

NOTAT

Prosjekt **1350009300**
 Kunde **Ørland kommune**
 Notat nr. **T-001**
 Dato **07.06.2015**
 Til **Britt Paulsen, Ørland kommune**
 Fra **Marte Dahl, Rambøll**
 Kopi til **Tor Lunde og Lars Arne Bø, Rambøll**

TRAFIKKANALYSE BREKSTADBUKTA

1. Bakgrunn

Planområdet Brekstadbukta reguleres til næringsformål, med siktemål om innpassing primært av mindre virksomheter, verksted, salg og teknisk tjenesteyting, typiske B-områder. Detaljhandel med plasskrevende varer ønskes også etablert.

Dette notatet tar for seg de trafikale konsekvensene av planforslaget sett i sammenheng med dagens situasjon.

Dato 07-06-2015

Rambøll
 Mellomila 79
 N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00
 F +47 73 84 10 60
www.ramboll.no

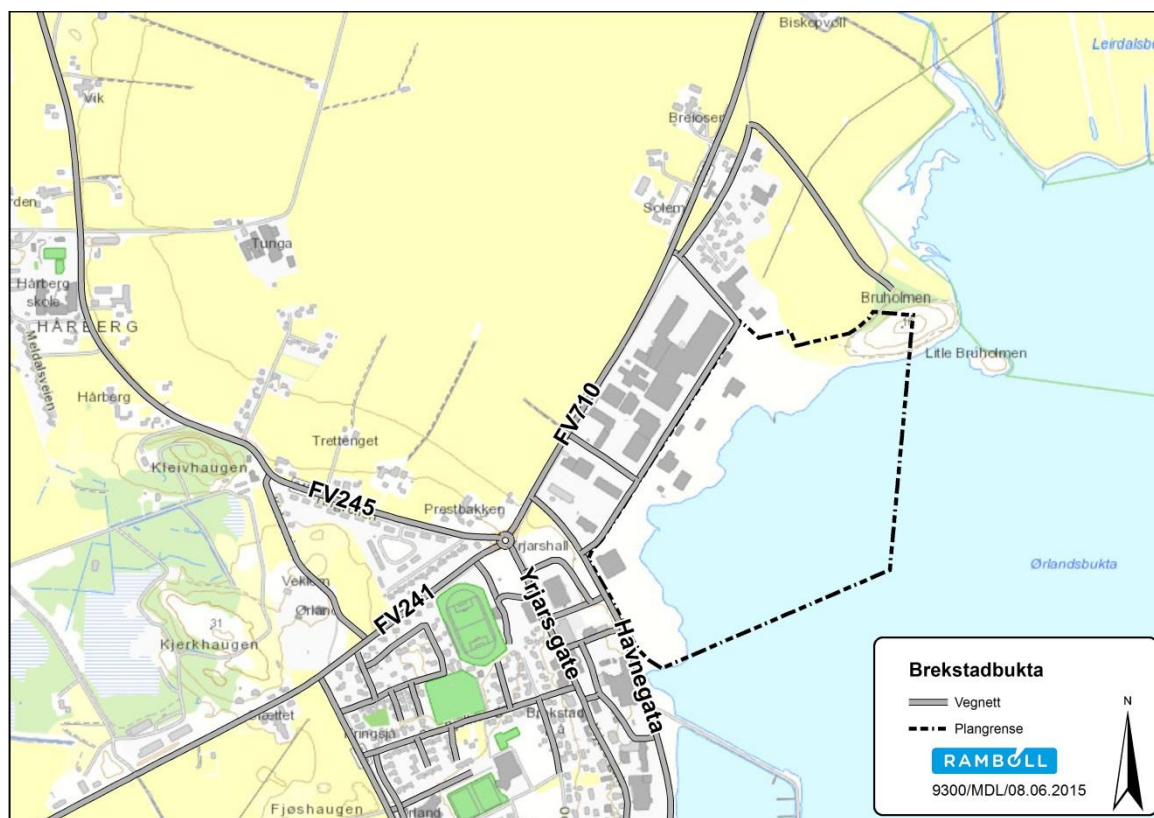


Figur 1: Brekstadbukta

2. Dagens situasjon

2.1 Dagens vegnett og trafikkmengder

