

NOTAT-TS-VURDERING BUKKVOLLAN 1

VEDLEGG xx – TRAFIKKSIKKERHETSVURDERING

Til: **Ingeniør Godhavn AS v /Gro Brandstadmoen**
Kopi: **Plan Arkitekter AS v/Siri Monkan**
Fra: **Structor Trondheim AS v/Steinar Flessen**
Oppdrag: **9220069**
Dato: **02.12.2022**
Notat/rev.nr.: **Trafikksikkerhetsvurdering Bukkvollan 1**
Emne: **Trafikksikkerhetsvurdering Bukkvollan 1**

Innhold

1	Innledning	2
2	Dagens situasjon	2
2.1	Trafikkmengder	6
3	Planforslag.....	7
3.1	Gående og syklende.....	7
3.2	Adkomst.....	8
3.3	Trafikkavvikling i anleggsperioden	11
3.4	Trafikksikkerhet og skolevei.....	11
3.5	Mobilitet – reisemiddelfordeling	13
4	Bussholdeplasser og barnehage	13
5	Konklusjon.....	14

1 Innledning

Structor AS er engasjert av Ingeniør Godhavn AS v/Gro Brandstadmoen til å utarbeide en Trafikksikkerhetsvurdering i forbindelse med reguleringsplan for planområdet Bukkvollan 1, 3 og 7 og Gamle Oslovei 37 på Nyborg i Trondheim.

Tema:

- Vegstandard
- Trafikkmengder
- Gående og syklende
- Adkomst
- Trafikkavvikling i anleggsperioden
- Trafikksikkerhet og skolevei
- Mobilitet og reisemiddelfordeling
- Bussholdeplasser og barnehage

2 Dagens situasjon

Planområdet skal benyttes til boligformål og omfatter 14 nye boliger, som rekkehusbebyggelse.



Figur 1: Planområdet



Figur 2: Havstadvegen x Bukkvollan – Kjøreadkomst til ny p-kjeller.



Figur 3: Gangveg gjennom boligområdet fra Bukkvollan. Innkjøring p-kjeller der hvor garasjen ligger



Figur 4: Sikt i krysset Bukkvollan x Havstadvegen.

2.1 Trafikkmengder

Havstadvn 1500 i ÅDT og 10% tunge (2021)

Gml Osloveg 5000 i ÅDT og 10% tunge (2021)

Antar 22 boenheter i Bukkvollan før utbygging som gir ÅDT på $22 \times 3,5 = 77$

Vi river Bukkvollan 1 som i dag har 2 parkeringsplasser, og bygger p-kjeller med plass til 11 p-plasser, og 1 ny plass på bakkeplan.

Det vil si at vi får 11 nye p-plasser. Gamle Oslovei 37 skal beholde sine 3 p-plasser.

Utbygging – antar 11 nye p-plasser. Som gir trafikkøkning på $11 \times 3,5 = 39$ for Bukkvollan

Totalt ÅDT for Bukkvollan $77 + 39 = 116$ kjt/døgn

Havstadvegen, her øker ÅDT fra dagens 1500 til 1539 etter utbyggingen.

Som vi ser er trafikkøkningen relativt liten.

3 Planforslag

Bukkvollan 1 utgjør 7 nye boenheter og Gamle Oslovei 37 med 7 nye boenheter, til sammen 14 nye boenheter og 2 eksisterende får en p-kjeller med plass til 11 biler og 3 utvendige p-plasser ved Gamle Oslovei og 1 utvendig plass ved Bukkvollan. Det vil si at en får 11 nye-p-plasser netto økning. Avkjørsel til Bukkvollan 3 og 7 forlenges som gangveg gjennom boligområdet.

3.1 Gående og syklende

Vegbredden for Havstadvegen er 7 m og den har tosidig fortau på 2 – 2,25 m i dagens situasjon. Det er blandet trafikk med biler og myke trafikanter i veg med smale fortau. Adkomsten – Bukkvollan har vegbredde 6,0 m og banketter/fortau på 2 x 1,25 m i dag. Fortauet på vestsiden av Havstadvegen foreslås utvidet fra 2 m bredde til 2,5-2,75 m bredde.



Figur 5: Situasjonsplan vegsystem

3.2 Adkomst

Adkomst fra Bukkvollan til p-kjeller kombinert med renovasjonspunkt er vist på figur 5 over.

