

Beregnet til
Åpen

Dokument type
Rapport

Dato
Juni 2021

WEIDEMANNNS VEI 27-33

TRAFIKKANALYSE



WEIDEMANNNS VEI 27-33 TRAFIKKANALYSE

Oppdragsnavn **Weidemanns vei 27 -33**
Prosjekt nr. **1350036717**
Mottaker **Weidemanns vei Eiendomsutvikling AS og Voll Arkitekter**
Dokument type **Rapport**
Versjon **3**
Dato **03.06.2021**
Utført av **Espen Berg**
Kontrollert av **Tor Lunde**
Godkjent av **Tor Lunde**

Rambøll
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
<https://no.ramboll.com>

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Innledning	2
2.	Dagens situasjon	3
2.1	Veger og trafikkmengde	3
2.2	Vegbilder	4
2.3	Trafikkulykker	9
2.4	Tilbud til gående og syklende	10
2.5	Skoleveg	11
3.	Planlagt situasjon	12
3.1	Planområde	12
3.2	Parkering	13
3.3	Turproduksjon	13
4.	Vurdering	14
4.1	Utforming av Weidemanns veg	14
4.1.1	Tosidig fortau	15
4.1.2	Ensidig fortau	15
4.2	Krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé	17
4.3	Adkomst for renovasjon	20
4.4	Skoleveg	21
4.5	Påvirkning på øvrig vegnett	22
5.	Oppsummering	23

1. INNLEDNING

Reguleringsplan for Weidemanns vei 27 – 33 er under utarbeidelse. Planområdet ligger i overgangen mellom Møllenberg og Rosenberg i Trondheim kommune. Tiltakshaver er Weidemanns vei Eiendomsutvikling AS, arkitekt er A-lab, plankonsulent er Voll Arkitekter, og Rambøll bistår med trafikkfaglig kompetanse. Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for foretting i eksisterende boligområde.

Prosjektet ønsker enkelte forhold vurdert i tidlig fase av planleggingen, og denne rapporten er utarbeidet for å se på forslag til løsninger for:

- Utforming av Weidemanns vei med tanke på en- eller tosidig fortau og sikker kryssing av veg
- Utforming av krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé
- Adkomst for renovasjon
- Skoleveg

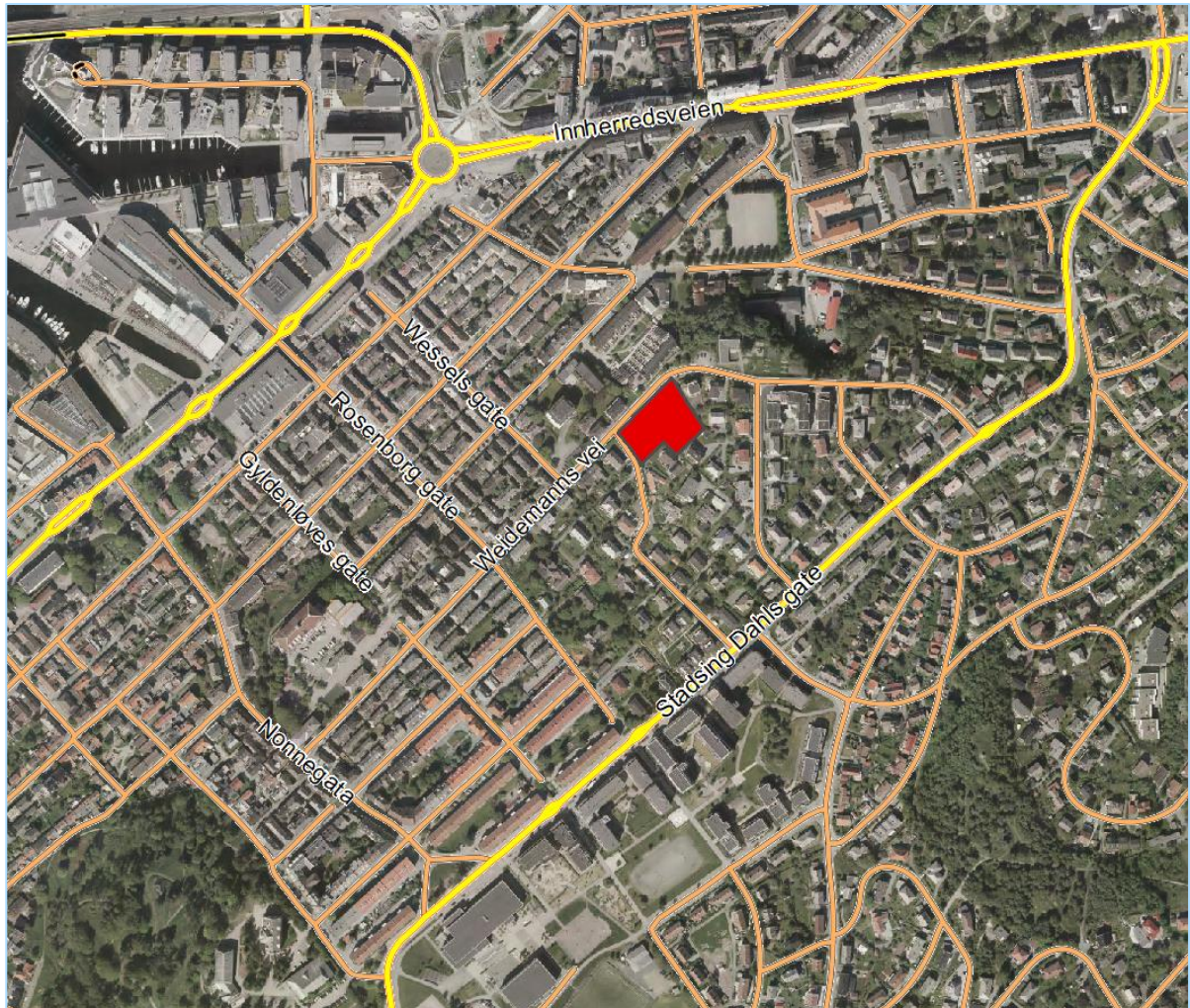


Figur 1 Oversiktskart (www.norgeskart.no)

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Veger og trafikkmengde

Planområdet ligger på Øvre Møllenberg med adkomst via Weidemanns vei.

