

UTREDNING

KANADAVEGEN nedre del

i 3 alternativer

1. Ny Kanadaveg over Segalstadjordet (oppriinnelig forslag). Parallelført gang- og sykkelveg. Det er gjort tiltak for å optimalisere veglinja.
2. Utbedring av Kanadavegen i dagens trase med økte veggredder, bedre horisontalkurve oppe ved Bjørndalsvegen og bedre utforming av kryssene med fv. 254 og Bjørndalsvegen. Denne løsningen har i hovedsak fortau, men på den nederste delen er det vist en alternativ løsning med gang- og sykkelveg på oversiden av det tidligere Gausdal Land-bygget.
3. Samme som alternativ 2 for bilvegen, men med en separat gang- og sykkelveg over jordet i stedet for fortau.

Med bidrag fra Norconsult for tekniske og økonomiske beregninger (engasjert av SVV), fra Statens vegvesen om trafikksikkerhetsvurderinger, og fra Gausdal kommune om barn og unges ferdsel i området.

Vedlegg til sak om områderegulering Segalstad Bru

Gausdal kommune, den 31.05.2018

Til: Randi Sira
Fra: Jan Tore Selvik
Dato 2018-05-08

Kanadavegen - alternative traseer

Formål med prosjektet:

Norconsult har fått i oppdrag å se på alternative løsninger for Kanadavegen på strekningen Segalstad gård til krysset med fv. 254 Gausdalsvegen, Hp50 km 1,80 – km 2,16. Den aktuelle strekningen er relativt bratt, er smal og mangler løsninger for myke trafikanter. I tillegg er den en skarp sving oppe ved Segalstad gård og en uheldig kryssløsning ved fv. 254. I forbindelse med revisjon av kommunedelplanen for Segalstad bru har det tidligere vært utredet et alternativ over jordet nordvest for Kanadavegen. Dette alternativet er bearbeidet noe i denne rapporten. I tillegg er det vurdert en løsning hvor Kanadavegen utbedres i dagens trase. Dette notatet beskriver de to alternativene ut fra et vegteknisk og kostnadsmessig perspektiv.

Eksisterende situasjon:

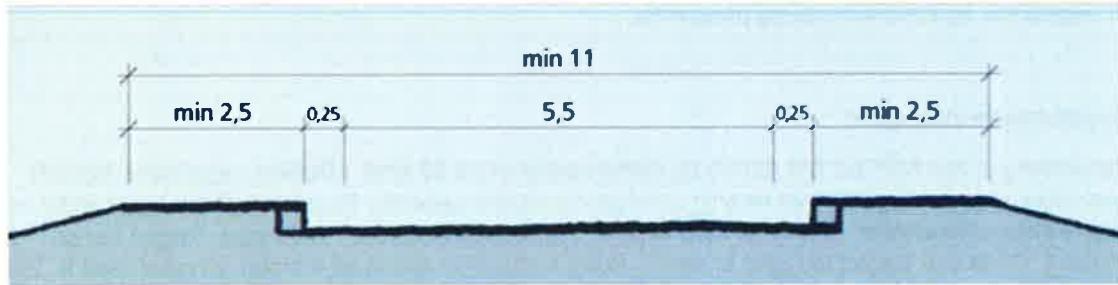
Kanadavegen har ÅDT på 724 (2017) og skiltet hastighet på 50 km/t. I Statens vegvesens oversikt over ulykker er det registrert en alvorlig utforkjøringsulykke nedenfor Segalstad gård og en ulykke med lettere skade i nærheten av krysset med fv. 254. Vegbredde er ca 5,0 – 5,5 meter. Vegen har ca 7-9% stigning. Oppe ved Segalstad gård er det en skarp kurve med radius ca 9 meter. Krysset med fv. 254 er uheldig utformet både med hensyn på horisontalkurvatur og stigningsforhold. I tillegg ender både en gang- og sykkelveg og en boligatkomst i kryssområdet og dette gjør situasjonen på dette stedet relativt trafikkfarlig. Det mangler løsninger for myke trafikanter langs Kanadavegen.

Standardvalg, mål med prosjektet og utredede alternativer:

Formålet med utbedring av Kanadavegen er å forbedre fremkommeligheten for kjøretøy generelt, og spesielt i forhold til store kjøretøy som krever mer plass og bedre stigningsforhold. I tillegg er det et mål å forbedre trafiksikkerheten for alle trafikantgrupper. Myke trafikanter har ikke trygg ferdsel langs Kanadavegen og det er en viktig målsetting å etablere trygge løsninger for disse.

Med bakgrunn i trafikkmengden og skiltet hastighet for Kanadavegen er det relevant å bruke dimensjoneringsklasse Samleveg type 2, Sa2, i henhold til Statens vegesens håndbok N100. Se utklipt under som viser normalprofil for denne veggtypen. Skissen viser tosidig fortau, men for Kanadavegen er det aktuelt med ensidig fortau, eventuelt ensidig gang- og sykkelveg. Maksimal stigning for denne dimensjoneringsklassen er 6 - 8 % avhengig av horisontalkurvatur, og minste horisontalkurve er 55 meter.

Med bakgrunn i dette standardvalget er det utarbeidet to alternative løsninger; et alternativ som baserer seg på utbedring av dagens veg og et alternativ som viser en omlagt trase over jordet nordvest for dagens veg.



Figur C.17: Tverrprofil Sa2 (alternativ 2) 11 m vegbredde inklusive fortau (mål i m)

Det er blitt utredet tre prinsipielle alternativer:

Alternativ 1 viser Kanadavegen i en ny trase over jordet nordvest for dagens trase, og med parallelført gang- og sykkelveg.

Alternativ 2 viser utbedring av Kanadavegen i dagens trase med økte vegbredder, bedre horisontalkurve oppe ved Bjørndalsvegen og bedre utforming av kryssene med fv. 254 og Bjørndalsvegen. Denne løsningen har i utgangspunktet fortau, men på den nederste delen er det vist en alternativ løsning med gang- og sykkelveg på oversiden av gamle Gausdal Land.

Alternativ 3 viser også utbedring av Kanadavegen i eksisterende trase, tilsvarende som Alternativ 2, men med en separat gang- og sykkelveg over jordet i stedet for fortau.

Alle tre alternativene er tegnet ut basert på digitalt kart og i 3D. Se vedlagte tegninger for detaljerte opplysninger for hvert enkelt alternativ. Det er gjennomført et forenklet Anslag for alternativene for å få frem både kostnadstall og usikkerhetsvurderinger.

Alternativ 1: Kanadavegen i ny trase over jordet:

I dette alternativet er krysset med fv. 254 flyttet ca 440 meter mot nordvest ved dagens kryss mellom Frydenlund og fv. 254. Frydenlund tilpasses den nye situasjonen med nytt kryss mot Kanadavegen. I dette alternativet er det vist en separat gang- og sykkelveg i stedet for fortau. For å unngå problem med bekken på vestsiden av jordet er topp skjæring aldri nærmere enn 20 meter fra den. Uansett ville det vært krevende å komme særlig mye nærmere bekken på grunn av horisontalkurvaturen for vegen.



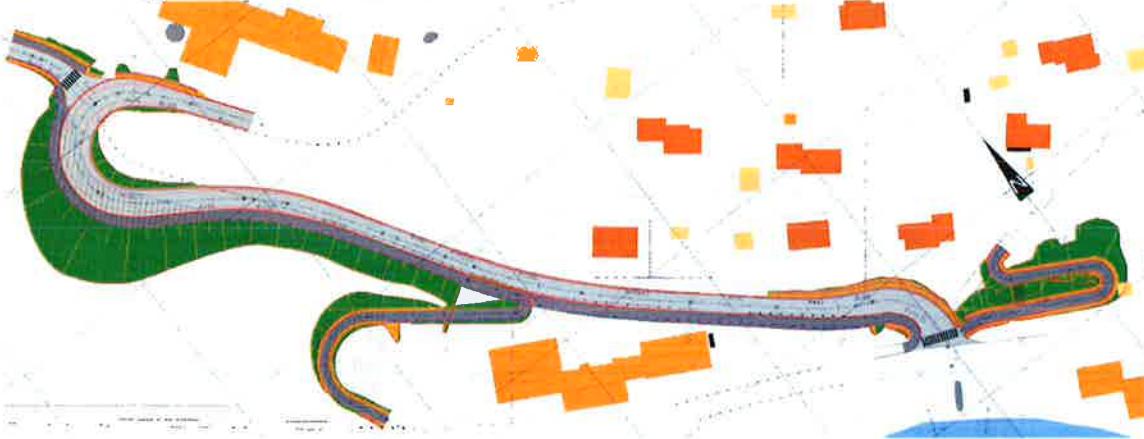
Jordet er svært bratt i det øverste nordvestre hjørne, og det har derfor vært nødvendig å løse dette delvis ved en mur og delvis med jordkjæring (fall 1:2). Muren blir høy og det vil muligens være noen utfordringer knyttet til geotekniske forhold ved denne konstruksjonen. Bjørndalsvegen kobles med justert kryss inn på Kanadavegen. Dagens trase for Kanadavegen blir liggende igjen som en kombinert gang- og sykkelveg og atkomstveg til de fem boligeiendommene. Disse boligeiendommene kan enten føres opp mot den nye Kanadavegen eller ned mot fv. 254.

Samlet blir de rent vegtekniske løsningene i dette alternativet godt, men det blir et vesentlig inngrep på dyrket mark, 5735 m². I tillegg blir det liggende igjen noen restarealer nordvest for vegtraseen som i praksis blir vanskelig å utnytte til verken jordbruk eller bebyggelse, 2940 m². Det blir relativt enkelt å finne en god løsning for Høslan og boligeiendommen i dagens kryss med fv. 254.

Det er utført en kostnadsberegning for alternativet. Anleggskostnader inklusive byggherrekostnader, grunnerverv, usikkerhetsfaktorer, rigg og mva på ca 18,4 mill kr (P50). Dette er kostnader med usikkerhet +- 25% (kommunedelplan-nivå).

Alternativ 2: Utbedring av Kanadavegen i dagens vegtrase og med fortau:

Krysset med fv. 254 er noe utbedret for å forbedre situasjonen for spesielt tunge kjøretøy. Vegens stigning i krysset er også forbedret. Samlet sett blir situasjonen bedre enn i dagens situasjon, men på grunn av bratt sideterreg og nærføring til boligeiendommer er det vanskelig å få til en fullgod trafikksikker og funksjonell løsning i krysset.



