

Beregnet til
Trondheim Eiendom

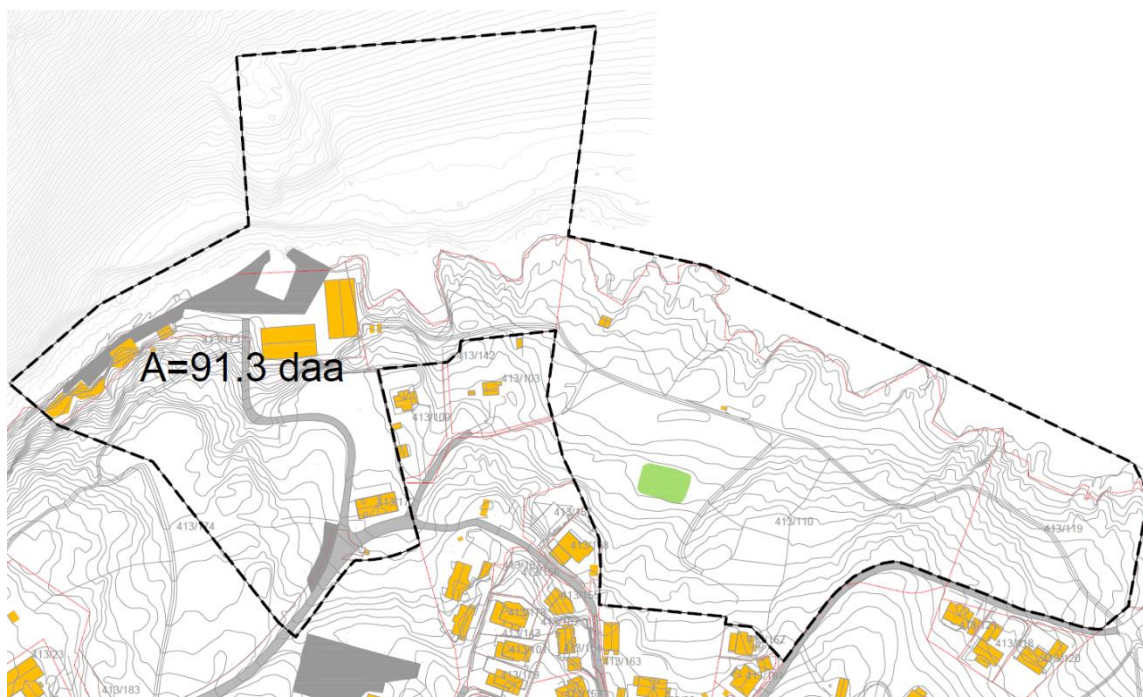
Dokument type
Rapport

Dato
Februar 2020

FORELØPIG RAPPORT

TRAFIKKANALYSE

ØSTMARKNESET



FORELØPIG RAPPORT

TRAFIKKANALYSE ØSTMARKNESET

Oppdragsnavn **Østmarkneset friområde**
Prosjekt nr. **1350032057**
Mottaker **Trondheim Eiendom v/ Mona Åsgård**
Dokument type **Rapport**
Versjon **1**
Dato **14. januar 2020**
Utført av **Espen Berg**
Kontrollert av **Tor Lunde**
Godkjent av **Tor Lunde**
Beskrivelse **Trafikkanalyse til reguleringsplan for Østmarkneset friområde**

Rambøll
Kobbegate 2
PB 9420 Torgarden
N-7493 Trondheim

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

Revisjon

Versjon	2
Dato	27. februar 2020
Utført av	Espen Berg
Kontrollert av	Tor Lunde
Godkjent av	Tor Lunde
Beskrivelse	Trafikkanalyse revidert etter tilbakemeldinger fra Trondheim kommune

INNHALDSFORTEGNELSE

1.	Innledning	2
2.	Dagens situasjon	3
2.1	Beliggenhet	3
2.2	Dagens adkomst	4
2.3	Trafikkmengde	5
2.4	Fartsgrenser	6
2.5	Ulykkessituasjonen	7
2.6	Parkering	8
2.7	Kollektivtrafikk	8
2.8	Myke trafikanter	9
2.9	Vareleveranse og renovasjon	9
3.	Planforslaget	10
4.	Andre planer i området	12
4.1	Østmarka snuplass	12
5.	Vurdering av planforslag	13
5.1	Adkomst - innledning	13
5.2	Adkomst langs Leiv Eirikssons vei, hovedadkomst med bil	13
5.3	Adkomst langs Østmarkveien for gående og syklende	17
5.4	Adkomst for reisende med buss	20
5.5	Trafikkmengde	20
5.5.1	Sommer – normal drift hverdag og helg	21
5.5.2	Vinter – lukkede selskap og arrangementer	21
6.	Oppsummering	22

1. INNLEDNING

Reguleringsplan for Østmarkneset i Trondheim kommune er under utarbeidelse. Området ligger i nordenden av Ladehalvøya i enden av Leiv Eirikssons vei ut mot fjorden. Forslagsstiller er Trondheim kommune v/ enhet for idrett og friluftsliv, og plankonsulent er Rambøll. Hensikten med planen er at Ladekaia skal bli et universelt utformet friområde med tettere tilknytning til sjøen. Planen skal legge til rette for opparbeiding av molo med kaianlegg for rutebåt. Landarealet skal fortsatt være friområde, men det planlegges tiltak for å bedre universell tilgjengelighet. Blant annet planlegges det et heishus mellom bebyggelsen på kaien og platået over, slik at bevegelsehemmede får lettere tilgang til området.

Hovedtema i denne trafikkanalysen er å vurdere trafikkmengdene i området ved utbygging i henhold til planen, og å foreta en trafikksikkerhetsvurdering av adkomsten til området.



Figur 1 Oversiktskart med planområdet innenfor rød ring

2. DAGENS SITUASJON

2.1 Beliggenhet

Østmarkneset ligger lengst nord på Ladehalvøya i Trondheim kommune.



Figur 2 Kartutsnitt av planområdet og avstander til byen (fra planbeskrivelsen, kart: Google Maps)

Området består av grøntarealer med noe spredt boligbebyggelse rundt planområdet. Omliggende boligbebyggelse består for det meste av eneboliger, men også blokker og rekkehus. Ellers består arealbruken av viktige friluftsområder, med Ladestien som går langs hele planområdet. Friområdene er mye brukt, spesielt sommerstid da områdene har gode bademuligheter.



