

NOTAT

KUNDE / PROSJEKT HR Prosjekt AS RIAKU Heimoen, Flå kommune, VTS	PROSJEKTLEDER Kjetil Follesø	DATO 20.03.2017	
PROSJEKTNUMMER 29169001	OPPRETTET AV Kjetil Follesø	REV. DATO	
EGENKONTROLL NAVN Kjetil Follesø	SIGNATUR 	SIDEMANNSKONTROLL NAVN Frode Atterås	SIGNATUR 

DISTRIBUSJON:**FIRMA****NAVN**

TIL:

HR Prosjekt

Ingar Dalen

KOPI TIL:

Innledning

Sweco Norge AS har på oppdrag fra HR Prosjekt AS ved Ingar Dalen utført en vurdering av vegtrafikkstøy ved eksisterende boligfelt på Heimoen i Flå kommune. Et område ved Turufjell er planlagt utbygd med 1800-2000 hytter/fritidsleiligheter. Utbyggingen vil medføre økt trafikk på vegen forbi Heimoen.

Trafikkanalyse utført av Asplan Viak [1] har blitt lagt til grunn for vurderingene. Støyen har blitt vurdert etter grenseverdier i støyretningslinjen T-1442 [2].

Støygrenser

Miljøverndepartementet sin støyretningslinje, T-1442, kapittel 3 gir anbefalte støygrenser for vegtrafikk. Grenseverdiene er gjengitt i Tabell 1.

Tabell 1: Anbefalte støygrenser ved planlegging av ny støyende virksomhet og bygging av boliger.

Støykilde	Støynivå på uteoppholdsareal og utenfor vinduer til rom med støyfølsomt bruksformål	Støynivå utenfor soverom, natt kl. 23-07
Veg	$L_{den} = 55 \text{ dB}$	$L_{5AF} = 70 \text{ dB}^1$

Grenseverdiene for støynivå utenfor rom med støyfølsomt bruksformål gjelder i den beregningshøyden som er aktuell for den enkelte boenhet. Beregningshøyden for uteoppholdsareal skal være minimum 1,5 m over terreng, evt. balkong- eller terrassegulv.

Grenseverdiene for uteplass skal være tilfredsstillende for et nærrområde i tilknytning til bygningen som er avsatt og egnet til opphold og rekreasjonsformål.

¹ Grenseverdien gjelder dersom det er mer enn 10 hendelser pr. natt.

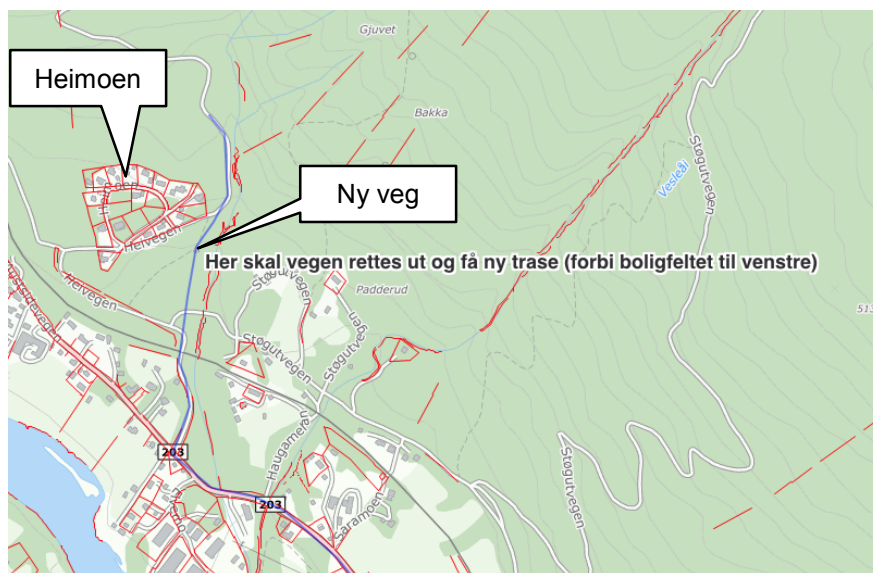
Situasjon

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 ₂₀₁₆ [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.