


Stamnesøra


Konsekvensutredning

410250 Prosjekt nr	Notat	 Utarbeidet av				
V-001 Dok.nr	Trafikkvurderinger Tittel					
30.04.2014 Dato	Kenneth Røed Larsen Fra	Selberg Arkitekter Til				
Rev	Dato	Beskrivelse	Utført	Kontrollert	Fagansvarlig	Prosj.leder
00	30.04.2014	1. utgave	KRL	HBP	KRL	RP
01	23.06.2014	Justert etter mottatte kommentarer	KRL	HBP	KRL	RP




Klæbuvn. 196 b, Trondheim, +47 73 82 42 90
www.trondheim@vianova.no

I samarbeid med Selberg Arkitekter AS

			Side: 3
Prosj. nr 410150	Stamnesøra	Konsekvensutredning	Dato: 23.06.2014
Dok. Nr V-001	Trafikkløsning	Sign	Rev.: 01

Innhold

1	GENERELT	4
2	HÅNDBØKER OG RETNINGSLINJER	4
3	DAGENS SITUASJON	4
4	TRAFIKK FRA UTBYGGINGSOMRÅDET.....	4
5	ALTERNATIV 1.....	5
6	ALTERNATIV 2.....	6
7	ALTERNATIV 3.....	7
8	GANG- OG SYKKELVEG.....	8
9	OPPSUMMERING.....	8

			Side: 4
Prosj. nr 410150	Stamnesøra	Konsekvensutredning	Dato: 23.06.2014
Dok. Nr V-001	Trafikkløsning	Sign	Rev.: 01

1 GENERELT

I forbindelse med konsekvensutredning for Stamnesøra Boligfelt har Selberg Arkitekter bedt ViaNova Trondheim vurdere de ulike alternativene for adkomst til boligfeltet med hensyn på trafikkbelastning, trafikksikkerhet og støy.

2 HÅNDBØKER OG RETNINGSLINJER

Følgende håndbøker fra Statens vegvesen er brukt i forbindelse med notatet:

- Håndbok 146: Trafikkberegninger, 1989 (Heretter omtalt som Hb 146).

Følgende rapporter/veiledere/retningslinjer er brukt i forbindelse med notatet:

- PROSAM rapport 137 - Turproduksjon for boligbebyggelse i Oslo og Akershus (Heretter omtalt som PROSAM 137)
- Retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging. (Heretter omtalt som T-1442/2012)
- Veileder til Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av støy i arealplanlegging. (Heretter omtalt som TA-2115/2005)

3 DAGENS SITUASJON

Planområdet er i dag ubebygget og omkranses av boligområdet i sør og øst, grenser opp til rådhus og barnehage i nord og sjøen i vest.

Trafikkdata og fartsgrenser for veger/gater i nærheten til utbyggingsområdet er vist i tabell 1 under. Trafikkdata er hentet fra NVDB (Inneholder data under norsk lisens for offentlige data (NLOD) tilgjengeliggjort av Statens vegvesen) og kommunen. Det foreligger ikke trafikktegninger for de kommunale vegene. ÅDT er her angitt etter samtale med kommunen.

Veg	ÅDT	Fartsgrense
Strandgata (Kommunal veg)	800 - 1000	50
Jonas Lies gate (Kommunal veg)	300 - 500	30
Ibsens gate (Kommunal veg)	200 - 300	30
Holberg gate (Kommunal veg)	200 - 300	30
Norvikveien (Fylkesveg)	4200	50
Norvikveien (Kommunal veg)	1100	50

Tabell 1: Trafikktall dagens situasjon.

4 TRAFIKK FRA UTBYGGINGSOMRÅDET

Ved estimering av framtidig trafikkmengde må det gjøres en rekke forutsetninger og antagelser som i de aller fleste tilfeller kan diskuteres. Det kan være betydelig usikkerhet knyttet til estimering av trafikkmengder, dette synliggjøres ved å vise variasjonsområde for trafikkmengder i tabell 2 nedenfor.

På området planlegges det utbygging av ca. 70 boliger med en antatt gjennomsnittlig størrelse på 70-80 m².

VIANOVA Trondheim			Side: 5
Prosj. nr 410150	Stamnesøra	Konsekvensutredning	Dato: 23.06.2014
Dok. Nr V-001	Trafikkløsning	Sign	Rev.: 01

For fremtidig estimert trafikkmengde er Prosam 137 og Hb 146, samt en vurdering av tomtas beliggenhet lagt til grunn.

