


Områdeplan Venn

Trafikknotat

201902 Prosjekt nr	Notat	Utarbeidet av ViaNova Trondheim AS				
V-01 Dok.nr	Trafikknotat Tittel					
05.03.2019 Dato	ViaNova Trondheim Fra	Skaun kommune Til				
Rev	Dato	Beskrivelse	Utført	Kontrollert	Fagansvarlig	Prosj.leder
1	05.03.2019	1. utgave	OME	KRL	KRL	KRL




Sluppenvegen 17B, 7037 Trondheim, +47 73 82 42 90
E-post: trondheim@vianova.no

			Side: 2
Prosj. nr 201902	Områdeplan Venn	Dato: 05.03.2019	
Dok. Nr V-01	Trafikknotat	Sign OME	Rev.: 01

Innhold

1	Bakgrunn	3
2	Håndbøker og rapporter	3
3	Eksisterende situasjon	3
4	Geometri og utforming	3
5	Trafikkavvikling.....	4
6	Gang- og sykkeltrafikk	5
7	Trafikksikkerhet	5
8	Kollektivtransport.....	6
9	Parkering.....	6

			Side: 3
Prosj. nr 201902	Områdeplan Venn	Dato: 05.03.2019	
Dok. Nr V-01	Trafikknotat	Sign OME	Rev.: 01

1 Bakgrunn

ViaNova Trondheim AS har vært med i en tverrfaglig arbeidsgruppe med Skaun Kommune og Selberg Arkitekter. Notatet er et resultat av prosessen fram til planforslag for områdeplan Venn. Trafikkfaglige anbefalinger er integrert i planforslaget.

2 Håndbøker og rapporter

Håndbøker benyttet i dette notatet:

- Håndbok N100 -Veg- og gateutforming 2018
- Håndbok V121 -Geometrisk utforming av veg- og gatekryss
- Håndbok V123 -Kollektivhåndboka
- Håndbok V127 -Kryssingssteder for gående
- Håndbok V713 -Trafikkberegninger
- Håndbok 017
- Grunnprognoser for persontransport 2014-50
- Nasjonal vegdatabank (NVDB)

3 Eksisterende situasjon

Fylkesveg 709 er gjennomgående trafikkåre gjennom Venn sentrum, der Fv. 750 (6620) og 754 (6626) knytter seg til Fv. 709 i sentrumsområdet. Fylkesvegene har en blandet transport- og adkomstfunksjon, og er viktige veger i bygda, samtidig en hovedfartsåre til tilstøtende bygder. Eksisterende fartsgrense for Fv. 709 gjennom sentrum er 50km/t, og for Fv. 754 (6626), forbi skoleområdet, er 30 km/t.


Dagens situasjon er preget av utflytende kryssområder med manglende tilrettelegging for myke trafikanter og gode parkeringsmuligheter. Adkomst til gårdsbruket til Ola Venn har en uheldig ferdsel over området til Venn oppvekstsenter, og eksisterende snusløyfe for buss har en utfordrende to-vegs trafikk med begrenset kapasitet.

4 Geometri og utforming

I utredningen er Fv. 709 gjennom sentrum lagt opp med en relativ stiv geometri. Geometrien på vegen ivaretar eksisterende bebygd areal i sørøstlig ende, og byr på gode kryssløsninger for tilstøtende fylkesveger og kommende nærings- og boligareal. En stivere geometri kan ha noen uheldige konsekvenser, som høyere fartsnivå. Fartsreducerende tiltak bør vurderes i senere fase. For Fv. 709 er det lagt opp til en vegbredde på 6,5 (fra kantstein til kantstein), der tosidig fortau vil gi et gatepreget inntrykk og er sådan er fartsdempende element. Det anbefales maks 40km/t som øvre fartsgrense for Fv. 709 gjennom sentrum.

I kryssområdene vil det være mange konflikter mellom trafikkstrømmene. Det er derfor en stor utfordring å utforme kryssene slik at trafikksikkerheten blir best mulig. Dette kan gjøres ved at antall konfliktpunkter reduseres, og at en gjennom utformingen bidrar til alvorlighetsgraden går ned når uhellet først er ute. Trafikksikkerhet og trafikkavvikling er de viktigste premisene både ved valg av krysstype og ved plassering og utforming av kryss.

Fv. 750 (6620) og 754 (6626) er lagt opp med en geometri som gir en oppstrammet kryssløsning i forhold til dagens situasjon. En strammere utforming gir lavere hastighet, og vil sådan reduseres ulykkesrisikoen og bedre trafikksikkerheten for gående og syklende. Dimensjonerende kjøretøy er

			Side: 4
Prosj. nr 201902	Områdeplan Venn	Dato: 05.03.2019	
Dok. Nr V-01	Trafikknotat	Sign OME	Rev.: 01

buss med kjøremåte B. Vegbredden som er lagt til grunn for Fv. 750 (6620) og 754 (6626) er henholdsvis 5meter (skulder til kantstein) og 6meter (kantstein til kantstein). Det anbefales 30km/t som øvre fartsgrense forbi kirke og skole langs Fv. 754 (6626) og 60km/t for Fv. 750 (6620).

