

Fra: Sverre Andreas Balchen Lønning <sal@cowi.com>
Sendt: fredag 15. november 2019 16:55
Til: Skulstad Marianne; Aslaug Sæther
Kopi: Sandra Aleksejeva; Postmottak Meland; Merethe Tvedt
Emne: RE: 17/182393-8 - Krysstegninger og grov trafikkanalyse - Reguleringsplan for Dalstø - Mjåtveitstø - Meland kommune

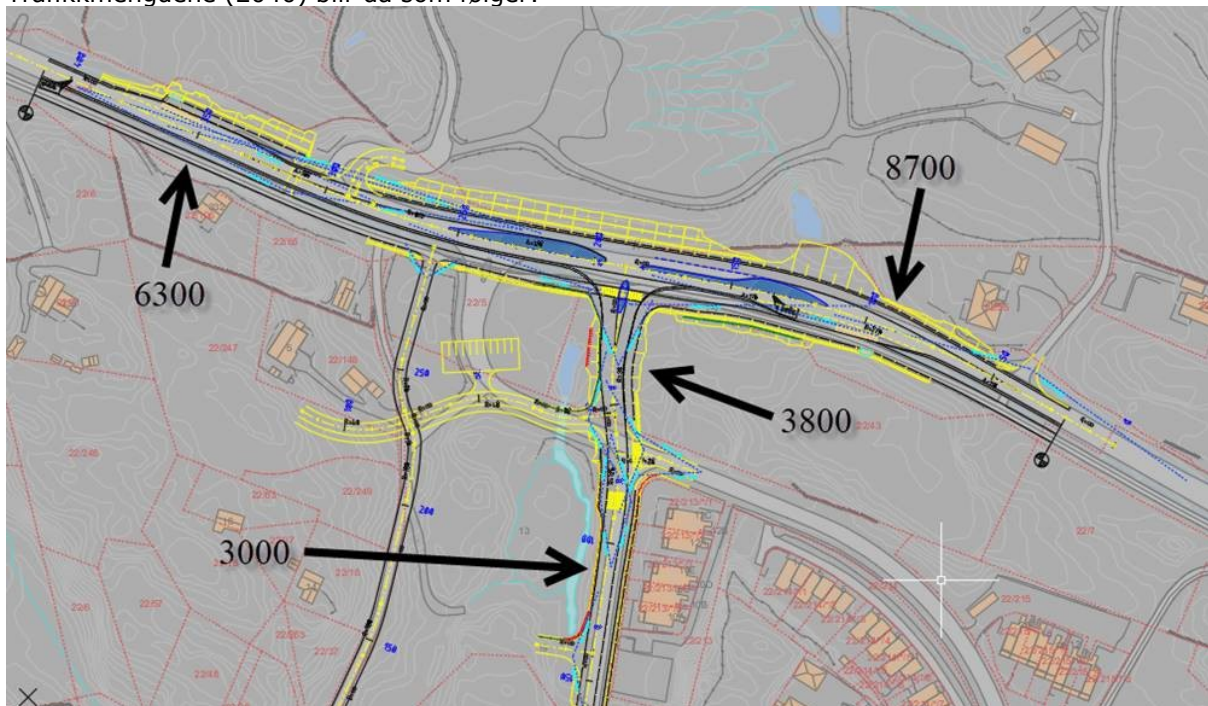
Hei Marianne,

Jeg skal forsøke å svare ut punktene dine i eposten under. Først en liten presisering som kanskje ikke var tydelig nok i første e-post:

Trafikkberegninger for en del ulike scenarier er lagt ved. Det er anbefalt en løsning der deler av feltet betjenes fra krysset på Dalstø, slik at ikke all trafikk i feltet kanaliseres ut via Mjåtveit. Dette bl.a. for å begrense belastningen på Mjåtveitkrysset, samt bedre utnytte restkapasiteten i Dalstøkrysset. Anbefalingen er en kombinasjon av hovedprinsipp 2 og 3 i vedlegget, og legger opp til en fremskrevet (år 2040) ÅDT på ca. 3 000 (3 800 i krysset når trafikk fra Tjørnavegen er koblet på) i sidevegen i Krysset på Mjåtveit, og 2 200 i sidevegen i krysset på Dalstø. Dette gir en fremskrevet ÅDT på fylkesvegen tilsvarende ca. 8 700 øst for krysset med Mjåtveitmarka, og en ÅDT ca. 6 300 vest for krysset. Venstresvingefeltet er dimensjonert ihht. vedlagt regneark.