Eks. adkomst fra Gamle Oslovei beholdes for de 3 utvendige p-plassene. Siktretkant er vist i illustrasjonsplanen figur 5.

Gangvegen fra Bukkvollan er kjørbær fram til nr. 3, og Bukkvollan nr. 3 og 7 benytter denne som biladkomst. Avkjørsel til p-kjeller, kjørbær gangveg(adkomst til nr 3 og 7) og renovasjon er samlet ved Bukkvollan 7. Siktretkanter vist i illustrasjonsplanen figur 5 og 6.

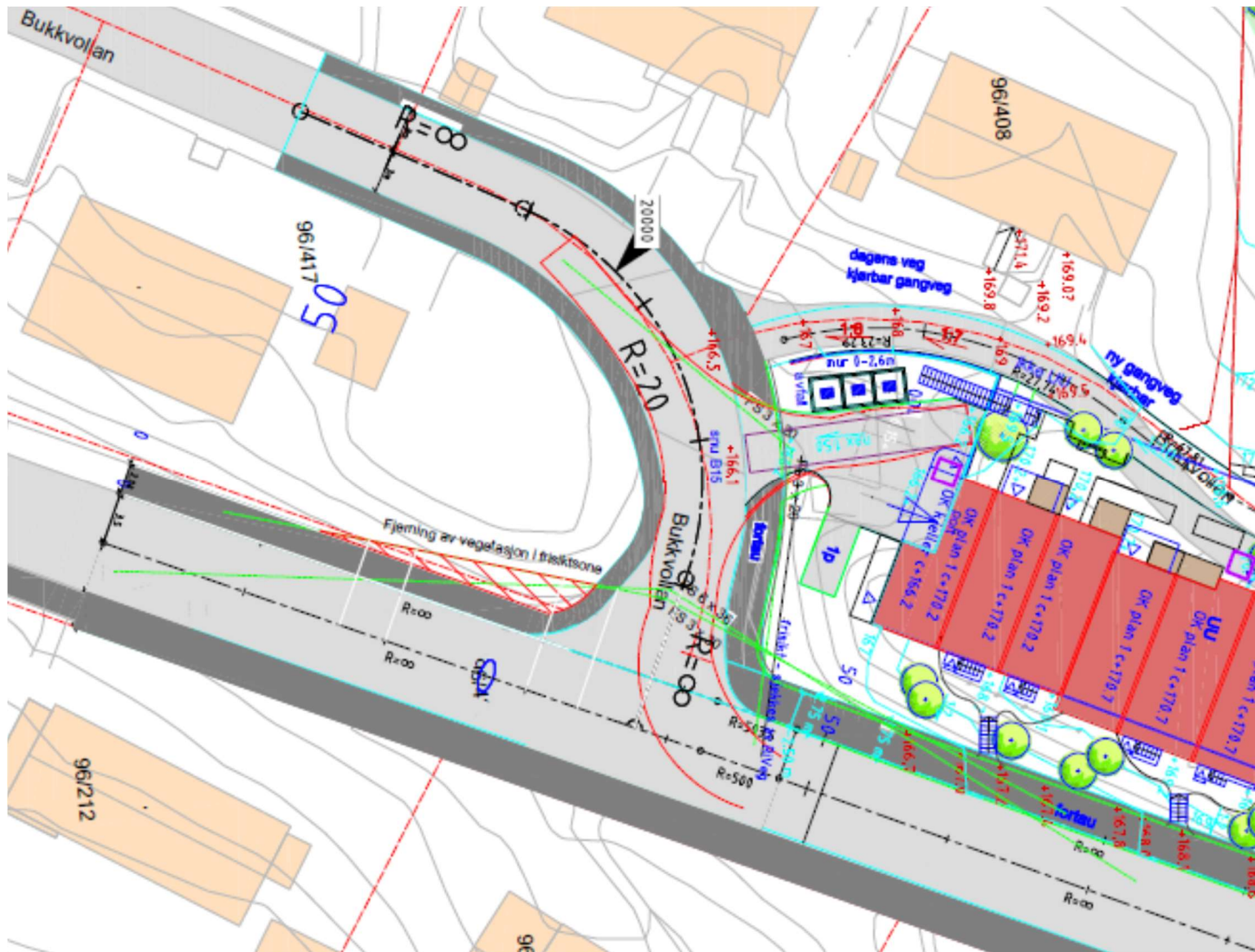
Siktforhold:

