

2. Beskrivelse av området og planlagt tiltak

Dagens situasjon er vist i Figur 2 der lokalisering av kryssingspunktet er markert med gul oval. Turvegen langs elva er ikke etablert, men forbindelsen under E6 er etablert. Det kan sees i nedre billedkant i Figur 2. Ved utbygging av ny E6 vil dagens planskilte kryss på E6 bli fjernet. Undergangen for gs-trafikk i dette krysset vil imidlertid bli beholdt, men vil få ny funksjon som adkomstveg til friområdene ved Mjøsa, jf. Figur 3.

Langs fv. 250 er det etablert gang- og sykkelveg, og det er gs-forbindelse mellom bebyggelsen på sørsida av elva og skolen og barnehage på nordsiden. Det er bra utbygd gs-veger i området.

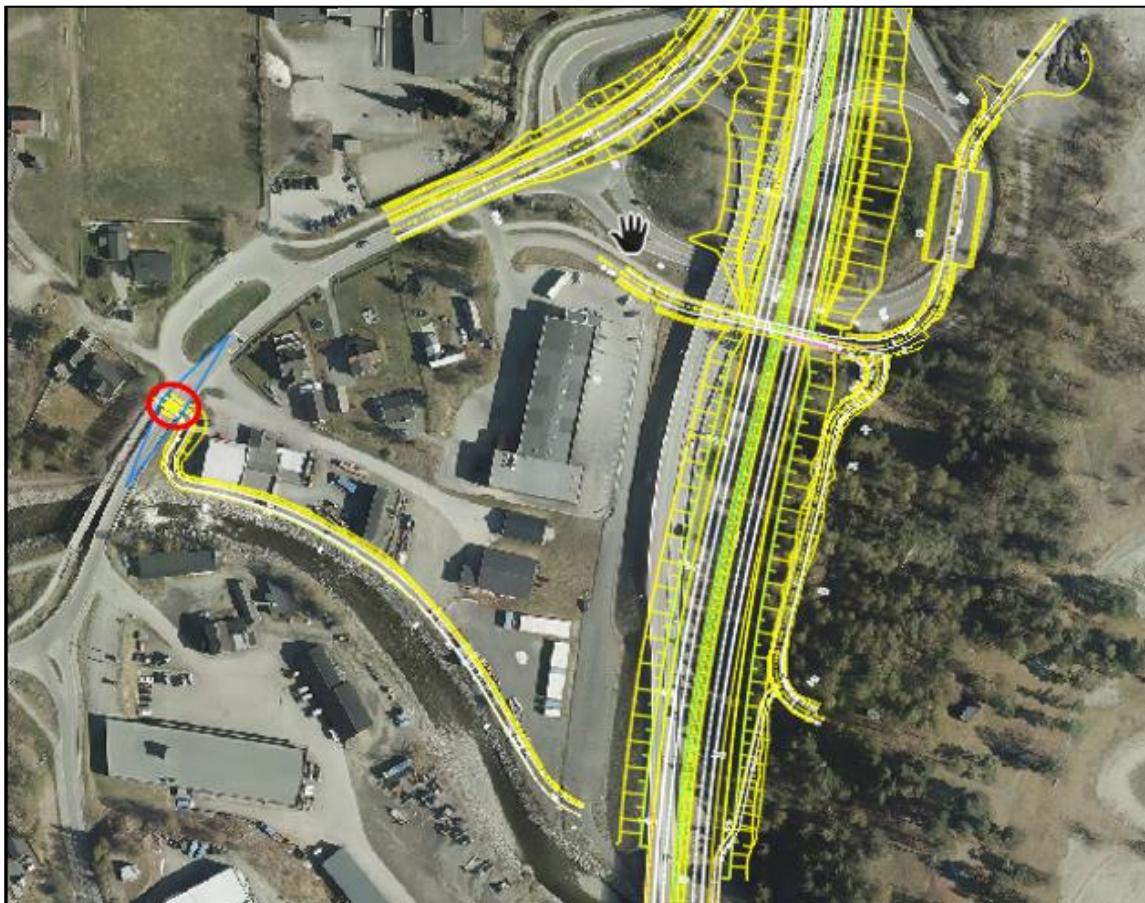


Figur 2 Dagens vegsystem på Vingrom. Gul markering: Aktuelt kryssingspunkt (ortofoto finn.no)

Siste 10 år er det ikke registrert politirapporterte trafikklukker langs fv. 250 på strekninga mellom Rinna bru (sør) og rundkjøringa (nord).