Videre oppover Kanadavegen er terrenget på høyre side av vegen svært bratt og med boligeiendommene relativt tett inn mot vegen. Dette gjør at det ikke er praktisk mulig å skjære seg inn i terrenget der, og den eneste løsningen er å utvide vegen på fylling. Fortauet er lagt på venstre siden av Kanadavegen. Dette er mest praktisk både med hensyn på krysset ved fv. 254, unngå kryssende boligatkomster og tilkobling til fortauet oppover Bjørndalsvegen. I den skarpe svingen ved Segalstad gård er det lagt inn en kurve med radius 18 meter. Dette er langt under standardkravet på 55 meter, men for å unngå for store inngrep på dyrket mark er det valgt en såpass skarp kurve. Det er imidlertid lagt inn en stor breddeutvidelse i kurven, og sporingsanalyser viser at to store kjøretøy (vogntog) kan møtes i krysset uten større problemer. Kryssområdet har også mindre stigning enn i dagens situasjon. Utbedring av Kanadavegen avsluttes på nedsiden av Segalstad gård. Bjørndalsvegen tilpasses med et justert kryss mot Kanadavegen. Inngrep på dyrket mark blir ca 2400 m².

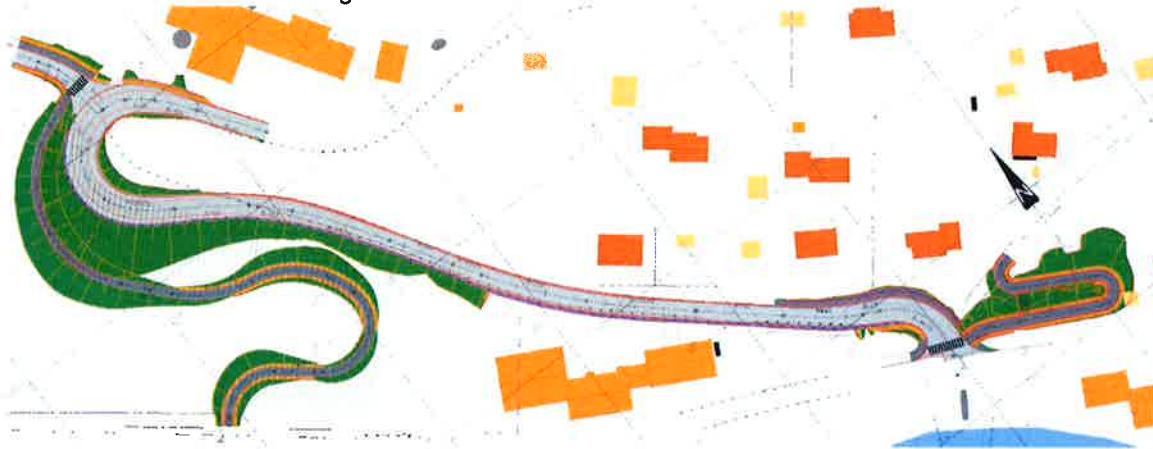
Gang- og sykkelvegen (Høslan) og atkomsten til boligeiendommen på østsiden av krysset blir imidlertid vanskelig å tilpasse til den nye utformingen, og slik vi ser det bør dette løses ved at boligeiendommen innløses og det lages en slyng for gang- og sykkelvegen med en trygg tilkobling til fortauet langs fv. 254.

Det er utført en kostnadsberegning for alternativet. Anleggskostnadene med fortau og Bjørndalsvegen, inklusive byggherrekostnader, grunnerverv, usikkerhetsfaktorer, rigg og mva er på ca 23,2 mill kr (P50). I tillegg til dette mener vi det bør inkluderes omlegging av Høslan over innløst eiendom. Vi har kostnadsberegnet dette til ca 4,5 mill kr inklusive alle påslag og erverv av boligeiendommen. Det vil si totalkostnaden for dette alternativet vil komme på ca 27,7 mill kr. Dette er kostnader med usikkerhet +- 25% (kommunedelplan-nivå).

En variant av den viste løsningen er å sløye fortauet langs Kanadavegen på de første 150 meter fra krysset og oppover, og i stedet legge en gang- og sykkelveg på oversiden av næringsbyggene og ned mot fv. 254 som vist på tegningene. Denne løsningen forutsetter en svært høy mur og inngrep på dyrket mark, ca 800 m². Kostnadsmessig er dette omtrent likt med å bygge fortau langs Kanadavegen, men funksjonelt vil det antageligvis være en stor fordel å føre fortauet langs Kanadavegen helt ned til krysset.

Alternativ 3: Utbedring av Kanadavegen i dagens vegtrase og med separat gang- og sykkelveg:

Dette alternativet har helt likt Alternativ 2 hva gjelder selve Kanadavegen. Imidlertid omfatter dette alternativet en egen gang- og sykkelveg over jordet fra Bjørndalsvegen og ned til fv. 254. Denne gang- og sykkelvegen er lagt i noe slyng for å få akseptable stigningsforhold, men den øverste delen vil bli brattere enn ved fortau-løsningen.



Gang- og sykkelvegen (Høslan) og atkomsten til boligeiendommen ved krysset med fv. 254 bør løses som for Alternativ 2.

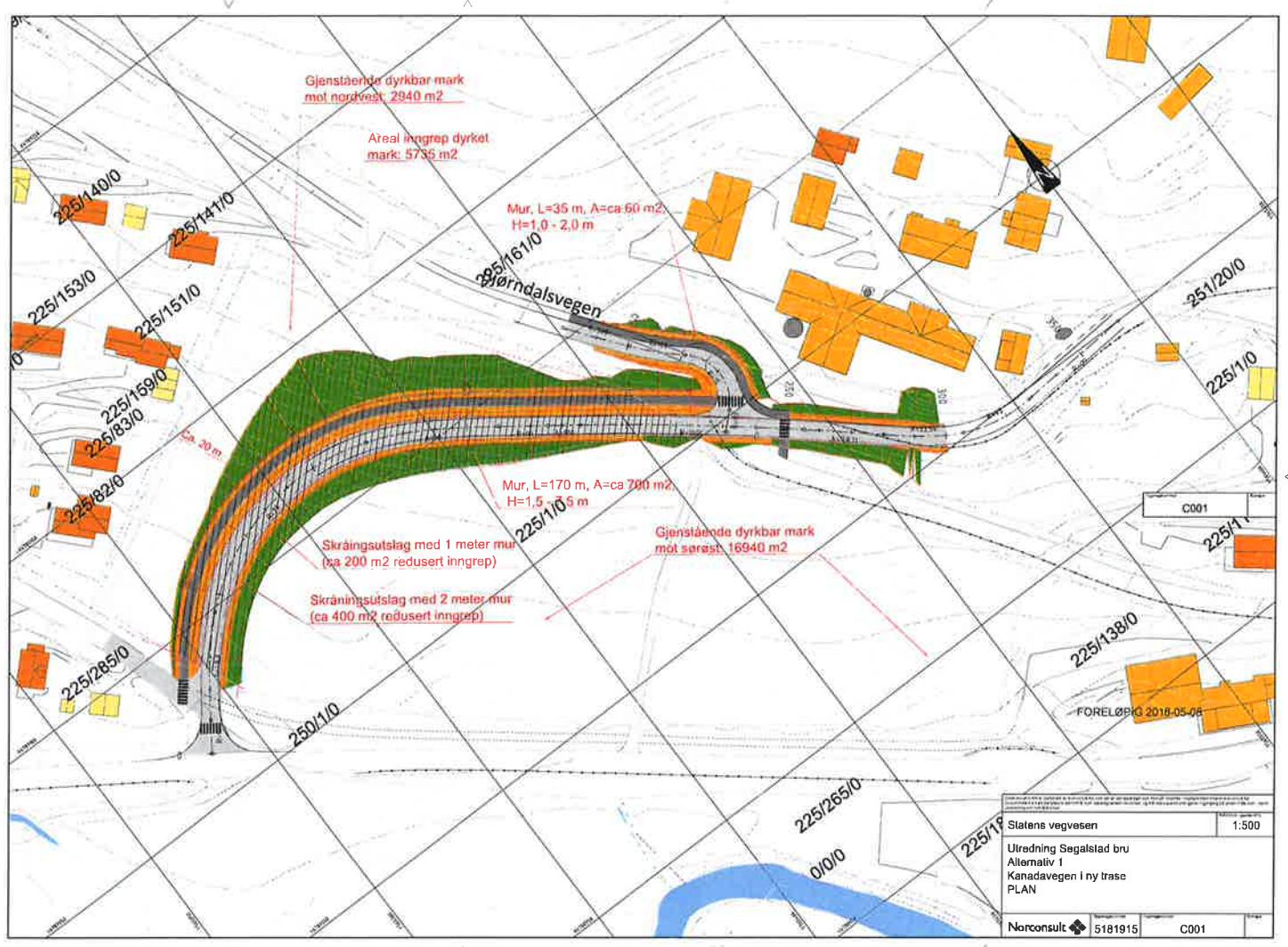
Inngrep på dyrket mark blir ca 4700 m² for Kanadavegen og separat gang- og sykkelveg til sammen.

