryss med Sandslivegen. Trafikknivået avtar gradvis etter hver avkjørsel innover mot Feråsen. Trafikkmengden i Feråsen opp mot Feråslia er ikke kjent, men ut ifra antall boliger antas nivået i dag å ligge på ca. 400 ÅDT.

Trafikkmengden i Steinsvikveien ved planlagt hovedtilkomst er ca. 6.000 i dag. Trafikknivået forventes noe redusert når ny E39/Rådalskrysset åpner i 2021 (redusert gjennomgangstrafikk i Steinsvikveien).

### 4.2 Trafikkavvikling og kapasitet

Det er i dag ingen vesentlige avviklingsproblemer i krysset Sandslivegen/Saksarhaugen. I rushperiodene oppstår noen mindre kødannelser og forsinkelser knyttet til venstresvinger, men dette er kortvarig og løser seg fort opp. Det er god kapasitetsreserve i krysset, men flyten på hovedveien (Sandslivegen) hindres i perioder av manglende venstresvingefelt mot Saksarhaugen.

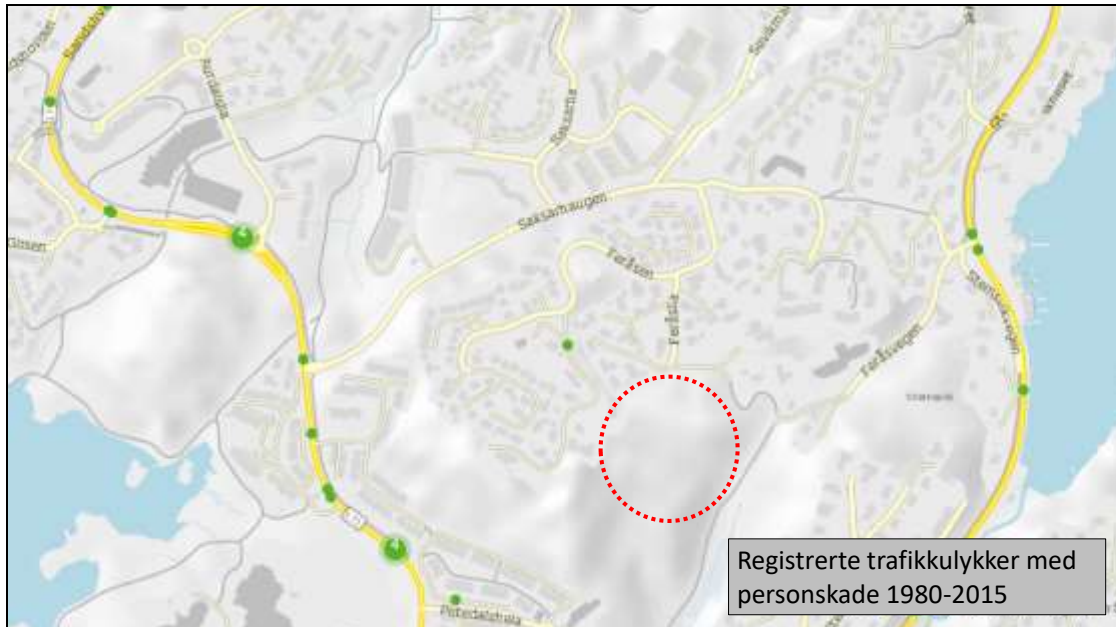
Krysset Steinsvikveien/Feråsvegen har svært lav trafikkmengde fra sidevei og ingen kapasitetsproblemer.

Se for øvrig kapittel 6.3 om konsekvenser for trafikkavvikling og kapasitet.

### 4.3 Trafikksikkerhet

Samlevei - og adkomstveiene i boligområdet (Saksarhaugen, Feråsen, Feråslia) har 30 km/t og fartshumper. Dette bidrar til å ivareta trafikksikkerheten på en god måte.

Statens vegvesen sine ulykkesregistreringer viser følgende bilde:



Figur 5. Totalt antall ulykker med personskade registrert i Norsk vegdatabank (fra ca. 1980).

