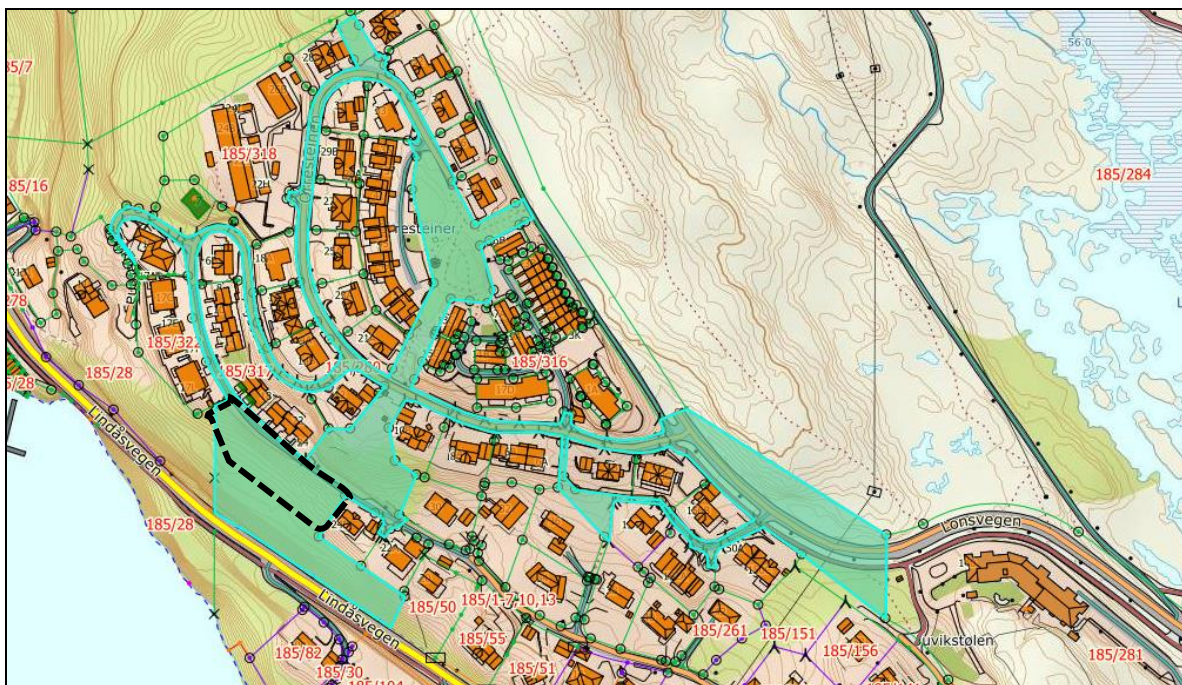


NOTAT

Frå: Sivilingeniør Helge Hopen AS
Til: Alver Tomteselskap AS v/Trond Lomsøy
Dato: 21.9.2022
Tema: Trafikkvurdering Juvikstølen, Alver kommune

Bakgrunn

Alver Tomteselskap AS er eigar av gnr/bnr 185/280 (vist med grøn farge i figur under). Innanfor stipla areal ved Øykjetona skal det vurderast om arealet er egna for bustadbygging.



Figur 1. Areal som Alver Tomteselskap er eigar av (grønfarga), og aktuell tom for vurdering av boligbygg.

Sivilingeniør Helge Hopen er engasjert av Alver Tomteselskap til ei vurdering av trafikal løysing for tilkomst til eigedomen.

Alternative tilkomstløysingar

Eigedomen er lokalisert ved Øykjetona som i dag er stengt for gjennomkøyring med bom. Alternativ tilkomst er:

Alt. 1: via Lonsvegen og Orresteinen

Alt. 2: via Juvikstølen

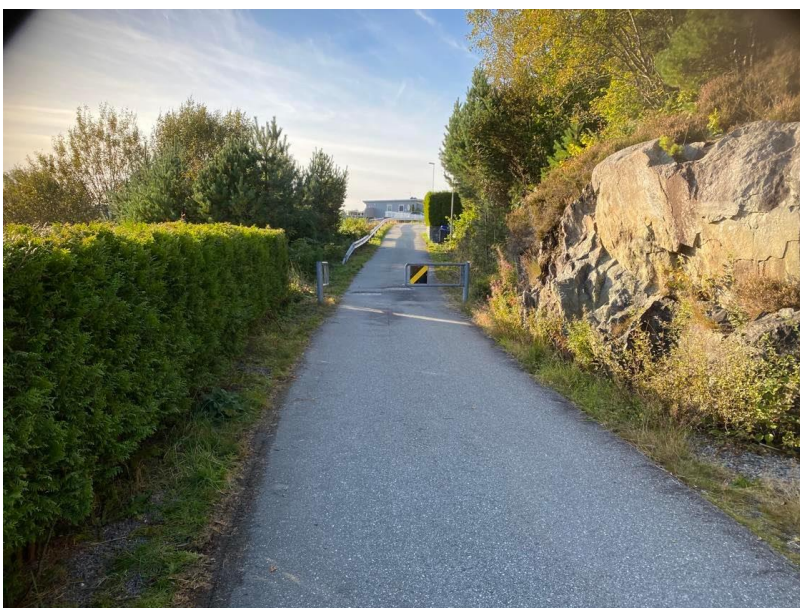


Figur 2. Alternative løysingar for tilkomst til eigedomen.