Vi har anbefalt en løsning der en forsøker å begrense trafikkbelastningen i Mjåtveitmarka ved å utforme de interne vegene i feltet slik at maksimalt 3000 ÅDT føres ut Mjåtveitmarka. Resten av trafikken kanaliseres til Dalstøkrysset, slik at en bedre får utnyttet kapasiteten som allerede ligger i dette krysset, og får en jevnere belastning mellom de to krysksområdene. Da slipper en således å lede 5700 biler ut via Mjåtveitmarka. Rundkjøring har vært vurdert, men ettersom en ønsker å begrense trafikkbelastningen i Mjåtveitmarka, tenker vi et T-kryss her er mest fordelaktig. Dette bl.a. med bakgrunn i at trafikkfordelingen armene imellom i en eventuell rundkjøring blir skjev om dette prinsippet legges til grunn. Kostnadene knyttet til etablering av en rundkjøring, samt økt arealbehov har også vært tema.

Trafikkmengdene (2040) blir da som følger:



Videre er det pr. nå ikke avdekket fravik fra normalene som må behandles.

Vedrørende kryssing er det klart at trafikkmengdene her blir forholdsvis høye i 2040 ved full utbygging av feltet. For Hø2-veg med 60km/t og ÅDT over 6 000 er det planskilt eller

signalregulert kryssing som i utgangspunktet bør legges til grunn (Ref. N100). Tilrettelagt kryssing kan dog ihht. V127 være aktuelt når fartsnivået er under 65km/t, og antallet kryssende er lavt. Det er her noe uklart hvor mange gående som faktisk vil ha behov for å krysse her i ferdig utbygget situasjon. Vegene internt i feltet skal dimensjoneres for buss (gatestandard med buss, 3m brede kjørefelt) og skolen det reguleres for skal bare betjene området sør for fylkesvegen. Det samme gjelder barnehagen. Passasjergrunnlaget for busstoppet i vestgående retning er det derfor knyttet noe usikkerhet til. En mulig løsning er å regulere for en kryssing i kulvert med rekkefølgebestemmelser knyttet til når en eventuell kulvert skal bygges. En annen løsning er å regulere inn bestemmelser om fartsreduserende tiltak for å sikre fartsnivå under 65km/t på stedet. Det kan i den forbindelse være mulig å flytte kryssingspunktet noe lenger mot øst, slik at det legges over deleøyen i krysset, i tråd med anbefalingene i V127. Å etablere en kulvert i dette området, med universell utformet adkomst på begge sider av fylkesvegen vil bli svært arealkrevende.

Mvh
Sverre Andreas B. Lønning
Ingeniør
Transport og byutvikling, Veg Vest

COWI
Solheimsgt. 13
N-5058 Bergen

Pb 2422 Solheimsviken
N-5824 Bergen

Phone: (+47) 02694
Mobile: (+47) 48 20 22 65
Email: salo@cowi.com
www.cowi.no/ www.cowi.com

From: Skulstad Marianne <marianne.skulstad@vegvesen.no>
Sent: Tuesday, November 5, 2019 8:35 AM
To: Aslaug Sæther <as@ardarealplan.no>
Cc: Sverre Andreas Balchen Lønning <salo@cowi.com>; Sandra Aleksejeva <sa@ardarealplan.no>; Meland kommune <Postmottak@meland.kommune.no>
Subject: 17/182393-8 - Krysstegninger og grov trafikkanalyse - Reguleringsplan for Dalstø - Mjåtveitstø - Meland kommune

Hei,
Beklager sen tilbakemelding, som skyldes stor saksmengde.

Kryssområde

Når det gjelder teknisk utforming av kryssområdet med venstresvingefelt, ser dette grundig og bra ut. Lengde på venstresvingefelt og linjeføring ser ut til å være i orden. Oppfylles kravene i håndbok N100 og V121, eller er der noen fravik som vi burde vite om?

Ser det er noen fyllinger som kommer nær innpå bekker. Jeg vet at det er fokus på elvemusling i Mjåtveitvassdraget.
Dette bør evt. avklares med rette myndighet før vegløsningene fastsettes.

Ellers ser vi at trafikken inn/ut fra Mjåtveitmarka er svært stor i alternativet som er lagt til grunn (E2), med ÅDT på 5700. Vi stiller spørsmål ved om man burde vurdere rundkjøring isteden. Vi anbefaler at dette vurderes i planarbeidet.

[Kryssing over fv. 564](#)

Det må påregnes en vesentlig økt fotgjengertrafikk til og fra bussholdeplassene når området er bygd ut. Etter vår syn må kryssingspunktet være planskilt når gangtrafikken øker. Det ligger ikke til rette for gangfelt over fv. 564 pga høyt fartsnivå. Har dere gjort en TS-vurdering av kryssingen i plan?

Vi viser for øvrig til kommuneplanen for Meland kommune, bestemmelse § 1.4.6: «Langs hovedvegen FV 564 skal kryssing av gang- og sykkeltrafikk i utgangspunktet skje planfritt.»

Dersom man etablerer rundkjøring med god avbøying vil fartsnivået reduseres. Det kan vurderes om dette er tilstrekkelig til å åpne for kryssing i plan.

