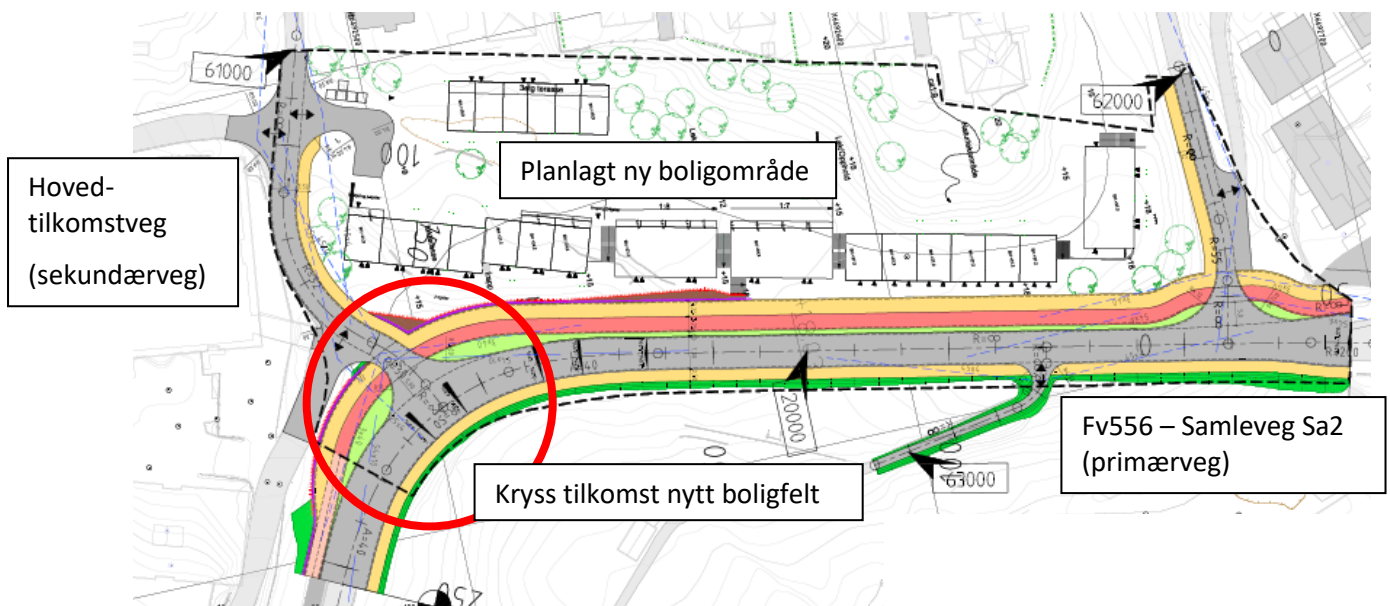


NOTAT

OPPDRAAG	Reguleringsplan Naustdalen Søreide, Ytrebygdsvegen	DOKUMENTKODE	10200223- 01-RIVEG-NOT-001
EMNE	Trafikknotat	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Webu 2 AS	OPPDRAAGSLEDER	Heidi Havelin
KONTAKTPERSON	Erlend Innset	SAKSBEHANDLER	Andreas Wendt
KOPI		ANSVARLIG ENHET	Multiconsult Norge AS

1 Trafikknotat

1.1 Oversiktsskisse



00	01.06.18	Trafikknotat	AW	JHV	CRN
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Trafikknotat

1.2 Trafikkprognose

a) Utrekning av trafikkmengde genert ut i fra ny boligområde (sekundærveg)

Antall planlagt boenheter:	46
Antall bilreiser per døgn:	3,5
Total antall bilreiser per døgn:	161

Det vurderes at alle reiser fram og til boligfeltet vil bruke samlevegen (Fv556)

Det foreligger ikke noen trafikktegninger for atkomstvegen, men det kan vurderes at summen av dagens trafikkmengden og trafikken fra nytt boligfeltet kan overstige ÅDT på 500 i løpet av dimensjoneringsperioden.

b) Utrekning av trafikkøkning på samlevegen (primærveg)

Dagens trafikkmengde (ÅDT) :	4500 (SVV vegkart, 2017)
	9% andel tunge

Beregningsgrunnlag

antatt åpningsår:	2020
Andel tunge samleveger:	10%
Dimensjoneringsperiode:	20 år
Utrekning av trafikktegn:	basert TØI-rapport 1362/2014 «Grunnprognoser for persontransport 2014 – 2050»

Trafikkprognose

Trafikkmengde i åpningsåret (ÅDT ₂₀₂₀):	4735
Trafikkmengde ny boligfelt (ÅDT ₂₀₂₀):	161
Trafikkmengde totalt (ÅDT ₂₀₂₀):	4896
Trafikkmengde etter dimensjoneringsperioden (ÅDT ₂₀₄₀):	6167 / 617 tunge

Avrundet må regnes at primærvegen med ÅDT på 6200 i 2040.

