
VEDLEGG 06C
FELLES ADKOMST
E. 9-15 OG E.17
UNDERSØKELSESNOTAT

Undersøkelser og utredelser
for regulerings sak 202202903
Ensjøveien 3,5,7,9,11,13,15A og 15B

Vurdering av felles adkomst med Ensjøveien 9-15 og Ensjøveien 17

Spørsmål:

Nordic trenger en vurdering av trafikale konsekvenser av å ha felles avkjørsel for Ensjøveien 9-15 og Ensjøveien 17.

Vurdering:

Ensjøveien 9-15 er beregnet til å produsere 350-400 bilturer per virkedøgn og 30-40 kjt/t i rushperiodene. Vi har ikke kjennskap til forventet fremtidig formål og trafikkproduksjon i Ensjøveien 17. Basert på tomteareal, hvor Ensjøveien 9-15 er på ca. 10 200 m² og Ensjøveien 17 er på ca. 7 500 m², kan man anta at Ensjøveien 17 vil produsere ca. 75 % av Ensjøveien 9-15. Dette gir da et tillegg på 250-300 bilturer per virkedøgn og 20-30 kjt/t i rushperiodene.

Totalt kan det da forventes 650-700 bilturer per virkedøgn og 50-70 kjt/t i rushperiodene.

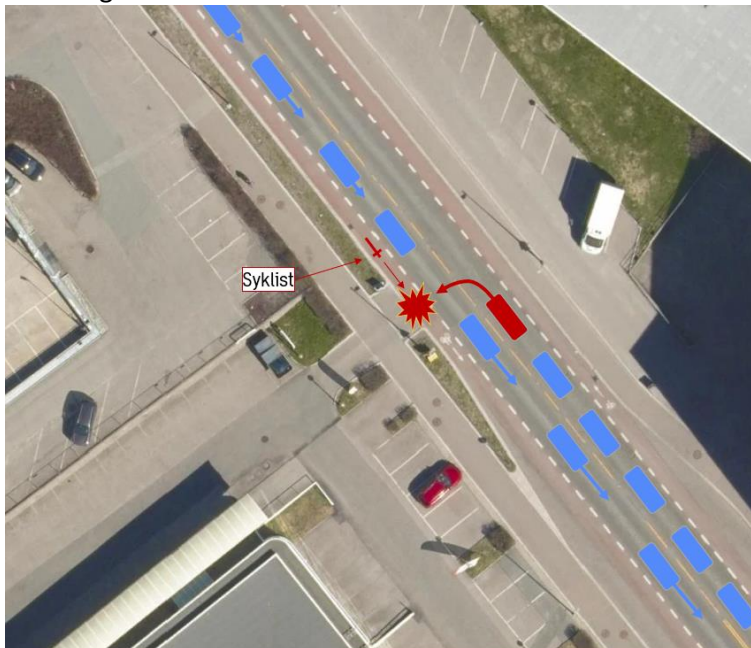
Felles avkjørsel mellom Ensjøveien 9-15 og 17 ligger ca. 80 m nordvest for krysset med Gladengveien. Dette tilsvarer at om lag ti kjøretøy inn mot signalanlegget vil medføre blokkering av adkomstkrysset. Vi har ikke kjennskap til hvor ofte man kan forvente tilbakeblokkering fra signalanlegget til adkomstkrysset og varigheten av dette. Det antas imidlertid at dette ofte vil være tilfelle, spesielt i rushperiodene.



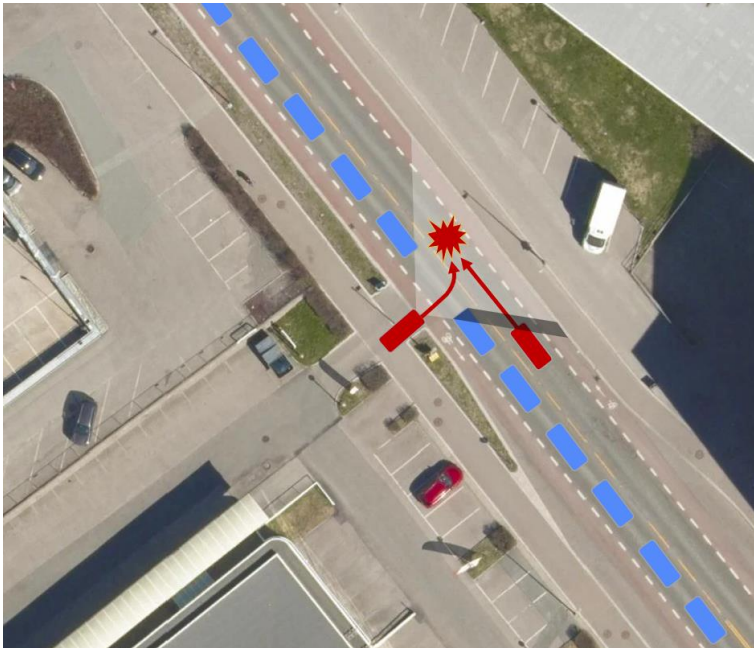
Den overordnede forskjellen mellom alternativet med én felles adkomst kontra to separate adkomster, er hvordan trafikkmengdene fordeles til området. Ulempen ved å ha en felles adkomst ved Ensjøveien 17 er at mer trafikk legges på en adkomst som ligger nært signalanlegget mellom Ensjøveien og Gladengveien.