Figur 3 Flyfoto og bilde av dagens situasjon (Norgeskart/ Rambøll)

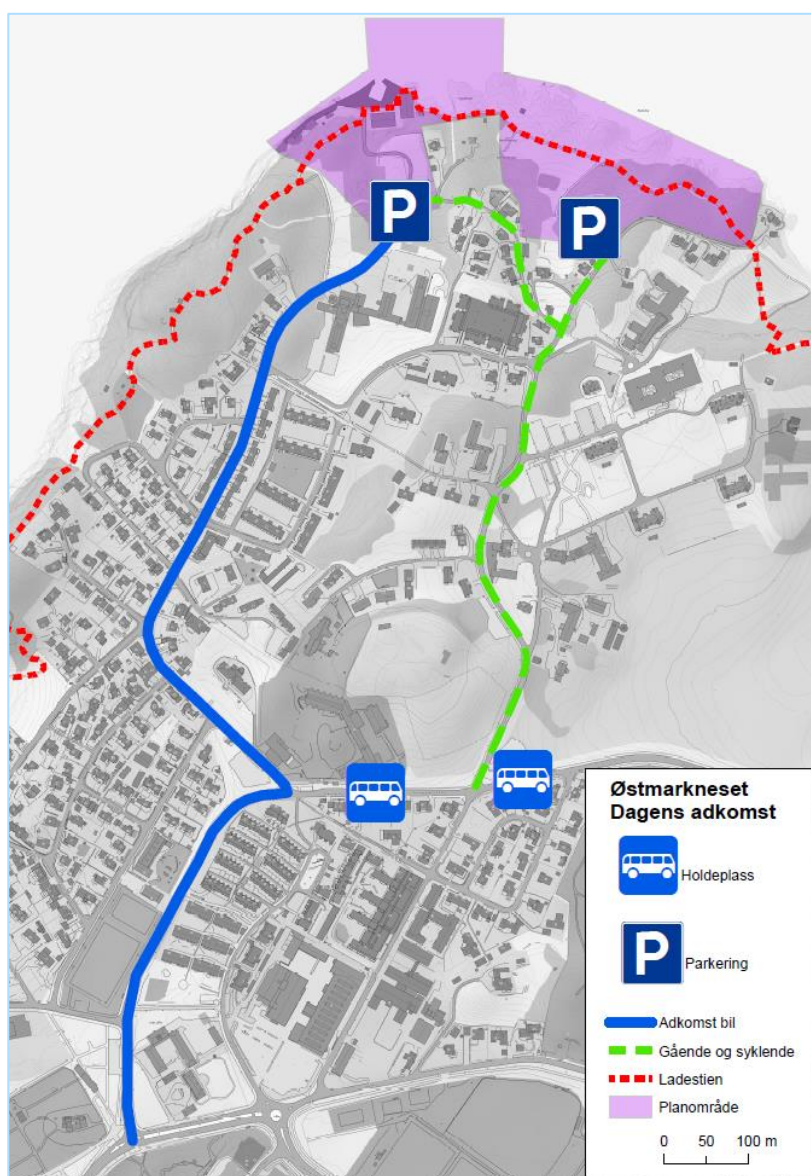
På Ladekaia er det i dag to bygninger som benyttes av serveringsstedet Ladekaia. I tillegg er det en bygning innenfor planområdet ved parkeringsplassen sør for Ladekaia.

2.2 Dagens adkomst

I Figur 4 er dagens hovedadkomst for bil vist med blå strek. Fra Lade allé følges Olav Engelbrektssons allé, Sjømannsveien og Leiv Eirikssons vei frem mot Ladekaia. I enden av Leiv Eirikssons vei er det etablert en parkeringsplass. Veggen fra parkeringsplassen og ned til Ladekaia er beregnet for gående, syklende og varelevering, renovasjon og servicebiler.

Gående og syklende velger rute etter hvor de kommer fra. Østmarkveien kan benyttes som vist med grønn stiplet strek i Figur 4, i tillegg går mange til planområdet langs Ladestien som er vist med rød stiplet strek. I tillegg benyttes samme rute som beskrevet for bil.

Nærmeste holdeplasser for buss ligger i Olav Engelbrektssons allé, ca. 1 km fra planområdet.



Figur 4 Dagens adkomst til planområdet

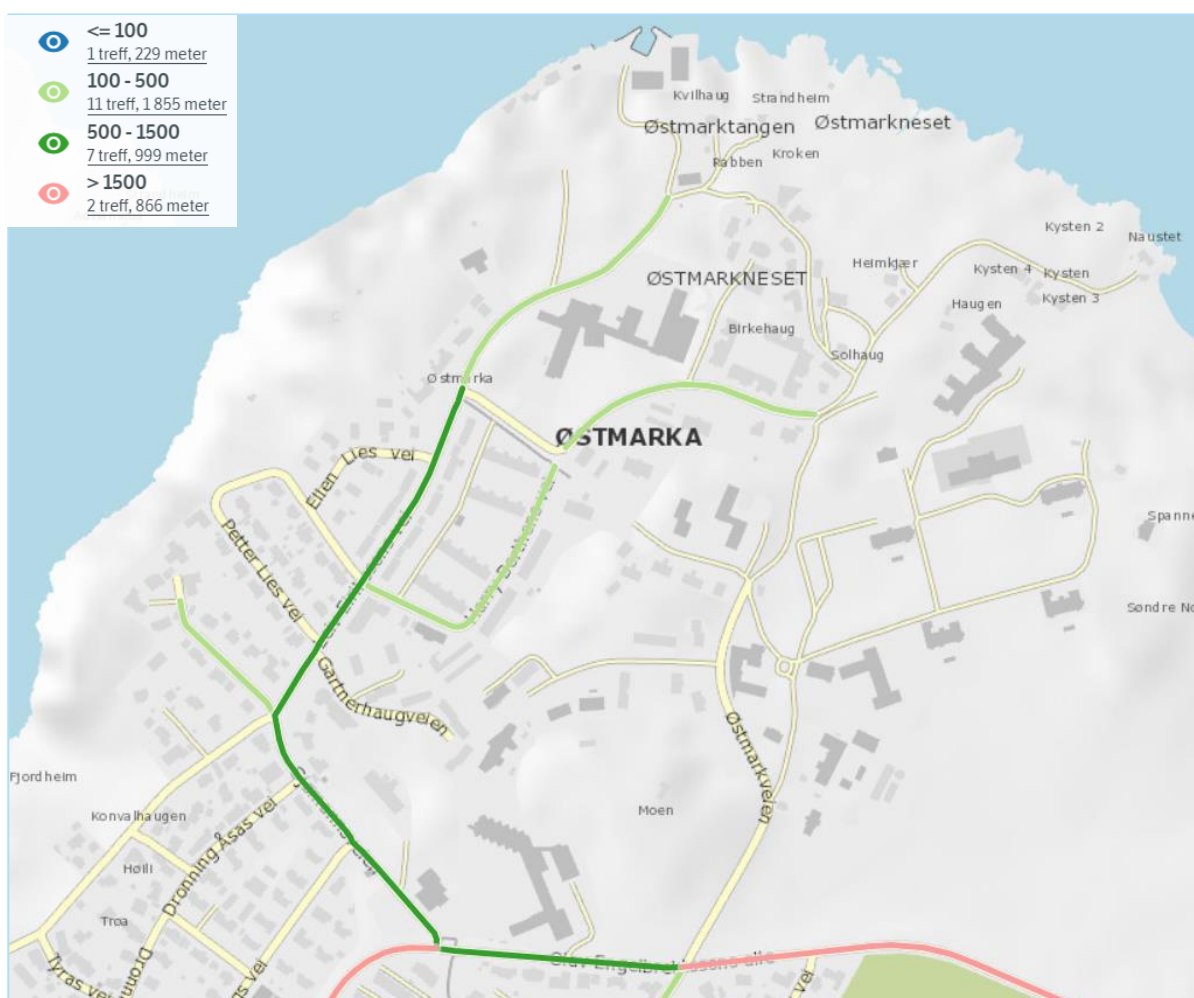
2.3 Trafikkmengde

Figur 5 viser registrert trafikkmengde (kjt/d) for vegnettet i området (NVDB – Nasjonal vegdatabank). Tallene for lokalvegene er fra 2011.

