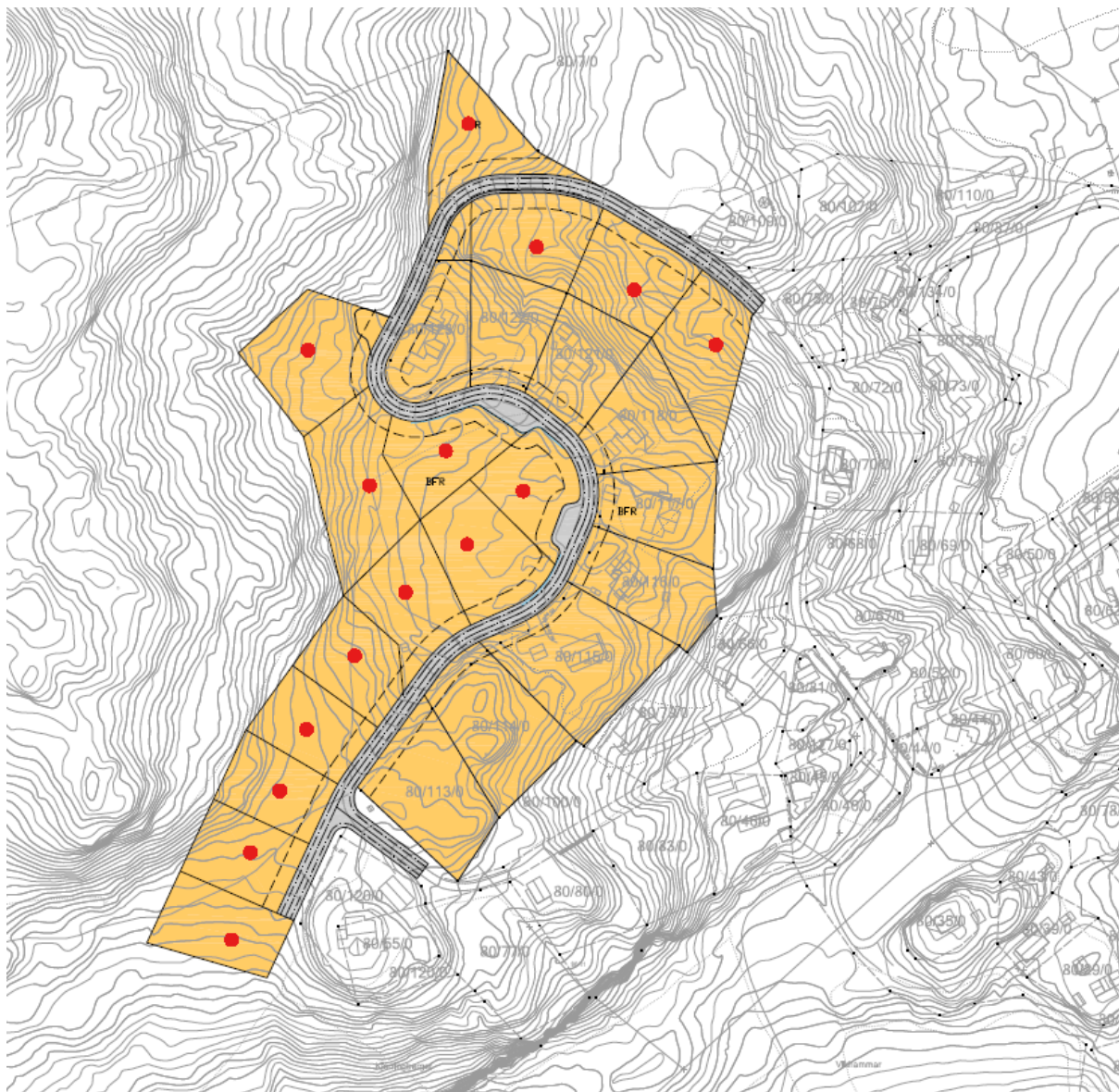


VEGFAGLIG NOTAT

Prosjekt: Viksjøen hytteområde



Innhold

1	Bakgrunn og forutsetninger.....	3
2	Eksisterende forhold og forutsetninger.....	4
3	Gjennomgang av eksisterende veg og tiltak	5
4	Oppsummering	7

