

Oppdragsgiver: Sykkylven kommune
 Oppdragsnavn: Kryss Fv.60 og Nysætervegen
 Oppdragsnummer: 634830-53
 Utarbeidet av: Kristine Klokkehaug
 Oppdragsleder: Kristine Klokkehaug
 Dato: 17.11.2023
 Tilgjengelighet: Åpent

Notat Kryssvurdering fv.60 og Nysætervegen

Innhold

1. Innledning.....	2
2. Dagens situasjon	3
2.1.1. Dimensjoneringsgrunnlag	4
2.1.2. Siktforhold	4
2.1.3. Geometri i kryssområdet.....	5
2.1.4. Skilt og oppmerking	6
2.1.5. Sporing med dimensjonerende kjøretøy.....	7
3. Evaluering av kryss	8
3.1. Krav for utforming av primær- og sekundærveg.....	8
3.2. Krav for kryssutforming	9
4. Konklusjon og anbefaling.....	11
4.1. Tiltak for utbedring av kryss.....	12
5. Vedlegg.....	14

Versjonslogg:

01	17.11.23	Leveranse	KK/MM	SSH
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

1. Innledning

I forbindelse med videre detaljregulering av planområder i kommunedelplan Nysætervatnet, er Asplan Viak engasjert av Sykkylven kommune for vurdering av kryss fv.60 Sykkylvsvegen og kommunal veg Nysætervegen, se figur 1. Krysset ligger utenfor kommunedelplanområdet, men grunnet fremtidig utbygging av fritidsboliger i kombinasjon med ferdsel til eksisterende hyttefelt og skianlegg er det antatt økt trafikkmengde gjennom krysset. I Nasjonal vegdatabank (NVDB) er det registrert én trafikkulykke med to involverte personbiler og ukjent skadeomfang. Etter merknader fra Møre og Romsdal fylkeskommune, er det satt krav til kontroll av krysset etter Statens vegvesen håndbok N100.

Vurderinger i dette notatet er basert på vegmodeller prosjektert på FKB-kartgrunnlag, og er en skrivebordsanalyse uten innmålinger. Andre visuelle vurderinger for skilt, oppmerking, tilstand på eksisterende veg og sideterreng er gjort ved hjelp av kartløsninger fra Asplan Viak, samt Google Street View.



Figur 1 - Lokasjon kryss fv.60 og Nysætervegen. Kilde: Asplan Viak kartet

2. Dagens situasjon

Krysset mellom fv.60 og Nysætervegen er et forkjøringsregulert krys, med fv.60 som primærveg. Sekundærvegen Nysætervegen er tilknyttet fv.60 med vinkel på ca. 45 grader, og stiger videre opp i terrenget med en stigning på 9-10%. Figur 2 og 3 illustrerer krysset sett fra nordvest og viser forholdene på sommerstid og vinterstid.



Figur 2 - Kryss illustrert fra fv.60 på sommerstid. Kilde: Google Street View (juli 2022).



Figur 3 - Kryss illustrert fra fv.60 på vinterstid. Kilde: Google Street View (desember 2018).

Krysset reguleres i dag av skilt og oppmerking, og er utformet som et ukanalisert krysset uten tiltenkte passeringslommer. Det kan likevel oppfattes av sjåfør at det er mulig å passere bilister som senker farten for å svinge av i krysset, da det er lokalisert to busslommer i kryssområdet som vist i figur 4. Holdeplassene benyttes i hovedsak av turbusser mellom Ålesund, Sykkylven og Stranda.



Figur 4 - Lokalisering av busslommer. Kilde: Asplan Viak kartet.

2.1.1. Dimensjoneringsgrunnlag

Etter grunnlagsdata fra Nasjonal vegdatabank (NVDB), kan krysset vurderes etter følgende dimensjoneringsgrunnlag basert på krav fra håndbok N100:

Tabell 1 - Dimensjoneringsgrunnlag

	Fartsgrense	ÅDT (2022)	Dimensjonerings- klasse
Fv.60 Sykkylvsvegen	80 km/t	1850	Hø1
Nysætervegen	80 km/t	-	L1

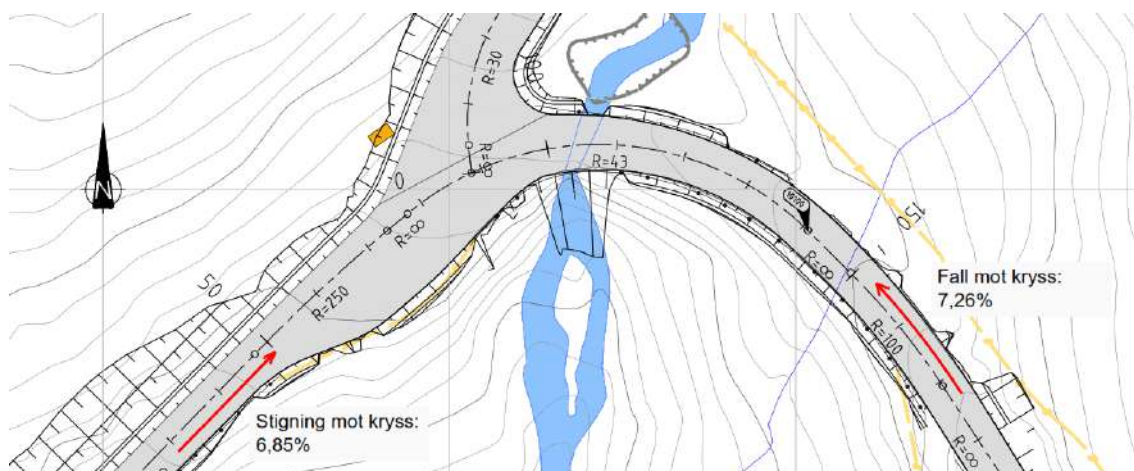
Det foreligger ingen trafikkmengdedata for Nysætervegen. Antar $500 < \text{ÅDT} < 1500$.