I 2020 er gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) angitt til 2700 kjt/d. 10% av trafikken var lange kjøretøyer (kilde: NVDB/vegkart.no). Fartsgrense på strekninga er 40 km/t.

I forbindelse med planlegging og utbygging av ny E6, er realisering av den innregulerte turvegen aktualisert. Nytt vegsystem er vist i Figur 3.



Figur 3 Planutsnitt ny E6 med nytt vegsystem på Vingrom. Gangfelt markert med rød ring.

I det nasjonale vegreferansesystemet er planlagt gangfelt ca. ved S4D1 m 13760. Eksisterende gangfelt S4D1 m 13890 er opphøyd. Det er i tillegg fartshump ved S4D1 m 13790.

Kryssingspunktet ligger på strekning med ordinær vegbelysning (150 W natrium høytrykk). Det er forsterket belysning/intensivbelysning ved dagens gangfelt. Registrerte lyspunkt, eksisterende gangfelt, fartshump og planlagt gangfelt er vist i Figur 4 og Figur 5.



Figur 4 Belysningspunkt, grønn markering. (vegkart.no)



Figur 5 Forsterket belysning ved dagens gangfelt S4D1 m 13890. (vegbilder.atlas.vegvesen.no)





3. Krav og anbefalinger for gangfelt

Statens vegvesen håndbok N100 har følgende krav til gangfelt:

| | |
|---|--------------------------|
| KRAV 4.104 SKAL | GJELDENDE FRA 22.06.2021 |
| Ved fartsgrense 40 og 50 km/t skal gangfelt etableres dersom: | |
| — Antall fotgjengere > 20 og antall kjøretøy > 200 i dimensjonerende time | |
| — Antall fotgjengere > 10 og antall kjøretøy > 800 i dimensjonerende time | |

Dimensjonerende time: Den timen som har et trafikkvolum som overskrides kun 29 ganger i løpet av året, det vi si den timen med det 30. høyeste volumet.

Statens vegvesen håndbok V127 (veileder) gir følgende anbefalinger:

| Skiltet fartsgrense | ADT Kryssende i makstimen Akseptabelt fartsnivå | < 2000 | | 2000 - 8000 | | > 8000 | |
|---|---|--------|-------|-------------|-------|--------|-------|
| | | < 40 | > 40 | < 20 | > 20 | < 10 | > 10 |
| | | | | | | | |
|  | 35 km/t | Yellow | Green | Yellow | Green | Yellow | Green |
|  | 40 km/t | Yellow | Green | Yellow | Green | Yellow | Green |
|  | 45 km/t | Yellow | Green | Yellow | Green | Yellow | Green |
|  | 45 km/t | Red | Red | Red | Red | Red | Red |

Ikke anbefalt gangfelt. Fremkommeligheten til gående med spesielle behov (barn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) må imidlertid vurderes spesielt. Gangfelt kan eventuelt anlegges dersom det er et akseptabelt fartsnivå på stedet. Alternativt kan man vurdere tilrettelagt kryssing (se kapittel 6), eller finne alternative kryssingssteder.

Gangfelt anbefales som en del av gangnett, og som et fremkommelighetstil tak for gående på svært trafikkerte veier. For veier der akseptabelt fartsnivå overstiges, er det anbefalt å bruke fartsdempende tiltak.

Nye gangfelt anlegges ikke ved fartsgrense 60 km/t eller høyere. Dersom akseptabelt fartsnivå på 45 km/t ikke overstiges kan gangfelt anlegges (f.eks. ved rundkjøringer eller signalregulerte kryss). For veier med høyt fartsnivå og hvor forholdene ligger til rette, anbefales planskilte løsninger (se håndbok N100).

Figur 6 Anbefalinger for nye og eksisterende gangfelt, ÅDT fv.250 markert i figur Svv håndbok V127, tabell 2.1

Håndbok V127 har følgende tilleggskommentarer i kapittel 2.2.1 til veg med fartsgrense 40 km/t:

Gangfelt ved fartsgrense 40 km/t:

På veger med fartsgrense 40 km/t er gangfelt anbefalt

- på viktige kryssingssteder
- som del av et gangnett
- som fremkommelighetstiltak på svært trafikkerte vegger.

