

# KU: Trafikkforhold

Områderegulering for Venn sentrum



**SELBERG**  
ARKITEKTER



**Tiltakshaver:**

Skaun kommune

**Konsulent:**

Selberg Arkitekter AS

**Dato:**

05.03.2019

Skisse av Venn sentrum



# INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>Konsekvensutredning trafikkforhold .....</b>	<b>2</b>
1.1	Definisjon og avgrensninger.....	2
1.2	Metode.....	2
1.2.1	Datagrunnlag	
1.3	0-alternativet – dagens situasjon.....	2
1.3.1	Kommuneplanens arealdel	
1.3.2	Reguleringsplaner	
1.4	Vurdering av konsekvenser.....	3
1.4.1	Biltrafikkavvikling	
1.4.2	Gang- og sykkeltrafikk	
1.4.3	Trafikksikkerhet	
1.4.4	Kollektivtransport	
1.4.5	Parkering	
<b>2</b>	<b>Samlede konsekvenser - oppsummering .....</b>	<b>9</b>
2.1	Sammenstilling av konsekvenser.....	9
2.2	Konklusjon .....	9

# 1 Konsekvensutredning trafikkforhold

Planprogrammet sa følgende om utredningstemaet:

Utredningstema	Vurderinger som må gjøres
Trafikksikkerhet	Må vurderes. Det er et klart mål at planen skal bidra til en bedre trafikksikkerhetssituasjon i sentrum.

## 1.1 Definisjon og avgrensninger

For dette temaet vurderes konsekvens av tiltaket på trafikkforhold som følge av realisering av tiltak i områderegeringsplanen for Venn sentrum, sammenlignet med 0-situasjonen. Deltemaet omfatter et sammensatt spekter av trafikkrelaterte problemstillinger. De trafikkmessige konsekvensene i følgende delaspekter:

- Konsekvenser for biltrafikkavvikling (standard, kapasitet vegnett)
- Konsekvenser for gang- og sykkeltrafikk (tilgjengelighet, standard, trivsel).
- Konsekvenser for trafikksikkerhet (ulykker og utrygghet).
- Konsekvenser for kollektivtransport (kapasitet, tilbud).
- Konsekvenser for parkering (behov, kapasitet, fremmedparkering).

## 1.2 Metode

Temaet er utredet ved hjelp av en metode som baserer seg på Statens vegvesen håndbok V712 om «konsekvensanalyser» (Vegdirektoratet, 2018). Konsekvensutredningen skal beskrive virkninger for miljø og samfunn som følge av tiltaket. Omfang og nivå på utredningen er tilpasset tiltakets størrelse, omfang og antatt konfliktgrad. Det er også gitt en samlet vurdering av virkningene av de ulike delaspektene for miljø og samfunn.

Utredningen vurderer trafikale konsekvenser av planforslaget, sammenlignet med referansealternativet (0-alternativet).

### 1.2.1 Datagrunnlag

Konsekvensutredningen tar utgangspunkt i foreliggende kunnskap. Datagrunnlaget som er benyttet for denne konsekvensutredningen er grunnprognoser for persontransport 2014-2050, Nasjonal vegdatabank (NVDB). Det er også brukt flyfoto og befaring for å kartlegge dagens situasjon.

## 1.3 0-alternativet – dagens situasjon

Nullalternativet er et uttrykk for hvordan situasjonen vil være om tiltaket ikke blir gjennomført. Eksisterende situasjon slik den framstår i dag. Gjeldende kommuneplan og gjeldende reguleringsplan anses som 0-alternativet, dagens situasjon.

### 1.3.1 Kommuneplanens arealdel

Gjeldende kommuneplan avsetter de bebygde områdene i Venn sentrum til offentlig tjenesteyting (kirke og skole), boligbebyggelse og næringsbebyggelse.

Kommuneplanen har regulert inn en fremtidig veg som legger trafikken utenfor sentrum. I tillegg er det avsatt en fremtidig veg sør for skoleområdet.

### 1.3.2 Reguleringsplaner

Det ligger noen planlagte vegformål i gjeldende reguleringsplaner som enda ikke er blitt realisert. Dette gjelder en alternativ adkomst til skolen langs kirken og en gang- og sykkelveg fra kryss nord for kirken mot omsorgsboligene. Det er utarbeidet en reguleringsplan fra 2004 for omlegging av fylkesvegen i tråd med kommuneplanens arealdel. Denne trassen er heller ikke realisert.