Med hilsen
Marianne Skulstad

Statens vegvesen, Vegavdeling Hordaland, Plan- og forvaltningsseksjon Bergen
Besøksadresse: Nygårdsgaten 112, BERGEN
Mobil: +47 55 51 62 53 **epost:** marianne.skulstad@vegvesen.no
www.vegvesen.no **epost:** firmapost-vest@vegvesen.no

Fra: Aslaug Sæther <as@ardarealplan.no>
Sendt: mandag 30. september 2019 12:43
Til: Skulstad Marianne <marianne.skulstad@vegvesen.no>
Kopi: Sverre Andreas Balchen Lønning <salo@cowi.com>; Sandra Aleksejeva <sa@ardarealplan.no>
Emne: Tegninger og trafikkanalyse - områdeplan Dalstø Mjåtveitstø

Hei Marianne,

Viser til din e-post 17. sept hvor du ber om at vi oversender tegninger og trafikkanalyse for en gjennomgang hos dere. Cowi har laget analysen og tegningene lagt ved. Vi håper på en snarlig tilbakemelding på materialet, og en eventuell møteinnkalling hvis det blir nødvendig.

Beste hilsen
Aslaug Sæther

Cowi skriver:

Følgende tegninger er laget:

- *B-tegning: Oversiktstegning*
- *C-tegninger: Plan og lengdeprofil for fylkesvegen med kryssutvidelse*
- *D-tegning: Plan og lengdeprofil for sidevegen (Mjåtveitmarka)*
- *F-tegninger: Normalprofil (snitt normalsituasjon) for fylkesvegen og Mjåtveitmarka*

Kort om løsningene som ligger til grunn:

Krysset er nå vist fullkanalisert med nytt venstresvingefelt og deleøy i sekundervegen. Dagens veg er vist utvidet ihht. Håndbok N100 og V121, og vegstandard Hø2 – øvrige hovedveger med fartsgrense 60 km/t og ÅDT under 12 000 ligger til grunn for utvidelsen av fylkesveg 564. For sekundervegen (Mjåtveitmarka) ligger gatestandard Overordnet boliggate til grunn, med 30 km/t, fremkommelig for buss i fremtiden.

Krysset er skjøvet noe mot øst for en bedre adkomst inn i feltet, tilgjengelig areal langs pågående prosjekter i området, samt underbygge Mjåtveitmarkas funksjon som hovedveg inn i feltet. Løsning med 3,5m bred gang- og sykkelveg parallelt med fylkesvegen er videreført gjennom kryssområdet. Det legges til rette for 3m bredt fortau inn i feltet langs Mjåtveitmarka. I tillegg legges det opp til 4,5m bred gang- og sykkelveg i egen trasè inn i feltet. Trasèen for denne er overordnet skissert på de vedlagte tegninger.

Langs fylkesvegen blir busslomme i vest liggende i samme plassering som i dag. Adkomstveg til GBnr 22/12 m.fl. er skjøvet noe lenger unna bussholdeplassen for å bedre sikten her. Busslomme i øst er skjøvet noe ifm. utvidelsen av krysset. Det er lagt opp til tilsvarende løsninger som i dag med gang- og sykkelveg forbi holdeplassene, og det er lagt opp til samme kryssing av fylkesvegen til busslomme i vest som i dag (tilrettelagt kryssing).

Trafikkberegninger for en del ulike scenarier er lagt ved. Det er anbefalt en løsning der deler av feltet betjenes fra krysset på Dalstø, slik at ikke all trafikk i feltet kanaliseres ut via Mjåtveit. Dette bl.a. for å begrense belastningen på Mjåtveitkrysset, samt bedre utnytte restkapasiteten i Dalstøkrysset. Anbefalingen er en kombinasjon av hovedprinsipp 2 og 3 i vedlegget, og legger opp til en fremskrevet (år 2040) ÅDT på ca. 3 000 (3 800 i krysset når trafikk fra Tjørnavegen er koblet på) i sidevegen i Krysset på Mjåtveit, og 2 200 i sidevegen i krysset på Dalstø. Dette gir en fremskrevet ÅDT på fylkesvegen tilsvarende ca. 8 700 øst for krysset med Mjåtveitmarka, og en ÅDT ca. 6 300 vest for krysset. Venstresvingefeltet er dimensjonert ihht. vedlagt regneark.

Mvh

Sverre Andreas B. Lønning

Ingeniør

Transport og byutvikling, Veg Vest

COWI

Solheimsgt. 13
N-5058 Bergen

Pb 2422 Solheimsviken
N-5824 Bergen

Phone: (+47) 02694

Mobile: (+47) 48 20 22 65

Email: salo@cowi.com

www.cowi.no/ www.cowi.com

COWI handles personal data as stated in our [Privacy Notice](#).

COWI handles personal data as stated in our [Privacy Notice](#).