

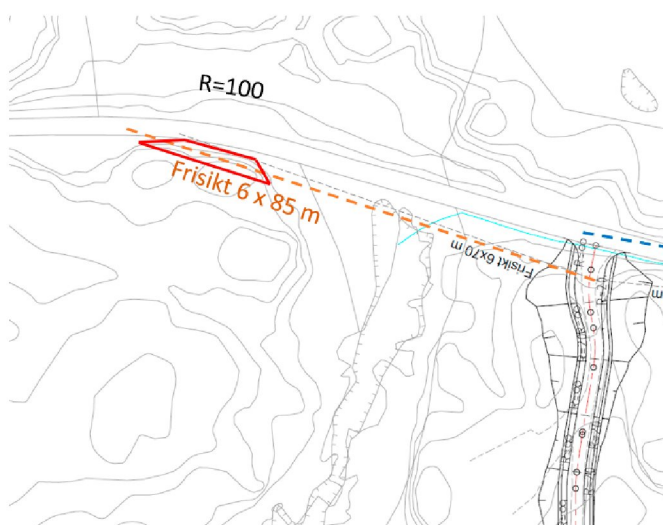
Rogaland fylkeskommune

Deres ref.:  
2022/23806Vår ref.:  
52201447/Klage\_vedtak\_avkjørsel\_A.docxDato:  
2023-04-25

## ► Karmøy kommune - gnr 77 bnr 1 - Fv 4824 - midlertidige avkjørsler - Kalstø - forespørsel om forlenget bruk - klage

Viser til vedtak for siktkrav i nordgående retning for avkjørsel A, behandlet av Rogaland fylkeskommune med saksnummer 2022/23806, dokumentnummer 17. Rogaland fylkeskommune tillater utvidet bruk av avkjørsel A fram til 31.08.2024 med forbehold om at sikten utbedres til 6 x 85 m, ettersom fylkeskommunen har vurdert at fartsnivået ligger på 69 km/t. Faktisk sikt er per i dag 77 m. Norconsult har i forkant av dette sendt inn en fravikssøknad om at frisikten for avkjørselen kan være 6 x 70 m.

Fra fylkeskommunens vedtak må man dermed få økt sikten med 8 m for å tilfredsstillere kravene. Grunnet primærvegens krappe kurvatur og at fjellskjæringene ligger nesten helt inntil skulderkant, blir det et markant uttak av fjell for å tilfredsstillere kravet. Figuren under viser omfanget (i rødt), og grovt regnet må 25 lengdemeter med fjell fjernes. I praksis må man fjerne omtrent 2,5 m fjell innover fra vegkant, og dette har en gjennomsnittlig høyde på 2,5 m. Dermed fører vedtaket til fjerning av rundt 150 m<sup>3</sup> fjell. Som følge av dette må også en mast til en lavspentledning flyttes. Et landskapsinngrep som dette kan påvirke estetikk og dyreliv. Vegen følger landskapsformene godt, og har derfor resultert i lite inngrep. Det er også i området registrert hubro som gir begrensninger for når man kan gjøre sprengningsarbeider.



Som nevnt i fravikssøknaden betjener primærvegen færre enn 10 adresser, og vegen ender cirka 500 m nord for avkjørselen. I praksis har man med stor sannsynlighet en ÅDT < 50 på primærvegen (NVDB angir

ÅDT = 400, men dette er gjennomsnittet også for deler av primærvegen sør for avkjørselen som går gjennom tettbebyggelsen Kvalavåg). For sekundærvegen er det også forventet lav ÅDT, og kun periodevis massetransport. Grunnet den lave trafikkmengden i området, og primærvegens funksjon, klages det derfor på vedtaket. Fjerning av 150 m<sup>3</sup> fjell virker unødvendig for en situasjon av denne karakteren. Videre mener vi at primærvegens fartsnivå ikke kan overstige 60 km/t i området fra avkjørselen og cirka 150 m nordover, slik at dagens sikt på 77 m er tilstrekkelig. Argumentasjon kommer i det følgende.




På grunn av vejen kun har ett kjørefelt (vegbredde på 3,0–3,5 m) og at det ikke er noen møteplasser i området nord for avkjørselen, bør man anta at fartsnivået baseres på møtesikt og ikke stoppsikt. Det er ikke forsvarlig å holde en fart tilsvarende stoppsikten rundt kurvene nord for avkjørselen, da man kan risikere frontkollisjon ved møtende kjøretøy. Figuren under viser siktsituasjonen langs strekningen.



Med  $L_m < 70$  m, tilsvarende dette grovt regnet en stoppsikt på 35 m (gitt at man ser bort fra sikkerhetstillegget på 10 m). For 40 km/t har man en stoppsikt på 30 m, og for 50 km/t har man en stoppsikt på 45 m, slik at man forenklet sett kan si at fartsnivået må ligge mellom 40–50 km/t for at man kan kjøre forsvarlig. Utregningen er imidlertid basert på en reaksjonstid på 2 sekunder. På 1-feltsveger kan denne sies å være lavere grunnet at man aktivt ser etter møtende kjøretøy, men sannsynligvis ikke særlig under 1 sekund. Hvis man antar en hastighet på 60 km/t (bremsefriksjon da på 0,490) og 1 sekund reaksjonstid, vil man fra formel for stoppsikt få  $L_s = 45$  m ( $L_s = 62$  m ved 2 sekunder reaksjonstid). Grunnet møtesikt langs primærvegen nord for avkjørsel er mindre enn  $2 \times 45 = 90$  m, er det lite sannsynlig at man vil få fartsnivå særlig over 60 km/t.

Som figuren over viser vil en kjørende fra nord for avkjørselen ha redusert sikt i området rett før avkjørselens siktlinje på 6 x 70 m. I det kjøretøyet kommer inn i avkjørselens siktlinje øker sikten langs primærvegen til 80 m. Grunnet et høybrekk og horisontalkurve med fjell tett inntil vegkant i avkjørselsområdet, er det ikke tilstrekkelig sikt for videre akselerasjon før man passerer avkjørselen. Her øker frisikten til et nivå hvor det kan forekomme høyere fartsnivå enn 60 km/t, men dette skjer ikke før rett etter selve avkjørselen. Videre fungerer avkjørselen som en møteplass, hvor det er naturlig å senke farten noe for å forsikre seg om at det ikke kommer møtende kjøretøy.

I det følgende kommer et forløp for sikt for en kjørende fra nord.

Sitasjon	Bilde
<p>Sikt ved siste kurve før rettstrekk nordenfor avkjørselen</p>	
<p>Sikt i det man ser avkjørselen. Merk høybrekk ved avkjørselen som gjør at man ikke ser videre forbi avkjørselen ved dette punktet</p>	
<p>Rettstrekk før avkjørselen. Det er allerede gjort vegetasjonsrydding slik at reell sikt er 77 m og ikke mye lavere slik den var før vegetasjonsryddingen og utbedringen av avkjørselen.</p>	

Basert på argumentasjonen over håper vi at saken kan gjennomgås på nytt, og at man kan akseptere et fartsnivå på 60 km/t, og ikke 69 km/t som ligger til grunn nå. Terrengbehandling som gir en siktlinje på 85 m fra avkjørselen vil jo bedre siktforholdene langs primærvegen også, men på grunn av dens lave ÅDT og andre punkter langs strekningen som fremdeles har dårlig sikt, har det ingen hensikt å utbedre kun dette punktet.

Med vennlig hilsen  
**Norconsult AS**

Norconsult