

Trafikkforhold / trafikksikkerhet

Lerberen massedeponi



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Multiconsult Norge AS
 Tittel på rapport: Trafikkforhold / trafiksikkerhet
 Oppdragsnavn: Avrop 48 - 100874 Lerberen (Ørland) - reguleringsplan
 Oppdragsnummer: 622508-34
 Utarbeidet av: Jorun Gjære
 Oppdragsleder: Herbjørn Mo
 Kvalitetssikrer: Birgitte Nilsson

Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
02	12. jun. 2025	Trafikkforhold /trafiksikkerhet	JG	BN
01	5. mar. 2025	Utkast	JG	BN

Forord

Asplan Viak AS har vært engasjert av Forsvarsbygg for å gjennomføre en utredning av trafikkforhold og trafiksikkerhet for Lerberen massedeponi i forbindelse med masseutskiftning på ulike tiltaksområder på Ørland flystasjon.

Herbjørn Mo har vært oppdragsleder for Asplan Viak.

Jorun Gjære har utredet temaet Trafikkforhold / trafiksikkerhet.

Elisabeth Leirvik Rabben har vært kontaktperson hos Multiconsult som er hovedkonsulent i forbindelse med reguleringsaken.

Trondheim, 12.06.2025

Jorun Gjære

Utredet Trafikkforhold/trafiksikkerhet

Birgitte Nilsson

Kvalitetssikrer

Innholdsfortegnelse

1.	Innledning	4
	1.1. Bakgrunn	4
	1.2. Formålet med planen	4
	1.3. Krav om konsekvensutredning	4
2.	Dagens situasjon	5
	2.1. Beliggenhet og arealbruk	5
	2.2. Dagens arealbruk	7
	2.3. Kjøreatkomst og biltrafikk	9
	2.4. Trafikksikkerhet	13
	2.5. Myke trafikanter	14
3.	Forslag til plan	16
	3.1. Alternative løsninger	16
	3.2. Bruk av eksisterende veinett - forkastet alternativ	16
	3.3. Forslag til plan	17
4.	Framtidig situasjon	19
	4.1. Oppfylling av deponiet	19
	4.2. Framtidige trafikkmengder til/fra deponiet	20
5.	Konsekvenser av tiltaket	24
	5.1. Avbøtende tiltak - informasjon og dialog	25

1. Innledning

1.1. Bakgrunn

Bakgrunn for planarbeidet er behovet for masseutskifting på ulike tiltaksområder på Ørland flystasjon og at en vesentlig andel av overskuddsmassene må transporteres ut av flystasjonen og deponeres på lokasjoner hvor dette er tillatt og avklart med grunneiere og rettighetshavere, og i samsvar med offentligrettslige bestemmelser.

1.2. Formålet med planen

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for at så mye som mulig av behovet for massedeponering kan dekkes i avsluttet steinbrudd på Lerberen. Planen regulerer steinbruddet på Lerberen fra å være masseuttak til å være massedeponi.

Området er eiet av Forsvaret, og vil benyttes til forsvarsformål. Området er regulert til forsvarsformål i gjeldende reguleringsplan og i kommuneplanens arealdel. Det er lagt opp til videreføring av *Forsvaret* som hovedformål og tilrettelegge for virksomhet i tilknytning til Ørland flystasjon underveis og etter endt massedeponering. Andre aktiviteter i området, som friluftsliv, trim, lek og rekreasjon, er videreført og fortsatt tilrettelagt for, som del av planarbeidet.

1.3. Krav om konsekvensutredning

Tiltak i planen legger til rette for deponering av om lag 180 000 m³ overskuddsmasse fra Ørland flystasjon. Tiltaket er vurdert å falle inn under pkt. 11 *Andre prosjekter*, bokstav k) i vedlegg II:

«Deponier for masse på land og i sjø større enn 50 dekar eller 50 000 m³ masse.».

Planen utløser krav om konsekvensutredning i henhold til *Forskrift om konsekvensutredning* § 8 a), men er vurdert å ikke utløse krav om planprogram.

