

NOTAT

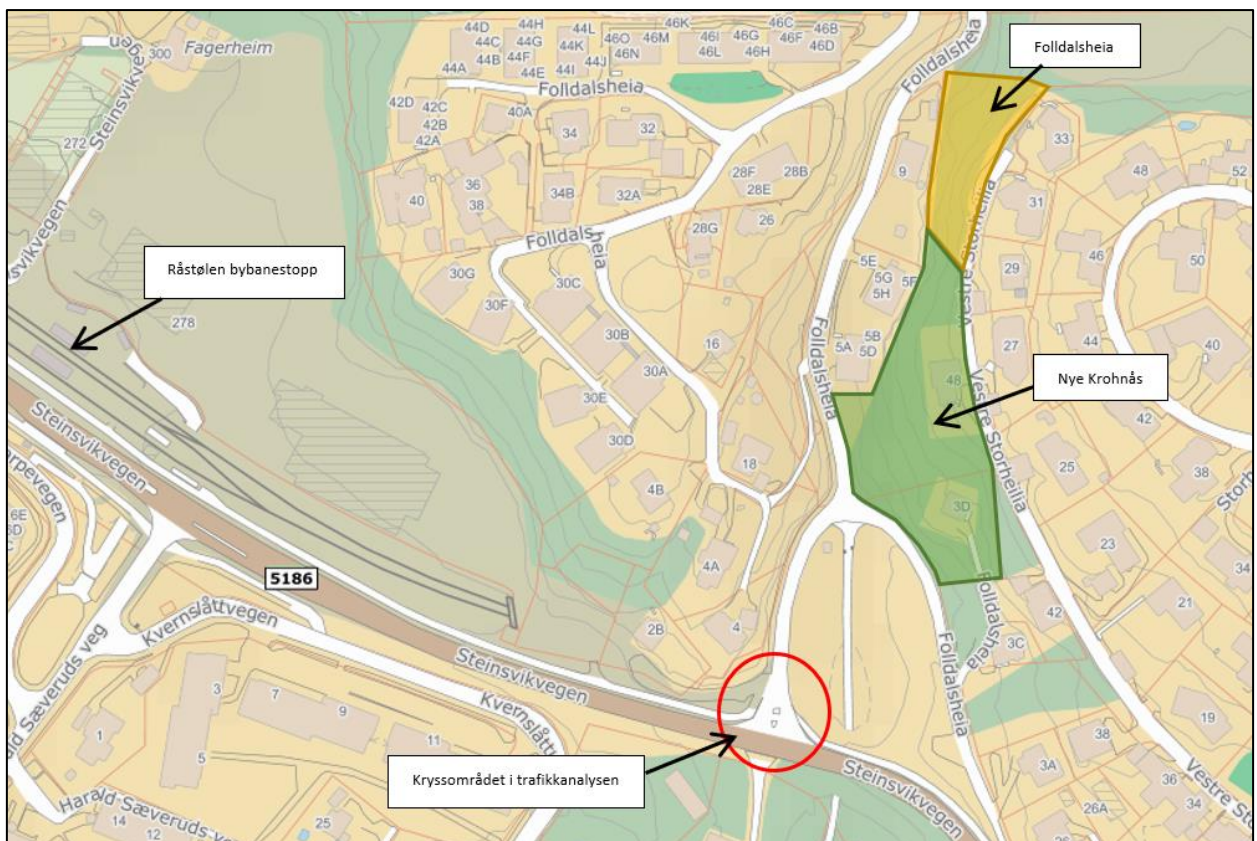
KUNDE / PROSJEKT Backer Bolig AS Folldalsheia- Steinsvikvegen, trafikkanalyse	PROSJEKTLEDER Unni Margrethe Sønstegaard Sjursen	DATO 29.01.2020
PROSJEKTNUMMER 10216255	OPPRETTET AV Gudmund Kvisselien	REV. DATO 18.02.2020

Trafikkanalyse – med vurdering av krysset mellom Folldalsheia og fv. 5186 Steinsvikvegen.

1 Innledning

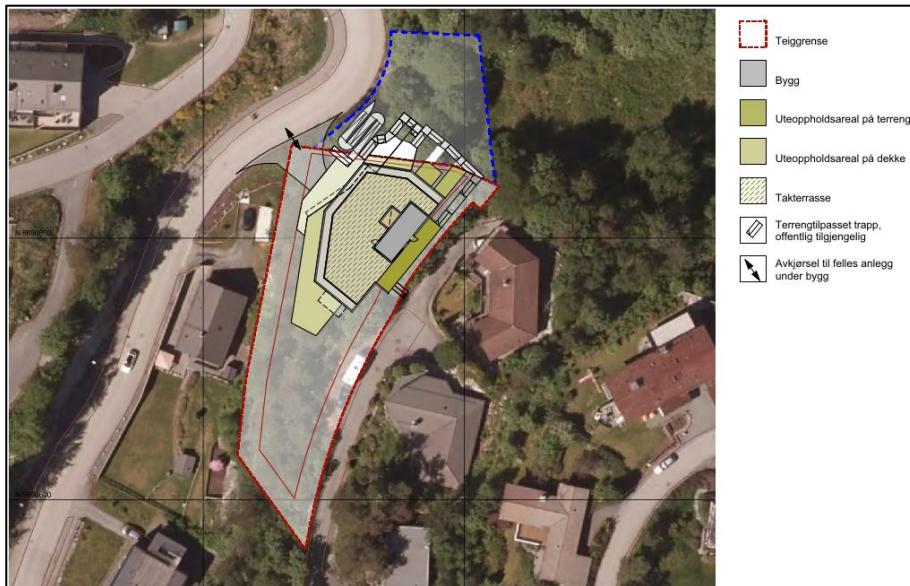
1.1 Bakgrunn

Sweco Norge AS er engasjert av ABO Plan & Arkitektur AS for å bistå med trafikkanalyse i forbindelse med detaljregulering av eiendommene gnr. 120 bnr. 150 og gnr. 120 bnr. 59 og 60. Eiendommene ligger i Ytrebygda bydel i Bergen kommune, i boligområdet Folldalsheia.