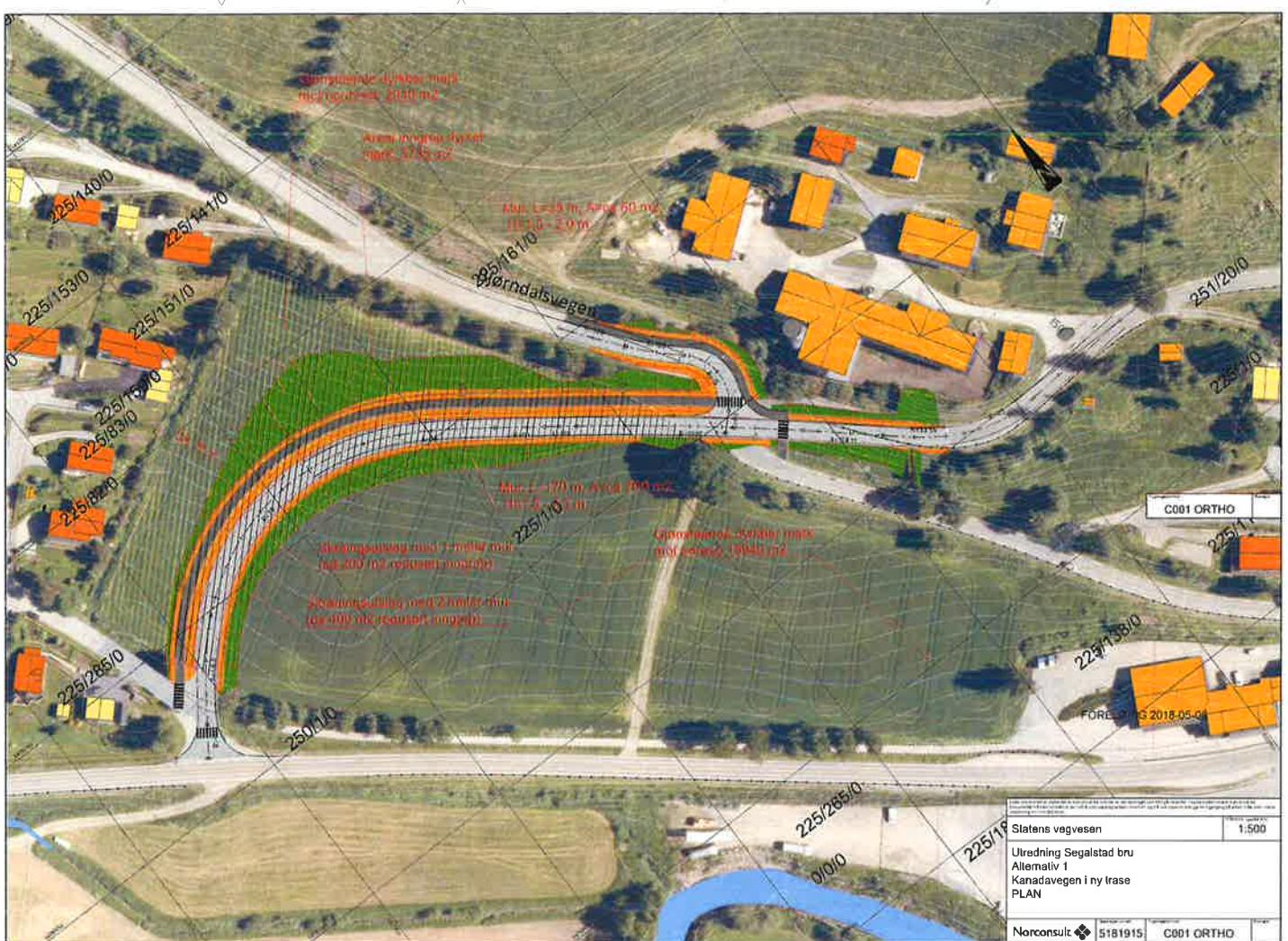
Det er utført en kostnadsberegning for alternativet. Anleggskostnadene med gang- og sykkelveg og Bjørndalsvegen, inklusive byggherrekostnader, grunnerverv, usikkerhetsfaktorer, rigg og mva er på ca 20,9 mill kr (P50). I tillegg til dette mener vi det bør inkluderes omlegging av Høslan over innløst eiendom. Vi har kostnadsberegnet dette til ca 4,5 mill kr inklusiv alle påslag og erverv av boligeiendommen. Det vil si totalkostnaden for dette alternativet vil komme på ca 25,5 mill kr. Dette er kostnader med usikkerhet +- 25% (kommunedelplan-nivå).

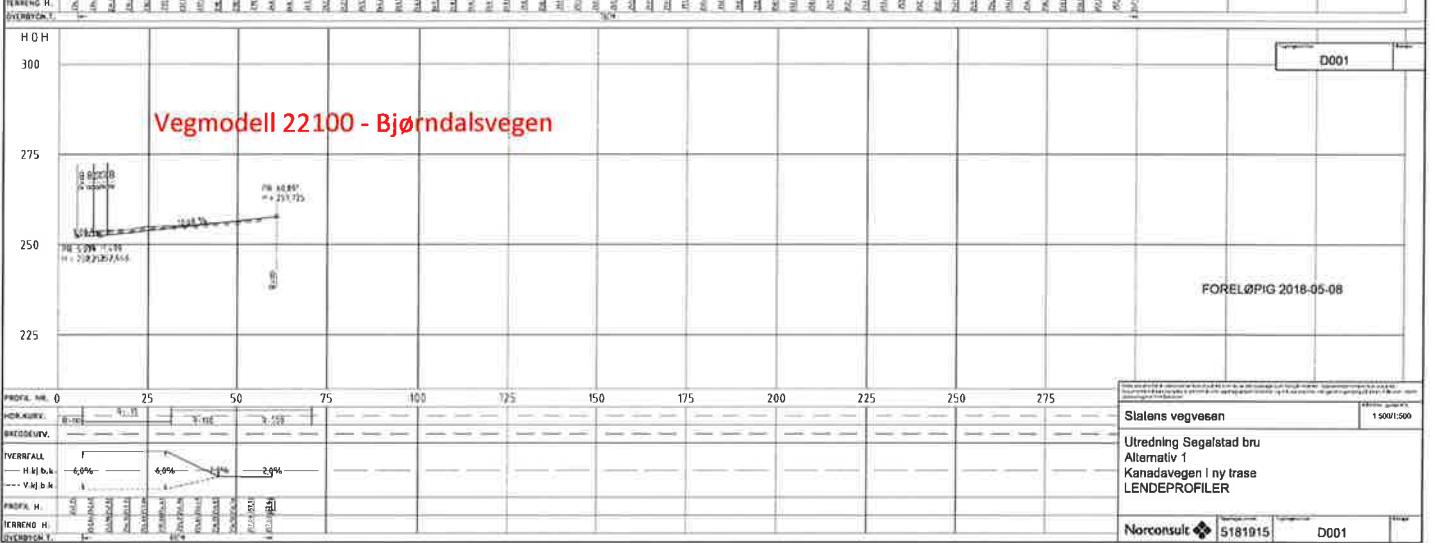
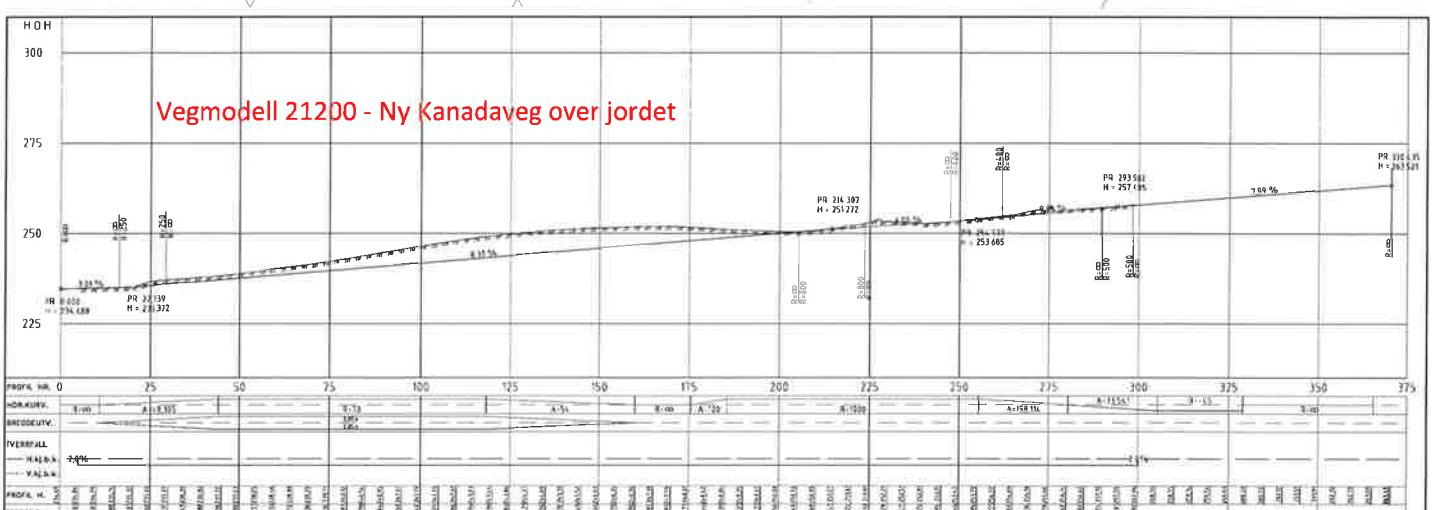
Versjonstabellen skal stå nederst på siste side.

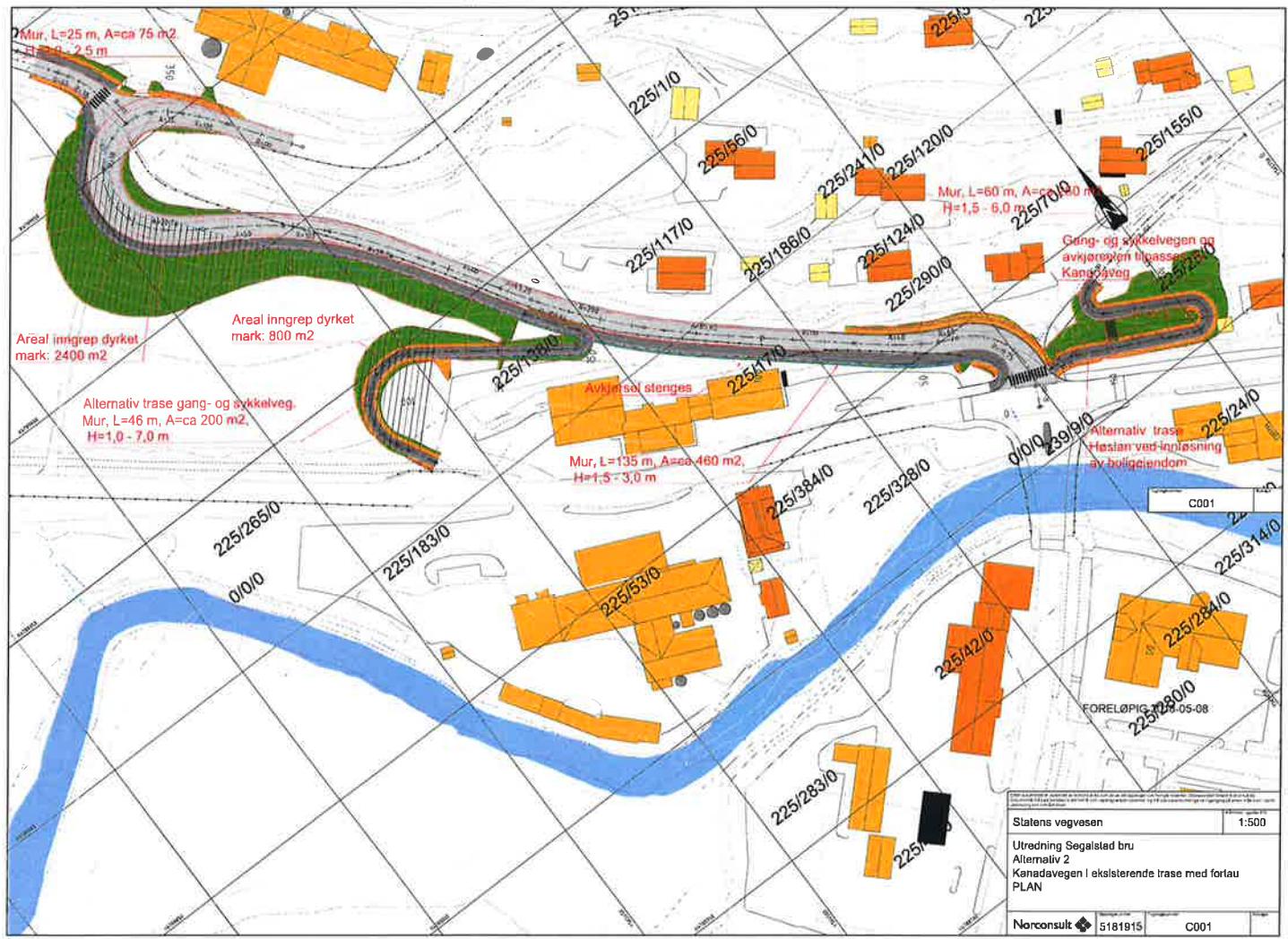
1	2018-05-08	Overlevert kunden	jatse	troho	jatse
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

