

REGULERINGSPLAN VERFTSGATA 28

TRAFIKKANALYSE



Forslagsstiller: Verftsgata 28 AS

Kommune: Namsos

Rådgiver: Trønderplan

Dato: 23.04.2025

Rapportnavn:	Trafikkanalyse, reguleringsplan «Verftsgata 28»
Prosjektnummer:	2024021
PlanID:	2024001
Forslagsstiller:	Verftsgata 28
Forslagsstillers kontaktperson:	Jon M. Olsen og Jon A. Olsen
Rådgiver:	Trønderplan
Rådgivers oppdragsleder:	Jan Ola Ertsås
Rådgivers saksbehandler:	Erlend Gystad
Kommunens kontaktperson:	Ingvild Sund Trana

Innhold

1. SAMMENDRAG	3
2. INNLEDNING	3
3. DAGENS TRAFIKKSITUASJON	4
3.1 EKSISTERENDE VEGANLEGG OG TRAFIKKSIKKERHET	4
3.2 TRAFIKKMENGDE OG HASTIGHET	6
3.2.1 ÅDT, andel lange kjøretøy og hastighet	6
3.2.2 Generelle trafikkprognoser	6
3.2.3 Trafikktall med framskriving til år 2045	7
3.3 PLANLAGTE VEGANLEGG I OVERORDNA PLAN «NAMSOS SENTRUM»	7
3.4 KOLLEKTIVTRANSPORT	8
4. FRAMTIDIG TRAFIKKSITUASJON ETTER PLANFORSLAG	9
4.1 VERFTSGATA	9
4.2 FORTAU FOR GÅENDE OG SYKLENDE	9
4.3 AVKJØRSEL INN TIL OMRÅDET	11
4.4 PARKERINGSPLASS	11
4.5 TRAFIKKSIKKERHET	11
5. VEDLEGG	12
6. REFERANSER	12

1. SAMMENDRAG

Planforslaget legger til rette for stor forbedring av trafiksikkerhet i området, gjennom at det etableres nytt bredt fortau både for gående og syklende, i et område i hovedgata midt i sentrum som mangler fortau i dag. Dette er i tråd med overordna plan «Namsos sentrum». I tillegg skal det etableres ei avkjørsel som skal gjelde for hele planområdet. Fortau og park/trerekke vil sikre fysisk hindring mellom gående og kjørende.

Innsnevring av kjøreveg fra 9,0 m til 6,5 m vil bedre trafiksikkerhet gjennom at dette vil bidra til lavere fart på biltrafikk og vil også bidra til at lange kjøretøy velger å kjøre fv769 framfor å kjøre gjennom sentrum. Dette er også i tråd med overordna plan.

Det er i dag kaotiske parkeringsforhold og trafikkfarlig blanding av ulike grupper trafikanter. Planforslaget vil i stor grad rydde opp i området og skape oversiktlige trafikkforhold, noe som vil bedre trafiksikkerhet.

Følgende avbøtende trafiksikkerhetstiltak foreslås sikret i planen:

Avbøtende trafiksikkerhetstiltak	Oppfølging
Sikre opparbeidelse av fortau og park	Bør tas inn som rekkefølgebestemmelse

2. INNLEDNING

I forbindelse med reguleringsplan for Verftsgata 28 har Trønderplan på vegne av forslagsstiller Verftsgata 28 foretatt en trafikkanalyse for planen. Hensikten med trafikkanalysen er å vurdere hvilken effekt planforslaget vil ha på trafikk og trafiksikkerhet, og å vurdere behov for avbøtende trafiksikkerhetstiltak.

3. DAGENS TRAFIKKSITUASJON

3.1 Eksisterende veganlegg og trafikksikkerhet

Det er forholdsvis dårlig tilrettelagt for myke trafikanter langs Verftsgata. Sør for Verftsgata 28 er det fortau, men nordover langs bryggerekka framover til småbåthavna mangler fortau på begge sider av Verftsgata.



Figur 1. Kartlag for fortau
(Vegkart, Statens vegvesen)

Tilstanden illustreres godt med bildet fra Google Maps i Figur 2. Areal langs veg benyttes som privat parkering hvor bilene står mer eller mindre tilfeldig plassert under kaotiske parkeringsforhold.



Figur 2. Manglende fortau langs Verftsgata (Google Maps)



Figur 3. Kaotiske parkeringsforhold (Google Maps)

Det er ingen definert avkjørsel inn til området. Figur 4 viser med rosa skravur hvor parkeringsplassen er avgrenset fra Verftsgata.