Det er registrert 1 ulykke med personskade på adkomstveinettet (Feråsen). Dette var en fotgjengerulykke i 2007 med alvorlig personskade.

På samleveien (Saksarhaugen) er det ikke registrert ulykker, mens i krysset Sandslivegen / Saksarhaugen er det registrert 1 ulykke med lettere personskade knyttet til påkjøring av trafikkø. I krysset Steinsvikveien er det registrert 2 ulykker; en MC-ulykke i 1998 og en påkjørsel av dyr i 2004. Ulykkesregistreringene gir ikke grunnlag for å peke på spesielt utsatte områder eller ulykkestyper på tilførselsveinettet til planområdet.

Samlet vurdert er trafikksikkerheten på tilførselsveinettet å anse som god gjennom regulering av lavt fartsnivå for biltrafikken og tilbud i form av fortau/gangveier tilrettelagt for myke trafikanter. På deler av lokalveinettet er imidlertid fortausbredden smal og under dagens krav til veistandard ved utbygging av nye samleveier.

Det er ikke gjort detaljstudier av gangtrafikk, trafikantadferd etc. utenfor planområdet, dvs. langs Saksarhaugen, Steinsvikveien og Sandslivegen. Rapporten omhandler således ikke eventuelle behov for trafikksikringstiltak i disse områdene.





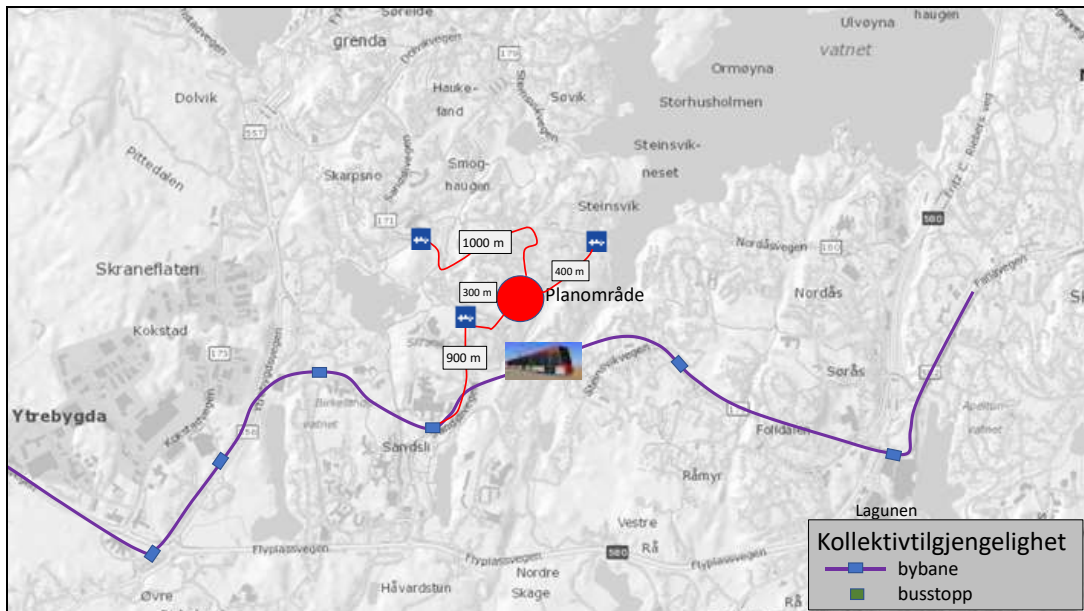
Figur 6. I dag er det 30 km/t, fartshumper og sammenhengende fortau langs Saksarhaugen.

## 4.4 Tilgjengelighet

### 4.4.1 Biltransport

Planområdet vil ha god tilgjengelighet for biltransport ved direkte tilknytning til Steinsvikveien som er en gjennomgående samlevei i Ytrebygda bydel med god kapasitet. I dag er Steinsvikveien er i dag belastet med en del uønsket gjennomgangstrafikk som følge av kapasitetsproblemer på overordnet veinett (Rådalskrysset/Flyplassveien). Med nytt E39-kryss i Rådal 2021 forventes disse avviklingsproblemene å være borte og Steinsvikveien vil trolig få noe redusert belastning i rushperiodene.