Figur 1 Utsnitt av kommuneplanens arealdel (t.v) og oversikt over gjeldende reguleringsplaner for Venn sentrum (t.h). Kilde: Skaun kommune.

## 1.4 Vurdering av konsekvenser

Vurderingene innenfor deltema trafikkforhold er kvalitative. Utredningen vurderer trafikale konsekvenser av planforslaget, sammenlignet med referansealternativet (0-alternativet).

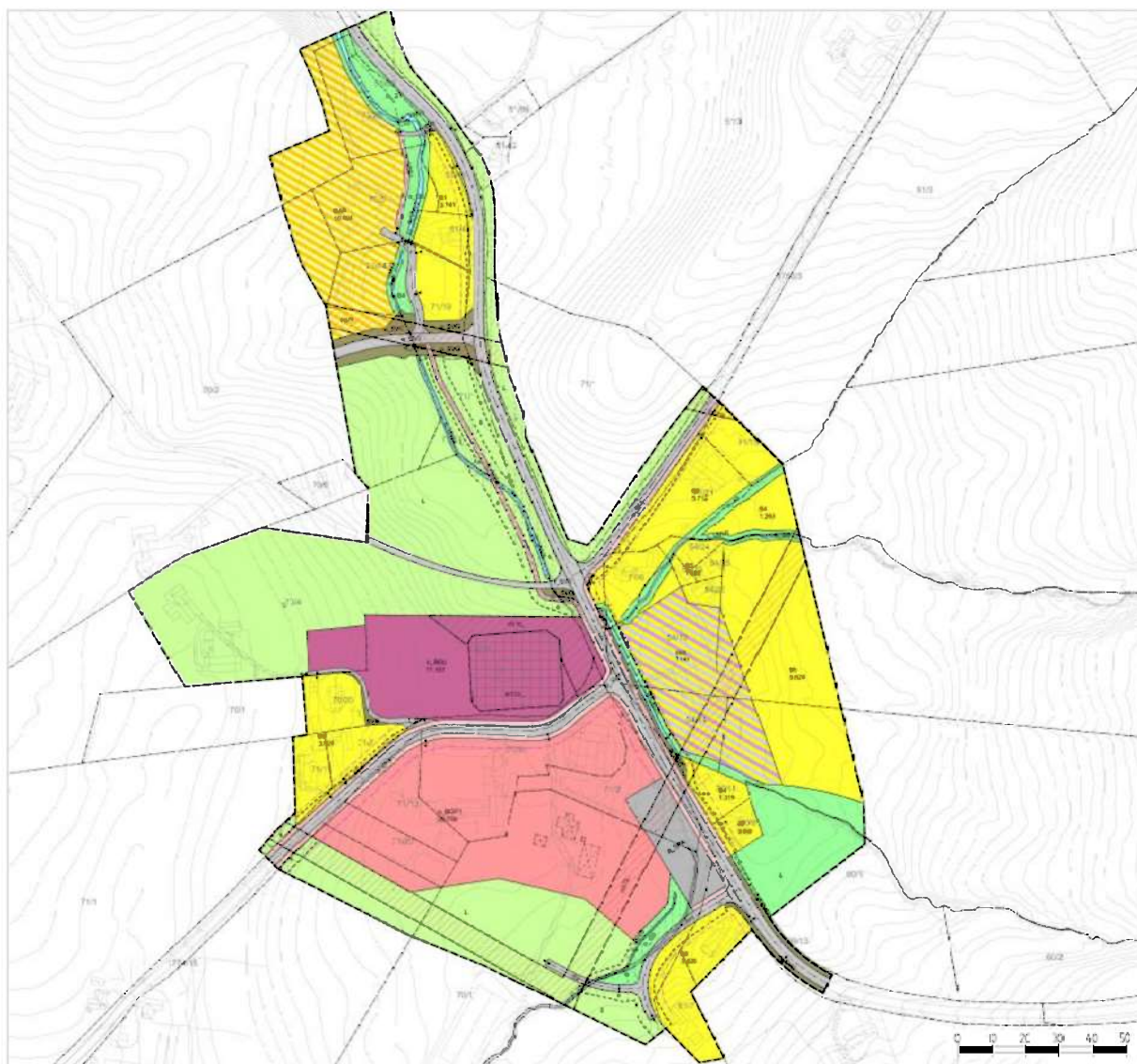
Tabell 1 Kriterier for fastsettelse av konsekvens for trafikkforhold