Fv.60 har som primæroppgave å dekke behovet for transport mellom distrikter og områder, og er derfor kategorisert som øvrig hovedveg (Hø) og ikke en nasjonal hovedveg (H) etter kapittel 3.1 i håndbok N100.

Nysætervegen mangler trafikkmengdedata, men det antas lav trafikkmengde i den gjennomsnittlige ukedagen. Trafikkmengden vil derimot være større i helger, høytider og ferier pga. eksisterende og nye hyttefelt, samt eksisterende skianlegg. I videre vurdering er det derfor valgt å dimensjonere Nysætervegen med trafikkmengde $500 < \text{ÅDT} < 1500$.

2.1.2. Siktforhold

Dimensjoneringsklassen for vegen gir krav til enkeltelementene i linjeføringen, samt krav til minste siktlengde. Siden fv.60 har et stigende lengdeprofil i krysset, må kravet til stoppsikt fra Nysætervegen justeres. Gjeldende verdier for stigning og fall langs fv.60 er vist i figur 5.



Figur 5 - Stigningsforhold fv.60

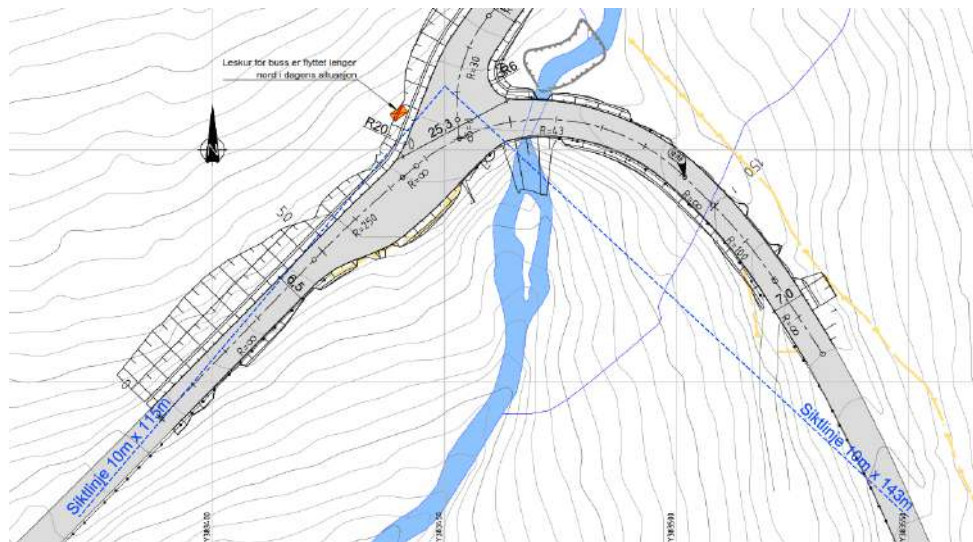
Stoppsikten i krysset mot fv.60 etter krav for vegstandard Hø1 blir dermed:

Tabell 2 - Sikt lengder etter Hø1-krav for fv.60

	Stopsikt, L_s	Sikt lengde, $L1 = L_s \times 1,2$
Fv.60 vest	96 meter	115 meter
Fv.60 øst	119 meter	143 meter

Øyepunktets avstand inn i sekundærvæg beregnes etter trafikkmengde i Nysætervegen og fartsgrense for fv.60, og tilsvarer en avstand på 10 meter etter tabell 4.1.1.6-1 i N100.

Resulterende siktlinjer etter beregnede sikt lengder er vist i utsnitt i figur 6. Det presiseres at sikten gjennom kurven mot endepunktet på siktlinjen mot øst må opprettholdes.

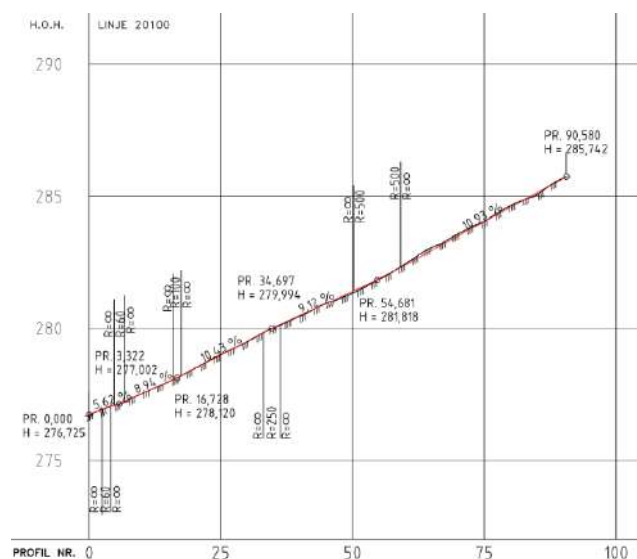


Figur 6 - Siktlinjer fra Nysætervegen mot fv.60. Utsnitt fra tegning TC001.

2.1.3. Geometri i kryssområdet

Nysætervegen er tilkoblet fv.60 med vinkel på ca. 45 grader, med hjørneavrundinger $R=20m$ og $R=6m$, se figur 6. Dimensjonerende kjøretøy for krysset er kjøretøytype vogntog (VT).

Vertikalgeometrien for kryssområdet inn i Nysætervegen er vist i figur 7, hvor stigningen på 5,62% strekker seg 6 meter inn i sekundærvæg før den øker videre til 10,43%.



Figur 7 - Lengdeprofil Nysætervegen. Se tegning TC002.

Bredden på avkjørselen mot fv.60 er 25,0 meter, og Nysætervegen har videre en gjennomsnittlig bredde på 7,0 meter. 30 meter opp i Nysætervegen ligger en sesongbasert ferist som begrenser bredden på veggen fra 9,2 meter til 4,2 meter på sommerstid, se figur 8. Det kan kun passere én bil i bredden på sommerstid i dette punktet.



Figur 8 - Lokalisering av ferist i Nysætervegen. Kilde: Google Street View (juli 2022)

2.1.4. Skilt og oppmerking

Krysset mellom Nysætervegen og fv.60 er forkjøringsregulert og derav skiltet med skilt 202 Vikeplikt på høyre side av avkjørselen mot fv.60. Skiltet for vikeplikt er også forvarslet 100 meter opp i Nysætervegen med underskilt 802 Avstand.