Sjømannsveien har ÅDT 800 – 1000. Leiv Eirikssons vei har ÅDT 600 – 700 frem til NGU, deretter er registrert trafikkmengde 150.

Det er ikke registrert trafikkmengde i Østmarkveien. Denne vegen er regulert som bussveg på den nordligste delen inn mot Harry Borthens vei.

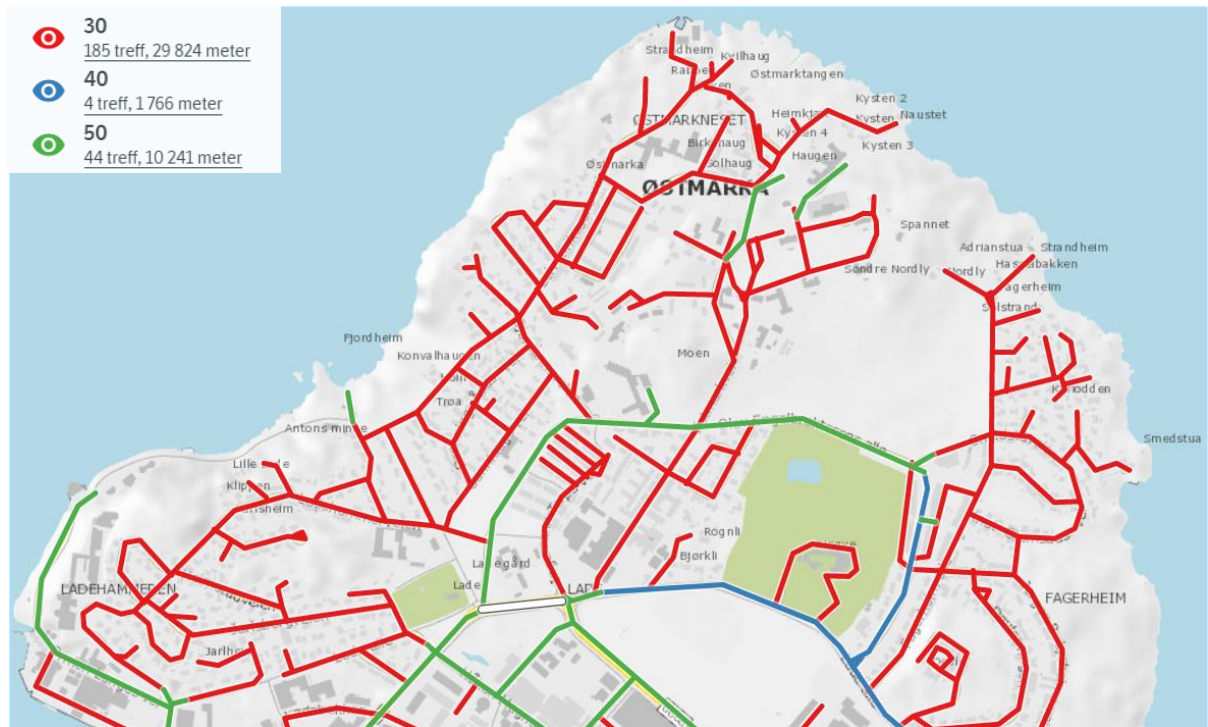
Trafikktallene er fra 2011, og det er ikke registrert hvordan trafikkmengden har endret seg etter åpning av serveringsstedet på Ladekaia.



Figur 5 ÅDT på vegger i området (NVDB)

2.4 Fartsgrenser

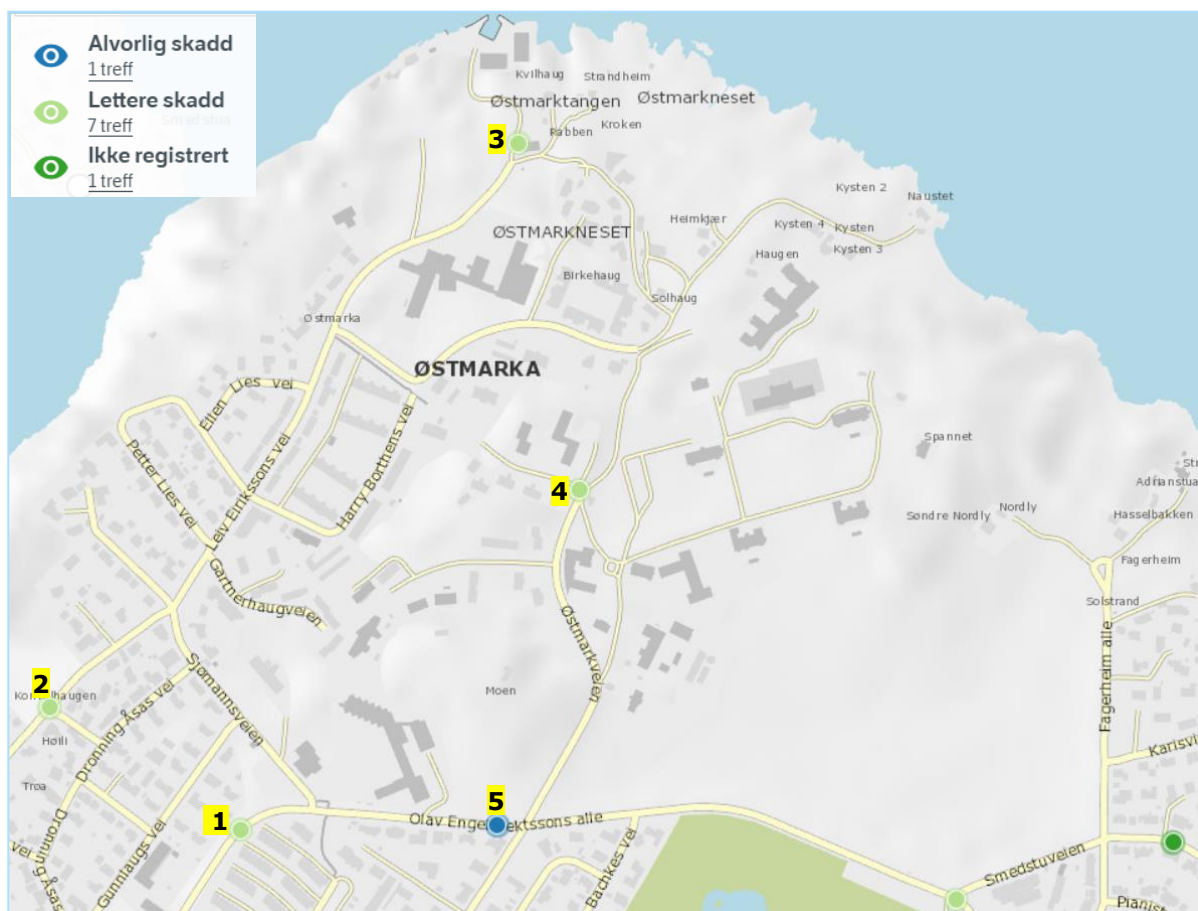
Figur 6 viser fartsgrensene på vegene i området. Vegene nord for Olav Engelbrektssons allé har fartsgrense 30 km/t. Olav Engelbrektssons allé er endret fra 50 km/t til 40 km/t i 2019.