Revisjonsoversikt		
Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder
0	04/6-2024	Vegfaglig notat til regplan

For Structor	
Oppdragsleder	Trond Arne Bonslet
Utarbeidet av	Trond Arne Bonslet
Kontrollert av	Sivert Bø Overå

1 Bakgrunn og forutsetninger

Structor Trondheim AS er engasjert av Thomas Meldal for å utarbeide et vegfaglig notat i forbindelse med detaljregulering utvidelse av Viksjøen hytteområde på Vikanlandet i Stjørdal kommune. Det er planlagt 15 nye tomter for fritidseiendom. Det er i forbindelse med oppstart planarbeider gitt uttalelser om at kommunedirektøren vil at man utarbeider et vegfaglig notat som gjennomgår Viksjøvegen med tanke på:

De faktiske byggede forhold, og foreslår eventuelle forbedringstiltak som breddeutvidelse, justering av horisontal- og vertikalkurvatur, etablering av møteplasser, bedre siktforhold, o. l

2 Eksisterende forhold og forutsetninger

Adkomst til eksisterende hyttefelt skjer via Viksjøvegen, se bilde under. Vegens utforming, trafikkmengde og funksjon, tilsier at Stjørdal kommune har kategorisert vegen som en Lokalveg L1, etter Statens vegvesens vegnormal (N100). Dette er en èn - felts adkomstveg som knyttes til en mer overordnet veg (Vikanvegen). Slike veger bør ikke være lenger enn 3 km og ikke ha høyere ÅDT enn 300. Ut fra denne definisjonen og kravene ser det ut til at man har tatt utgangspunkt i vegklasse L2 i N100. Dette ser også ut til å stemme med definisjonen i vegnormalen: *Dette er veger som betjener grender og områder med spredt bebyggelse og knytter disse inn mot mer overordnet veg.* Structor har videre i notatet forutsatt at man har ment vegklasse L2.

Vegen bør være med bredde 3,5 - 4,5 m inklusive skuldre slik at vegen inviterer til lav fart, og dimensjoneres for liten lastebil. Linjekurvatur bør være som anbefalt for L1 (L2). På èn-feltsveger bør det anlegges møteplasser med om lag 250 meters avstand. Nedenfor er har Stjørdal kommune beregnet kapasitet og utforming av Viksjøvegen vurdert opp mot vegnormen som beskrevet:

For beregning av bruksdøgn, belegg og bilturer har kommunedirektøren støttet seg på rapporter fra TØI (Trafikkøkonomisk institutt) og Østlandsforskningen (nr. 1/2011), hvor følgende legges til grunn:

- Antall bilturer pr. døgn for fritidsboliger til (2.5 turer pr. bil+1.5 bil pr. hytte) 3.75 i de dagene de er i bruk.
- 40 bruksdøgn pr. år med 90% belegg (gjennomsnitt av oppgitte bruksdøgn i 9 hyttekommuner)
- Antall bruksdøgn ganget med biltrafikk pr. bruksdøgn delt på dager i året (365).

78 hyttetomter får adkomst fra Viksjøvegen, herunder hyttefelt som regulert i 1970 (50), hyttefelt som regulert i 2003 (9), planlagt utvidelse (15) og fortetting jfr. KPA (4). Dette gir:

- Biltrafikk pr. bruksdøgn: 78 hyttetomter x 0.9 x 3.75 = 250
- ÅDT: 40 bruksdøgn x 250/365≈30

Da regulert vegbredde er oppgitt å være på 4 meters kjørebredde + 1,5 meters vegskulder, ikke overskrider 3 km og har en ÅDT langt under 300, har kommunedirektøren vurdert det slik at Viksjøvegen har kapasitet for trafikkøkning til planlagt hytteutvidelse.