Det har vært en dødsulykke mellom bil på vei ut i Havstadvegen fra Bukkvollan og syklist på vei sørover i Havstadvegen. Dette krever at vi har ekstra fokus på sikt fra Bukkvollan ut/ i Havstadvegen. I dag er det en fjellknaus med trær som kan sperre noe for sikt. Noe sprengningsarbeid må påregnes. Sø for avkjørselen må noe vegetasjon fjernes for å sikre frisisikt. Se figur 6 og 7. Lengdeprofil med siktlinje viser at det er tilstrekkelig sikt mot fortau

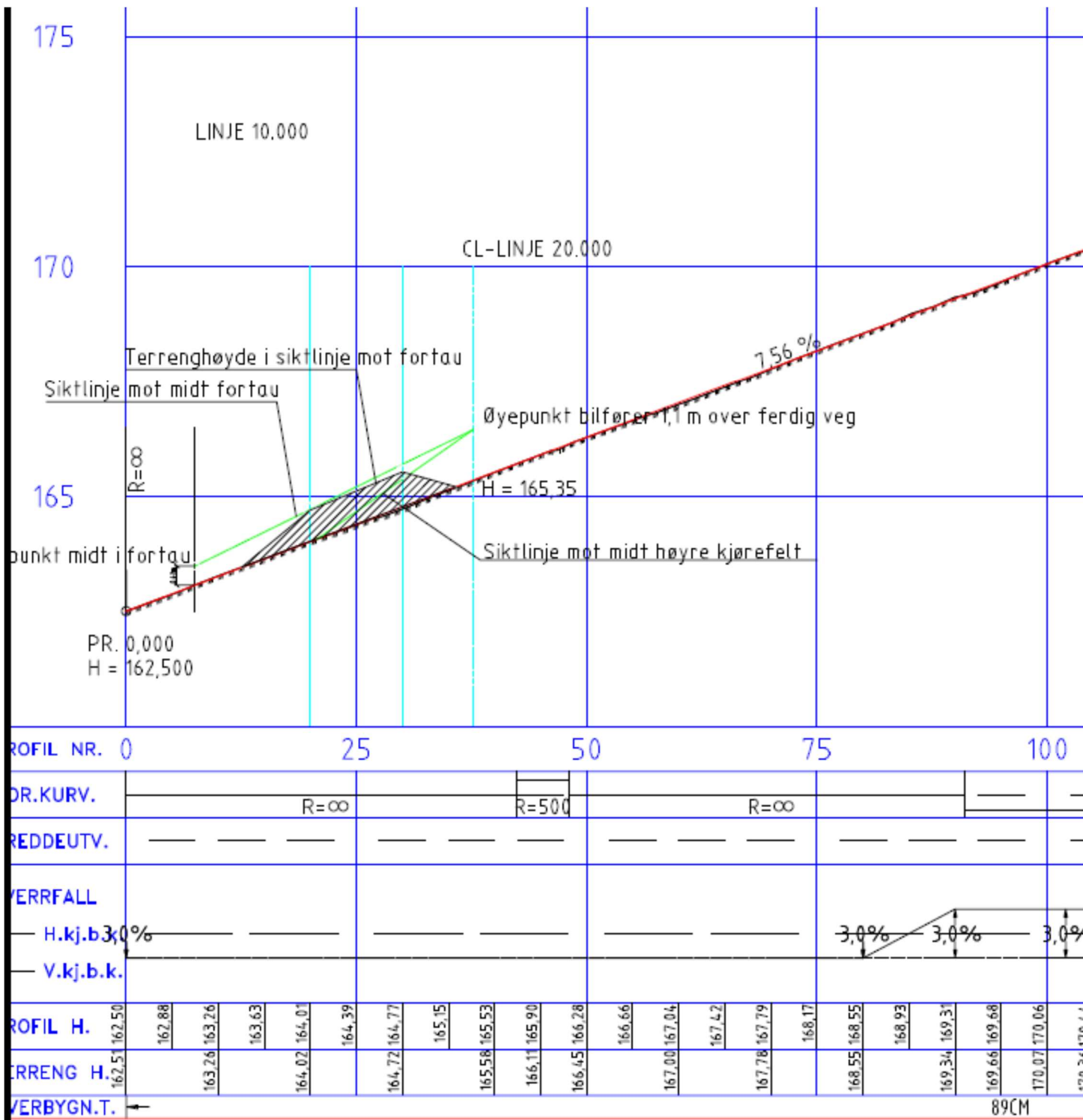
i sør til et pkt som ligger 42 cm over fortausnivå. Ønsker man å bedre siktforholdene ytterligere kan man legge inn en blokkmur i høyde 0,5 -0,8 m på utsiden av siktlinjen.

