

VEGLØYSING - HOSHOVDSTØLEN

Oppdragsnavn **Konsulentbistand Hoshovdstølen bustad- og strandsoneplan**
Prosjekt nr. **1350038006**
Kunde **Arkitektgruppen CUBUS AS**
Notat nr. **01**
Versjon **2**

Utført av **CHHT**
Kontrollert av **PAUS**
Godkjent av **PAUS**

Dato 19.03.2020

Innhold

| | |
|--|----------|
| 1 Innleiing | 1 |
| 2 Fylkesveg 567, Osterøyvegen | 2 |
| 2.1 Mjuka trafikantar | 2 |
| 2.2 Avkøyrse | 2 |
| 2.3 Kollektivtrafikk | 3 |
| 2.4 Renovasjonsløysing | 3 |
| 2.5 Avvik frå vegnorm | 3 |
| 3 Internveg | 3 |
| 3.1 Mjuka trafikantar | 3 |
| 3.2 Avvik frå vegnorm | 4 |

Rambøll
Folke Bernadottes vei 50
PB 3705 Fyllingsdalen
5845 Bergen

T +47 55 17 58 00
F +47 55 17 58 10
<https://no.ramboll.com>

1 Innleiing

Dette notatet er meint å belyse val av vegløysingar i samband med utarbeiding av ny reguleringsplan for området Hoshovdstølen i Osterøy kommune. Vegløysing for fylkesveg 567, Osterøyvegen, og interne vegar i planområdet blir omfatta av notatet. Løysingane i dette notatet er basert på Statens vegvesens handbok N100 Veg- og gateutforming, handbok V121 Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, vegnorm for Hordaland, Osterøy kommune og vurderingar gjort i trafikkanalyse for planområdet.

2 Fylkesveg 567, Osterøyvegen

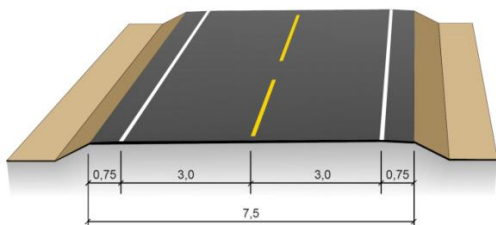
Forventa framtidig ÅDT i fylkesvegen: 1980 køyretøy/døgn
 Forventa turproduksjon frå bustadområdet: 280 bilturar/døgn

Fartsgrensa er føresett nedsett frå 80 km/t til 60 km/t for å ivareta trafikksikkerheit for både køyrande og mjuke trafikantar. Dette grunna forventa auke i talet på mjuke trafikantar i området i direkte tilknytning til utbyggingsområdet, men òg for å redusere farta forbi eksisterande busetting og avkøyrslar.

På bakgrunn av dette, leggast det til grunn ein utbetring av vegen forbi bustadområdet med vegklasse Hø2, sjå figur C.8 (N100), med reduksjon i breidde til 6,5 m om naudsynt. Vegen blir utforma etter krav til horisontal- og vertikalkurvatur, overhøgde, breiddeutviding og sikt i N100, med dimensjonerande køyretøy vogntog (VT).

Tverrprofil

Vegen skal byggjes med tverrprofil som vist i Figur C.8.



Figur C.8: Tverrprofil Hø2, vegbreidde 7,5 (mål i m)

2.1 Mjuke trafikantar

Løysing for mjuke trafikantar som skal krysse vegen er tilrettelagt kryssing med god belysning kopla mot ny gangsti over Hoshovdåsen, nordgåande busslomme og busetnad på motsett side av vegen. Gangfelt er ikkje egna her grunna forventa hastigheit på trafikk og mengda fotgjengarar.

Langs fylkesvegen nord for avkøyrsla til bustadområdet etablerast fortau med breidde 2,5 m – 3,0 m. Dette for å sikre 0,5 m kantsteinssone og min. 2 m ferdseslsareal. Dette fortauet får same høgde som den parallelle åtkomstvegen og er foreslått separert frå åtkomstvegen med ei brusteinrekke eller liknande. Dette er vurdert å gje eit godt tilbod for dei mjuke trafikantane i området.

Det er òg teikna inn fortau tilknytt busstopp med breidde 2,5 m. Plattform har breidde 3 m.