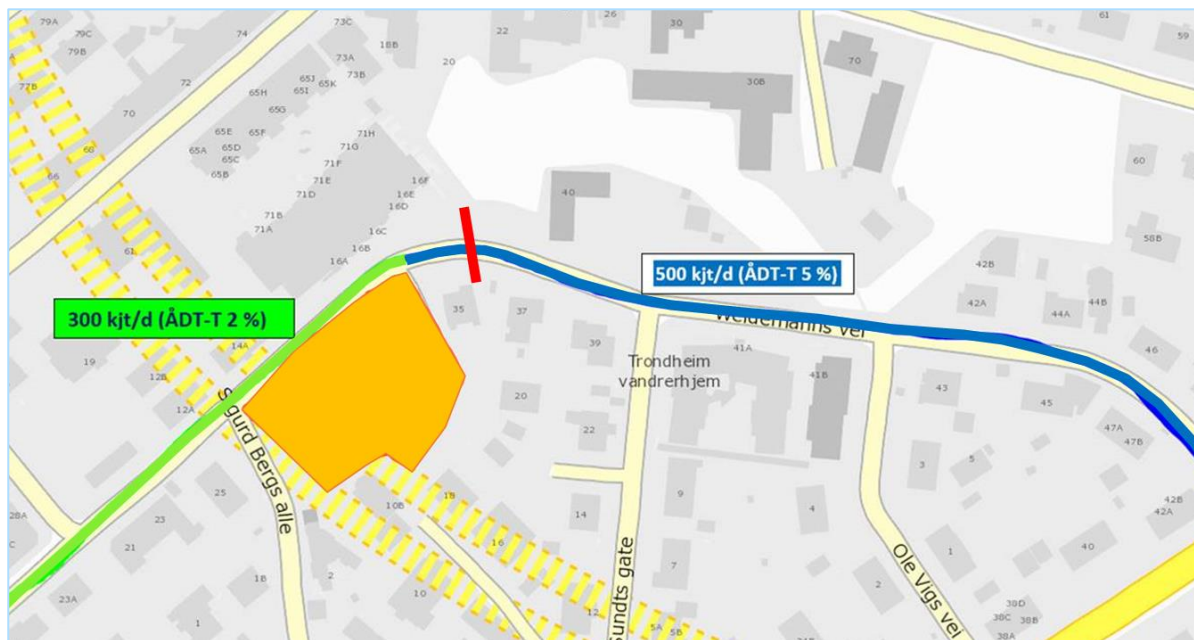


Figur 2 Vegnett nær planområdet (Kartverket, Geovekst og kommuner – Geodata AS)

Weidemanns vei avgrenses av Stadsingenør Dahls gate i øst og Nonnegata i vest. Weidemanns vei er envegsregulert i nordøstlig retning fra Nonnegata til Gyldenløves gate, og i sørvestlig retning fra Wessels gate til Rosenborgs gate.

For gående og syklende er korteste rute til Midtbyen ca. 1 km. Kjøreadkomst til planområdet er enten fra Stadsingenør Dahls gate eller ruten Innherredsveien-Rosenborg gate-Nedre Møllenberg gate-Wessels gate.

ÅDT i Weidemanns vei (gjennomsnittlig antall kjøretøy per døgn) varierer mellom 300 ved tiltaket og 500 nærmest Stadsingeniør Dahls gate. For de mindre sidegatene er det ikke oppgitt trafikkmengde i NVDB, men trafikkmengden antas å være lav.



Figur 3 Trafikkmengder i Weidemanns vei (NVDB)

Figur 3 viser trafikkmengder i Weidemanns vei (NVDB, 2011) forbi planområdet (oransje). Skillet mellom ÅDT 300 og 500 går etter vår vurdering trolig ved avkjørselen til barnehagen, markert med rødt strek.

2.2 Vegbilder

Dette delkapitlet inneholder bilder som viser situasjonen langs Weidemanns vei. Bildene er tatt mot vest (fra Stadsingeniør Dahls gate mot Nonnegata) hvis annet ikke er spesifisert. (Google Street View, sept. 2017)



Figur 4 Weidemanns vei sett fra Stadsingeniør Dahls gate

Weidemanns vei har bredde ca. 5,5-6 meter inn mot Stadsingeniør Dahls gate (målt på flyfoto), og tosidig smalt fortau. Trafikk fra Weidemanns vei har vikeplikt for trafikk langs Stadsingeniør Dahls gate. Weidemanns vei har fartsgrensesone 30 km/t.



Figur 5 Fra Weidemanns vei 45, Trondheim Vandrerhjem i bakgrunnen

De etterfølgende bildene viser fortau med varierende standard. På nordsiden er gjennomsnittlig fortausbredde ca. 2 m, mens på sørsiden er det i praksis ikke sammenhengende tilbud pga. bredde og vegetasjon, og arealet her har hovedsakelig funksjon som snøopplag.



Figur 6 Krysset med Ole Vigs vei og Trondheim Vandrerhjem



Figur 7 Krysset med Eilert Sundts gate



Figur 8 Parkering for Weidemannsveien barnehage til høyre, smalt fortau til venstre

Weidemanns vei langs planområdet vises på denne siden. Smalt fortau på begge sider av veien, smalest på sørsiden, hvor deler av strekningen kun er snøopplag. Dårlig sikt i krysset med Sigurd Bergs allé. Fartshumper med høyde ca. 0,1 m.