1.3 Vurdering av dagens vegstandard - primærveg

Ca. den halve strekningen av GS vegen ligger på egen brukonstruksjon.

Vegen skal oppfylle funksjonen som samleveg (Sa2). Samleveger i dimensjoneringsklasse Sa2, utformes for en fartsgrense på 50 km/t. Disse vegene er interne vegforbindelser i byer eller vegforbindelser mellom bygder hvor vegen går gjennom bebygde områder. Denne dimensjonerings-klassen brukes når ÅDT > 1 500.

Trafikknotat

Den eksisterende vegen viser kjørebanebredde på ca. 7,0m og en ensidig gang- og sykkelveg med gjennomsnittlig bredde på 3 – 3,5m. GS-vegen separeres mot kjørebane med rabatt med avvisende kantstein.

Sa2 vegstandard anbefaler en fysisk skille (rabatt med kantstein) mellom kjørebane og gang- og sykkelvegen på min. 1,5m (1,0m) bredde.

Tabell 1 Vesentlige dimensjoneringsparameter Sa2. Grønn skrift der dagens veg tilfredsstiller dimensjoneringskrav, rød skrift der dagens veg avviker fra dette.

Parameter	Krav Sa2 (HB N100)	Dagens veg
Tverrprofil	6,25m	7,0m
Kjørfeltbredde	2,75m + 0,5m skulder (0,25m ved siden av kantstein)	3,5m (inkl. skulder)
Min. horisontalkurveradius	55m	30m
Min. vertikalkurveradius lav/høy	400m	Ca. 400m
Maks. stigning	6%	Ca. 3%
Dimensjonerende kjøretøy	L	L
Kjøremåte i kryss/avkjørsel	B	B

Dagens veg oppfyller de fleste krav for dimensjoneringsklasse Sa2. Kun ett tilfelle av horisontalkurve-radius som er for lav.

1.4 Vurdering av dagens tilkomstveg og kryss (sekundærveg)

Hovedtilkomstveg

Den eksisterende tilkomstvegen har gjennomsnittlig bredde på 4m og ikke noen anlegg for gående og syklende. Veggen bør oppfylle kravene til A1- veger for boligområder med mer enn 80 boenheter.

Tabell 2 Vesentlige dimensjoneringsparameter A1. Grønn skrift der dagens veg tilfredsstiller dimensjoneringskrav, rød skrift der dagens veg avviker fra dette

Parameter	Krav A1 (HB N100)	Dagens veg
Tverrprofil	5,0m	4,0m
Kjørfeltbredde	4,0m	4,0m
Min. horisontalkurveradius	30m	>30m
Min. vertikalkurveradius lav/høy	150/300m	Ca. 600m

Trafikknotat

Maks. stigning	8%	Ca.13 - 14%
Dimensjonerende kjøretøy	L	L
Kjøremåte i kryss/avkjørsel	B	B

Vegen har for bratt stigning med 13-14% og tverrprofilen har ikke tilstrekkelig bredde.

Tilkomstvegen betjener avkjørsler mot:

- Boligområde
- Næringsområde
- Havet / småbåthavn

Med hensyn til biltrafikken må regnes med en relativ høy andel tunge biler og biler med tilhenger.

Trafikksituasjon / trafikksikkerheten i vegen kan forbedres ved endring av vegprofil, ved etablering av separate anlegg for gående. Å oppruste veg i henhold til krav til linjeføring og stigningsforhold vil være problematisk og krevende med tanke på tilstøtende bygg og terreng.

Avkjørsel nytt boligfelt

Kryss mot samlevegen tilsvarer ikke alle krav for kryssutforming etter Statens vegvesen sine håndbøker. Sideveg tilkobles med bratt stigning. Dimensjonerende kjøretøy er satt til lastebil med dimensjonerende kjøremåte B.

Horisontalkurveradius for primærvegen i kryssområdet er ca. 30m. Den er mye mindre enn anbefalt minste radius (100m, etter HB N100).

Med hensyn til framtidig utforming av krysset må legges vekt på:

- Justering av hjørneavrundingen
- Siktforhold
- Forbedring horisontalgeometri primærveg
- Vertikalgeometri av sideveg
- Utforming av gang- og sykkelvegen

Dagens kryss er vikeplikts regulert for primærvegen. Fv 556, som er forkjørsvveg. Det er planlagt å opprettholde reguleringen også i framtiden. I ny situasjon er krysset også vikepliktregulert i forhold til sykkelvegen.

Avhengig fra dimensjoneringsklassen og trafikkmengden (antakelse av verste fall i sekundærvegen) beregnes siktforhold for forkjørsvregulert T-kryss:

Stoppsikt Ls primærveg (samleveg Sa2) =	45m
Siktlengde L1 = 1,2 x Ls	= 54m
Siktlengde L2 sekundærveg ÅDT>500	= 10m