

Oppdragsnavn: Osloveien 129 - Reguleringsplan
Oppdragsnummer: 623394-01
Utarbeidet av: Maja Grøndal Krystad/Trine Rathe
Dato: 26.06.2020
Tilgjengelighet: Åpen

NOTAT – Vegløsninger i planforslaget

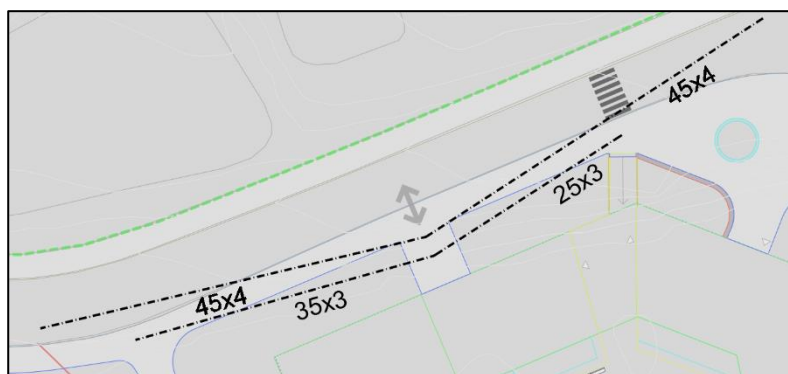
1. ADKOMST TIL PARKERINGSKJELLER	1
2. KJØRING FOR RENOVASJON OG ANNEN NYTTETRAFIKK	2
3. ADKOMST TIL NÆRINGSDEL.....	5
4. ADKOMST FOR UTRYKNING (BRANN).....	5

Innledning

I forbindelse med regulering av nytt boligområde med forretning/tjenesteyting i Osloveien 129 i Trondheim bistår Asplan Viak med utarbeiding av illustrasjonsplan og plankart til planmaterialet. Dette notatet beskriver valgte løsninger for trafikk i planområdet, herunder adkomst til parkeringskjeller og kjøring for renovasjon og annen nyttetraffikk inne i boligområdet. Vurderingene er gjort i samarbeid mellom vegplanlegger, landskapsarkitekt og arkitekt (pka). I løsningene som er valgt har vi søkt å ivareta trafikksikkerhet og gode løsninger for tilkomst og samtidig legge til rette for et mest mulig bilfritt bomiljø.

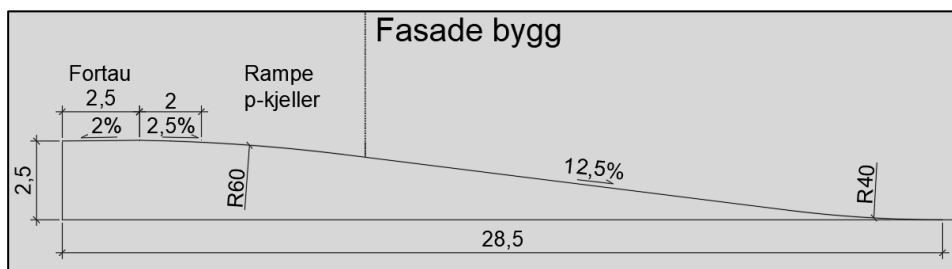
1. ADKOMST TIL PARKERINGSKJELLER

Adkomsten til parkeringskjeller for beboere er lagt til Osloveien nord for planområdet. Her ligger vegen lavt i forhold til terreng/bygninger i planområdet, noe som gir en kortere kjellerrampe og mer areal til uteområdene. I denne del av Osloveien er trafikkmengden (ifølge NVDB 2014) ÅDT 2400, og langs østsida av planområdet er trafikkmengde fra ÅDT 2900. Østsida av planområdet trafikkeres av utrykningskjøretøy og kollektivtrafikk som kjører over Ceciliebrua til og fra St. Olavs. Trafikk inn og ut fra kjelleren vil dermed være mindre i konflikt med forbipasserende trafikk. Foreslått plassering av kjellerrampe ivaretar krav iht. Statens vegvesens håndbok N100 både med hensyn til sikt mot kjøreveg og fortau, og avstand til kryss er over 40 meter (krav i Statens vegvesens håndbok N100).



Figur 1: Sikt mot kjøreveg og fortau

Det er sikret utforming av rampen i henhold til Statens vegvesens håndbok N100, med 2,5% fall de nærmeste 2 meter utenfor fortau, og vertikalradius ikke mindre enn R60 i høybrekk og R40 i lavbrekk.



Figur 2: Vertikal linjeføring av rampe til parkeringskjeller

2. KJØRING FOR RENOVASJON OG ANNEN NYTTETRAFIKK

For renovasjonsbilen er det vurdert flere muligheter til løsning som kan oppsummeres i tre hovedalternativer (under hver av disse er flere varianter vurdert). Disse beskrives kort under.