Figur 6 Fartsgrenser i området (NVDB)

2.5 Ulykkessituasjonen

Figur 7 viser politirapporterte trafikkuulykker med personskade i perioden 2009-2018.



Figur 7 Trafikkuulykker i perioden 2009 – 2018 (NVDB)

Det er registrert 5 ulykker langs og nord for Olav Engelbrektssons allé:

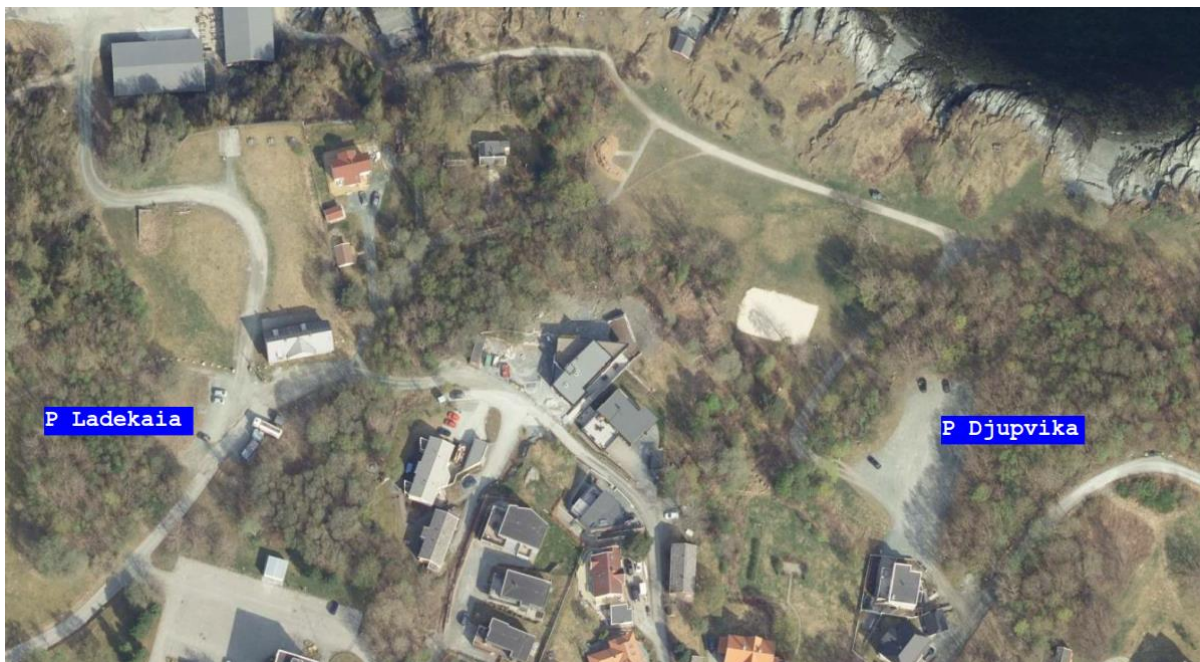
1. 4. mai 2017, torsdag kl. 12:12. MC-ulykke med uhellskode «Hull i vegen o.l.» der én person ble lettere skadet. Olav Engelbrektssons allé øst for Lade barnehage.
2. 23. august 2016, tirsdag kl. 7:52. Sykkelykke med uhellskode «Kryssende kjøretøyer (uten avsvinging)» der én person ble lettere skadet. Krysset Leiv Eirikssons vei X Ladetrøa.
3. 26. mai 2015, tirsdag kl. 13:20. Bilulykke med uhellskode «Uhell med uklart forløp hvor enslig kjøretøy kjørte utfor vegen» der én person ble lettere skadet. Leiv Eirikssons vei i området ved Leiv Eirikssons vei 44 og parkeringsplassen til Østmarkneset.
4. 19. august 2014, tirsdag kl. 00:01. Bilulykke med uhellskode «Uhell med uklart forløp/uhell som ikke faller inn under noen bestemt uhellskode» der én person ble lettere skadet. Østmarkveien nord for Spannet.
5. 7. september 2016, onsdag kl. 10:15. Fotgjengerulykke med uhellskode «Fotgjenger krysset kjørebane på bortsiden av krysset» der én person ble alvorlig skadet. Krysset Olav Engelbrektssons allé X Østmarkveien, arm vest.

2.6 Parkering

I enden av Leiv Eirikssons vei er vegen asfaltert med dårlig standard, og parkeringsplassen gruset med plass til ca. 10 biler. På dager med mye besøk, parkeres det i tillegg langs gressplen og langs vegen. Ca. 200 m lengre øst ligger en parkeringsplass med plass til ca. 50 biler. Denne plassen benyttes til Djupvika, men kan også benyttes til Østmarkneset.



Figur 8 Parkering i Leiv Eirikssons veg (Google april 2019)



