

Forklaring til bruk av merking og skrift i dokumentet:
Det som er skriva i *kursiv* er henta frå plandokumenta.
Det som er markert med **gult** er det vi meiner er viktig å merke seg.
Det som er skriven med **blå skrift** er våre kommentarar.

Vedlegg 6, Støyanalyse

4.4 Trafikkinformasjon

Fremtidig trafikkmengde på E39 og ny lokalveg for de tre byggetrinnene, er vist i Figur 1-3. Figurene er hentet fra trafikkvurdering for planområdet. For byggetrinn 3 er det forutsatt utbygging av toplanskryss nord på Flatøy, ettersom byggetrinn 3 på grunn av manglende kapasitet i trafikksystemet ikke kan gjennomføres uten nytt kryss. Det er i beregningen for byggetrinn 3 derfor forutsatt trafikk på lokalvegen lik som for byggetrinn 1. Døgnfordelingen er forutsatt å være som for typisk riksveg1. Tungtrafikk er satt til 10 % på E39 og 5 % på lokalvegen nord for Frank Mohn Flatøy A/S. Fartsgrensen er forutsatt å være 80 km/t på E39, 60 km/t på av- og påkjøringsramper, og 50 km/t på bro og lokalveger.

Forutsatt trafikkmengde på ny lokalveg over Flatøy er basert på trafikkvurdering for Midtmarka. Det er lagt til grunn at trafikkmengden på lokalvegen vil være trafikkmengden som genereres av de ulike utbyggingstrinnene. For byggetrinn 3 vil planen inneholde rekkefølgekrav som forutsetter at det etableres nytt kryss med E39 nord på Flatøy. Trafikk på lokalvegen vil da være tilsvarende som for byggetrinn 1. Det er derfor ikke gjort egne støyberegninger for byggetrinn 3.

Det er i tillegg til trafikken som genereres av bebyggelse på planområdet forutsatt en ÅDT på 500 til og fra boligområdet øst for E39. Ved etablering av lokalveg vil disse følge lokalvegen opp til avkjørsel til Hjelten bro.

Det er lagt til grunn ein trafikk på om lag 1 000 ÅDT for eit fullt utbygt byggjetrinn fase 1.

For byggetrinn 1 er det estimert 2.200 turar med bil pr. dag (tabell s. 33 - KU trafikk og miljø). Begrepet «Biltur» i KU Trafikk og Parkering er tur/retur, og vi oppfatar det til 1 biltur gir ÅDT=2 på same veg. Om ein fordelar trafikken likt mellom lokalveg og krysset ved Midtmarka, gir dette for lokalvegen ÅDT=2.200, kun for trafikken med innbyggjarar frå byggetrinn1.

I byggetrinn 1 er det lite servicetilbod, så det blir meir trafikk ut/inn av feltet (ikkje tatt omsyn til i tabell s 33.). I tillegg kjem også anleggstrafikk for byggetrinn 2. Det er rimeleg å anta at ÅDT for byggetrinn 2 da blir nærare 5.000 med full anleggstrafikk. Støyanalyse er basert på ÅDT=1000 for fase 1.

Tilsvarende tal for ferdig byggetrinn 2, er omlag 10.000 bilturar pr. dag. Om 50% av desse skal gå på lokalvegen er det 5000 bilturar som er ÅDT=10.000. I tillegg kjem anleggstrafikk for fase 3 og trafikk til Flatøy og Framo. Det er rimeleg å anta at ÅDT for ved bygging av byggetrinn 3 da vært nærare 15.000 med full anleggstrafikk. Støyanalyse er basert på ÅDT=3.500 for fase 2.

Her forventar vi at ein går nøye inn i talgrunnlag, slik at ein prosjekterer både vegsystem, og utfører støyanalyser basert på rett grunnlag.

Om lokalvegen ligg nærare E39, og i same høgde som E39, ref. Vedlegg 1, vil dette verke positivt også på støybildet. Ny støyanalyse må lagast når vegsystem og trafikkmengd er klarlagd.