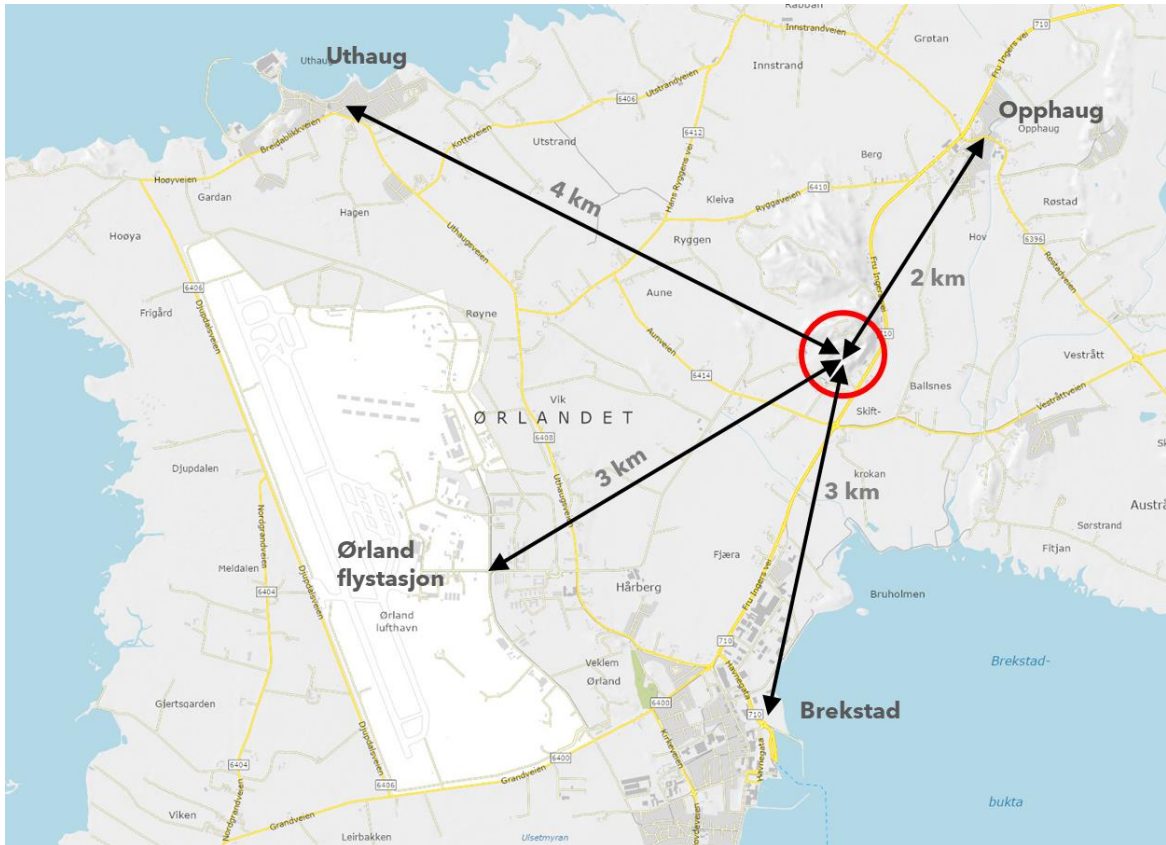
Referat fra oppstartsmøte med Ørland kommune, datert 21.05.2024, beskriver hvilke tema som skal utredes etter KU metodikk og hva de skal omfatte. Temaet «Trafikkforhold/trafikksikkerhet» er et av flere tema som skal utredes og beskrives som følger:

- Trafikkforhold / trafikksikkerhet: Tiltak ligger i nærheten av barnehage og boligbebyggelse, og nærområdet er mye brukt til friluftsliv. Det må avklares hvor stor økning i trafikk som kan forventes, og tidsbegrensninger for når anleggsarbeid/massetransport skal skje. Transport av masser bør foretas utenfor bringe- og hentetid ifm. barnehage. Dette må sikres i bestemmelsene.