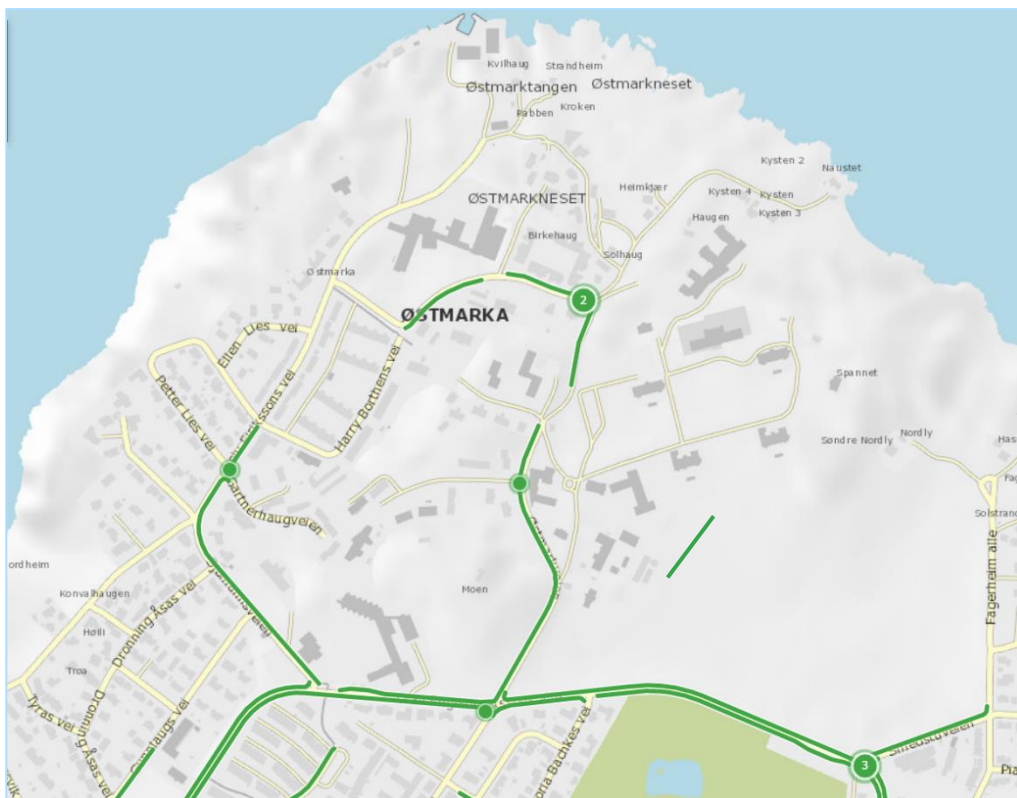
Figur 9 Parkering i Leiv Eirikssons veg og Djupvika

2.7 Kollektivtrafikk

Nærmeste bussholdeplasser ligger i Olav Engelbrektssons vei, ca. 1 km fra Østmarkneset. Holdeplassene betjener både metrobuss og vanlig buss, med hyppige avganger. Det tar omtrent 15 minutter å gå mellom holdeplassene og planområdet. Bussen bruker i overkant av ti minutter til sentrum.

2.8 Myke trafikanter

Gående og syklende kan velge mellom flere ruter til planområdet. Mange kommer til planområdet langs Ladestien, men for de som kommer langs veg, er Østmarkveien eller Leiv Eirikssons vei aktuelle ruter. Figur 10 viser fortau registrert i NVDB med en gjennomsnittlig bredde større eller lik 2,0 m. Generelt har fortauene varierende kvalitet og er stedvis smale, enkelte steder benytter gående areal avsatt for snøopplag eller vegskulder. Tilbud for øvrig til gående og syklende er i blandet trafikk.



Figur 10 Fortau i området med bredde ≥ 2 m (NVDB)

2.9 Vareleveranse og renovasjon

Varelevering i sommerhalvåret foregår ved at det kjøres ned til kaia. På vinterstid blir varene levert på platået ovenfor og ansatte må selv hente varer og frakte de ned til serveringsstedet.

Håndtering av avfall er også tungvint på vinterhalvåret da adkomstveien til Ladekaia er bratt.



Figur 11 Veg ned til Ladekaia til venstre, platået vises til høyre

3. PLANFORSLAGET

Østmarkneset er et mye besøkt turmål i Trondheim, med Ladestien som en hovedåre gjennom friområdet. I 2016 åpnet serveringsstedet Ladekaia som øker attraktiviteten til området. Serveringsstedet har åpnet i sommerhalvåret, og brukes til arrangementer og lukkede selskap resten av året. Nærheten til sjøen er et viktig element, og det ønskes derfor å knytte landarealet og sjøen enda tettere sammen. I dette kapitlet beskrives planforslaget, og teksten er stort sett hentet noe forkortet fra planbeskrivelsen.

Molo

Trondheim kommune ønsker å gjøre Ladekaia tilgjengelig med båt, og det planlegges derfor et bryggeanlegg. Området er værutsatt og det er behov for molo dersom en rutebåt som Munkholmbåten skal legge til kai.

Amfi

Innenfor moloen skal det opparbeides et amfi som trapper ned mot sjøkanten. Ideen er å skape en god forbindelse til sjøen og et uhøytidelig sted hvor en kan spise medbrakt mat. Amfiet gir også en ypperlig mulighet for bading og for sjøsetting av kajakk.

Bassenget

Bassenget kan virke som en barriere på kaiområdet og det er derfor planlagt en bro som knytter ytterkantene sammen.

Heishus

Det opparbeides en heis for å kunne tilby universell adkomst til Ladekaia uten biltrafikk til kaiområdet. I tillegg vil vare- og søppelhåndteringen på Ladekaia kunne bruke heisen som er planlagt dimensjonert for europapaller.

Skur for vare- og søppelhåndtering

På platået skal det etableres en bygning for vare- og søppelhåndtering i tilknytning til heisanlegget. Den bratte veien ned til Ladekaia gjør fremkommeligheten for varetransporten utfordrende på vinterhalvåret. Derfor blir varer satt igjen på platået, som flere ganger har ført til at varene har blitt ødelagt av fugler. Søppelhåndteringen er også en utfordring på vinterhalvåret. Derfor vil anleggshuset utformes med to rom, ett for søppelhåndtering og ett som varemottak. I tilknytning til anleggshuset, skal det opparbeides sykkelparkering med tak som skrår ut fra bygget, slik som anvist på Figur 12.

Platå

For en mer innbydende velkomst fra Leiv Eirikssons vei, er det planlagt et utsiktspunkt på platået. Det er god utsikt fra platået, og det vil innredes med benker og informasjonstavler. Tavlene skal inneholde informasjon om området historie og dagens tilbud.

Rutebåtkai

Innenfor moloen legges det til rette for at Munkholmbåten kan legge til kai. Området reguleres til havneområde, og omreguleres fra friluftsområde i sjø. Kaien kan også benyttes av kajakkklubben og dykkerklubben.

Bilparkering

Hovedhensikten med planen er å gjøre Ladekaia tilgjengelig for sjøtransport. Det skal derfor ikke opparbeides annen parkering enn den som er der i dag. Nærmest Ladekaia er det en grusparkering med omtrent 10 plasser. Ved Djupvika er det en større parkeringsplass med plass

til ca. 50 biler, men avstanden er noe lengre. NGU har tillatt besøkende å parkere på sine plasser utenom arbeidstid.

Sykkelparkering

Det skal etableres sykkelparkering med tak langs sørsiden av anleggshuset. I henhold til Trondheim kommunes «Krav til parkering – veileder» (vedlegg 15 til kommuneplanens arealdel 2012- 2024) ligger Østmarkneset i ytre sone. Parkeringskrav for restaurant er minst 1 sykkelplass per 10 seter. Med 250 seter (hvorav 80 inne) bør det etableres 25 sykkelplasser ifm. restaurant. Det er ikke angitt tall som kan benyttes for beregning mtp. sykling til friområde, strand eller rutebåt. Det anbefales å etablere flere sykkelplasser for å tilrettelegge for bruk av sykkel til friluftsliv, strand og båt. I planforslaget anbefales totalt 50 parkeringsplasser for sykkel. Plassene kan ha ulik plassering og utforming.