For øvrig areal er det ingen avgrensning som viser hvor vegkanten av Verftsgata er og hvor parkeringsplassen begynner. Det er ingen spesifisering og styring av hvor trafikken skal gå, noe som innebærer at det er utkjøring generelt over hele området.



Figur 4. Avgrensning i form av fortau vist med rosa skravur. Det bemerkes at det er nedsenket kantstein, noe som innebærer falsk trygghet ettersom dette kun er et visuelt hinder og ikke et fysisk hinder

For dagens situasjon er det for deler av planområdet fortausløsning. Det bemerkes at det mot Verftsgata er nedsenket kantstein som ikke hindrer biler i å kjøre inn på fortauet. Mot parkeringsplassen er det avgrensning i form av kjetting.



Figur 5. Avgrensning av fortau

Området er svært uoversiktlig for alle trafikanter og trafiksikkerheten er dårlig. Til tross for dette er det likevel ikke registrert trafikkulykker langs denne delen av byen (se Figur 6).



Figur 6. Registrerte trafikkulykker (Vegkart, Statens vegvesen)

3.2 Trafikkmengde og hastighet

3.2.1 ÅDT, andel lange kjøretøy og hastighet

Det er hentet inn opplysninger om trafikkmengde (ÅDT) og andel lange kjøretøy via kartinnsynsløsning «Vegkart» fra Statens vegvesen. Trafikkmengde og andel lange kjøretøy er fastsatt etter kombinasjon av trafikkteiling og skjønnsmessig vurdering.

Gjennomsnittlig hastighet i Verftsgata forbi planområdet er lavt på grunn av mange vegkryss, mange gangfelt, evt. biler foran som skal parkere og generelt mange trafikanter å forholde seg til. I støyberegningen er det derfor lagt til grunn en hastighet på 30 km/t.

3.2.2 Generelle trafikkprognoser

For å beregne ÅDT 20 år fram i tid (2045), er det for lette kjøretøy benyttet prognoser fra TØI-rapport 1824/2021, tabell 6.3 (Nord-Trøndelag).

For tunge kjøretøy er det benyttet tall for årsvekst i TØI-rapport 1825/2021, tabell 6.3 (Nord-Trøndelag).

Periode	Årlig trafikkvekst (Nord-Trøndelag)	
	Lette	Tunge
2018-2030	0,96 %	1,96 %
2030-2050	0,53 %	1,12 %

Figur 7. Framskrivinger for person- og godstransport 2018-2050, iht. TØI rapport 1824/2021 og 1825/2021

3.2.3 Trafikktall med framskriving til år 2045

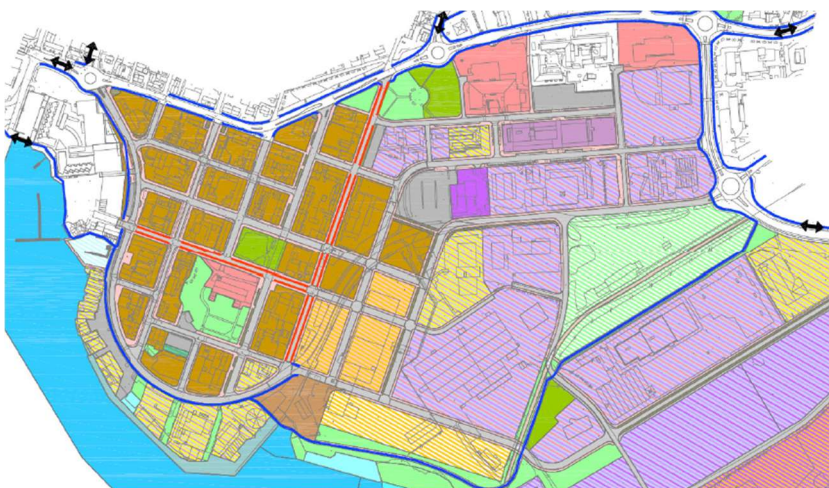
ÅDT for 2045 er avrundet til nærmeste 100.

