

Til: Jeppe Wethal
Fra: Jan Tore Selvik
Dato 2023-03-31

► Vegteknisk notat

1. Innledning

Dette notatet beskriver grunnlaget for vegprosjekteringen og valgt veg-løsning for reguleringsplanen langs Solheimveien fra Røykåsveien til Nordliveien vest. Alle tekniske tegninger er vist i eget tegningshefte, inkludert veg-tegningene. Illustrasjoner i dette notatet er hentet fra tegningsheftet.

Innhold

1. Innledning	1
2. Beliggenhet og omkringliggende områder	1
3. Trafikkforhold i dagens situasjon	2
4. Normalprofiler	3
5. Beskrivelse av prosjektert løsning	4

2. Beliggenhet og omkringliggende områder

Planområdet omfatter fv. 1519 Solheimveien fra Røykåsveien til Nordliveien vest, samt nærliggende sidearealer.

Fv. 1519 Solheimveien ligger parallelt med rv.159 gjennom Lørenskog og benyttes som en viktig lokalvei for både bil og kollektivtrafikk tilknyttet Lørenskog-området.

Øst for prosjektstrekningen gir fv. 1519 tilgang til både Lørenskog bussterminal, sentrumsområdet inkl. metro-senteret og Lørenskog hus. På nordsiden av veien er området preget av næringslokaler med direkte adkomster til fv.1519. På sørsiden er det eneboliger som har adkomst fra Sigvats vei via Njåls vei, samt Are Frodes Vei via Georg Stangs Vei eller Snorres Vei. Ved Njåls vei åpnes det noe opp og dagligvareforretningen her fremstår som det eneste naturlige målpunkt i dag foruten bussholdeplassene.

Veien er en del av fylkesveinettet som omgir den sørlige delen av Lørenskog og som består av Solheimveien, Røykåsveien, Gamleveien og Nordliveien. Fra fylkesveinettet kan trafikken ferdes mellom Kjenn/Hanaborg og Skårer/Visperud ved å krysse rv.159 via Kjennveien, Elveveien eller rv.163 og Marcus Thranes vei, uten å kjøre langs rv.159.

3. Trafikkforhold i dagens situasjon

Prosjektstrekningen er utformet som en tofelts vei med rundkjøring i hver ende. Fartsgrensen er 40 km/t, men øker til 50 km/t både vest og øst for prosjektstrekningen.

Rundkjøring Solheimveien x Nordliveien vest ligger i østenden av strekningen og gir tilgang til rv.159, men ikke til Kjenn-området. Trafikk til og fra Kjenn må benytte seg av neste rundkjøring mot øst ved Kjennveien.

Rundkjøring Solheimveien x Røykåsveien gir tilgang til Elkjøp, Power og øvrig næringsvirksomhet som ligger på nordsiden av veien, og til fylkesveinettet mot sør (Røykåsveien). Trafikk til og fra rv.159 må benytte seg av neste rundkjøring mot vest ved Visperud.

Det finnes to gangfelt langs prosjektstrekningen, en ved Snorres vei bussholdeplass (pr. nr. 725) og en ved Njåls vei (pr. nr.120). Det er bygget gang- og sykkelvei i hver ende av prosjektstrekningen.

I dagens situasjon er de fleste målpunktene, som nærings- og handelsvirksomheter, plassert på nordsiden av Solheimveien. Disse er hovedsakelig bilbaserte. Lørenskog friskole og barnehage, som ligger sørvest for prosjektstrekningen og Joker butikk ved Njåls veg, kan være aktuelle målpunkt på sørsiden av Solheimveien.

Dagens årsdøgntrafikk (ÅDT)

ÅDT (2022) langs strekningen mellom Røykåsveien og Thurmanskog-krysset (Nordliveien vest) er på ca. 6800 med tungrafikkandel på 7%. Dagens vei er utformet med ett kjørefelt i hver retning og fartsgrensen langs strekningen er 40 km/t.

Trafikkulykker

Det har ikke skjedd noen trafikkulykker innenfor planområdet i løpet av de siste ti årene.

Kollektivtrafikk

Strekningen benyttes av to høyfrekvente busslinjer i dag: linje 67 Økern T – Lørenskog sentrum som kjører hvert tiende minutt i rushtiden og hver halvtime gjennom dagen, og linje 100 Oslo bussterminal – Kjeller som kjører hvert tiende minutt gjennom dagen. Busslinje 110 og Busslinje 300 kjører ikke langs prosjektstrekningen, men kjører gjennom krysset Solheimveien x Røykåsveien (rute 110) og Solheimveien x Nordliveien (rute300).

Tallene viser en nedgang i antall passasjerer i 2020 på grunn av Corona-pandemien, men hovedmønsteret er det samme for begge årene. Generelt har Snorres vei betydelig flere av- og påstigende enn Georg Stangs vei. Påstigningstall på Georg Stangs vei er større i retning øst (mot Solheim) enn i retning vest, men på Snorres vei er påstigningstall størst i retning vest (mot Furuset).