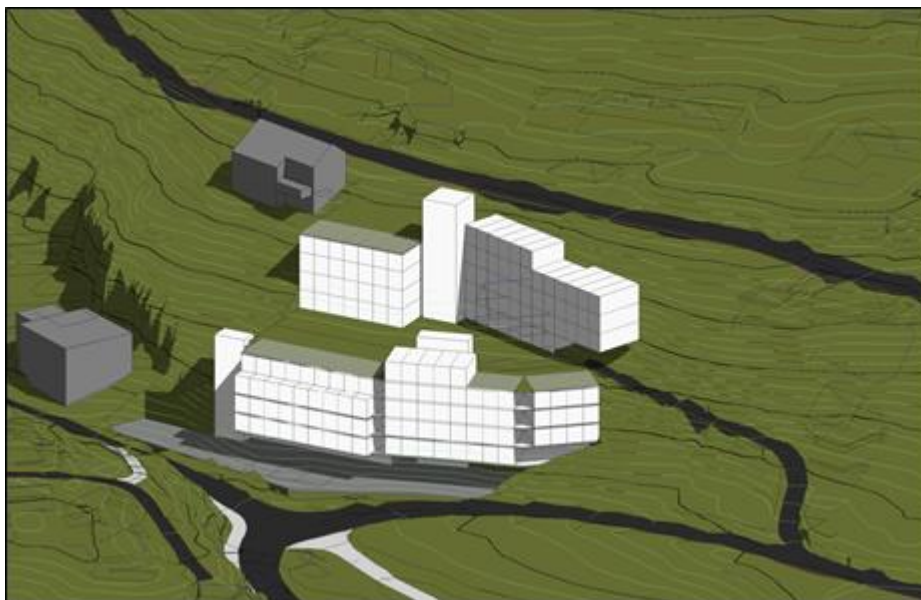
Figur 1 Oversikt over kryssområdet og boligområdet i Folldalsheia (kart: finn.no)

1.2 Planene



Figur 2 Folldalsheia med ca. 18 boenheter, illustrasjon fra mulighetsstudie

Det er to boligprosjekt i oppstartsfasen, som vil bli tilknyttet den kommunale vegen Folldalsheia. Prosjektet Folldalsheia vil ha ca.18 boenheter og Nye Krohnås vil ha ca. 50 boenheter.



Figur 3 Konseptskisse for Nye Krohnås med opptil ca. 50 boenheter.

1.3 Oppdraget

Trafikkanalysen har bl.a. bestått av følgende arbeidsoppgaver:

- Gjennomføring av en korttidstilling over 2 timer i ettermiddagsrushet (kl.15-17) i T-krysset Folldalsheia – fv. 5186 Steinsvikvegen.
- Innsamling og gjennomgang av foreliggende relevante grunnlagsdokumenter.
- Beskrivelse av dagens trafikksituasjon i området med basis i foreliggende opplysninger.
- Beskrivelse av planene.
- Overordnet vurdering av trafikale konsekvenser for området.
- Kapasitetsberegning/vurderinger av T-krysset.
- Vurdering av trafikksikkerhet for myke trafikanter.

Statens vegvesen har kommet med en forhåndsuttalelse til prosjektene, der de kommenterer at krysset Folldalsheia x fv. 5186 Steinsvikvegen har en utforming som ikke tilfredsstillende gjeldende håndbokkrav. De nevner spesielt at det er stor svingradius på østsiden av krysset som inviterer til høy hastighet for kjøretøy som svinger fra Steinsvikvegen inn Folldalsheia.

2 Dagens situasjon

2.1 Vegsystem

Krysset Folldalsheia x fv. 5186 Steinsvikvegen er et T-kryss, kanalisert med trafikkøi i Folldalsheia. Fartsgrensen på fylkesvegen er 50 km/t forbi krysset (vegkart.no).

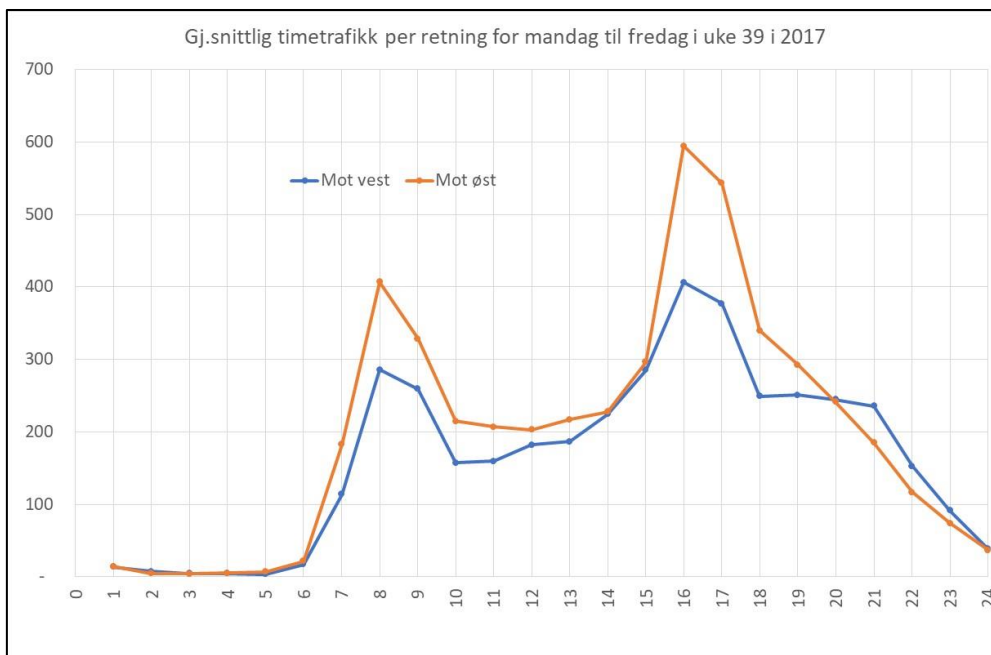


Figur 4 Dagens kryss mellom Folldalsheia x fv. 5186 Steinsvikvegen (fotokilde: www.finn.no).