Det er lagt opp ny adkomst til gårdsbruket til Ola Venn, med avkjørsel direkte fra Fv. 709. Ved å legge om eksisterende adkomst, unngår man uheldig konflikt gjennom sårbart skoleområde. Det er lagt opp til snumuligheter for lastebil.

I områdeplan er det lagt opp til enveiskjørt buss-sløyfe med oppstillingsplass for 5 busser med innkjøring i nord og utkjøring i sør. Oppstillingsplassene er universelt utformet med trinnfri atkomst. Det lagt opp til felles utkjøring med adkomst til Ola Venn, noe som vil gi positiv effekt ved å begrense antall T-kryss på Fv. 709.

5 Trafikkavvikling

Tall fra nasjonal trafikkdatabank (NVDB) viser en ÅDT (2017) for Fv. 709 på 740 kjt/d for strekning kryss «Skaun kirke» og nordover. På strekning «Skaun kirke» og sørover er ÅDT 350 kjt/d. For Fv. 754 (6626) og Fv. 750 (6620) ligger ÅDT på 660 kjt/d og 300 kjt/d.


I følge «Grunnprognoser for persontransport 2014-2050», som er utarbeidet i forbindelse med nasjonal transportplan (NTP) 2018-2027, legger rapporten til grunn en samlet årlig endring i trafikkarbeid for personbil på 1,05% i Sør- Trøndelag tidsintervallet 2014-50. Dvs. en økning på ca. 40% i tidsintervallet 2017-2050. Basert på tall fra rapporten vil da trafikkmengden i 2050 for Fv. 709 (Skaun kirke og nordover), Fv. 709 (Skaun kirke og sørover), Fv. 754 (6626) og Fv. 750 (6620) bli henholdsvis 1036, 490, 924 og 420.

6.3 Samlet trafikkarbeid

Tabell 6.3 Beregnet årlig endring i trafikkarbeid for personbil i hvert fylke. Sum korte og lange reiser. Prosent.

Alle reiser	2014-18	2018-22	2022-28	2028-40	2040-50	2014-50
Østfold	1.85	1.49	1.26	0.81	0.53	1.00
Akershus	2.18	1.80	1.51	0.93	0.66	1.18
Oslo	2.36	1.95	1.57	0.92	0.64	1.22
Hedmark	1.60	1.31	1.16	0.76	0.55	0.92
Oppland	1.48	1.37	1.16	0.75	0.56	0.91
Buskerud	2.19	1.75	1.50	0.97	0.74	1.21
Vestfold	1.70	1.42	1.25	0.79	0.56	0.98
Telemark	1.57	1.27	1.11	0.77	0.57	0.92
Aust-Agder	1.96	1.66	1.42	1.01	0.77	1.19
Vest-Agder	2.13	1.60	1.40	0.97	0.71	1.17
Rogaland	3.35	1.74	1.46	1.03	0.79	1.37
Hordaland	2.15	1.71	1.46	1.00	0.75	1.21
Sogn og Fj.	1.50	1.13	0.98	0.66	0.53	0.82
Møre og Ro.	1.66	1.30	1.08	0.72	0.51	0.89
Sør-Trøndelag	1.81	1.53	1.26	0.87	0.64	1.05
Nord-Trøndelag	1.18	1.16	1.01	0.74	0.55	0.83
Nordland	1.20	0.77	0.65	0.48	0.32	0.58
Troms	1.50	0.80	0.75	0.48	0.30	0.62
Finnmark	1.39	0.85	0.57	0.42	0.32	0.57
Hele landet	1.99	1.53	1.30	0.86	0.63	1.07

Tabell 1: Samlet trafikkarbeid (Grunnprognoser for persontransport 2014-50)

			Side: 5
Prosj. nr 201902	Områdeplan Venn		Dato: 05.03.2019
Dok. Nr V-01	Trafikknotat	Sign OME	Rev.: 01

Prognoser fra NTP tar høyde for befolkningsvekst og endret kjøremønster, og vil sådan ta høyde for generell utbygging. Det vil være rimelig å anta at forventet trafikkvekst for området vil følge NTP sine prognoser, med årlig vekst på 1,05% i tidsintervall 2015-50. I utarbeidet veganlegg er det lagt til grunn Lokale veger, L1 som dimensjoneringsklasse for fylkesvegene. Unntaksvis i sentrumsområde, da det her er benyttet standard for gate. Ifg. N100 har dimensjoneringsklasse L1 en kapasitet på ÅDT < 1500, og vil da kunne ta opp fremskrevet vekst.