Dette innebærer at det legges mer trafikk på en adkomst som oftere vil kunne bli blokkert av kø inn mot signalanlegget. Dette gir generelt et vanskeligere trafikkbilde. Forhold som man bør være spesielt oppmerksom på er:

- Kjøretøy som kommer fra signalanlegget og skal inn adkomsten må vike for kjøretøy i motgående retning som også har grønt eller har blokkert adkomsten. Dette vil kunne gi tilbakeblokkering til signalanlegget.
- Det kan oppstå lignende ulykker som i adkomstene i Ensjøveien øst for signalanlegget hvor syklister blir skjult av køen inn mot krysset. Det vil da kunne oppstå kollisjon mellom venstresving fra hovedveien og syklist. Konflikten er vanskelig å løse da et venstresvingeforbud vil medføre u hensiktsmessige store omveier grunnet manglende snumuligheter i nærområdet.



- Adkomsten ligger på siden hvor syklister sykler i nedoverbakke og det legges flere konflikter mellom bil og sykkel lengre ned i bakken hvor syklister holder høyere fart. Dette øker faren for ulykke ved alle typer kryssinger av sykkelfeltet (av- og påsving).
- Kjøretøy fra adkomst som ønsker å foreta venstresving vil kunne ha dårlig sikt til nordvestgående kjøretøy pga. siktblokkering fra kjøretøy inn mot signalanlegget.



- Kjøretøy i adkomsten vil kunne bli til hinder for gående og syklende når de venter/skal komme seg ut i veibanen.



Vi vurderer følgende forhold som positivt ved samlokalisering av adkomstene:

- Det er relativt begrenset med trafikk i adkomsten, slik at det ideelt sett bør rekke med én adkomst
- En felles adkomst vil gi færre konfliktpunkter langs Ensjøveien
- Det er lettere å fokusere på gode tiltak i ett spesifikt kryss

Konklusjon

Ensjøveien 17 vil med all sannsynlighet ha adkomst nordvest på tomten mot Ensjøveien. Ideelt skulle adkomsten vært lagt lengre nordvest for å øke avstanden til signalanlegget med Gladengveien for å være mer robust mot tilbakeblokkeringer. Dette vil imidlertid medføre at Ensjøveien 17 ikke har adkomst direkte til sin egen tomt, og antas å være en løsning som vanskelig lar seg gjennomføre i praksis.

Forutsatt at Ensjøveien 9-15 også skal benytte denne adkomsten vil dette medføre færre, men mer konsentrerte konfliktpunkter langs Ensjøveien.

Trafikksikkerhetsmessig er det konflikter mellom bilister og syklister som vurderes som verst. Dagens kryssutforming, der sykklistene ligger parallelt med bilene, vurderes som en trafikkfarlig løsning. Den vurderes som trafikkfarlig som følge av kombinasjonen nedoverbakke og stor fart på sykklistene, i kombinasjon med at de blir skjult bak biler i kø. Så fremt man får løst konflikten med sykklistene, vurderer vi at en samlokalisering av adkomstene ikke vil medføre ulemper som tilsier at dette er et grep som ikke kan gjennomføres.

For å løse konflikten mellom bilister og syklister bør det anlegges tilbaketrukket sykkelfelt (minimum 5 meter) for å sikre ventearial til biler mellom sykkelfelt og kjørebanelen.

Dette vil bedre sikkerhet for sykklistene. Det anbefales samtidig forsterket oppmerking i adkomstkrysset. Omleggingen av sykkelfelt vil komme i konflikt med eksisterende busslomme og er et forhold som må løses. Eksempel på løsning for adkomsten er vist i figuren under.

