



Byplankontoret,
Trondheim Kommune

Att: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Kopi: Silje Meslo Lien silje.meslo.lien@trondheim.kommune.no, saksbehandler
Bjørnar Sandberg bjornar.sandberg@trondheim.kommune.no, saksbehandler

Dato: 07.03.2019

Ref: Prosjnr/01_Svar på punkter fra Ungdommens Bystyre_2019.03.07/RBH

Svar på punkter fra Ungdommens Bystyre_2019.03.07

Det vises til behandling i Ungdommens Bystyre 2019.02.25. I det etterfølgende går frem vedtak i Ungdommens Bystyre og forslagsstiller og plankonsulent sine kommentarer:

Vi i Ungdommens Bystyre stiller oss positive til forslagene som er lagt frem om leilighetsbygging i Fagertunveien, men vi presiserer at det bør legges bedre til rette for trygg skolevei. Slik vi har fått saken presentert er det kun planlagt fortau på en side av veien. Ungdommens bystyre ser helst for seg fortau på begge sider, i tillegg til en fotgjengerovergang mellom Fagertunveien og Aunevegen. Fartsdumper er også ønskelig.

Forslagsstiller og plankonsulent sine kommentarer:

Det vises til Statens Vegvesen sin håndbok "V713 Trafikkberegninger", som angir generert biltrafikk pr. bolig til å ligge innenfor variasjonsområdet 2,5-5,0 kjøretøy pr. bolig pr. døgn. Og med angitt middelverdi på 3,5 kjøretøy pr. bolig pr. døgn.

Basert på nærhet til metrobuss, redusert parkeringsdekking og leiligheter (fremfor småhus) vil trolig antallet bilturer generert ligge i den lavere enden av trafikk generert. Uansett har vi så langt valgt å estimere konservativt og sette ÅDT (årsdøgntrafikk) til 3,5 kjøretøy pr. bolig pr. døgn. Antallet boliger er ikke endelig fastlagt, men vil trolig ligge mellom 25 og 30 stk.

25-30 leiligheter x 3,5 kjøretøy pr. døgn = 88-105 kjøretøy/døgn.
= antatt rundt 100 kjøretøy/døgn

Sammen med eksisterende trafikk i Fagertunvegen antas en ÅDT for veien på ca. 200 kjøretøy/døgn. Håndbok V713 angir maks.-time (morgen- og ettermiddagsrushet) for forskjellige typer av veier og bruk. Det estimeres, jf. V713, konservativt med 20% av trafikken i maks.-timen, tilsvarende = 20% av 200 = antatt 40 biler i maks.-timen

Dette tilsvarer i snitt rundt 1½ minutt mellom hver bilpassering og kanskje en fordobling av trafikken i forhold til dagens situasjon (dvs. halvt så lenge mellom 2 bilpasseringer).

Det vises til Statens Vegvesen Håndbok N100 (Vegnormalen) som i dimensjoneringsklasser klassifiserer Fagertunvegen som **atkomstvei type A1**: 30 km/t, blindveger bør ikke være lengre enn 250 m (Fagertunvegen er 150 m lang).

Det går ytterligere frem nedenstående anbefalinger til tverrprofiler:

A1 Atkomstveger i boligområder, fartsgrense 30 km/t

Dette er veger som gir atkomst til boliger. I boligområder bør atkomstvegene utformes som blindveger eller sløyfer. Blindveger bør ikke være lengre enn 250 m, mens sløyfer kan ha lengde inntil 600 m. Atkomstveger i boligområder utformes på de myke trafikanters premisser.

Tverrprofil

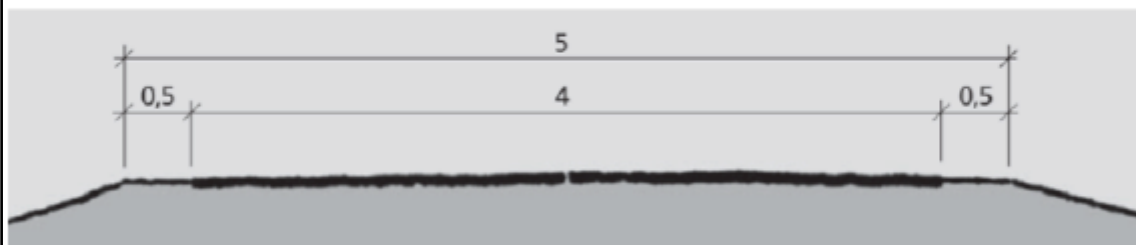
Kjørebanebredden varierer etter antall boenheter langs vegen. For veger inntil 50 boenheter i blindveg, eller 80 boenheter i sløyfe, bør tverrprofil som vist i figur C.20 brukes.



Figur C.20: Tverrprofil A1, 3,5 m vegbredde (mål i m)

Figur C.20 er vist med ett kjørefelt, asfaltert bredde 3,5 m.

For veger med mer enn 50 boenheter i blindveg eller mer enn 80 boenheter i sløyfe, bør tverrprofil som vist i figur C.21 brukes.



Figur C.21: Tverrprofil A1, 5 m vegbredde (mål i m)

Asfaltert bredde er 4 m med 0,5 m grusskulder.

Følgende går også fra av Håndbok N100 (Vegnormalen):

B.2 Fortau

Fortau er hovedløsningen for gående, og bør være tosidig. I boligater med lav trafikk og fartsgrense 30 km/t, kan gående benytte kjørebane eller forttau kan være ensidig.