Veg	ÅDT		Andel lange kjøretøy		Fartsgrense
	2021	2045	2021	2045	
1 Verftsgata	4562	5400	4 %	4,7 %	30 km/t

Figur 8. Trafikktall med framskriving til år 2045

3.3 Planlagte veganlegg i overordna plan «Namsos sentrum»

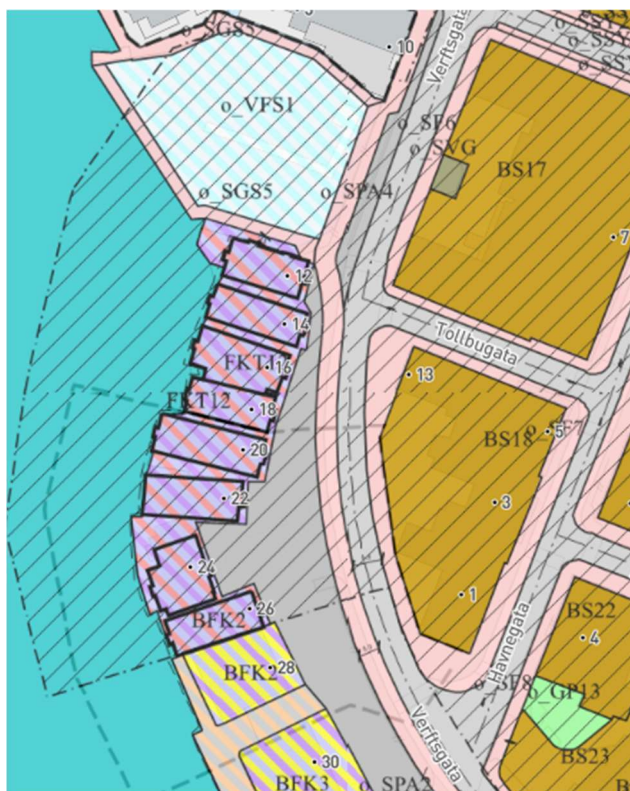
I gjeldende reguleringsplan «Namsos sentrum» er det laget en overordna plan for myke trafikanter, dvs. både gående og syklende. Det er regulert inn fortau langs begge sider av Verftsgata og laget en sammenhengende trasé for sykkel gjennom sentrum. Figur 9 er hentet fra planbeskrivelse for «Namsos sentrum» og viser hovedforbindelser for sykkel.



Figur 9. Hovedforbindelser for sykkel, Namsos sentrum mot sentrumsnære områder

Eksisterende kjøreveg (Verftsgata) gjennom planområdet er svært bred, dvs. i overkant av 9m. I reguleringsplan «Namsos sentrum» er kjøreveg innsnevret til mellom 6,5 og 7,0m dvs. det er ikke satt noen fast bredde. Kantsteinlinje langs vegens østside er beholdt, slik at innsnevringen skal gjennomføres langs vegens vestsida.

Det er satt av areal til nytt fortau i en bredde på 5,0 meter langs vestsiden av Verftsgata, noe som innebærer at det er rom for å separere syklende og gående.

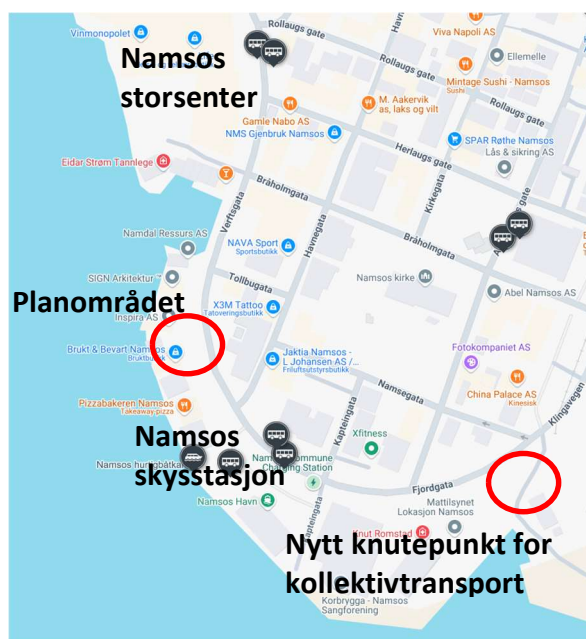


Figur 10. I reguleringsplan «Namsos sentrum» er det regulert fortau langs begge sider av Verftsgata

3.4 Kollektivtransport

Planområdet ligger mellom bussholdeplass Namsos storsenter og Namsos skystasjon. Avstand mellom disse to bussholdeplassene er ca. 300 meter og det er ikke behov for ny bussholdeplass ved planområdet.