### 4.4.2 Kollektivtransport

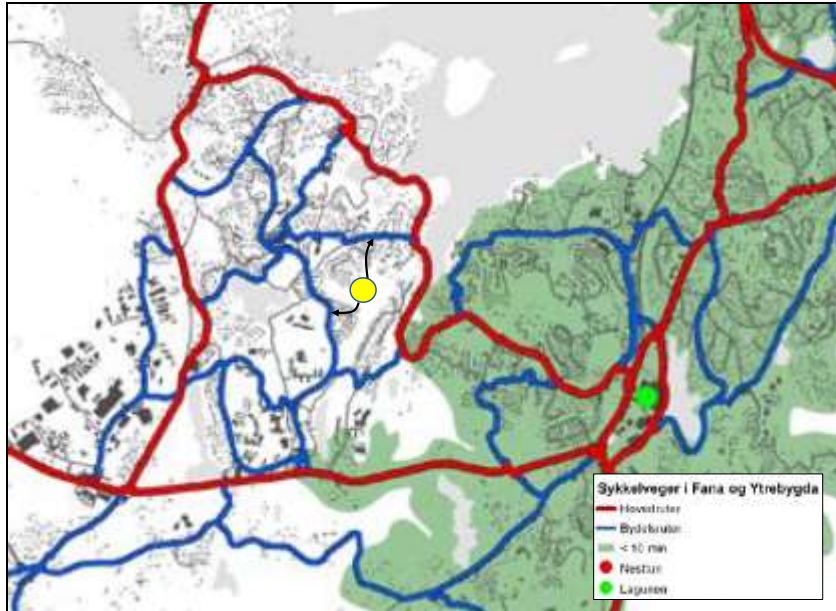


Figur 7. Tilgjengelighet til planområdet - kollektivtransport.

Planområdet har god tilkomst til kollektivsystemet. Det er ca. 3-400 meters gangavstand til busstopp via gangsti til Petedalsheia, og tilsvarende avstand mot busstopp i Steinsvikveien. Gangavstanden til bybanestoppet i Sandslivegen er ca. 900 meter (ca. 10-12 min. gangtid).

#### 4.4.3 Sykkeltransport

Planområdet (vist med gul sirkel) vil ha kort tilkomst til bydelsruter som leder til flere hovedruter (kartet viser planlagt sykkelveinett basert på vedtatt sykkelstrategi for Bergen).



Figur 8. Tilgjengelighet til planområdet - sykkeltransport.

#### 4.4.4 Samlet vurdering

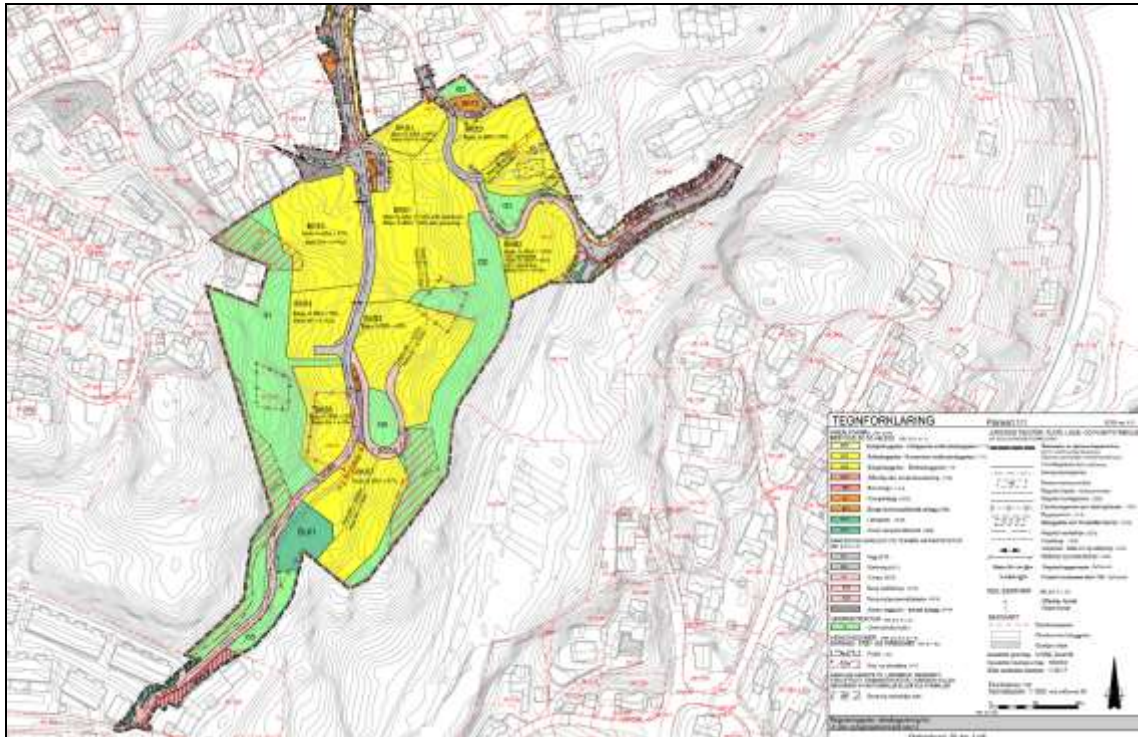
Planområdet er lokalisert sentralt i forhold til hovedveinettet med primær tilkomst via Steinsvikveien.

