

25.07.2014

**NOTAT vedr.:****Gang- og sykkelveg Namnå – Kirkenær**

---

**Kart 1**Langs Skolevegen:

Bestående gang- og sykkelveg langs Solørvegen, rv. 2 gjør en bue og ender vel 30 m inne på Skolevegen. Denne er adkomst til barnehagen og ca. 10 husstander langs forlengelsen av vege. Skolevegens største trafikk er når barnehagen åpner om morgenen og når barna skal hentes om ettermiddagen.

**Det er ikke behov for gang- sykkelveg langs Skolevegen.**

Langs Sentrumsgata fra Skolevegen via undergangene til avkjøring Sandermoen:

Biltrafikken gjennom undergangene er begrenset, men øker i periodene når barna bringes og hentes i barnehagen. Undergangene har fri høyde 2,6 m (under jernbanen og tilnærmet det samme under rv. 2). De er smale og egentlig dårlig egnet for blandet trafikk. Dekket bør oppgraderes. Undergangene kan stenges, men dette innebærer 1-2 km omveg for lokal barnehagetrafikk og tilsvarende ved trafikk nordover retning Elverum. Dersom undergangene opprettholdes for blandet trafikk, bør det være tydelig skilting som varsler særlig hensyn til myke trafikanter i vegbanen.

**Det er ikke nødvendig med gang- og sykkelveg langs Sentrumsgata. Det synes ikke å være behov for stenging av undergangene for biltrafikk, men det bør skiltes med klar varsling av hensyn til myke trafikanter.**



Bilde 1.1



Bilde 1.2

## Kart 2

### Langs Sentrumsgata til Smiholsvegen og videre sørover:

Det alt vesentlige av bebyggelsen i Namnå tettsted ligger på østsiden av fv. 404. Eksisterende gang- og sykkelveg sørover fra krysset med Smiholsvegen ligger da også på denne siden av fv. 404 fra Namnå retning Kirkenær. På deler av strekningen mellom avkjøringen til Sandermoen og krysset med Smiholsvegen er det fysisk umulig å anlegge gang- og sykkelveg, det er heller ikke plass til fortau på det trangeste. Biltrafikken er begrenset og oversikten god. Fartsgrensa er 30 km/t og 50 km/t.

**Det er hverken plass eller behov for gang- og sykkelveg langs Sentrumsgata fram til Smiholsvegen. Fartsgrensa bør være 30 km/t der det er blandet trafikk og 50 km/t der det er gang- og sykkelveg.**



Bilde 2.1

## Kart 3

### Forbi Hulalivegen og Namnåa:

Her ligger gang- og sykkelvegen ferdig på østsiden med egen bru over Namnåa.

**Det er ikke behov for tiltak på denne strekningen.**

## Kart 4

### Fra Kvernbakken forbi krysset med fv. 415:

Den bestående gang- og sykkelvegen ender 60 m nord for krysset med fv. 415. Herfra kan den uten problemer fortsatt føres på østsiden av fv. 415 riktignok i bru over .....bekken og videre på dyrket mark.

**Gang- og sykkelvegen videreføres i alminnelig standard og normal avstand sørover forbi krysset med fv. 415.**

## Kart 5

### Forbi to boligeiendommer, krysset med Stubben og over de nordre boligeiendommene langs Svartmoven:

Det går med noe dyrket mark og må skje inngrep på fem boligeiendommer. Bebyggelsen på disse eiendommene ligger i rimelig god avstand fra fv. 404.

**Gang- og sykkelvegen videreføres i alminnelig standard og normal avstand sørover forbi krysset med Stubben.**

## Kart 6

Over de søndre boligeiendommene langs Svartmovegen til og med krysset med Nybrotsvegen:

Det må skje inngrep på fire boligeiendommer langs Svartmovegen og to nær Nybrotsvegen. Mellom fv. 404 og bebyggelsen på de fire førstnevnte eiendommene er det rimelig god avstand, mens det på de siste to nær Nybrotsvegen er meget god plass. I dette kartet er gang- og sykkelvegen vist i 3 m avstand fra fylkesvegen forbi eiendommen 12/12,12/59 (mens det i neste er vist en reduksjon til 2 m).

**Gang- og sykkelvegen videreføres i alminnelig standard og normal avstand sørover til krysset med Nybrotsvegen.**

## Kart 7

Fra krysset med Nybrotsvegen mot Kjellhaugen:

Det er litt trangt og flere store trær ved den første boligeiendommen (12/12, 12/59) sør for Nybrotsvegen, men ekstra tiltak er ikke nødvendig bortsett fra moderat innsnevring av grøft til f.eks. 2 m, se snittskissene. 100 m lenger sør, forbi boligeiendommen 12/16, ligger uthuset/garasjen 5 m fra vegbanen og garasjen må enten bygges noe om (avkortes mot vegen og forlenges tilsvarende mot øst) eller bli stående med innsnevring av grøft/avstand mellom vegbanen og gangvegen pluss et autovern. Sørover mot Kjellhaugen ligger gang- og sykkelvegen på dyrket mark.