Planområdet ligger ca. 200 meter unna nytt knutepunkt for kollektivtransport.



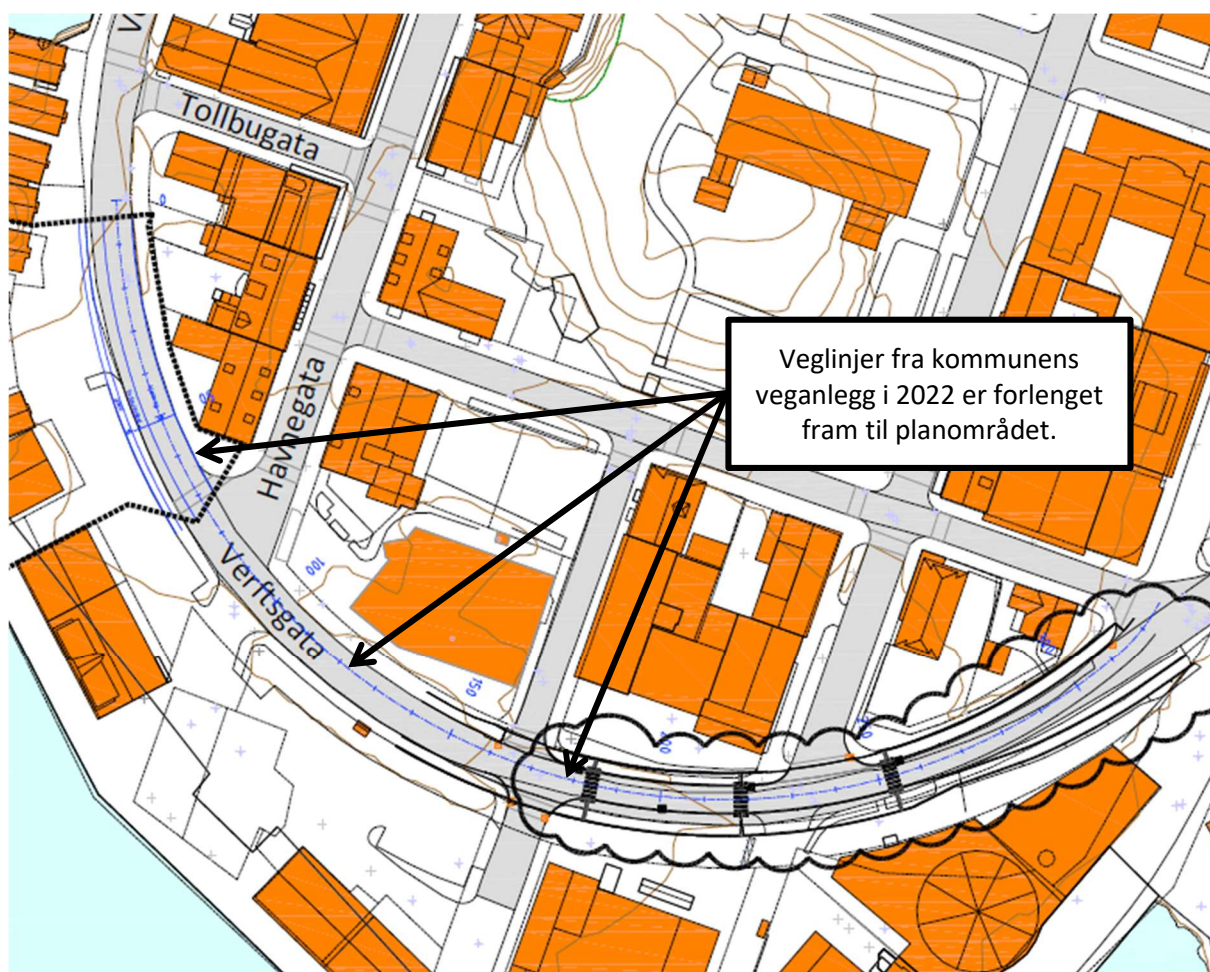
Figur 11. Bussholdeplasser i området (AtB).

4. FRAMTIDIG TRAFIKKSITUASJON ETTER PLANFORSLAG

4.1 Verftsgata

I 2022 gjennomførte Namsos kommune det første veganlegget med utgangspunkt i planene fra reguleringsplan «Namsos sentrum». Veganlegget er vist nede til høyre i Figur 12. Ny veg ble prosjektert og etablert med fast bredde 6,5 m, dvs. innsnevring i forhold til dagens bredde på ca. 9m. Kantsteinlinje mot «indre» fortau (fortau på nord side av vegen) ble i vegprosjektet beholdt, i tråd med reguleringsplan «Namsos sentrum», og vegen ble innsnevret på ytre side.