I områdeplan er det lagt opp til kantstopp for holdeplass buss, lokalisert ved næringsareal. Kantstopp vil være et kapasitetskritisk punkt, da bussen vil hindre trafikken bak ved stopp for på- og avstigning. For planlegging av kapasitetskritiske punkter er dimensjonerende time interessant. Dimensjonerende time er tradisjonelt den trafikkmengden som overskrides bare 30 ganger per år. Der det ikke foreligger tellinger kan prosentverdier av ÅDT benyttes. Prosentvaksen ligger mellom 8-30% av ÅDT. For veger med mye arbeidsreiser og innfartsårer ligger prosentvaksen i det nedre sjikt, mens for sesongbetont trafikk ligger prosentvaksen i det øvre sjikt. Vi har antatt en prosentandel for dimensjonerende time på 10% av ÅDT. Dimensjonerende time på strekningene «Fv. 709 kryss Skaun kirke nordover» og «Fv. 709 kryss Skaun kirke sørover» vil henholdsvis bli 104 og 49 kjt/timen, basert på fremskrevet verdier av ÅDT for 2050. Ut i fra denne trafikkmengden vil det gi begrenset mulighet for kø-dannelse, selv om datagrunnlaget er meget mangelfull. Ved ekstraordinære arrangement eller hendelse kan det forekomme overbelastet vegnett i gitt tidsperiode.

6 Gang- og sykkeltrafikk


Tilrettelegging for gående og syklende er viktig med tanke på sikkerhet og fremkommelighet. Dagens situasjon er preget av noe mangelfull tilrettelegging av ferdsel for myke trafikanter mellom boligstrøk og offentlig- og private institusjoner.

I sentrumsområdet er det lagt opp til tosidig fortau for å sikre fleksibel ferdsel. Fra sentrum til Vennatunet ligger det inne en gang- og sykkelveg med en geometri som innbyr til effektiv og sikker ferdsel for myke trafikanter. Gang- og sykkelvegen knytter seg til et populært turterreng i retning nordover. Etablering av gode krysningspunkter må vurderes nærmere i en senere fase.

7 Trafikksikkerhet

I følge nasjonal vegdatabank (NVDB) er det per dags dato registrert to trafikkulykker i aktuell områdeplan, illustrert med blå sirkel i figur 1. Hendelsene er registrert i 2010 og 2017, og begge omhandlet bilulykker, uten alvorlig skadegrad. Basert på tall fra NVDB er området ikke klassifisert som ulykkeutsatt.

Ved etablering av isolert ferdselssone for gang- og sykkeltrafikk, dannes det sikkerhetsbarrierer mellom myke og harde trafikanter. Tosidig fortau med kantsteinslinje gjennom sentrum danner også et fartsdempende element for gjennomgående trafikk. Tiltak som fartsdumper og/eller opphøyd gangfelt bør vurderes i senere planleggingsfaser.

			Side: 6
Prosj. nr 201902	Områdeplan Venn	Dato: 05.03.2019	
Dok. Nr V-01	Trafikknotat	Sign OME	Rev.: 01



Figur 1: Trafikkulykke (NVDB vegkart)

8 Kollektivtransport

Kollektivtrafikken har en viktig transportfunksjon i byer, tettsteder, regioner og mellom landsdeler. Tilrettelegging for kollektivtrafikk skal bidra til mobilitet for alle, funksjonsdyktig byområde og miljø- og klimariktige transportløsninger ved å redusere betydelig del av biltrafikken.

For å sikre attraktiv bruk av kollektiv er det nødvendig med god plassering og utforming av holdeplasser. Det er lagt opp til holdeplasser som har nær kontakt med viktige målpunkter, som og har god tilknytning til gang- og sykkelveger. Veggeometrien er preget av rette linjer med god sikt i begge retninger. Iht N100 anbefales holdeplass plasseres etter kryss. Det er lagt opp til at holdeplassene utformes som kantstopp.


I senere planlegging bør det tas stilling til plassering av fotgjengerkryssinger for å gi naturlig og sikker bruk av holdeplassene. Iht V127 bør gangfelt ligge slik at bussen stanser nærmere enn 5 meter foran gangfelt eller minst 1 meter etter gangfelt. Plassering av gangfelt burde og ta hensyn til gang- og sykkeltrafikk fra Fv. 754 (6626) som skal kryss Fv. 709, samtidig sees i sammenheng med eventuelle utbyggingsplaner av bolig- og næringsareal på østre side. Det bør i senere fase 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.

