

deres ref.:
22/25482

vår ref.:
Knarvik, Alverporten 19000

dato:
15.06.2022 Trondheim

KOMMENTAR TIL TILBAKEMELDING VEDR. VEGPLAN

I. Bakgrunn

Arc Arkitekter AS er engasjert av Alverporten AS til å utarbeide et bolig- og handelsprosjekt på eiendommene gnr./bnr. 188/385, 137, 187 283 og 407. Dette prosjektet utgjør deler av felt BS7 og hele felt BS8, samt forlengelse av Kvassnessvegen i områdeplan for Knarvik sentrum.

Ved innsending av tekniske vegplaner til godkjenning har vegavdelinga i kommunen kommet med tilbakemeldinger som kommenteres under.

II. Vegplan

Kjøremønstre i Lyngvegen:

VAO plan, HB002, viser at det er tenkt einvegskjørt på første strekk av Lyngvegen for trafikk som kjem frå rundkøyringa ved E39 og at det skal vere 2-vegstrafikk ved innkøyring i Lyngvegen om ein kjem frå Bygata. Slik vegavdelinga har forstått det er varelevering tenkt levert langs Lyngvegen på resten av strekket. Når Lyngvegen er tenkt einvegskjørt i starten vil det fort kunne bli rot i trafikkmønster om ikkje heile Lyngvegen vert regulert einvegskjørt, for eksempel dersom varetransport kjem frå Bygata vil det bli konflikt med tanke på utkøyring og snumulighet.

Slik det kjem fram frå teikninga må det i tillegg vere forbod mot innkøyring i Lyngvegen for trafikk frå Bruvegen i retning mot E39. Noko som fører til at dei må opp i rundkøyringa før trafikk kan ledast inn på Lyngvegen einvegskjørt.

Det er vanskeleg å vurdere trafikkavviklinga i og utanfor kvartalet rundt Alverporten utan ei vurdering av heile vegsystemet sett i samanheng. Vegavdelinga ynskjer difor ein trafikkanalyse kor kjøremønsteret er vurdert opp mot trafikk til/frå E-39, Lyngvegen, Kvassnesvegen, Bygata og Bruvegen.

Kommentar:

Kjøremønsteret ble lagt til grunn for tidligere søknad om dispensasjon, og selv om prosjektet har utviklet seg videre siden den tid, er kjøremønsteret i omsøkt tiltak uendret siden dispensasjonen ble gitt.



Enveiskjøringen er foreslått for å redusere risiko for tilbakeblokkering til E39 ved avkjøring fra Bruvegen og er et vesentlig premiss for at Lyngvegen kan opprettholdes. Grunnen til at ikke hele vegen er foreslått enveiskjørt, er som det tas opp her, at adkomst til eiendommene nord for Lyngvegen da vil få et unødvendig komplisert kjøremønster for trafikk som *ikke* kommer fra E39. Toveiskjøringen er i hovedsak tiltenkt persontrafikk og adkomst til eiendommene nord for Lyngvegen. Varetransport skal følge mønster som skissert. Dette reguleres med skilting.

Det vises videre til trafikkanalyse som fulgte dispensasjonssøknaden.

Varelevering i Kvassnesvegen

Det er og eit spørsmål ang. varelevering langs Bygata. Er det tenkt på korleis dette er tenkt løyst? Skal det være gatelevering? Kva innverknad vil det få på trafikkmønsteret? Korleis skal ein få varene inn frå veg over sykkelfelt og fortau som er heva med kantstein?

Kommentar:

I følge gatebruksplanen skal det være varelevering i gaten. Oppstillingsplasser er vist i utomhusplan som følger søknaden, der det også er tatt høyde for hvordan varer skal forflyttes inn til forretningene.

Renovasjonsnedkast

Bossnedleppspunkt er plassert i kryssområda. Særleg i krysset ved HY3 er dei plassert på ein slik måte at dei er sikthindrande. Plassering av desse punkta må ikkje vere til hinder for sikt, ikkje komme brått på sykklistar eller gåande som runder eit hjørne. Plassering av nedleppspunkta må og vere tilgjengelig for NGIR på ein slik måte at det ikkje skapar sikthindringar eller problem for gåande og syklande. Dei må og vere mogleg å tømme utan hindringar for tømmebil.

Kommentar:

Det kan virke som at vegavdelinga har vurdert et tidligere utkast til plassering som grunnlag for tilbakemeldingen. Gjeldende forslag til plassering kommer frem av utomhusplan som følger det omsøkte tiltaket. Videre har det blitt gjennomført flere møter med NGIR hvor vi har fått innspill på plassering av bunntømte containere. Plasseringen nå, med 3 stk i vestre del av Kvassnesvegen på sydsiden og 4 stk plassert i sør ved innkjøring til garasje er vurdert til å være den beste mulige løsningen.

Parkeringsplass ved Lyngvegen

Når det gjeld parkeringsplass mot E-39 er det ønskeleg at avkjørslene vert samla til ei avkjørsl.

Kommentar:

I omsøkt tiltak samles avkjøring til parkeringsplassen i en avkjørsel som omtalt.

Stigningsforhold

Stigningsforholdet til veg 10000 mellom profil 25 og 75 er på 10,27% og overstiger SKAL krav 2.53 i N100 på maksimalt 8%. Det må avklarast om dette er ei tilpasning til eksisterande veg som kan godkjennast av Alver kommune. Det må i så fall søkjast dispensasjon i form av avvik frå N100 punkt 2.53. Korleis vegvatn er tenkt handtert på dei ulike strekka i planområdet må komme klart fram ved innsending av tekniske teikningar for godkjenning.

Kommentar:

Ny veg er prosjektert med en stigning på 10%, som av erfaring er akseptabel som stigning for renovasjonkjøretøy hos NGIR. Stigningsforholdet er en av flere forhold som er oppstått som følge av at regulerte høyder og utforming av gatenettet i områdeplanen for Knarvik sentrum avviker fra eksisterende forhold. Dette er detaljerte forhold som må avklares i forbindelse med utarbeiding av utbyggingsavtale med kommunen, og kan derfor ikke avklares på nåværende tidspunkt.

III. Snitt Bygata-Kvassnesvegen

I forhold til reguleringsplan er o_SKV9 (veg 10 000) regulert som forlenging av bygata. Ser ein på snittet som er sendt inn, svarar ikkje den til snittet som er lagt til grunn i gatebruksplan. Der er det blant anna regulert plantefelt på begge sider og måla stemmer ikkje med det som ligg for Bygata i gatebruksplanen.

Kommentar:

Avviket mellom gatebruksplanen, sentrumsplanen og innsendt tegningsgrunnlag er kommentert tidligere, der det er avklart at gatebruksplanen skal legges til grunn for utformingen. Det kan virke som at vegavdelinga her har lagt et tidligere utkast til grunn for uttalelsen. Det omsøkte tiltaket samsvarer med gatebruksplanen.