1. Dokkingstasjon for avfallsug og returpunkter med nedgravde containere for papp/papir og glass/metall samles ved to lommer langs Osloveien i øst. I denne løsningen kan renovasjonsbilen holdes helt utenfor boligområdet og adskilt fra myke trafikanter. Det gir også færre avkjøringer fra Osloveien og lommene vil kunne brukes for korte stopp for henting og bringing. Fordelen med denne løsningen er at kjøring inne i boligområdet reduseres, men løsningen er ikke ønskelig ettersom returpunkt for privat husholdningsavfall blir liggende mellom offentlig veg og fortau. Dette alternativet løser heller ikke situasjonen for nødvendig nyttekjøring inne i boligområdet.



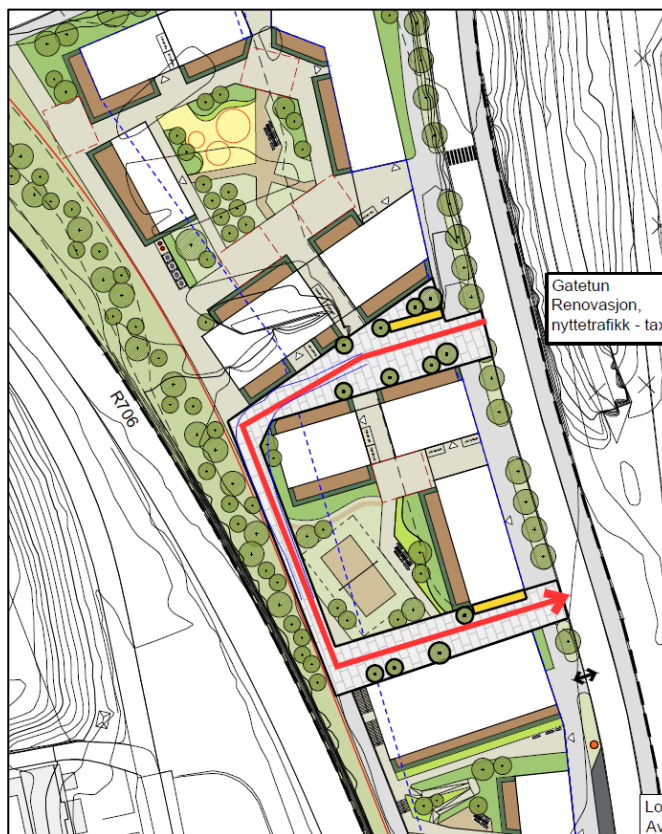
Figur 3: Renovasjon og nytte trafikk alternativ 1

2. Gjennomkjøring med utkjøring i nord: Det har blitt vurdert å la renovasjon benytte g/s-veg med utkjøring mot nord, men dette alternativet er forkastet på grunn av at trafikksikkerheten ikke vil kunne ivaretas dersom renovasjonsbil regelmessig må benytte gang- og sykkelveg. Utkjøring fra G/S-veg i svingen i nord vil også gi en uoversiktlig situasjon.



Figur 4: Renovasjon og nyttetraffic alternativ 2

3. Internt gatetun med kombinert kjøre- og gangtraffic (shared space): Renovasjon og annen nyttetraffic har adgang til sentrale deler av planområdet med et enveiskjørt gatetun. Separat inn- og utkjøring gir en tryggere situasjon for mange trafikanter. Fartsnivået for kjørende vil reduseres da det skal tas hensyn til mange trafikanter som ferdes på de samme arealer som biltraffic. Trondheim kommune ønsker ikke blandet traffic med kjørende og gående i gatetun, men adskilt traffic med kjøreveg og fortau. De ønsker også at antall avkjøringer mellom planområdet og Osloveien reduseres. Alternativ 3 er derfor videreutviklet som en intern kjøreveg med fortau, se videre vurdering under.



Figur 5: Renovasjon og nyttetraffic alternativ 3

3A Intern kjøreveg med vendehammer:
Løsningen legger opp til to avkjørsler med vendehammer. Dette reduserer unødvendig gjennomkjøring, men skaper flere kryssinger av fortau langs Osloveien og mer rygging inne i boligområdet. Denne løsningen krever vegbredde som sikrer nok plass til at møtende kjøretøy kan passere. Vendehammer for renovasjonskjøretøy er arealkrevende, og arealbruken tilsvarer en vegstrekning med gjennomgående veg.



Figur 6: Renovasjon og nyttetraffic alternativ 3A

3B Intern kjøreveg med delvis enveiskjøring:

(Valgt løsning)

Tydelig angivelse av inn- og utkjøring gir en forutsigbar trafikksituasjon. Internvegen leder nyttetraffic for planområdet inn i nordre avkjørsel, og kjører ut i søndre avkjørsel. Dermed unngås behov for å vende og rygge renovasjonskjøretøy i vendehammer. Med enveiskjørt internveg kan vegbredden reduseres og gi mer areal til andre formål. Behovet for vending og rygging av renovasjonskjøretøy fjernes. I sør er internvegen toveiskjørt, for å gi direkte adkomst fra Osloveien til kundeparkering og varelevering. Trafikk til kundeparkeringen benytter internvegen kun mellom inn- og utkjøringen til kundeparkeringen øst i bygget og Osloveien. Varelevering skjer vest i bygget. Kjøring til næringsdelen er beskrevet nærmere under pkt. 3.

