

NOTAT

Oppdrag **1350032727**
Kunde **Byggpartner AS**
Notat nr. **1**
Dato **5. februar 2019**
Til **Byggpartner AS**
Fra **Carl Henrik Bjørseth/Grethe Myrberg**
Kopi

1. Trafikkforhold Stordalsveien og Lillevollen

Notatet er en analyse av trafikkmengde og vegstandard i Stordalsveien hvor det skal bygges 5 rekkehusboliger og en vurdering av avkjørsel i Lillevollen hvor det skal etableres 10 boenheter.

Dato



Rambøll
Fjordgaten 15
N-3125 Tønsberg

T +47 22 51 80 00
www.ramboll.no

Stordalsveien til høyre (5 rekkehusboliger), Lillevollen til venstre med 10 boenheter.

1.1 Trafikk i Stordalsveien

1.1.1 Estimering av trafikk i Stordalsveien

Basert på vurdering av husnummer på kart i Stordalsveien så ligger det ca. 12 boliger nord for planområdet, og ca. 17 boliger syd for planområdet (mellom planområdet og Årløkkveien).

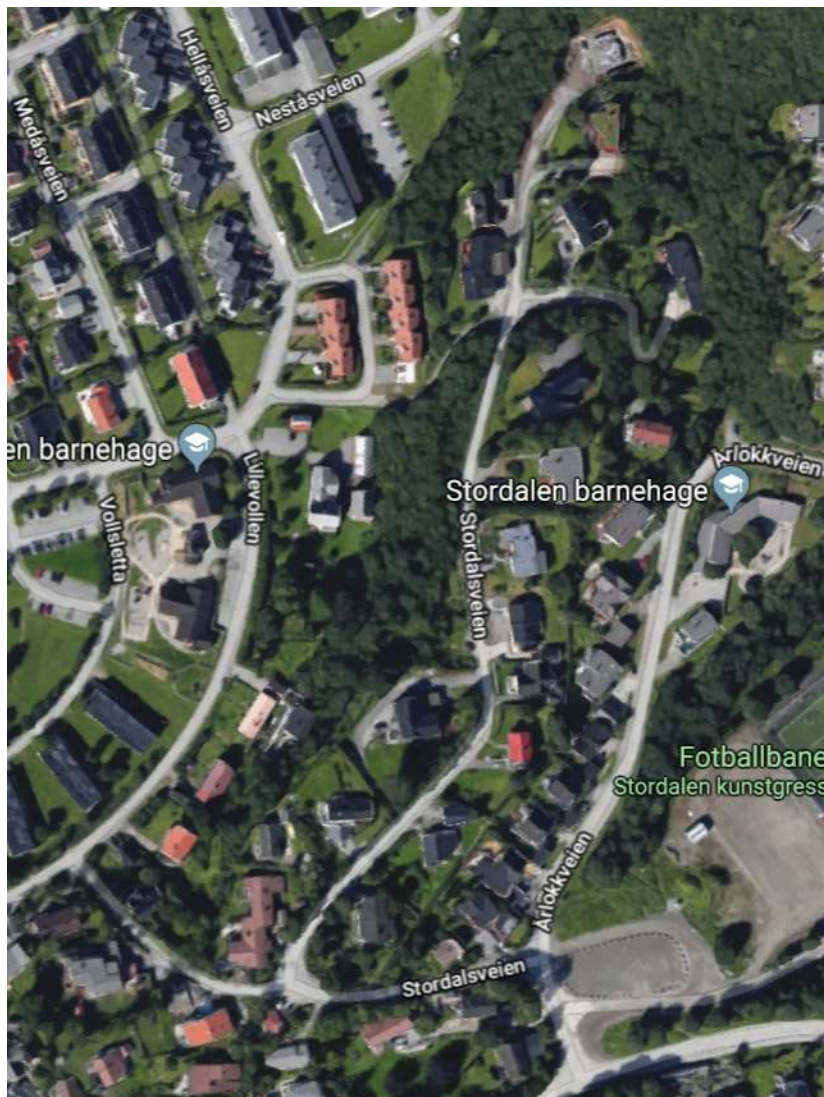
Legger vi til grunn en genereringsfaktor på 3,5-5 bilturer per bolig i dette området i fra dette vil ÅDT forbi planområdet i dag teoretisk ligge på ca. 42-60 biler, og i krysset med Årlokkveien 102-145.