2. Dagens situasjon

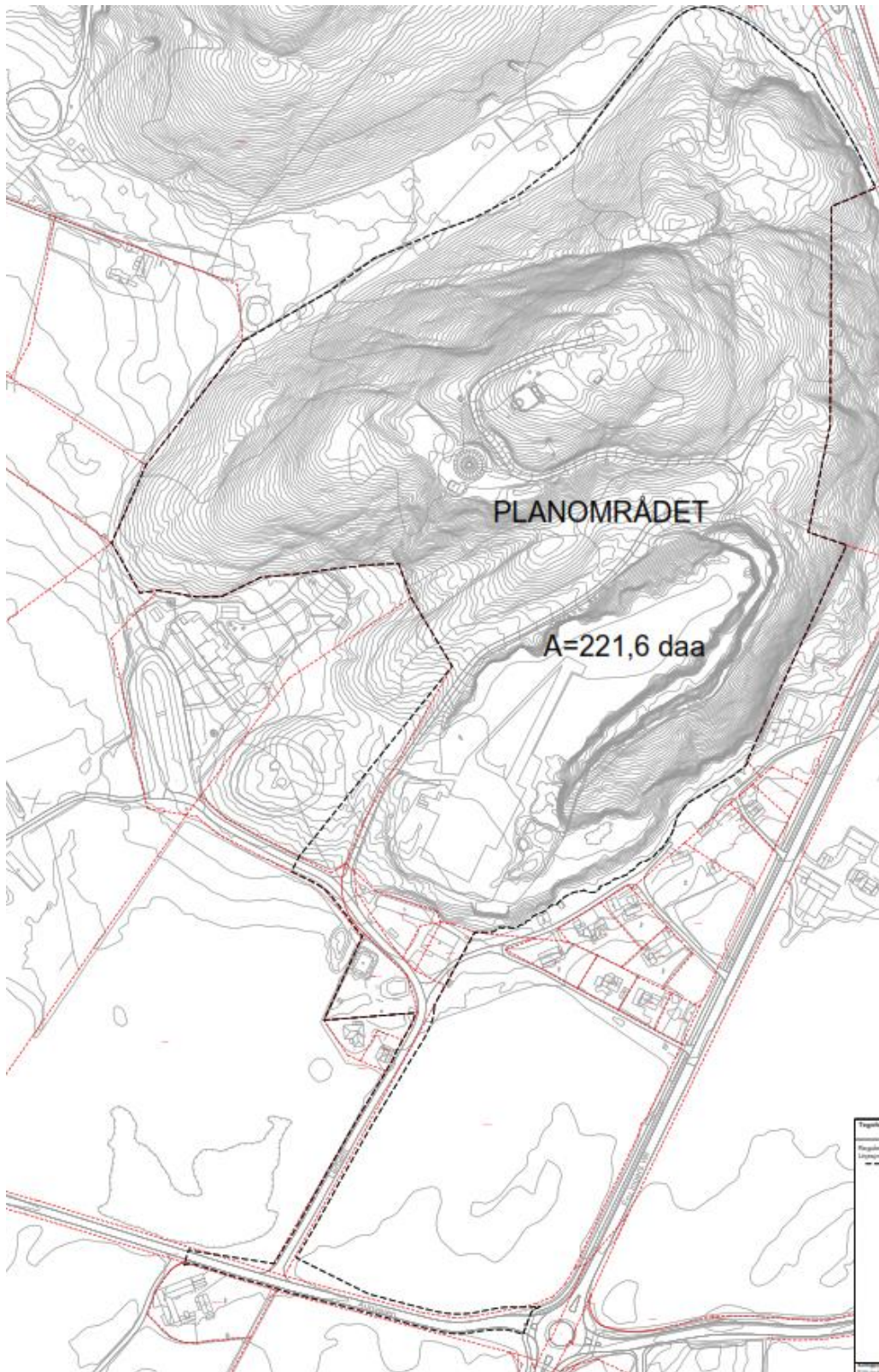
2.1. Beliggenhet og arealbruk

Planområdet ligger nord for Brekstad i Ørland kommune. Planområdet er vist innenfor rød ring i Figur 2-1. Det er 2 km i luftlinjeavstanden fra planområdet til Opphaug, 3 km til Ørland flystasjon og Brekstad og 4 km til Uthaug.



Figur 2-1 Kart som viser planområdets beliggenhet på Ørland. Kartkilde: <https://trafikkdata.atlas.vegvesen.no>

Plangrensen vist i Figur 2-2, er avgrenset mot eiendomsgrenser og gjeldende og tilgrensende reguleringsplaner. Dette betyr at plangrensen er definert i forhold til eksisterende eiendomsgrenser og andre reguleringsplaner som grenser til området. For å sikre gode forhold for samferdsel og trafiksikkerhet, er plangrensen noe utvidet i forhold til plangrensen for gjeldende plan. Utvidelsen omfatter et større areal i nordlig del, mer sideareal langs adkomstveg og turveg, samt siktsoner ved kryss.



Figur 2-2 Endelig plangrense (Kilde: 3RW arkitekter).

2.2. Dagens arealbruk

Planområdet er på cirka 147,4 daa og omfatter i hovedsak Forsvarets eiendom 178/40 på Lerberen. I dag består planområdet av område benyttet til friluftsliv, areal for masseuttak (avsluttet steinbrudd), kommunalteknisk bebyggelse og samferdselsareal.

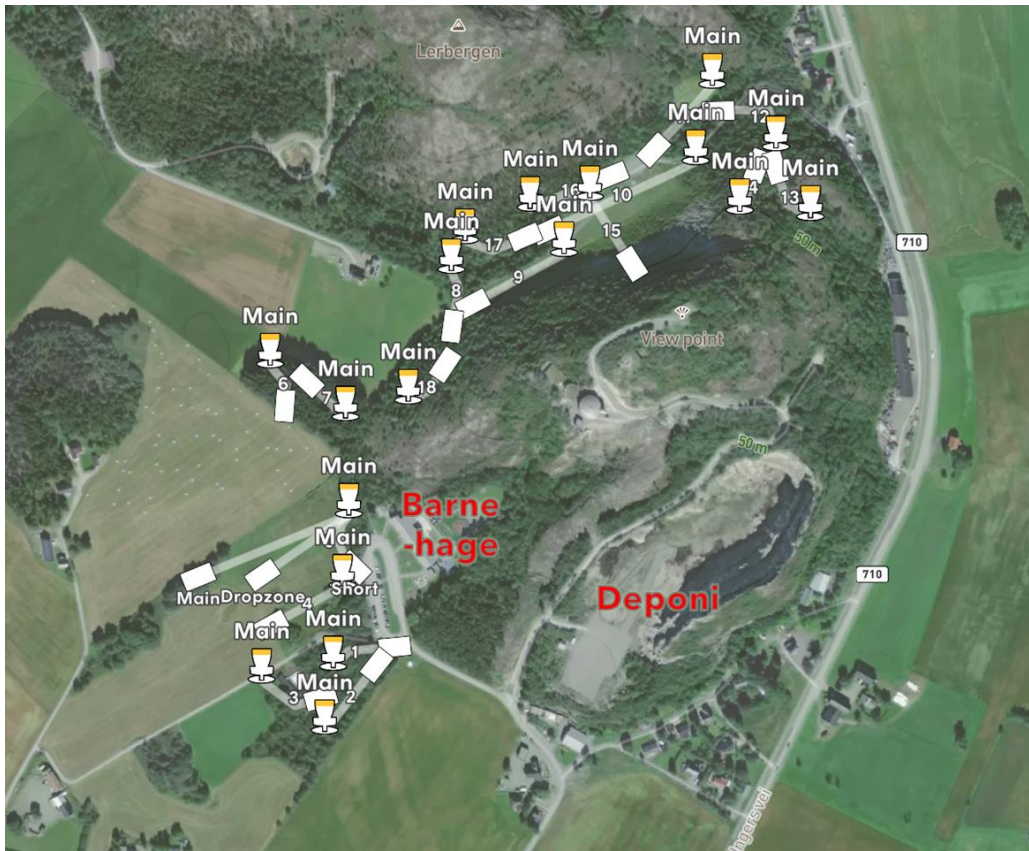


Figur 2-3 Ortofoto av Lerberen-området. Kartkilde: [AV-kartet](#), Asplan Viak.