Skala	Kriterier for fastsettelse av konsekvens for trafikkforhold
<b>Kritisk negativ konsekvens</b>	Planforslaget medfører svært alvorlig miljøskade sammenlignet med referansealternativet.
<b>Svært stor negativ konsekvens</b>	Planforslaget vil medføre svært stor miljøskade for temaet sammenlignet med referansealternativet.
<b>Stor negativ konsekvens</b>	Planforslaget vil medføre flere alvorlige konflikter for temaet sammenlignet med referansealternativet.
<b>Middels negativ konsekvens</b>	Planforslaget er vesentlig dårligere sammenlignet med referansealternativet.
<b>Noe negativ konsekvens</b>	Planforslaget er noe dårligere sammenlignet med referansealternativet.
<b>Ubetydelig konsekvens</b>	Alternativet vil ikke medføre vesentlig endring fra referansealternativet. Det er få konflikter.
<b>Positiv konsekvens</b>	Alternativet vil være bedre enn referansealternativet for temaet.
<b>Stor positiv konsekvens</b>	Alternativet vil være vesentlig bedre sammenlignet med referansealternativet for temaet.



Planforslaget er en områdeplan som skal legge til rette for utvikling og aktivitet i Venn sentrum og forbedre trafikksikkerheten. Planen skal definere arealbehovene til funksjoner i sentrum og forbindelser mot nærliggende boligområder.

Planforslaget legger til rette for økt bolig- og næringsaktivitet innenfor planområdet. Den avsetter areal til kjøreveg i tråd med en mindre justering av fylkesvegen i tråd med nasjonale forventninger til fylkesveger. Planforslaget legger til rette for en mulig omlegging av fylkesvegen ved å regulere inn denne vegtraseen i tråd med gjeldende reguleringsplan. Vegkrysset i sentrum av Venn strammes opp. Det settes av areal til gang- og sykkelveg og fortau. Det er også regulert inn en snuplass for skolebussen øst på skoletomten.



Figur 2 Utdrag fra plankart for Områdeplan for Venn sentrum. Illustrasjon: Selberg Arkitekter.

#### 1.4.1 Biltrafikkavvikling

Fortetting av Venn sentrum, og styrking av kollektivtilbudet vil redusere andelen bilbruk for nye boligområder. Venn er et tettsted hvor de fleste er avhengige av bil. Særlig gjelder dette for arbeidsreiser. Planen legger til rette for nye boliger i tettstedet, noe som vil gi nyskapt trafikk for tilliggende vegnett. Situasjonsplan for området viser et forettingspotensial innenfor planområdet på cirka 68 boliger. Ved å forutsette daglige reiser og reisemiddelfordeling i tråd med gjennomsnittet for Skaun kommune, gitt av reisevaneundersøkelsen fra 2014 (RVU 2013-14 med tilleggsutvalg for Trondheimsregionen) vil dette gi en nyskapt trafikkmengde på +290 ÅDT.

Vianova Trondheim AS har gjort en grov vurdering av biltrafikkavviklingen av området. Vurderingen bruker grunnprognoser fra Nasjonal Transportplan som tar høyde for befolkningsvekst og endret kjøremønstre i området, så vel som for gjennomgangstrafikken. Vurderingen viser at det er begrensede muligheter for kødannelse i vegnettet forbi planområdet.

Forslagstillers vurdering er at konsekvensen for biltrafikken som følge av planforslaget er ubetydelig.

**Konsekvens: Ubetydelig (0)**

#### 1.4.2 Gang- og sykkeltrafikk

Planen sikrer et betydelig areal til fortau, gang- og sykkelveger. I sentrumsområdet er det lagt opp til tosidig fortau. Langs skoletomten og kirken er det også sikret areal til tosidig fortau. Dette gjøres ved at vegen flyttes mot skoleområdet for å få plass til fortauet der hvor vegen ligger i dag. Det er også sikret areal til fortau langs fylkesveg 750. Totalt er det lagt til rette for etableringen av cirka 1,1 kilometer fortau innenfor planområdet.



Figur 3 Planforslaget sikrer nye fortau og gang- og sykkelveger. Illustrasjon: Selberg Arkitekter.