2.2 Avkøyrslar

Med bakgrunn i at berekna ÅDT i fylkesveg < 2000 og trafikk til/frå til det planlagde bustadområdet er over 50 køyretøy/døgn, utformast avkøyrsla med same krav til vertikal linjeføring som kryss jamfør N100. Avkøyrsla blir utforma med hjørneavrunding $R \approx 6$ m for køyremåte A med personbil, B med liten lastebil og C med lastebil. Redusert radius grunna avgrensa tilgjengeleg areal ved kopling mot internveg

Grunnlag for utforming av kryss/avkøyrslar til det nye bustadområdet

Trafikk i dimensjonerande time:

- Antar 15 % av ÅDT er trafikkmengda for dimensjonerande time.
 $\Rightarrow 30 \text{ bilar/time}$
- Antar at all dimensjonerande trafikk køyrer ut frå bustadområdet om morgonen og inn om ettermiddagen.

Kanalisering med trafikkøyr i sekundærveg er dermed valfritt. Ikkje krav om verken venstre eller høgresvingefelt.

2.3 Kollektivtrafikk

Av omsyn til trafikkikkerheit anbefalast flytting av busslommer i nord, til fordel for alternativ plassering lenger sør ved avkøyrsla til utbyggingsområdet. Dette vil betre både stignings- og siktforhold og gje betre kopling mot ny busetnad. Utforming av busslommer følgjer figur D.36. og tabell D.10. frå N100 for fartsgrense <80 km/t.

Sikt bakover frå bussens speil blir sikra med lengde lik stoppsikt, 65 m. Maksimal stigning på $\pm 4\%$ på busshaldeplass oppretthaldast.

2.4 Renovasjonsløyising

Renovasjonsløyising med botntømte konteinrar får åtkomst for renovasjon frå fylkesveg og for brukarar frå internveg. Plassering leggast sør for sørgåande busshaldeplass og med avstand 4 m frå vassleidning i grunn. Denne plasseringa gjer at busslommeareal delvis må nyttast av renovasjonskøyrerøyr. Det blir utforma slik at de to køyrerøyrfunksjonane ikkje kjem i konflikt med kvarandre. Trafikkmengda som følgje av disse funksjonane er forventa å vere liten. Det er soleis vurdert som ein trafikkikker løyising.

2.5 Avvik frå vegnorm

Hjørneavrunding, avkøyrsl frå fylkesveg

Arealbehov for hjørneavrunding 9 m ikkje tilgjengeleg grunna planlagt utbygging og internveg. Løyising med radius ~ 6 m er spora for dimensjonerande køyrerøyr og vurdert tilstrekkeleg.

Fortau langs fylkesveg

Løyising med gang- og sykkelveg med 1,5 m avstand frå fylkesveg er ikkje nytta for å imøtekomma ønskje frå Osterøy kommune om fortau.

3 Internvegar

For dei interne vegane er blir vegnormen for Hordaland, Osterøy kommune lagt til grunn. Internvegane klassifiserast som åtkomstveg, A1 (mellom 10 og 50 bueiningar) med asfaltbreidde på 4 m. Internveg som leder til meir enn 20 bueiningar får òg krav på fortau med breidde 2,5 m. Dimensjonerande køyrerøyr for denne vegklassen er liten lastebil (LL), men åtkomst med brannbil (L) blir òg sikra ved sporingsanalyse på internvegane. Snuplass teiknast i ender av internvegane, og andre hensiktsmessige områder.

3.1 Mjuka trafikantar

For området sør for avkøyrsl frå fylkesvegen førar internvegen til omtrent 20 bueiningar. Fortau langs fylkesvegen tilknytt busslomme og stiar internt på området, er vurdert å ivareta tilbodet for gåande utan gjennomgåande fortau langs internvegen. Dette sikrar god trafikkikkerheit og gir kortare veg for enkelte gangaksar.

For området nord for avkøyrslene er tal på bueiningar under 20 og her utformast vegen utan fortau.

3.2 Avvik frå vegnorm

Enkelte element i geometrien avviker frå vegnormen grunna tilpassing mot terreng og som følgje av utforming av området med bygg, renovasjonspunkt og uteområde frå arkitekt.

Horisontalradius

Minste horisontalkurve har radius 9 m grunna vinkel mot kryssande internveg. To andre stader er radiusen høvesvis 12 m og 15 m. Auke av radius vil gi brattare stigning.

Stigning

Største stigning er på omtrent 9 % over ein strekning på omlag 100 m. Sjå teknisk teikning D002 for detaljar.