**Gang- og sykkelvegen videreføres i alminnelig standard og normal avstand fra fv. 404 med unntak av passeringene av eiendommene 12/12, 12/59 og 12/16. På den sistnevnte kan det bli nødvendig å bygge om bestående garasje eventuelt innsnevre avstanden og sikre med autovern eller anlegge fortau forbi eiendommen.**



Bilde 7.1

## Kart 8

Forbi Kjellhaugen og avkjøringen til Nordre Grøset:

Gang- og sykkelvegen ligger på dyrket mark og kan bygges problemfritt fram på østsiden.

**Gang- og sykkelvegen videreføres i alminnelig standard og normal avstand fra fv. 404.**



## Kart 9

### Fra Nordre Grøset forbi svingen ved Søndre Grøset mot «Perleporten»:

Gang- og sykkelvegen bør krysse fv. 404 sør for gjerdet langs parken på Nordre Grøset. Dette skyldes at kryssingen ikke kan foregå i eller nær svingen, selv etter omlegging iht.

«Detaljreguleringsplan for Fv. 404 Grøset-Ingelsrud» Oversikten blir riktignok bedre, stigningsforholdene likedan, men ikke så vidt gode at kryssing i svingområdet blir forsvarlig. Syklistene som kommer fra Namnå, vil automatisk få betydelig fart i svingområdet, for stor til at kryssing tilrådes der. Gang- og sykkelvegen er i kart 9 lagt langs 12/10's nordgrense ned mot jernbanen og fram til «perleporten».

**Kart 9 viser et traséalternativ som må diskuteres opp mot løsningen i kart 9-10.**

**Traséen i kart 9 er lite konfliktskytt, men den er noe lenger, brattere og ikke så «logisk» for brukerne alle forhold sett i sammenheng.**



Bilde 9.1



Bilde 9.2



Bilde 9.3



Bilde 9.4

## Kart 9-10

### Forbi svingen ved 12/10 og Søndre Grøset

I denne kombinasjonen av kart 9 og 10 er det inntegnet et utsnitt av «Detaljreguleringsplan for Fv. 404 Grøset-Ingelsrud» (vedtatt 24.03.2014). Det blir fortsatt trangt mellom eiendommen 12/10 og fv. 404 ettersom reguleringsplanen ikke forutsetter forskyving av fylkesvegen forbi denne. Med mindre fylkesvegen flyttes noe østover ved en endring og utvidelse av gjeldende plan, må gang- og sykkelvegen tilpasses nåværende forhold på stedet. Gang- og sykkelvegen kan legges mellom veggen og husene på 12/10 med innsnevring av avstander og autovern eventuelt som fortau slik det er vist i kartet, se også snittskissene.

**Kart 9-10 viser en føring langs 12/10 som fortau, men det kan også være aktuelt med et mindre fysisk skille og autovern.**



Bilde 9-10.1



Bilde 9-10.2

## Kart 10 A og B

### Fra «Perleporten» og sørover:

Fra og med «Perleporten» og sørover finnes det to alternativer:

- I alt. A legges gang- og sykkelvegen inntil jernbanen og så nær sporene som mulig, fra eiendomsgrensa mellom 13/13, forbi «Perleporten» og sørover. Dette er en enkel løsning som teknisk sett er lett å gjennomføre. Det går imidlertid med dyrket mark i hele lengden.
- I alt. B benyttes verken sørover så langt den rekker og deretter «rommet» mellom jernbanelinja og rv. 2. Løsningen innebærer en tilpassing av terreng og trasé slik at den tilfredsstillende universell utforming, både på østsiden av jernbanen, over denne og opp på toppen av verken. Hvorvidt det er mulig å la en offentlig gang- og sykkelveg krysse i plan uten lysregulering med bom, må avgjøres av Jernbaneverket. Det antas at sykling direkte over sporene uansett må unngås ved hjelp av sluser slik at kryssingen skjer med trilling av sykkelen. Forholdene på stedet synes å tyde på at kryssingen er en del brukt, uten at den kan sies å være i reglementert stand. Det er imidlertid meget god sikt både nordover og sørover langs linja. Dersom denne løsningen kan godkjennes av vegvesenet og jernbanen, antas at det er på vilkår av sikkerhets-gjerder eller -skjermer på begge sider sørover grunnet høydeforskjellene.

**Før valg av løsning, må det sjekkes ut om alt. B med bruk av verken (forsåvidt også beliggenhet i «mellomrommet» lenger sør) kan tillates av jernbaneverket og vegvesenet grunnet trafiksikkerhetsmessige forhold og rent tekniske utfordringer. Alt. A ventes akseptert, eneste usikkerhet er anleggets avstand til jernbanelinja og aktuelle sikrings- og gjerdetiltak som minsteavstanden kan betinge.**



Bilde 10.1



Bilde 10.2





Bilde 10.3



Bilde 10.4

### **Kart 11 A og B**

#### Videre fra verken:

Verken er slutt etter 340 m fra «Perleporten». Her ligger også de første husstandene på vestsiden av rv. 2.