Figur 9 Langs Weidemanns vei 35, port tilhørende nr. 31 i bakgrunnen



Figur 10 Langs Weidemanns vei 31, ikke fortau på sørsiden, forvarsling av farlig vegkryss



Figur 11 Kryss med Sigurd Bergs allé, mur langs nr. 27 i forgrunnen

Krysset med Sigurd Bergs allé sett mot sør og øst, og krysset med Wessels gate.



Figur 12 Sigurd Bergs allé sett fra Weidemanns vei (bilde tatt mot sør)



Figur 13 Krysset med Sigurd Bergs allé (bilde tatt mot øst)



Figur 14 Krysset med Wessels gate

Weidemanns vei er envegsregulert i vestlig retning fra Wessels gate til Rosenberg gate, og i østlig retning fra Nonnegata til Gyldenløves gate.



Figur 15 Krysset med Rosenberg gate



Figur 16 Krysset med Gyldenløves gate

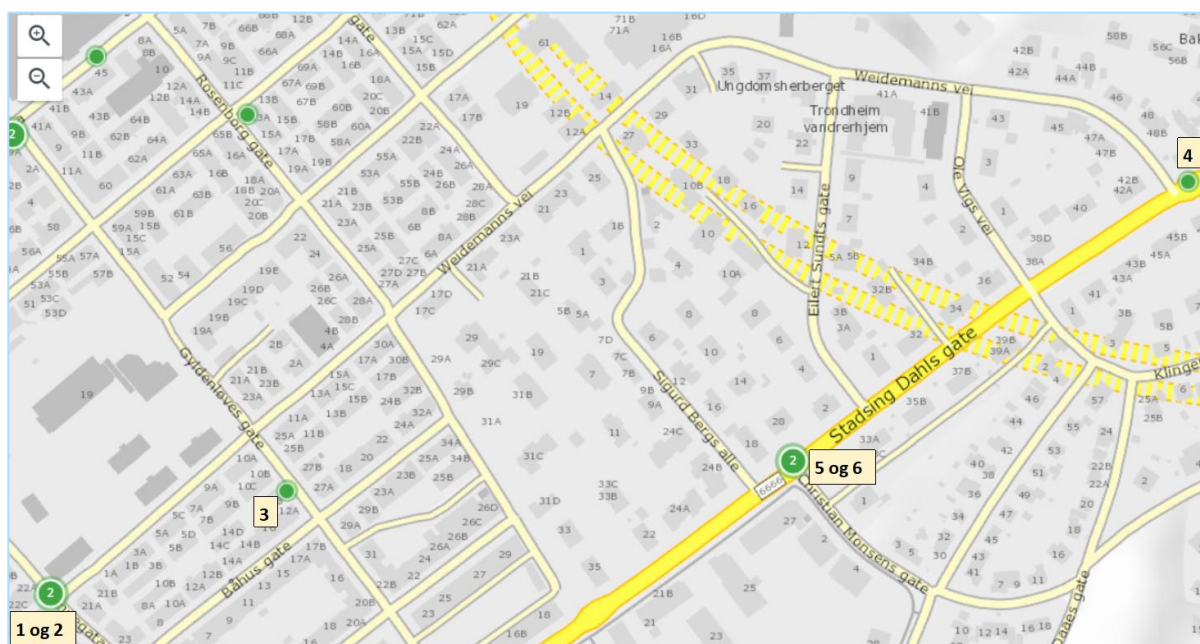


Figur 17 Krysset med Nonnegata

2.3 Trafikkulykker

I NVDB er det registrert 6 trafikkulykker med personskade i nærheten av planområdet siden 2010

1. 23/9-2012 (søndag kl. 00:05): Krysset Nonnegata X Weidemanns vei. 1 person lettere skadet når fotgjenger krysset kjørebane i kryss bak parkert kjøretøy.
2. 8/7-2017 (mandag kl. 14:45): Krysset Nonnegata X Weidemanns vei. 1 person alvorlig skadet i MC-ulykke med kryssende kjøreretning (uten avsvinging).
3. 21/2-2014 (fredag kl. 12.44): Gyldenløves gate. 1 person lettere skadet når enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side på rett vegstrekning.
4. 12/3-2015 (torsdag kl. 16:30): Krysset Stadsingeniør Dahls gate X Weidemanns vei. 1 person lettere skadet i MC-ulykke med påkjørsel bakfra.
5. 3/3-2017 (fredag kl. 17.15): Stadsingeniør Dahls gate ved Sigurd Bergs allé. 1 person lettere skadet når fotgjenger krysset kjørebane i gangfelt utenfor kryss.
6. 08/10-2017 (søndag kl. 19.15): Stadsingeniør Dahls gate mellom Eilerts Sundts gate og Christian Monsens gate. 1 person lettere skadet i MC-ulykke der enslig kjøretøy veltet i vegbanen.



Figur 18 Trafikkulykker med personskade 2010 – 2019 (NVDB)

Det er ikke politirapporterte personskadeulykker inne i Weidemanns vei.