Det er anbefalt å bruke opphøyd gangfelt som sikringstiltak ved fartsgrense 40 km/t. Ved stor andel tungtrafikk, høy ÅDT eller andre spesielle forhold, etableres gangfelt helst i kombinasjon med fartsdempende tiltak.

Siktkrav og siktforhold ved gangfelt:

Generell stoppsiktlengde er vist i neste figur:

| | Fartsgrense 30 km/t | Fartsgrense 40 km/t | Fartsgrense 50 km/t | Fartsgrense 60 km/t |
|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Stopsikt | 20 | 30 | 45 | 60 |

Figur 7 Generelle stoppsiktlengder. Svv håndbok. N100, tabell 2.1

Håndbok N100 har følgende krav til gangfelt:

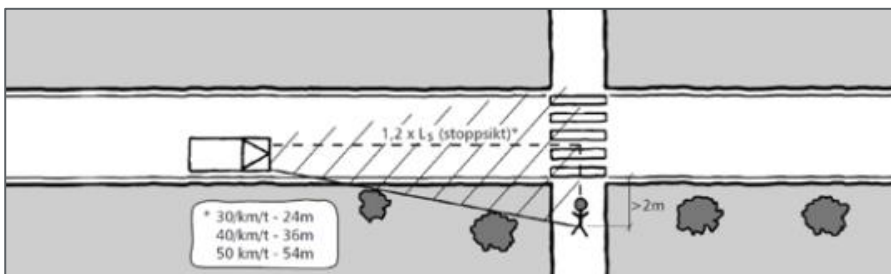
KRAV 4.112 SKAL

GJELDENDE FRA 22.06.2021

Sikt til gangfelt og tilrettelagt kryssingspunkt skal være 1,2 ganger stoppsikt. Sikten skal tilsvare en sektor som dekker hele gangfeltet og minst 2 m utenfor vegkant. Objekthøyde 0,00 meter benyttes.

Objekthøyde 0,00 meter innebærer fri sikt til bakkenivå fra bilførers øyehøyde.

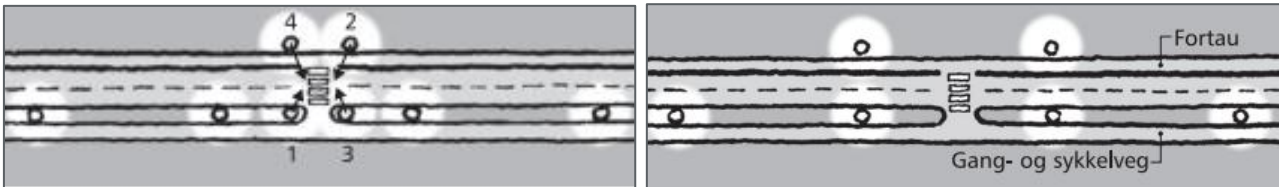
Fartsgrense 40 km/t gir et siktlengdekrav på 36 meter for gangfelt på denne delen av fv. 250



Figur 8 Stoppsikt for gangfelt. Svv håndbok V127 figur 3.4

Belysningskrav:

Gangfelt og kryssingspunkt skal belyses. Det er to hovedprinsipper for belysning:



Figur 9 Intensivbelysning (venstre) og forsterket belysning (høyre). Svv håndbok. V124, figur 3.2 og 3.3