Her må det ryddes siktretkanter. 6 x 36 m mot biltrafikken i Havstadvegen og 3 x 30 m mot fortauet langs Havstadvegen.

Sikt i avkjørsler: Mot Bukkvollan(30 km/t) 3 x 20 m. Mot Gamle Osloveg(40 km/t) 3 x 30 m. (ÅDT for avkjørslene er mindre enn 50).



Figur 6: Siktretkanter i krysset Bukkvollan x Havstadvegen



Figur 7: Lengdeprofil Havstadvegen med siktlinje mot fortau i sør.

3.3 Trafikkavvikling i anleggsperioden

Anleggstrafikk skal i hovedsak skje til og fra Byåsveien via Havstadveien. Det betyr at det blir mindre belastning på Gamle Oslovei som også innehar hovedsykkeltrasé til Midtbyen.

Videre skal skolevei sikres og skiltes i anleggsfasen. Det bør legges opp til at leveranser i all hovedsak *ikke gjøres* mellom 07.30 og 09.00.

Anleggsstøy og støy fra anleggstrafikk

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold og støvdemping og støyforhold. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes. For å oppnå tilfredsstillende støyforhold i anleggsfasen skal støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets Retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen, T-1442 kapittel 4, legges til grunn.

Krav til renhold og støvdemping i anleggsperioden

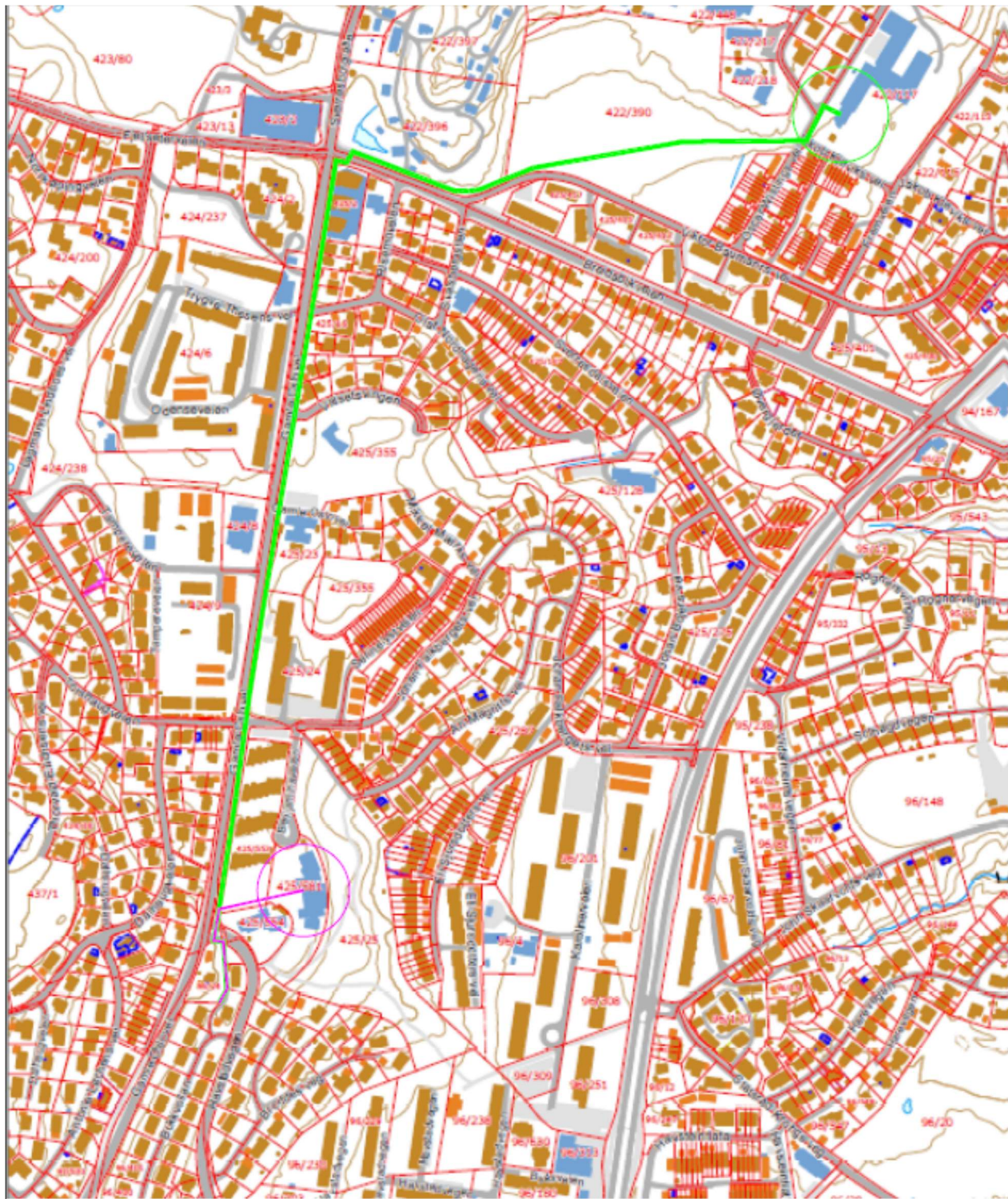
Plan for renhold og støvdemping på byggeområdet og i tilknytning til transport inn og ut av området i bygge- og anleggsperioden skal foreligge og godkjennes samtidig med søknad om tiltak.

