

Notat

Prosjekt.: 11080.008 Kluge masseuttak og mottaksanlegg, plan 202002

Til: Paul Korsberg, Prosjektil Areal AS

Fra: Torstein Dahle, Prosjektil AS

Dato: 14.02.2023 rev. 22.05.2023

Vedr.: Vurdering for krysstilkobling E39 X Øvrekluge

1 Bakgrunn



Figur 1 Planområde

Notatet er utarbeidet i forbindelse med reguleringsplan for Kluge masseuttak, deponi og sentralt mottaksanlegg. Hensikten med notatet er å vurdere om det er behov for midlertidige tiltak i krysset mellom E39 og Øvrekluge før utbygging av ny E39.

Utbyggingen av ny E39 i dette området kan ses i de vedtatte reguleringsplanene:

- 201601 E39 Ålgård – Hove, delstrekning Ålgård - Figgjo
- 202201 E39 Bue-Ålgård

2 Dagens situasjon



Figur 2 Oversiktsbilde.



Figur 3 Bilde av dagens E39 og sideveg Øvrekluge inn til høyre.

	Fart (km/t)	ÅDT	Vegklasse
E39	70	9400	H1, ref Rogaland fylkeskommune
Øvre Klugevei	Uskiltet, antas 80	200	Kommunal veg

Dagens kryss mellom E39 og Øvrekluge er utformet som T-kryss med trafikkøy i sekundærvæg og passeringslomme i sørgående retning på E39. E39 er forkjørsregulert, og det er etablert separat gang- og sykkelveg langs sørsiden av veien.

Øvrekluge er en lokal adkomstveg som leder til 2-3 bolighus, et par gardsbruk med tilhørende landbruksjord, kommunalt lagerområde og eksisterende drift for Grovika AS. Planforslaget legger til rette for å etablere masseuttak, deponi og sentralt mottaksanlegg for overskuddsmasser, som også vil betjenes av krysset.

ÅDT for Øvrekluge er estimert til 200 basert på

- Risa AS sitt område er oppgitt til 100
- Anslått 50 til Grovika AS
- Anslått 50 til gardsbruk, bolig, kommunalt lagerområde og friluftsområde.

Det er ikke tilrettelagt kryssing for myke trafikanter over E39 til Øvrekluge. Det er kun to eksisterende bolighus på gardsbrukene.

Frisikt i krysset vurderes som er god i begge retninger, men det bør kontrolleres at vertikalkurvatur ikke reduserer sikten i nordlig retning.



Figur 4 Frisikt langs E39 i sørlig retning.



Figur 5 Frisikt langs E39 i nordlig retning.

I henhold til Norsk vegdatabank sitt vegkart er det registrert en trafikkulykke i krysset med påkjørsel bakfra i 1984.