Området har god kollektivtilgjengelighet gjennom nærhet til bybanen og buss, samt kort avstand til bydelsruter og hovedruter for sykkel. Med planområdets nærhet til arbeidsplasser, bydelscenter og handel/servicetilbud vil dette være et godt utgangspunkt for en høy andel arbeidsreiser med kollektivtransport, sykkel og gange.

Nærmere vurdering av mobilitet og forventet reisemiddelfordeling mm. følger i kapittel 6.1.

## 5 PLANFORSLAGET

Planen vil legge til rette for utbygging av ca. 100 boliger.



Figur 9. Utsnitt fra foreløpig reguleringsplanforslag (Opus Bergen AS).

De fleste boligene vil få tilkomst fra Steinsvikveien (ca. 80-90), mens et mindre antall boliger (maks 15) kan få adkomst via Sandslivegen og Saksarhaugen.

Det er forutsatt utvikling av sammenhengende gang/sykkelforbindelse til Petedalsheia.

## 6 KONSEKVENSER

### 6.1 Mobilitet

Det er gjort en enkel vurdering av mobilitet og forventet reisemiddelfordeling basert på data fra reisevaneundersøkelsen i Bergensområdet 2013 og en vurdering av tilgjengelighet til kollektivtransporttilbud og gang/sykkelveinettet.

Forutsetninger for beregningene:

Tabell 1. Beregningsforutsetninger mobilitet.

Antall boliger	100
Bosatte over 18 pr. bolig	1,8
Antall reiser per person (RVU 2013)	3,6
Turer pr dag pr bolig personer > 18 år	6,5

Forventet reisemiddelfordeling for bosatte i planområdet er vurdert opp mot gjennomsnittet for Ytrebygda bydel. Med utgangspunkt i planområdets tilgjengelighet til kollektivnettet og hovedveinettet for sykkel sett i forhold til tilbudet av arbeidsplasser og handel- og service i bydelen, er det anslått noe høyere kollektiv- og sykkelandel enn snittet for bydelen.

Tabell 2. Estimert transportgenerering og reisemiddelfordeling

Reisemiddelfordeling > 18 år	RVU 2013, Ytrebygda		Reisemiddelfordeling for planområdet	Turer pr. bolig pr. dag	
	Turer pr. dag pr. pers.	Andel		RVU 2013	Planområdet
Bilfører	2,12	59 %	54 %	3,8	3,5
Bilpassasjer	0,32	9 %	9 %	0,6	0,6
Kollektiv	0,45	13 %	16 %	0,8	1,0
Sykkel	0,13	4 %	6 %	0,2	0,4
Gange	0,58	16 %	16 %	1,0	1,0
SUM	3,6	100 %	100 %	6,5	6,5