Steinbruddet ligger i den sørøstlige delen av planområdet, med adkomst fra sør fra fv. 6414 Aunveien via kommunal vei Lerbern. Innen planområdet nordvest for steinbruddet ligger et kommunalt vannverk med høydebasseng, samt et krigsminne lokalisert på toppen av Lerberen.

Adkomstveien fra kommunal vei Lerbern til steinbruddet, og videre til vannverket er en privat, gruset veg. Planområdet inngår som del av et større naturområde, hvor denne private veien benyttes i forbindelse med rekreasjon, utflukt og friluftsliv.

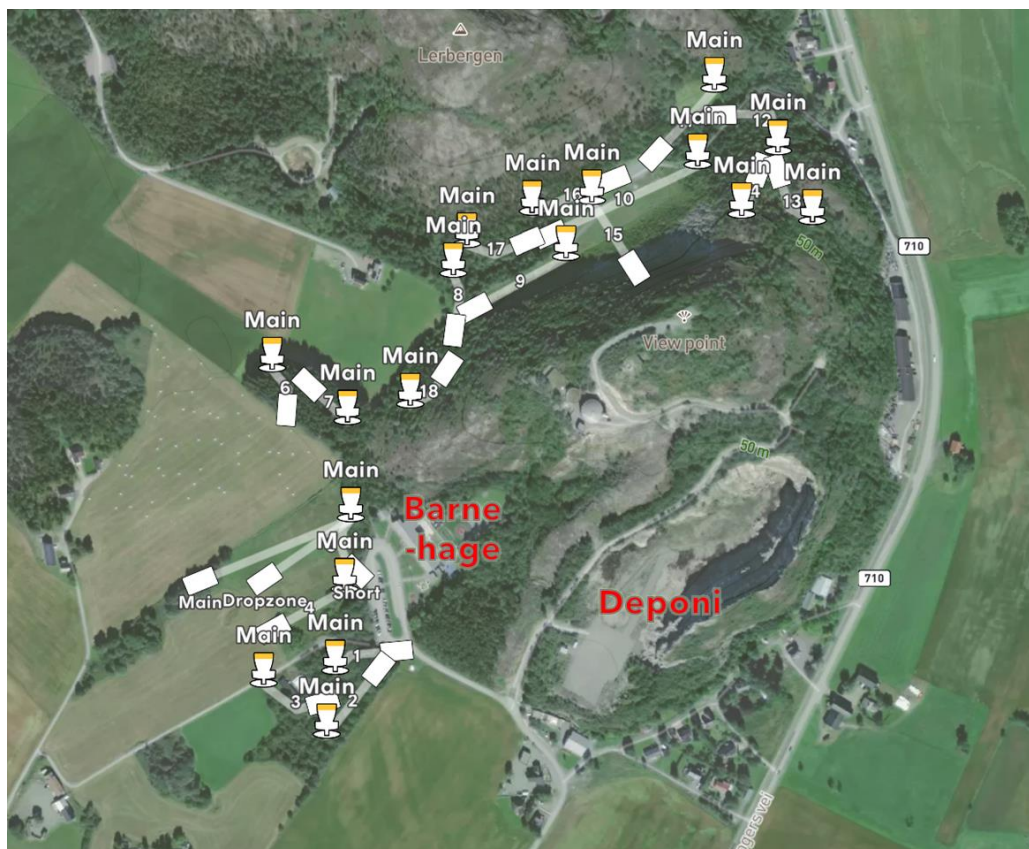
Sør i planområdet ligger kommunalteknisk bebyggelse i tilknytning til vannverket (Figur 2-4). Like utenfor planområdet i vest ligger Futura barnehage og Ørland diskogolfpark (



Figur 2-5) samt parkeringsplass. Sørøst for planområdet ligger et område med boliger som grenser mot fv. 710 Fru Ingers vei i øst. Sør og sørvest for planområdet er det landbruksområder.



Figur 2-4 Kommunalteknisk bebyggelse sør i planområdet. . Kartkilde: [AV-kartet](#), Asplan Viak.



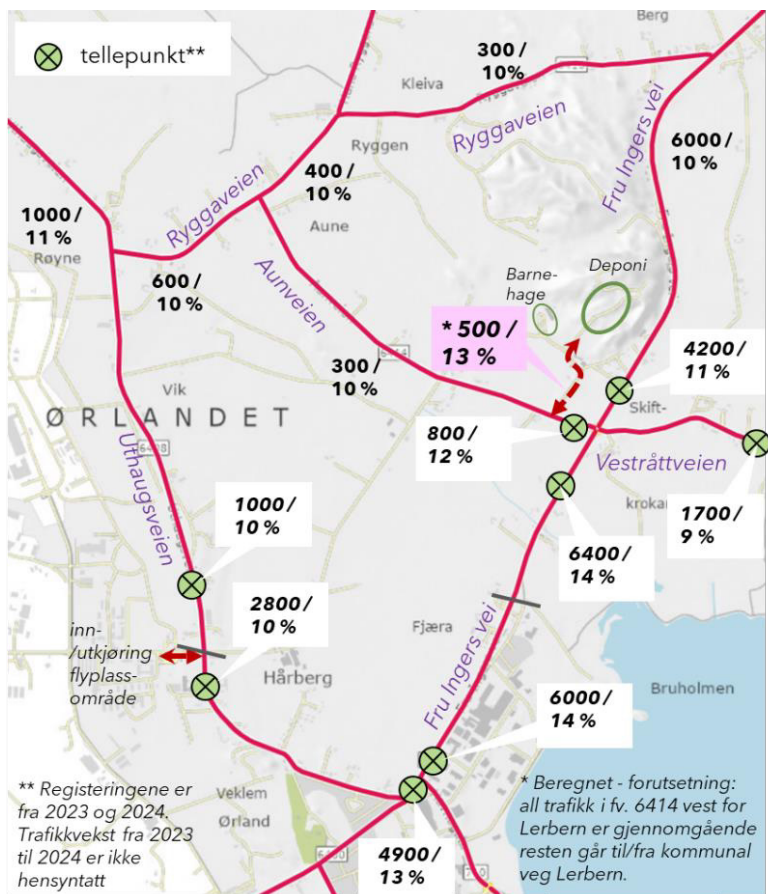
Figur 2-5 Banestruktur Ørland Diskgolfpark, nabo til planområdet. Kilde: Ørland Diskgolfpark

