



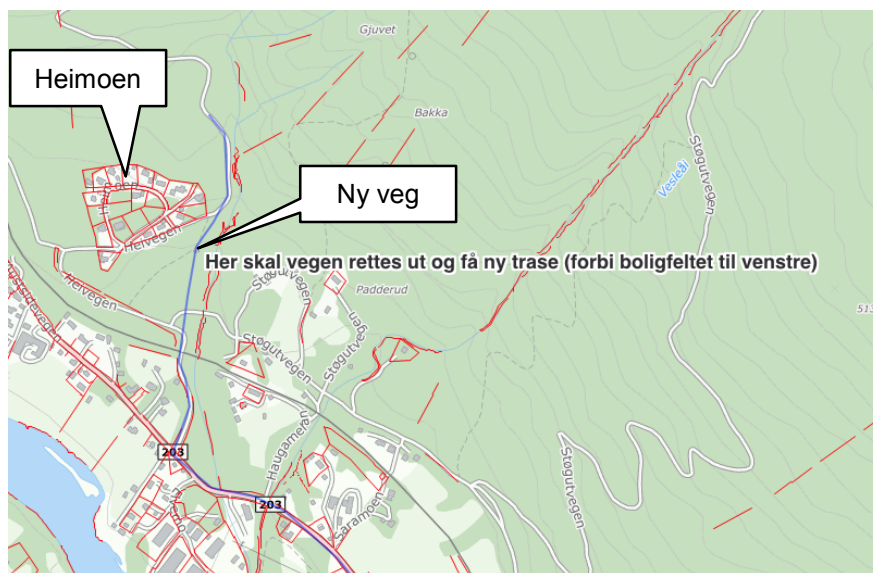
## Situasjon

Boligfeltet ligger ved tettstedet Flå, ca. 800 m fra Rv. 7 og ca. 200 m fra Fv. 203. ÅDT, fartsgrense og tungtrafikkandel på de to vegene er hentet fra vegdatabanken og listet opp i Tabell 2. Vegen til planlagt hyttefelt ved Turufjell passerer øst for boligfeltet og skal rettes ut slik som vist i Figur 1.

I trafikkanalysen til Asplan Viak er det lagt til grunn av det i «normalt godt besøkte helger» er hver 4. enhet i bruk slik at 2000 enheter vil generere en trafikk på 500 biler der de fleste vil kjøre opp til fjellet på fredager og ned fra fjellet på søndager. Andel trafikk på natt vil være tilnærmet lik null slik at grenseverdien for  $L_{den}$  blir dimensjonerende. Øvrige dager i uken forventes trafikken å være ubetydelig. Forutsatt at dette er representativt for en gjennomsnittlig uke i året blir ÅDT ca. 145 kjøretøy/døgn på vegen til hyttefeltet.

Tabell 2: Trafikkdata.

	ÅDT <sub>2016</sub> [kjt/døgn]	Hastighet [km/t]	Andel tungtrafikk [%]	Fordeling [%] (dag/kveld/natt)
Rv. 7	4900	80	16	75/15/10
Fv. 203	950	50	10	75/15/10
Veg til Turufjell	145	50 (antatt)	5 (antatt)	75/25/0 (antatt)



Figur 1

Støy fra vegtrafikk beregnes etter nordisk metode for vegtrafikkstøy [3].

## Vurdering og konklusjon

På grunn av den store avstanden til Rv. 7 og den lave trafikken på Fv. 203 blir støynivået fra eksisterende veger mindre enn  $L_{den} = 55$  dB ved Heimoen og det planlagte hytteområdet på Turufjell.

Vegen til Turufjell har så lav trafikk at støynivået vil være ubetydelig i forhold til grenseverdiene ved eksisterende boliger på Heimoen. I en helt uskjermet situasjon vil grenseverdien  $L_{den} = 55$  dB overskrides først når ÅDT overstiger 500-800 kjt/døgn i ca. 10 m avstand fra vegen (avhengig av stigning). Ved større avstander og/eller lavere trafikk vil støynivået ikke overskride anbefalt grenseverdi.

Langs FV203 vil støynivået  $L_{den}$  øke med mindre enn 0,5 dB, denne økningen er vurdert til å være ubetydelig. En merkbar økning er etter T-1442 3 dB eller mer.

Det er ikke nødvendig med støytiltak som følge av den planlagte utbyggingen.

## Referanser

- [1] «612132-01 Turufjell Trafikkanalyse.», Asplan Viak, jan. 2017.
- [2] «T-1442/2016 Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging», Klima- og miljødepartementet, des. 2016.
- [3] «Håndbok V716. Nordisk beregningsmetode for vegtrafikkstøy», Statens vegvesen, 2014.