3.4 Trafikksikkerhet og skolevei.

Nyborg barneskole og Sverresborg ungdomskole:

Avstand til Nyborg barneskole ca 170 – 200 m via intern gangveg og er nærmeste nabo til boligområdet, fotgjengerfelt og fortau. Trygg og kort skolevei i utgangspunktet.

Avstand til Sverresborg u-skole ca 1,7 km langs intern gangveg, 2 sidig fortau og sykkelfelt langs Gml. Oslovei, lysregulert gangfelt over Breidablikkvn, fortau langs Breidablikkvn fram til Victor Baumanns veg som har fortau og separat gangveg videre over Sverresborgjordet og fram til Sverresborg ungdomsskole i Oscar Wistings veg. Trygg og grei skoleveg i utgangspunktet.



Figur 8: Skoleveg til Nyborg skole og Sverresborg skole.

3.5 Mobilitet – reisemiddelfordeling

Tabell 1 Antatt reisemiddelfordeling

Bukkvollan og Havstadvn	Personturer	Bilfører	Passasjer	Gående	Syklende	Kollektiv
	100 %	56 %	13 %	11 %	10 %	10 %

Planområdets sentrale beliggenhet med kort avstand til kollektivtransport og servicefunksjoner vil kunne gi lavere bilandel.

Tabell 2 Personturer per døgn og per transportmiddel

	Personturer	Bilfører	Passasjer	Gående	Syklende	Kollektiv
Bukkvollan	214	120	27	23	22	22
Havstadvn	2054	1550	267	226	206	205

Ut fra antatte fordeling vil personturer øke med ca 60-70 pr døgn. Veinettet med fortau slik det framstår i dag vurderes å ha restkapasitet til å tåle en trafikkøkning på 39 kjt/døgn og ca 60-70 personturer pr døgn. Personturer inneholder alle kategorier ferdselsmåter, mens ÅDT er kun bilfører. Det er ca 400 m til nærbutikk/lokasenter.

4 Bussholdeplasser og barnehage

Avstand til kollektivtrafikk og barnehage

Det ligger to bussholdeplasser i Gamle Osloveg. Avstand fra boligområdet ca 150-250 og 450 m.

Fram til bussholdeplassene er det G/S-veg på vestsiden og fortau på østsiden av Gamle Osloveg.

Avstand til barnehage ved Nyborg skole er ca 170 – 200 m via intern gangveg og er nærmeste nabo til boligområdet.



Figur 9: Bussholdeplasser i Gamle Osloveg og Gjortlervegen barnehage(ved helsestasjonen i sørøst)

5 Konklusjon

Vi vurderer det slik at trafikksikkerheten er relativt god i planområdet når en får utvidet fortauet på vestsiden av Havstadvegen og ryddet siktetrekanten i krysset

Bukkvollan x Havstadvegen. Fartsgrenser på vegnettet er på 30 km/time i Bukkvollan og 40 km/time i Havstadvegen, Gamle Osloveg og Bredablikkvegen.

Structor Trondheim AS

Steinar Flessen

RiVeg