Figur B.1 viser de ulike soner et forttau bør deles inn i.

Det følger altså av Statens Vegvesen sine håndbøker at det ikke er krav om forttau i Fagertunvegen; men at dette kan etableres som ensidig forttau ved behov. Dette avspeiles også i at gjeldende reguleringsplan for Åsveien skole (R20090031) ikke har regulert forttau i Fagertunvegen.

Når reguleringsplanen vår likevel foreslår fortau i Fagertunvegen, så skyldes det ønsket om å etablere en god fotgjengerforbindelse mellom metrobusstopp i Byåsveien og eksisterende fortau i Aunevegen. I tillegg kommer fortauskriterier gitt av kommunen i Bygningsrådsmøte 2015.03.11:

Tittel:	Saksprotokoll: Prinsippsak, kriterier for etablering av fortau
Resultat:	Behandlet
Arkivsak:	15/45460
Vedtak:	Bygningsrådet vedtar følgende retningslinjer for etablering av fortau: 1. Fortau reguleres og bygges langs nye veger der det planlegges 20 eller flere boliger. 2. Fortau reguleres og bygges langs eksisterende veger som etter ferdig utbygging vil betjene 30 eller flere boliger. 3. Fortau bør reguleres og bygges i veger som har eller planlegges å få kollektivtrafikk i rute, eller har betydelig næringstrafikk eller trafikk i forbindelse med offentlig tjenesteyting slik som barnehager eller skoler. 4. Behov for fortau må vurderes spesielt dersom stedlige forhold tilsier at en veg er uoversiktlig, bratt eller er kjent som en problemstrekning også ved mindre utbygginger. Fortausbehovet må vurderes dersom en veg har funksjon som en spesielt viktig skoleveg 5. Fortau utformes primært med 2,5 meter asfaltert bredde. Ved etablering av fortau langs eksisterende veier må dette tilpasses lokale forhold. Areal til snøopplag må sikres. Dette kan inkludere hager, friområder og lignende. 6. Ved etablering av fortau langs eksisterende veier skal det alltid vurderes hvorvidt eksisterende veiareal kan benyttes. Dette vil kunne medføre flere enveiskjørt gater som også kan bidra til et mer oversiktlig trafikkbilde Følgende FLERTALLSMERKNAD fra partiene MDG, AP, SV, KrF, V følger saken videre. Ved nyetableringer av boligområder bør det primært tilrettelegges med gang- og sykkeltrasser uavhengig av bilvei.

Å etablere 2-sidig fortau vil dels ødelegge for vår renovasjonsløsning (som har fått grønt lys hos både Renholdsverket og kommune – jf. vedlegg 6_13 *Oppsummering tilbakemeldinger møte med TK 2018.04.11*) og dels legge beslag på private hagearealer på nordsiden av Fagertunvegen, samt medføre at private hekker og hegn må fjernes. Dette ville gått direkte imot intensjonene i vedtakspunkt 6 om at eksisterende vegareal alltid skal vurderes benyttet. Og det ville medført inngrep som naboene tydelig har sagt fra om er uønsket for dem.

Ensidig fortau er dermed i samsvar med føringene gitt i kommunale vedtak og langt høyere standard enn det, som vegvesenet sine Håndbøker legger opp til.

Når det gjelder fartshump (eller andre hastighetsreduserende tiltak) og gangfelt, så skal ikke disse reguleres på plankartet, men kan likefullt etableres om dette er ønsket av vegmyndighet. Av Fagertunvegen sin lengde følger det behov for maks. et fartshump/hastighetsreduserende tiltak.

Med parkeringsplass til samtlige boenheter vil det bli en stor økning i biltrafikken. Derfor ønsker Ungdommens bystyre å redusere antall parkeringsplasser. Å legge til rette for og oppfordre til at folk skal kunne leve miljøvennlig liv er viktig, og med det gode kollektivtilbudet som kommer like ved boligene er dette fullt.

Forslagsstiller og plankonsulent sine kommentarer:

Det vises til Statens Vegvesen sin håndbok "V713 Trafikkberegninger" og våre beregninger tidligere i dette brevet. Prosentvis kan trafikkøkningen sies å bli stor. Mens den reelle økingen i ÅDT og samlet ÅDT er særs lav.

Det følger uansett av nullvekstmålet at all fremtidig trafikkøking skal tas som kollektivtrafikk og sykkel/gange. Og dette kan tilsi behov for redusert parkeringsdekking. Det foreslås derfor at parkeringsdekkingen settes til minimum 1,0 parkeringsplass pr. bolig/70 kvm BRA (mot 1,2 i gjeldende norm). Ved behov for en øvre grense kan denne settes til 1,2 plasser.

Vi er også svært opptatte av at støyforholdene i området er tilfredsstillende, og at det beholdes noe grøntareal.

Forslagsstiller og plankonsulent sine kommentarer:

Det vises til vedlagte støyrapport, som viser tilfredsstillende støyforhold. Alle boliger får stille side og privat balkong/terrasse.

Det vises ellers til illustrasjoner og VA-plan, som viser mye grøntareal og mulighet for overvannshåndtering i åpne regnvannsbedd.

Med vennlig hilsen
for VOLL ARKITEKTER AS

Rasmus Bolvig Hansen
Arkitekt/arealplanlegger