For ny reguleringsplan «Verftsgata 28» er det benyttet identiske veglinjer som for prosjekterte linjer fra dette veganlegget, og linje er videreført og tilpasset til innmålt kantstein mot indre fortau. Dette vil gi sammenheng i kurvatur på kantsteinlinjer og vil også legge føringer for framtidig kantsteinlinje i Verftsgata nord og sør for planområdet.



Figur 12. Veglinjer i reguleringsplan er videreført fra kommunens veganlegg fra 2022 (til høyre i bildet)

4.2 Fortau for gående og syklende

I reguleringsplan «Namsos sentrum» er bredde for fortau for gående og syklende satt til 5,0 m, og det er i denne planen framlagt planer med ambisjoner om å tilrettelegge bedre for bruk av sykkel i byen. Selv om det er få syklende i området i dag forventer man at dette skal øke dersom tilretteleggingen bedres i tråd med gjeldende plan.

N100 Veg- og gateutforming gir krav om hvilke løsninger for gang- og sykkeltrafikken som tillates i ulike dimensjoneringsklasser. Løsninger for syklende i sentrumsområder vil oftest være sykkelfelt

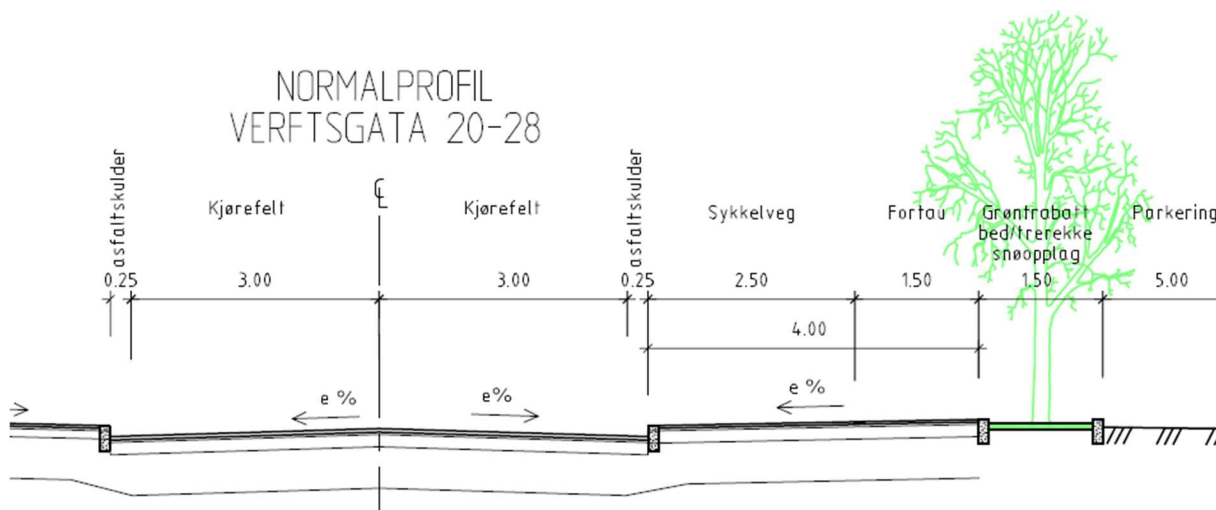
eller gater med blandet trafikk. Der det er mange gående og/eller syklende er det hensiktsmessig å skille gående og syklende. I ny reguleringsplan er det sett nærmere på krav i Statens vegvesens håndbok N-V122 «Sykkelveiledning – Sykkelanlegg på veg og gate».

Ifølge N-V122 bør bredden på sykkelvegdelen være 2,5-4 m og bredden av fortau være 1,5-2,5 m. Verdiene avhenger av antall gående og syklende i maksimaltiden i et normaldøgn framskrevet 20 år fram i tid som vist i tabellen i Figur 13.

