

NOTAT

OPPDRAG	Utredning Nyhavna	DOKUMENTKODE	416931-RIA-NOT-01
EMNE	Vurdering av støy fra trafikk	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Trondheim Kommune	OPPDRAGSLEDER	Silje W. Fremo
KONTAKTPERSON	Per Arne Tefre	SAKSBEH	
KOPI		ANSVARLIG ENHET	3062 Trondheim Akustikk

SAMMENDRAG

Støyvurderingene viser at støykonsekvensene for området rundt Nyhavna på grunn den økte trafikken er relativt små både for scenario 1b og 2b sammenliknet med framtidig situasjon uten utbygging, blant annet fordi området er relativt støyuutsatt også uten en utbygging. Selv om trafikk tall for scenario 1a og 2a ikke er kjent så kan man fra dette utlede at også for disse alternativene er konsekvensene relativt små.

1 Innledning

I forbindelse med kommunedelplan for Nyhavna i Trondheim har Multiconsult bistått Trondheim kommune med utredninger innenfor fagområdene trafikk og akustikk.

I dette notatet er det gjort vurderinger av støy fra veitrafikk i området rundt Nyhavna. Vurderingene er basert på trafikkberegninger for de forskjellige alternativene, og det henvises til notat 416931-RIT-NOT-00 for en detaljert utredning av de forskjellige alternativene og trafikkberegninger. I underliggende notat vil alternativene kun bli kort oppsummert.

2 Retningslinjer

Miljøverndepartementet sin "Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442)" er lagt til grunn for beregningene. Retningslinjen definerer tre støysoner:

- **Rød sone** – nærmest støykilden, angir et område som ikke er egnet til støyfølsomme bruksformål, og etablering av ny støyfølsom bebyggelse skal unngås.
- **Gul sone** – er en vurderingssone der støyfølsom bebyggelse kan oppføres dersom avbøtende tiltak gir tilfredsstillende støynivå.
- **Hvit sone** – angir en sone med tilfredsstillende støynivå, og ingen avbøtende tiltak er nødvendige.

Kriterium for soneinndeling for vegtrafikk er gitt i Tabell 1. Når minst ett av kriteriene for den aktuelle støysonen er oppfylt, faller arealet innenfor sonen.

00	03.10.2014	Til informasjon	ATW	SWF	SWF
REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV

Tabell 1: Kriterier for soneinndeling i henhold til T-1442.

Støykilde	Støysone			
	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden, kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden, kl. 23 – 07
Veg	$55 \leq L_{den} < 65$	$70 \leq L_{SAF} < 85$	$L_{den} \geq 65$	$L_{SAF} \geq 85$

3 Planområde og alternativer

Planområdet ligger nordøst i Trondheim sentrum, og er en del av havna i Trondheim.



Figur 1: Kommuneplanens arealdel Nyhavna (Kilde: Trondheim kommune)

Det er i hovedsak sett på 4 forskjellige scenarier, avhengig av utbyggingsfase og arealutnyttelse (jf. 2).

Tabell 2: Utbyggingsfaser Nyhavna

SCENARIO 1a År 2025 Nyhavna øst utbygd TU = 200 %	SCENARIO 1b År 2035 Hele Nyhavna utbygd TU = 200 %
SCENARIO 2a År 2025 Nyhavna øst utbygd TU = 280 %	SCENARIO 2b År 2035 Hele Nyhavna utbygd TU = 280 %

Scenario 1b og 2b er vurdert i dette notatet, og sammenliknet med en fremtidig belastning uten utbyggings av Nyhavna, men der en fremtidig utbygging av Lade og Lilleby er tatt med.

4 Vurdering av alternativene

For alle alternativene er det støy fra Rv 706, fra utløpet til Strindheimstunellen, Skippergata og maskinistgata som er vurdert. Trafikktallene er oppsummert i tabell 3. Detaljerte trafikldata er gitt i 416931-RIT-NOT-00

Tabell 3: Trafikktall benyttet i beregningene.

Gate	Fremtidig Trafikkbelastning	Scenario 1b	Scenario 2b
Rv. 706		21300	23800
Skippergata		21600	26700
Maskinistgata		14300	15900
Utløp Strindheimstunellen		22100	24600
Interne veier Nyhavna		15100	21800

4.1 Fremtidig situasjon uten utbygging av Nyhavna

For situasjonen uten utbygging er det bygningene sør for Fv 910 og bygningene sørøst for Strandveien som i hovedsak er utsatt for støynivåer på over $L_{den} = 55$ dB. Dette gjelder byggene som er i kvartalet nærmest veiene som er beregnet. Inne på Nyhavna er det lite av arealet som ligger i gul/rød sone.

4.2 Scenario 1b og 2b

Scenario 1b og 2b har liten individuell forskjell med tanke på støy, de beregnede trafikktallene gir en forskjell mellom alternativ 1b og 2b på 0,2 til 0,7 dB avhengig av hvilken gate som er vurdert. De to alternativene er derfor vurdert samlet. Det kan påpekes at vurderingens natur også gjør den beskrivende for scenario 1a og 2a.

Samlet sett er de støymessige konsekvensene av utbyggingen relativt små. Også når en utbygging av Nyhavna er hensyntatt er det boligrekken nærmest strandveien og nærmes Fv 910 som vil ligge i gul sone på grunn av veinettet rundt Nyhavna. Trafikkøkningen er ikke stor nok til at kvartal lenger

Vurdering av støy

bak vil havne i gul sone på grunn av disse veiene. For boligene som allerede er i gul sone vil støynivået stige med 1,5-2 dB avhengig av den eksakte plasseringen. Dette er en relativt moderat økning i støynivået.

Inne på selve Nyhavna vil ca 1/3 av arealet ligge i gul eller rød sone. Noe som vil kreve en del støytiltak når disse byggene eventuelt oppføres.

5 Oppsummering og konklusjon

Støyvurderingene viser at støykonsekvensene for området rundt Nyhavna på grunn den økte trafikken er relativt små både for scenario 1b og 2b sammenliknet med framtidig situasjon uten utbygging, blant annet fordi området er relativt støyutsatt også uten en utbygging. Selv om trafikk tall for scenario 1a og 2a ikke er kjent så kan man fra dette utlede at også for disse alternativene er konsekvensene relativt små.