

Svar på spørsmål frå Hammer (SV) om fotgjengerovergang på Øvre Kråkenes (Bergen kommune)

Fylkesdirektøren viser til spørsmål datert 6.1.2021 frå representant Marthe Hammer (SV). Det blir etterlyst gangfelt ved avkøyrslle mellom Øvre Kråkenes 154-158 og avkøyrslle til Øvre Kråkenes 191-213. Det er ynskje frå innbyggjarar om gangfelt då dette er eit kryssingspunkt der skuleelevar og andre kryssar til skule, fotballbane mv. Alternativ er lengre omvegar. Det blir også vist til at det er oppført betongrekkverk langs gang/sykkelvegen som er til hinder for kryssing. Spørsmål er etter dette:

- Kvifor er det ikkje lagt ein fotgjengerovergang her?
- Er det planar om å lage ein fotgjengerovergang her?
- Kva må til for å få ein fotgjengerovergang her?
- Kva er prisen for å lage ein fotgjengerovergang her?

Svar:

Fv. 5372 Øvre Kråkenes er fylkesveg med fartsgrense 40 km/t supplert med fysiske fartsdempande tiltak i form av fartshumpar og heva gangfelt. I følgje Vegdatabanken er trafikkmengda 3800 ÅDT (gjennomsnittleg tal passerande køyretøy pr. døgn pr. år). Strekinga er kollektivtrase. Det er ein-sidig langsgåande tilbod med gang- og sykkelveg skilt frå køyrevegen med lågt betongrekkverk.

Det er ikkje registrert trafikkuylukker med personskade på denne delen av Øvre Kråkenes i siste 10-årsperiode.

I 2008 vart det utarbeidd ei områdevis trafiktryggleiksutgreiing for skulekrinsane Bønnes og Øvre Kråkenes i regi av Bergensprogrammet (no Miljøløftet). I denne utgreiinga vart det mellom anna gjort kartlegging og registreringar av gangfelt og kryssingspunkt, inklusive det aktuelle punktet. Registreringane viste at det var for få kryssande i dette punktet i forhold til gangfeltkriteria, mens andre tiltak som innføring av 40 km/t-fartsgrense med fysisk fartsdemping vart utført i 2009. Det er gangfelt i krysset like sør (ca. 150 m), medan det er mogeleg å nytte lågtrafikkerte bustadvegar for å komme til neste kryssing 250 lenger nord som er ved skulen. Som det blir sagt i spørsmålet vil kryssing i dette punktet representere kortaste veg til enkelte målpunkt.

Pga. låg vegbreidde vart i 2017 køyrebreidda utvida slik at bussar kunne møtast. Det tidlegare stålrekkverket mellom gang- og sykkelvegen og køyrevegen vart erstatta av betongrekkverk (såkalla Svelvik-ellipse).

Det er etter dette ikkje gjort konkrete vurderingar om gangfelt her, og det er soleis heller ikkje sett av eller prioritert midlar til slikt tiltak i Miljøløftet.

Etablering av gangfelt blir generelt handsama etter reglane i Statens vegvesens handbok V127 *Kryssingssteder for gående*. Handboka omhandlar krav til kryssingsmengde, fartsnivå, sikt, veglys, universell utforming UU, tilstrekkeleg fortausareal mv.

Med bakgrunn i at det er lenge sidan gangfeltspørsmålet her sist var vurdert, vil me gjennomføre nye registreringar for å gjere ei ny vurdering. Me ser då for oss å gjere registreringar fram mot sommaren 2021 då det venteleg vil vere ein generelt meir normal trafikksituasjon (korona-tiltak etc.).

I tillegg til moderate kostnader til oppmerking, skilting, lys og universell utforming vil det, avhengig av lokale tilhøve og eksisterande infrastruktur, vere varierende kostnader til drenering, straum til veglys, evt. fortausbitar, evt. fysisk fartsdemping, evt. terrenngrep for sikt, arbeidsvarsling og trafikkavvikling mv. ved etablering av gangfelt.

Med bakgrunn i registrering og vurdering i inneverande år, vil eit evt. gangfelt kunne gjennomførast påfølgjande år, avhengig av tilgjengeleg finansiering og prioritering mot andre aktuelle trafikksikringstiltak i Miljøløftet.