	Antall boenheter	Gjennomsnittlig antall beboere per enhet	Turproduksjon per boenhet	Trafikkmengde fra utbyggingsområdet	Variasjonsområde
Bolig	70 enheter	3 personer	3 kjt/d	210 kjt/d	105 – 350 kjt/d

Tabell 2: Estimert trafikkmengde fra utbyggingsområdet.


5 ALTERNATIV 1

Dette er adkomsten som er foreslått i det opprinnelige planforslaget. Adkomsten vil gå fra Ibsens gate og i randsonen mellom bebyggelse og regulert parkanlegg sør for foreslått bebyggelse. Se figur 1 under.



Figur 1: Alternativ 1 med adkomst fra Ibsens gate, tilsvarende reguleringsforslag.

Dette alternativet vil lede mye av trafikken fra utbyggingsområdet i Ibsens gate via Jonas Lies gate og ned til Strandgata. Dette kan gi opp mot en dobling av trafikkmengden i Ibsens gate, noe som grovt sett vil øke støyen fra trafikken med 3 dB. Det er også nevnt fra kommunens side at strekningen Ibsens gate via Jonas Lies gate og ned til Strandgata planlegges som en del av det lokale sykkelnettet. På denne strekningen vil det bli blandet trafikk og ikke avskilte områder for gang- og sykkeltrafikk.

			Side: 6
Prosj. nr 410150	Stamnesøra	Konsekvensutredning	Dato: 23.06.2014
Dok. Nr V-001	Trafikkløsning	Sign	Rev.: 01

6 ALTERNATIV 2


Dette alternativet vil få adkomst fra Strandgata. Veien vil gå mellom rådhuset og eksisterende barnehage hvor det i dag er parkering og adkomst til rådhuset og barnehagen. Se figur 2 under. Gang- / sykkelveg med bredde nok for utrykningskjøretøy vurderes i forkant av bebyggelsen.



Figur 2: Alternativ 2 med adkomst mellom barnehage og rådhus.

For dette alternativet vil all trafikken fra utbyggingsområdet ledes til Strandgata. Adkomst til Strandgata vil i liten grad belaste de lokale bolig gatene i området da det antas at mesteparten av trafikken skal østover i Strandgata. Støybelastningen i Strandgata vil bli mindre enn for Ibsens gate (Alternativ 1) da den prosentvise økningen i trafikken blir mindre. Økningen i trafikken på ca. 200 kjøretøy vil oppleves annerledes for beboere i Strandgata enn for beboere i Ibsens gate, da økningen i trafikken er mindre for disse enn for beboere i Ibsens gate.

Alternativ 2 vil føre trafikken fra Stamnesøra over parkeringen til barnehagen. Dette er en uheldig løsning da trafikken vil være størst i hente- og bringesituasjon. Det kan da oppstå konflikter mellom kjøretøy og myke trafikanter (barn) og hente- og bringesituasjon gjøres mer utrygg enn den er i dag.

			Side: 7
Prosj. nr 410150	Stamnesøra	Konsekvensutredning	Dato: 23.06.2014
Dok. Nr V-001	Trafikkløsning	Sign	Rev.: 01

7 ALTERNATIV 3

Alternativ 3 vil også gi adkomst fra Strandgata, men veien vil gå rundt det nordvestlige hjørnet på rådhuset og inn til Stamnesøra boligfelt. Se figur 3 under. Gang/sykkelsti med bredde nok for utrykningskjøretøy vurderes i forkant av bebyggelsen.




Figur 3: Alternativ 3 med adkomst fra Strandgata og vegføring rundt nordvestre hjørne av rådhuset.

Alternativ 3 vil som alternativ 2 gi mindre trafikk- og støybelastninger for de lokale bolig gatene i området enn alternativ 1.