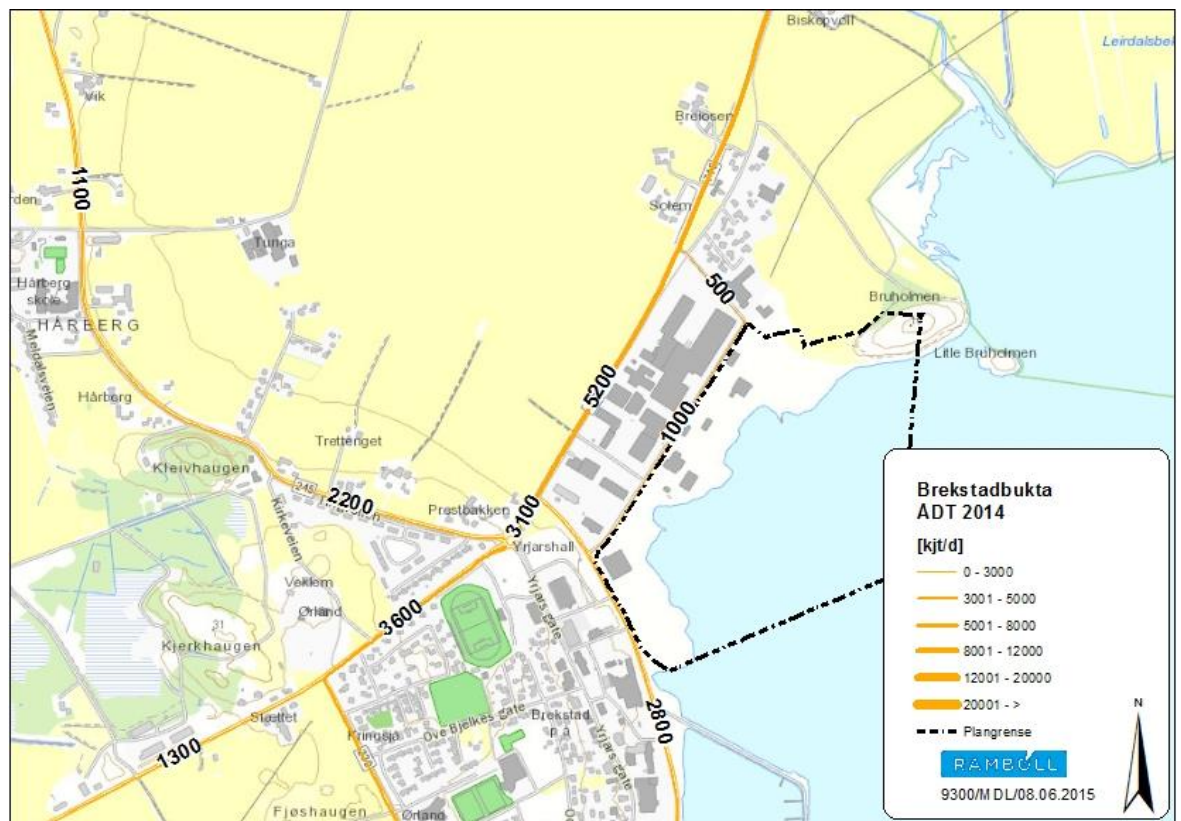
Planområdet ligger lags fv 710 nord for Brekstad sentrum i Ørland kommune. Planområdet er en del av dagens industriområde i Brekstadbukta og har noen få etableringer innenfor plangrensen. De eksisterende industriområdene har adkomst via fv 710 og Havnegata.



Figur 2: Vegsystem

Avkjørslene langs den interne industriveien er svært utflytende og lite definerte, noe som resulterer i ca. 9 avkjørsler på sørsiden av vegen.

Dagens gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) er vist i Figur 3 og er hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB).



Figur 3: ÅDT 2014

Som vi ser i figuren har fv 710 størst ÅDT i området, 5 200 kjt/døgn. Inn mot rundkjøringen med fv 241 og 245 er ÅDT fra fv 710, 3100. På Fv 241 varierer ÅDT mellom 1 300 – 3 600 kjt/døgn. Havnegata har en ÅDT på 2800 kjt/d.