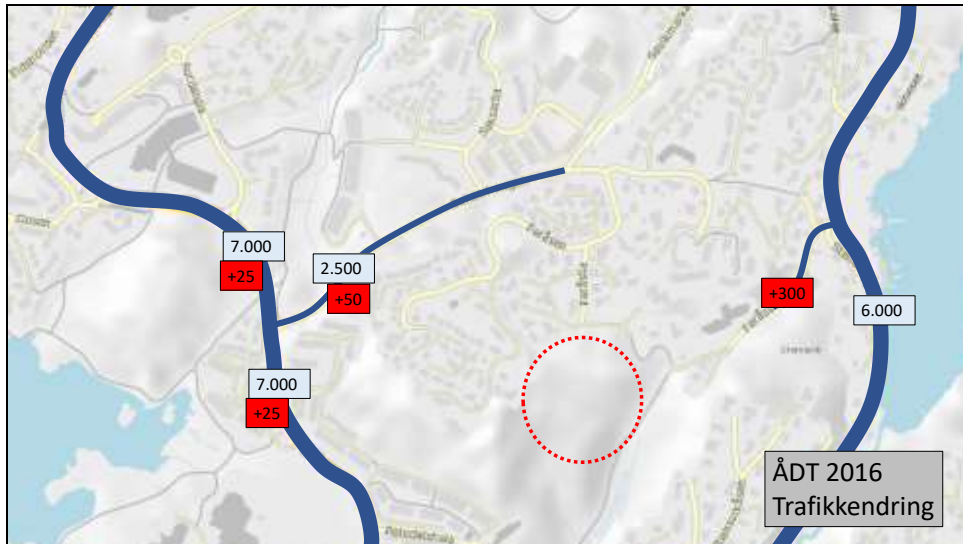
Med dette vil planområdet generere mindre biltrafikk enn gjennomsnittet for bydelen.

Beregnet biltrafikk til/fra planområdet er 3,5 ÅDT pr. bolig. Dette vil gi en samlet trafikkskapning på opp mot ca. 300 - 400 ÅDT til/fra planområdet.

## 6.2 Trafikkmengder

I forrige kapittel er det vist en beregnet trafikkskapning på ca. 3-400 ÅDT til/fra planområdet der de fleste vil ha tilkomst via Steinsvikveien.

Dette innebærer følgende endringer av trafikkmengder på veinettet:



Figur 10. Beregnet endring i trafikkmengder på tilførselsveinettet til planområdet.

Beregnet trafikkøkning ut mot Steinsvikveien kan estimeres til ca. + 300 ÅDT.

Beregnet trafikkøkning i Saksarhaugen mot Sandsliveien er marginal (under 100 ÅDT).

## 6.3 Trafikkavvikling og kapasitet

### 6.3.1 Innledning

Det er gjort en kapasitetsberegning av kryssene Steinsvikveien/Feråsvegen og Sandslivegen/Saksarhaugen. Beregningene er utført med trafikkmodellen SIDRA Intersection og er basert på trafikktegninger i ettermiddagsrushet mai 2017 (krysstelling).

Med utgangspunkt i nullvekstmålet for biltrafikken i Bergen er det ikke lagt til grunn forventet generell trafikkvekst i krysset over tid. Beregningene er således representative for en prognosesituasjon 15-20 år fram i tid.

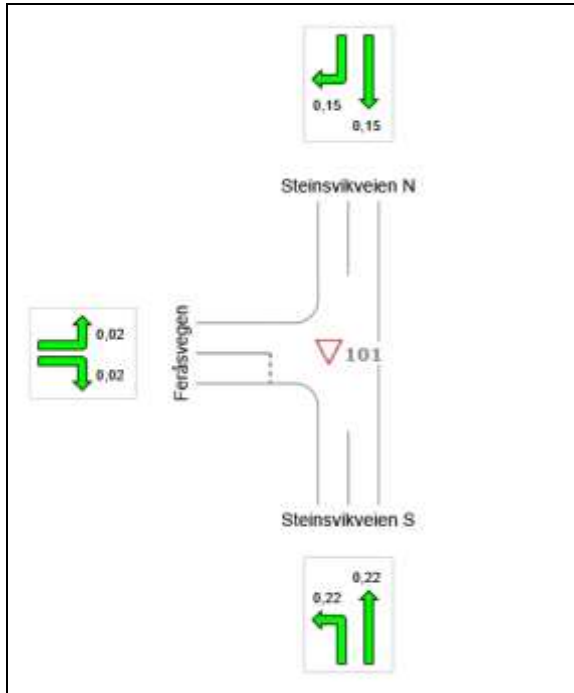
### 6.3.2 Krysset Steinsvikveien / Feråsvegen

