

NOTAT

OPPDRAAG	Trafikkanalyse - Quality Hotel Panorama	DOKUMENTKODE	418 767-RIT-NOT-01
EMNE	Trafikkvurdering av dagens og fremtidig trafikk i tilknytning til utvidelse av hotellet på Tiller i Trondheim	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	Pir II AS	OPPDRAAGSLEDER	Synøve Aursand
KONTAKTPERSON	Silje Wendelborg Fremo	SAKSBEH	Ole Berrum
KOPI		ANSVARLIG ENHET	1035 Oslo Samferdsel

Innhold

1	Bakgrunn.....	2
2	Dagens situasjon.....	2
2.1	Beliggenhet og atkomst.....	2
2.2	Dagens trafikk til hotellet.....	2
2.3	Trafikk på vegnettet.....	3
2.4	Parkering.....	4
2.5	Trafikkulykker.....	4
2.6	Kollektivtrafikk.....	4
3	Hovedtrekk i planforslaget.....	5
4	Trafikale konsekvenser av utbyggingen.....	5
4.1	Innledning.....	5
4.2	Nyskapt trafikk fra utbyggingen.....	5
4.3	Fremtidig trafikk på veinettet.....	6
4.4	Parkering.....	7
4.5	Vurdering av beregningene.....	8
5	Oppsummering.....	8

	27.09.2017	Rapport	Obe	DJ	DJ
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

1 Bakgrunn

Multiconsult AS er bedt om å utarbeide en trafikkanalyse i forbindelse med gjennomføring av detaljregulering for utvidelse av Quality Hotel Panorama på Tiller i Trondheim. Trafikkanalysen inngår som del av den tekniske bistand i forbindelse med ovennevnte detaljregulering for hotellet.

Trafikkanalysen tar for seg dagens situasjon og situasjonen etter utbygging innen planhorisonten 2037, samt behov for eventuelle tiltak. Resultatet danner grunnlaget for beregning av støysoner og luftsonekart.

Det er under utarbeiding omlegging av busstilbudet i området på Tiller som en del av Miljøpakken i Trondheim. Da det er usikkerhet om hvilke løsninger som her velges, har vi valgt å legge til grunn beregninger av den fremtidige trafikken i hht beregninger fra Nasjonal transportplan (NTP). Disse gir imidlertid større trafikk enn beregningene utført i Miljøpakken for Trondheim.

2 Dagens situasjon

2.1 Beliggenhet og atkomst

Hotellet og planområdet ligger plassert i næringsområdet på Tiller langs E6 ca. 8 km sør for Trondheim sentrum. Det er plassert nær E6 mellom Sentervegen og City Syd på nordsiden og Tillertorget på sørsiden.

Hotellet har hovedatkomst via avkjøringsramper i Tillerkrysset på E6 og Sentervegen frem til Ivar Lykkes veg som er enveisregulert mot avkjøringsrampe fra E6 sør. Ivar Lykkes veg er også atkomst til Tillertorget.



Figur 1 Flyfotoet viser hotellet med svart glassfasade i næringsområdet langs E6 sør for Trondheim sentrum

2.2 Dagens trafikk til hotellet

Følgende data, oppgitt fra hotellet, danner grunnlag for beregning av dagens trafikk:

- Antall rom: 122
- Belegg: 65 %

Trafikkvurdering

- Med bil/drosje: 90 %
- Varelevering: 3 leveranser pr uke

For beregningene er i tillegg forutsatt 1,2 personer pr. bil eller drosje og at hver gjest foretar 2,2 bilturer/døgn pga. besøk eller egen biltur under oppholdet ved hotellet. Varelevering er oppgitt til kun 3 ganger pr. uke.