Figur 9 - Skilting av avkjørsel mot fv.60. Kilde: Google Street View (juli 2022)

Langs fv.60 er kurven skiltet med skilt 904H/V Retningsmarkering, som er vist i figur 2 og 9. Skiltene anvendes for å markere lange kurver hvor det er vanskelig for trafikanten å oppfatte videre kurveforløp, og hvor trafikanten må redusere hastigheten betydelig inn mot og gjennom kurven. I figur 9 kan man se at Nysætervegen kobles til fv.60 midt mellom to slike markeringskilt.

Videre er krysset skiltet med vegvisningsskilt mot Fausa, Fjellseter og Orreneset. I dette notatet er det ikke lagt vekt på vurdering av vegvisningsskilt.

Eksisterende oppmerking er vist i figur 2, og viser en vikelinje som er delvis nedslitt. Det mangler også langsgående oppmerking langs fv.60, som gul varsellinje, heltrukken kantlinje og skille mellom kjørebane og busslomme i form av stiplet kantlinje. Langsgående vegoppmerking i form av kantlinjer mangler også langs Nysætervegen. Det bemerkes at dette er vurdert fra bilder på Google Maps og kan være annerledes i dag.

2.1.5. Sporing med dimensjonerende kjøretøy

Etter håndbok N100, skal krysset dimensjoneres for kjøretøytype VT, vogntog 22 meter. Under illustreres sporinger for vogntog fra øst mot Nysætervegen (figur 10) og fra Nysætervegen mot fv.60 i vestlig retning (figur 11). Spøringsanalyser viser at kjøretøyet i figur 10 har kjøremønster B og figur 11 har kjøremønster A etter definisjoner i håndbok N100.



Figur 10 - Sporing VT fra øst mot nord



Figur 11 - Sporing VT fra nord mot vest

Det er også gjennomført en spøringsanalyse med kjøretøytype L, lastebil 12 meter, siden Nysætervegen har dimensjoneringsklasse L1. Dette kjøretøyet krever mindre plass i kryssområdet, og begge sporingene tilsier kjøremåte A etter krav i N100.



Figur 12 - Sporing L fra øst mot nord



Figur 13 - Sporing L fra nord mot vest

3. Evaluering av kryss

Håndbok N100 skiller mellom følgende krav:

- **SKAL** - krav kan ikke brytes uten at fravik er innvilget av fraviksmyndighet.
- **KAN** - anbefalt løsning som kan benyttes etter faglig, dokumentert vurdering uten fraviksbehandling.

3.1. Krav for utforming av primær- og sekundærveg

I krysset mellom fv.60 og Nysætervegen er primær- og sekundærveg to ulike dimensjoneringsklasser, henholdsvis Hø1 og L1. Etter krav for L1-veger gjelder følgende:

«Kryss med overordnet veg utformes i samsvar med krav gitt for den overordnede vegen.»

Videre vurdering av utforming er derfor basert på krav fra dimensjoneringsklasse Hø1, og kontrollert mot tegning TC001 og TC002 (vedlagt).

Tabell 3 - Kontroll av krav for utforming av primærveg

Utforming av primærveg Hø1 i kryssområder:		Kontroll
SKAL		
Krav 3.3.4-10	Kryss skal bygges som forkjørregulert T-kryss eller rundkjøring og utformes i samsvar med kapittel 4.1.1	Se kap. 3.2
Krav 3.3.4-10	Horisontalkurveradius ≥ 400 m	Ikke OK
	Vertikalkurveradius i høybrekk $\geq 5\ 500$	OK
	*Overhøyde $\leq 6\ %$	Ikke vurdert
	Stigning $\leq 5\ %$	OK i krysset
Krav 3.3.4-15	Vegen skal dimensjoneres for kjøretøytype VT eller MVT	OK
Krav 3.3.4-16	Kryss skal dimensjoneres for VT, der MVT ev. sikres fremkommelighet på overkjørbart areal.	Ikke relevant

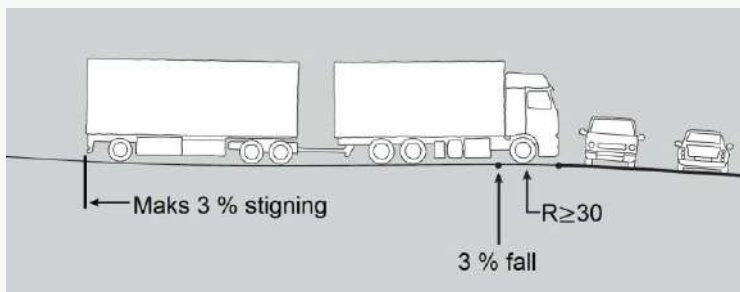
* Overhøyde: Vegmodeller er prosjektert på FKB-kartgrunnlag, og bør kontrolleres mot mer detaljert grunnlag for å kunne vurdere eksisterende overhøyde på primærveg.

Nysætervegen dimensjoneres videre etter dimensjoneringsklasse L1. Dimensjonerende kjøretøy for denne vegklassen er kjøretøytype L. Det presiseres videre i håndbok N100: *«Ved utbedring kan det være nødvendig å praktisere linjeføringsbestemmelsene fleksibelt. Hvis linjeføringsverdiene er litt under minimum kan vegens forløp tydeliggjøres med skilt, oppmerking, brøytestikker i høstsesongen og siktrydding.»*

3.2. Krav for kryssutforming

Som omtalt i kapittel 3.1, setter dimensjoneringsklassen for primærvegen (Hø1) krav om at krysset dimensjoneres etter krav til kryssutforming etter håndbok N100 kapittel 4.1.1. Utvalgte krav som gjelder for krysset mellom fv.60 og Nysætervegen er oppsummert og presentert i tabell 4, og kontrollert mot veglinjer vist i tegning TC001 og TC002 (vedlagt).