Trafikken på de interne industriveien er estimert.

2.2 Tilbud til gående og syklende

Dagens tilbud til gående og syklende er gang- og sykkelveg langs fv 710. Internt på det eksisterende industriområdet er det ikke tilbud til gående og syklende.

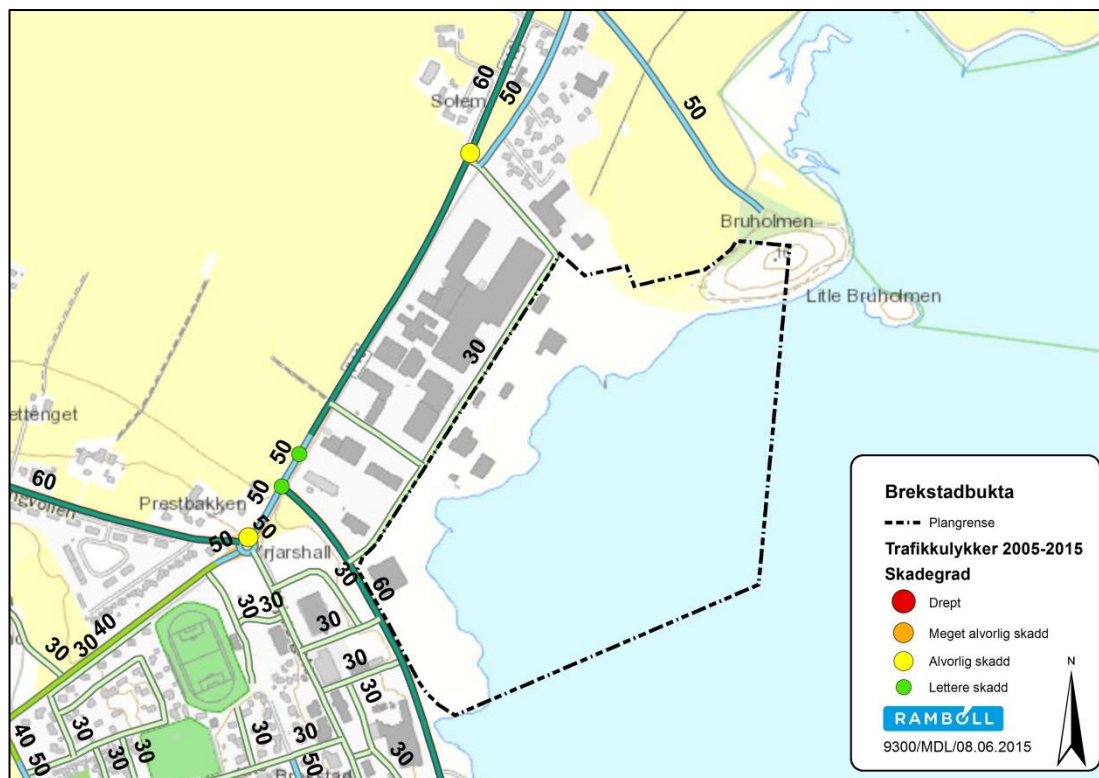


Figur 4: Dagens gs-system

2.3

Trafikksikkerhet

Internvegen i det eksisterende industriområdet har fartsgrense 30 km/t, men det ingen fysiske tiltak for å sikre at denne fartsgrensen overholdes. Sannsynligvis ligger fartsnivået noe høyere. Likevel er ikke dette et typisk område med mange gående og syklende. Det har heller ikke forekommet noen ulykker internt på planområdet.



