

Gjøvik kommune

## ► Prosjekteringsforutsetninger - ny rundkjøring på Rv.4 og tilhørende gatenett

Oppdragsnr.: 5171339 Dokumentnr.: 001 Versjon: 001 Dato: 2021-06-25



**Oppdragsgiver:** Gjøvik kommune  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Ragnhild Hoel, Åge Andre Michalsen  
**Rådgiver:** Norconsult AS,  
**Oppdragsleder:** Trond Holmestad  
**Fagansvarlig:** Trond Holmestad  
**Andre nøkkelpersoner:** Flere hos Sweco: Stein Emilsen, Torbjørn Valnes

001	2021-06-25	Utkast	troho		
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

## ► Sammen drag

I dette notatet er det satt sammen hva slags krav det er til rv. 4 og til arm til rv. 4 inn til Fargerikvartalet.

Ut fra håndbøkene skal det ikke bygges rundkjøring på hovedveger; men dette er det søkt om fravik for da dette er en forutsetning for hele løsningsforslaget. Dette er godkjent av Statens vegvesen.

I HB N100 fra 2019 må rv. 4 betegnes som kapasitetssterk veg når den går gjennom Gjøvik. Fartsgrense på strekningen er i dag 50 km/t / 60 km/t. Det er skiltet 70 km/t på siste del.

Når ny rundkjøring skal bygges legges det opp til å forlenge dagens krabbefelt helt til rundkjøring. Det legges også opp til å bygge midtrekkverk i midtdeler som er avsatt til 1 m.

Løsningen her har vært omdiskutert, og en har hatt mange møter med Hunton for å avklare arealbruk og linjeføring. Linjen kommer svært nær industribedriften, og det har vært vanskelig å finne løsninger som både tilfredsstiller behovet til bedriften og til en ny nordlig innfart til byen. Linjen er derfor ført så nær elva som mulig for å sikre Hunton tilstrekkelig areal til manøvrering på sitt område. Linjen har ikke vært flyttet på nå i siste fase. Det er lite justeringsmuligheter.

## ► Innhold

<b>1</b>	<b>Grunnlag</b>	<b>5</b>
1.1	Håndbøker	5
1.2	Trafikkgrunnlag og standardklasser	5
1.3	Linjeføringsparametre	6
1.4	Kryss	7
1.5	Tilbud til gående og syklende	7
1.6	Normalprofil	7
1.7	Fri høyde	9

# 1 Grunnlag

Hensikten med notatet å lage en oversikt over viktige forutsetninger for valg av standard og geometriske parametre for utforming av rundkjøring på rv. 4 og tilhørende gatenett.

## 1.1 Håndbøker

Utforming av veg og gatenett baseres på Statens vegvesens retningslinjer. De viktigste er følgende:

- Vegutforming i dagen; Håndbok N100.  
Her inngår også veiledningene i håndbok V120 premisser for geometrisk utforming av veger og V121 geometrisk utforming av veg og gatekryss.
- Grøfter og avstand til fjellskjæring bestemmes fra håndbok N101 "Rekkverk og vegens sideområder. 2014. Det samme gjelder sikkerhetssone, krav til rekkverk etc.
- Dimensjonering av overbygning og drens- overvannsystem: Håndbok N200, "Vegbygging", 2018.

## 1.2 Trafikkgrunnlag og standardklasser

Veg	Veg-klasse	ÅDT	Farts-grense km/t	Merknad
Rv.4	Kapasitets-sterke veger/gater	12 000	50/60 /70	Utforming etter hb. N100, Kapasitets-sterke veger/gater
Arm til Nedre ødegårdsgate	Kapasitets-sterke veger/gater	5 000	40	Utforming etter hb. N100, Kapasitets-sterke veger/gater
Brennerigata	Kapasitets-sterke veger/gater	2 000	40	Utforming etter hb. N100, Kapasitets-sterke veger/gater

### 1.3 Linjeføringsparametre

Storasundgata og forlengelsen av denne ut til Risøy er å anse som en kapasitetssterk gate. Følgende føringer er gitt for denne type gate i håndbok N100:

