Notat

Norconsult

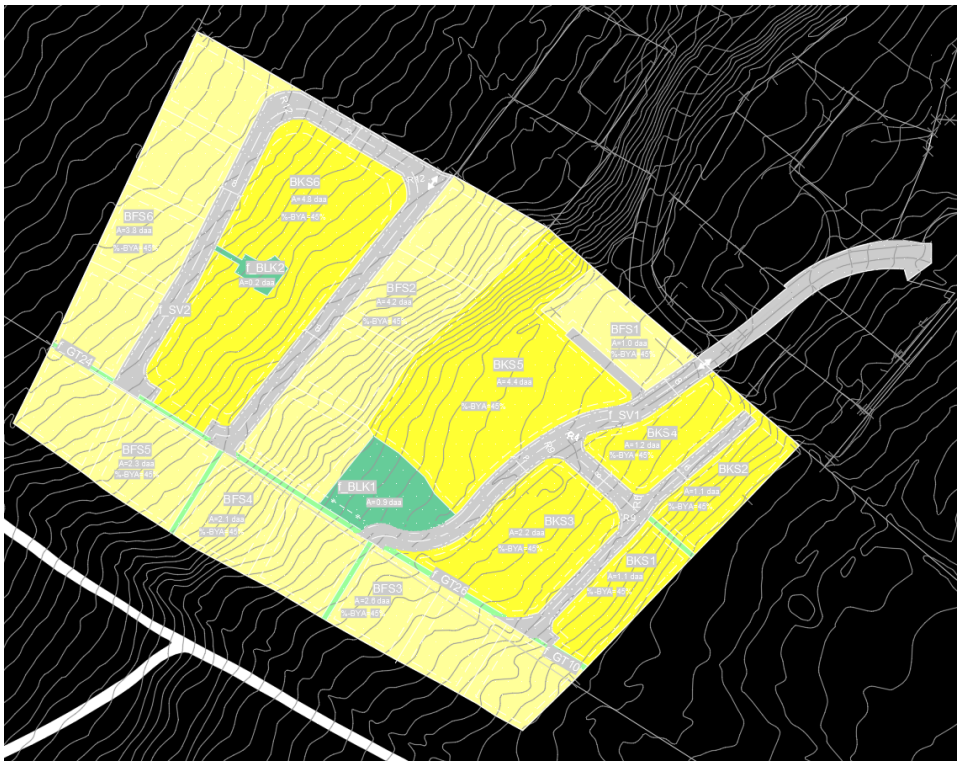
Oppdragsgiver: **Tre-Bo**
Oppdragsnr.: **5193861** Dokumentnr.: **A**

Til: Tre-Bo v/Finn Harald Hansen
Fra: Norconsult AS v/Fredrik Omdal
Dato 2019-06-03

Vurdering av vegsystem, Sørlia

Innledning

Norconsult har foretatt en vurdering av planlagt vegsystem for nytt boligfelt i Sørlia, Sortland. Det er tatt utgangspunkt i oversendte filer fra Unikus AS. Dette inkluderte forslag til reguleringsplan, ulike visualiseringer i pdf, samt snitt i boligfeltets veger. Oversendt reguleringsplan kan ses i påfølgende figur.



Figur 1 – Skjermdump fra oversendt reguleringsplan fra Unikus.

Følgende har blitt vurdert av Norconsult:

- Trafikkmengder
- Bredder
- Linjeføring og kurvatur, samt sporing for brannbil
- Stigning
- Midlertidig anleggsveg

Trafikkmengde

Det er lagt frem tall på enheter som forespeiler følgende volum:

- B9: 48 enheter med sokkel eller 34 enheter uten sokkel
- B10: 64 enheter med sokkel eller 56 enheter uten sokkel

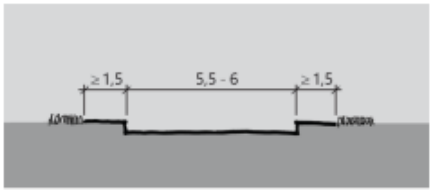
Om det legges til grunn en generering på 5 bilturer per bolig med sokkel og 4 bilturer per bolig uten sokkel får en følgende ÅDT:

- B9: 170 – 192 bilturer
- B10: 256 – 280 bilturer

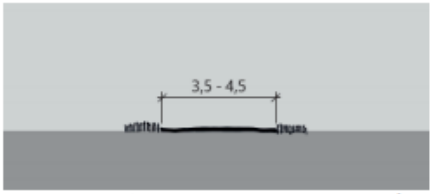
Det er altså snakk om beskjedne trafikkmengder fra begge delfeltene. Trafikkmengden og lengden på vegene tilsier at boliggate/boligveg ref. kap. B.6 i Statens vegvesens håndbok N100 benyttes for boligfeltet.