Figur 5: Fartsgrense og trafikkuulykker 2005-2015

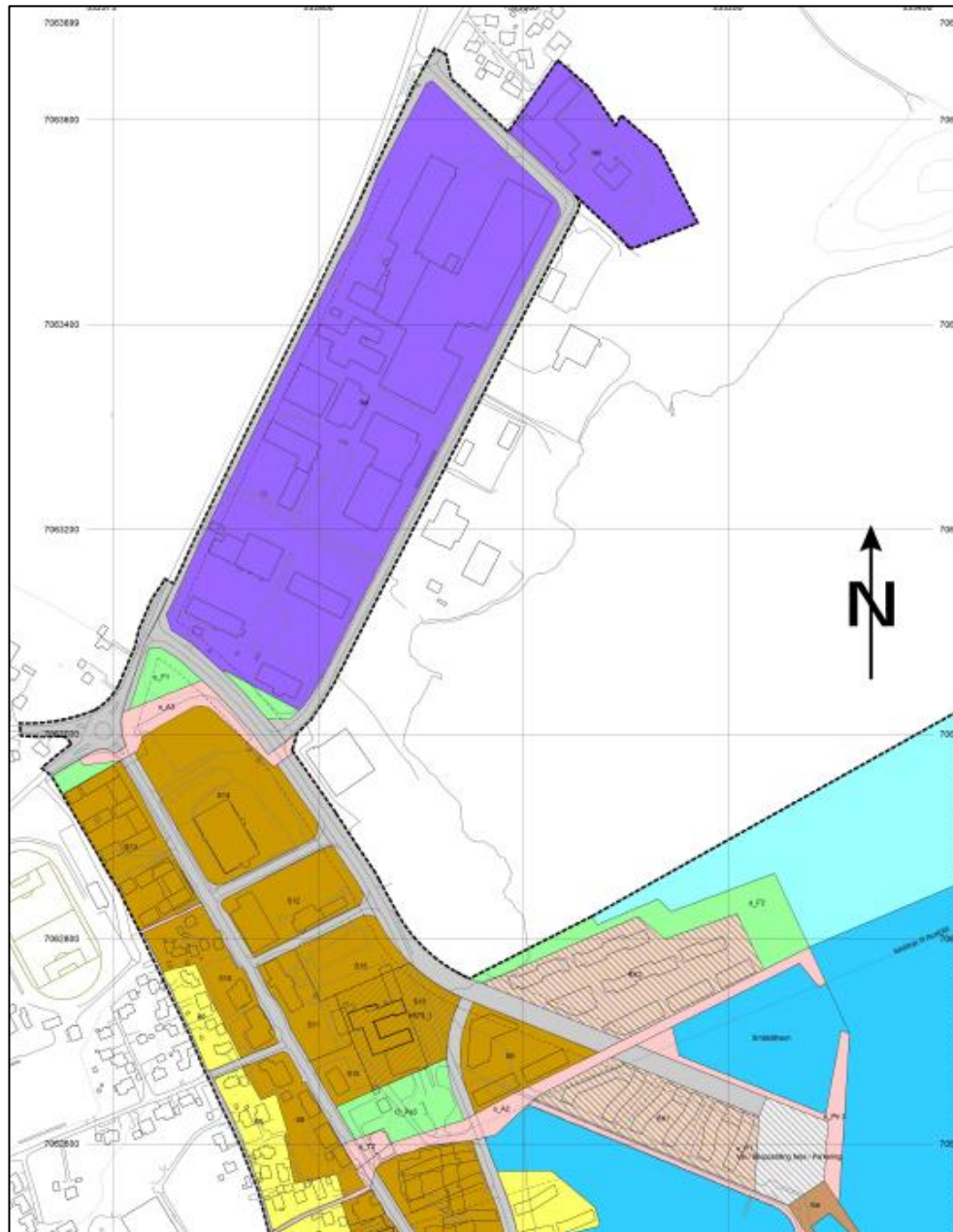
Fv 710 har en fartsgrense på 60 km/t. Det er også her ulykkene har skjedd de siste ti årene. Det har skjedd to utforkjøringer, en påkjøring bakfra og en kryssulykke ifb venstresving i kryss. Ved to av ulykkene ble en av de involverte alvorlig skadd. Fv 710 er likevel ikke definert som en ulykkesstrekning

- **Ulykkespunkt**
Minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m.
- **Ulykkesstrekning**
Minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km.