Veg	Min. Hor. kurve	Min vert. kurve H/L	Stoppsikt (m)	Maks. stigning (%)
Rv.4 (50 km/t)	60	*/400	45	6
Arm til Nedre Ødegårdsgate og Brennerigata (40 km/t)	40	*/150	30	

\* Bestemmes av stoppsikt

#### Angående linjeføring:

*Her er det søkt fravik om å få etablere rundkjøring på rv. 4 ut fra at det er mange rundkjøringer fra før her, og at rv. 4 går gjennom Gjøvik sentrum. Dette er innvilget, og da en forutsetning for prosjektet. I den forbindelse må en jo tilpasse linjeføringen deretter.*

*Samtidig er det lagt opp til et krabbefelt fra rundkjøringen og oppover rv. 4 der en har maks stigning på eks. veg (drøyt 6 %). En er for øvrig låst veldig til eks. veg her ettersom Hunton-elva ligger her og det er bebyggelse på eks. skjæringstopp på andre siden.*

*Det skal være stoppsikt fra du kommer ut fra kulvert til du kommer til rundkjøring. Derfor må kulverten etter ombygging til ny linjeføring bli kortere enn i dag. Avstand fra rundkjøring til ny kulvertåpning blir 47 m. Se C-tegning.*

Tabell B1: side 17 i Hb. N100:

**Tabell B.1: Geometriske krav i gater**

	Fartsgrense ≤ 40km/t	Fartsgrense 50 km/t	Fartsgrense 60 km/t
Minste horisontalkurveradius (m)	40	60	125
Minste lavbrekkskurveradius (m)	150	400	600

#### Tekst i håndbok N100 i ang. kapasitetssterke vegger/ gater:

Trafikk fra overordnet vegnett med målpunkt i byen kan føres via en kapasitetssterk gate/veg med fartsgrense 50 eller 60 km/t, og videre inn i et nett av gater eller lokale vegger med lav fart.

Slike gater/veger kan være ringveger, sentrumstangenter, forbindelser mellom en omkjøringsveg og byen eller viktige forbindelser internt i byen. Gaten/vegen bør dimensjoneres for typekjøretøy vogntog (VT) med kjøremåte A, ev. modulvogntog (MVT) med kjøremåte A hvis gaten/vegen er del av slik rute.

Maksimal stigning i slike gater bør være 6%.

Gaten/vegen bør bygges med to eller fire felt. Behov for antall felt fastsettes ut fra en kapasitetsvurdering.

Firefelts veg kan ha midtdeler på 2 m uten rekkverk. Krav til linjeføring er gitt i kapittel B.2. (se tabell B1 over).

### 1.4 Kryss

Kryss bør bygges som forkjørsregulert T-kryss, lysregulert X-kryss eller rundkjøring. Rundkjøring skal ikke anlegges på nasjonal hovedveg. Der det ligger til rette for det kan planskilt kryss benyttes.

I kryssområdet bør følgende krav være oppfylt:

- horisontalkurveradius  $\geq 250$  m
- overhøyde  $\leq 6$  %
- stigning  $\leq 5$  %

Krav til utforming av kryss er gitt i kapittel D.1. Gaten/vegen bør være avkjørselsfri. Avkjørsler kanaliseres til lokale gater.

### 1.5 Tilbud til gående og syklende

Gående og syklende bør ha et sammenhengende tilbud på lokalt gatenett, ev. på parallell gang/sykkelveg eller sykkelveg med fortau. Gaten/vegen bør belyses. Belysningen utformes i samsvar med kapittel D.6.