Det er fortau på vestsiden av Folldalsheia og gang- og sykkelveg på nord-/nordøst-siden av Steinsvikvegen. Det er gangfelt over Folldalsheia langs fylkesvegen. Det er også en gang- og sykkelveg som krysser under fylkesvegen rett øst for T-krysset. Det er flere skoler i området, både barneskoler, ungdomsskoler og videregående skole. Det er skoleveg bl.a. langs fylkesvegen.

2.2 Trafikkmengder

Årsdøgntrafikk (ÅDT) på fylkesvegen (fv. 5186 Steinsvikvegen) forbi kryssområdet er 8400 kjøretøy/døgn (fra vegkart.no) i 2018. Tungtrafikkandelen er 5 % ifølge vegkart. Det finnes et maskinelt tellepunkt (nivå 3) langs fv. 5186 Steinsvikvegen ca. 450 m vest for T-krysset. ÅDT i dette tellepunktet er 7200 ifølge vegkart. Tellepunktet ble sist telt høsten 2017.



Figur 5 Gjennomsnittlig timetrafikk for virkedager mandag-fredag i uke 39 i 2017 for tellepunktet Steinviksvegen langs fv. 5186, 1200 FV5186 HP1 m1821, Målestasjonsnummer 1204498.

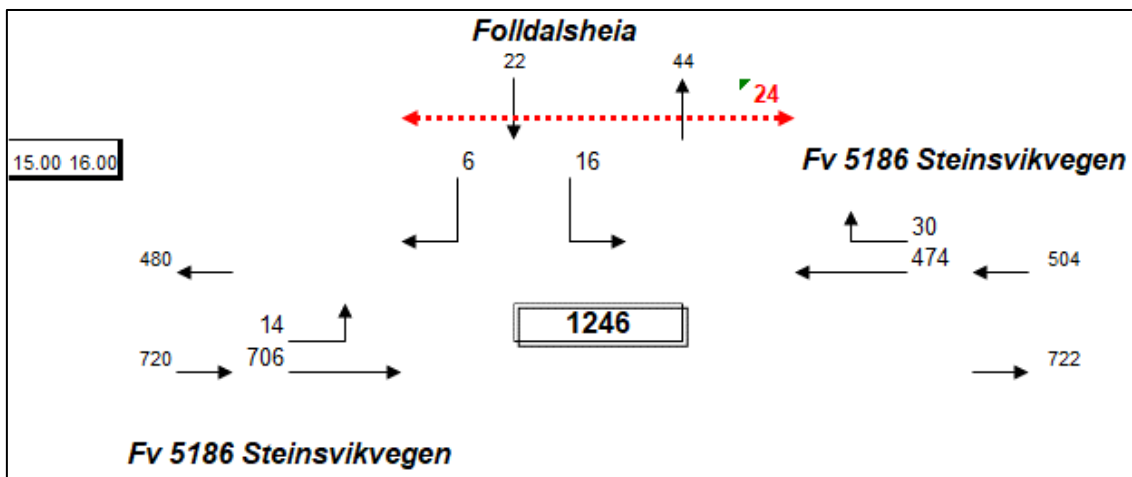
Tellingene i det maskinelle tellepunktet viser at det er aller størst trafikk i ettermiddagsrushet mellom kl.15-16 med ca. 1000 kjøretøyer/t hvorav ca. 600 kjøretøyer/t går i østgående retning (400 kjøretøyer/t i motsatt retning). Det går gjennomgående mest trafikk i østgående retning også i andre tidsperioder på døgnet.

Basert på den maskinelle tellingen og ÅDT-tallene fra vegkart.no er timetrafikken langs fv. 5186 Steinsvikvegen vest for T-krysset estimert. I praksis er dette gjort ved en oppjustering av timetrafikktallene fra tellepunktet med faktoren +20 % (i overkant av forholdstallet 8400/7200).

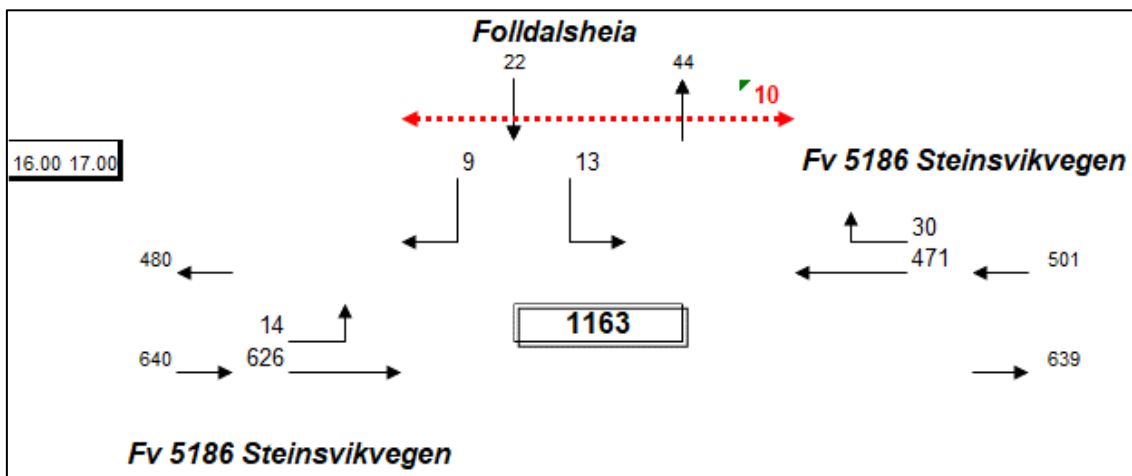
Det er i tillegg gjennomført en manuell krysstelling i krysset Folldalsheia x fv. 5186 Steinsvikvegen onsdag 15/1-2020 kl.15-17 (uke 3). Det var nedbør på telletidspunktet. Det ble bare telt biltrafikk i Folldalsheia ved T-krysset i løpet av denne tellingen. I tillegg ble det telt kryssende gang-/sykkeltrafikk i gangfeltet over Folldalsheia. Tellingene viste at biltrafikken i selve Folldalsheia var nokså jevn over hele rushperioden, men at gang-/sykkeltrafikken var størst mellom kl.15-16. Dette skyldes bl.a. ungdomsskoleelever (Rå skole) på veg hjem etter skolen.