Tabell 4 - Kontroll av krav for kryssutforming etter N100

Horisontalgeometri:		Kontroll
SKAL		
Krav 4.1.1.1-1	Sekundærveg skal knyttes til primærveg med vinkel mellom 70 og 110 grader. Det anbefales at vinkelen er så nær 90 grader som mulig.	Ikke OK
Krav 4.1.1.1-4	Hjørneavrunding i T- og X-kryss på nasjonale hovedveger skal utformes som tredelt kurve 2R-R-3R, der fremkommelighet og sporing for vogntog definerer størrelsen på radius, R.	Ikke nasjonal hovedveg
Vertikalgeometri:		Kontroll
SKAL		
Krav 4.1.1.1-2	I en avstand lik lengden til dimensjonerende kjøretøy, skal stigning/fall være mindre eller lik 3%. 	Ikke OK
Krav 4.1.1.1-3	Det skal benyttes vertikalkurve på minst 30 meter ved tilknytningspunkt mellom primær- og sekundærveg.	OK
Trafikkøy i sekundærveg:		Kontroll
SKAL		
Krav 4.1.1.2-1	I kryss med nasjonal hovedveg skal trafikkøy anlegges i sekundærveg.	Ikke nasjonal hovedveg
Krav 4.1.1.2-2	Trafikkøy i sekundærveg skal utformes med fysisk kanalisering i kryss med nasjonal hovedveg.	Ikke nasjonal hovedveg

Venstresvingefelt:		Kontroll
<i>SKAL</i>		
Krav 4.1.1.3-1	Venstresvingefelt skal etableres etter figur 4.1.1.3-1. Ved standard for gjennomgående utbedring kan passeringslomme likevel benyttes som et alternativ til venstresvingefelt.	OK Ikke krav til v.svingefelt
<i>KAN</i>		
Krav 4.1.1.3-2	Der det ikke er krav om venstresvingefelt anbefales det likevel å vurdere om forhold i den enkelte situasjon (spesielt trafiksikkerhet og fremkommelighet), tilsier at venstresvingefelt likevel kan etableres.	Til vurdering
Sikt:		Kontroll
<i>SKAL</i>		
Krav 4.1.1.6-3	For forkjørregulerte T- og X-kryss skal sikt sikres i henhold til figur 4.1.1.6-1. Siktlinjer er tegnet inn i tegning TC001 og TC002.	OK øst Ikke OK vest
Krav 4.1.1.6-1	Innen sikttrekanten skal eventuelle sikthindringer (som vegetasjon eller snø) ikke være høyere enn 0,5 meter over primærvegens kjørebane. I tillegg kontrolleres det at planet mellom øyepunkt i sekundærvegen og kjørebanen i primærvegen er fritt for sikthinder. Enkeltstående trær, stolper og liknende kan stå i sikttrekanten.	OK øst Ikke OK vest

Figur 10 – Krav til sekundærvegens vertikalgeometri i kryssområdet. Fra figur 4.1.1.1-5 i håndbok N100.

Siden fv.60 har ÅDT < 4000, kan kravet om utforming som nasjonal hovedveg fravikes og dermed godkjennes i kontrollen som er gjennomført. Kravene er likevel presentert i tabellen for videre vurdering av forbedring av krysset, og eventuelle tiltak for økt trafiksikkerhet og fremkommelighet.

Andre anbefalinger fra N100 er opparbeidelse av passeringslomme. Anleggelse av slike lommer gjøres hovedsakelig i T-kryss hvor det ikke er behov for kanalisering i primærvegen. Dette kan sikre god fremkommelighet og noe bedre sikkerhet i forhold til ukanaliserte løsninger. Passeringslommer skal være minst 30 meter.

4. Konklusjon og anbefaling

Etter kontroll av kryssområdet opp mot håndbok N100, er det observert avvik i forbindelse med vertikal- og horisontalgeometri både for primærvegen og sekundærvegen. Krysset er lokalisert i et bratt terreng der det er utfordrende å finne gode løsninger uten betydelige inngrep i eksisterende terreng og natur. Det må likevel påpekes at avvikene kan være med på å redusere trafikksikkerheten og fremkommeligheten i krysset ytterligere ved antatt økt trafikkmengde.

Krav til dimensjonerende kjøretøy er som tidligere nevnt vogntog (VT), som også er benyttet i sporingsanalyser knyttet til denne kryssvurderingen. Etersom krysset er bredt (25,0 meter), er det mulig for slike kjøretøy å manøvrere inn i krysset etter eksisterende horisontalgeometri. Etter håndbok N100 settes det ikke krav til kjøremønster for dimensjoneringsklasse Hø1. Dersom fv.60 ble klassifisert som H1-veg, hadde derimot kravet for kjøremåte vært kjøremønster A.

Vertikalgeometrien til Nysætervegen i tilkoblingen til fv.60 anses som en utfordring for tyngre kjøretøy. Etter krav skal sekundærvegen falle mindre eller lik 3% fra primærvegen over en lengde på 22,0 meter (lengde lik lengde på vogntog) inn i Nysætervegen. I eksisterende veglinje stiger derimot vegen 5,62% fra fv.60 over en lengde på 6,0 meter, før stigningen øker til 10,43%. Avviket gjør at overvannet fra Nysætervegen vil overføres til fv.60 i kryssområdet. I tillegg vil eksisterende fallforhold i lengderetning gjøre det vanskeligere for kjøretøy å stoppe, spesielt ved utfordrende kjøreforhold på vinterstid. I motsatt retning vil tyngre kjøretøy bruke lengre tid på akselerasjon fra stopp langs fv.60 for å svinge opp mot Nysætervegen. Dette kan føre til trafikkarfarlige situasjoner for motgående trafikk.

En annen faktor som kan gjøre det utfordrende for bilisten er vinkelen til påkoblingen mellom primær- og sekundærveg. Siden vinkelen er omtrent 45 grader, kan det oppfattes av bilist at kjørevegen går rett frem i krysset sett fra Nysætervegen mot fv.60. Dette gjelder spesielt på vinterstid, med brøytekanter i hjørneavrundingene på krysset og snø som dekker vegoppmerking. Se eksempel i figur 3, hvor man også kan se hjulspor som indikerer kjøremønster.