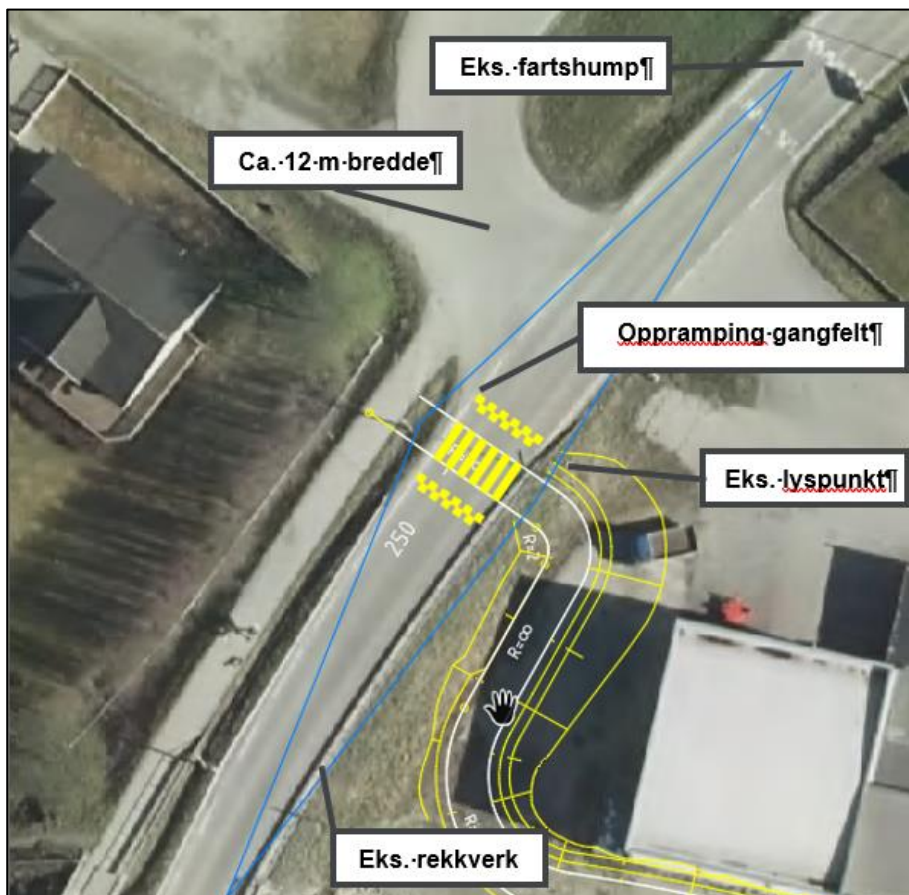
4. Vurdering og anbefaling

Planlagt gangfelt på fv. 250 ligger i forlengelsen av innregulert turveg langs elva, og forbinder friområdet ved Mjøsa og eksisterende gs-veg langs fv. 250. De som bor på sørsida av elva får kortere veg til/fra friområdet. Gangfeltet gir enklere ferdsel mellom barnehagen og friområdet, og skolen får en alternativ adkomst til friområdet.

Det er ikke gjort en beregning av antall kryssende i dette punktet, men lokaliseringen innebærer at det periodevis vil være mange kryssende fotgjengere, og antatt fler enn 20 i dimensjonerende time. Trafikkprognosen for fv. 250 i år 2050 angir ÅDT 4100 kjt/døgn. Dette vil innebære trafikk i dimensjonerende time på i overkant av 400. Oppsummert tilfredsstillende denne trafikken krav til etablering av gangfelt jf. anbefalinger vist i Figur 6.

Det anbefales at det etableres gangfelt. I forhold til skissert løsning, jf. Figur 10, er det noen forhold som bør ivaretas.

- Det bør være opphøyd gangfelt (trapesump) slik det er skissert. Gangfeltet blir da likedan som andre gangfelt på strekninga, og det er et effektivt tiltak for å sikre lavt fartsnivå ved gangfeltet. Dagens fartshump ved m 13790 kan fjernes.
- Gangfeltet bør trekkes lenger unna avkjørsel på nordsida. Det bør være minst 5 meter fra hjørneavrunding til punkt der opprampingen av det opphøyde gangfeltet starter. Skissen viser at oppramping til gangfeltet er omtrent ved avkjørselen
 - Trafikk i høyresving ut fra avkjørsel vil da komme mer rett mot gangfeltet, og vil ha bedre forutsetninger for å se de som skal krysse i gangfeltet. En smalere avkjørsel kan vurderes, dagens bredde er ca. 12 meter.
 - Større avstand mellom avkjørsel og gangfelt medfører at trafikk ut fra avkjørsel får et enklere trafikkbilde med mindre sjanse for at brukere av gangfeltet kommer i kjøretøyers blindsoner.
 - Det blir litt mindre attraktivt for gående å krysse skrått mellom gangfelt og avkjørsel.
- Rekkverk på sørsida av fv.250 må endres/justeres, og sikt kontrolleres, jf. Figur 8 med tilleggskommentarer.
- Gangfeltet må få belysning i henhold til gjeldende normalkrav, jf. Figur 9.



Figur 10 Skissert løsning for gangfeltet

| | | | | | |
|----------------|-------------|-----------------------|-------------------|-----------------------|-----------------|
| C02 | 2022-04-01 | Til 3. part | HAADIM | CS | RuWes |
| A01 | 2022-03-08 | Til gjennomsyn hos AF | HAADIM | CS | RuWes |
| Versjon | Dato | Beskrivelse | Utarbeidet | Fagkontrollert | Godkjent |

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.