Forutsatt at ca. 20 % av døgntrafikken avvikles i ettermiddagsrushet, så er døgntrafikken på hverdagene i Folldalsheia i dag beregnet til ca. 6-700 og ÅDT ca. 600.

Basert på tellingen som ble gjennomført og data fra maskinelt tellepunkt i nærliggende snitt er det estimert en trafikkmengde i tidsrommene kl.15-16 og kl.16-17 i T-krysset, se figurene 5 og 6. Det er timen fra kl.15-16 om er dimensjonerende i T-krysset. Det er også da det var mest gang-/sykkeltrafikk i krysset (24 passeringer).



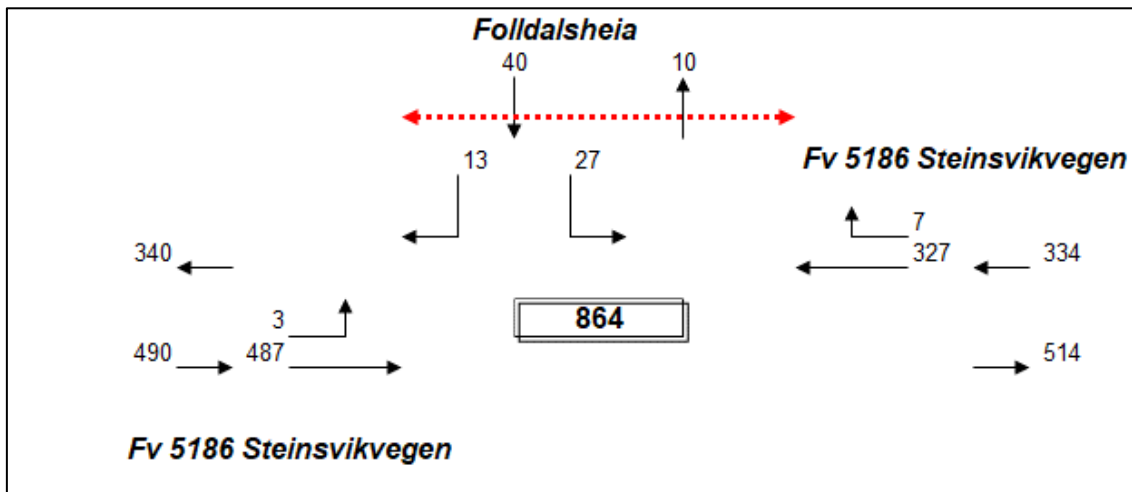
Figur 6 Oversikt over dimensjonerende timetrafikk i dagens situasjon i tidsrommet kl.15-16. Gang-/sykkeltrafikken over gangfeltet er vist med rødt skrift.



Figur 7 Oversikt over timetrafikk i tidsrommet kl.16-17 i dagens situasjon. Trafikken for Fv 5186 Steinsvikvegen er lik timen fra kl.15-16.

I tillegg er det laget et estimat for timetrafikken i morgenrushet. Dette estimatet er basert på de maskinelle tellingene og at timetrafikken på morgenen i Fv 5186 Steinsvikvegen er noe lavere enn i ettermiddagsrushet (ca. 7% av døgnetrafikken mot ca. 10 % i ettermiddagsrushet), dvs. ca. 50 kjt/t i morgenrushet. I tillegg er retningsfordelingen til/fra Fv 5186 Steinsvikvegen snudd fra 1/3 av trafikken fra boligområdet om ettermiddagen til ca. 80 % fra boligområdet om morgenen, dvs. ca. 40 kjt/t fra Fv 5186 Steinsvikvegen og ca. 10 kjt/t til Fv 5186 Steinsvikvegen. I tillegg er det som telt i ettermiddagsrushet antatt

at ca. 2/3 av trafikken i Follalsheia går østover. På grunn av manglende telling er timetrafikkgrunnlaget om morgenen mer usikkert enn om ettermiddagen. Det er ikke beregnet omfang av gang-/sykkeltrafikk i gangfeltet i morgenmakstimen.



Figur 8 Oversikt over estimert dimensjonerende timetrafikk i morgnrushet i dagens situasjon.

2.3 Trafikksikkerhet

Basert på tall fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) har det vært to trafikkulykker i området de siste 10 årene (1.1.2009-31.12.2018). I den ene ulykken ble en fotgjenger påkjørt når han krysset fylkesvegen. Fotgjengeren ble alvorlig skadd i ulykken. I den andre ulykken ble en mc-fører lettere skadd i en utforkjøring.



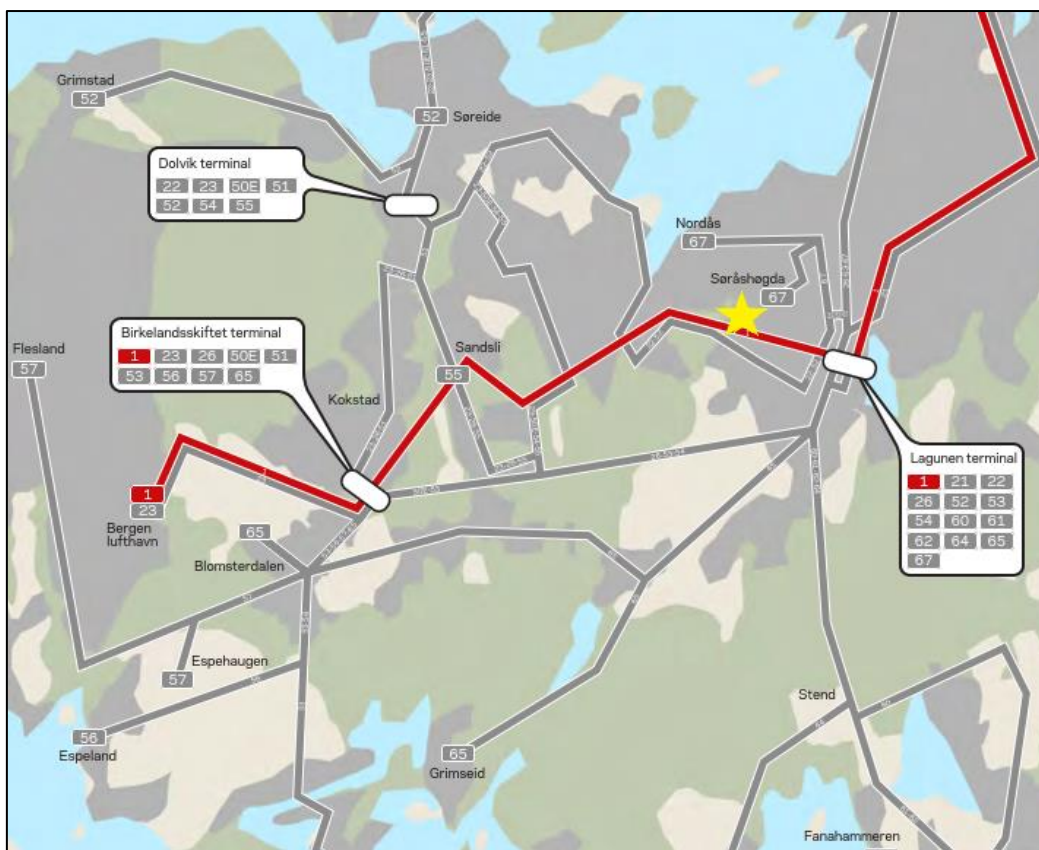
Figur 9 Trafikkulykker i området de siste 10 årene (kart: vegkart.no).