### 1.6 Normalprofil

Veg/gate	Antall felt	Feltbredde	Skulder bredde	Midtdeler	Rekkv.rom
Rv. 4	2 + krabbe felt	3,25 m **	1 m	1 m (med fysisk rekkverk)	0,75
Arm til Nedre ødegårdsgate	2	3,25 m	0,25/0,50*	-	0,75
Brennerigata	2	3,0	0,25/0,50*	-	-
Gang-/ sykkelveger	1	3 m	0,25		
Fortau	1	2,5 m			

\*0,25 mot kantstein, 0,50 m mot grøft

\*\*ÅDT >8000 og med fartsgrense 50km/t

Angående feltbredder: tekst fra håndbok N100:

Krav til kjørefeltbredder:

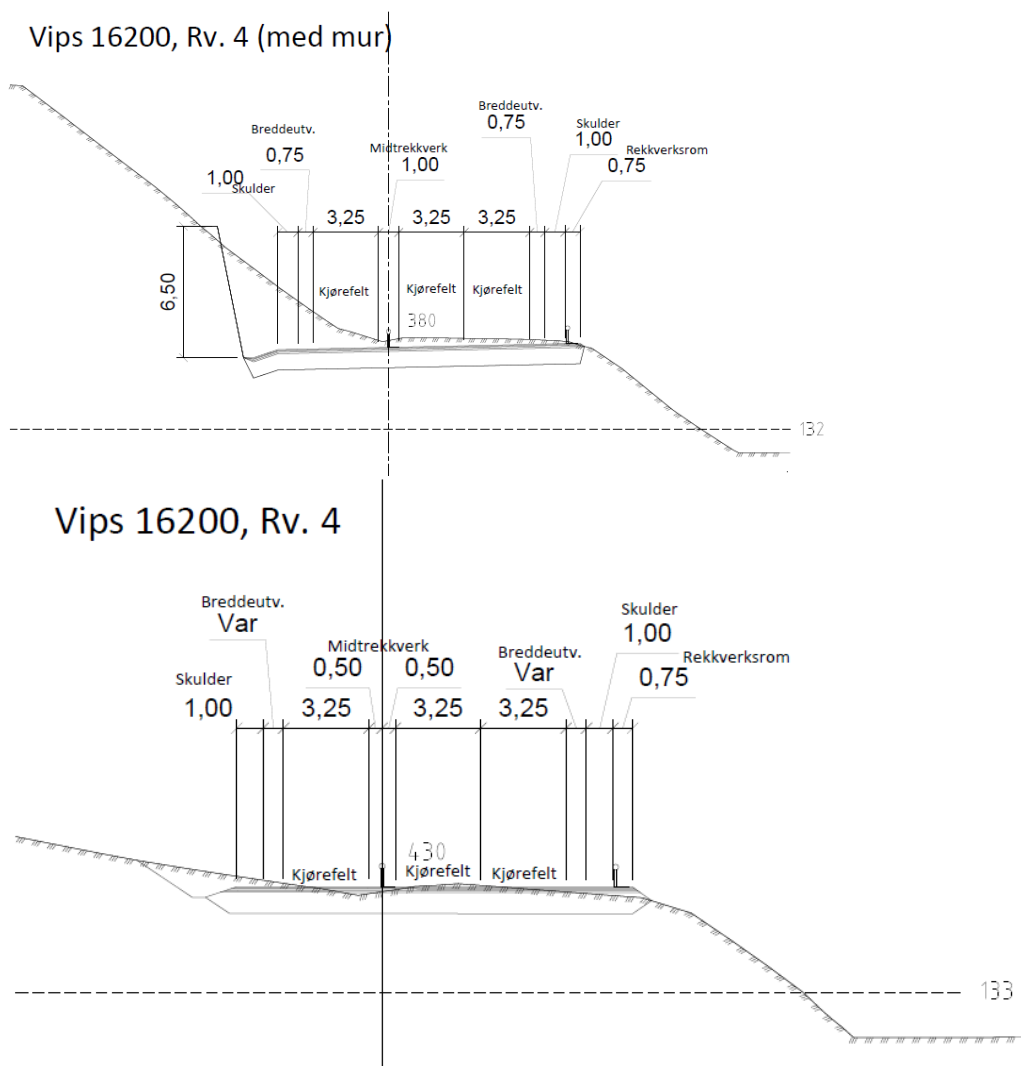
- Hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,25 m ved fartsgrense  $\leq 40$  km/t og 3,5 m ved fartsgrense  $\geq 50$  km/t
- Hovednett for personbiltrafikk bør ha kjørefeltbredde 3 m ved fartsgrense  $\leq 40$  km/t og 3,25 m ved 50 km/t og 3,5 m ved 60 km/t
- Nett for godstrafikk med dimensjonerende kjøretøy lastebil, vogntog eller modulvogntog skal ha kjørefeltbredde 3,25 m ved fartsgrense  $\leq 40$  km/t og 3,5 m ved fartsgrense  $\geq 50$  km/t