9 Parkering

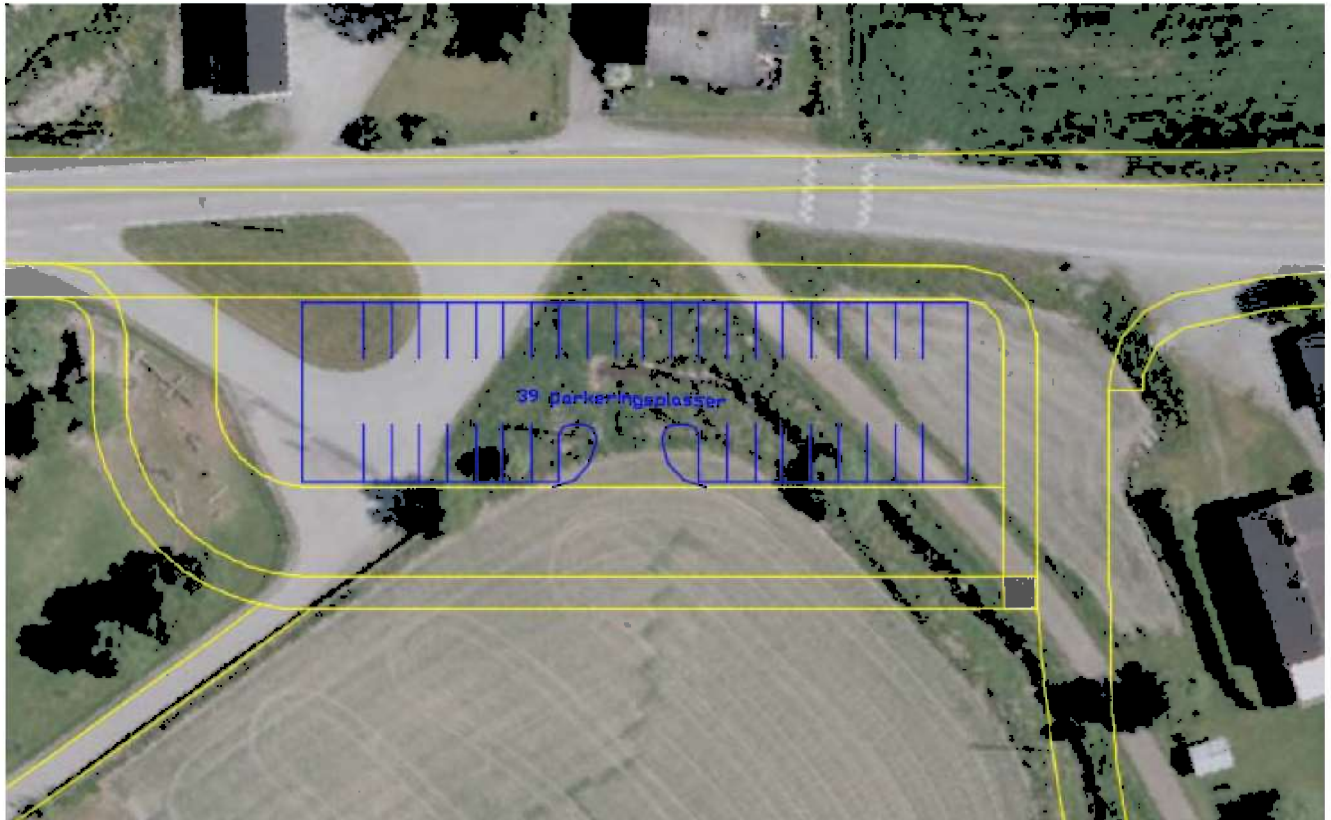
Dagens situasjon preges av knapphet på parkeringsplasser, spesielt ved større arrangement ved Skaun Kirke og Venn Oppvekstsenter. Det har resultert i uønska parkeringer.

I planen legges det opp til et parkeringsanlegg i forbindelse med holdeplass for skolebuss. I parkeringsanlegget er det skissert opp ca. 40 parkeringsplasser, der inn- og utkjøring etableres midtstilt på snusløyfen, se figur 2. Midtstilt plassering gir flere positive effekter. Blant annet initierer det til at enveiskjøring i snusøyfen i større grad overholdes. I tillegg ville en alternativ plassering nærmere T-kryss mot Fv. 709 øke antall konfliktpunkt i et allerede utsatt område.

Parkeringsplassene vil fungere godt som korttidsparkering for å hente og bringe til barnehage, skole og kollektiv, og som parkering for ansette. Den vil og kunne ta noe av «trykket» som oppstår ved

			Side: 7
Prosj. nr 201902	Områdeplan Venn		Dato: 05.03.2019
Dok. Nr V-01	Trafikknotat	Sign OME	Rev.: 01

større arrangement. Parkeringsplass til butikk, samt antall, vurderes i senere fase. Parkering tilknyttet kirke bør sees i sammenheng med utforming av skoletomt.



Figur 2: Parkeringsplass for skolebuss, ansattparkering og hente-/bringeareal for skole og barnehage.