Figur 6: Definisjon ulykkespunkt/strekning (Statens vegvesen, 2007)

3. Tilgrensende planer

Ørland kommunestyre vedtok 28.05.2015, med hjemmel i plan- og bygningslovens § 12-12, en ny områdereguleringsplan for Brekstad sentrum. Planen har vært ute til høring en gang tidligere, den ble revidert etter vedtak i kommunestyret 18.12.2015.



Figur 7: Utsnitt områdereguleringsplan for Brekstad sentrum (Ørland kommune, 2015)

4. Planforslag

Planområdet Brekstadbukta reguleres til næringsformål. Området er tiltenkt mindre næringsvirksomheter, verksted, salg og teknisk tjenesteyting og noe arealkrevende detaljhandel. Tomta måler ca. 338 000 m² totalt. Minimum utnyttelse er satt til 50 % (inkludert areal til parkering). Omtrent 28 600 m² innenfor plangrensen er eksisterende industriområder som bevares med mulighet for utvidelse.



Figur 8: Reguleringsplan Brekstadbukta

4.1 Adkomst

Planområdet får adkomst via eksisterende adkomst fra fv 710 i nord og via Havnegata i sør. Området planlegges med en internveg på langs som binder disse adkomstene sammen.

4.2 Turproduksjon

Næringsområdet skal benyttes til verksted, ut- og innendørs lager, engrossalg og detaljsalg av plasskrevende varer, typiske kategori B lokalisering.

Det tas utgangspunkt i 50 % utnyttelse uten parkering, noe som i praksis betyr større utnyttelse enn minimumskravet (ca. 60 %).

Formålene for utbygging av planområdet deles inn i to hovedkategorier:

- Industri/verksted/lager/engros
- Detaljsalg av plasskrevende varer

Det antas en fordeling på 70/30 % for henholdsvis industri/verksted og salg/tjenesteyting.

For industri/verksted/lager/engros vil det i hovedsak være de ansattes reiser og varetransport. Håndbok 146 oppgir en turproduksjon for industri og verksted innenfor et variasjonsområde på 2 – 6 envegs bilturer per døgn per 100m². Her er det valgt å benytte en gjennomsnittsfaktor på 3,5 envegs bilturer per døgn per 100m².

Salg og tjenesteyting (ikke kontor, dagligvare eller småhandel) omfatter mindre bedrifter som håndverkere, rengjøringsfirma og arealkrevende handel. Håndbok 146 oppgir en turproduksjon for kontor og tjenesteyting innenfor et variasjonsområde på 6 – 12 envegs bilturer per døgn per 100m². Prosam rapport 167 oppgir en turproduksjonsfaktor mellom 6 og 35 envegs bilturer per døgn per 100 m² for arealekstensiv handel av typen byggevarer. Det antas at formålene i planforslaget ligger i det nedre sjiktet av disse områdene. Det er derfor benyttet en turproduksjonsfaktor på 6 envegs bilturer per døgn per 100m².