BILDE 1: OVERSIKT EKSISTERENDE ADKOMSTVEG (VIKSJØVEGEN)

3 Gjennomgang av eksisterende veg og tiltak

Stjørdal kommune har klassifisert vegen som en lokalveg L1 ut fra vegnormal N100 fra Statens vegvesen. Som kommentert tidligere, ser det imidlertid ut som om man ut fra angitt krav har tatt utgangspunkt i lokalveg L2. Dette virker for Structor som et bedre utgangspunkt. Man kan også se opp mot landbruksvegsnormalene som er ganske vanlig i slike hyttefelt. Mest nærliggende er da å se mot landbruksvegklasse 2 – helårs landbruksbilvei.

Ut fra flyfoto og grunnlagskart har Structor målt vegbredder fra 3,2-4,5 m. Dette er målt ut fra beste evne og befaringer av veg indikerte ingen partier med bredder som ikke er gode nok.

Ut fra laserkart har man hentet ut lengdeprofil av dagens veg. Man har en del kortere bratte partier, men sett i sammenheng med eksisterende og nye møteplasser angitt senere i notatet virker veg å være tilstrekkelig oversiktlig. Det er 4 skarpe kurver i horisontalkurvaturen på eksisterende veg. Disse ser man lett også ut fra nedenstående kartutsnitt. De to nederste kurvene har en radius på ca. 11 m, mens de to øverste har en radius på ca. 16 m. Dette er noe knapt både i forhold til lokalvegklasse L2 og landbruksvegklasse 2. Man bør se om det er mulig å utvide disse kurvene noe, men Structor er kjent med at man ut fra terrengforholdene har begrensede muligheter. Der hvor man ikke får til å slake ut kurvatur særlig ut fra slike forhold, bør man vurdere kompensierende tiltak som kan være trafikkspoil, rydding av vegetasjon for å sikre best mulig siktlinjer e.l.