- I alt. A følger gang- og sykkelvegen jernbanelinja, fortsatt på dyrket mark. For de tre bebodde eiendommene nevnt over, har ikke gang- og sykkelvegen i dette alternativet noen praktisk og sikkerhetsmessig nytte.

- I alt. B ligger gang- og sykkelvegen på terrengplan mellom rv. 2 og jernbanen. Beboerne fra de tre bebodde eiendommene kan krysse rv. 2 og benytte gang- og sykkelvegen uten å måtte passere jernbanelinja på veg til Kirkenær eller nordover til Namnå. Dette er en fordel.

**Her gjelder i prinsippet samme kommentarer/forbehold som for kart 10 A og B.**

### **Kart 12 A og B**

#### Siste strekning mot Ingelsrud-overgangen:

Her ligger det to bebodde eiendommer på vestsiden av rv. 2. For alt. A er situasjonen som over, men for alt. B er «rommet» mellom rv. 2 og jernbanesporet på sitt smaleste, ned mot 15 m fra midtlinja på rv. 2 til midtlinja på jernbanen. Situasjonen er vist i et snitt.

- I alt. A fortsetter gang- og sykkelvegen over dyrket mark og følger jernbanesporet fram til den regulerte jernbaneovergangen på Ingelsrudvegen. For de to bebodde eiendommene nevnt over, har ikke gang- og sykkelvegen noen praktisk og sikkerhetsmessig nytte de nærmeste 200 og 90 m før krysset med Ingelsrudvegen.

- I alt. A synes løsningen å være på grensen av det forsvarlige. Tett på hver side kommer det vogntog i min. 80 km/t og lange godstog i over 100 km/t (se eks. under 13). Dette betinger uansett en mer eller mindre tett skjerm mot jernbanen og muligens et sikringsgjerde eller autovern mot rv. 2. I alle fall må sistnevnte etableres som et minimum dersom avstanden mellom rv. 2 og gang- og sykkelvegen må senkes til f.eks. 1,5-2 m. Beboerne på de to bebodde eiendommene vest for rv. 2 har den fordel at de etter kryssing av veggen kan benytte gang- og sykkelvegen sørover og nordover. Alternativet er uavhengig av kryssingen i planovergangen.

**For alt. B med bruk av verken og rommet mellom rv. 2 er det kritisk liten avstand på denne strekningen. Jernbaneverket og vegvesenet må konsulteres for å avgjøre om løsningen er forsvarlig.**



Bilde 12.1



Bilde 12.2

### Kart 13

#### Fra Ingelsrudvegen til boligbebyggelsen:

Kryssingen av jernbanen kan skje på sikker måte ettersom den er regulert med lys, lyd og bommer. (I parentes bemerkes at det å stå nær bommen når et godstog passerer i stor fart indikerer at det nordover må skje sikring ved valg av alt. B). Fra planovergangen og krysset med Ingelsrudvegen anses det ikke å være noen forskjellige alternativer sørover. Det ses bort fra bruk av NSB's (?) 150 m lange driftsveg/oppstillingsareal mellom jernbanelinja og rv. 2. Dette vil være uhensiktsmessig ikke minst for trafikanter fra sidevegen fra vest som må krysse rv. 2 og nå gang- og sykkelvegen på enklest mulig måte. Gang- og sykkelvegen legges i 3 m avstand fra kanten av rv. 2, med et lite forbehold forbi bolighuset nr. 1191. Brukere fra en bebodd eiendom vest for rv. 2, må krysse denne for å nå gang- og sykkelvegen.

**Gang- og sykkelvegen kan føres langs rv. 2 med standard utførelse etter jernbanekryssingen. Det kan være aktuelt å senke avstanden til 2 m forbi Solørvergen nr. 1191.**





Bilde 13.1



Bilde 13.2

## Kart 14

### Langs boligbebyggelsen mot «Grasbana»:

På hele strekningen her ligger det bebygde boligtomter med til dels mye variert vegetasjon langs grensene mot vegen – alt fra lave beplantninger og «kraftige hekker» til store trær, m.v. Nærmeste bolig ligger 24 m fra midten av rv. 2, og alle garasjer/uthus har så vidt stor avstand at en gang- og sykkelveg kan anlegges 3 m fra vegkant. Det er for øvrig fartsgrense **60 km/t** langs bebyggelsen.

**Gang- og sykkelvegen kan føres langs rv. 2 med standard utførelse.**



Bilde 14.1



Bilde 14.2

## Kart 15

### Siste del langs «Grasbana» til Skaslien:

Gang- og sykkelvegen videreføres i samme avstand og standard langs rv. 2 forbi siste bolig, krysset med Prestegardsgutua på vestsiden og videre langs kanten av «Grasbana» fram til nytt kryss med «omkjøringsvegen» (**ny fv. 404?**) iht. reguleringsplan. Sør for avkjøringen til Skaslien går gang- og sykkelvegen over i bestående fortau.

**Gang- og sykkelvegen kan føres langs rv. 2 med standard utførelse mot regulert kryss med ny omkjøringsveg, over denne og fram til bestående fortau ved Skaslien retning Kirkenær.**

Gardermoen, 25.07.2014  
  
Halvor Tangen