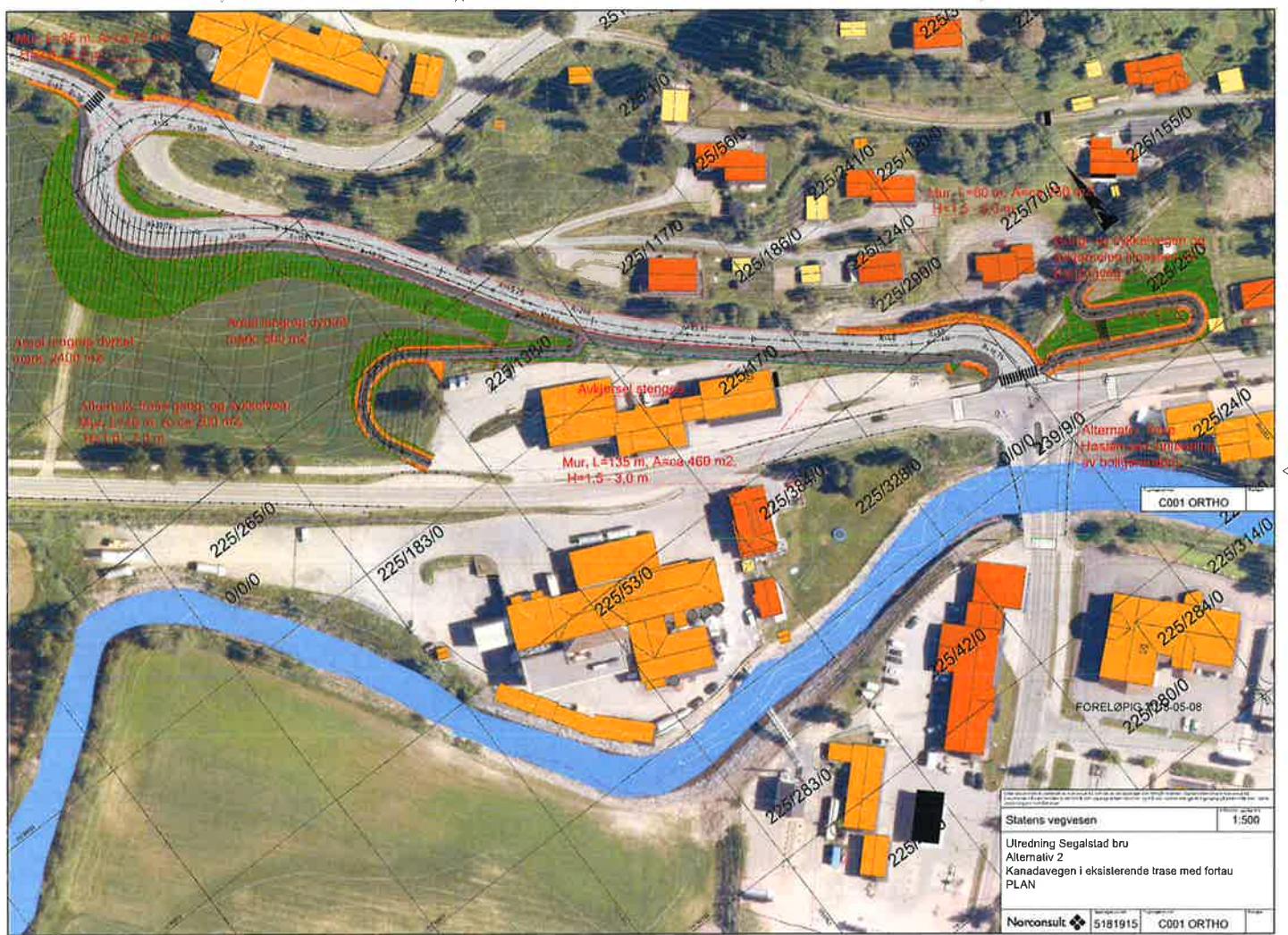
Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet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