Alternativ 1 følgjer eksisterande veg (Lonsvegen og Orresteinen) fram til tomtegrense, men har ca. 750 meter lengre køyrelengd enn Alternativ 2.

Alternativ 2 føreset opning av Øykjetona der vegen i dag er stengd med bom. Her vil det vere to moglege variantar:

- a) Stenging for gjennomkøyring av Øykjetona vert oppretthaldt ved å flytte bommen nord/vest for eigedomen
- b) Stenginga vert oppheva og det vert mogleg med gjennomkøyring i Øykjetona mot Juvikstølen



Figur 3. Eksisterande stengingspunkt i Øykjetona ved eigedomen.

Trafikkvurdering

Trafikkmengd

Utbygginga er estimert til ca. 15 bustader, og dette er venta å skape ein trafikkmengd på ca. 60 ÅDT.

Funksjonalitet

Alternativ 2 vil ha 750 meter kortare køyrelengd og med dette ein betre funksjonalitet for tilkomst til området.

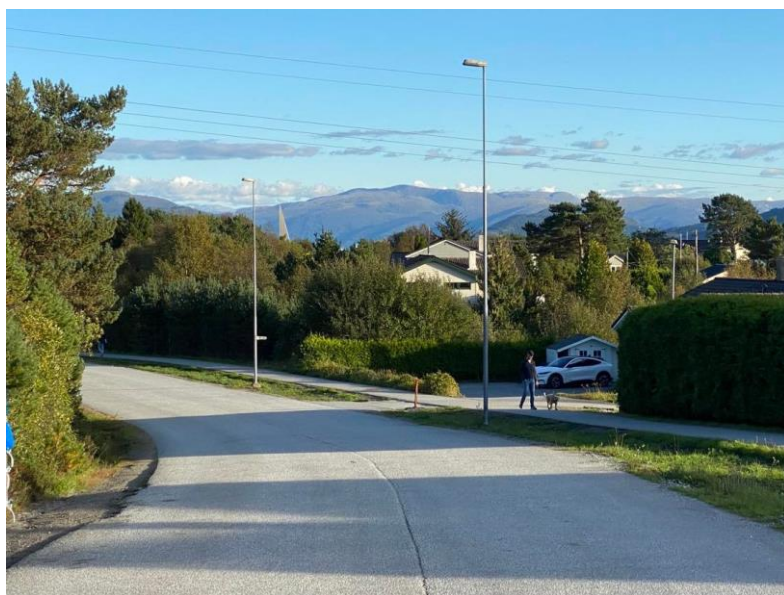
Alternativ 2 b) med opning for gjennomkøyring i Øykjetona vil i tillegg har styrka funksjonalitet ved at bustadane i Øykjetona får ei ny og kortare veg ut mot hovudvegnettet. Dette vil også ha fordeler med tanke på tilkomst for store bilar (renovasjon, varebil/flyttebil etc.) som kan kome inn ein veg og køyre ut igjen den andre vegen. Denne gjennomkøyringsmoglegheita reduserer plassbehov for snuing/rygging i bustadområdet.

Alternativ 2b har med opning for gjennomkøyring i Øykjetona mindre sårbarheit ved at det vert etablert to køyrealternativ til/frå bustadene i området.

Framkomst

Begge alternativa er baserte på tilkomst via eksisterande gatenett med varierende standard.

I Alternativ 1 er det god vegstandard og separat gang/sykkelveg langs Lonsvegen som gir god framkomst for alle trafikantgrupper.



Figur 4. God vegstandard og separat G/S-veg langs Lonsvegen (Alternativ 1).

Vidare mot Øykjetona er det imidlertid i Alternativ 1, redusert standard og ingen tilbud til mjuke trafikantar. Den dårlegaste strekninga er i svingen ned mot Øykjetona 6-14. Her er det smal veg i kurve, utan møteplass og med relativ sterk stigning.



Figur 5. Redusert vegstandard i Øykjetona i svingen ned mot nr. 6-14.

På denne strekninga må det reknast med redusert framkomst og risiko for situasjonar med rygging pga. manglande møteplassar.

Alternativ 2 har tilkomst via Juvikstølen. Her er det ikkje tilbud til mjuke trafikantar, men vegen har låg trafikk, og eksisterande avkøyrslar fungerer som praktiske møteplassar. I alternativ 2 må det etablerast tilkomst i Øykjetona ved stengingspunktet, dvs. utviding av vegen og avkøyrring til eigedomen.