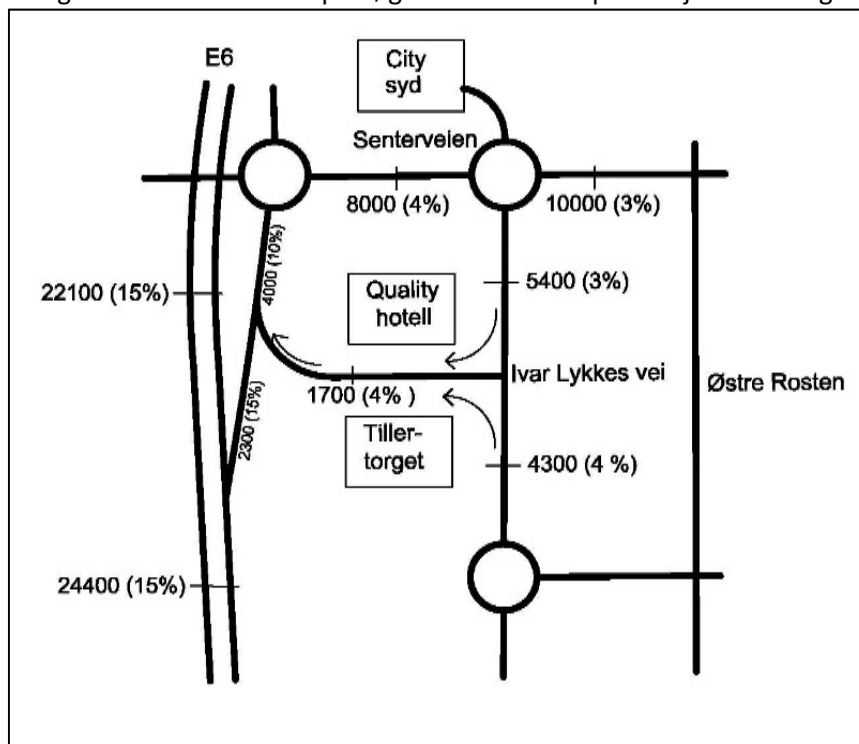
Antall kursdeltagere er oppgitt å variere mye fra 50 personer opp til 150 på de største kursdagene (onsdager og torsdager). Det er anslått et gjennomsnitt på 100 over ukens dager. Det er også her antatt at 90 % kommer med bil/drosje. Videre har vi forutsatt at det i gjennomsnitt er 1,2 personer pr. bil/drosje.

Dette gir en samlet døgntrafikk på ca. 280 kjøretøy pr. døgn (ÅDT). I tillegg kommer ansattes bilbruk. Pga. få p-plasser for ansatte utgjør denne trafikken neppe mer enn 20 biler/døgn.

Samlet trafikk til/fra hotellet er med ovenstående forutsetninger beregnet til ca. 300 biler (ÅDT) pr. døgn, dvs. 150 biler hver vei pr. døgn.

2.3 Trafikk på vegnettet

På figur 2 er trafikktallene på døgnbasis fremstilt på et skjematisk vegnett for området.



Figur 2 Dagens biltrafikk (ÅDT) på vegnettet i området, med tungtrafikkandel i parentes.

Tallene i parentes er registrerte tungtrafikkandeler. Fra NVDB¹ er det hentet døgntrafikk tall (ÅDT²) på de nærmeste vegene rundt planområdet.

På Ivar Lykkes veg forbi hotellet har vi beregnet døgntrafikken til ca. 1700 kjt/døgn (ÅDT). Vegen er enveisregulert mot avkjøringsrampen fra E6 sør. Beregningen er basert på en trafikk telling den 15.6.17 (kl. 16 - 17) samt beregningen av trafikk til hotellet, redegjort for i kap. 2.2 over.

¹ NVDB: Norsk Veg Data Bank

² ÅDT: Årsdøgntrafikk er summen av antall kjøretøy som passerer et snitt på en veg gjennom året dividert på antall dager i året; dvs. et gjennomsnittstall for trafikkmengde pr døgn på en vegstrekning.

2.4 Parkering

Dagens parkeringstilbud ved hotellet omfatter ca. 80 p-plasser i hht. opplysninger fra hotellet og ut i fra flyfoto. Plassene benyttes av hotell- og konferansegjester og ansatte. Kurs og konferanser avholdes på dagtid mellom kl. 0800 og 1700. Hotellgjestene ankommer for det meste etter kl. 1700 og forlater hotellet før kl. 0800 om morgenen, dersom de ikke også er konferansegjester. Ulike parkeringsbehov på ulike tidspunkt over døgnet gjør at behovet for antall parkeringsplasser vurderes å være mindre enn p-normen tilsier.