2.4 Kollektivtrafikk

Boligprosjektene ligger i gåavstand til Bybane-stoppet Råstølen. Follidsheia-prosjektet ligger lengst unna, ca. 600 meter og Nye Krohnås-prosjektet ligger ca. 450 meter unna. Bybanen går ca. hvert 5. minutt.

Det er også to bussholdeplasser i gåavstand fra Follidsheia. Storheia bussholdeplass ligger ca. 200-300 m øst for T-krysset og Råstølen bussholdeplass ligger ca. 300-400 m vest for Follidsheia. Busslinjene 22 (Lagunen – Dolvik terminal – Oasen) og 52 (Grimstad – Søreide – Dolvik terminal) stopper der. Frekvensen på bussrute 22 er hvert 8./15. minutt i rushene og hvert 30. minutt på dag- og kveldstid.

Rute 52 kjører hvert 30. minutt i rushtiden og hvert 60. minutt utenom rushtiden.



Figur 10. Linjekart for kollektivtransport, rød linje viser bybanen (linje 1), mens busslinjene er vist med grå linjer. Gul stjerne markerer plassering av boligprosjektene.

3 Framtidig situasjon

3.1 Planene

I Follidsheia-prosjektet legges det opp til anslagsvis 1000 m² BRA bolig (18 boenheter). Det tilrettelegges for inntil 10 parkeringsplasser, der 9 er i parkeringskjeller og 1 er utvendig.

Nye Krohnås-prosjektet er i konseptfasen, med analyse av alternative løsninger. I denne trafikkanalysen er det lagt til grunn 50 boenheter, 3500 m² BRA og 75 % parkeringsdekning av antall boenheter (38 parkeringsplasser). Det er usikkert om 2 eneboliger må rives som følge av planene. Det er ikke trukket fra trafikk som følge av dette i trafikkberegningene.

3.2 Nyskapt biltrafikk

Follidsheia er i dag adkomst for ca. 180 boenheter, hvorav leiligheter utgjør ca. 60 %, småhus ca. 25 % og eneboliger ca. 15 %. SSBs Folke- og bolig telling (FoB) fra 2011 indikerer i gjennomsnitt ca. 1,6 bosatte per leilighet og ca. 2,4-2,6 bosatte per småhus/enebolig i Bergen kommune. Med disse tallene anslås det at det er ca. 350 bosatte i dag med adkomst via Follidsheia. Med ca. ÅDT 600 i Follidsheia gir dette i gjennomsnitt ca. ÅDT 1,7 per bosatt i dag. Registreringer i regi av PROSAM indikerer noe høyere trafikkgenerering for eneboligbosatte (ca. ÅDT 1,9 per eneboligbosatt på Dal i Oslo og Borgen i Asker) enn for bosatte i blokk (ca. ÅDT 0,9-1,3 per blokkbosatt på Lindberg i Oslo og Huldreveien i Asker).

Hvis det legges til grunn ÅDT 1,9 for de enebolig-/småhusbosatte (YDT 2,1), så vil det bety ca. ÅDT 1,5 per blokkbosatt (YDT 1,7) i Follidsheia. Hvis det antas ca. 50 m² BRA per bosatt i de planlagte boligene så vil Follidsheia-prosjektet romme ca. 20 nye bosatte og Nye Krohnås-prosjektet ca. nye 70 bosatte. Begge prosjektene har omtrent den samme parkeringsdekningen (1,0-1,1 p-plasser per 100 m² BRA). Dette innebærer ca. ÅDT 3 per 100 m² BRA og YDT 3,4 per 100 m² BRA blokk. Det lagt til grunn disse faktorene for den framtidige trafikksituasjonen. Sammenlignet med erfaringstall fra andre steder synes dette å gi rimelige trafikk tall i T-krysset.

Med 90 nye bosatte vil da generere ca. 150 nye bilturer per hverdag mandag-fredag og en ÅDT på ca. 130-140. Timetrafikkøkningen i makstimen om ettermiddagen (10 % av YDT) vil utgjøre ca. 15 bilturer (10 kjt/t til og 5 kjt/t fra Follidsheia) og ca. 10 bilturer om morgenen (2 kjt/t til og 8 kjt/t fra Follidsheia).