Gående og syklende

Strekningen er i dag dårlig tilrettelagt for gående og syklende med en kort strekning gang- og sykkelvei på sørsiden av veien mellom krysset i øst og Snorres vei, og mellom krysset i vest og Njåls vei. I dagens situasjon er de fleste målpunktene, som nærings- og handelsvirksomheter, plassert på nordsiden av Solheimveien. Disse er hovedsakelig bilbaserte. Lørenskog friskole og barnehage, som ligger sørvest for prosjektstrekningen kan være et aktuelt målpunkt, men reisende vil trolig bruke Visperud bussholdeplass fremfor Georg Stangs vei.

Strekningen benyttes av mange syklistere som pendler til og fra jobb, utenfor det aktuelle området. Observasjoner viser at mange syklistere bruker kjørebane langs hele strekningen i stedet for å bruke de korte strekningene med gang- og sykkelvei. I dag er "bakenforliggende", kommunale veier skiltet for syklistere: Georg Stangsvei, Are Frodes vei, Snorres vei. Disse er ikke tilrettelagt for de ulike trafikantgruppene og innebærer en liten omvei.

4. Normalprofiler

Hovedprinsippet er at Solheimveien skal beholdes som i dagens situasjon, og at det kun skal bygges tiltak for myke trafikanter på strekningen. Det er ett unntak fra dette. Vest for Snorres veg er Solheimveien unødvendig bred i dagens situasjon. For å redusere inngrepet på eiendommene i området justeres vegbredden noe.

Grunnlaget for valgt tverrprofil på sykkelveg og fortau er definert i Statens vegvesens håndbok N100 Veg- og gateutforming (2021), punkt 4.2.1.1. Med utgangspunkt i antatt volum på 300-1500 syklende per time skal sykkelbanen være 3,0 meter bred, pluss 0,25 meter skulder. Fortauet skal være 2,0 meter bred, pluss 0,25 meter skulder. Mellom sykkelveg og fortau skal det være en ikke-avvisende kantstein. Det gjøres ett unntak fra dette normalprofilet ved Solheimveien 29 (Joker-butikken, gnr/bnr 102/15). Dette er nærmere omtalt i punkt 5.

Når det gjelder grøften mellom kjøreveg og sykkelveg var det i utgangspunktet ønskelig med størst mulig bredde for å kunne legge til rette for fordrøyning og infiltrasjon av overvannet. Håndtering av overvannet er blitt vurdert og resultatene viser at det holder med en grøft på 1,5 meter. Denne bredden er gunstig i forhold til å ha tilstrekkelig plass for lysstolper og skilt. Både sykkelvegen og fortauet vil ha fall mot grøften mellom kjøreveg og sykkelveg.

På yttersiden av fortauet blir den enten grøft/skjæring, fylling eller mur. For å unngå for store inngrep på naboeiendommer er det valgt å bruke mur på store deler av strekningen. Den er plassert i skulderkanten på fortauet og bidrar til at eiendomsinngrepene blir så små som mulig.

For å beregne sporingskurver i kryssene er Lastebil blitt brukt som dimensjonerende kjøretøy.

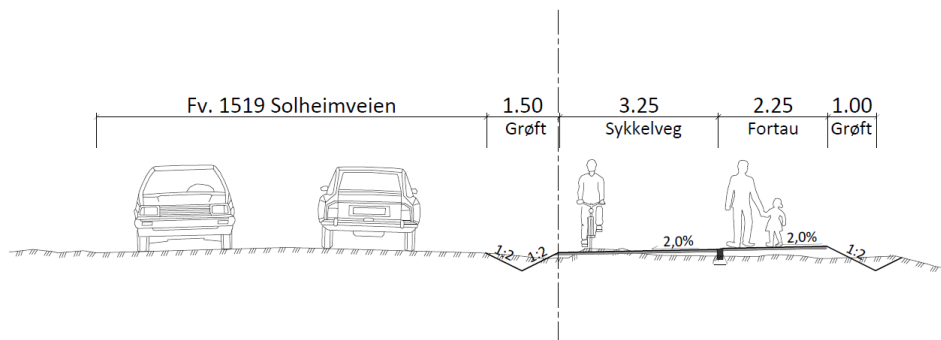
Det vil bli etablert nye lysmaster på hele strekningen. Disse settes i grøften mellom veg og sykkelveg.

Skilt vil i all hovedsak plasseres i grøften mellom sykkelveg og kjøreveg.