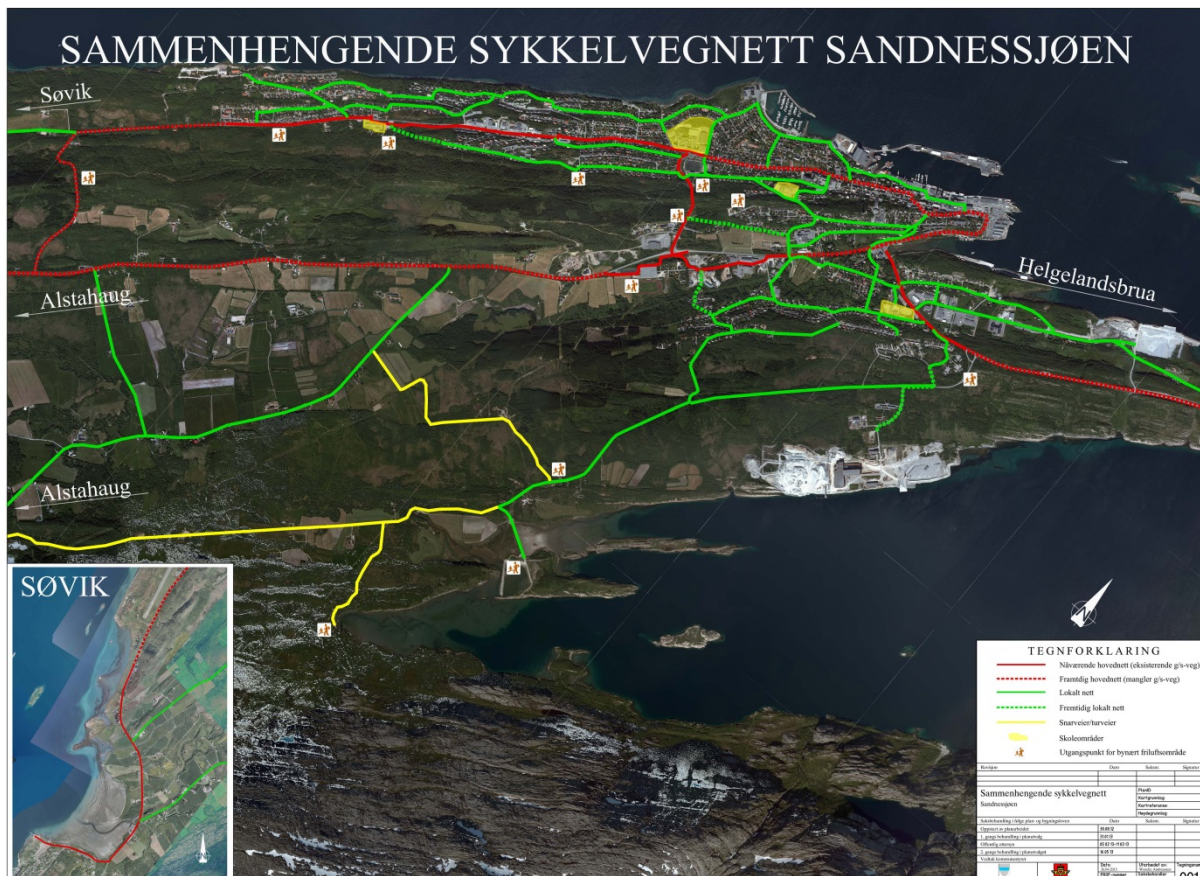
Denne løsningen vil ikke gi noe konflikt med parkering til barnehagen, som kan opprettholdes som den er i dag.

Ved å føre adkomsten rundt rådhuset vil noe av parkeringsarealet til rådhuset bli berørt og bør/må erstattes ved å etablere nye plasser andre steder på tomte.

			Side: 8
Prosj. nr 410150	Stamnesøra	Konsekvensutredning	Dato: 23.06.2014
Dok. Nr V-001	Trafikkløsning	Sign	Rev.: 01

8 GANG- OG SYKKELVEG

For alle alternativene vil adkomstvegen lede ut i en gate der det er etablert eller planlagt gang og sykkelvegnett som er tilknyttet det sammenhengende sykkelvegnettet i Sandnessjøen. Se bilde 1 under.



Bilde 1: Sammenhengende sykkelvegnett. Tegning 001, datert 26.04.2013.

9 OPPSUMMERING

Etter vår mening vil det være mest hensiktsmessig å føre adkomsten fra utbyggingsområdet direkte til Strandgata. Dette vil gi minst belastning med hensyn på trafikk og støy for de lokale bolig gatene som ligger i tilknytning til Stamnesøra. Det antas at mesteparten av trafikken fra utbyggingsområdet skal ned på Strandgata. Det er derfor en god løsning å føre disse trafikantene direkte til denne gaten. Trafikken i området er begrenset, så kapasiteten i forbindelse med den nye adkomsten vil høyst sannsynlig ikke være noe problem.

Av alternativ 2 og 3 vil alternativ 3 gi den beste løsningen med hensyn på trafiksikkerhet, da konflikt med hente- og bringesituasjon til barnehagen unngås.

Alle alternativene har etter vår mening tilfredsstillende løsninger for gang- og sykkeltrafikk.