Det er gjort en kapasitetsberegning av planlagt kryss Steinsvikveien/Feråsvegen som vil være hovedtilkomst for både Feråsen og Solåsen med til sammen ca. 150 nye boenheter.



Beregningene er utført med utgangspunkt i estimat av dagens trafikkmengder og beregnet nyskapt trafikk som følge av de to boligprosjektene.

Med dette vil dimensjonerende trafikknivå trolig være noe høyt estimert, i og med at trafikknivået i rushperiodene (spesielt ettermiddag) forventes å gå noe ned når ny E39 Rådal – Os åpner. Trafikkforutsetningene er med dette robuste med tanke på eventuell framtidig økt trafikknivå langs Steinsvikveien knyttet til annen utbygging.



Figur 11. Beregnet belastningsgrad i kryss Steinsveigvegen / Feråsvegen med full utbygging av både Feråsen og Solåsen boligfelt.

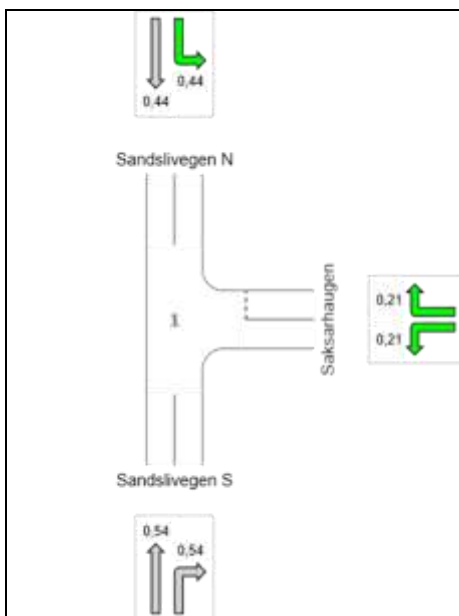
Beregningene viser at krysset vil ha tilfredsstillende trafikkavvikling og god reservekapasitet ved eventuell trafikkvekst.

Utbyggingen vil generere en nyskapt trafikk fra sidevei på ca. 300 ÅDT, dvs. ca. 30 kjt/time i dimensjonerende makstime. Dette representerer en svært liten trafikkendring i krysset sammenlignet med dagens situasjon. Sideveistrafikken er svært lav og dette innebærer god kapasitetsreserve.

### 6.3.3 Krysset Sandslivegen / Saksarhaugen



Figur 12. Krysset Sandslivegen / Saksarhaugen er vikepliktsregulert fra Saksarhaugen og det er ikke egne svingefelt for trafikk fra Sandslivegen til Saksarhaugen.