Figur 12 Illustrasjons som viser platået med heishus, anleggshus og sykkelparkering

4. ANDRE PLANER I OMRÅDET

4.1 Østmarka snuplass

Detaljregulering av Østmarka snuplass, planid r20180037, ble vedtatt av Bystyret 23.05.2019. Plankartet er vist i Figur 13. Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av snuplass, hvilebod og holdeplass langs Østmarkveien for å betjene nytt busstilbud til området. I planbeskrivelsen står det: «AtB planlegger to linjer lagt til området; en som binder sammen Lade (Østmarka) med Strindheim, Valentinlyst, Lerkendal og St. Olavs hospital over til Byåsen, og en linje mellom Sandmoen, Tiller via Omkjøringsvegen og Strindheim til Lade (Østmarka).»

Planen er at rutene 13 (fra Byåsen) og 15 (fra Torgård), som per i dag går til Strindheim, skal betjene de nye holdeplassene i Østmarkveien. Det antas samme frekvens som i dag. For rute 13 vil det si 10-20 min. frekvens hverdager og lørdag, og 30 min. frekvens søndag. Rute 15 har 20 min. frekvens hverdager på morgnen og ettermiddag.



Figur 13 Plankart for Østmarka snuplass (Trondheim kommune)

Planen opprettholder Østmarkveiens nordlige del som bussveg. Mulighet for gjennomkjøring mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei fjernes.

5. VURDERING AV PLANFORSLAG

5.1 Adkomst - innledning

Planforslaget bør tilrettelegge for at flest mulig velger å reise til planområdet ved å gå, sykle, eller reise kollektivt. Ladestien er adkomst til planområdet for mange gående og syklende. I kap. 5.3 gjøres det en vurdering av adkomsten langs vegnettet for gående og syklende.

Eksisterende kollektivtilbud vurderes som mindre attraktivt for reiser til og fra planområdet pga. lang avstand til holdeplasser. Etablering av planlagte holdeplasser ved Østmarka vil forbedre kollektivtilgjengeligheten i området betraktelig. Dette vurderes som særlig viktig dersom planene med rutebåt fra Østmarkneset realiseres. Gangrute fra eksisterende og planlagte holdeplasser til planområdet inngår i beskrivelse av gangadkomsten til planområdet, se kap. 5.3.

Adkomst og parkering for bil er vurdert i kap. 5.2.

5.2 Adkomst langs Leiv Eirikssons vei, hovedadkomst med bil

Leiv Eirikssons vei er adkomstvegen for bil til Østmarkneset. Ruten går fra Olav Engelbrektssons allé via Sjømannsveien og Leiv Eirikssons vei til parkeringsplassen i enden av Leiv Eirikssons vei. Fartsgrensen er 30 km/t. Frem til NGU har vegen belysning og det er fartshumper ca. hver 100. meter. Parkeringsplassen i enden av Leiv Eirikssons vei har plass til ca. 10 biler. Fra parkeringsplassen er det adkomst ned til Ladekaia for gående og syklende og for varelevering, en strekning på ca. 200 m. Under følger vegbilder av strekningen fra Olav Engelbrektssons allé til planområdet.



Figur 14 Sjømannsveien tar av fra Olav Engelbrektssons allé

Området er skiltet som 30-sone. Sjømannsveien er regulert med parkering forbudt mellom kl. 8 og 16 på hverdager på strekningen mellom Olav Engelbrektssons allé og Leiv Eirikssons vei. Det er langsgående fortau med bredde ca. 2 m på nordsiden av Sjømannsveien.



Figur 15 Leiv Eirikssons vei fra krysset med Sjømannsveien

Det er fortau med varierende bredde på østsiden av vegen og snøopplag som delvis benyttes av gående på vestsiden av vegen. Det er parkeringsforbud på begge sider av vegen.



Figur 16 Leiv Eirikssons vei nord for Harry Borthens vei/ Ellen Lies vei

Fortauet på østsiden av vegen er smalere nord for krysset. På vestsiden av vegen er det smal sti langs snøopplag. Det er tillatt med langsgående parkering på østsiden av vegen. Dette medfører at trafikk i retning til planområdet må vike for motgående trafikk dersom det står parkerte biler langs vegen.



Figur 17 Leiv Eirikssons vei ved NGU, turveg mot Ladekaia til venstre

Nord for Throne Holsts allé er det smalt tilbud for gående på vestsiden av Leiv Eirikssons vei frem til turveg som tar av ned mot Ladekaia. Den siste strekningen av Leiv Eirikssons vei frem til parkeringen er tilbudet til myke trafikanter i blandet trafikk. Dekkekvaliteten i kjørebanelen fremstår som svært dårlig med mange sprekker og hull i asfalten.



Figur 18 Parkering i enden av Leiv Eirikssons vei

Figur 18 viser p-plassen i enden av Leiv Eirikssons vei. Adkomsten til Ladekaia fortsetter til venstre ned mot fjorden er beregnet for gående og syklende samt renovasjon og nytte-/utrykningskjøretøy til kaia.

Det bør opparbeides HC-parkeringsplasser inntil tilrettelagt veg (fast dekke) som fører til platået og som har trinnfri adkomst heis.

Oppsummert vurdering av adkomst langs Leiv Eirikssons vei:

Vegen har fartsgrense 30 km/t. Frem til NGU har vegen belysning og fartshumper. Det er parkering forbudt på begge sider av vegen frem til krysset med Harry Borthens vei/ Ellen Lies vei. Nord for dette krysset må trafikk i retning planområdet vike for motgående trafikk dersom det står parkerte biler langs østsiden av vegen. Kapasitetsmessig er dette trolig akseptabelt. Tilbudet til gående og syklende vurderes som lite attraktivt nord for krysset med Harry Borthens vei/ Ellen Lies vei. Nord for dette krysset er det mest naturlig for syklende å bruke vegbanen pga. smale fortau. Kombinasjonen smale fortau og parkerte biler langs østsiden av vegen medfører at syklister på veg mot planområdet må sykle på venstre side av vegen. Tilbudet til gående nord for Harry Borthens vei/ Ellen Lies vei til NGU er et svært smalt fortau/ snøopplag/ sti på vestsiden av vegen og smalt fortau inntil langsgående parkering på østsiden av vegen. Fra NGU er det smalt fortau på vestsiden av vegen frem til gangveg ned mot Ladekaia. Det er ikke registrert utfordringer på strekningen i Trondheim kommunes skolevegrapport. Fortauene er såpass smale at brøyting er utfordrende. For at tilbudet til gående og syklende langs Leiv Eirikssons vei skal fungere for flest mulig bør det ses på muligheten for å utbedre tilbudet, for eksempel til ensidig fortau med bredde minst 2 m, og helst 2,5 m med tanke på vintervedlikehold. En av hensiktene med planen er at friområdet på Østmarkneset skal gjøres mer tilgjengelig, og det er viktig at også adkomstene er tilgjengelige.