Sikt er kontrollert i form av siktlinjer etter beregninger i kapittel 2.1.2, se tegning TC001 og TC002. Disse viser at sikten på østsiden av krysset sett fra Nysætervegen er tilfredsstillende, ettersom at vegetasjonen på sørsiden av kurven langs fv.60 er ryddet, se figur 9. På vestsiden av krysset, bør det derimot gjennomføres siktrydding for å

opprettholde god sikt mot trafikk. Det bør også vurderes om skilt 904 retningsmarkering på vestsiden av krysset kan flyttes ut av siktsonen, til tross for at håndboken tillater enkeltstående skilt og stolper i siktsonen. Dette gjelder også for sikten fra fv.60 mot Nysætervegen når man skal inn i krysset fra øst. Et annet viktig moment er at brøytekanter eller oppsamling av snø høyere enn 0,5 meter ikke plasseres i siktsonen.

Den spisse vinkelen mellom Nysætervegen og fv.60 kan også gjøre det vanskelig for en sjåfør som står oppstilt i Nysætervegen for å kjøre vestover på fv.60 å se biler som kommer fra øst. Kurven på fv.60 motvirker denne problematikken noe. Akkurat den siste biten på fv.60 kan være vanskelig å se dersom bilen er stilt opp med høyre kant i krysset, da denne nesten havner bak sjåføren.

I gjennomgangen av krav for kryssområdet er det også nevnt elementer som venstresvingefelt, passeringslomme og trafikkøy i sekundærveg. I dette notatet vurderes trafikkmengden som for lav til at opparbeidelse av venstresvingefelt er nødvendig. Virkningen av et venstresvingefelt vil heller ikke løse utfordringene med linjeføring, stigning og sikt som krysset har i dag.

Som tidligere nevnt er det lokalisert busslommer i kryssområdet, vist i figur 4. Busslommen langs fv.60 er 20 meter, og dermed for kort for å bruke som passeringslomme hvor lengdekravet er 30 meter. En eventuell utvidelse av busslommen mot nord vil komme i konflikt med horisontalkurven på fv.60, samt gi bilisten mulighet til å holde høy hastighet gjennom kryssområdet og videre gjennom den skarpe kurven med $R=43\text{m}$. I denne vurderingen anses det derfor som fordelaktig at bilister må senke farten for ventende biler som skal krysse fv.60 mot Nysætervegen, og dermed ikke anlegge en passeringslomme. En konsekvens av dette vil derimot være utfordringen større kjøretøy kan oppleve ved å stoppe bak en ventende bil på vinterføre, og deretter akselerere etter full stans.

4.1. Tiltak for utbedring av kryss

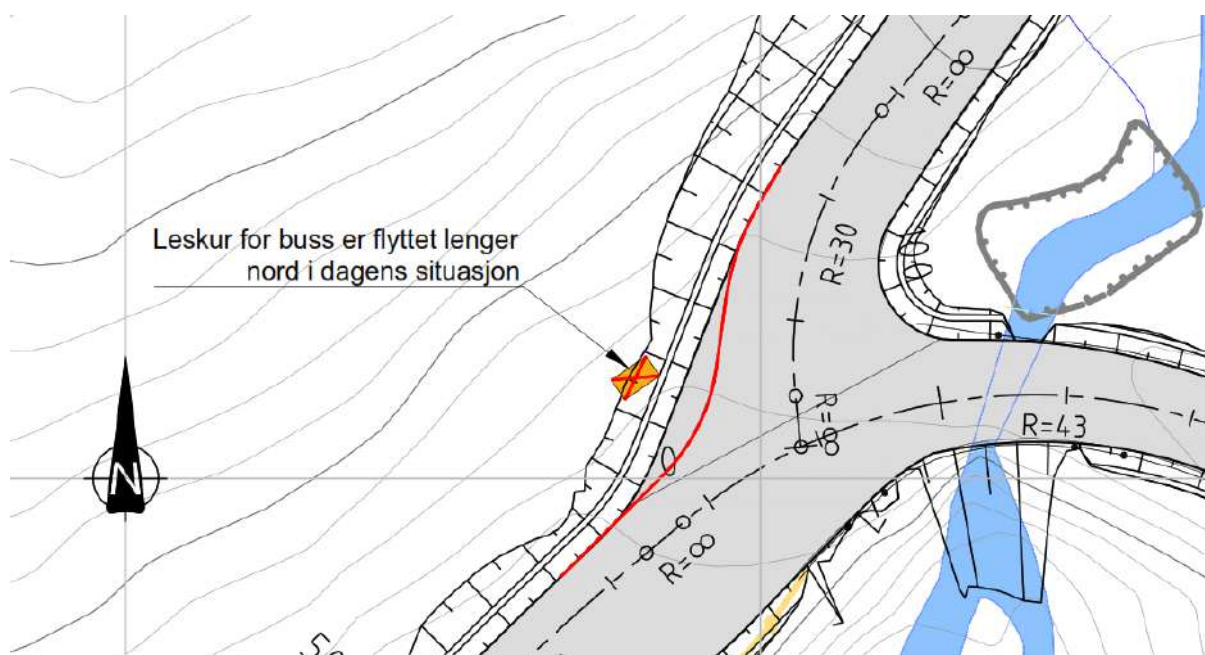
Avslutningsvis er det utarbeidet forslag til punkter for utbedring av eksisterende kryss slik det er lokalisert i dag.

Siktrydding

Siktlinjen på vestsiden av krysset viser at det bør ryddes for vegetasjon langs siktlinjen vist i tegning TC001 og TC002. Det anbefales en videre analyse av eksisterende sideterrang og vegetasjon, og om sideområdet må slakes ut i tillegg til vegetasjonsrydding. Det bør også vurderes om skiltene for retningsmarkering kan flyttes for å optimalisere siktforholdene.