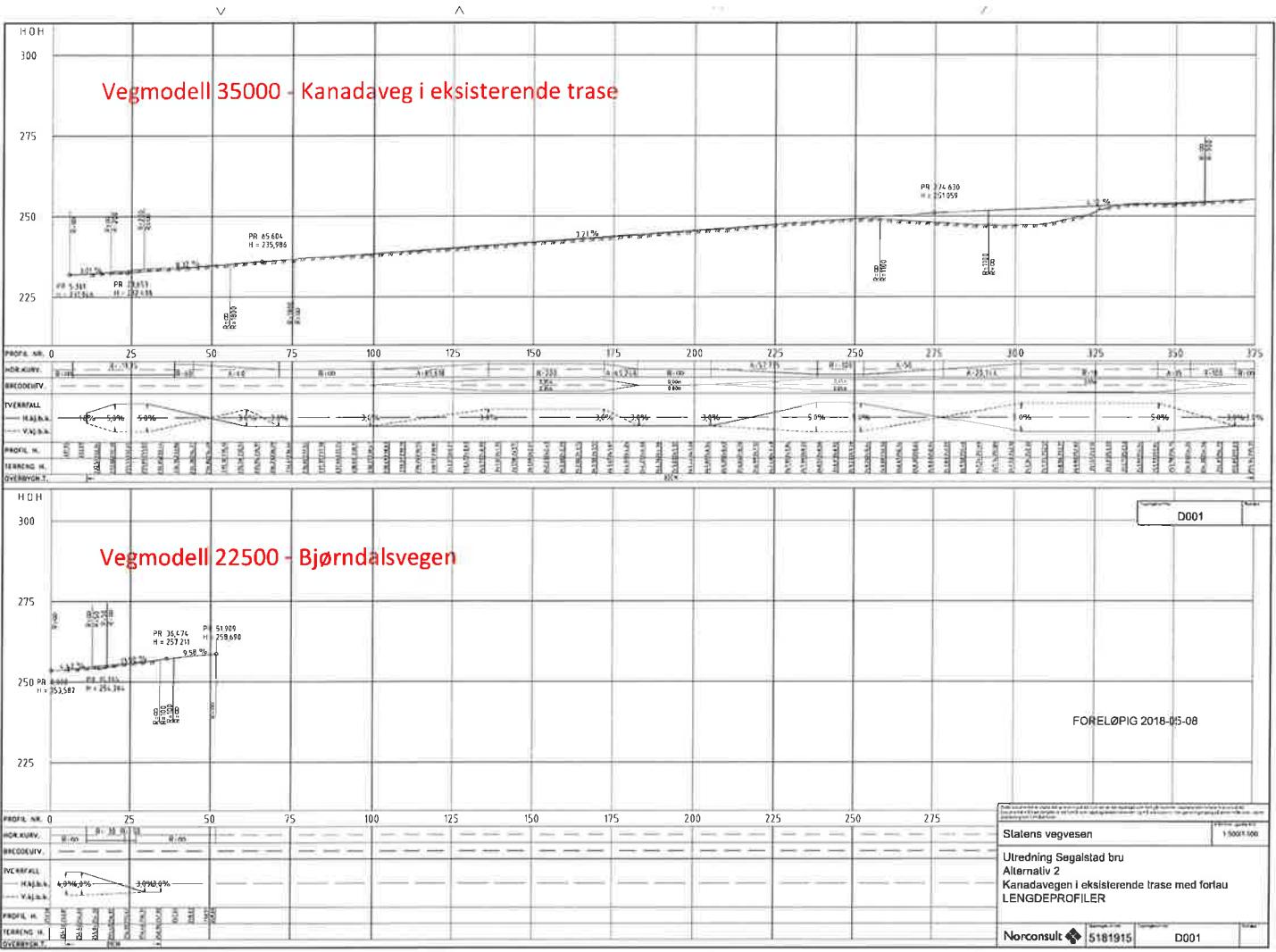


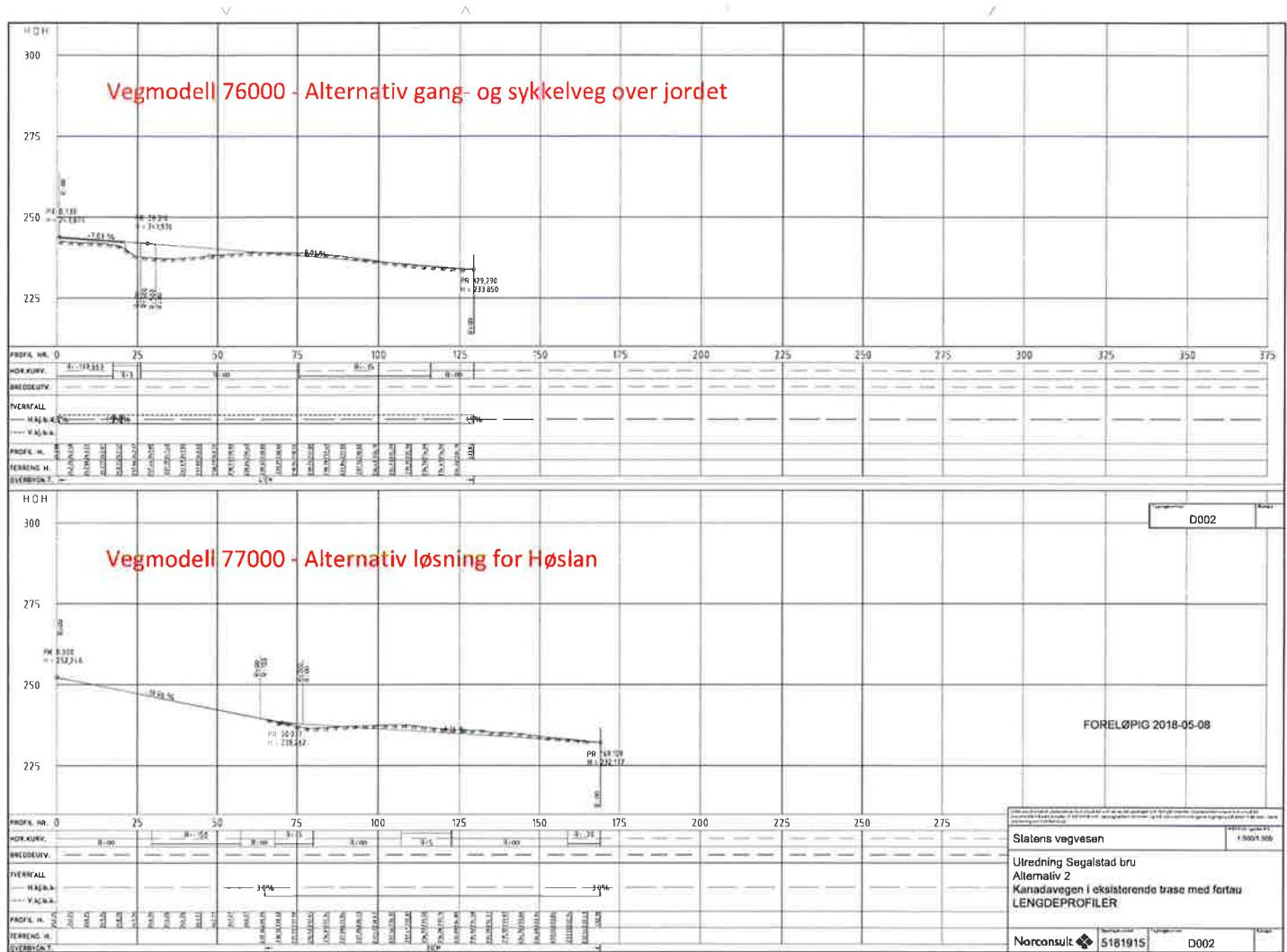


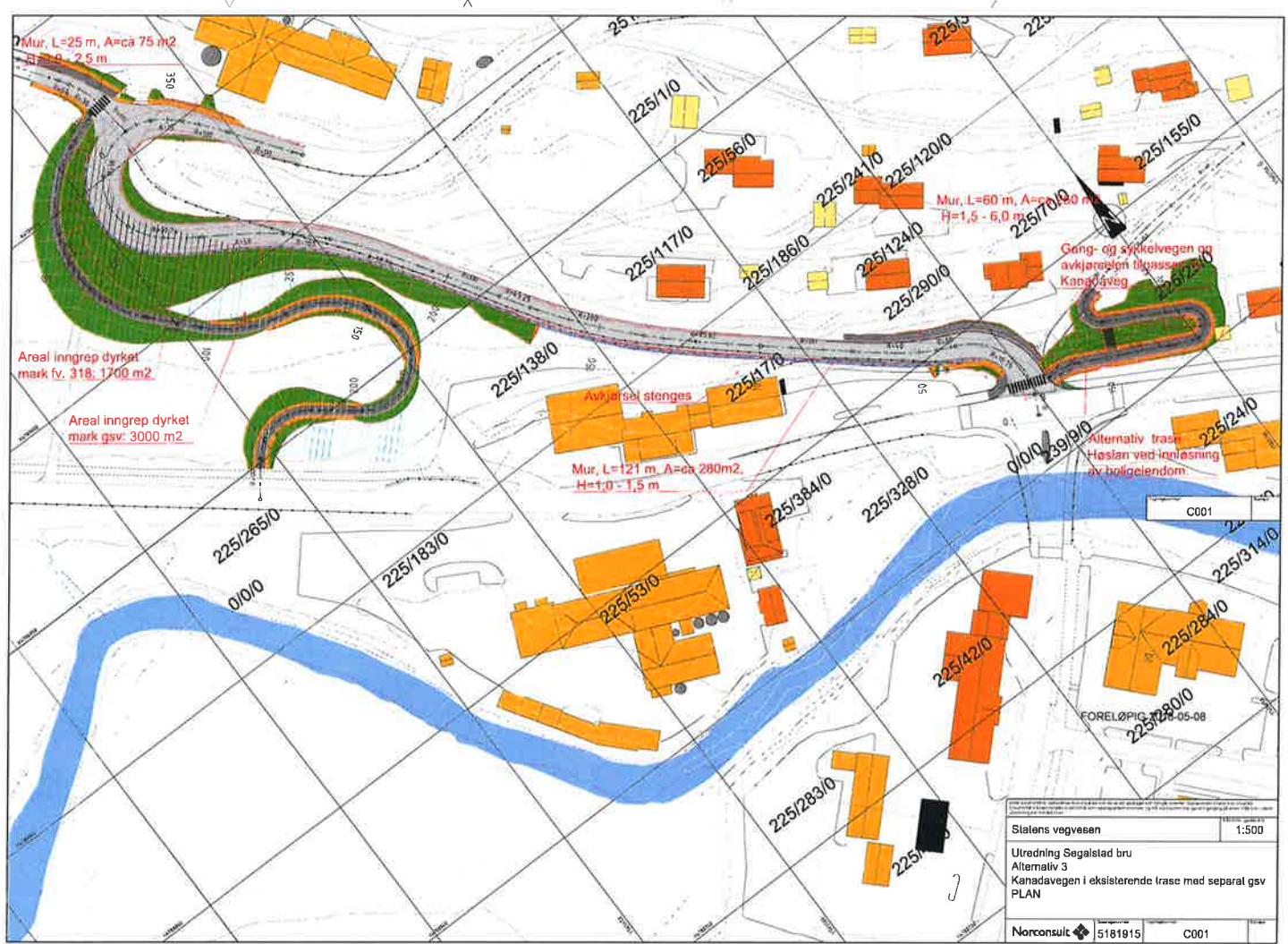


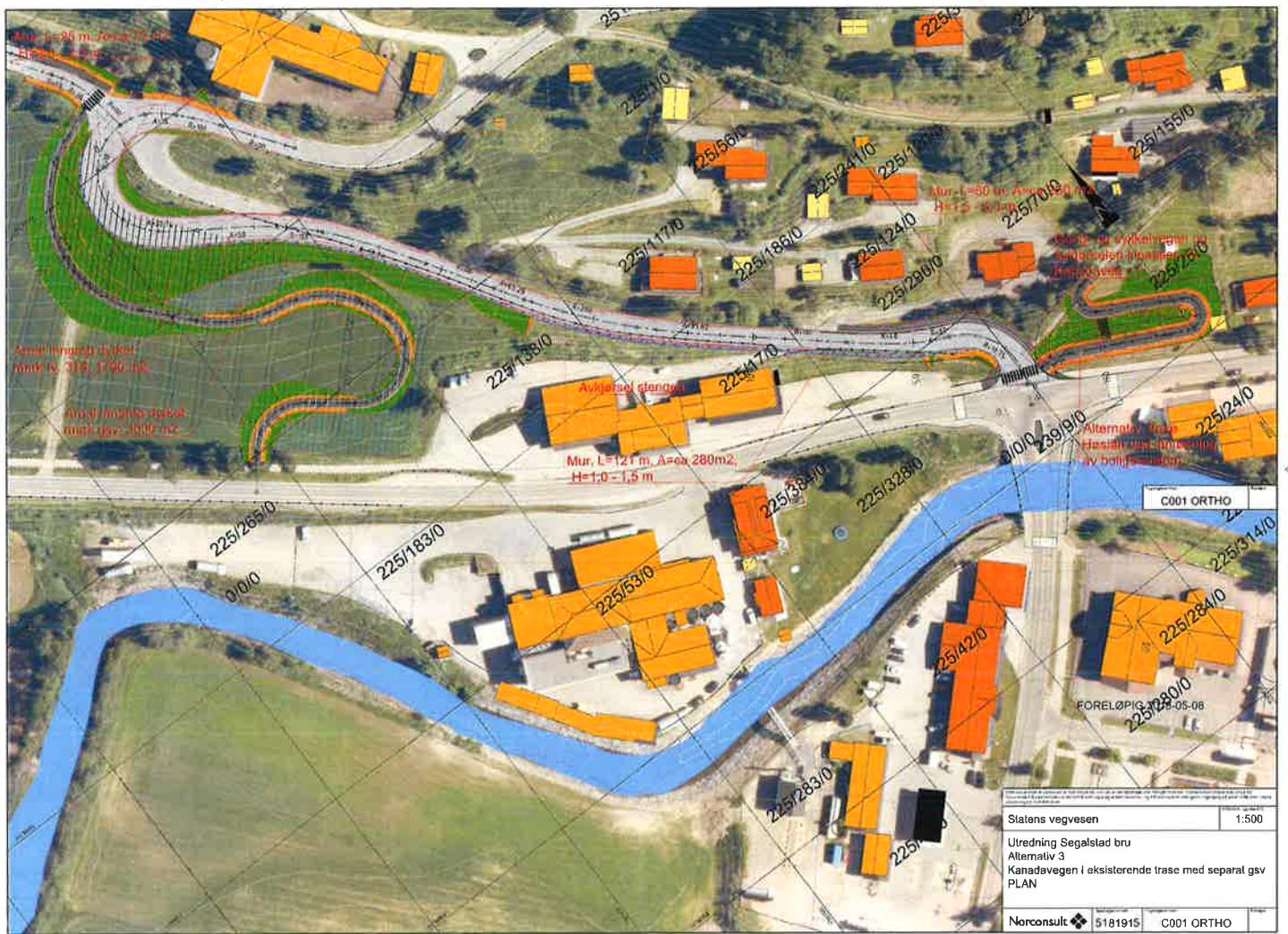


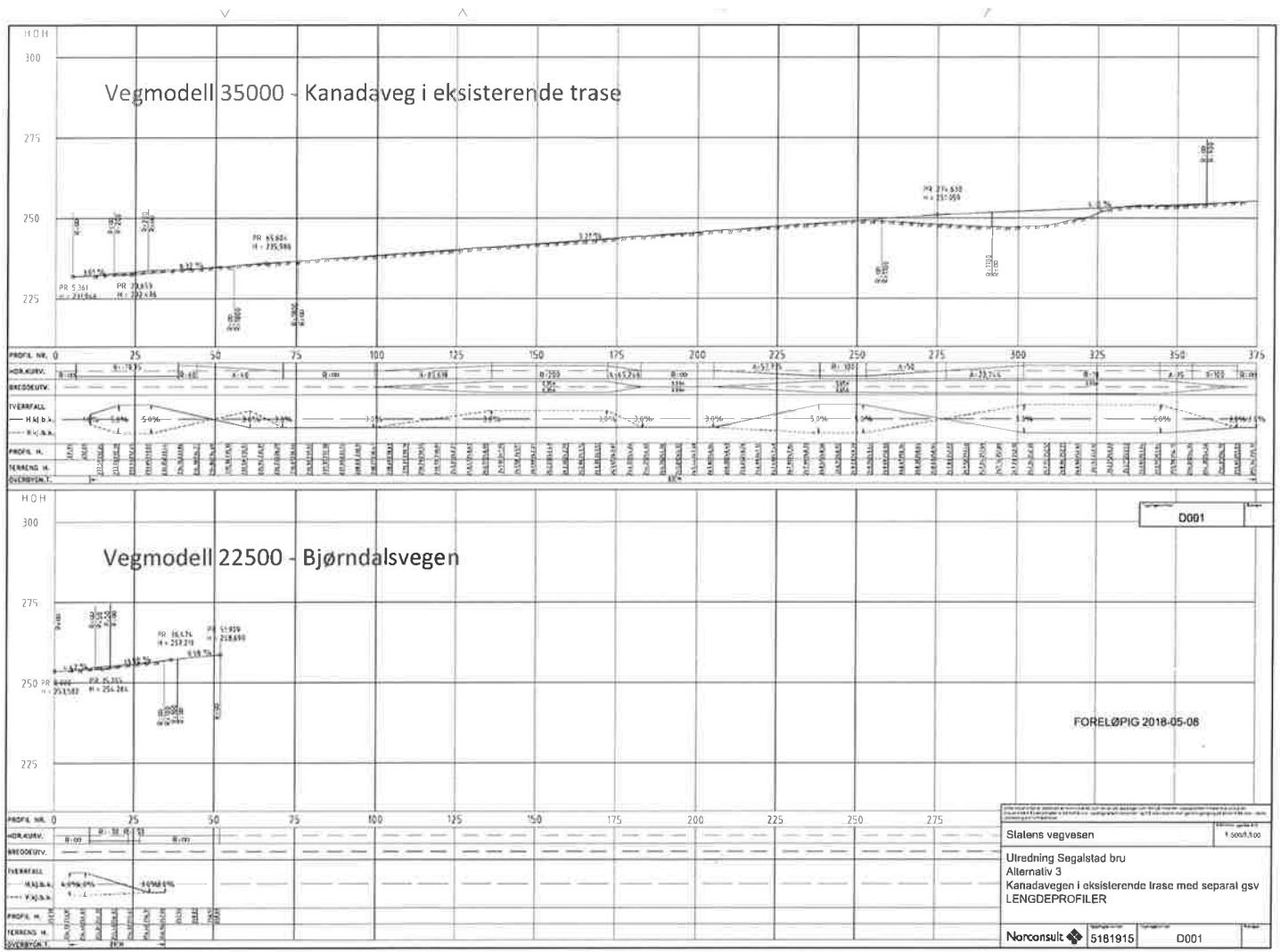


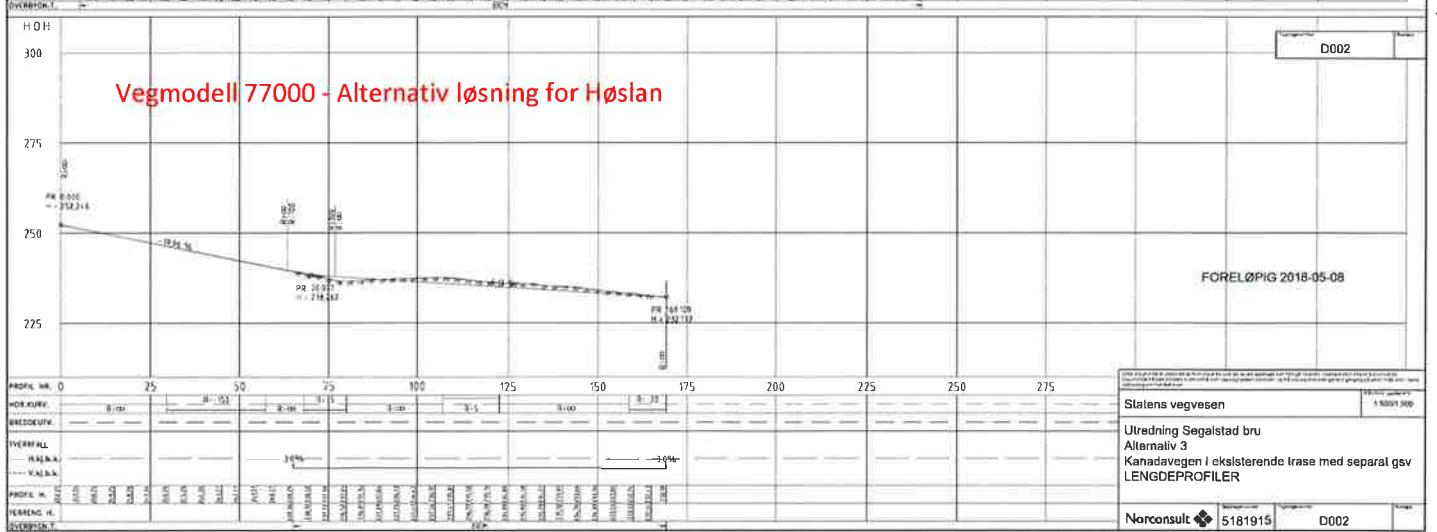














Statens vegvesen

Vår dato: 30.05.2018
Revidert dato:

Notat

Til: Gausdal kommune ved Jon Sylte,
Oppland fylkeskommune ved Eivind Myhr
Fra: Statens vegvesen ved Randi Sira
Kopi: Hans Martin Asskildt

Kanadavegen – vurdering av ulike løsninger

Bakgrunn

Gausdal kommune har i forbindelse med sin områdereguleringsplan fått laget et skisseprosjekt for ny trasé for nedre del av fv.318 Kanadavegen ned mot fv.255.

Grunnen til dette er at nedre del av Kanadavegen har tre vanskelige punkter:

1. Bjørndalssvingen som er en hårnålssving som er trang, spesielt for store kjøretøy
2. Det finnes ikke eget anlegg for myke trafikanter
3. Krysset ned mot fv.255 har ikke tilfredsstillende utforming med hensyn på både vertikal og horisontalkurvatur. Krysset i seg selv mangler god tilrettelegging for myke trafikanter.

Ved høring av planen var ny Kanadaveg lagt inn i plankartet. Statens vegvesen motsatte seg ikke at vegen var lagt inn, men påpekte at det at vegen ble lagt inn i plankartet ikke ville gi noen automatikk i at tiltaket blir prioritert inn til handlingsprogram for fylkesveger. Gausdal kommune er inneforstått med dette, men ønsker likevel å planavklare tiltaket for å fremme det inn som høyt prioritert tiltak ved neste rullering av handlingsprogrammet. Ved innspill til handlingsprogram for 2018–21 var tiltaket prioritert på fjerde plass.