Bredder

Det er regulert inn 8 meter vegareal, hvor 6 meter er mellom kjørefeltkant på hver side. Unntaket er veg lengst sør som er regulert med 6 meter vegareal, hvor 4 meter er mellom kjørefeltkantene. Dette er i henhold til følgende figurer gitt i overnevnte kap. B.6 i SVV sine håndbøker, men det kan vurderes å redusere bredden på flere av vegene da de er adkomst til et begrenset antall boliger.



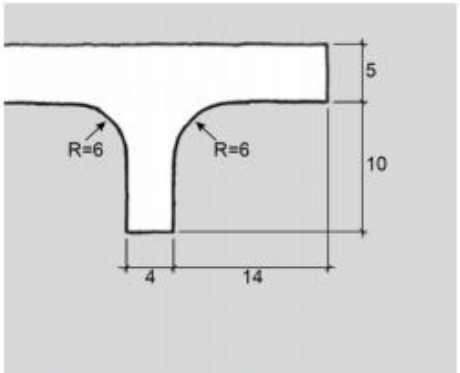
Figur B.13: Overordnet boliggate/boligveg med fortau (mål i m)



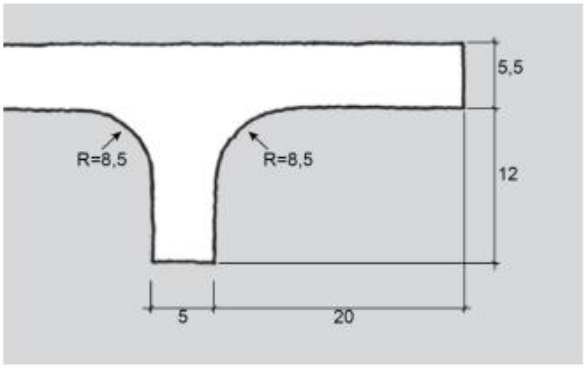
Figur B.14: Øvrig boliggate/boligveg (mål i m)

Figur 2 - Figur B.13 og B.14 i Håndbok N100

Det er av oppdragsgiver opplyst om at sørlig veg i felt B9 skal ha ensidig fortau. Dette bør da ifølge figur over være minst 1,5 meter bredt. Snuhammere vist i plan er av noe varierende størrelse, disse bør utformes etter Håndbok N100 sin anbefaling, vist i påfølgende figur.



Figur D.49: Vendehammer for liten lastebil (LL) (mål i m)



Figur D.50: Vendehammer for lastebil (L) (mål i m)

Figur 3 - Figur D.49 og D.50 i Håndbok N100

Linjeføring og kurvatur

Det er undersøkt linjeføringen og kurvaturen til de foreslåtte vegene, og disse er vurdert til å være tilfredsstillende. Noe krapp kurvatur ved f_BLK1, men sporing med kjøremøte C for brannbil gir god nok fremkommelighet da vegen er såpass bred.

Stigning

Boligfeltene ligger i en krapp helning mot nordvest. Vegene som går i sørvest- til nordvestlig retning har tilfredsstillende stigning da disse går langs helningen og dermed går godt i terrenget. Vegene som går i sørøst- til nordvestlig retning har utfordringer knyttet til stigning.

I felt B10 har vegen rundt 10-11% med nødvendig endekurvatur mot tilstøtende veger. I felt B9 har vegen rundt 14-15% stigning med nødvendig endekurvatur mot tilstøtende veger. Ifølge kap. B.6 i SVVs håndbok N100 bør boligveger ha en stigning på maks 8%. Med overnevnte stigninger ser vi at dette ikke blir overholdt for noen av vegene, og langt oversteget i felt B9.

Det anbefales å se på muligheten for å heve/senke langsgående veger i felt B10 for å oppnå tilfredsstillende stigning. For veg i B9 må også tilstøtende veger senkes/heves betraktelig for å oppnå stigning innenfor kravene stilt i Håndbok N100. Eventuelt kan horisontalgeometrien endres ved å skrå vegen eller legge inn en sving slik at stigningen tas over en lengre avstand og en på denne måten kommer under det maksimale kravet.

Midlertidig anleggsveg

Midlertidig anleggsveg er lagt som et rett strekk fra felt B10 opp til felt B9. Dette medfører en stigning på rundt 25% som er langt over hva som er å anbefale. Denne bør anlegges med sving slik at stigningen tas over en lengre strekning, eller anlegges et mer passende sted. Innenfor gitt plangrense er det vanskelig å se for seg en annen løsning enn å legge inn ekstra sving(er). Bredder og avrunding inn mot midlertidig veg må tilpasses kjøretøyene som skal bruke denne i anleggstiden.

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
A	2019-06-03	Vurdering av vegsystem	FrOmd	WiLen	FrOmd

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.