Oppstramming av kryss

En oppstramming av kurven på vestsiden av krysset vil være med på å forbedre vinkelen mellom sekundærvegen og primærvegen. Det vil også være et virkemiddel for å redusere hastigheten gjennom krysset. Etter sporing med vogntog, viser det at noe asfaltert areal kan fjernes for å skape et smalere kryss. Prinsippet er vist i figur 14. Det presiseres at prinsippet må detaljprosjekteres videre før endelig løsning utarbeides, og det bør vurderes om det er kjøretøytype VT eller L som skal ligge til grunn for dimensjoneringen.



Figur 14 - Forslag til oppstramming av kurve på vestsiden av krysset, vist med rød linje.

Skilt og oppmerking

For å tydeliggjøre kryssområdet fra Nysætervegen mot fv.60, anbefales det å innføre skilt 202 vikeplikt på begge sider av Nysætervegen. Forvarslingskiltet for vikeplikt 100 meter opp i Nysætervegen bør også vurderes om skiltplate bør byttes for å tilfredsstille krav til refleksjonsevne på både hovedskilt og underskilt.

Et annet tiltak for å regulere vikepliktsforholdene i krysset, er å bruke skilt 204 Stopp. Etter håndbok N300 Trafikkskilt kan skiltet brukes hvor det er nødvendig for trafikantene å stanse helt for å få et overblikk over kryssområdet før de kjører inn, selv om sikten er tilfredsstillende. Skiltet må da suppleres med oppmerking 1020 «Stopplinje».

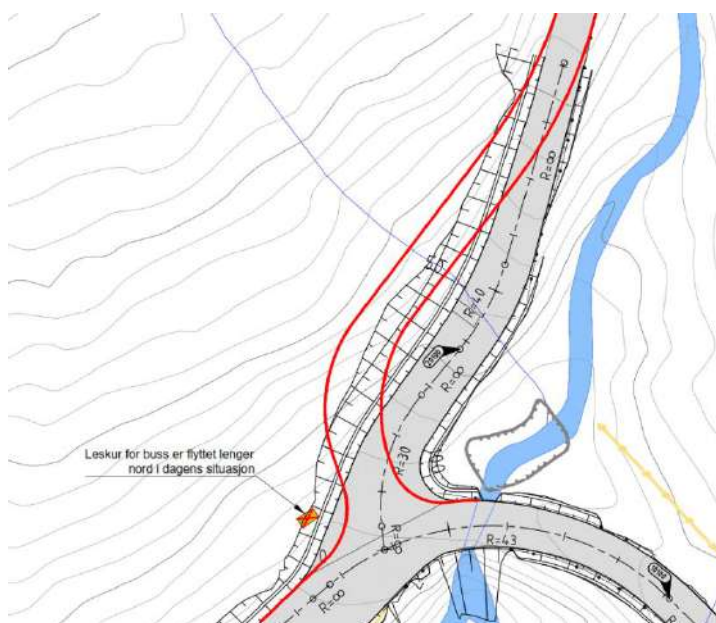
Oppmerking bør også utbedres for fv.60 med varsellinje, kantlinjer og stiplet kantlinje mot busslomme. Vikelinje i Nysætervegen bør også merkes opp på nytt.

Fartsgrense

Fartsgrensen for Nysætervegen mot kryssområdet er 80 km/t. Det er usikkert om fartsnivået tilsier det samme som fartsgrensen, da vegens tverrprofil er noe smalt, samt at kurvaturen svinger nedover i terrenget. Dette kan være med på å skape en fartsdempende effekt. Likevel kan det vurderes om fartsgrensen bør justeres til 60 km/t mot krysset. Etter fartsgrensekriteriene fra 2022 (SVV) kan fartsgrense 60 km/t brukes for strekninger som ikke tilfredsstiller gjeldende krav til stoppsikt og/eller sikttrekanter. Fysiske endringer i utforming av krysset bør vurderes før fartsgrensen eventuelt settes ned.

Justering av horisontal- og vertikalkurvatur på Nysætervegen

Ettersom Nysætervegen tilkobles fv.60 i et gunstig punkt med tanke på stigningsforhold, vil en justering av linjeføring for Nysætervegen være et aktuelt tiltak for å tilfredsstille krav fra N100. Et slikt tiltak vil kreve et større inngrep i eksisterende sideterreng, en videre vurdering av grunnforhold og prosjektering for å vurdere hvor omfattende det vil bli og om det er mulig uten for store inngrep og kostnader.