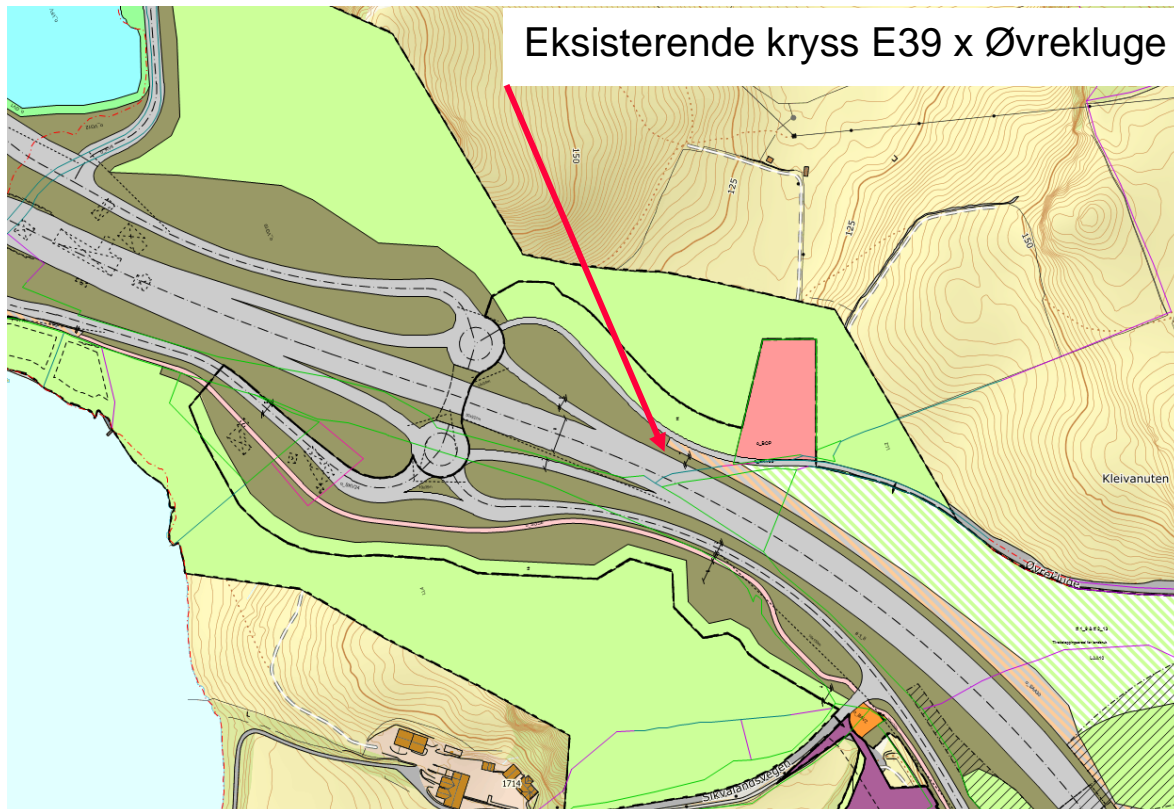
Det vurderes at dette krysset har liten betydning for kødannelse i området. I nordlig retning er flaskehalsen på Ålgård. I sørgående retning er det passeringslomme. Det er en del kø på E39 forbi krysset i forbindelse med utfart og innfart i helger og ferier, da strekningen er tilknytning til ferie og hytteområder både i fjellet samt sør- og Østlandet. Denne trafikken antas ikke å påvirkes av ny utbygging, da drift av masseuttak, deponi og sentralt mottaksanlegg vil betjenes på dagtid i hverdager og ikke i ferier og helger.

Kryss med Øvrekluge må sjekkes for sporing med vogntog slik at det settes av nok areal til å sikre adkomst for kjøretøyene til- og fra masseuttaket i plankartet.

2 Regulert situasjon

Ny reguleringsplan for Kluge masseuttak, deponi og sentralt mottaksanlegg for overskuddsmasser tilrettelegger for en økning i ÅDT i Øvrekluge fra 200 til 300. Økningen blir hovedsakelig tungtrafikk til og fra deponi/ masseuttak.

Reguleringsplaner for ny E39 og planskilte kryssinger hvorav blant annet Øvrekluge er inkludert vil utvide E39 til fire felt med krysstilkobling i henhold til håndbøkene. Det er ikke planlagt når denne vegstrekningen skal være ferdig bygget.