2.4 Tilbud til gående og syklende

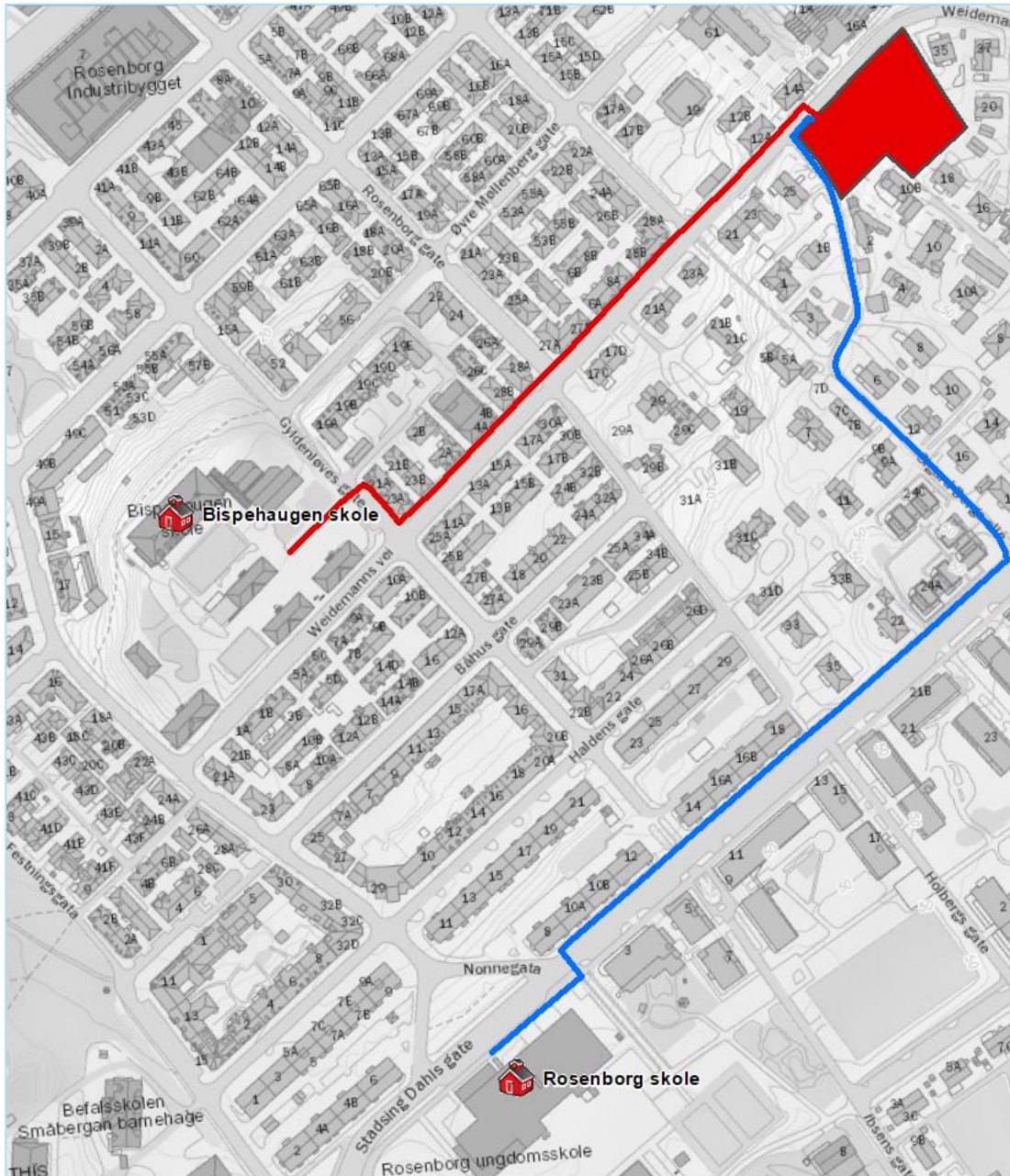
Tilbudet til gående i nærheten av planområdet består av en- eller tosidig fortau, med unntak av langs noen av de smaleste adkomstvegene. Bredden på fortau varierer og er på enkelte steder såpass smalt og gjengrodd at det ikke benyttes til annet en snøopplag.

Syklister kan sykle langs veg eller benytte fortau. Enkelte av de envegsregulerte gatene i området har unntak for sykkel, slik at det kan sykles mot kjøreretningen.

Det er gangfelt over Weidemanns vei ved krysset med Gyldenløves gate (sørvestre arm), og i krysset med Nonnegata (i dette krysset er det også gangfelt over begge armene i Nonnegata).

2.5 Skoleveg

Bispehaugen skole, 1.-7. trinn: Avstand fra planområdet til skolen er ca. 400 meter: Det vurderes som mest aktuell rute å krysse Weidemanns vei ved planområdet, og deretter følge fortau på nordsiden. Wessels gate, Rosenberg gate og Gyldenløves gate må krysses, deretter er det fortau de siste metrene inn til skolen.