Syklende per time	Gående per time			
	< 15	15-100	100-200	> 200
< 15	Gang- og sykkelveg = 2,5	Gang- og sykkelveg = 3,0		
15-300	Gang- og sykkelveg = 3,0	Sykkelveg = 2,5 Fortau = 1,5		Sykkelveg = 2,5 Fortau = 2,0
300-1500	Sykkelveg = 3,0 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 3,0 Fortau = 2,0		
> 1500	Sykkelveg = 4,0 Fortau = 1,5	Sykkelveg = 4,0 Fortau = 2,0		Sykkelveg = 4,0 Fortau = 2,5

Figur 13. Bredder for gang- og sykkelveg og sykkelveg med fortau, eksklusive skuldre (tabell 3.4.2-1 hentet fra Statens vegvesens håndbok N-V122)

Det vises til tabellen i Figur 13. Det forventes for år 2045 at antall gående i maksimaltiden i et normaldøgn vil være i sjiktet 15-200, mens tilsvarende tall for syklende vil være i sjiktet 15-300. Dette gir iht. N-V122 en anbefalt bredde på 2,5 m for sykkel og 1,5 m for gående. Felt for sykkel og gående bør være på samme høydenivå, og det anbefales at skillet merkes med nedsenket kantstein eller maling. Skulder utgår ettersom det her er snakk om fortausløsning hvor man har kantstein mot kjøreveg på den ene siden og kantstein mot parkanlegg/treerke på den andre siden. En reduksjon av bredden fra 5,0 m til 4,0 m vil derfor være i tråd med anbefalinger til håndbok N-V122. Areal som blir «til gode» overføres til et regulert grøntareal langs fortauet. Dette innebærer at det blir plass for ei treerke parallelt med vegen, noe som være en stor berikelse for bymiljøet. Dette grøntarealet vil også skape avstand mellom parkerte biler og gående/syklende og hindrer muligheten til å parkere med snuten inn i fortauet.



Figur 14. Forslag til normalprofil som gir rom for ei treerke, i tillegg til kjøreveg og løsning for syklende og gående.

4.3 Avkjørsel inn til området

Planforslaget beskriver kun én avkjørsel fra Verftsgata innenfor planområdet. For avkjørsel er det benyttet frisktlinje 4x24 m mot Verftsgata og 3x25 m mot fortau.

Avkjørsel er avgrenset med grøntrabatt som er regulert som parkanlegg.

4.4 Parkeringsplass

Planforslaget viser at det er plass for 24 stk parkeringsplasser, som vist i Figur 15. Hver plass har størrelse 5x2,5 m, og det er minimum 6 m i bakkant av alle plasser. Parkeringsfelt er vist i planen som illustrasjon, noe som innebærer at man kan justere på plassene dersom det er ønskelig med skråparkerings eller annen justering. Intern fordeling av parkeringsplassene avklares heller ikke i planen og må avtales innbyrdes.

Parkeringsplassene endres fra offentlig til privat etter ønske fra kommunen.

Figur 15. Plan for parkeringsplass



4.5 Trafikksikkerhet

Planforslaget legger til rette for stor forbedring av trafikksikkerhet i området, gjennom at det etableres nytt bredt fortau både for gående og syklende, i et område i hovedgata midt i sentrum som mangler fortau i dag. Dette er i tråd med overordna plan «Namsos sentrum». I tillegg skal det etableres ei avkjørsel som skal gjelde for hele planområdet. Fortau og park/trerekke vil sikre fysisk hindring mellom gående og kjørende.

Innsnevring av kjøreveg fra 9,0 m til 6,5 m vil bedre trafikksikkerhet gjennom at dette vil bidra til lavere fart på biltrafikk og vil også bidra til at lange kjøretøy velger å kjøre fv769 framfor å kjøre gjennom sentrum. Dette er også i tråd med overordna plan.

Det er i dag kaotiske parkeringsforhold og trafikkfarlig blanding av ulike grupper trafikanter. Planforslaget vil i stor grad rydde opp i området og skape oversiktlige trafikkforhold, noe som vil bedre trafikksikkerhet.