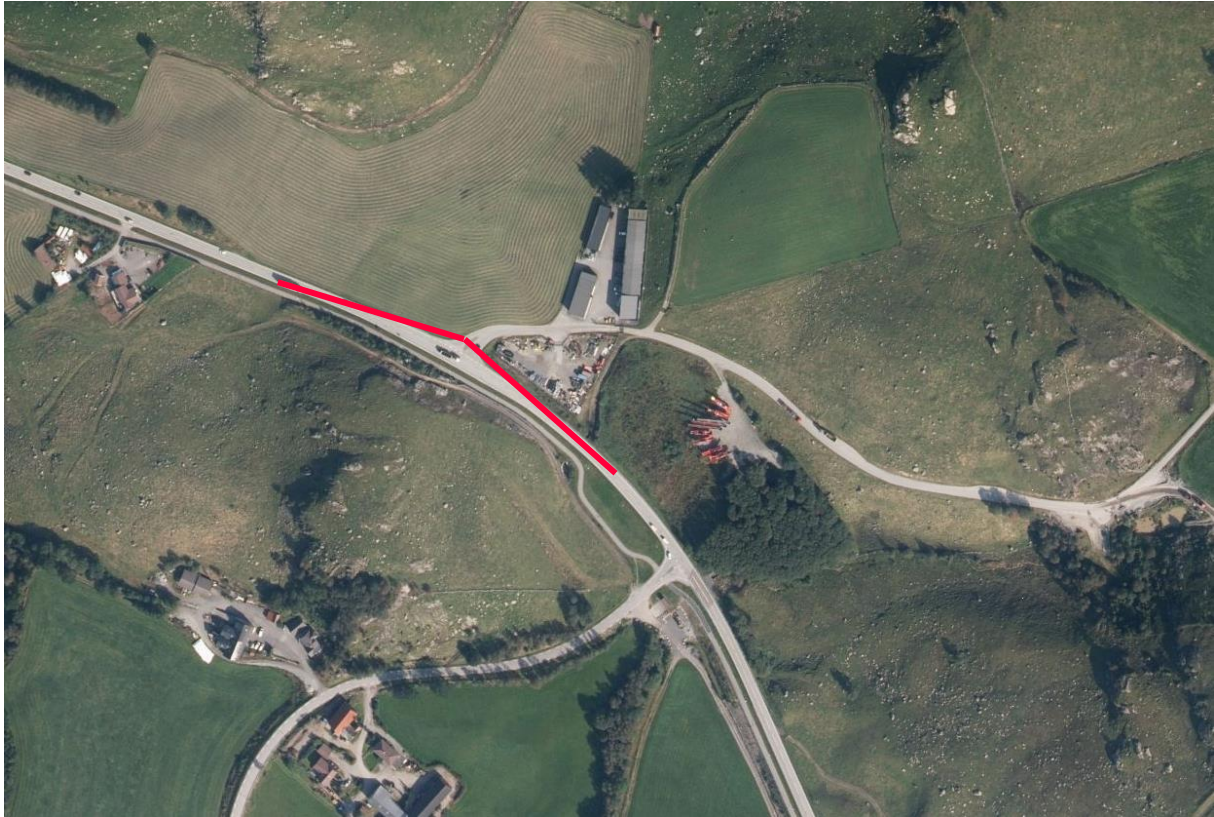
Figur 6 Utdrag fra reguleringsplaner E3 Ålgård Hove delstrekning Ålgård – Figgjo og E39 Bue – Ålgård.

3 Virkningen av tiltaket

1. Økning i ÅDT på Øvrekluge fra 200 til 300 påvirker ikke frisikten. Den beregnes til 10 x 138 m.
2. Økning i ÅDT antas å være tungtrafikk til og fra masseuttak, deponi og sentralt mottaksanlegg. Store kjøretøy trenger lengre strekninger for å komme opp i fart. Slike situasjoner kan skape ulykker med påkjørsel bakfra.
3. Utvidet masseuttak, deponi og sentralt mottaksanlegg for overskuddsmasse vil ha liten betydning for andel myke trafikanter i krysset.

4 Krav i vegvesenets håndbøker

Siktkrav for H1 veg er 138 meter i lengderetning. For sideveg med ÅDT 100-500, og fartsgrense over 60 km/t i hovedvegen, er frisikten inn i sidevegen 10 meter. Frisikt 50 cm over asfalt er kontrollert i forhold til høybrekk.

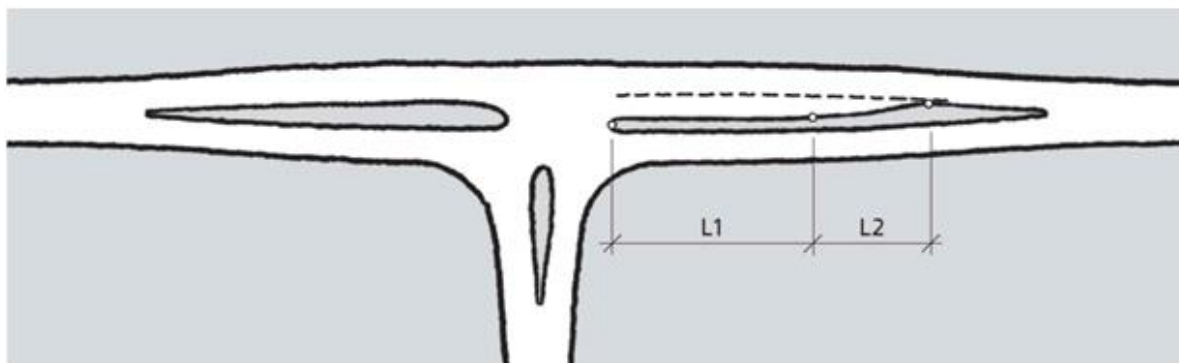


Figur 7 Frisikt vist med rød strek. 10 m x 138 m.