Med dette som utgangspunkt er følgende brukt som normalprofil for prosjekteringen:

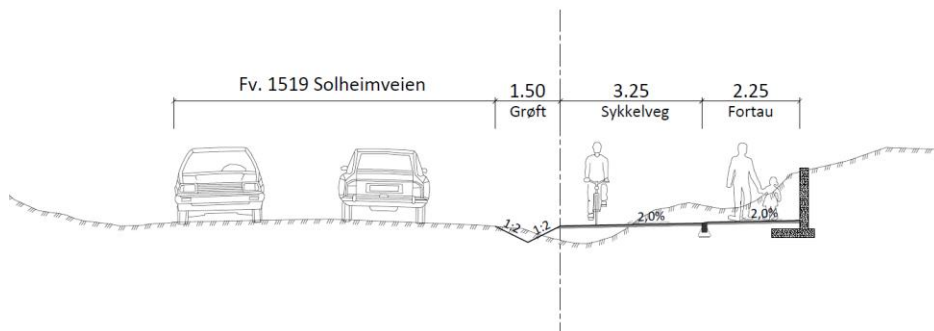
Normalprofil med grøft

M=1:50



Normalprofil med mur

M=1:50



5. Beskrivelse av prosjektert løsning

Generelt er det svært moderat stigning, 0 – 3.6 %, på hele strekningen. Horisontalkurvaturen er heller ikke utfordrende. Imidlertid har det vært krevende å finne gode løsninger mot tilliggende eiendommer slik at ikke skråningsutslaget, og dermed inngrepene, skulle bli for store. Se også punkt 4.

I vest tilpasses den nye sykkelvegen og fortauet til fortauet og fotgjengerkryssingen ved Røykåsveien. Det er lagt inn en lav mur/kantstein mot Solheimveien 21, men ut over det er det grøft eller fylling mot naboeiendommer frem til Njåls vei.

Njåls veg er steng for kjørende ca 25 meter fra Solheimveien. Det er derfor naturlig å definere dette som en avkjøring med adkomst til Solheimveien 29, med tilhørende sikotlinjer mot sykkelvegen og Solheimveien.

Solheimveien 29 er en Joker-butikk med behov for både kundeparkering og varelevering. I dagens situasjon er det varelevering i byggets nord-østre hjørne, med innkjøring fra Solheimveien på nordsiden av bygget. Det har vist seg vanskelig å finne ny plass for vareleveringen, og det legges derfor opp til at den forblir på samme plass i ny situasjon. Avkjøringen på nordsiden av bygget sperres, og vareleveringen må derfor skje ved at varebiler rygger langs bygget og fortauet frem til vareleveringen. For å få tilstrekkelig plass for dette blir fortauet bygget med 2,0 meter bredde (inklusive skulder) forbi Solheimveien 29, det vil si 0,25 meter smalere enn normalprofilen. På yttersiden av fortauet vil det bli en avgrensning med kantstein for å skille arealene fra hverandre. Kundeparkeringen for butikken blir i prinsippet som i dagens situasjon.

Fra Solheimveien 29 og frem til Georg Stangs vei blir det delvis mur for å ta opp høydeforskjellene mot sideterrenget, og delvis tilpasning uten mur.

Ved Georg Stangs veg svinger sykkelvegen og fortauet ut fra Solheimveien slik at det blir plass for å stå med et kjøretøy inn mot krysset uten å sperre for syklende. Syklende har ikke forkjøringsrett i krysset, og sikten er dermed satt til 8 x 20 meter.

På strekningen Georg Stangs vei til Snorres vei er sideterrenget noe høyere enn skulderkanten på fortauet. Muren som plasseres i skulderkant fortau blir dermed i området 0,5 - 2 meter høy. Med denne løsningen blir det strekningsvis ikke mulighet for snøopplag på yttersiden av fortauet.

Fra ca profil 600 og østover er Solheimveien noe bredere enn nødvendig. Det er derfor valgt å smalne inn vegen slik at kjørefeltene blir 3,25 meter brede, pluss breddeutvidelse på grunn av horisontalradius 175 meter. I tillegg er senterlinjen blitt flyttet noe mot nord. Dette har bidratt til å redusere eiendomsinngrepet på sørsiden av Solheimveien.

Krysset med Snorres veg er snevret noe inn for å gi et mer oversiktlig kjøremønster i kryssområdet. Trafikkøya i Solheimveien er noe forkortet for å ta hensyn til sporing for store kjøretøy.

Busslommen i vestgående retning er opprettholdt, men noe utbedret for å tilfredsstille kravene til utbedringsstandard (lengde 54 meter).

Busslommen i østgående retning er i dagens situasjon busslomme, men den gjøres om til kantstopp. Fra dette punktet og mot øst tilpasses sykkelvegen og fortauet til eksisterende gang- og sykkelveg.

For eiendom gnr/bnr 105/88 skal det etableres ny avkjørsel fra Njåls vei. I dagens situasjon har eiendommen adkomst fra Solheimveien, men eksisterende reguleringsplan viser adkomst via Njåls vei. Dette er medtatt på de tekniske tegningene.

Det er to fotgjengeroverganger for Solheimveien på den aktuelle strekningen. En vest for Njåls vei og en vest for Snorres vei. Begge er opphevd. Fotgjengerkryssingen ved Njåls vei blir opprettholdt i ny situasjon, på samme sted som i dagens situasjon. Fotgjengerkryssingen ved Snorres vei flyttes ca 2 meter mot vest for å komme litt lenger fra kryssområdet.

1.0	2023-03-31	Notat som levert	jatse	troho	jatse
02	2023-03-30	Endret etter KS	jatse	troho	jatse
01	2023-03-29	Klart for KS	jatse		jatse
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.