Fig. 3 Flyfoto av planområdet fra 2016

Figuren viser dagens parkeringssituasjon med totalt 79 parkeringsplasser for bil, inkl. HC, og 6 plasser for sykkel. Dersom det ikke er tilstrekkelig parkeringsplasser på dagtid ved store konferanser der mange deltakere kommer i egen bil, er det stor overkapasitet totalt i området på store parkeringsareal og i parkeringskjellere ved forretningene langs Ivar Lykkes veg. Det foreligger en muntlig avtale mellom Rema 1000 (nedre plan) om sambruk av parkeringsplasser.

Det er et sykkelstativ med plass til seks sykler ved hovedinngangen til hotellet. Det opplyses at det er svært sjelden hotellgjester til dette hotellet kommer med sykkel. Enkelte ansatte sykler til jobb ved hotellet og per i dag har det ikke vært behov for flere plasser.

2.5 Trafikkulykker

Politiregistrerte ulykker med personskade er hentet fra NVDB. Det er registrert 1 rapportert personskadeulykke med lettere skade i Ivar Lykkes vei rett sør for hotellet (sykkelulykke 2006). Dessuten er det registrert 3 ulykker med lettere skade lenger sør i Ivar Lykkes veg (2004 -2014) samt 2 ulykker med personskade i Sentervegen øst for krysset med Ivar Lykkes veg (1999 og 2005). Det er ingen ulykker som ligger i direkte tilknytning til planområdet.

2.6 Kollektivtrafikk

Dagens kollektivtrafikktilbud til området vil bli vesentlig forbedret gjennom det nye metrobusstilbudet i Trondheim. Den ene av tre planlagte linjer (M1) vil ha trasé gjennom Tiller. Metrobussen vil få hyppige avganger (ned til hvert 5. minutt) og ha knutepunkt på Tiller.

Busstraséen vil som nå gå i Sentervegen og Østre Rosten, nord for Sentervegen. Det er dessuten under vurdering å prioritere bussen på bekostning av øvrig biltrafikk i de to vegene. Nærmeste

holdeplass/stasjon og nytt knutepunkt vil antagelig beholdes i Sentervegen ved City syd nær hotellet, som i dag.

3 Hovedtrekk i planforslaget

Figur 4 viser det aktuelle planområdet. Arealet innenfor den sorte stiplede streken skal detaljreguleres.

LINK Arkitekter, som prosjekterer hotellet, har vurdert flere alternativer for utbygging av tomte. Det



aktuelle tiltaket inneholder et nytt tårnhus med ca. 200 nye hotellrom til totalt ca. 320 rom samt utbygging av dagens konferansearealer. Planen er at det nye konferansesenteret skal gi mulighet for en vesentlig økning av konferanse-tilbudet, og mulighet for kulturarrangement, konserter og lignende.

Figur 4
Kartutsnittet viser planområdet med bilatkomst
(Kilde: TK web)

4 Trafikale konsekvenser av utbyggingen

4.1 Innledning

Kapittelet tar for seg trafikksituasjonen i 2037, dvs. innenfor en planhorisont på 20 år. I tillegg til beregnet nyskapt trafikk fra hotellutvidelsen basert på opplysninger fra hotellet, har vi basert beregningene på prognosene i Nasjonal transportplan NTP («Fylkesvis samlet trafikkarbeid 2010 - 2050») innenfor den aktuelle planperioden. Antall p-plasser ved hotellet opprettholdes omtrent som i dag.

4.2 Trafikk fra utbyggingen

Følgende data oppgitt fra hotellet, danner grunnlag for beregning av nyskapt trafikk:

- Antall rom: 322 (200 nye rom)
- Belegg: 55 % (anslag fra hotelleier)
- Med bil/drosje: 90 %

For beregningene er det i tillegg forutsatt 1,2 personer pr. bil/drosje og at hver gjest foretar 2,2 bilturer pga. besøk eller egen biltur under oppholdet ved hotellet. Dette gir en trafikk på knapt 300 biler /døgn.