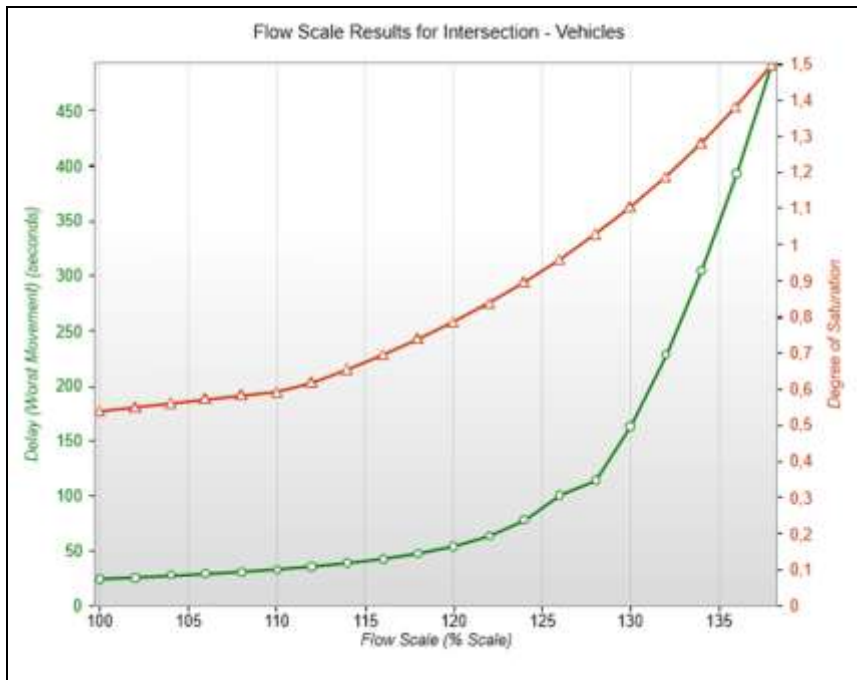


Figur 13. Beregnet belastningsgrad (trafikk/kapasitet) – dagens situasjon.

Krysset har i dag en maksimal belastningsgrad på ca. 0,5 – 0,6. Dette innebærer at trafikkavviklingen er relativ uproblematisk i dag – og det er god kapasitetsreserve for å håndtere eventuell økt trafikk.

Det er periodevis mindre kødannelser fra sidevei og i forbindelse med oppstuing av venstresvingende trafikk fra Sandslivegen, men forsinkelsene er små og køene løser seg rimelig raskt opp igjen.

En sensitivitetsanalyse viser at krysset tåler ca. 20 – 25 % økt trafikk før forsinkelsen øker vesentlig:



Figur 14. Endring i belastningsgrad (rød linje) og forsinkelser for høyest belastet svingebevegelse (grønn linje) ved trafikkøkning opp mot 40% av dagens nivå.

Med hovedtilkomst fra planområdet til Steinsvikveien vil merbelastningen i krysset Sandslivegen/Saksarhaugen være marginal. Med tilkomst fra maks 15 boliger vil mertrafikken i krysset være ca. 5 biler i makstimen. Dette vil ikke gi signifikante endringer i trafikkavviklingen, og krysset vil i praksis ha uendret kapasitetsreserve.

Når det gjelder mulige tiltak/forbedringer i krysset vil utbygging av venstresvingefelt i Sandslivegen ikke ha noe betydningsfull innvirkning på kapasiteten i krysset, men tiltaket gi noe bedre trafikkflyt på hovedveien, samt mindre risiko for påkjøring bakfra ulykker.

I og med effekten av Feråsen boligutbygging er marginal/neglisjerbar, vil vurdering av behovet for tiltak i krysset måtte vurderes i forhold til dagens situasjon, uavhengig av reguleringsplanen for Feråsen.

## 6.4 Trafikksikkerhet

Utbyggingen av planområdet vil generere en trafikkøkning på ca. 3-400 ÅDT, der det mest av trafikken vil komme fra krysset Steinsvikveien/Feråsvegen der det foreligger godkjent reguleringsplan for nytt kryss med avklart løsning for gangkryssinger.

Trafikkendringen i Saksarhaugen, Feråsen og Feråslia er marginal (maks 15 boenheter).

Vurderingen av dagens forhold når det gjelder trafikksikkerhet (kap. 4.3) gir ikke grunnlag for å peke på spesielt risikoutsatte områder eller ulykkestyper på tilførselsveinettet til planområdet. Det er ikke identifisert behov for særskilte trafikksikringstiltak. Trafikksikkerheten er godt ivaretatt gjennom 30 km/t som fartsgrense og fartsdempende tiltak.

## 7 MULIGE AVBØTENDE TILTAK

### 7.1 Krysset Steinsvikvegen / Feråsvegen

Det vises til godkjent reguleringsplan for Solåsen/Steinsvik. Tilknytningen av Feråsen boligområde til krysset innebærer en mertrafikk på ca. 300 ÅDT ut over allerede godkjent plan. Dette forventes ikke medføre endringer i trafikkavviklingsforhold, trafiksikkerhet eller behov for avbøtende tiltak ut over godkjent reguleringsplan.