1.1.2 Trafikktelling i Stordalsveien i krysset med Årlokkveien

Det ble gjennomført en telling av trafikken i krysset mellom Stordalsveien og Årlokkveien torsdag 24. januar 15.30-16.30. I Stordalsveien ble det talt 28 biler i telleperioden. Legger vi til grunn at trafikk i makstime utgjør 12 % av ÅDT tilsvarer dette at ÅDT er 233 i Stordalsveien ved krysset med Årlokkveien.

Et såpass stort avvik mellom talt trafikk og estimert trafikk tyder på at det kommer noe trafikk også fra Lillevollen via stikkvei/arm av Stordalsveien hvor gjennomkjøring er mulig.

Estimering og tellinger tilsier at trafikken i Stordalsveien i krysset med Årlokkveien ligger i størrelsesorden 150-250 biler i døgnet, og blir mindre og mindre jo lengre nord i Stordalsveien man kommer.



1.1.3 Trafikk etter utbygging

5 nye boenheter i planområdet gir en ny trafikk på 18-25 biler i døgnet. Dette tilsvarer en økning på om lag 10 % i Stordalsveien, og er i praksis temmelig begrenset: Om vi tenker at denne trafikken skjer i døgnetts våkne timer 0700-2300 tilsvarer dette at det vil kjøre 1-2 nye biler hver time i Stordalsveien syd for planområdet. Nord for planområdet vil trafikken ikke endres.

1.2 Vegstandard i Stordalsveien

Asfaltert kjørebane ved planområdet er ca. 4 meter, i kurver er kjørebanen breddeutvidet til ca. 5-5,5 meter.

1.2.1 Kommunale krav for veger i Bodø (internett, oppgis oppdatert 10.05.2017)

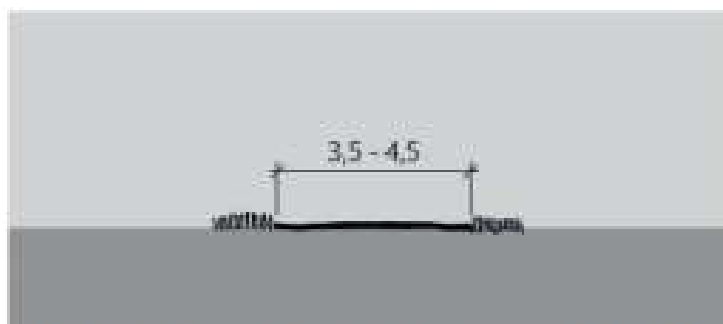
Kommunal vegnormal for Bodø kommune oppgir at ved utarbeidelse av område- og detaljreguleringsplaner skal reguleringsbredder for offentlig veg tydelig fremgå. Minimum reguleringsbredde er 8,5 meter. Statens vegvesens håndbøker og normaler skal legges til grunn for all planlegging av veger, gang og sykkelveger, fortau og øvrige trafikkarealer.

Det fremkommer et annet sted at minste tillatte asfalterte vegbredde for offentlig kjøreveg er fem meter. I tillegg skal det være 2 X 0,25 meter skuldre mot kantstein eller 2 X 0,5 meter skuldre mot åpen grøft. Videre skal det være minimum 2 X 1,5 meter fri avstand fra ytre skulderkant for grøfteprofil, fyllingsfot, snøopplag etc.