Trafikkvurdering

Den lave parkeringsdekningen ved hotellet tilsier at kursdeltagere i stor grad må komme med andre reisemidler enn med privat bil. Vi antar at i gjennomsnitt 200 kursdeltagere kommer med bil og drosje og at det i gjennomsnitt er 1,2 personer pr. bil. Dette gir en trafikk fra konferansedelen på ca. 330 biler/døgn.

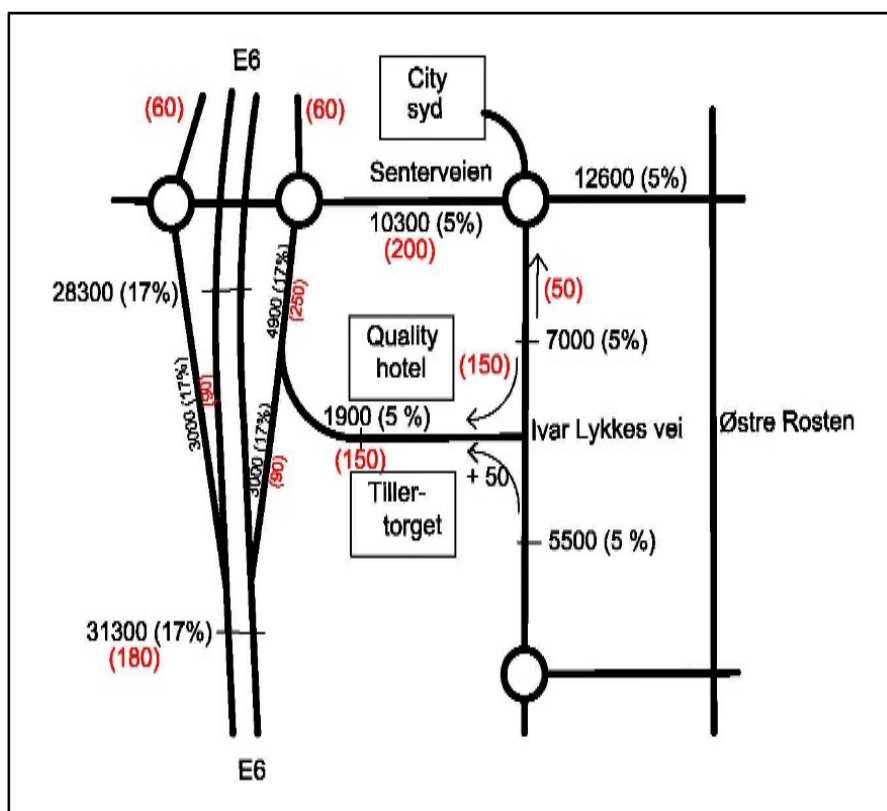
Med ovenstående forutsetninger er beregnet en samlet trafikk til/fra hotellet på ca. 620 biler/døgn (ÅDT) eller vel 300 biler/døgn hver vei. Trafikkøkningen i forhold til dagens situasjon er på vel 300 biler/døgn (ÅDT).

4.3 Fremtidig trafikk på veinettet

Den nyskapte trafikken er fordelt på de nærmeste vegene i området. Det er også lagt til generell trafikkvekst på vegnettet. Denne er i hht. Nasjonal transportplan (NTP) prognoseperiode 2017 – 2037, stipulert til samlet ca. 28 %, fordelt med ca. 26 % for lette kjøretøyer og 42 % for tunge kjøretøyer. Prognosen forutsetter en avtagende vekst i perioden.

Følgende forutsetninger er lagt til grunn for retningsfordelingen:

- Basert på informasjon fra hotellet er trafikkfordelingen sør - nord ca. 60 % fra sør og 40 % fra nord.
- Ivar Lykkes veg er envegsregulert mot avkjøringsrampe fra E6.
- Hotellet har tilgang til inntil 50 p-plasser ved Rema 1000. Trafikk hit vil returnere via Sentervegen mot E6.
- Også den registrerte gjennomgangstrafikken mot E6 forbi hotellet (ca. 200 ÅDT) øker tilsvarende den generelle trafikkveksten i planperioden, dvs. med ca. 50 biler/døgn.