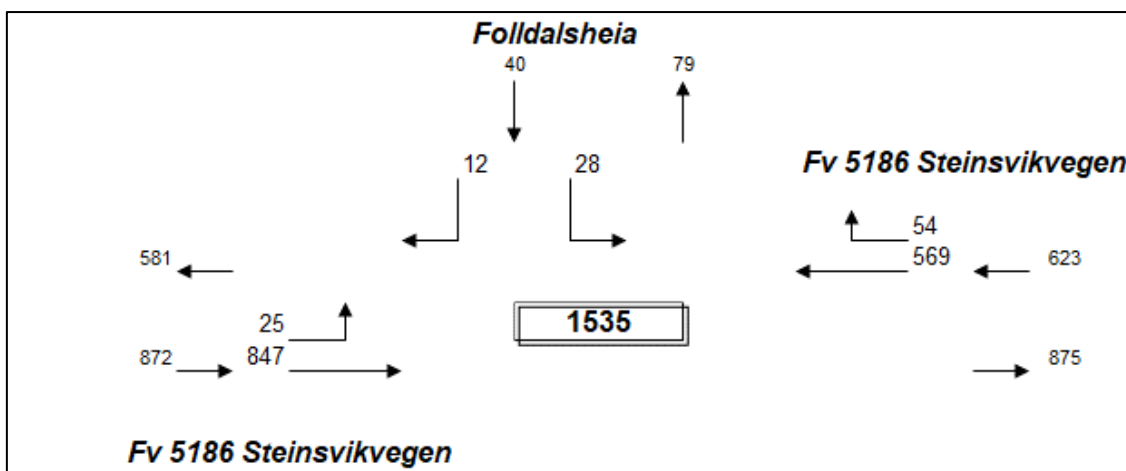
3.3 Annen trafikkvekst

I tillegg til den nyskapede trafikken i planområdet, er det planer om ytterligere 140 boenheter med adkomst via Follidsheia (Ytrebygda. gnr 120 bnr 14 mfl. I følge planbeskrivelsen vil det sammen bli ca. 140 boenheter til sammen). Forutsatt 1,6 bosatte per boenhet gir disse planene rom for ca. 220 ny bosatte. Med bruk av de samme genereringsfaktorene som vist over vil disse planene kunne øke trafikken i Follidsheia med ca. YDT 380 (ÅDT 340). Timetrafikkøkningen i makstimen om ettermiddagen (10 % av YDT) vil utgjøre ca. 38 bilturer (25 kjt/t til og 13 kjt/t fra Follidsheia) og ca. 27 bilturer om morgenen (5 kjt/t til og 22 kjt/t fra Follidsheia).

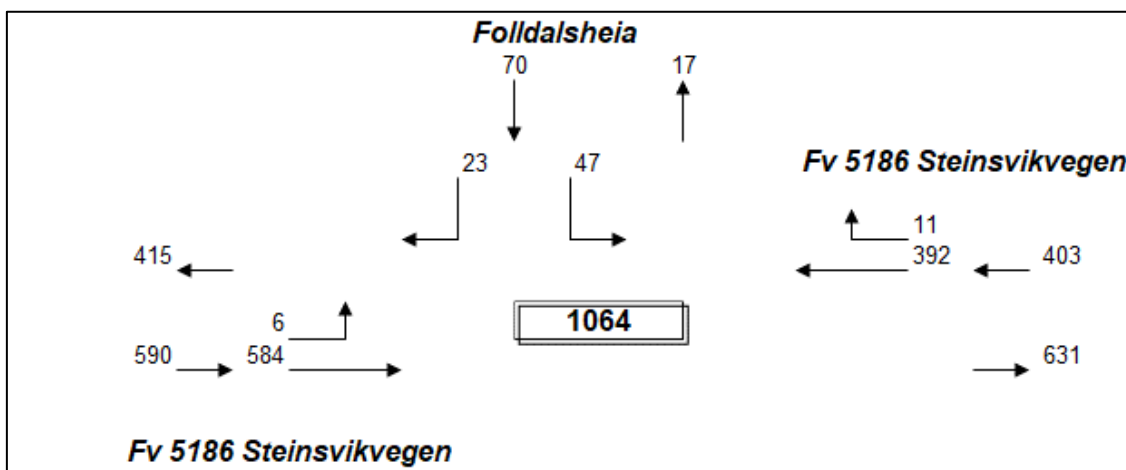
Det er målsettinger om nullvekst i biltrafikken i Bergen (0-vekstmålet måles i kjøretøykilometer). Dette gjelder imidlertid ikke alle typer trafikk (bl.a. gjennomgangstrafikk og servicetrafikk). I tillegg er det usikkerhet knyttet til eventuelle effekter av ferdigstillelse av E39 Sveгатjørn-Rådal i 2022 i området. På grunn av usikkerheten i utviklingen lokalt ved T-krysset er det valgt å legge på en generell vekst på 20 % på den estimerte gjennomgående biltrafikken forbi T-krysset i framtiden (tilsvarende situasjonen ca. i år 2033-2035).

3.4 Dimensjonerende timetrafikk

Det er forutsatt følgende dimensjonerende timetrafikk i ettermiddagsrush og i morgenrush:



Figur 11 Framtidig dimensjonerende timetrafikk (kjt/t) i ettermiddagsrush.



Figur 12 Framtidig dimensjonerende timetrafikk (kjt/t) i morgenrush (nederst).

Trafikken i Folldalsheia vil være ca. ÅDT blir med dette ca. 1000-1100 i Folldalsheia etter utbyggingen av de to prosjektene (samt 140 nye boenheter for øvrig i Folldalsheia).

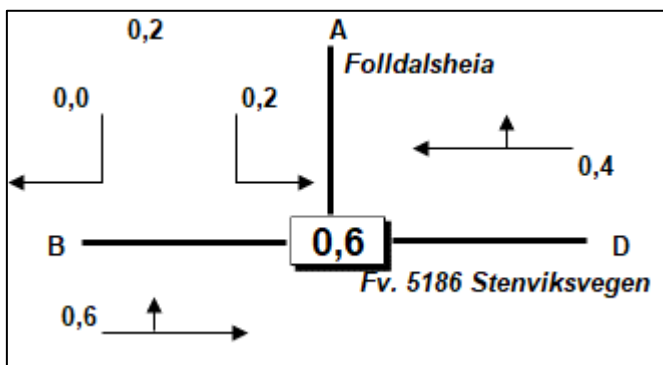
3.3 Konsekvenser

Trafikkavvikling

Kapasiteten i T-krysset er beregnet vha. Statens vegvesen kapasitetsberegningssystemet fra *Håndbok 127, Kapasitet i kryss, beregningsmetoder for ikke-signalregulerte kryss (Statens vegvesen, 1985)*. I beregningene er det sett på T-krysset isolert sett uten påvirkning av omliggende kryss etc. Metoden tar heller ikke spesielt tatt hensyn til gangtrafikk i tilfartene. Sistnevnte vurderes å ha relativt liten betydning da gangtrafikken er lav.