1.2.2 Statens vegvesens Håndbok N100 Veg og gateutforming

Nyeste utgave (høst 2018) opererer med en standard for Boliggater/boligveger (kapittel B.6). Øvrige boliggater/boligveger bør utformes som blindveger eller sløyfer, Blindveger bør ikke være lengre enn 250 meter, mens sløyfer kan ha en lengde på inntil 600 meter. Snuplass bør anlegges i enden av vegen og utformes i samsvar med kapittel D.8. Boliggatene/boligveiene utforme slik at lavt fartsnivå sikres. Øvrige boliggater/boligveier bør utformes med bredde 3,5-4,5 meter.

Boliggatene/boligveien utformes slik at lavt fartsnivå sikres.



Figur B.14: Øvrig boliggate/boligveg (mål i m)

Normalt anlegges ikke fortau i boligveier med liten trafikk og lavt fartsnivå. Her må gs-trafikken dele areal med biltrafikken. Det er ikke oppgitt konkrete krav for når det skal etableres fortau i ny utgave av N100. Generelt står det at smale boliggater med lav fart og liten trafikk etableres uten fortau. For veiklasse Lokale veier (L1) står det beskrevet at gs-vei bør bygges når ÅDT overskrider 1000. Ut fra ÅDT og fartsnivå i Stordalsveien ansees ikke fortau påkrevet.

1.2.3 Statens vegvesens håndbok V122 Sykkelhåndboka

Sykkelfelt anbefales når ÅDT > 4000. Stordalsveien er dermed langt unna kravene for at det skal etableres en egen løsning for syklistene og sykling kan foregå blandet med biltrafikk.