Det er forutsatt at utrykningskjøretøy og flyttebil kan benytte kjørbare gangveger for å nå nordlig og sørlig del av området. Adkomst for brannbil er beskrevet nærmere under pkt. 4.



Figur 7: Renovasjon og nyttetraffic alternativ 3B

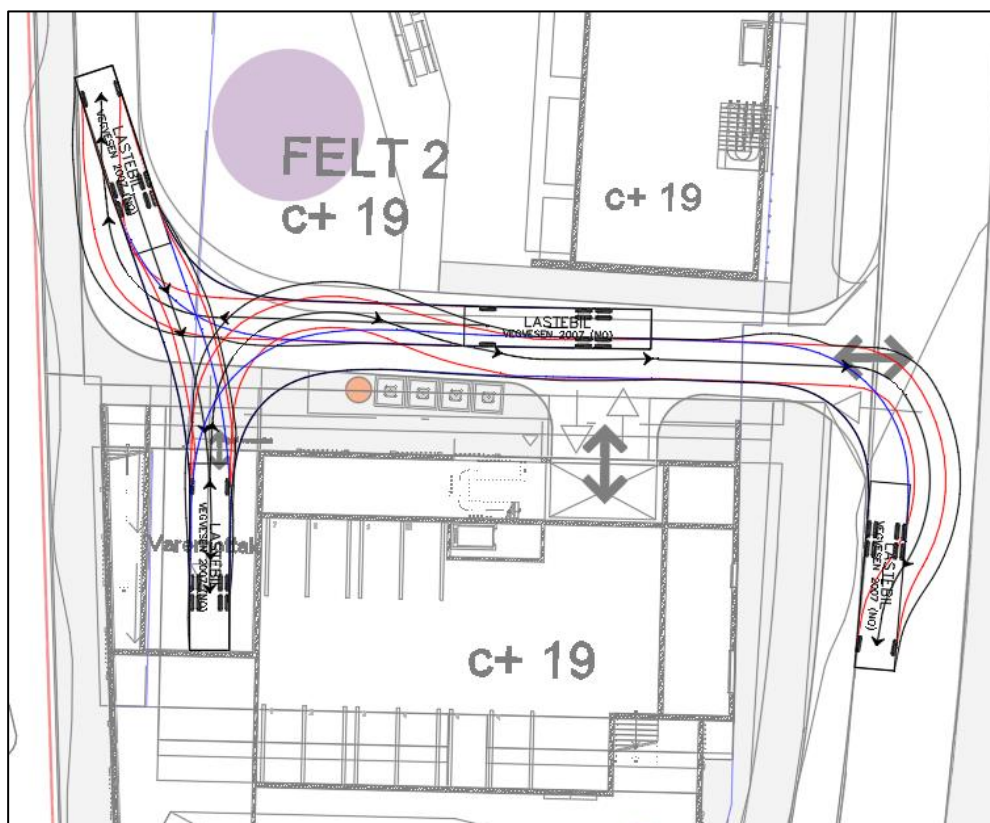
3. ADKOMST TIL NÆRINGSDEL

Området Osloveien 129 planlegges med forretning/tjenesteyting.

Det er i planen lagt opp til dagligvarehandel i felt 1, og ulike alternativer for organisering av varelevering, kundeparkering og adkomst til parkeringskjeller er vurdert i samråd med arkitekt.

Den valgte løsningen har toveiskjørt adkomstveg for kunder og varelevering fra Osloveien. Kundeparkering med plass til 11 personbiler planlegges i en separat del av byggets 1. etasje. Det legges opp til 7 meter bredde mellom parkeringsradene. For hver andre parkeringsplass er det tatt hensyn til eventuelle søyler. Hver parkeringsplass er 5 meter dyp og 2,6 meter bred. De innerste plassene er 2,8 meter brede for å sikre fremkommelighet til disse. Det er satt av 1 plass til handicap-parkering.

For å unngå konflikt mellom kundeparkering og varelevering er varemottak lagt til byggets vestre ende. For adkomst til varemottak kan en lastebil svinge inn i internvegen og deretter rygge inn til varemottaket. En sjåfør har dermed god oversikt over situasjonen før ryggingen starter. Bredden på varemottaket planlegges til minimum 5,5 meter, i henhold til anbefalinger fra Bransjestandard for varelevering (BVL).



Figur 8: Kjøremønster ved varelevering

4. ADKOMST FOR UTRYKNING (BRANN)

Tilgjengelighet for brann er analysert og sikret ved hjelp av dak-basert sporingsanalyse (AutoTurn) i samarbeid med landskapsarkitekt og arkitekt. Det er satt av arealer til oppstillingsplass for brannbil (se illustrasjonsplan), og det er benyttet modell av stigebil i henhold til retningslinjer fra Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS. Det er forutsatt at utrykningskjøretøy kan benytte kjørbare gangveger i tillegg til intern kjøreveg for nødvendig tilkomst.