### 7.2 Krysset Sandslivegen / Saksarhaugen

Krysset har tilfredsstillende kapasitet, men manglende venstresvingefelt i Sandslivegen medfører noe redusert flyt på hovedveien i retning Sandsli.

Etablering av venstresvingefelt vil bedre flyten i Sandsliveien og gi bedre trafiksikkerhet i krysset ( redusert risiko for påkjøring bakfra ulykker). Basert på kapasitetsberegninger bør lengden på svingefeltet være minimum 30 meter.

Det understrekes at utbyggingen ikke vil medføre signifikant endring av trafikkmengder i krysset, og dermed ikke utløse behov for venstresvingefelt eller andre tiltak. Eventuelle behov for tiltak i krysset må vurderes i forhold til dagens situasjon.

### 7.3 Saksarhaugen

Saksarhaugen mellom Sandslivegen og Feråsen har god fremkommelighet og trafiksikkerhet gjennom 30 km/t som fartsgrense, humper og sammenhengende fortau. Utbyggingen vil bare generere marginal trafikkøkning (ca. 50 ÅDT) i Saksarhaugen. Dette tilsvarer en trafikkøkning på ca. 2% fra dagens nivå.

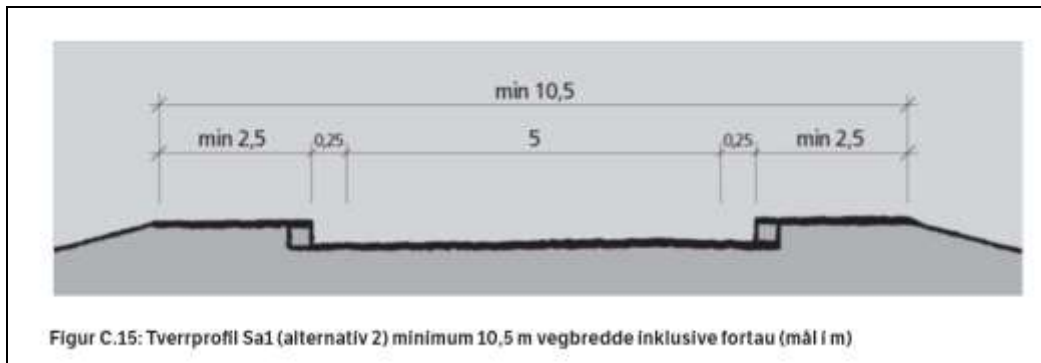
Samtidig vil utbyggingen legge til rette for at flere gående og syklende i området kan bruke gang/sykkelveinettet mot Petedalsheia til bybanen og mot busstoppet i Steinsvikveien, og på den måten vil dette redusere konfliktnivået mellom bil og myke trafikanter i Saksarhaugen.

Ut i fra en samlet vurdering av dagens trafikkforhold og konsekvenser av utbyggingen for transportmønsteret utløser ikke utbyggingen behov for tiltak i Saksarhaugen mellom Sandslivegen og Feråsen.

### 7.4 Feråsen og Feråslia

Internt i planområdet anbefales dimensjonering tilførselsveinettet i tråd med veinormalene slik at fremkommeligheten blir god og trygghetsfølelsen for gående og syklende ivaretas.

Ut ifra forventet trafikkmengde og funksjon bør samleveien til planområdet (Feråsen, Feråslia) planlegges med tverrprofil Sa1 (N100, Statens vegvesen):



Figur 15. Anbefalt tverrprofil på samleveinettet til planområdet.

Ved arealknapphet kan ensidig fortau være en aktuell løsning.

For eksisterende vei på strekningen Feråsen (v/ Saksarhaugen) til kryss med Feråslia er fortausbredden mindre enn anbefalt veistandard. Det anbefales her utvidet fortausbredde til minimum 2,0 meter.



Figur 16. Dagens veistandard på Feråsen mellom Saksarhaugen og Feråslia.