
Fra: Terje Vikestrand <terje@planvest.no>
Sendt: 28. september 2015 15:59
Til: Taral Jensen; Gunnar Wiederstrøm; Skulstad Marianne; Løtveit Hege; Kristin Nåmdal; stian@sandland.as
Kopi: Aleksandra Kurzynska-Janiszewska
Emne: Flatøy
Vedlegg: T_KRYSS_1.1.pdf; T_KRYSS_2.1.pdf

Hei!

Då e me klare for ei ny veke med nye utfordringar ☺ Eg sa eg skulle skrive litt meir i dag om dei ulike kryssalternativa. PS! Det er gjord endring på bussholdeplassane og gs-vegbru over E39 for alt1.1. Sjå ny teikning vedlagt.

I forgie møte vart vi einige om at vi går vidare med alt 1.1 og alt.2.1 . Begge alternativa byggjer på den regulerte vegtrasen og er kvalitetssikra opp mot den siste reviderte planen. Begge kryssa er litt meir detaljerte, som har ført til små justeringar. Vi har ikkje fått tak i data på sjølve nye Hagelsundbru anna enn for trasene på Knarviksida. Slik sett er det fortsatt ein viss utsikkerhet knytt til eksakt plassering og stigning på ny bru og vegføringa fram til brua. Brua er no vist med 5 % stigning og vi har lagt den i om lag same høgde som eksisterande bru og med same avstand til brua som på autsida av fjorden. Dersom ny bru/ veg fram til brua vert høgare eller får ei større stigning, vil det få ulike konsekvensar for dei to alternativa. Dette vil gi større utslag på alt 2.1 enn på alt.1.1. Som tidligare nemnt er det akselerasjonsfeltet mot brua som er den kritiske parameteren. Med større stigning vert kravet til lengde på akselerasjonsfeltet større. Vi kan auke lengda på denne ved å flytte på rundkjøring og rampe på sørsida av E39. Eg ber derfor Statens vegvesen gjere eit sist forsøk på å finne vegmodellar som kan vera utgangspunkt for ny Hagelsund bru.

Kort om dei ulike kryssa og endringar

Alt1.1 Ruterkryss.

E39 har ei stigning på 0 – 5% innafor rampen, gjennomsnittlig stigning 3% er lagt til grunn. Lengde akselerasjonsfelt er 70 +30 m. Dersom stigning på E39 aukar til gjennomsnittlig 4% innebere dette ein auke 1m.

Kollektivholdeplassar er plasserte på rampe ut av kryssa. Kravet til stigning er 4 % ved holdeplass. Rampe utover dette max 6%. Endra løysing viser holdeplassane tettare på kryssa.

Gs-veg mellom Midtmyra og Rotemyr er no vist på vest sida av krysset. Vi har også korrigert det i høve til første utkast sendt over på fredag. Denne løysinga gir ein betrakteleg kortare gs.veg.

Alt 2.1 Halv kløverblad kryss

E39 har ei stigning på 0 – 5% innafor rampen, gjennomsnittlig stigning 3% er lagt til grunn. Lengde akselerasjonsfelt er 170 +30 m. Dersom stigning på E39 aukar til gjennomsnittlig 4% innebere dette ein auke 12m, og med 5% 17 m.

Kollektivholdeplass er vist på kvar av utkjøringsrampene. Stigning og sikt er ivaretatt. Det er lagt inn eit filterfelt til mellom retardasjonsfeltet og busslomma, jf. Hop. Det kan vera at filterfelte er noko korte? Dersom ein flyttar busslommen kjem dei lengre vekk frå kryssa og i større grad i konflikt med akselerasjonsfelte. Lengda på akselerasjonsfelte bør vel også utvidast dersom holdeplass vert lagt tett opp til desse. Vi bør drøfte dette!

Når det gjeld gs-vegen er den kort og effektiv ved dette alternativet.

Ber om innspel og kommentarar. Så får vi vurdere om vi må møtast for å drøfte løysingane i grad før veke 42. Dersom det er eit behov har eg anledning alle dagar unntatt onsdag denne veka.

Mvh
Terje Vikestrand
Avd.leiar Stord/ Sivil ingeniør



Sentral tlf.nr. 53 40 37 80
Direkte tlf.nr. 926 55 370

www.planvest.no

Tenk miljø - spar papir. Treng du å skrive ut denne e-posten?