
Oppdragsgiver:	Etne Sand & Pukk AS
Oppdrag:	536170-02 – Reguleringsplan med KU, Austrheim II Fase 2
Dato:	09.05.2016
Skrevet av:	Åshild Hinna
Kvalitetskontroll:	Audun Kvam, Jarle Skjold

AVKJØRSLE TIL E134

INNHALD

1	KRYSS E-134	1
1.1	Bakgrunn.....	1
1.2	Siktsoner.....	1
1.3	Spring.....	3

1 KRYSS E-134

1.1 Bakgrunn

SVV har bede forslagsstillar om ei tilbakemelding på om eksisterande avkjørsle frå masseuttaket tilfredsstillar krava i handbøkene med omsyn til radier og lengde på siktsoner.

1.2 Siktsoner

Fylgjande er lagt til grunn ved vurdering av sikt i krysset:

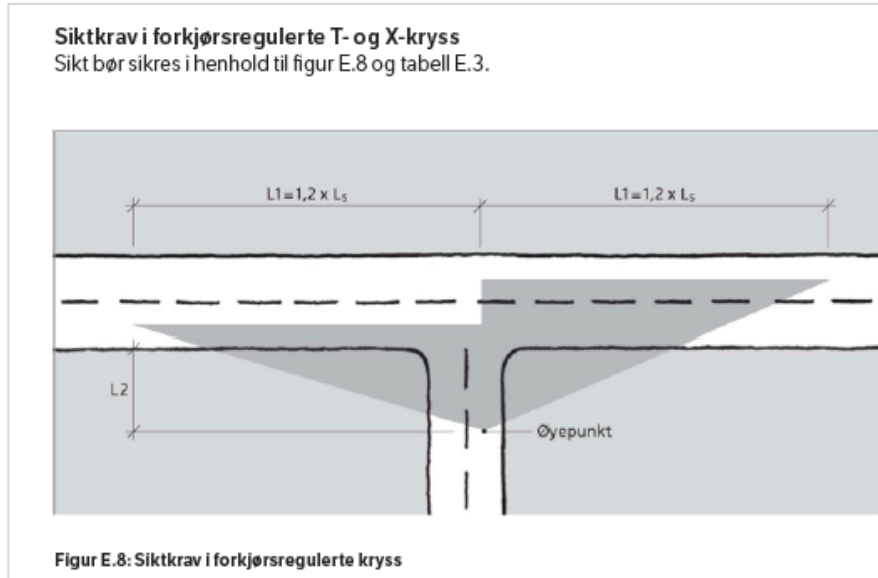
Eksisterande situasjon: Fart=80km/t

ÅDT=3000 kjt (Henta frå NVDB: <https://www.vegvesen.no/veqkart/>)

→ Stoppsikt, $L_s = 115$ meter (H2-veg)

L1 i figur E.8 (frå HB-N100) blir dermed:

$L_1 = L_s * 1,2 = 115 * 1,2 = 138$ meter



L2 = 10 meter (Av tabell E.3, ÅDT i sekundærvæg > 100 og fartsgrense 80 km/t i primærvæg).

Tabell E.3: Siktkrav i uregulerte T-kryss og forkjørregulerte T- og X- kryss, L2 [m]

Trafikkmengde i sekundærvæg	Fartsgrense primærvæg [km/t]		
	30 og 40	50 og 60	80 og 90
ÅDT < 100	4	6	6
100 < ÅDT < 500	6	6	10
ÅDT > 500	6	10	10

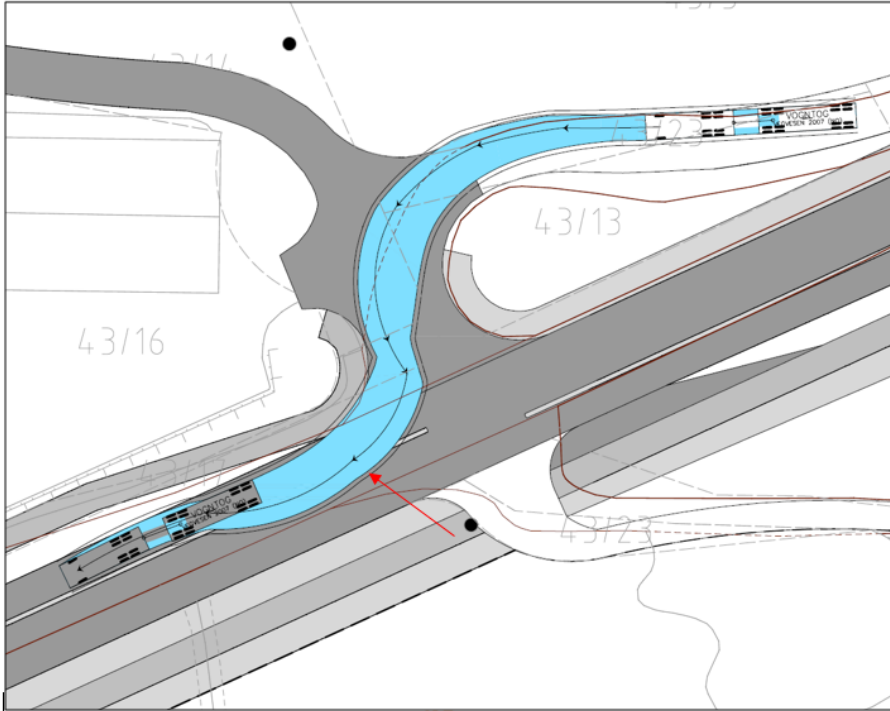


Figur 1 Siktklinjer – sikta er tilfredsstillende i dagens situasjon

Eksisterende avkjørsle fra masseuttaket tilfredsstillende siktkrava i handbøkene, jmfør vurderingene ovenfor.

1.3 Sporing

Dimensjonerende kjøremåte for vegklasse H2 er kjøremåte A, for vogntog. (Kjøremåte A = Ikkje benytte motsatt retning sitt kjørefelt i verken primær- eller sekundærvegen). Krysset tilfredsstillar ikkje kjøremåte A i eksisterande situasjon og ikkje i regulert løysing, sjå figur under:



Figur 2 Sporing med vogntog frå sekundærveg til primærveg. Vogntoget bruker deler av motgåande retning sitt kjørefelt og tilfredsstillar derfor ikkje kjøremåte A (i området med raud pil).

Utvidelse til kjøremåte A i krysset vil gjere krysset meir utflytande, noko som igjen kan redusere trafikksikkerheten.

Eksisterande trafikkmengde i krysset er såpass liten og det er tilfredsstillande sikt i krysset, me vurderer det difor slik at eksisterande løysing er akseptabel uten utviding til kjøremåte A.