

### 3.13 Avkjørsler

Med avkjørsler menes i denne sammenheng kjørbare tilknytning til veg eller gatenett for en eiendom eller et begrenset antall eiendommer.

Dette kapitlet omhandler krav til utforming av avkjørsel både når det gjelder bygging av nye avkjørsler og for utbedring av eksisterende avkjørsler.

#### Geometrisk utforming

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

For avkjørsler med liten trafikk ( $\dot{A}DT < 50$  eller færre enn 10 boenheter) bør hjørneavrundingen utføres som en enkel sirkel med radius  $R = 4$  m.

På de første 2 m bør avkjørselen ha et jevnt fall fra vegkant på totalt 5 cm. På de neste 3 m bør avkjørselen ha en naturlig overgangskurve til avkjørselens videre forløp. På de neste 30 m bør avkjørselen ha et maksimalt fall eller stigning på maksimalt 1:8.

For avkjørsler med  $\dot{A}DT > 50$  eller med stor andel lastebiler og vogntog, og  $\dot{A}DT$  på primærvegen  $< 2\ 000$ , bør hjørneavrundingen utføres som en enkel sirkelkurve med radius  $R = 9$  m. Disse avkjørslene bør bygges med samme krav til vertikal linjeføring som kryss (se kapittel 3.1).

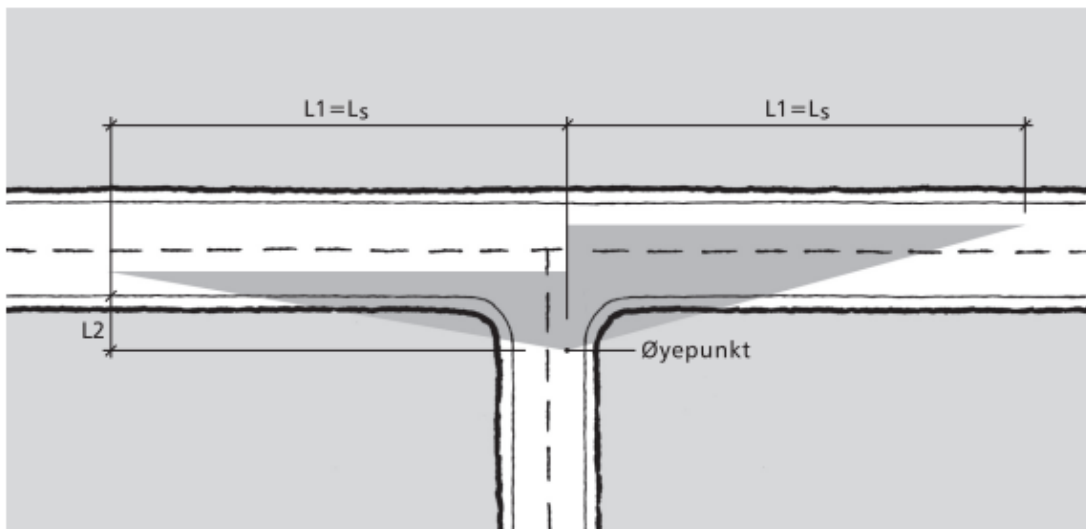
Avkjørsler med  $\dot{A}DT > 50$  og  $\dot{A}DT$  på primærvegen er  $> 2\ 000$  bør utformes som kryss. I tettbygd strøk der primærvegen har kantstein, føres kantsteinen senket gjennom avkjørselen for å tydeliggjøre vikepliktsforholdene.

#### Siktkrav i avkjørsler

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

Siktkrav i avkjørsler defineres med siktrekanter. Disse bestemmes ut fra stoppsikt.

Sikt i avkjørsler bør sikres i henhold til Figur 3.29 og Tabell 3.7.



Figur 3.29: Siktkrav i avkjørsler

**Tabell 3.7: Siktkrav i avkjørsler, L<sub>2</sub> [m]**

Trafikk i avkjørsel	Fartsgrense [km/t]			
	30 og 40	50 og 60	70 og 80	90
ÅDT < 50	3	4	4	6
ÅDT > 50	4	6	6	8

Objekthøyden ved siktkontroll settes til 0,25 m.

I tillegg er det satt følgende krav:

Innen siktretrekanten skal eventuelle sikthindringer ikke være høyere enn 0,5 m over primærvegens kjørebanelnivå. I tillegg kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i avkjørselen og kjørebanelnivå i primærvegen, er fritt for sikthindringer.

Håndbok N100 Veg- og gateutforming

### Stoppesikt på nye vegger

Stoppesikt på nye vegger ( $L_s$ ) er gitt i håndbok N100 Veg- og gateutforming.

### Stoppesikt på eksisterende veg

Ved bygging eller utbedring av enkeltavkjørsel på eksisterende veg gjelder kravene til utforming som gitt foran med unntak av siktkravene. Her legges stoppesikt gitt i tabell Tabell 3.8 til grunn.

**Tabell 3.8: Stoppesikt  $L_s$  for avkjørsler på eksisterende vegger [m]**

Vegtype	Fartsgrense [km/t]						
	30	40	50	60	70	80	90
H-veger	-	-	55	70	90	115	175
H <sub>s</sub> -/Sa-/A-veger	20	30	45	60	80	100	-

I tillegg sikres nødvendig stoppesikt langs primærvegen. Dette kravet vil inntre der avkjørselen ligger ved en bakketopp eller i kurve der terreng, gjerde, kratt, skog eller lignende hindrer stoppesikt langs primærvegen. Begrunnelsen er krav om tilfredsstillende sikt til motgående trafikk ved venstresving inn i en avkjørsel, og for å unngå påkjørsel bakfra ved samme svingebevegelse.

Det er nedenfor kort redegjort for de forutsetninger som ligger til grunn for stoppesikt i Tabell 3.8.

- Det er gitt to sett verdier, ett sett forutsatt lagt til grunn for nasjonale hovedveger, og ett sett til bruk på øvrige hovedveger, samleveger og atkomstveger.
- For nasjonale hovedveger er det i beregningene brukt fartsgrense med et fartstillegg på 5 km/t for alle fartsgrenser unntatt 90 km/t, hvor det er brukt fartstillegg 10 km/t. For de øvrige vegtypene er det brukt fartsgrense uten fartstillegg.
- Verdier for bremsefriksjon er hentet fra håndbok V120 Premisser for geometrisk utforming av vegger.
- For bremsefriksjon er det for nasjonale hovedveger brukt sikkerhetsfaktor 1,25, med unntak for fartsgrense 90 km/t hvor sikkerhetsfaktor 1,50 er brukt. For de øvrige vegtypene er sikkerhetsfaktor 1,10 forutsatt.
- Det er ikke forutsatt fartsprofiltillegg, dvs stoppesikt varierer ikke med horisontalkurvaturen.
- Verdiene i tabellen er beregnet for stigning lik null.