Planforslaget legger ikke opp til utbygging av flere parkeringsplasser for bil. Parkeringsplassen i enden av Leiv Eirikssons vei har plass til ca. 10 biler. Ifølge planbeskrivelsen tillater NGU at deres parkeringsplass benyttes for besøkende til planområdet utenfor arbeidstid. Den er på ca. 120 plasser. I tillegg er det parkering ved Djupvika med ca. 50 plasser som kan benyttes.

Varelevering er planlagt ved at varer kjøres til heishuset, og tas ned til Ladekaia derfra. Det må avsettes tilstrekkelig plass for manøvrering av aktuell lastebil 12m slik at dette kan snu. Rygging i adkomstområde for publikum bør unngås. Det forutsettes at renovasjon bruker samme adkomst (kjøretøy 15 m). Det må sikres plass for fremkommelighet og manøvrering for nyttekjøretøy og utrykning på kaiområdet. Utrykningskjøretøy vil sommerstid kunne kjøre helt ned på kaien.



Figur 19 Planlagt adkomst for vareleveranse og avfallshenting på platået

5.3 Adkomst langs Østmarkveien for gående og syklende

Gående og syklende vil velge rute til planområdet etter hvor de kommer fra. For de som kommer til planområdet fra sør vurderes ruten langs Østmarkveien som best. I tillegg vil mange ankomme planområdet langs Ladestien og noen velger samme rute som beskrevet for bil i kap. 5.2. Avstand fra parkering i Korsvika er ca. 1 km.

Østmarkveien har fartsgrense 30 km/t, sone parkering forbudt og vegbelysning. Vegen har sammenhengende fortau på vestsiden med bredde ca. 2,5 m. Nordre del av Østmarkveien er regulert til bussveg i ny plan. Biltrafikken langs Østmarkveien består av beboertrafikk, trafikk til sykehuset og buss.



Figur 20 Østmarkveien fra Olav Engelbrektsens allé, langsgående fortau på vestsiden



Figur 21 Østmarkveien ved St. Olavs hospital avd. Østmarka, vegen mot Østmarkneset til venstre



Figur 22 Østmarkveien nord for parkeringen til Østmarka er bussveg med fortau



Figur 23 Harry Borthens vei fra enden av Østmarkveien

Figur 23 viser Østmarkveien til høyre som i dag avsluttes ved midlertidig parkeringsplass for Østmarka sykehus. Her er det planlagt snuplass og holdeplasser for buss. Til venstre er Harry Borthens vei.



Figur 24 Harry Borthens vei: Parkering til Ladekaia til venstre, parkering til Djupvika til høyre

Når man kommer ned Harry Borthens vei og til stedet vist i Figur 24 kan man velge å følge vegen til parkeringsplassen ovenfor Ladekaia til venstre eller ned til parkeringsplassen til Djupvika til

høyre. Avstanden til Ladekaia er omtrent lik for de to rutene. Vegene mot p-plass ovenfor Ladekaia er svært smale, slik at ruten via p-plass Djupvika vurderes som mest attraktiv.



Figur 25 Harry Borthens vei, innkjøring til parkeringsplassen er til venstre nord for nr. 52



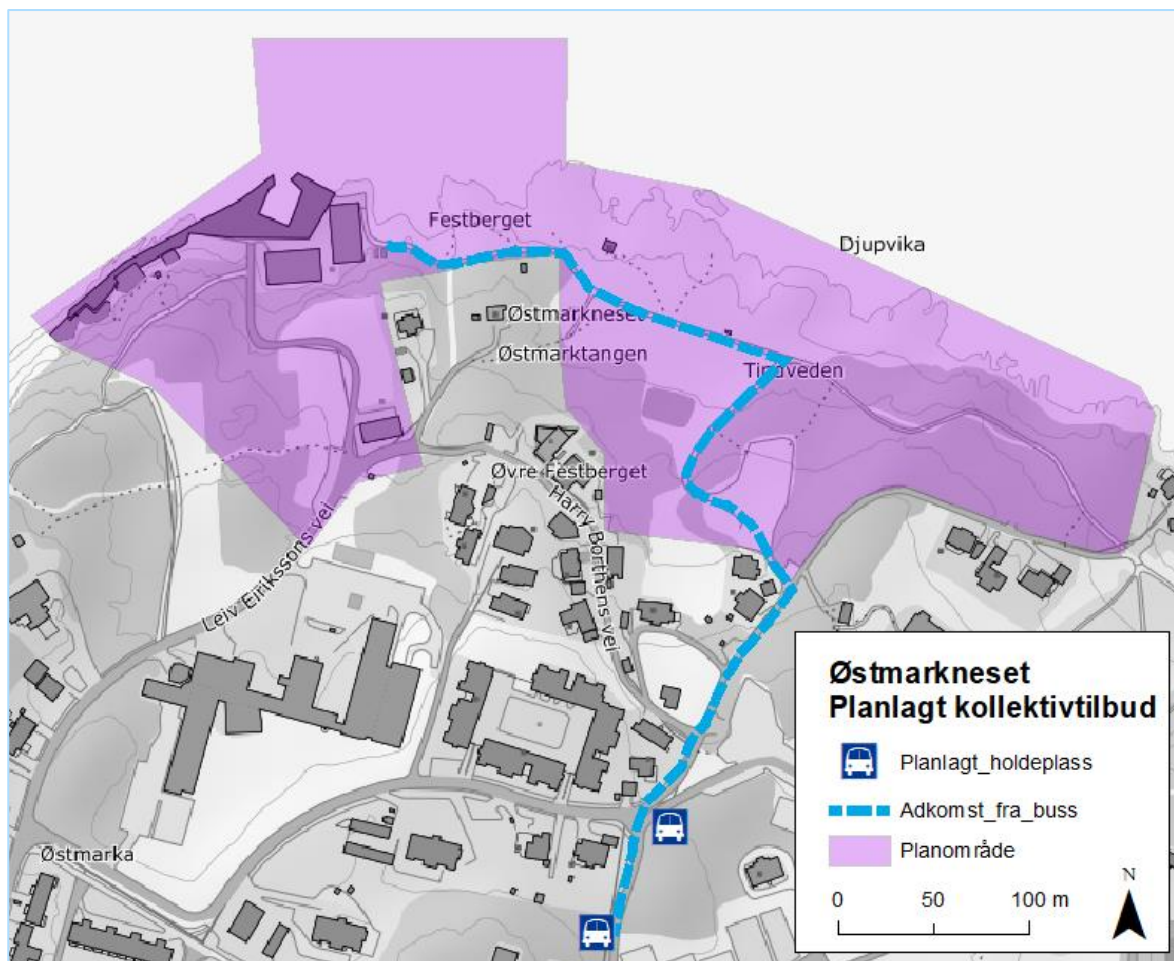
Figur 26 Innkjøring til parkeringsplass, Harry Borthens vei 54 til venstre, turveg mot Ladekaia i bakgrunnen

Oppsummert vurdering av adkomst langs Østmarkveien

Østmarkveien har et godt tilbud for gående med ca. 2,5 m bredt fortau. Langs Harry Borthens vei er tilbudet til gående og syklende i blandet trafikk. Vegene har fartsgrense 30 km/t og vegbelysning. Tilbudet vurderes som akseptabelt pga. antatt liten trafikkmengde og lavt fartsnivå. Fra parkeringsplassen er det gruset turveg til Ladekaia. Strekningen fra enden av Østmarkveien til Ladekaia vil også være adkomst for de som kommer med buss når de planlagte bussrutene etableres.