2.3. Kjøreatkomst og biltrafikk

Planområdet har adkomst fra sør fra fv. 6414 Aunveien via kommunal vei Lerbergen. Figur 2-8 viser kommunal vei Lerbergen sett fra kryss med Aunveien. Veien opp på Lerbergen fra kommunal vei er en gruset, privat vei. I dag er eneste biltrafikken på den private veien kjøretøy som skal til og fra høydebassenget.

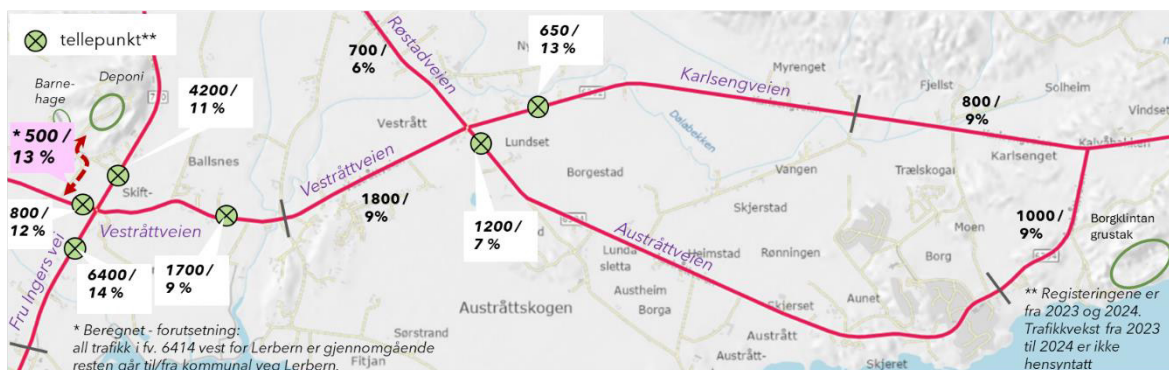
Figur 2-6 viser ÅDT og tungtrafikkandel på vegnettet mellom Ørland flystasjon og Lerbergen. Uthaugsveien på strekningen mellom innkjøring til flyplassen og Brekstad sentrum har trafikkbelastning på 2 800 ÅDT, og Fru Ingers vei mellom Brekstad sentrum og rundkjøringen Fru Ingers vei/Aunveien/Vestråttveien har trafikkbelastning på 4 900 - 6 400 ÅDT.

Trafikkdata og vegdata.no oppgir ÅDT 300 i Aunveien vest for planområdet og ÅDT 800 på Aunveien øst for planområde. Det antas at trafikken i Aunveien vest for planområdet er gjennomgående trafikk mellom Fru Ingers vei og Ryggaveien. Dette medfører til at trafikken på den kommunale veien Lerbergen blir anslagsvis ÅDT 500 som i hovedsak kommer østfra. Dagens trafikk på denne veien består av trafikk i tilknytning til barnehagen, diskgolfbane, friluftsliv, kommunalteknisk anlegg/vannverk og boliger.



Figur 2-6 ÅDT og tungtrafikkandel for år 2023. Kilde: vegkart.no og trafikldata.no

I løpet av planarbeidet ble det avdekket behov for å etablere støttevoll i deponiet i tillegg. For å etablere støttevollen er det nødvendig å få tilkjørt sprengstein fra grustaket Borgklintan som ligger 7 km øst for Lerberen. Figur 2-7 viser ÅDT og tungtrafikkandel på veinettet mellom Lerberen og Borgklintan grustak. Trafikken på Vestråtveien fram til krysset med Rødstadveien ligger på 1 700-1 800 ÅDT. Karlsengveien og Austråtveien til grustaket har trafikkmengde opp mot 1 000 ÅDT.



Figur 2-7 ÅDT og tungtrafikkandel for år 2023. Kilde: vegkart.no og trafikldata.no

Det er gjort en kontrollberegning av trafikkmengden på den kommunale veien Lerbern. Barnehagen har i dag cirka 40 ansatte og 124 barn. Barnehagens beliggenhet gjør at de aller fleste kommer med bil til barnehagen (antar 80 %). Alle ansatte og barn vil ikke være til stede i barnehagen hver dag (antar 80 % tilstedeværelse). I tillegg vil det være barn som er søsken og som da kommer samme bil (antar 20 %). Antall arbeidsreiser med bil for de ansatte beregnes med dette til cirka 65 bilturer per hverdagsdøgn (40 ansatte x 80 % tilstedeværelse x 80 % med bil x 2 turer). Antall bilturer i forbindelse med bringing og henting av barn beregnes med dette til cirka 315 bilturer per hverdagsdøgn (124 barn x 80 % tilstedeværelse x 75 %¹ søskenkorreksjon x 80 % med bil x 4 turer). Dette gir cirka 360 turer i løpet av et hverdagsdøgn som korrigerert helg og helligdager gir 260 ÅDT². I tillegg kommer bilturer i forbindelse med vareleveranser, drift, vedlikehold og renovasjon.