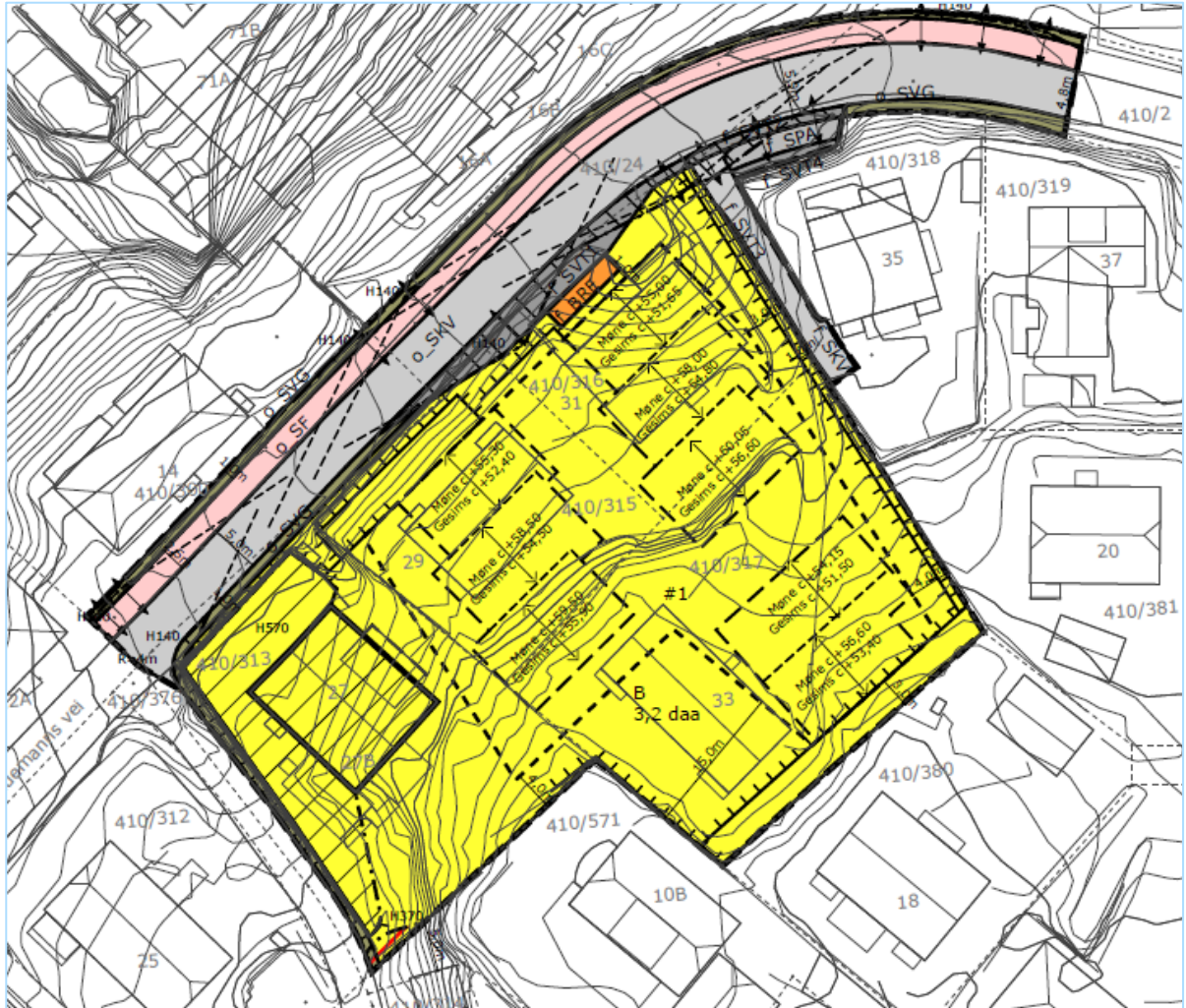
Figur 19 Skoleveg

Rosenborg skole 8.-10. trinn: Avstand fra planområdet til skolen er ca. 700 m. Mest aktuell rute vurderes å være: Sigurd Bergs allé: Grusveg med fartsgrense 30 km/t uten eget tilbud til gående og syklende. Envegsregulert mot nord den siste strekningen inn mot Weidemanns vei. Antatt lav trafikkmengde. Stadsingeniør Dahls gate har fortau og sykkelfelt. Kryssing i signalregulert gangfelt ved Gyldenløves gate eller i gangfelt like ved skolen.

3. PLANLAGT SITUASJON

3.1 Planområde

Planområdet omfatter Weidemanns vei 27, 29, 31 og 33. Planforslaget inneholder inntil 30 boenheter, derav inntil 4 boenheter i nr. 27 som bevares, og inntil 26 boenheter i nybygg.



Figur 20 Planforslag Weidemanns vei 27, 29, 31, og 33, plankart revidert 24.05.2021



Figur 21 Skissert bebyggelse, A-lab, 31.05.2021

3.2 Parkering

For beregning av parkeringskrav legges 30 boenheter til grunn.

P-krav bil 0,8 per 70 m² eller boenhet:

Med 30 boenheter blir kravet til antall parkeringsplasser for bil 24 stk.

P-krav sykkel 2 per 70 m² eller boenhet:

Med 30 boenheter blir kravet til antall parkeringsplasser for sykkel 60 stk.

Sykkelparkeringen kan anlegges ulike steder (i kjeller, på terreng, i bod). Sykkelparkeringen bør være under tak, ha lett adkomst og mulighet for låsing av sykler.

3.3 Turproduksjon

For å beregne turproduksjon fra planområdet er PROSAM-rapport 137 «Turproduksjon for boliger i Oslo og Akershus» benyttet. Planområdet kommer i kategorien 0-2,4 km avstand til sentrum, og har høy tetthet/ er urbant. Turproduksjon varierer ut fra antall personer i husholdet. Det antas at antallet i dette tilfellet vil være mellom 2 og 3 personer. Turproduksjon per boenhet er 1,5-2,7 med 2 personer og 2,3-4,1 med 3 personer i husholdet. For beregning av turproduksjon legges 30 boenheter til grunn, og beregnet turproduksjon vil da ligge mellom 45 og 123 envegs bilturer per døgn. Med kort avstand til sentrum, god tilrettelegging for gående og syklende og relativt kort avstand til godt kollektivtilbud, benyttes turproduksjonsfaktor 2. Beregnet turproduksjon fra ferdig utbygd planområde er **60 envegs bilturer** per døgn. Netto trafikkøkning vil være noe mindre, da eksisterende bygg i Weidemanns vei 29, 31 og 33 rives, slik at trafikkøkning som følger av planforslaget vil være ca. 50 envegs bilturer per døgn.

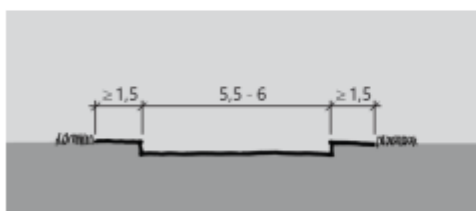
4. VURDERING

4.1 Utforming av Weidemanns veg

Figur 22 er utklipp fra håndbok N100 som viser utforming av boliggate/ boligveger. I dagens situasjon er kjørebanebredden langs planområdet ca. 6 meter, fortauet på nordsiden er ca. 1,5 meter bredt, og fortau/ snøopplag på sørsiden ca. 0,5 meter bredt

Fortau i boliggate/boligveger bør ha bredde minimum 1,5 m. Gatene/vegene kan utformes med fortau (ensidig eller tosidig). Krav til linjeføring er gitt i kapittel B.2.