Fra sentrum til Vennatunet sikres det areal til en gang- og sykkelveg med en geometri som innbyr til effektiv og sikker ferdsel for mange trafikanter. Gang- og sykkelvegen er foreslått lagt langs Vennabekken, og knytter seg til eksisterende boligområde lenger nord. Dette vil gi en betydelig styrking av gående og syklende sine interesser ved å gi en attraktiv forbindelse til sentrumsområdet. Det at traseen er lagt langs bekken vil gi stort potensial for en opplevelsesverdi, i tillegg til transportfunksjonen. Gang- og

sykkelvegen knytter seg til et populært turterreng nord for planområdet. Området følger en traktorveg vest for fylkesvegen. Det legges til rette for cirka 300 meter ny gang- og sykkelveg innenfor planområdet.

**Konsekvens: Stor positiv (+++)**

### 1.4.3 Trafikksikkerhet

Ifølge nasjonal vegdatabank (NVDB) er det per dags dato registrert to trafikkulykker i aktuell områdeplan, illustrert med blå sirkel i figur 1. Hendelsene er registret i 2010 og 2017, og begge omhandlet bilulykker, uten alvorlig skadegrad. Planområdet er ikke særlig utsatt for ulykker.



Figur 4 Trafikkulykker i planområdet. Kilde: SVV.

Vegene gjennom Venn er noe justert sammenlignet med dagens situasjon. Dette er i hovedsak gjort for å legge til rette for infrastruktur for gående og syklende. Vegtraseen er dimensjonert i tråd med nasjonale føringer for fylkesveger.

Fylkesvegene er dimensjonert med en geometri som gir en oppstrammet kryssløsning i forhold til dagens situasjon. En strammere utforming av kryss gir bedre lesbarhet, samtidig som det tvinger farten ned frem mot kryss og fotgjengeroverganger. Dette gir lavere hastighet, og vil redusere ulykkesrisikoen og bedre trafikksikkerheten for gående og syklende.

I senterområdet legges det opp til etablering av tosidig fortau med kantsteinslinje. Avvisende kantstein skjærer gangarealene fra biltrafikken. Ved etablering av isolert ferdselsone for gang- og sykkeltrafikk, dannes det sikkerhetsbarrierer mellom myke og harde trafikanter. Dette gir en trygghet for gående og syklende, og fører til en fartsdempende effekt for biltrafikken.

Områdeplanen regulerer soner for frisikt, noe som sikrer god oversiktighet for bilister i kryss, og ved kryssing av ferdsel for gående.

Planforslaget sikrer en snuplass for skolebuss øst for skole- og barnehagetomten. Dette gir en



Figur 5 Utdrag fra plankart viser kryssutforming i sentrum av Venn. Illustrasjon: Selberg Arkitekter AS.



vesentlig forbedring fra dagens situasjon der bussene må snu inne på skolegården.

Tiltak som fartsdumper og/eller opphøyd gangfelt bør vurderes i senere planleggingsfaser. ViaNova Trondheim anbefaler i sin trafiksikkerhetsvurdering 30km/ t som øvre fartsgrense forbi kirke og skole.

**Konsekvens: Positiv (++)**

#### 1.4.4 Kollektivtransport

Det er lagt opp til en ny holdeplass sentralt i tettstedet av Venn. Holdeplassen har nær kontakt med viktige målpunkter og god tilknytning til gang- og sykkelveger. Holdeplassen er forutsatt løst som kantstopp. Dette vil være en arealeffektiv løsning som vil minimere asfaltflater i sentrum av tettstedet. Ny plassering av holdeplass vil gi kortere veg for de fleste kollektivtrafikanter.



Figur 6 Det legges til rette for nye kantstopp holdeplasser i sentrum av Venn. I tillegg legges det opp til en ny holdeplass for skolebuss i en snuplass like ved skolen.

I områdeplan er det lagt opp til enveiskjørt buss-sløyfe med oppstillingsplass for 5 busser. Oppstillingsplassene er universelt utformet med trinnfri atkomst. Det er lagt opp til felles utkjøring med atkomst til boligområder noe som vil gi positiv effekt ved å begrense antall T-kryss på fylkesvegen.

I detaljplanlegging og i detaljreguleringsplaner bør det følges opp ytterligere ved å se på behovet for etablering av leskur med tilknyttende sykkelparkering. Det gjelder i hovedsak for holdeplass på østre side, da det her antas at hovedtyngden av påstigning vil forekomme.