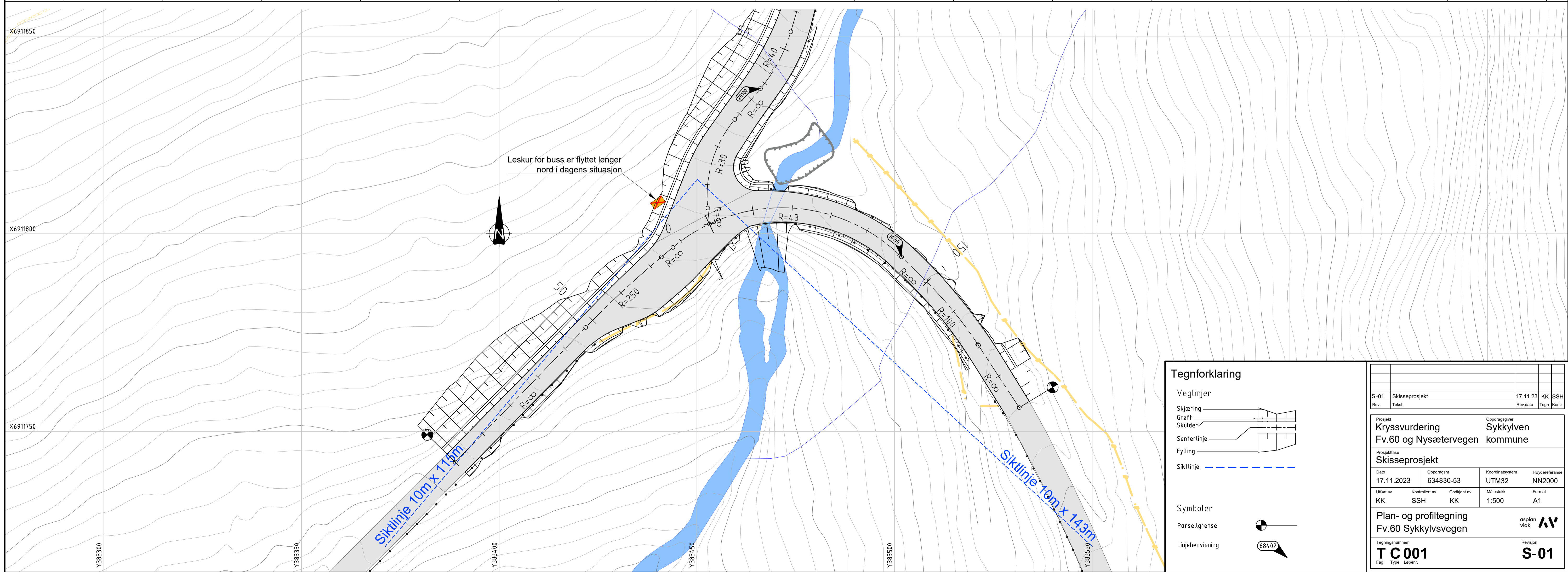
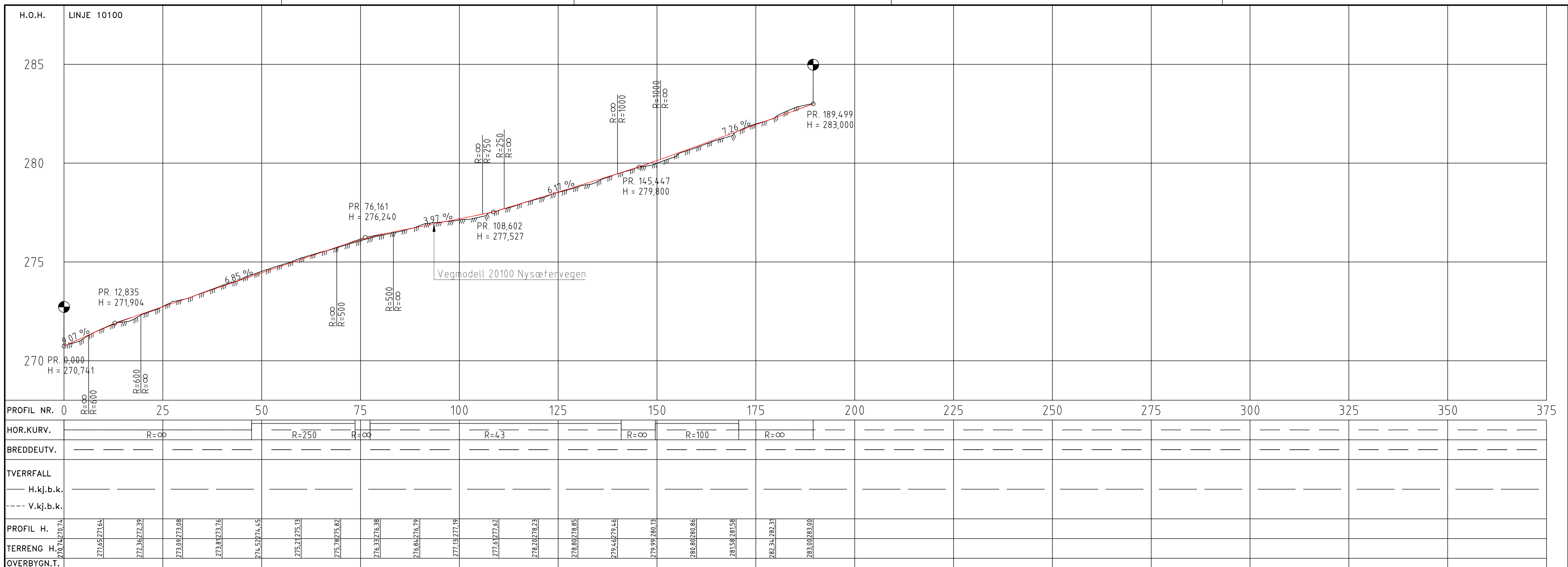


Figur 15 - Forslag til justering av horisontal- og vertikalgeometri på Nysætervegen, markert med rød linje