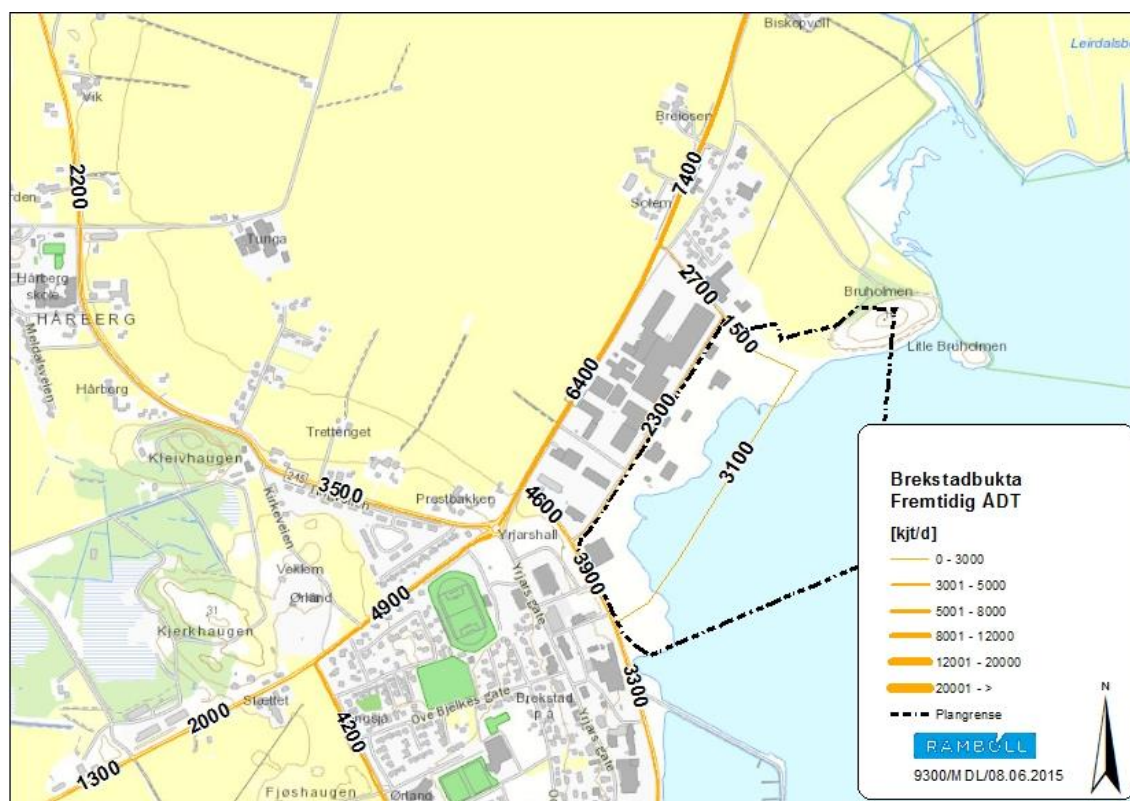
Formål		BRA m ²	Envegs bilturer pr 100 m ² pr døgn	Envegs bilturer pr døgn
Industri/verksted/lager/engros	70 %	72 205	3,5	2 527
Salg og tjenesteyting	30 %	30 945	6	1 857
		103 150		4 384

Planområdet er beregnet til å skape 4 400 envegs bilturer per døgn.

4.3 Belastning på vegnett

Det er antatt at den nyskapte trafikken fordeler seg jevnt på adkomstene til området. Det er også antatt at halvparten av den nyskapte trafikken vil ha retning sørover mot Brekstad sentrum og halvparten nordover mot Bjugn (kjørevei til Trondheim).