**Konsekvens: Positiv (++)**

### 1.4.5 Parkering

I planen legges det opp til parkeringsplasser i forbindelse med holdeplasser for skolebuss. Det er skissert opp ca. 40 parkeringsplasser, der det er lagt opp til en felles inn- og utkjøring fra snusløyfen. Parkeringsplassene vil blant annet fungere godt som korttidsparkering for å henting og bringing til barnehage, skole og kollektiv, og som parkering for ansatte.



Figur 7 Ved snuplassen legges det opp til parkeringsplasser. Illustrasjon: Vianova Trondheim AS.

Ved store arrangement i kirken oppstår det i dag villparkering, da behovet for parkering ikke er ivaretatt i området. Det er gjort et grovt estimat for parkeringsbehovet for Skaun kirke. Skaun kirke har en kapasitet på 250 sitteplasser. Dette vil gi et parkeringsbehov på cirka 75 plasser. Planen fastsetter krav til utarbeidning av parkeringsplan ved utarbeidelse av detaljreguleringsplaner for skole og butikktomta.

**Konsekvens: Positiv (+)**

## 2 Samlede konsekvenser - oppsummering

### 2.1 Sammenstilling av konsekvenser

Trafikkforhold			
Tema	Konsekvens		Kommentar
	Alt. 0	Alt. 1	
Biltrafikkavvikling	0	0	Vurderingen av trafikkavvikling er at det er begrensede muligheter for kødannelser i vegnettet forbi planområdet.
Gang- og sykkeltrafikk	0	+++	Planen avsetter et betydelig areal til fortau og gang- og sykkelveg. Dette styrker interessene til de gående og syklende, og gir flere forbindelser inn og ut av Venn sentrum til fots.
Kollektivtrafikk	0	++	Planforslaget legger opp til ny holdeplass sentralt i tettstedet. Dette vil styrke kollektivtilbudet i området.
Trafikksikkerhet	0	++	Planforslaget strammer opp geometrien slik at man legger opp til en fartsreducerende design av vegnettet. Det er avsatt areal til gående og syklende som skiller trafikantene, og ivaretar sikkerheten til myke trafikanter.
Parkering	0	+	Planforslaget legger inn et parkeringsareal til hente/bringe til skole og barnehage. Parkeringsbehov innenfor planområdet mht skole, barnehage og kirke må redegjøres for nærmere i detaljreguleringsplaner.
<b>Samlet konsekvens</b>	0	++	Planen styrker kollektivtilbudet og bedrer trafikksikkerheten. Særlig har planforslaget svært positiv konsekvens for gående og syklende ved at det legges til rette for en betydelig infrastruktur for trafikantgruppene, og forbindelser mellom sentrum og boligområder.

### 2.2 Konklusjon

Det er i dag lav trafikk i området. I fremtiden vil trafikkmengden øke som følge av nyskapt trafikk fra planområdet, og av økt gjennomgangstrafikk. På tross av denne økningen vil vegnettet slik det sikres i områdeplanen ha lav sannsynlighet for kødannelser, selv i maksimaltiden.

Dagens situasjon er svært krevende for gående, og syklende innenfor planområdet. Det er svært utflytende arealer som gir usikkerhet og lav lesbarhet i trafikken. Det er ikke lagt til rette for nødvendig infrastruktur langs fylkesvegene, som kan bli oppfattet som barrierer i området, spesielt for barn og unge. Planforslaget sikrer nye forbindelser for gående og syklende som syr sammen sentrum av Venn med boligområder utenfor sentrum. Det gjør sentrum til et bedre sted å være til fots, og styrker de myke trafikantenes interesser.

Planforslaget strammer opp geometrien, og sikrer tosidig fortau med etablering av avvisende kantstein i sentrum av Venn. Dette er fartsdempende i seg selv og et positivt tiltak mht. trafikksikkerhet i sentrum. Det at det avsettes areal til fortau og gang- og sykkelveg øker trafikksikkerheten for området.

Det er i dag en utfordring med villparkering i tettstedet av Venn. Planforslaget sikrer areal til parkeringsplasser, og sikrer videre krav til at parkeringsbehovet for tettstedet skal utredes nærmere i forbindelse med detaljreguleringsplaner for skoleområdet og butikktoa.

Trafikkforholdene i tettstedet Venn blir forbedret betraktelig som følge av Områdeplan for Venn sentrum.