Diskgolfsbanen har varierende antall brukere gjennom året. Fra diskgolfsklubben er det oppgitt at det kan være 60-80 brukere i gjennomsnitt per dag i sommerhalvåret vinterhalvåret med en halvering av dette i vinterhalvåret. Tas det høyde for at det vil være dager med relativt få brukere, og at flere kommer i samme bil gir dette trafikkmengde i størrelsesorden 60-100 ÅDT.

Ifølge hjemmesiden til Fosen turlag var det i 2024 registrert 1722 besøk til Lerberen (cirka 5 besøk i gjennomsnitt per dag). Antas at de fleste kommer med bil med en person i hver bil gir dette 10 ÅDT for de som driver friluftsliv i området. Det kan antas at trafikken kan bli over det dobbelte på store utfartsdager.

Det vil være minimal trafikk til/fra kommunalteknisk anlegg/vannverk og de andre eiendommene tilknyttet veien, anslagsvis under 10 ÅDT.

Kontrollberegningen viser at dagens trafikkmengde på adkomstveien kan forventes å ligge opp mot 400 ÅDT som er noe lavere enn det som er anslått ut fra trafikkgrunlaget for Aunveien på 500 ÅDT.

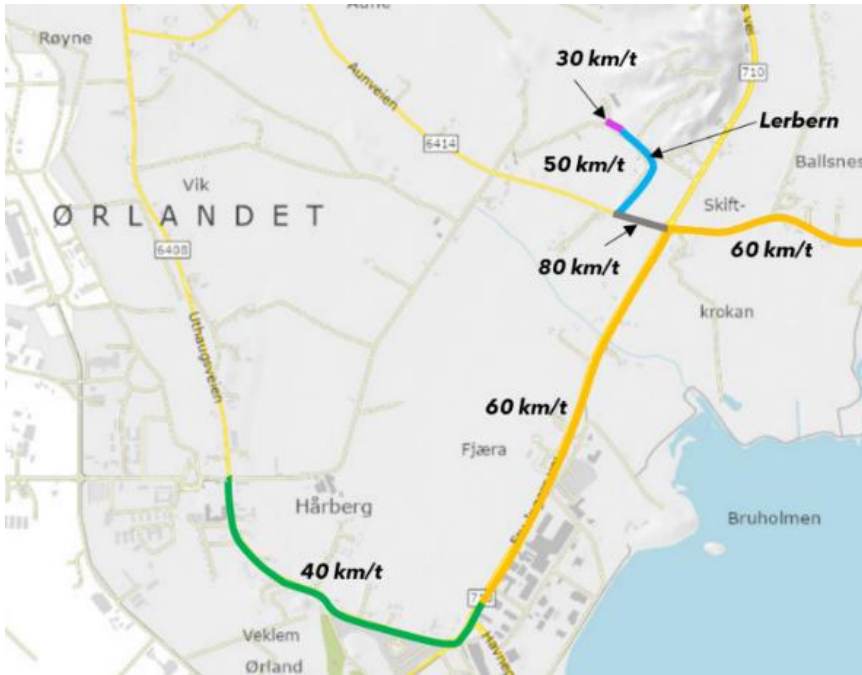
¹ Antar at 25 % av barna har søsken i samme barnehage og kommer i samme bil

² Antar 260 åpningsdager i barnehagen per år.



Figur 2-8 Aunveien med kryss med kommunal adkomstvei Lerbern (Lerbern til høyre). Kilde: [Vegbilder](#) Statens vegvesen.

Fartsgrensene på veinettet som blir berørt av tiltaket er vist i Figur 2-9 og Figur 2-10. På den strekningen fra flystasjonen og forbi Brekstad sentrum er fartsgrensen er 40 km/t, Fru Ingers vei har fartsgrense 60 km/t og Aunveien har fartsgrense 80 km/t. Adkomstveien Lerberen har fartsgrense 50 km/t opp til grustaket. Strekningen mellom Lerbern og Borgklintan har fartsgrense 60 km/t på strekningen i vest og 80 km/t på strekningen i øst.