Bredde på Risøy bru; minimum føringsbredde 7.5 meter.

Tekst fra håndbok N100:

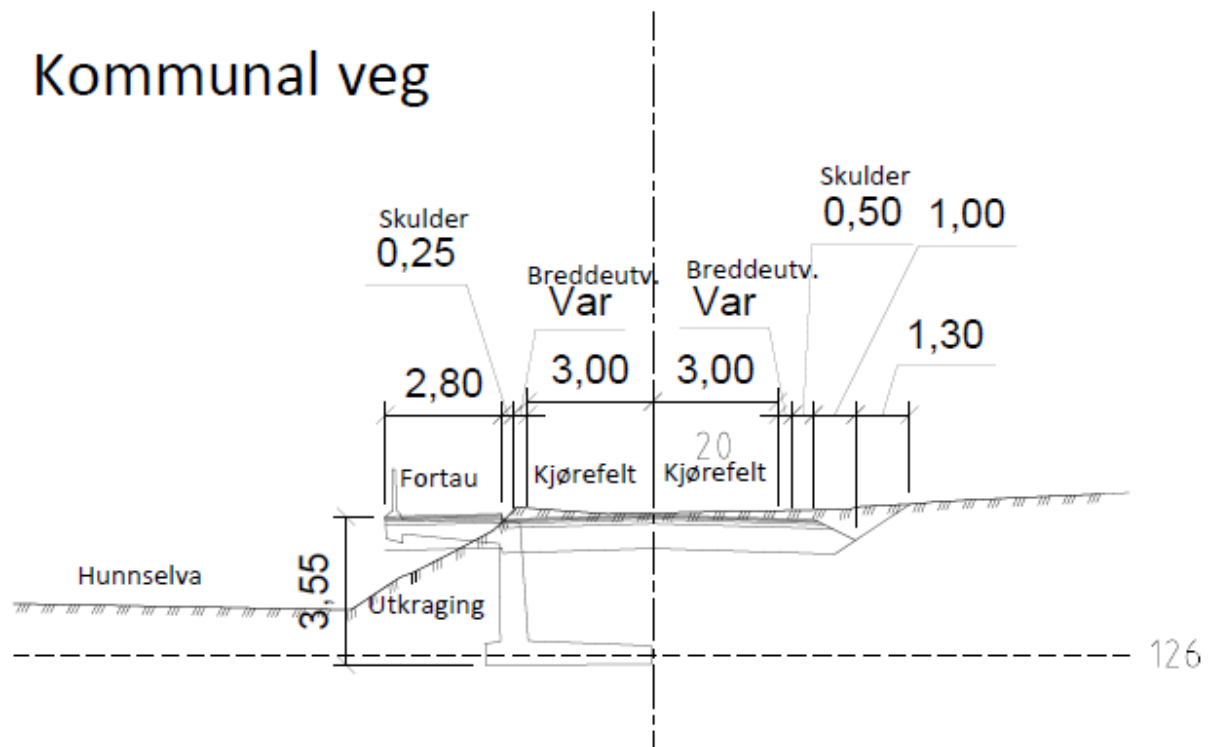
Veg på bru skal ha samme bredde som tilstøtende veg. Bredde på bruer på 2-felts veg uten midtrekkverk skal ikke være mindre enn 7,5 m.

Aktuelle profil:





## Kommunal veg



### 1.7 Fri høyde

Under bru over rv. 4

Krav til minste fri høyde :

Veg i dagen:

4.90 m. Gjelder hele sikkerhetssonen