

Om trafikkutredningen

Vi har noen spørsmål til trafikkutredningen, og ber om at følgende blir svart ut eller tydeliggjort i en revidert trafikkutredning. Det er viktig at premissene i utredningen er tydelige, slik at en får godt grunnlag for å vurdere konklusjonene om framtidig trafikkmønster på vegnettet:

Angående kap. 2.2.2 Trafikktelling Trondheim havn, Telling 2 i mai 2014:

Hva slags døgnvariasjonskurver ble brukt her? Slik vi ser det, antar vi at vegene her vil ha en ganske spesiell døgnfordeling.

Vi er enig i at flere av veiene innenfor analyseområdet ikke vil fanges opp av faktorvariasjonskurver i håndbok V714. Vi har av hensyn til ressursbruk likevel valgt å benytte vegtype M2 som grunnlag for veiene i analyseområdet da trafikktellingen kun er et supplement til trafikktallene vi har fått av SVV.

Det er påpeke tydeligere at dette er en forenkling og henvist til døgnkurvene som er brukt, samt begrunnet valg i revidert trafikkanalysen.

Angående kap. 3.2.2 Fremgangsmåte:

«Eventuell økt trafikk i fra Grønøra øst vil redusere den relative trafikkpåvirkningen fra utbyggingen av Grønøra vest i alternativ 1 og 2. For å ikke underdrive omfanget av de trafikale konsekvensene ved utbygging av Grønøra vest, anses det som uproblematisk at detfor ikke tas med enda mer trafikk i alternativ 0.»

Hva menes med dette avsnittet?

Avsnittet er ikke nødvendig, og dårlig formulert. Avsnittet er tatt ut av revidert trafikkanalyse.

Angående Kap. 3.3.4 Generell trafikkvekst:

Rapporten sier at generell trafikkvekst frem til 2045, som kommer uavhengig av om tiltaket gjennomføres eller ikke, er anslått som i alternativ til 37,8 %. Vi mener dette er en forenkling. Trolig vil det være slik at den generelle trafikkveksten i havneområdet vil bli mindre dersom det ikke bygges ut, og kanskje noe større dersom området bygges ut. Uten at aktiviteten i havneområdet økes er det jo liten grunn til at trafikken skal øke med 37,8%. Dette gjelder spesielt for vegene i havneområdet.

Vi er enig i at dette er en forenkling. Det er likevel valgt å legge grunnprognosene til grunn for den generelle trafikkveksten da de representere det beste estimatet vi har for generell trafikkvekst, som ikke krever omfattende befolknings- og transportanalyser.

Angående kap. 3.3.5 Trafikk fra Grønøra vest (ny regionhavn):

Rapporten sier på side 25, at «For å kunne fordele trafikken fra planområdet ut på veinettet er det gjort en antagelse om trafikkfordelingen.»

Vi stiller spørsmål om den antatte andelen trafikk som vil gå via Havnevegen er for stor. Rent umiddelbart virker det litt rart at 75% av trafikken fra Grønøra vest vil velge å bruke havneveien fremfor E39 på vei til og fra Trondheim, da standarden på veiene er betydelig dårligere. Er det i så fall ønskelig at Havneveien brukes i så stor grad? Av hensyn til trafiksikkerhet og lokalmiljøet er ønskelig at trafikken til havna i all hovedsak går via E39. Spesielt fordi tungtrafikkandelen på Havneveien ellers blir høy.

Andelen er basert på reisetider og innspill fra aktørene – som er det beste grunnlaget vi har for å anslå størrelsen på andelen som vil gå via Havenveien. Vi vurderes det som sannsynlig at flesteparten velger raskeste vei, selv om denne

holder lavere standard – i tråd med innspillene fra aktørene på dagens havn. Det er riktig at det ikke er ønskelig at så høy andel bruker Havneveien. Derfor alternativ med Havneveien stengt.

Angående kap. 3.4 Havneveien stengt for trafikk:

Rapporten sier øverst på side 29 at «Trafikken til/fra Grønøra Øst og Grønøra sør antas å fordele seg likt mellom Fylkesveg 460/E39 og Via Orkanger sentrum.»

Dersom det virkelig er et alternativ å kjøre gjennom Orkanger sentrum er det ønskelig å sørge for at tungtrafikken ikke velger dette alternativet. Det interessante i dette alternativet ville derfor vært å anta at tungtrafikkandelen fra Grønøra via Orkanger sentrum er lik 0 %.

Fordeling er endret i henhold til kommentarene i revidert trafikkanalyse.

Angående kap. 3.5 Havneveien stengt for gjennomkjøringstrafikk, men åpen for trafikk til/fra Havna:

Kapitlet innleder med at «Som ett alternativ til at Havneveien stenges helt for trafikk er det også sett på alternativet hvor veien stenges for gjennomkjøring samtidig som det åpnes for kjøring til/fra havna.»