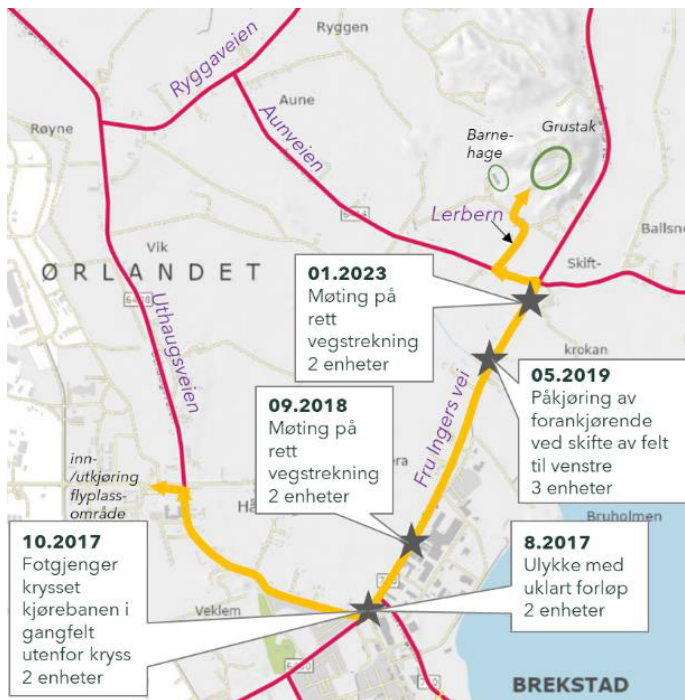
Figur 2-9 Fartsgrenser, Brekstad -Lerbern. Kilde vegkart.no, fartsgrensen for kommunal vei Lerbern er hentet fra viste fartsgrenseskilt i Google Map.



Figur 2-10 Fartsgrenser Borgklintan - rundkjøring i Fru Ingers vei. Kilde vegkart.no, fartsgrensen for kommunal vei Lerbern er hentet fra fartsgrenseskilt i Google Maps.

2.4. Trafikksikkerhet

Figur 2-11 viser oversikt over trafikkulykker på veinettet mellom flystasjonen og massedeponiet på Lerberen de siste ti årene. Det har skjedd fire ulykker i perioden. Det fleste ulykkene har vært ulykker hvor kjøretøy og ikke myke trafikanter har vært involvert.



Figur 2-11 Oversikt over ulykker i perioden 2015-2024. Kilde: vegkart.no.

På strekningen mellom Fru Ingers vei og Borgklintan grustak har det skjedd to ulykker i perioden. Ulykkene omfattet kun kjøretøy og ikke myke trafikanter.

2.5. Myke trafikanter

Uthaugveien, som går langs østsiden av flystasjonen, har gang- og sykkelvei mellom innkjøringen til flystasjonen og rundkjøring i Brekstad sentrum. Fra denne rundkjøringen går gang- og sykkelveien videre nordover langs østsiden av Fru Ingers vei til Gamle Fjæravei. Videre nordover går myke trafikanter i blandet trafikk langs Gamle Fjæravei en strekning på 300 meter, før det igjen blir egen gang- og sykkelvei videre nordover til Opphaug. Nord for Vestråttveien skifter gang- og sykkelveien fra øst- til vestsiden av Fru Ingers vei. I Aunveien og kommunal vei Lerbern ferdes de myke trafikantene på samme areal som de kjørende.

Når barnehagen er på tur i området bruker de ofte veinettet rundt barnehagen, både opparbeidede veier og stier. På tur benytter barnehagen veinettet om vist i Figur 2-12. Lerbern, mellom barnehagen og Aunveien, brukes flere ganger daglig. Grusveien opp til deponiet brukes ukentlig mellom april og november.



Figur 2-12 Vegnett aktuelt for turbruk. Kilde: Futura barnehage.

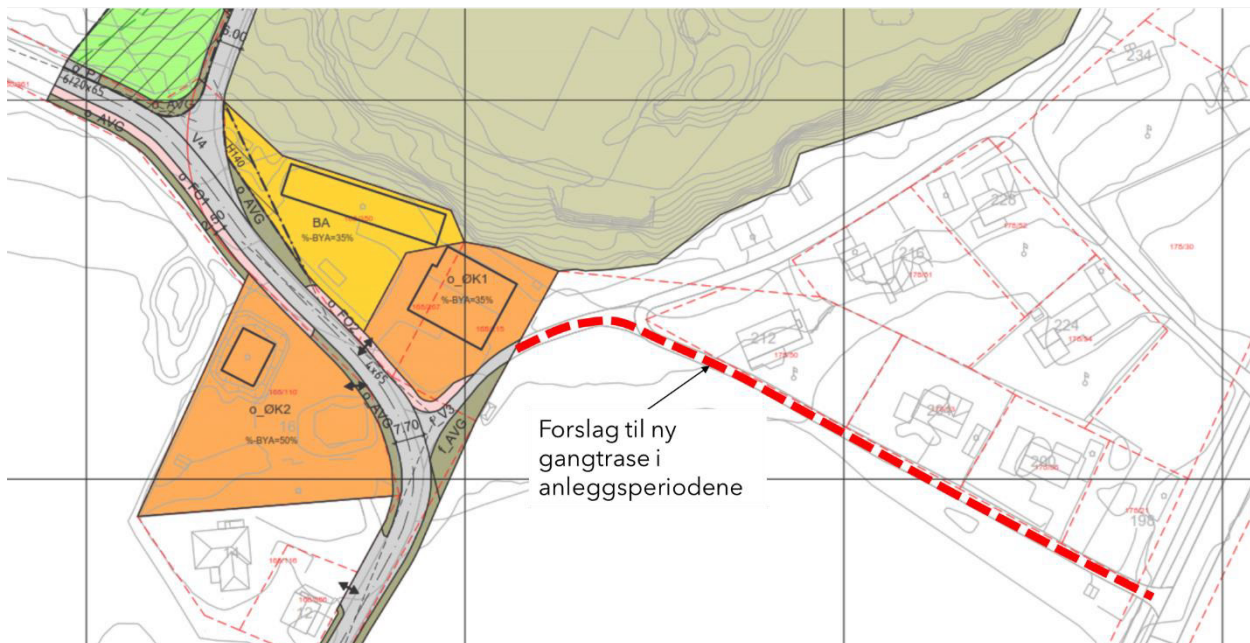
3. Forslag til plan

3.1. Alternative løsninger

Det er sett på to ulike løsninger for å bedre trafikksikkerheten for de myke trafikantene som skal til Lerberen-området. Det har vært fokus på å finne løsninger som bidrar til bedre trafikksikkerhet samtidig som det er tatt hensyn til at antall anleggsdager i løpet av et år vil være relativt få. Den ene løsningen legger til grunn bruk av eksisterende veinett med små inngrep. Den andre løsningen omfatter etablering av ny infrastruktur for tilbud for gående og syklende.