I kapasitetsberegningene beregnes bl.a. belastningsgraden B, som er forholdstallet mellom trafikkvolum og kapasitet (belastningsgrad $B = \text{trafikkvolum} / \text{kapasitet}$). En belastningsgrad på $B=1,0$ innebærer at 100 % av teoretisk kapasitet er utnyttet med tilhørende dårlig trafikkavvikling. I praksis regner en med at B opp mot 0,80-0,85 (80 - 85 % kapasitetsutnyttelse) gir en akseptabel trafikkavvikling. For belastninger nær kapasitetsgrensen vil det være usikkerhet knyttet til tall for kødannelse, osv.

Det er bare gjennomført kapasitetsberegninger for ettermiddagsrushet da trafikken om morgenen er betydelig lavere. Disse beregningene viser en belastningsgrad i T-krysset i framtiden etter utbygging av planområdene på ca. $B=0,6$ (dvs. ca. 60 % kapasitetsutnyttelse). Dvs. at det vil være en god trafikkavvikling i T-krysset i ettermiddagsrushet.



Figur 13 Beregnet belastningsgrad i framtidig situasjon med dagens utforming og regulering av T-krysset.

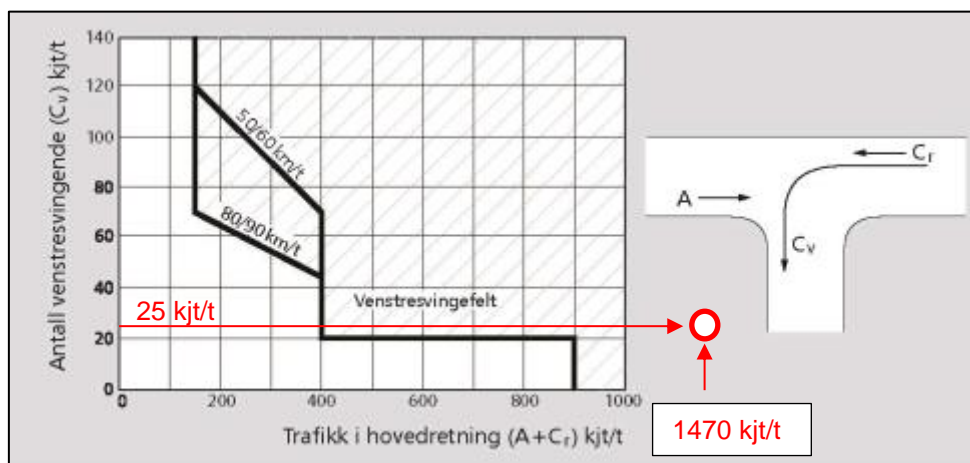
Vurdering av kryssutforming

De beregnede trafikkmengdene i framtidig situasjon er vurdert opp mot kriterier for etablering av trafikkø i sideveg og venstresvingefelt vist i *Håndbok V121, Geometrisk utforming av veg- og gatekryss, Statens vegvesen 2014*, jfr. også «håndbok N100 Veg- og gateutforming».

Kriteriene for *Trafikkø i sekundærveg* med nærmere 40 kjt/t i sideveg og 1400-1500 kjt/t på hovedveg er oppfylt. Det er for øvrig allerede etablert trafikkø i dagens T-kryss, og trafikkø bør derfor videreføres basert på trafikken i dimensjonerende time.

Kriterier for etablering av eget venstresvingefelt basert på 25 kjt/t venstresvingende i dimensjonerende time er også oppfylt (se Figur 14 under). I følge håndboken kan passeringslomme benyttes som et alternativ til venstresvingefelt ved utbedringsstandard

(Håndbok V121, Geometrisk utforming av veg- og gatekryss). Grunnlaget for kravene er basert på sannsynlighet for at venstresvingende trafikk blokkerer for trafikk som skal rett frem.



Figur 14 Kriterier for vurdering av eget venstresvingefelt basert på trafikken i dimensjonerende time.

Imidlertid viser kapasitetsberegningene at det ikke er kapasitetsmessige problemer knyttet til venstresving. Det er heller ikke registrert trafikkulykker knyttet til venstresving i krysset.

Trafikksikkerhet for myke trafikanter

Det er skoleveg på strekningen langs Steinsvikvegen. Det er gangfelt og trafikkøying over Follalsheia. Gangfeltet er også belyst. Krysset er utflytende, og det kan føre til at kjøretøy som svinger inn i Follalsheia kan holde en relativt høy fart.

Tiltak som kan bidra til bedre trafikksikkerhet for myke trafikanter er innstramming av kryss og opphøyd gangfelt, slik at fartsnivået på kryssende kjøretøy blir lavere ved gangfeltet.

Fartsgrensen i Follalsheia er 30 km/t i den øvre delen og 50 km/t ved fylkesvegen. Det bør vurderes 30 km/t fartsgrense også i de nedre delene av hensyn til myke trafikanter. Tiltaket kan også kombineres med fartshumper for å sikre en lav hastighet.

Anbefaling/konklusjon

Boligplanene Follalsheia/Nye Krohnås er isolert sett beregnet å medføre en beskjeden trafikkøkning (+15 kjt/t i ettermiddagsrush) i T-krysset. Antallet venstresvingende kjøretøy ligger rett over grensen for kriteriet for tiltak for venstresvingende trafikk (også før en eventuell utbygging av Follalsheia/Nye Krohnås). Kapasitetsmessig vil imidlertid ikke utbyggingsplanene medføre noe nye avviklingsproblemer i T-krysset.

Follalsheia er allerede kanalisert med en trafikkøying. Det kan være behov for å stramme opp T-krysset, slik at kjøretøy som kjører vestover og svinger inn i Follalsheia ikke kan holde en så høy hastighet som i dag. Dette kan også være et trafikksikkerhetstiltak for myke trafikanter.