Ved høringen fremmet fylkesmannen innsigelse til ny Kanadaveg begrunnet med jordvern. Dersom det fra annet hold kommer frem andre viktige begrunnelser for den nye traséen, for eksempel trafikksikkerhet eller beredskap vil fylkesmannen vurdere jordvernet opp mot slike hensyn.

I møte med Gausdal kommune 5 mars ble det bestemt at flere alternativer skulle utredes. Norconsult som har laget forslaget til ny trasé ble bedt om å se på om det er mulig å utbedre Kanadavegen i eksisterende trasé.

Norconsult har laget flere utkast som også er kostnadsberegnet på skissenivå. Det er gjort en TS-vurdering av alternativene som oppsummeres nedenfor. Alternativene er satt opp mot nullalternativet og gitt poeng.

0-alternativet – dagens situasjon

Dagens situasjon er ikke tilfredsstillende. Særlig på vinterstid kan det være utfordrende med biler som sklir inn i krysset. Det er også et problem at Høslan (bratt gangveg) og boligatkomst kommer inn i krysset.



Trafikantgruppe	Vurdering	Poeng
Kjørende	Mangler utflating mot fv. 255 ved Segalstad bru. Kurve og kryss med Bjørndalsvegen er uoversiktlig, både ved kjøring i gjennom kurve og ved avkjøring til Bjørndalsvegen.	0
Gående	Situasjonen for gående i kjørebane på strekningen er farlig. På utsiden er det rekverk som sperrer for muligheten til å komme i sikkerhet. Strekningen er bratt og på vinterstid kan glatt vegbane forverre situasjonen ytterligere.	0
Sykklende	Situasjonen for sykklende på strekningen er ikke tilfredsstillende. De yngste har heller ikke sikkert areal å sykle på.	0
Sum		0

Alternativ 1 – ny Kanadaveg over jordet

Ny veg er lagt over jordet. Denne eliminerer hårnålssvingen for fylkesvegen ved at fylkesvegen føres rett fram.