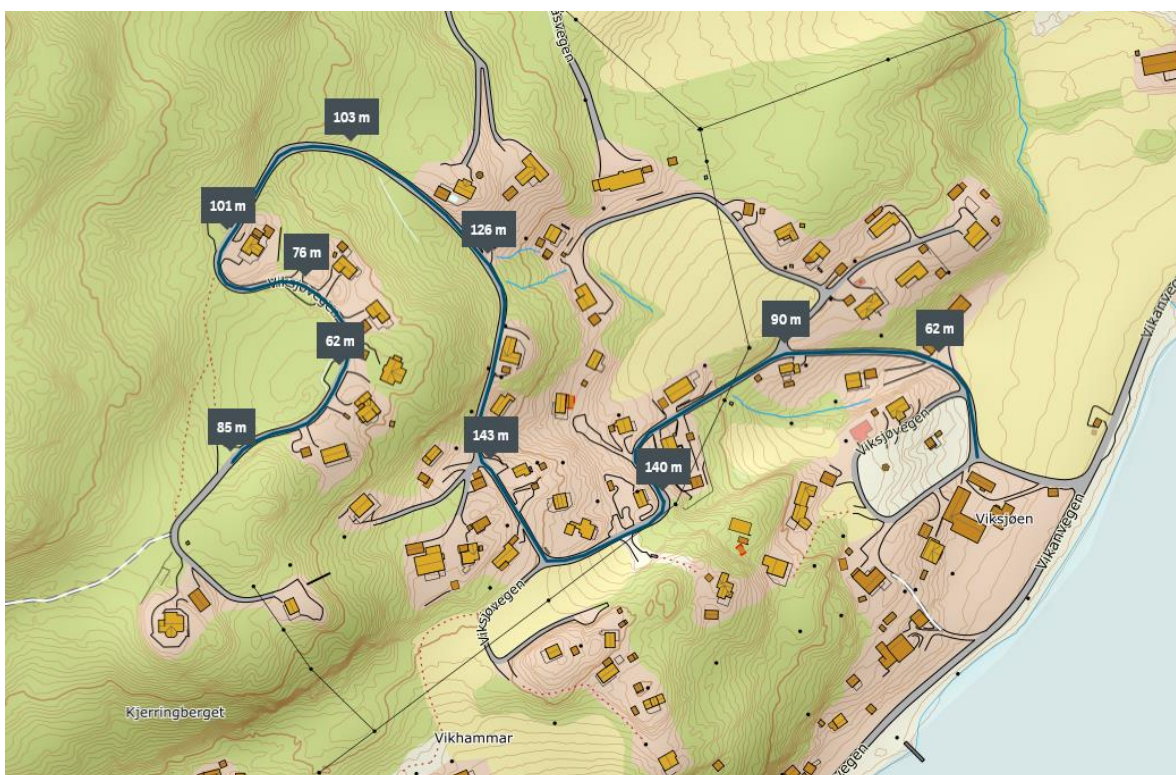


BILDE 2: LENGDEPROFIL AV EKSISTERENDE VEG

Når det gjelder møteplasser, er det angitt fra Stjørdal kommune at det bør være møteplasser hver 250 m. Structor kan ikke se at lokalveg klasse L1 eller L2 stiller krav om avstand mellom møteplasser, men L1 stiller krav om at på enfelts veg skal det etableres møteplasser. Landbruksvegklasse 2 stiller krav om maks. avstand på 300 m. Grunneier har i etterfølgende bilde skissert eksisterende møteplasser i blått og planlagte nye i sort. Bilde under har målsatt avstandene mellom eksisterende og nye møteplasser og man ser at vegen da blir godt forspent med møteplasser som er et kompensierende tiltak for en del av de krappe horisontalkurvene.



BILDE 3: MØTEPLASSER (EKSISTERENDE I BLÅTT OG NYE I SORT)



BILDE 4: MÅLTE AVSTANDER MELLOM MØTEPLASSER (INKL. NYE PLANLAGTE)

4 Oppsummering

Viksjøvegen er en relativt bratt, krapp og smal lokalveg. Men gjennomgang og forutsetninger samt erfaringer fra dagens trafiksituasjon tilsier at vegen skal kunne tilfredsstille også ny situasjon. Med at man regulerer fritidsbebyggelse vil trafikkmønsteret være svært ulikt over året og ukene. Det er en forutsetning at de planlagte nye møteplasser etableres da disse vil kompensere de krappeste horisontalkurvene. Det bør også vurderes ytterligere tiltak som rydding av vegetasjon og evt. trafikkspeil for å sikre en sikker trafikkhåndtering året rundt. Dette harmonerer også godt med forslag til utbedring som er angitt i Statens vegvesen N100 under lokalveg L1:

Ved utbedring av lokale veger kan noen standardkomponenter utbedres, mens andre komponenter ikke endres. Som eksempel kan det være aktuelt å utbedre drenering, forsterkning, siktrydding, nytt dekke, mens bredde, linjeføring og stigning beholdes. I slike prosjekter er det særlig viktig at vegens forløp står klart fram og at eventuelle endringer i standard ikke kommer overraskende.

Ved utbedring kan det være nødvendig å praktisere linjeføringsbestemmelsene fleksibelt. Hvis linjeføringsverdiene er litt under minimum kan vegens forløp tydeliggjøres med skilt, oppmerking, brøytetikker i høstsesongen og siktrydding.

Forslag til vegetasjonsrydding for å bedre sikt i innerkurvene er vist under.



BILDE 5: FORSLAG TIL VEGETASJONSRYDDING FOR Å BEDRE SIKTFORHOLD (VIST I LYSEGRØNT)