I figuren er trafikk-tallene fremstilt på et skjematisk veg-nett for området.

Figur 5
Beregnet døgntrafikk (ÅDT) på vegnettet i 2037. Økningen fra hotellet med rødt.

Trafikkøkningen på vegnettet i området kommer primært fra den generelle trafikkveksten, og ikke fra utvidelsen ved hotellet. Trafikkøkningen fra den planlagte utbyggingen varierer mellom ca. 0,5% på E6 sør og 12 % på Ivar Lykkes veg forbi hotellet mot E6. På Sentervegen utgjør økningen ca. 2 %.

4.4 Trafikkavvikling på Senterveien og Ivar Lykkes vei

Den beregnede trafikken til hotellet vil ikke gi problemer for avviklingen på Senterveien eller Ivar Lykkes vei. Trafikken i rushtiden til hotellet om ettermiddagen vil være meget beskjeden og bare i liten grad gi en tilleggsbelastning i kryssene på Senterveien og Ivar Lykkes vei. Trafikken fra hotellet om ettermiddagen vil være større, men denne er imidlertid enveisrettet mot E6 via avkjøringsrampen fra E6 sør. Den vil derfor ikke belaste krysset Ivar Lykkes vei x Senterveien utover den trafikken som benytter p-plassen på Rema. Sistnevnte vil imidlertid også kunne kjøre via E6 rampe sør, og dermed ikke belaste krysset Ivar Lykkes vei x Senterveien.

Dersom del av Senterveien omreguleres til busstrasé for Metrobussen i hht. Miljøpakken for Trondheim, så vil dette medføre en større trafikkøkning i Ivar Lykkes, men samtidig en betydelig reduksjon i Senterveien også vest for krysset med Ivar Lykkesvei i forhold til beregningene ovenfor. Uansett hvilken regulering/løsning som velges i krysset Ivar Lykkes vei x Senterveien, så vil dette ikke gi noen endring av vurderingene gjort ovenfor. Samlet sett vil situasjonen forbedres da trafikkbelastningen i krysset med Senterveien i de ulike beregningene i Miljøpakken vil gi betydelig lavere eller omtrent samme timetrafikk som beregningene ovenfor gir.

4.5 Parkering

Parkeringstilbudet i forbindelse med utbyggingen vil bli omtrent uendret, og opprettholdes med ca. 80 plasser, inkl. HC-parkering. Trondheim kommunes parkeringsveileder viser en anbefaling for hotell og for forsamlingslokaler (konferanse), og sier samtidig at det må benyttes skjønn ved vurderinger av behov.

For sentrumsområdet på Tiller skal Midtre sone legges til grunn. Det anbefales 0,1 - 0,3 p-plasser pr. hotellrom og 0 - 0,5 p-plasser pr. 10 seter ved forsamlingslokaler. Med planlagt antall hotellrom, ca. 320, og inntil ca. 1450 konferansesenter, spenner normkravet fra 32 til 169 plasser.

Trondheim kommune ønsker og utøver generelt en restriktiv parkeringspolitikk. I sentrumsområdet på Tiller er det i dag, og det vil i lang tid framover være, et stort antall parkeringsplasser på alle eiendommene langs Ivar Lykkes veg. Det planlegges en metrobussholdeplass med gangavstand ca. 200 meter fra hotellets hovedinngang, med hyppige avganger til Trondheim sentrum, jfr. kap 2.5 for nærmere omtale. Hotellet har selv oppgitt at belegget vil være langt under 100 %, trolig ned mot 55 % i snitt over året. Framfor å øke antall parkeringsplasser ved hotellet anbefales det å heller benytte flere muligheter for sambruk, ev. formalisere leieavtaler med omkringliggende næringseiendommer.