Trafikantgruppe	Vurdering	Poeng
Kjørende	Kryss med fv. 255 er utformet med utflating som tilfredsstiller vegenormaler. Kryss med Bjørndalsvegen har god utforming, men bør ha 2% stigning inn på primærvegen på de nærmeste 2 m slik at vann ikke renner inn fra sekundærveg inn på primærvegen. Stigning på 8,3% i 70 kurve gir utfordringer med resulterende fall. Eksisterende Kanadaveg må opprettholdes som boligadkomst. Kryss med fv. 255 vil måtte opprettholdes, men med mye mindre trafikk, (<i>eller atkomst til boligene kan skje ovenfra – og da kan krysset stenges.</i>)	2
Gående	Sikker løsning med 3 m dele mot kjøreveg. Negativt med 8,3% stigning i forhold til UU. Spørsmål om i hvor stor grad g/s vegen blir brukt da målpunkt for mange er sentrum ved Segalstad bru. Eksisterende Kanadaveg kan benyttes til kombinert g/s veg og adkomst til boliger, uten mulighet for gjennomkjøring, noe som gir god sikkerhet for myke trafikanter.	2
Sykklende	Sikker løsning med 3 m grøft mot kjøreveg. Negativt med 8,3% stigning i forhold til UU. Spørsmål om i hvor stor grad g/s vegen blir brukt da målpunkt for mange er sentrum ved Segalstad bru. Eksisterende Kanadaveg kan benyttes til kombinert g/s veg og adkomst til boliger, uten mulighet for gjennomkjøring, noe som gir god sikkerhet for myke trafikanter.	2
Sum		6

Alternativ 2 – oppgradere eksisterende veg med fortau langs vegen

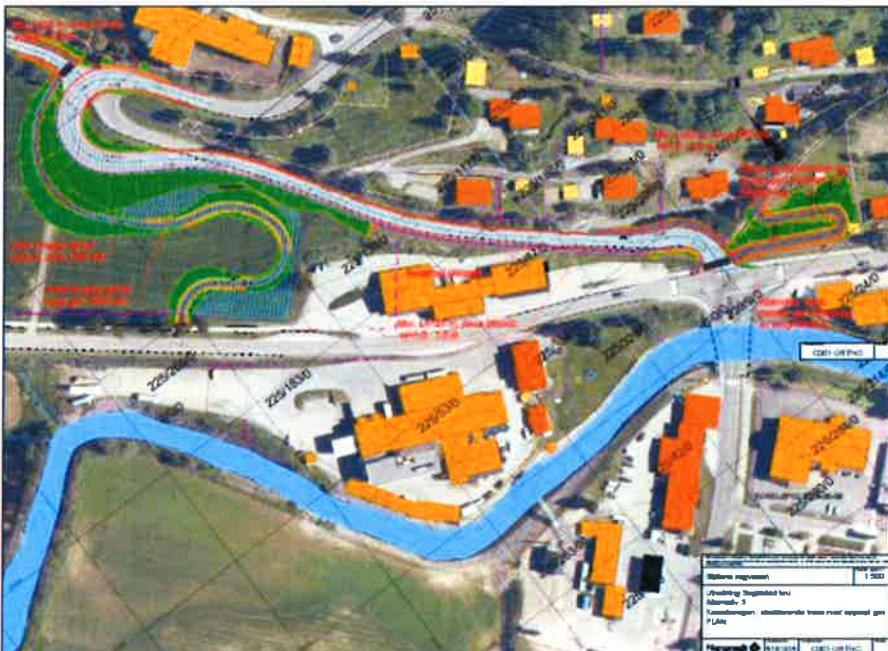
Oppgradering av eksisterende veg, Bjørndalssvingen og krysset mot fv. 255 har fått bedre geometri og det er lagt separat GS-veg over jordet.



Trafikantgruppe	Vurdering	Poeng
Kjørende	Kryss med fv. 255 har for kort utflating, dette sammen med fall mot kryss er negativt og bør forbedres. (ok for lastebiler, men trangt for vogntog). Kryss med Bjørndalsvegen er i kurve med ensidig fall på 5% og i stigning på 4%. Bjørndalsvegen faller med 4,5% inn på Kanadavegen, bør ha 2% stigning inn på primærveg på de nærmeste 2 m slik at vann ikke renner inn fra sekundærveg. Det blir da mer enn 5% endring i lengde-profilen. Behov for justering av tverrfall i kurve. (kfr. geometri) (<i>Mulig å bruke V120 Kap. 8 i kurve/kryss med Bjørndalsvegen.</i>)	2
Gående	God løsning for gående med fortaus løsning. Vurdere å øke vis 13 cm for å bedre sikkerhet for myke trafikanter. Avslutning av fortau i kryss med Bjørndalsvegen og gjennom kurva videre opp Kanadavegen må vurderes. Hva er behovet for alt g/s veg over jordet? (<i>Kuttet ut</i>) Omlagt g/s i Hørlanvegen gir en vesentlig bedre geometri enn dagens løsning, men det gjelder kun de nederste 100 m, som også fører til en forlengelse. Løsningen anbefales ikke, <i>kan sannsynligvis gjøres enklere, men noen tiltak må gjøres.</i>	3
Sykklende	Løsning for sykler er ikke optimal pga. stigning. Målpunkt Segalstad bru vil føre til lengre veg. Det er fare for at Kanadavegen blir brukt av sykler er ganske stor, dvs. ingen bedring for sykler. Omlagt g/s i Hørlanvegen gir en vesentlig bedre geometri enn dagens løsning, men det gjelder kun de nederste 100 m, som også fører til en forlengelse. Løsningen anbefales ikke, <i>kan sannsynligvis gjøres enklere, men noen tiltak må gjøres.</i>	0
Sum		5

Alternativ 3 – oppgradere eksisterende veg med separat GS-veg

Oppgradering av eksisterende veg, Bjørndalssvingen og krysset mot fv. 255 har fått bedre geometri og det er lagt fortau langs vegen.



Trafikantgruppe	Vurdering	Poeng
Kjørende	Krys med fv. 255 har for kort utflating, dette sammen med fall mot krys er negativt og bør forbedres. (ok for lastebiler, men trangt for vogntog). Krys med Bjørndalsvegen er i kurve med ensidig fall på 5% og i stigning på 4%. Bjørndalsvegen faller med 4,5% inn på Kanadavegen, bør ha 2% stigning inn på primærveg på de nærmeste 2 m slik at vann ikke renner inn fra sekundærveg. Det blir da mer enn 5% endring i lengde-profilet. Behov for justering av tverrfall i kurve. (kfr. geometri) (<i>Mulig med V120 Kap. 8 i kurve/kryss med Bjørndalsvegen.</i>)	2
Gående	Løsning for gående er ikke optimal pga. stigning på g/s veg som er på over 11%. Antar at målpunktet for de fleste er Segalstad bru noe som vil føre til lengre veg. Faren for at Kanadavegen da blir brukt som i dag av gående er veldig stor. Omlagt g/s i Høslanvegen gir en vesentlig bedre geometri enn dagens løsning, men det gjelder kun de nederste 100 m, som også fører til en forlengelse. Løsningen anbefales ikke, <i>kan sannsynligvis gjøres enklere, men noen tiltak må gjøres.</i>	1
Sykklende	Løsning for sykklende er ikke optimal pga. stigning og målpunkt Segalstad bru vil føre til lengre veg. Faren for at Kanadavegen blir brukt av sykklende er ganske stor, dvs. ingen bedring for sykklende. Omlagt g/s i Høslanvegen gir en vesentlig bedre geometri enn dagens løsning, men det gjelder kun de nederste 100 m, som også fører til en forlengelse. Løsningen anbefales ikke, <i>kan sannsynligvis gjøres enklere, men noen tiltak må gjøres.</i>	0
Sum		3

Konklusjon

Når en ser de alternative løsningene opp mot hverandre, komme alternativ 1 ny Kanadaveg best ut.

Her må en i tillegg bruke noe midler til kryssutbedring enten ved Bjørndalskrysset eller nede ved fv.255, avhengig av hvor atkomst til boliger skal legges.

Oppgradert Kanadaveg vurderes imidlertid også som akseptabel ut i fra foreliggende tegninger. En oppgradert Kanadaveg bruker eksisterende vegkapital og kan oppgraderes i etapper mens ny Kanadaveg bør bygges i sin helhet med GS-veg samtidig.

Ved oppgradert Kanadaveg må det prosjekteres en avslutning på Høslan og hvordan atkomst til eksisterende bolig skal legges. Tegningene viser et forslag som tilfredsstiller universell utforming, men det bør være mulig etablere en enklere avslutning på Høslan som tar mindre plass og som ikke krever innløsning av bolig.

Begge alternativer har noen usikkerheter bundet til seg som gjelder terreng og grunnforhold.

NOTAT

Dato: 08.05.2018

OMLEGGING AV KANADAVEGEN – FORHOLDET TIL BARN OG UNGE

BAKGRUNN OG FORUTSETNINGER

I arbeidet med områderegulering Segalstad Bru har kommunen foreslått ny trase for nedre del av Kanadavegen mot Segalstad Bru. Det er bedt om nærmere vurdering av situasjonen for barn og unge, både i nåværende situasjon og ved forskjellige alternativer for nytt trafikksystem. Grunnlaget for dette er utarbeida av rektor ved Fjerdum skole, kommunens rådgiver i folkehelse, samt kommunens saksbehandler på planen.

Det er tatt utgangspunkt i at det er **to hovedmålpunkt** for barn og unge:

- A. **Skolevegen** til og fra Fjerdum skole. Skolebarna passerer det aktuelle området ved 8-tida om morgenen, og i mer varierende tid om ettermiddagen, men i hovedsak mellom 14 og 15.
- B. **Fritidsaktiviteter.** Fra hjemmet og til sentrum med idrettshall, kulturskole og idrettsanlegg. Dette skjer fra ca. 15 om ettermiddagen og utover, og med retur seinere på ettermiddagen/kvelden.

Barna det gjelder kan deles i disse hovedområdene for **hvor de bor**

- a. Sentrum
- b. Segalstad Bru sør (sør for brua langs fv. 255)
- c. Høslan og nedre del av Sollia
- d. Langs Kanadavegen
- e. Øvre del av Sollia og Fjerdumsenga

Andre forutsetninger:

Nå: Fortau langs hovedvegene fv. 254 og 255 i sentrum. Ingen spesielle tiltak i hovedkrysset. Ingen spesielle tiltak langs Kanadavegen eller Frydenlund. Beinveg fra øvre del av Sollia og Fjerdumsenga. Alle disse kommer til undergang under fv. 254 ved Fjerdum skole.

Endring etter utbygging/omlegging: Fortau langs øvre del av Kanadavegen. Fortau langs Frydenlund gjennom boligområdet. Fortau eller gs-løsning langs nedre del av Kanadavegen evt. ny Kanadaveg. Tiltak i hovedkrysset ved bru.