Trafikktryggleik

Alle køyrevogane har lågt fartsnivå (30 km/t) og fartsdempande tiltak. Dette er det viktigaste tiltaket for å oppretthalde god trafikktryggleik.

Det er ikkje registrert trafikkulukker med personskade der mjuke trafikantar har vore involvert.

Samla vurdert er det i begge alternativ eit godt utgangspunkt for å ivareta god trafikktryggleik, med låg risiko for trafikkuhell.

Det er samstundes skilnader mellom alternativa med tanke på oppleving av tryggleik, utan at dette kan gje grunnlag for å si at det eine alternativet har større ulukkesrisiko enn det andre.

Alternativ 1 har ulemper ved at trafikken til dei nye bustadene vert trekt langt inn i området med lenge køyreavstand og dermed auka trafikkarbeid/eksponering. Trafikken må mellom anna passere området ved skulen/idrettsanlegget der det er mykje kryssande gang- og sykkeltrafikk.

Alternativ 2 har ulemper ved at det vert lokal biltrafikk i Øykjetona som i dag er stengt for gjennomkøyring. Samstundes gir dette gjennomkøyringsmoglegheit for store bilar som reduserer behovet for snuing/rygging. Dette er positivt for trafikktryggleiken.

Samla sett er ulempene med lokaltrafikk i Øykjetona i Alternativ 2 vurdert som mindre enn ulempene ved auka trafikk/eksponering i området ved skulen/idrettsanlegget.

Bumiljø

Alternativ 1 vil auke biltrafikken over Lonsvegen, Orrestien og Øykjetona i nord med ca. 60 ÅDT. Dette er låg trafikkmengd, men er ulemper for bumiljø og trivsel på ei strekning som er 750 meter lengre enn Alternativ 2.

Alternativ 2 vil auke trafikken med 60 ÅDT langs Juvikstølen som i dag er blindveg med berre trafikkmengd til/frå ca. 20 bustader, dvs. ein auke frå ca. 80 ÅDT i dag til ca. 140 ÅDT i Alternativ 2a. I Alternativ 2b kan det reknast med at nokon av bustadene i Øykjetona nord for stengingsnittet vil køyre via Juvikstølen dersom Øykjetona vert open for gjennomkøyring. Denne trafikken er estimert til ca. 60 ÅDT, dvs. 200 ÅDT tilsaman i søre del av Juvikstølen.

Alternativ 2 vil med dette gi nokon ulemper for bumiljøet i Juvikstølen som i dag er blindveg, men dei trafikale endringane er små (auke i trafikken på 60 - 120 ÅDT, avhengig om stenginga i Øykjetona vert oppretthaldt eller ikkje). Ved å leie trafikken til Øykjetona via Juvikstølen (Alternativ 2b) vert det samstundes ei avlastning på ca. 60 ÅDT i nordre del av Øykjetona, Orrestien og Lonsvegen ved skulen/idrettsplassen – dette vil vere ein positiv konsekvens.

Samla vurdering

Samla vurdert er det grunn til å peike på større ulemper og mindre fordeler i Alternativ 1 enn Alternativ 2. Alternativ 2 kjem best ut på dei fleste faktorane:

- Betre funksjonalitet (kortare veg, gjennomkøyringsmoglegheit, to vegar ut av området)
- Betre framkomst (svært redusert framkomst nord i Øykjetona i Alternativ 1)
- Betre for trafikktryggleik (mindre trafikkarbeid, redusert trafikk ved skulen/idrettsområdet i Alternativ 2b)

Når det gjelder trafikkbelastning på vegane i området og konsekvensar for bumiljø/trivsel vil begge ha ulemper, men i ulike områder. Alternativ 1 gir ulemper for eit større område ved at vegen er 750 meter lengre, medan alternativ 2 gir ulemper for Juvikstølen. Samstundes vil utvida bruk av Juvikstølen for trafikk til/frå Øykjetona avlaste nordre del av Øykjetona som har svært redusert standard, samt avlaste Orrestien og Lonsvegen ved skulen for gjennomkøyring frå Øykjetona. Samla sett er ulempene vurdert å vere størst i Alternativ 1.

Konklusjon

Det vert tilrådd å arbeide vidare med planlegging av tilkomstløysing basert på Alternativ 2, via Juvikstølen.

Alternativet inneber at det må leggjast til rette for å vidareføre køyrbar veg frå Juvikstølen mot Øykjetona til eigedomen. Dette medfører utviding av vegen, etablering av møteplass for gjennomgåande trafikk og trafiksikker avkøyning til parkering ved eigedomen.

Det vert tilrådd å opne vegen for gjennomkøyning (alternativ 2b) slik at alle bustadene i Øykjetona kan ha hovudtilkomst via Juvikstølen. Dette vil avlaste Orrestien og nordre del av Øykjetona som har svært låg standard. Dette gir også betre funksjonalitet, mindre sårbarheit og mindre trafikk ved skulen/idrettsområdet.