5. Vedlegg

Tegning TC001 - Plan- og profiltegnning Fv.60 Sykkylvsvegen

Tegning TC002 - Plan- og profiltegnning Nysætervegen



Tegnforklaring

- Veglinjer
- Skjæring
- Graff
- Skulder
- Senterlinje
- Fylling
- Siktlinje

Symboler

- Parsellgrense
- Linjehenvisning

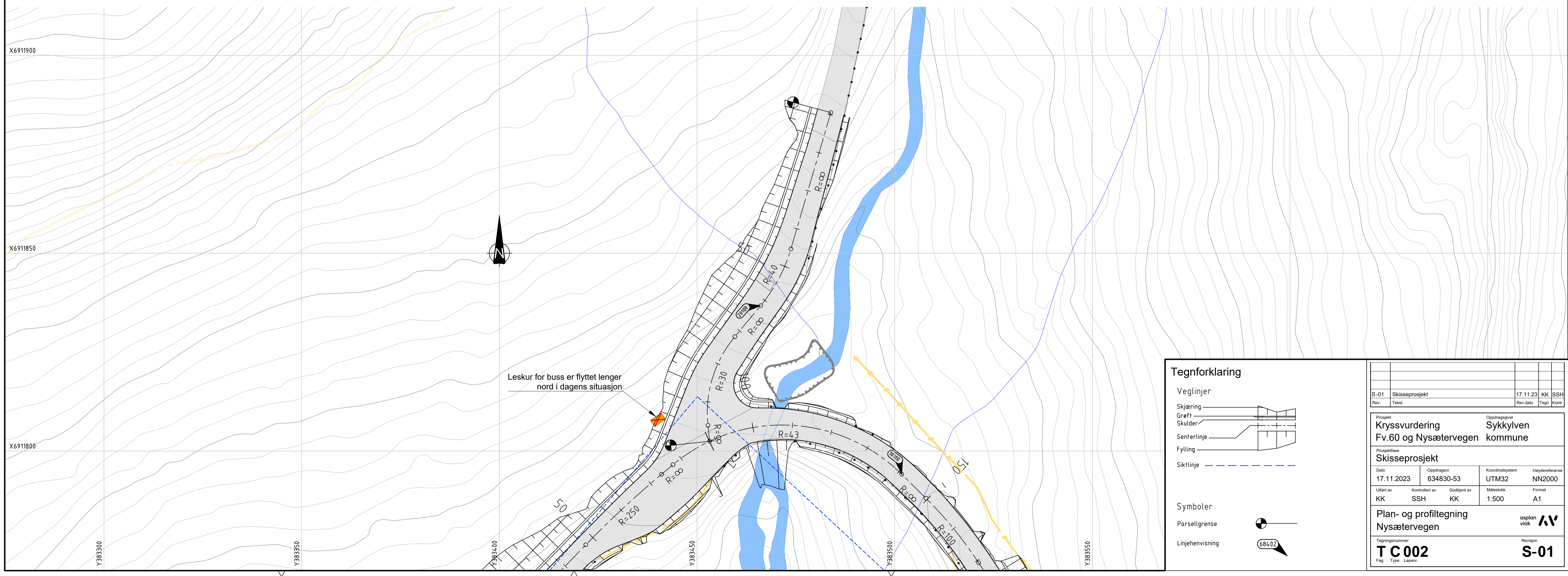
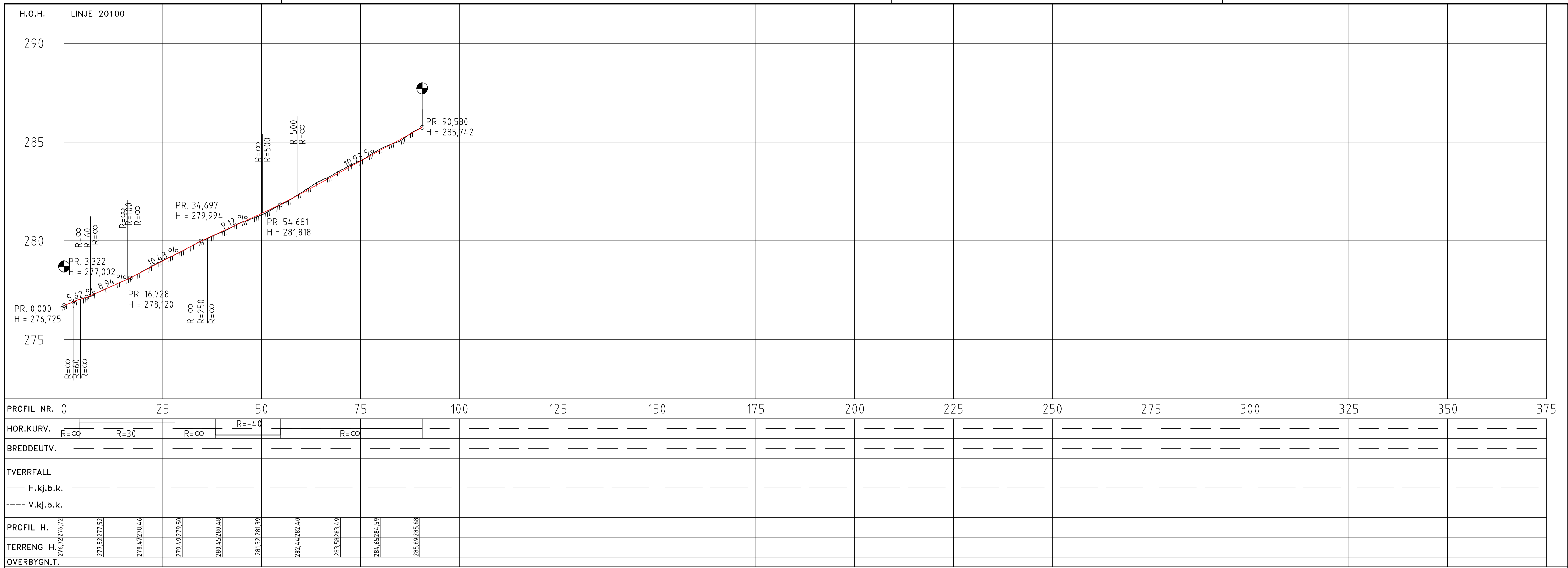
S-01	Skisseprosjekt	17.11.23	KK	SSH
Rev.	Test		Rev. dato	Tege

Prosjekt	Kryssvurdering Fv.60 og Nysætervegen	Oppdragsgiver	Sykkylven kommune
Prosjektfase	Skisseprosjekt	Koordinatsystem	UTM32
Dato	17.11.2023	Oppdragsnr.	634830-53
Uført av	KK	Godkjent av	SSH
Målestokk	1:500	Format	A1

Plan- og profiltegning
Fv.60 Sykkylvsvegen

Tegningsnummer: **TC 001**

Revisjon: **S-01**



Tegnforklaring

Veglinjer

- Skjæring
- Grafft
- Skulder
- Senterlinje
- Fylling
- Sikhtinje

Symboler

- Parselgrense
- Linjehenvisning

S-01	Skisseprosjekt	17.11.23	KK	SSH
Rev.	Tekst		Rev dato	Tegn

Prosjekt: **Kryssvurdering Sykkylven**
 Oppdragsnr: **Fv.60 og Nysætervegen kommune**

Prosjektfase: **Skisseprosjekt**

Dato	Oppdragsnr	Koordinatsystem	Heysderferanse
17.11.2023	634830-53	UTM32	NN2000
Utført av	Kontrollert av	Godkjent av	Målestokk
KK	SSH	KK	1:500
			Format
			A1

Plan- og profiltegning Nysætervegen

Tegningnummer: **T C 002**

Fag Type Løper

asplan viak

Revisjon

S-01