Venstre svingefelt

Utforming av venstresvingefelt

Venstresvingefelt utformes som vist i Figur 3.7.



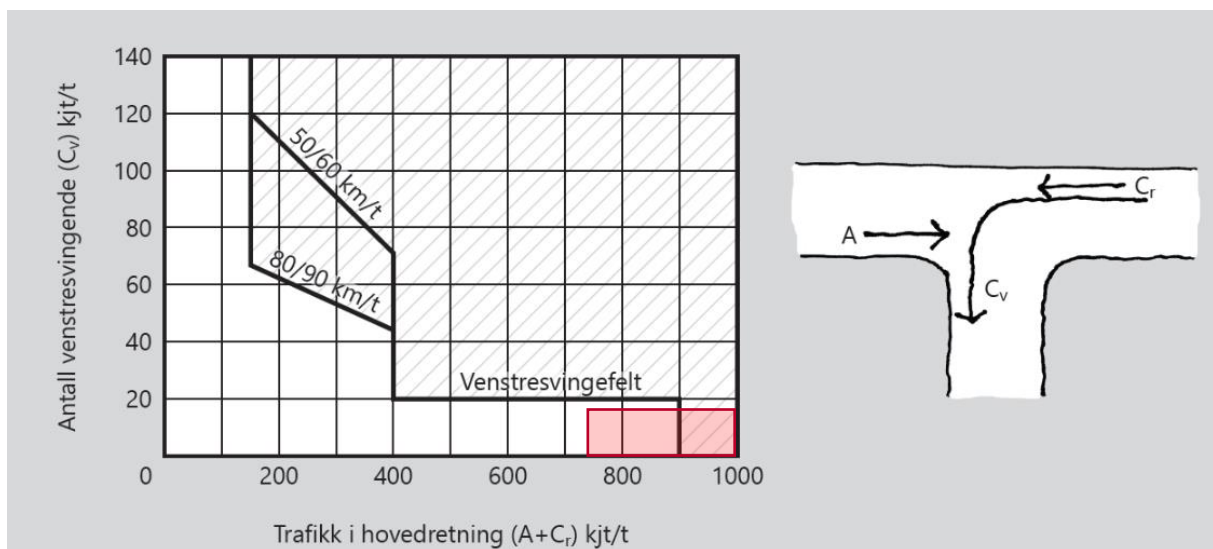
Figur 3.7: Utforming av venstresvingefelt

Figur 8 Utsnitt fra Statens vegvesens håndbok N100.

Behov for venstresvingefelt avgjøres av kjørende i makstimen jamfør figur 9 under. E39 er en innfartsveg og maks kjørende i timen er i henhold til Statens vegvesens håndbok V713 mellom 8 og 12 % av ÅDT. Omregning av ÅDT til antall kjøretøy i makstimen gir:

	Kjørende i makstimen ved	
	8 %	12 %
A	380	564
Cv	12	18
Cr	368	546
A+Cr	748	1110

Dette medfører at når ÅDT i Øvrekluge vei økes fra ÅDT 200 til 300 blir det behov for venstre svingefelt når trafikk i hovedretning (A+Cr) overstiger 900. Intervallene er markert med rød skravur på figur 10 under.



Figur 9 Utsnitt fra Statens vegvesen håndbok N100.

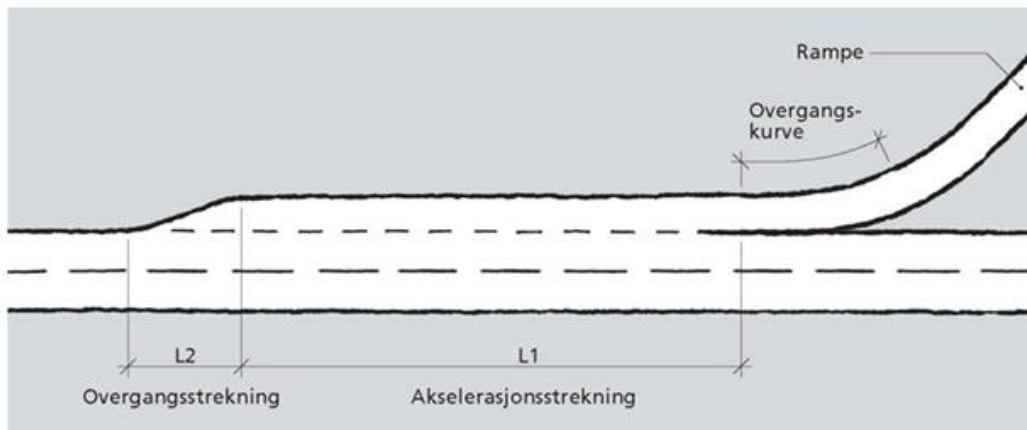
Jamfør Vegvesenets håndbok N100 ligger trafikkmengden helt i grenseland til om det er krav om venstresvingefelt ved etablering av nytt masseuttak, deponi og sentralt mottaksanlegg.