Følgende avbøtende trafikksikkerhetstiltak foreslås sikret i planen:

Avbøtende trafikksikkerhetstiltak	Oppfølging
Sikre opparbeidelse av fortau og park	Bør tas inn som rekkefølgebestemmelse

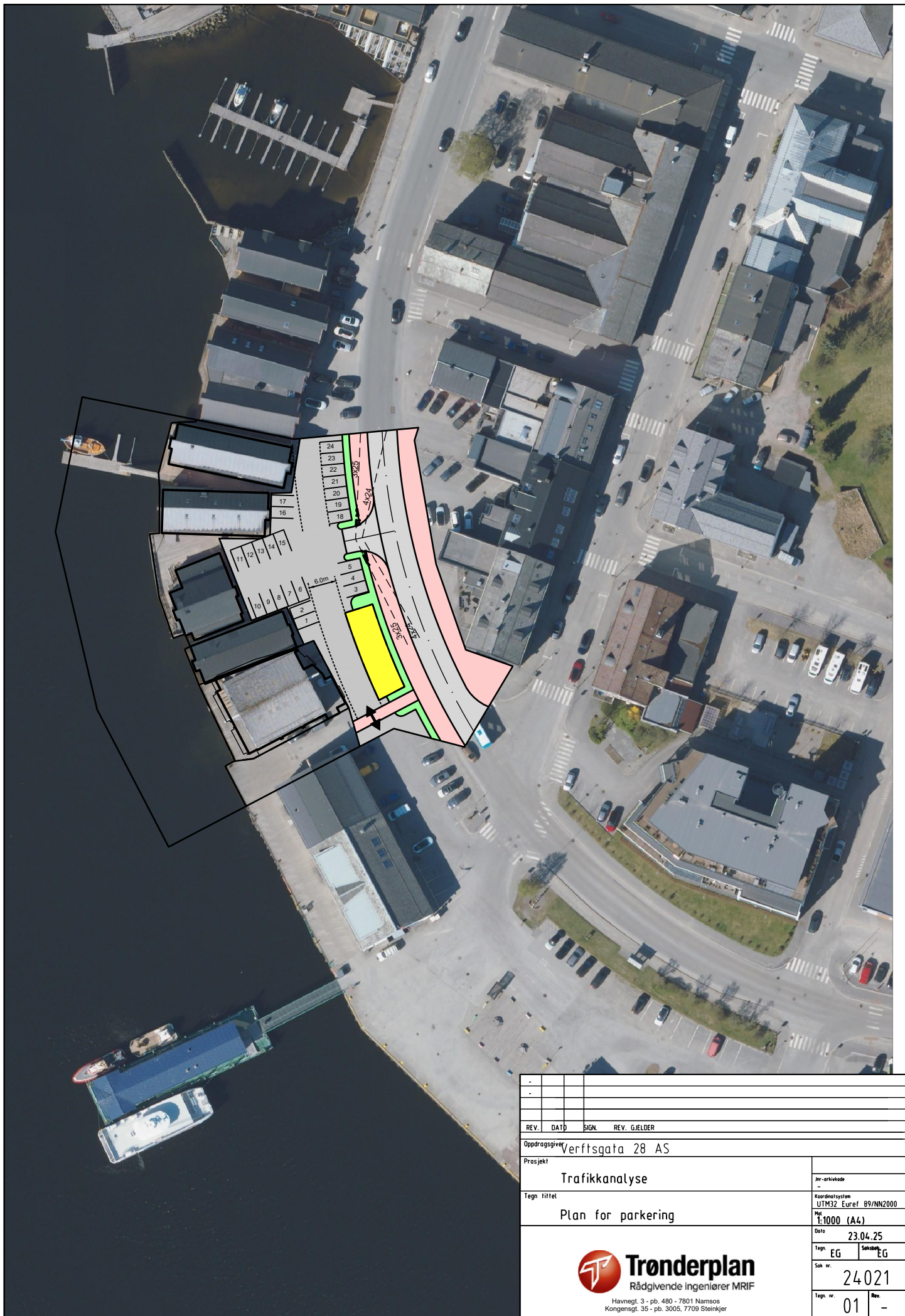
5. VEDLEGG

Vedlegg	Dato
Plan for parkering	23.04.2025

6. REFERANSER

Håndbok N100. Veg- og gateutforming. Statens vegvesen, 2023.

Håndbok N-V122. Sykkelveiledning – Sykkelanlegg på veg og gate. Statens vegvesen, 2023.



-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-
REV.	DATE	SIGN.	REV.	GJELDER	
Oppdragsgiver: Verftsgata 28 AS					
Prosjekt					
Trafikkanalyse				Jnr.-arkivkode	Tegningsnr.
Tegn. tilfett				Koordinatsystem	
Plan for parkering				UTM32 Euref 89/NN2000	
				Mål	
				1:1000 (A4)	
				Dato	
				23.04.25	
				Tegn.	
				EG	EG
				Sak nr.	
				24021	
				Tegn. nr.	
				01	-