Overordnede boliggate/boligveger bør ha fartsgrense 30 eller 40 km/t. Overordnede boliggate/boligveger bør utformes med kjørebanebredde 5,5 – 6 m. Gater/veger der det går buss bør ha bredde 6 m.



Figur B.13: Overordnet boliggate/boligveg med fortau (mål i m)

Figur 22 Utforming boliggate/ boligveg (håndbok N100)

Kjørebanebredden i Weidemanns vei er ca. 6 m fra planområdet og videre sørover til Wessels gate. Langs planområdet er vegbredden ca. 6 m, og går i kurve frem til parkeringsplassen ved barnehagen. Fra barnehagen til Eilert Sundts gate er kjørebanebredden ca. 5 m, en innsnevring av vegen som ser ut til å være gjort for å få bredere fortau frem til barnehagen fra øst.

Fortauet på nordsiden av Weidemanns vei har varierende bredde, og er ned mot 1,2-1,3 m bredt langs planområdet. Det er sett på mulige tiltak for å kunne breddeutvide fortauet. På grunn av vegens kurvatur og siktforhold, er det behov for å opprettholde en viss breddeutvidelse på vegen.

På sørsiden av Weidemanns vei mangler det fortau på noen kortere strekninger. Der det er fortau, er dette stedvis så smalt at tilbudet vurderes som lite attraktivt, og det ble ved befaring observert at fotgjengere går langs vegen eller krysser over til fortau på nordsiden der fortauet er på det smaleste.

I denne rapporten er det beskrevet løsning med både en- og tosidig fortau langs planområdet. I henhold til håndbok N100 foretas valg av en- eller tosidig fortau basert på bosettingsmønster langs vegen. I tillegg bør det gjøres en vurdering av sammenhengende godt ensidig tilbud med sikre kryssingspunkter opp mot et tosidig tilbud der kvaliteten på den ene siden er svært varierende.

Det gjøres oppmerksom på at skissene i dette kapitlet viser prinsipper og ikke er fullstendig målestokkriktige (med unntak av Figur 24).

4.1.1 Tosidig fortau

Med tosidig fortau skjer utvidelsen av fortauet på sørsiden av vegen. For å oppnå en tilfredsstillende bredde er det behov for å trekke bakkant fortau ca. 1 meter mot sør som skissert med blått i Figur 23. Det mangler tilbud med tilstrekkelig bredde på sørsiden av vegen både nord og sør for planområdet.

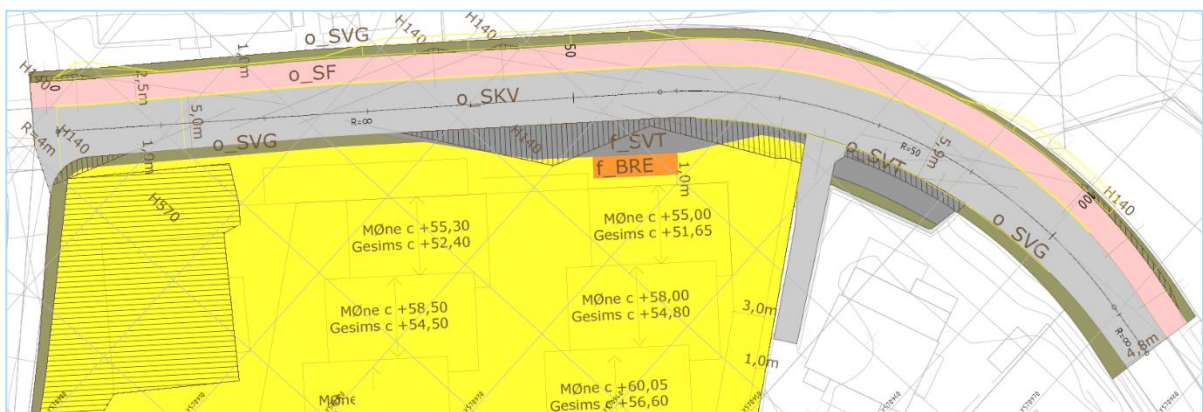


Figur 23 Skisse med tosidig fortau

4.1.2 Ensidig fortau

I en løsning med ensidig fortau bør det fokuseres på sikring av aktuelle kryssingspunkt. I tillegg bør fortau på nordsiden utvides til å ha en bredde på 2,5 meter.

For å få bredere fortau på nordsiden av vegen langs planområdet, kan dette gjøres ved å innsnevre vegbredden noe. På grunn av vegkurvatur og siktforhold kan ikke vegen innsnevres så mye. Figur 24 viser foreslått løsning for å utbedre fortauet på nordsiden av vegen langs planområdet. Med denne løsningen kan fortausbredde holdes på 2,5 m, vegen har bredde 4,8-5,0 m på rettstrekninger som i dag, men breddeutvidelse i kurve til ca. 5,9 m som ivaretar at personbil og lastebil kan møtes. Det er avsatt areal til snøopplag som vist på skissen. Det er videre forsøkt å hensynta tilgrensende eiendommer ved utforming av løsning.



Figur 24 Forslag til geometri med ensidig fortau

I Figur 25 viser røde felt mulige kryssingspunkter, altså områder langs planområdet der gående og syklende skal kunne stå på vegens sideområde og ha tilstrekkelig sikt til å kunne foreta sikker kryssing av vegen. Konkret plassering må vurderes nærmere ved detaljering av planforslaget. Strekning vist med blått i Figur 25 er eksisterende fortau som bør utbedres. Aktuell utforming av kryssingsstedet kan være at det tilrettelegges for kryssing med nedsenket kantstein og tilstrekkelig belysning. Eksisterende fartshumper vurderes å ha riktig plassering, men det ser ut som at humpene må utbedres for å gi ønsket effekt.

Slik dagens fortau er langs Weidemanns vei, vurderes utbedring av ensidig fortau, samt etablering av sikre kryssingssteder med tilstrekkelig sikt å være en kurant løsning.