NÅSITUASJON

(slik det var før utbygginga av ny skole starta)

Skoleveg:

- Sentrum og Segalstad Bru sør: Bruker fortau langs fv. 255 og over bru, der de passerer hovedkrysset ved bru (fv. 255/fv. 254/fv. 318 Kanadavegen). Videre over et utflytende trafikkområde forbi Melø-tomta (tidligere Gausdal Landhandleri), videre gang-/sykkelveg og langs veien Frydenlund fram til undergangen.
Trafikkfarlig i hovedkrysset og Melø-tomta.

- Høslan: Kommer ned den bratte gangvegen Høslan i hovedkrysset, deretter som punktet foran. *Trafikkfarlig i hovedkrysset og MeLø-tomta.*
- Kanadavegen: Går langs øvre del av Kanadavegen, og fra Segalstadsvingen rett over jordet ned på gs-vegen og langs Frydenlund mot skolen. *Trafikkfarlig langs øvre del av Kanadavegen (ovenfor Segalstadsvingen).*
- Fjerdumsenga: Langs gangveger gjennom boligfelt. *Trafikksikker.*

Fritidsaktiviteter:

- Sentrum: Kort avstand og fortau/gangveger. *Relativt trafikksikkert.*
- Segalstad Bru sør og Høslan: Langs fortau og gangveg fram til hovedkrysset, deretter over krysset og på fortau. *Trafikkfarlig i hovedkrysset, relativt bra i sentrum.*
- Kanadavegen: Langs Kanadavegen helt ned til hovedkrysset, deretter over krysset og på fortau. *Trafikkfarlig langs Kanadavegen og i hovedkrysset, relativt bra i sentrum.*
- Fjerdumsenga: På fortau ned til Segalstadsvingen, deretter Kanadavegen til hovedkrysset og over hovedkrysset og på fortau. *Trafikkfarlig langs Kanadavegen og i hovedkrysset, relativt bra i sentrum. Stort behov for kjøring.*

ETTER UTBYGGING/OMLEGGING

Framtidig situasjon er vurdert for tre forskjellige alternativer:

1. Ny Kanadaveg (kommunens opprinnelige forslag)
2. Utbedring av eksisterende Kanadaveg, med omlegging av Segalstadsvingen, fortau langs nedre del av vegen, omlegging av Kanadavegen inn mot hovedkrysset og omlegging av Høslan over boligtomt
3. Utbedring av Kanadavegen og likt med alternativ 2 bortsett fra at det bygges gs-veg ned over Segalstadjordet til gs langs fv. 254 i stedet for fortau langs Kanadavegen.

1. Ny Kanadaveg

Skoleveg:

- Sentrum, Segalstad Bru sør og Høslan: Gangtrafikken vil gå som før, men mindre trafikk i hovedkrysset. *Bedre trafikksikkerhet for mjuke trafikanter.*
- Langs Kanadavegen: Vil gå langs ny gs-veg over jordet, i stedet for beinveg ned over jordet. *Kortere skoleveg, trafikksikker.*
- Fjerdumsenga: Som før.

Fritidsaktiviteter:

- Sentrum, Segalstad Bru sør og Høslan: Gangtrafikken vil gå som før, men mindre trafikk i hovedkrysset. *Noe bedre trafikksikkerhet.*
- Langs Kanadavegen og Fjerdumsenga: Gangveg på den aktuelle delen av Kanadavegen. *Trafikksikrere løsning. Mindre behov for kjøring av barna.*

2. Eksisterende Kanadaveg med fortau

Skoleveg:

- Sentrum, Segalstad Bru sør og Høslan: Gangtrafikken vil gå som før. *Trafikkfarlig i hovedkrysset og MeLø-tomta.*
- Langs Kanadavegen og Fjerdumsenga: Som før. *Trafiksikkert, bortsett fra øvre del av Kanadavegen.*

Fritidsaktiviteter:

- Sentrum, Segalstad Bru sør og Høslan: Som før. *Trafikkfarlig i hovedkrysset.*
- Langs Kanadavegen og Fjerdumsenga: Som før. *Trafikkfarlig langs Kanadavegen og i hovedkrysset. Stort behov for kjøring.*

3. Eksisterende Kanadaveg med ny gs-veg over Segalstadjordet

Skoleveg: Ingen endring av betydning for noen. *Dårlig trafikksikkerhet.*

Fritidsaktiviteter: Den nye gs-vegen blir lite attraktiv, de som skal til sentrum forventes å gå langs Kanadavegen fordi det er kortere og med jamnere stigning. Dermed ingen endring. *Dårlig trafikksikkerhet.*

ANDRE FORHOLD

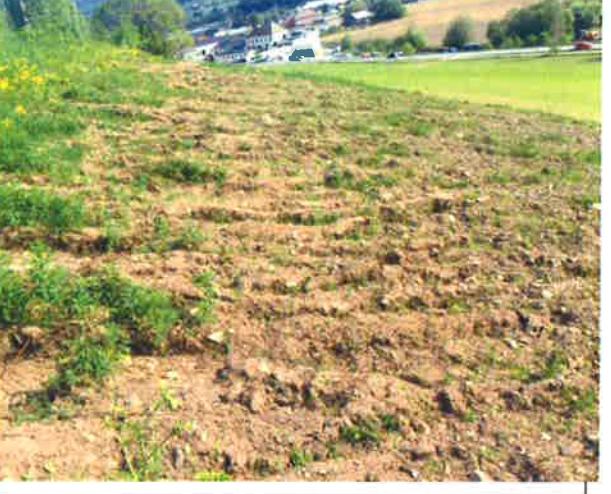
- **Kjøring til skole.** Prosjektet «Idrett i skole» i samarbeid med FAU gjennomførte i 2014 og 2015 telling av privatkjøring av barn til skolen. Av 98 elever som «kan gå» til skolen, var det på telledatoen 43 som ble kjørt i 2014 og 26 i 2015. Som gjennomsnitt ble 44% av elevene som «kan gå» til skolen altså kjørt privat. Kommunen har som målsetting at privat kjøring skal skje i minst mulig grad, og legger stor vekt på dette prinsippet fra skolestart på ny skole i august 2018.
- **Sykling til skolen.** Det er ikke lenger bestemmelser om alder for å kunne sykle til skolen. Foreldrene bestemmer når barna kan sykle. Så i prinsippet kan barn helt ned til 1. klasse sykle til skolen. Dette stiller ytterligere krav til trafikksikkerhet.
- **Hovedkrysset.** Tidspunkt for skolestart betyr at barna passerer hovedkrysset ved 8-tida om morgen. Dette er den tida det er mest trafikk i krysset, og det er ikke anna tiltak enn gangfelt for å sikre de mjuke trafikantene. Retur fra skolen varierer mer, men mest mellom 14 og 15. Også da er det mye trafikk. Fritidsaktivitetene starter opp igjen allerede mellom 15 og 16, spesielt i kulturskolen men også noe i idrettshallen pga. sprengt kapasitet. Gangtrafikken til disse aktivitetene blir da ved trafikktoppen om ettermiddagen. Dette har ført til at foreldrene har organisert vakthold for de minste, slik at de passer på ved hovedkrysset før skolestart og etter skoleslutt på grunn dårlig trafikksikkerhet.
- **Økt trafikk.** Trafikken i hovedkrysset er stadig økende. Spesielt fritids- og arbeidstrafikken til Skeikampen. Den vil fortsette å vokse med stor anleggsvirksomhet og flere fritidsbrukere. Bare i sentrum på Skeikampen skal det bygges inntil 500 nye leiligheter de nærmeste årene. En stadig større andel av denne trafikken strekker seg utover i uka med «oval weekend» og daglig anleggstrafikk. Dette stiller økte krav til sikkerhet.

OPPSUMMERING OG KONKLUSJON

Det vanskeligste punktet i forhold til trafikksikkerhet for barn og unge er hovedkrysset ved brua (fv. 255/fv. 254/fv. 318). Her er det stor trafikk, litt uoversiktig, vanskelig nedkjøring fra Kanadavegen, og den veldig bratte gangvegen Høslan kommer ut i krysset. Så viktigste punktet å få gjort tiltak i forhold til barn og unge er dette krysset, samt gangstrekningen over Melø-tomta på nordsida av krysset. Også nedre del av Kanadavegen er en utsatt strekning pga. smal veg, dårlig kurvatur og uoversiktig – samtidig som det er aktuelt for mange å gå her spesielt når de skal til/fra sentrum og fritidsaktiviteter. Tiltak i nedre del av Kanadavegen gjør gangvegen Høslan enda dårligere enn i dag, og også her er det mye gangtrafikk.

Det eneste tiltaket som har langsiktig perspektiv i forhold til økt trafikk og trafikksikkerhet, er bygging av ny Kanadaveg. Det er bare dette alternativet som gir trafikkreduksjon i hovedkrysset, og for øvrig sikre forbindelseslinjer for gående og syklende. Sjøl med ny Kanadaveg er det nødvendig med tiltak i hovedkrysset for å øke sikkerheten for barn og unge. Det kan være med tiltak som opphøyde gangfelt, lysregulering m.m.

Bilder fra Segalstadjordet der det er planlagt ny Kanadaveg

	
Nordre del av jordet – der vegen er foreslått å komme ned til Frydenlund	Øvre del er ikke sådd – for bratt for dagens utstyr
	
Samme stedet sett ovenfra	Øvre del av jordet langs Bjørndalsvegen ikke sådd
Nordre og øvre del av jordet er ikke sådd. Årsaken er bratt og vanskelig terrenget i forhold til dagens maskinelle utstyr. Dyrka mark som ikke er i bruk er ca. 1,5 meter. Langs med bekken er det krav om vegetasjonsbelte helst på 6 meter. Dette beslaglegger mellom 0,5 og 1 dekar. Dette betyr at det er minimum 2 dekar av det som er registrert som dyrka mark som ikke kan/bør brukes. Etter som dette er i et hjørne av jordet og uten gjerde er det heller ikke rasjonelt for bruk til beitedyr..	

Bilder fra hovedkrysset ved bru

	
<p><i>Fra Vestringsvegen mot krysset, Høslan midt i mot</i></p>	<p><i>Fra fv.254 sørover mot fv. 255, bruа t.h.</i></p>
	
<p><i>Fra fv. 254, fra v. Kanadavegen, Høslan, fv. 255 og bruа t.h.</i></p>	<p><i>Bruа t.v, fv. 254, Kanadavegen, og Høslan t.h.</i></p>
	
<p><i>Fra krysset mot Kanadavegen, planlagt fortau i alt. 2 og 3 på utsida av vegen</i></p>	