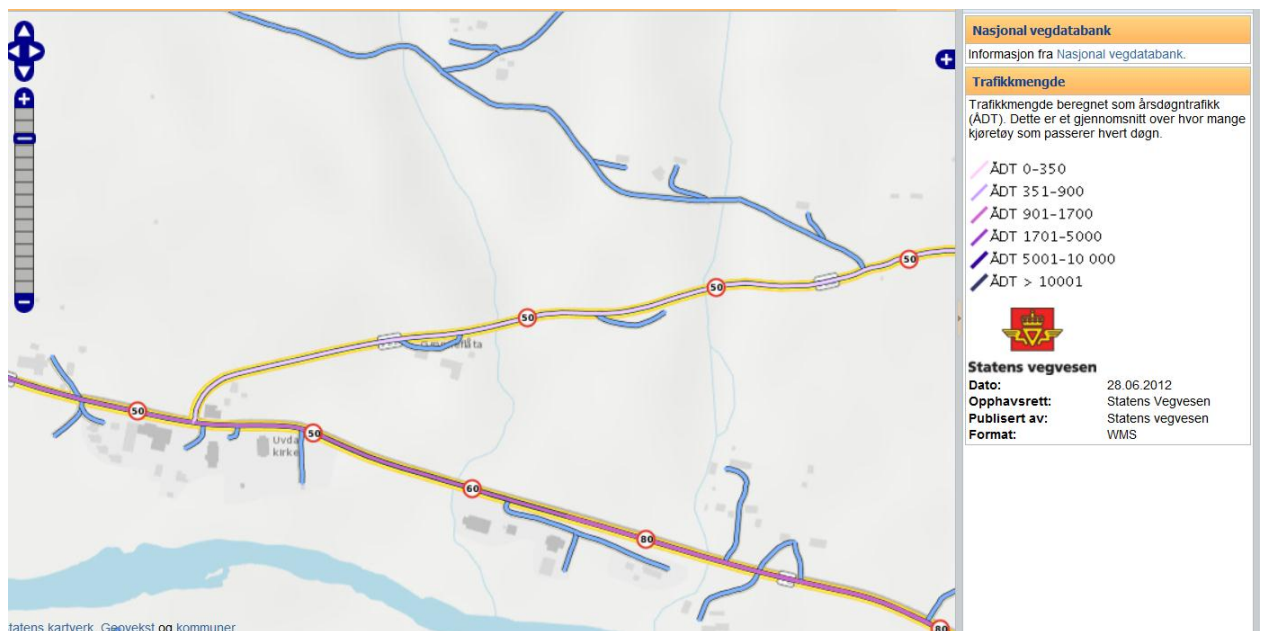


NOTAT

23.01.2014

Uvdal barnehage

Nore og Uvdal kommune har påbegynt reguleringsplanarbeid for barnehage på en tomt langs med Fv 122. Fartsgrensen i området er 50km/t og ÅDT 0-350 (2009).



Fartsgrense og ÅDT. Kilde: <http://vegvesen.avinet.no>

Vegklasse

Fv 122 hører til vegklasse Sa1, Samleveger i boligområder, fartsgrense 50km/t og ÅDT>1500.

Geometri

Vegklassen setter krav for vertikal og horisontalkurvatur. Minste tillatte horisontalkurve er R=55 m, minste tillatte vertikalaradius i høybrekk er R=400m og i lavbrekk=400m.

Kommentar: Disse kravene er ikke tilfredsstillende for den nye brua som ligger rett ved planlagt avkjørsel til barnehage. Teoretisk ligger høybrekk rett før brua med en radius på $R=300\text{m}$, men i praksis er det et knekkpunkt der støttemur er avsluttet.

Stigningsmessig oppfyller avkjørselen krav for universell utforming (1:20). Eksisterende fylkesveg oppfyller ikke dette kravet.

Krav ved kryss/avkjørsel

En avkjørsel defineres som kryss da ÅDT for avkjørselen er >50 og ÅDT på primærvegen er >2000 .

Det er ikke krav til stigning på primærveg ved avkjørsel eller kryss i vegklasse Sa1. Ved kryss er det krav til overhøyde på primærvegen.

Kommentarer: Avkjørsel til barnehage er ikke definert som kryss, og kan i henhold til håndboken plasseres hvor som helst langs med fylkesvegen. Det er det en fordel å plassere avkjørselen på et flatt parti (som vist på C-tegningene), med plass til «vente/oppstillingsareal» for minst et par biler som kommer fra vest. ÅDT:n på Fv 122 tilsier ikke et stort behov for oppstillingsareal på fylkesvegen. Som avkjørselen ligger i tegningene er det 10 m plass for oppstilling på det flate brupartiet.

Løsninger for gående og syklende

For gående kan kjørebane eller gang- og sykkelveg være tilbudet. Gående kan også ha tilbud i form av fortau.

Kommentar: Ved valg av gang- og sykkelveg bør det legges en midtrabatt på minst 1,5 m mellom gang- og sykkelveg og kjørebane. Hvis avstanden mellom gang- og sykkelveg og kjørebane er mindre enn 1,5 m må det inn trafikkskille for eksempel i form av autovern. Ved valg av en fortausløsning, trengs ingen trafikkskille.

Belysning

Vegen bør belyses.

Kommentar: Eks veg har belysning.

Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte

Kryss med atkomstveg bør dimensjoneres for kjøretøytype L. L bør kunne trafikkere vegen minst etter kjøremåte C.

Kommentar: Vi har lagt til grunn kjøretøytype L, med kjøremåte C.

Sikt

Sikt i avkjørsel defineres med sikttrekanter, som bestemmes ut fra stoppsikt. Innen sikttrekanter skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 m over primærvegens kjørebanelivå. I tillegg kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i avkjørselen og kjørebanelivå i primærvegen er fritt for sikthindringer. Objekthøyden settes lik 0,25 m.

Kommentar: Sikttrekanten blir i denne avkjørsel 4 x 45 m. Siktutfordring mot vest er det knappe høybrekket ved bru/støttemur. Her hadde det hjulpet hvis vi hadde senket knekkpunktet med 0,4-0,5 m. Sikten mot øst er god opp mot bakken, men brurekkverket står i siktsonen, og kan skape utfordringer med lave gjenstander i kjørefeltet. Dessverre finnes det ikke godkjente rekkverksløsninger (hverken N2 eller H2) per dags dato som gir gode siktforhold.

Massebalanse

Massebalanse for veg med full støttemur på nordsiden gir ca 2000 m³ anbrakte jordmasser og 560 m³ anbrakte fyllingsmasser, dvs har vi et masseoverskudd som er avhengig av kvaliteten på jordmassene.