Det planlegges ikke egne parkeringsplasser for ansatte ved hotellet, i tråd med anbefalt parkeringspolitikk i Trondheim kommune. Anbefalt norm for sykkelparkering ved hotell er 0,2 plaser per rom. Dette hotellets lokalisering og kundegruppe innebærer svært sjelden at hotellgjester kommer med sykkel. Det er derfor ikke beregnet sykkelparkering for hotellgjester. Norm for forsamlingslokale (som er brukt ved beregning av bilparkering) er 2 plasser per 10 seter, noe som gir 290 plasser for sykkel. Erfaringsmessig er det som for hotellgjester, svært få konferansegjester som kommer syklende, jf. opplysninger fra hotellet at det per i dag ofte er ledige plasser i dagens sykkelstativ med 6 plasser. Det er derfor vurdert at det ikke er relevant å legge til rette for et stort antall sykkelparkingsplasser. Planforslaget viser 30 plasser utenfor hovedinngangen, og i tillegg planlegges det ca. 20 plasser i tilknytning til parkeringskjeller. Disse vil være tilgjengelige for både ansatte og gjester.

Konklusjonen er at antallet parkeringsplasser for bil og sykkel som er vist og beskrevet i planforslaget i hovedsak vil være innenfor anbefalte grenseverdier i parkeringsnormen, og samtidig vil være restriktive iht. Trondheim kommunes parkeringspolitikk.

4.6 Vurdering av beregningene

Beregningene av trafikk til hotellet er basert på erfaringer fra lignende prosjekter i Norge samt opplysninger fra hotellet om dagens trafikk. Likevel er det en rekke usikkerheter knyttet til forutsetningene for beregningene. Kilden til størst usikkerhet i beregningene er prognosen for fremtidig trafikkvekst i planperioden. Selv om erfaring til nå er at disse prognosene har gitt for lave veksttall enn for høye vil dette imidlertid kunne endres i fremtiden.

Ved beregning av trafikk til hotellet er andelen med bil og personer pr. bil svært usikre. Det samme gjelder anslag over fremtidig belegg og antall bilturer pr. hotellgjest. Oppgitt tall for varelevering (3 leveranser pr. uke) er så lavt at det ikke er tatt med i beregningene.

Antall planlagte p-plasser ved hotellet tilsier at beregnet biltrafikk sannsynligvis ligger for høyt enn for lavt i og med at det ikke tilbys flere p-plasser etter utvidelsen av hotellet. Selv med en betydelig utvidet bruk av nabotomtenes p-plasser vil dette neppe medføre en trafikkøkning med bil utover den beregnede. Dette betyr at en vesentlig større andel av hotellgjester og kursdeltagere må komme til hotellet med andre reisemidler i fremtiden, dvs. med turbuss, metrobusen og på sykkel, samt en vesentlig større andel med taxi. Det er vel også dette som er målet med utgangspunkt i den restriktive parkeringspolitikken som ligger til grunn for de lave parkeringskravene i Trondheim, jfr. det «grønne skiftet».

Vi har likevel valgt å legge den beregnede trafikkøkningen på 300 kjt/døgn til grunn, da dette uansett er et lavt tall i forhold til den generelle trafikkveksten i planperioden. I forhold til øvrige konsekvenser, som f. eks. vegtrafikkstøy, mener vi det også er riktig å ikke regne med for lave verdier.

5 Oppsummering

I planperioden frem til 2037 vil biltrafikken samlet sett øke betydelig på E6 og på vegnettet gjennom området på Tiller dersom prognosen fra NTP legges til grunn, helt uavhengig av tiltaket med nytt hotell og konferansesenter i planforslaget.

Beregnet biltrafikk fra hotellutvidelsen er beskjedent både i forhold til dagens trafikk og fremtidig beregnet trafikk på vegnettet i området. Likevel gir beregningen av trafikk fra hotellet sannsynligvis for høy enn for lav verdi. Dette skyldes ikke minst parkeringsdekningen ved hotellet samt den planlagte forbedringen av kollektivtilbudet, ved innføring av metrobuskonseptet i Trondheim.