Vedlegg kapasitetsberegninger

		Kapasitet i vikepliktsregulert kryss Metode etter håndbok-127, Statens vegvesen 1985																																											
Oppdrag: Trafikkanalyse Follalsheia i Bergen Nummer: 10216255 Dato: 29.01.2020 Saksbehandler: nogudk Kontrollert av: nobeam Godkjent av: nogudk Sted: Follalsheia X Fv. 5186 Steinviksvegen Alternativ: Framtid (2033-2035) etter utbygging Tid: Ettermiddagsrush Beregning nr: 1		Belastningsgrad:																																											
Trafikkgrunnlag [kjt/t] Tungtrafikkandel (p>20 %): 5 % <table border="1"> <tr> <td>fra/til</td> <td>A</td> <td>B</td> <td>C</td> <td>D</td> <td>Sum</td> </tr> <tr> <td>A</td> <td>0</td> <td>12</td> <td>0</td> <td>28</td> <td>40</td> </tr> <tr> <td>B</td> <td>25</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>847</td> <td>872</td> </tr> <tr> <td>C</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>0</td> </tr> <tr> <td>D</td> <td>54</td> <td>569</td> <td>0</td> <td>0</td> <td>623</td> </tr> <tr> <td>SUM</td> <td>79</td> <td>581</td> <td>0</td> <td>875</td> <td>1535</td> </tr> </table> Gjennomsnittlig kjøretøylengde: 7,75 m		fra/til	A	B	C	D	Sum	A	0	12	0	28	40	B	25	0	0	847	872	C	0	0	0	0	0	D	54	569	0	0	623	SUM	79	581	0	875	1535								
fra/til	A	B	C	D	Sum																																								
A	0	12	0	28	40																																								
B	25	0	0	847	872																																								
C	0	0	0	0	0																																								
D	54	569	0	0	623																																								
SUM	79	581	0	875	1535																																								
Trafikkstrømmer		Tilfart A		Tilfart B		Tilfart D																																							
		Av	Ag	Ah	Bv	Bg	Bh	Dv	Dh																																				
Geometrisk utforming/trafikkregulering:																																													
Stigning siste 20-30 m (dim. kjøretøy)		%		s		0		0																																					
Antall felt på veg (2 eller 4 felt) - svingefelter ikke med						2		2																																					
Fartsgrense		[km/t]		v		50		50																																					
Reguleringsform (forkj.reg=0; vikeplikt=1; stopplikt=2)						1		0																																					
Trafikk:																																													
Tungtrafikkandel		[%]		t		5		5																																					
Korreksjonsfaktor (stigning og tungtrafikk)		k1		1,05		1,05		1,05																																					
Innkjørende trafikk i tilfart		[kjt/t]		M		40		872																																					
Innkjørende trafikkstrømmer		[kjt/t]		M		28		- 12																																					
						25		847																																					
Beregningsparametre:																																													
Ordensklasse		3		3		2		2																																					
Regulering av trafikkstrøm (0=forkj., 1=vikepl., 2=stopplikt)		1		1		1		1																																					
Kritisk tidslute		[sek]		tk		5,5		5,0																																					
Forkjørsberettiget trafikk		[kjt/t]		Mf		1.443		1.443																																					
						596		623																																					
						-		-																																					
						-		847																																					
Kapasitet [kjt/t]:																																													
Utgangskapasitet		[kjt/t]		K0		170		170																																					
Korrigert utgangskapasitet (K0 * k1)		[kjt/t]		K0'		179		179																																					
Hjelpetørrelse (1 - M / K0)						0,84		1,00																																					
Korreksjon pga kodannelse i overordnet trafikk		Pk		0,96		0,96		1,00																																					
						1,00		1,00																																					
Trafikkavvikling 1: Separate kjørefelt																																													
Trafikkstrømmens kapasitet (K=K0' * Pk)		[kjt/t]		K		172		662																																					
Belastningsgrad (M / K)		B		0,2		0,0		0,0																																					
Gjennomsnittlig forsinkelse		[s/kjt]		Fg		25		21																																					
Trafikkhindringsgrad (avviklingskvalitet)						sterk/middels		ingen																																					
Gj.snittlig ant. kjt i kø		[kjt]		Lg		0,2		0,0																																					
Dimensjonerende kø (p=5%)		[kjt]		Lp		1,4		0,1																																					
Dimensjonerende kølengde		[m]		lp		11		-																																					
Trafikkavvikling 2: Venstresvingefelt																																													
Trafikkstrømmens kapasitet (K = K0' * Pk)		[kjt/t]		K		172		662																																					
Belastningsgrad (M / K)		B		0,2		0,0		0,0																																					
Gjennomsnittlig forsinkelse		[s/kjt]		Fg		25		6																																					
Trafikkhindringsgrad (avviklingskvalitet)						sterk/middels		ingen																																					
Gj.snittlig ant. kjt i kø		[kjt]		Lg		0,2		0,0																																					
Dimensjonerende kø (p=5%)		[kjt]		Lp		1,4		0,1																																					
Dimensjonerende kølengde		[m]		lp		11		1																																					
Trafikkavvikling 3: Ett felt i hver tilfart																																													
Trafikkstrømmens kapasitet (K = K0' * Pk)		[kjt/t]		K		221		1512																																					
Belastningsgrad (M / K)		B		0,2		0,6		0,4																																					
Gjennomsnittlig forsinkelse		[s/kjt]		Fg		20		6																																					
Trafikkhindringsgrad (avviklingskvalitet)						middels		ingen																																					
Gj.snittlig ant. kjt i kø		[kjt]		Lg		0,2		1,4																																					
Dimensjonerende kø (p=5%)		[kjt]		Lp		1,6		5,5																																					
Dimensjonerende kølengde		[m]		lp		12		43																																					
Trafikkavvikling 4: Høyresvingefelt																																													
Trafikkstrømmens kapasitet (K = K0' * Pk)		[kjt/t]		K		172		662																																					
Belastningsgrad (M / K)		B		0,2		0,0		0,6																																					
Gjennomsnittlig forsinkelse		[s/kjt]		Fg		25		6																																					
Trafikkhindringsgrad (avviklingskvalitet)						sterk/middels		ingen																																					
Gj.snittlig ant. kjt i kø		[kjt]		Lg		0,2		0,0																																					
Dimensjonerende kø (p=5%)		[kjt]		Lp		1,4		0,1																																					
Dimensjonerende kølengde		[m]		lp		11		1																																					

12 (12)

NOTAT
29.01.2020