5.4 Adkomst for reisende med buss

Figur 27 viser plassering av planlagte holdeplasser ved Østmarka. Rute for gående fra de planlagte holdeplassene til planområdet er beskrevet i kap. 5.3. Planlagt rutetilbud er beskrevet i kap. 4.



Figur 27 Planlagt kollektivtilbud

De nye bussrutene vil gi en vesentlig forbedring av kollektivtilgjengeligheten i området.

5.5 Trafikkmengde

Trafikkmengden inn til planområdet vil, som i dag, variere mye over året, og er vær- og sesongavhengig. Det foreligger ikke trafikk tall for dagens situasjon etter åpning av serveringsstedet på Ladekaia. Realisering av planforslaget vurderes ikke å medføre en vesentlig økning i biltrafikken til planområdet sammenlignet med dagens situasjon. Båtanløp og bedre universell tilrettelegging vil trekke flere folk til området, men bedre kollektivtilbud og uendret parkeringsdekning bidrar til å begrense bilbruken.

Det er gjort et estimat for trafikkmengden til planområdet for en sommerdag med normal drift av restauranten og en vinterdag med lukket selskap/ arrangement. Beregnet turproduksjon vil være trafikkmengden i Leiv Eirikssons vei nord for Harry Borthens vei.

Tilgjengelig parkering i området er:

- P-område ovenfor Ladekaia, ca. 10 plasser
- Parkering langs veger i nærheten, estimert 20 plasser
- P-område ved Djupvika, ca. 50 plasser
- Parkering NGU ca. 120 plasser (kan benyttes utenfor arbeidstid)

Totalt ca. 200 p-plasser, der 80 plasser kan benyttes til enhver tid, mens ytterligere 120 p-plasser kan benyttes utenfor NGUs arbeidstid.

5.5.1 Sommer – normal drift hverdag og helg

Det som trekker folk til planområdet om sommeren vil i hovedsak være bruk av friområder, bading, restaurant og rutebåt. Med antatt 90 % belegg på 200 parkeringsplasser og én utskifting i løpet av døgnet, vil totalt 360 biler kjøre til planområdet, noe som medfører 720 envegs bilturer på et døgn. I tillegg kommer beboertrafikk og varelevering etc. slik at total døgntrafikk på en godværsdag om sommeren estimeres til ca. 800 kjt/d. Det presiseres at dette er total trafikkmengde og ikke nyskapt trafikk som følge av planforslaget.

5.5.2 Vinter – lukkede selskap og arrangementer

Om vinteren er serveringsstedet stengt for normalt drift, og det vil være mest trafikk til planområdet på dager med lukkede selskap eller arrangement. Med 80 gjester estimeres følgende trafikkmengde:

- 30 % kjører selv (sjåfør eller passasjer i bil som parkeres på området, antar 1,2 person i snitt per bil) => 24 personer. 20 biler a' 2 envegsturer = 40 envegs bilturer
- 60 % blir kjørt og hentet (antar 1,2 i snitt per bil) => 48 personer. 40 biler a' 4 envegsturer = 160 envegs bilturer
- 10 % reiser på andre måter enn med bil

Det gir en turproduksjon for gjester til arrangementer på 200 envegs bilturer. Med beboerparkering, varelevering etc. estimeres døgntrafikken til 300 kjt/d.

6. OPPSUMMERING

Planforslaget for Østmarkneset legger opp til utbygging av molo og kai for rutebåt. Videre skal eksisterende friområde gjøres mer tilgjengelig med etablering av heis, sykkelparkering og amfi med sittegrupper ved sjøen.

Adkomst til planområdet for ulike trafikantgrupper er beskrevet og vurdert. Adkomst for bil er langs Leiv Eirikssons vei med parkeringsmuligheter i enden av vegen, ved Djupvika, på tillatte plasser langs veg, eller ved NGU utenfor arbeidstid. Det må sikres areal til manøvrering for nytte- og utrykningskjøretøy oppe ved heisen og nede ved kaiområdet. Gående og syklende kan komme langs Ladestien, men for de som kommer fra sør vurderes Østmarkveien som beste rute. I tillegg vil noen velge samme rute som beskrevet for bil. Tilbudet til gående langs Leiv Eirikssons veg er langs smale fortau og areal avsatt til snøopplag, og tilfredsstillende ikke universell utforming. Det er viktig at området har tilgjengelig adkomst, og det anbefales at utbedring av tilbud til gående og syklende langs Leiv Eirikssons vei vurderes.

For sykkelparkering bør det avsettes 25 plasser i forbindelse med serveringssted. I tillegg bør det avsettes plasser i forbindelse med friområdet. Det anbefales etablert totalt 50 p-plasser for sykkel.

Kollektivtilbudet er i dag holdeplasser i Olav Engelbrektssons allé. Planlagt holdeplass ved Østmarka vil bedre kollektivtilgjengeligheten i området betraktelig. Adkomst til planområdet fra holdeplasser er langs Østmarkveien og Harry Borthens vei.

Trafikkmengden til planområdet vil variere mye og er vær- og sesongavhengig. Planforslaget vurderes ikke å medføre en vesentlig økning i biltrafikkmengden sammenlignet med dagens situasjon når planlagte bussruter til Østmarka kommer, sykkelparkering etableres og parkeringsdekningen for bil holdes uendret. Turproduksjon er vurdert for maks. døgn en sommerdag med normalt drift, og for en vinterdag med lukket selskap eller arrangement ved serveringsstedet. Total døgntrafikk inn mot planområdet om sommeren er anslått til ca. 800 kjt/d, mens anslaget er ca. 300 kjt/d om vinteren med arrangement på Ladekaia.

Dekkestandard på kommunal veg fra NGU til Ladekaia er så dårlig at vegen må reetableres etter anleggsperioden. Til bygging av heis, varehus og avfallshus forventes alle materialer å komme langs Leiv Eirikssons vei. For bygging av kai må det meste av materialene komme med båt. Det er likevel sannsynlig at betongtransporter til dekke på molo og kai transporteres med bil.