Vi vurderer dette som et noe "konstruert" alternativ. Målet med å stenge Havneveien er etter innspill fra lokale organisasjoner, å forbedre trafiksikkerhet og miljø langs denne veien, samt å frigjøre arealer ut mot sjøen. Ingen av disse målene vil oppnås dersom man lager en kvasiløsning med Havneveien åpen for trafikk til Havna. Volumet vil bli lavere, men tungtrafikkandelen i dette alternativet vil jo være enda høyere enn om veien er helt åpen.

Alternativet er endret i revidert trafikkanalyse slik at det Havneveien er åpen for all lokal trafikk, men stengt for gjennomkjøringstrafikk. Fra næringslivet side vil alternativet redusere trafikken på veien, samtidig som næringslivet i området ikke får begrenset sine driftsbetingelser.

Angående kap. 3.6.2 Fremgangsmåte:

Rapporten sier: «Ettersom alternativ 2 skal håndtere like mye gods som alternativ 1 vil alternativ generer like mye trafikk som alternativ 1. Trafikktallene blir derfor identiske med alternativ 1.»

Trafikkmengdene vil være identiske, men dette alternativet (2) mener vi mer sannsynlig vil innebære at rutevalget mot Trondheim og kanskje også en del andre destinasjoner blir endret. Fra Grønøra vest vil vel rutevalget til/fra Trondheim i mye større grad gå via E39, og ikke Havneveien.

Alternativet har lik utkjøring til overordnet vegnett som alternativ 1. Vi kan ikke se at den interne organiseringen av havna alene skal tilsi en annen trafikkfordeling enn alternativ 1.

Det er tilføyd en setning om lik utkjøring i referert avsnitt i revidert trafikkanalyse.

Angående kap. 3.7 Trafikkvariasjon over døgnet og i makstimene:

Kapitlet innleder med å si at «På bakgrunn av tellingene utført på vegne av Trondheim Havn, kan man trekke noen konklusjoner når det gjelder hvordan trafikken til og fra havna fordeler seg over døgnet. Aktører på havna har pekt på at det vil være trafikk inn og ut fra havna i arbeidstiden, men lite eller ingen ting på kveld og natt.» Dette kan muligens være korrekt, men det er svakt metodisk å konkludere ut fra to tilfeldige registreringer, spesielt om hva som skjer på kveld og natt, da registreringene ble avsluttet henholdsvis. Kl. 20 og kl. 19.

Konklusjonen baserer seg også på informasjon fra aktørene på havna, deriblant Trondheim havn. Teksten er endret i revidert trafikkanalyse slik at det klarere fremkommer at tellingene og innspillene ikke gir et komplett bilde, men en indikasjon på hvordan trafikken til og fra havne fordeler seg ut over døgnet.

Nederst side 38 står det: «Havnetrafikken fordeler seg mer jevnt ut på veinettet enn den øvrige trafikken, og det er ingen sammenfallende rushtidstopp med den vanlige morgen- og ettermiddagsrushet. Havnetrafikken vil med andre ord i begrenset grad gi økt køer og forsinkelse i rushtiden.»

Vi mener dette er en misvisende framstilling av tallene som gjengis i tabellen. Telling 2 viser en klar topp både på morgen (7-8) og ettermiddag (14-15) som til en stor grad vil sammenfalle med "vanlige" rushtopper.

Vi er enig i at framstillingen kan oppfattes som misvisende. Avsnittet er skrevet om i revidert trafikkanalyse.

Angående 4.2.1 Kapasitetsvurdering:

Rapporten sier at «Til grunn for kapasitetsberegninger er det benyttet resultater fra trafikktegninger som ble utført 22. og 23. august 2016.» Som figur 29 og 30 viser, er det stor variasjon i trafikken til og fra havna. Når man kun har valgt å gjennomføre kryssregistrering på 1 dag vil det nødvendigvis være en betydelig usikkerhet i trafikk tallene som registreres. Man kunne med fordel ha gjennomført en radartelling som kontroll, og evt. korrigert nivået på krysstellingene etter denne. **Kapasitetsberegninger av krysset kom inn mot slutten av arbeidet, etter innspill fra SVV. På grunn av frister og økonomi ble det ikke prioritert å innhente og benytte radartelling som kontroll.**

Angående kap. 4.5 Oppsummering

Det er i trafikkrapporten vurdert at det for Krysset E39 x Fylkesveg 460 ikke er ønskelig med venstresvingfelt på E39 for trafikk som skal inn på Fylkesveg 460 pga. venstresvingandelen er lav og dette medfører en ulempe for trafikken på Fylkesveg 460. Dette synes vi virker ulogisk. Vi ber om at det vurderes om det kan etableres en passeringslomme på E39 i retning Orkanger, da det er 80 km/t og høy ÅDT på E39 og tungtrafikk som skal svinge inn til næringsområdene kan hindre god flyt på strekningen forbi krysset. **Når vi ser på dette igjen i lys av kommentarer er vi enig med dem. I henhold til håndbøkene til SVV bør krysset ha venstresvingefelt eller passeringslomme. I revidert trafikkanalyse er konklusjon endret.**