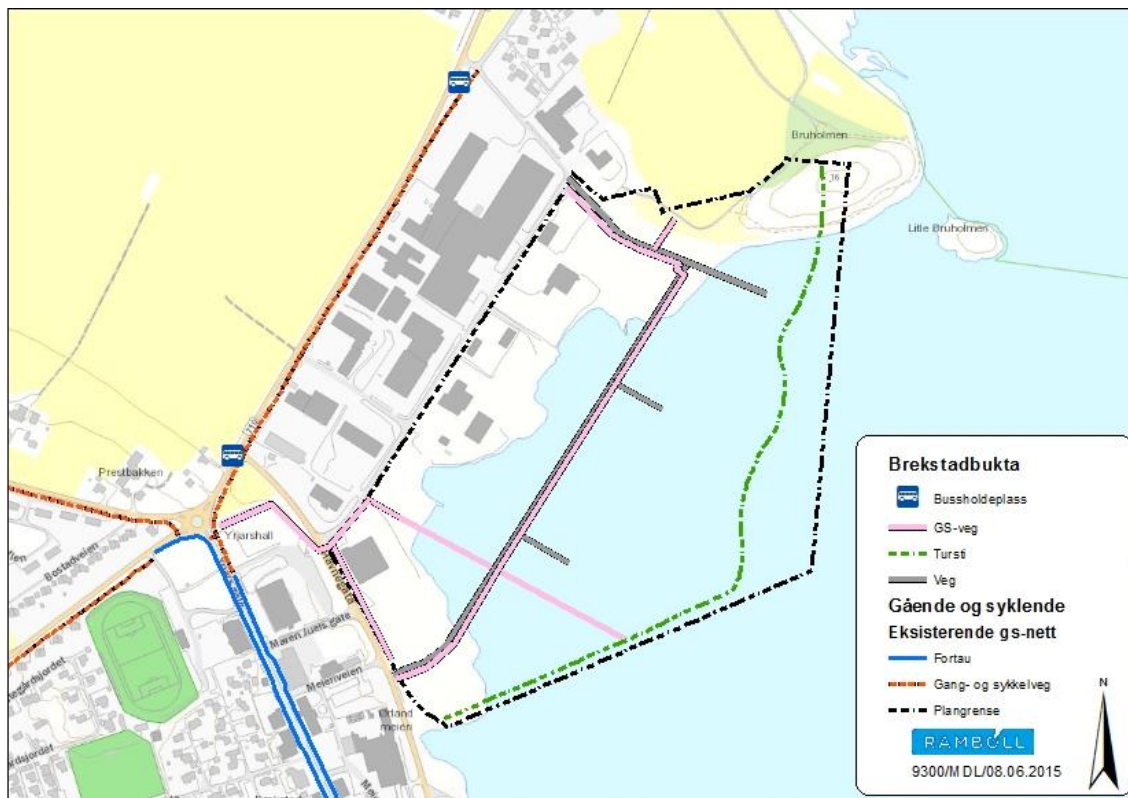
De fleste bilistene i området vil bruke den sørlige utkjøringen hvis de er på vei sørover og bilistene rettet mot nord vil bruke den nordlige utkjøringen. Det er imidlertid antatt at hvis en biltur sørover begynner helt i nord eller vice versa er det mulig at man velger den nærmeste utkjøringen selv om den er i feil retning. Derfor er det antatt at 70 % av kjøretøyene i den nordlige utkjøringen vil fortsette nordover og 30 % vil kjøre sørover langs Fv 710. Det er antatt at de som kjører sørover vil svinge ned mot Havnegata og fordeler seg 20 % til fergeleiet og resten mot fv 710, hvorav 30 % nord langs fv 710 og resterende 25 % mot fv 245 og 25 % mot fv 241.



Figur 9: Fremtidig trafikkbetlastning (dagens ÅDT + planforslag)

4.4 Tilbud til gående og syklende

Langs adkomstvegene og internvegen mellom adkomstene planlegges det etablert gang- og sykkelveg. Gang- og sykkelvegene bør videreføres langs de eksisterende adkomstvegene fra fv 710 i forbindelse med sentrumsplanen for Brekstad.



Figur 10: Skisse planlagt vegsystem

I skissen er deler av gang- og sykkelvegssystemet ifb sentrumsplanen for Brekstad tatt inn for å vise sammenhengene med planlagt gang- og sykkelvegssystem i planforslaget.

På nordsiden av planområdet og sørover langs sjøen planlegges det opparbeidet et grøntdrag/turområde langs Hovsfjæra. Det etableres en fullverdig gang- og sykkelveg fra Havnegata som kobler Brekstad sentrum sammen med turområdet. Det etableres og så en gang- og sykkelvegforbindelse til turområdet fra adkomstvegen i nord.



Figur 11: Illustrasjon turområde

4.5 Trafikksikkerhet

Trafikksikkerheten for mye trafikanter ivaretas ved at det etableres separat tilbud for gående og syklende. Gang- og sykkelvegen fra Havnegata til grøntdraget sikrer gående og syklende en trygg adkomst til grøntområdet/turområde fra Brekstad sentrum.

Ny vegstruktur rydder opp i de utflytende avkjørslene langs den eksisterende internvegen i industriområdet, noe som bidrar til økt trafikksikkerhet.

Planforslaget bidrar til økt trafikksikkerhet i området.

Sikt i avkjørsler må ivaretas ved detaljregulering av planområdet (eventuelt ved byggesak).

5. Anbefalinger

Det anbefales å videreføre planlagt gang- og sykkeltilbud langs adkomstvegene hele vegen fram til fv 710. Dette bør tas inn i områdeplanen for Brekstad sentrum.

Referanser

Statens Vegvesen, 2007, HB V723 «Analyse av ulykkessteder»

Statens Vegvesen, 1989, Håndbok V713 «Trafikkberegninger»

Prosam