Figur 25 Skisse med ensidig fortau

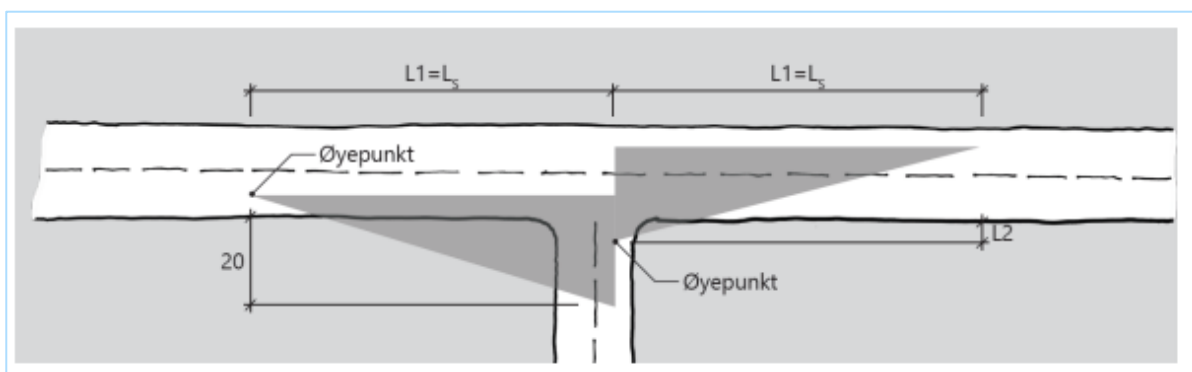
4.2 Krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé

Krysset er uregulert, det vil si at høyreregelen gjelder. Sigurd Bergs allé er envegsregulert inn mot krysset med Weidemanns veg. Det er dårlige siktforhold i krysset pga. mur og vegetasjon. Krysset er forvarslet med skilt nr. 124 «Farlig vegkryss» langs Weidemanns vei.



Figur 26 Eksisterende situasjon i krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé

Krav til sikt i kryss er gitt i Statens vegvesens håndbok N100.



Figur 27 Siktkrav i uregulerte T-kryss (håndbok N100)

Stopsikt (L_s) ved fartsgrense 30 km/t er 20 meter. Antar at ÅDT i Sigurd Bergs allé er mindre enn 100, noe som gir $L_2 = 4$ meter. Sikttrianter er skissert i Figur 28.



Figur 28 Skisserte sikktrekanter i krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé med dagens uregulerte T-kryss

Dersom dagens regulering skal opprettholdes bør det vurderes tiltak som bedrer forholdene i krysset, særlig med tanke på at dette vurderes å være et naturlig kryssingspunkt for gående og syklende.

En mulighet kan være å vikepliktregulere krysset slik at trafikk som kommer ned Sigurd Bergs allé, har vikeplikt for all trafikk langs Weidemanns veg. Siktkrav for denne situasjonen er skissert i Figur 29 og viser sikktrekanter på 4 x 24 meter. Tiltak vil være skilting av vikeplikt i Sigurd Bergs allé og skilting av forkjørs-kryss i Weidemanns vei.



Figur 29 Siktkrav i situasjon ved forkjøringsregulert kryss i Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé

Krysset Weidemanns vei X Sigurd Bergs allé blir i liten grad endret som følge av utbygd plan. Plangrensen legges i østkanten av Sigurd Bergs allé, slik at geometrien på denne vegen ikke endres. Muren langs Weidemanns vei nr. 27 er planlagt beholdt etter ønske fra Byantikvaren, noe som medfører at siktforholdene på nordøstre side av krysset vil bli som i dagens situasjon. Utbygging i henhold til planen vil generere noe mer trafikk i området, men ikke så mye at siktkravene endres.

Mulige tiltak:

- Trafikkspeil: Anbefales ikke da dette generelt ikke anses som et tiltak som bedrer trafikksikkerheten. Dette bl.a. fordi det kan være utfordrende å bedømme fart og avstand, vanskelig å se myke trafikanter, og speilene kan ofte være ute av funksjon pga. hærverk eller snø, smuss eller lignende.
- Vegetasjonsrydding: Tiltak som bør gjennomføres jevnlig. Dette vil bedre sikten for nordgående trafikk langs Weidemanns vei som skal vike for trafikk fra Sigurd Bergs Allé, og vil videre gi en tryggere kryssing for myke trafikanter (se neste avsnitt).
- Fartsdempende tiltak: Vurdere utbedring av fartsdempende tiltak ved behov.
- Gjennomkjøring forbudt i Sigurd Bergs allé: Dette er et ønske enkelte beboere har kommet med til prosjektet. Dette er skilting som erfaringsvis har oppnår liten respekt, og en er usikker på om gjennomkjøring er et problem her. Saken bør drøftes med Byplan for en helhetlig vurdering, og anses ikke være direkte knyttet til dette prosjektet.

Det vil være naturlig for myke trafikanter til fra Sigurd Bergs allé og krysse Weidemanns vei i krysset mellom disse vegene. Antall kryssende og antall kjørende tilsier at det ikke bør etableres gangfelt iht. gangfeltkriteriene. Siktforholdene med mur som skal beholdes tilfredsstillende heller ikke krav til etablering av gangfelt. Fortauet på motsatt side av Weidemanns vei har nedsenket kantstein på grunn av avkjørsel. I tillegg vil siktutbedring ved vegetasjonsrydding vil gi bedre forhold for myke trafikanter som krysser her.

4.3 Adkomst for renovasjon

Det planlegges etablert nedgravd avfallsløsning. Dersom det ikke anlegges fortau på sørsiden av Weidemanns vei langs planområdet, kan avfall hentes ved at renovasjonskjøretøy står i gata eller ved at det anlegges lomme for renovasjonskjøretøy.