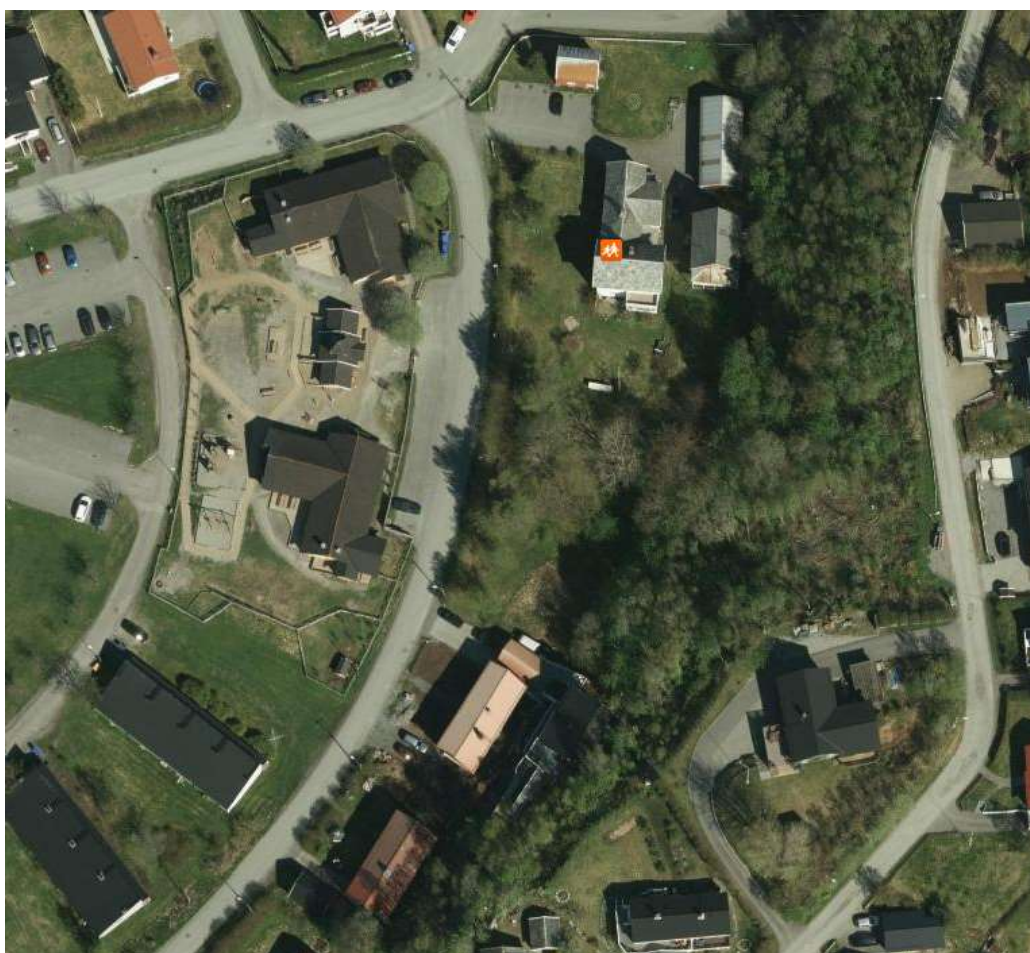
1.3 Oppsummering Stordalsveien

Boligprosjektet i Stordalsveien innebærer en svært begrenset trafikkøkning i en atkomstvei som har lav trafikk i utgangspunktet. Selv om atkomstveien ideelt sett skulle ha vært bredere i følge kommunale føringer, så er dagens bredde like fullt i tråd med bredde oppgitt i Statens vegvesens normaler som kommunen også viser til som et dimensjoneringsgrunnlag. Dagens breddeforhold er en historisk situasjon som man må forholde seg til. Selv om lengden på Stordalsveien er lengre enn bør-kravet på 250 meter, så er dette håndterbart ut i fra at området er relativt tynt utnyttet med store eneboligtomter.

Eventuelle avbøtende tiltak kan være at riktige bredder reguleres i planområdet, og at det eventuelt etableres noen fartshumper. Det kan også vurderes om det kan etableres en ven-dehammer i tilknytning til planområdet.

2. Vurdering avkjørsel Lillevollen

En avkjørsel fra en atkomstvei som Lillevollen til et boligprosjekt på 10 boenheter gir normalt ikke spesielle utfordringer dersom siktforhold og stigning er ivaretatt. Området er flatt slik at stigning ikke utgjør noe problem, og sikt forutsettes ivaretatt i den videre planleggingen og vil ofte vises på reguleringsplankartet.



Flyfoto med dagens situasjon med parkeringsplass fra Lillevollen

En spesiell utfordring i Lillevollen er at det ligger en parkeringsplass (med av og påsetting) mot barnehage på motsatt side av veien. Her parkeres det med vinkel 90 grader på veien, og veien fungerer som manøvreringsareal. Bredden av parkeringsplass og vei er temmelig nøyaktig 12 meter, som er behovet (5 meter til parkeringsplass og 7 meter til manøvreringsareal). Det vil si at begge kjørefelt fungerer som manøvreringsareal.

Dette gir følgende utfordringer:

- Dette stiller krav til at snøopplag kan skje utenfor kjørebanelen og parkeringsplassen
- Manøvrering (rygging) til og fra p-plass kan gi konflikt med trafikk i Lillevollen, og dette er en konflikt som ikke er heldig i forhold til passerende fotgjengere
- Avkjørsel gjør at de som skal inn og ut av parkeringsplassen får et ekstra element å forholde seg til

Avkjørsel mot boligprosjektet fører til et felles parkeringsanlegg inne i planområdet. Trafikk inn og ut av avkjørsel vil derfor foregå uten rygging. For de som skal inn og ut av avkjørselen vil det derfor være god oversikt.

Det er eksisterende p-plass til barnehagen som skaper uheldige forhold i veien. Ny avkjørsel til boligprosjektet ansees å utgjøre en svært liten endring av dagens forhold.

Et avbøtende tiltak på dagens situasjon kunne være å etablere en fartshump på hver side av p-plassen for å sikre lav hastighet der det kan forekomme rygging.