Parallelført akselerasjonsfelt nordvest på E39

5.2.3 Akselerasjonsfelt

Planskilte kryss bør ha akselerasjonsfelt. Feltet bør avsluttes med fletting. Akselerasjonsfelt bør være parallelført og ha samme bredde som feltbredden på gjennomgående veg. Skulderen bør også være som på gjennomgående veg, men ikke bredere enn 1,5 m.

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

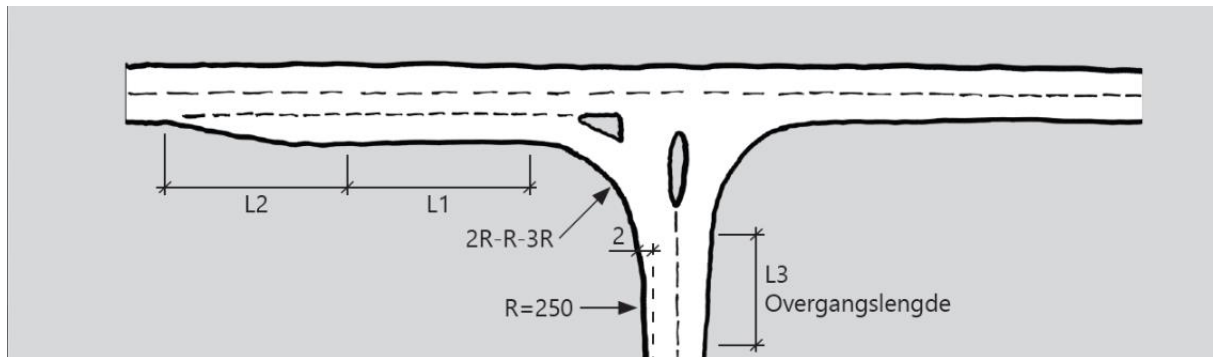


Figur 5.13 viser standardutforming av akselerasjonsfelt.

Figur 10 Utsnitt fra Statens vegvesen håndbok N100.

Som beskrevet i punkt 2 er det kun en registrert ulykke i krysset fra 1984. Denne omhandler påkjørsel bakfra og involverer en traktor. Ved utkjøring av store kjøretøy fra sidevegen vil disse trenge noe tid for å komme opp i 70 km/t som er fartsgrense på E39. Etablering av et akselerasjonsfelt kan hjelpe tungtransport opp i fart når de skal inn på E39. Det er god sikt i krysset, og akselerasjonsfelt benyttes som regel i forbindelse med planskilte kryssinger. Det er flere kryss langs E39 i området, og ingen har akselerasjonsfelt. Det anbefales ikke akselerasjonsfelt.

Høyre svingefelt



Det er ikke dårlig siktforhold som gir risiko for påkjørsel bakfra i forbindelse med nordvestgående biler som svinger til høyre fra E39. Det er derfor ikke behov for å etablere høyresvingefelt.

5 Oppsummering og konklusjon

Det er snart 40 år siden forrige ulykke registrert på Norsk vegdatabank.

Det kunne med fordel være etablert et venstresvingefelt dersom dette var en permanent løsning, men fremtidige tiltak på E39 gir at eksisterende situasjon vurderes som akseptabel.

Følgende må sikres for at dagens løsning skal gi god nok trafiksikkerhet etter etablering av tiltaket:

1. Spring for vogntog er ok gjennom krysset. Spring for modulvogntog klarer ikke kjøremåte A gjennom krysset. Dersom anlegget skal bli sentralt mottaksanlegg i fremtiden må det sikres med bestemmelse at vegkrysset skal utvides i den forbindelse.
2. Eksisterende passeringslomme i sørgående retning beholdes.
3. Trafikkøyt i sekundærvegen beholdes eller reetableres.