Figur 30 Mulig løsning med ensidig fortau og lomme for renovasjonskjøretøy

Hvis det kommer krav om å anlegges fortau på sørsiden av Weidemanns vei langs planområdet, må løsning for avfallshenting vurderes nærmere. Det tillates ikke løfting over fortau, og det godkjennes ikke løsninger der renovasjonsanlegg plasseres i «øy» mellom veg og fortau. En mulig løsning kan være at lomme for renovasjonskjøretøy føres bak fortau. Krav til fri høyde over oppstillingsplass og containere er minimum 11 meter (Trondheim kommune 2014, Renovasjonsteknisk norm). Løsning med snuhammer vurderes som mindre aktuell.



Figur 31 Mulig løsning med tosidig fortau og lomme for renovasjonskjøretøy

4.4 Skoleveg

Tabell 1 er hentet fra Trondheim kommunes skolevegrapport (2012), og er ment som veiledende sjekklister for kontroll av sikkerhet på skoleveg. I rapporten er det anmerket høy fart og uryddig trafikkbilde i Rosenborg gate (det står Gyldenløves gate, men kartutsnittet viser Rosenborg gate), og i tillegg er det kommentert utfordringer ved skolegården til Bispehaugen skole (spesielt på kveld) pga. uryddig kjøremønster og ulovlig kjøring.

Fra planområdet til Bispehaugen skole kan elevene ferdes langs fortau. Kryssing av veger skjer i kryss uten gangfelt. Dersom høyt fartsnivå fremdeles er en utfordring, bør fysiske tiltak vurderes.

Prosjektet bør tilrettelegge for enkel adkomst fra planområdet til Sigurd Bergs allé for gående og syklende, og det vil være gunstig å ha en kobling fra planområdet lengst mulig opp i Sigurd Bergs allé. Dette vil være en attraktiv start på ruten til Rosenborg skole. Til Rosenborg skole følges Sigurd Bergs allé uten separat tilbud til myke trafikanter. Dette bør være akseptabelt pga. antatt lav trafikkmengde og lavt fartsnivå. Tilfredsstillende vegetasjonsrydding forutsettes. Langs Stadsingeniør Dahls gate er det fortau og sykkelfelt. Kryssing av Stadsingeniør Dahls gate kan gjøres i signalregulert gangfelt ved Gyldenløves gate eller i gangfelt like ved skolen.

FERDSEL LANGS BILVEG:

Fartsgrense (km/t):	Vegsystemutforming ved 6-åringers ferdsel alene - forslag:
30	Fysisk fartsdemping (200 – 500 ÅDT)
40	Fortau, fysisk fartsdemping, skuldre
50	Fortau, gang- og sykkelveg
60	Atskilt gang- og sykkelveg

KRYSSING AV VEGER OG GATER:

Fartsgrense (km/t):	Vegsystemutforming ved 6-åringers ferdsel alene - forslag:
30	Fysisk fartsdemping (1000 – 3000 ÅDT)
40	Gangfelt (belyst) og fysisk fartsdemping eller opphøyd gangfelt
50	Signalregulering (separat gangfase), evt. opphøyd gangfelt. Midtrefuge ved flere felt
60	Planskilt kryssing, evt. signalregulering (separat gangfase), eller opphøyd gangfelt og særskilt fartsgrense 30-40 km/t

Tabell 1 Veiledende kriterier for vurdering av sikker skoleveg (Trondheim kommunes skolevegrapport 2012)

4.5 Påvirkning på øvrig vegnett

Utbygging av planområdet vil generere ca. 60 envegs bilturer per døgn. Netto trafikkøkning blir ca. 50 envegs bilturer per døgn da noe eksisterende bebyggelse skal rives. Det antas at det meste av trafikken fra planområdet følger Weidemanns vei østover mot fv 6666 Stadsingeniør Dahls gate (SDG), og at det meste av denne trafikken kjører nordover mot Innherredsveien.

SDG er en tofelts veg med tosidig sykkelfelt. Trafikkmengden i SDG ved krysset med Weidemanns vei er 4100 kjt/d (NVDB, 2019), mens Weidemanns vei har en trafikkmengde på 500 kjt/d (+ ca. 50 fra planområdet).

Det er ikke avviklingsproblemer på nærliggende vegnett i dag, inkludert kryss med hovedveger, og utbygging av planområdet vurderes ikke å medføre kapasitetsproblemer på nærliggende vegnett.

Med trafikkmengder som beregnet vurderes prosjektet ikke å ha betydelig påvirkning på øvrig vegnett.

Planforslaget vurderes ikke å ha særlig negativ virkning på trafiksikkerheten på nærliggende vegnett.

5. OPPSUMMERING

Planforslaget legger opp til utbygging av inntil 26 nye boenheter og inntil 4 boenheter som beholdes i eksisterende bygg, slik at totalt antall boenheter innenfor planområdet blir inntil 30 boenheter. For beregning av parkering og turproduksjon er det lagt til grunn 30 boenheter.

I henhold til kommunens parkeringskrav skal det etableres 66 parkeringsplasser for bil og 60 parkeringsplasser for sykkel.

Utbygging av planområdet er beregnet til å generere 60 envegs bilturer per døgn. Netto økning i trafikk blir ca. 50 envegs bilturer i døgn, da noe eksisterende bebyggelse skal rives.

Vegutformingen langs planområdet er vurdert, og kan utføres med 2,5 m ensidig fortau på nordsiden av Weidemanns vei. Vegbredden blir ca. 5 m på rettstrekninger og ca. 5,9 m gjennom kurven. Det etableres snøopplag på begge sider av vegen, men med noe redusert areal på de trangeste strekningene. Kryssingspunkter for gående må sikres, og aktuelle tiltak vurderes å være ivaretagelse av sikt, belysning, nedsenket kantstein, samt evt. vurdering av behovet for utbedring av eksisterende fartsdempende tiltak.