3.2. Bruk av eksisterende veinett - forkastet alternativ

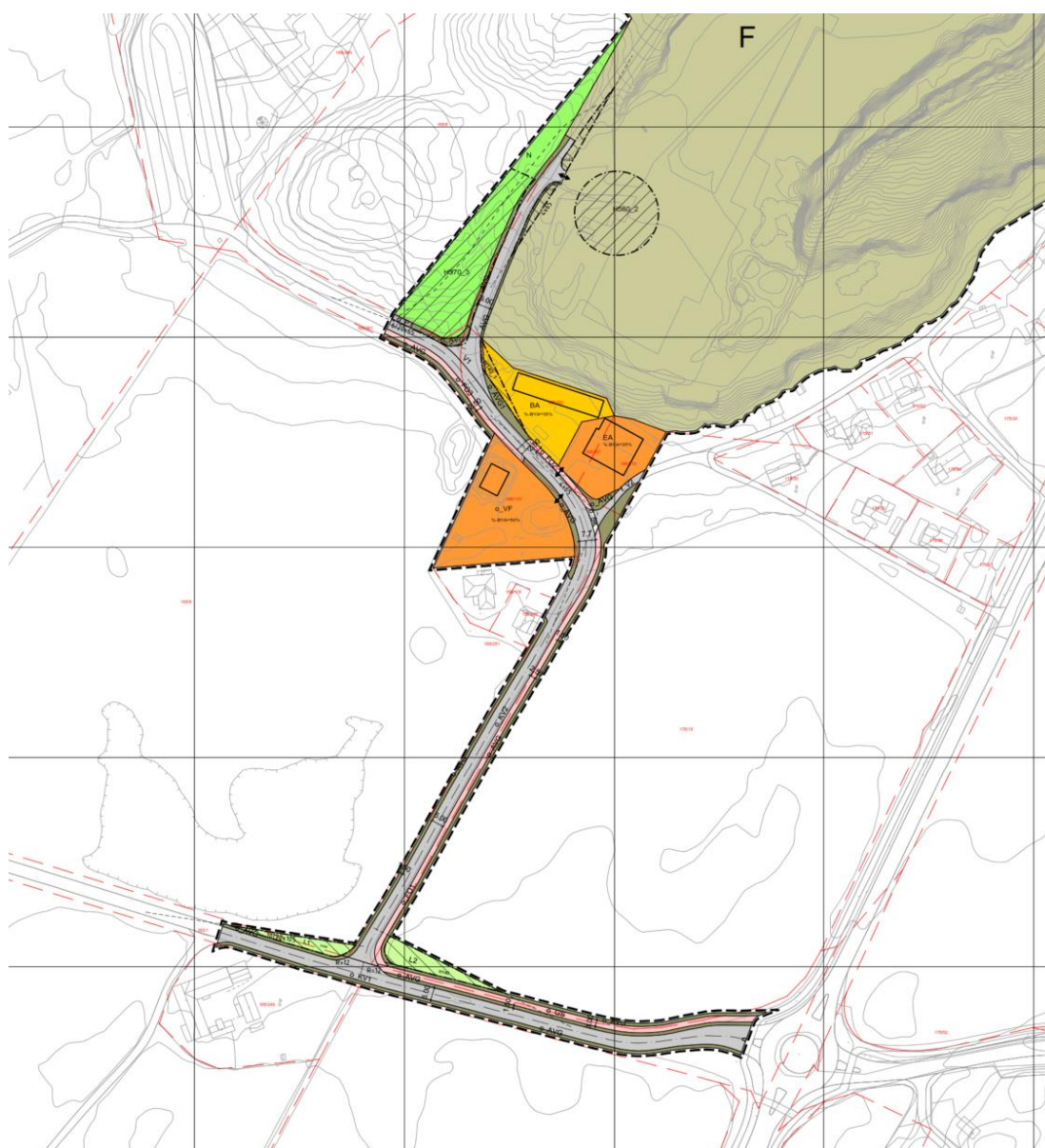
Løsningen som tar i bruk eksisterende veinett, er vist i Figur 3-1. Denne løsningen legger til grunn at de myke trafikantene skal følge gang- og sykkelveien langs Fru Ingers vei 200 meter nordover forbi rundkjøringen Fru Ingers vei/Aunveien/Vestråttveien for så følge privat adkomstvei på vestover til kommunal vei Lerbern. Langs en kortere strekning av den kommunale veien Lerbern etableres nytt fortau på begge sider av veien med nytt krysningspunkt/gangfelt som forbinder fortauene sammen. Denne løsningen er forkastet på grunn av private eiendomsrettigheter som betyr begrensede mulighetene til å få på plass belysning og tilfredsstillende vintervedlikehold.



Figur 3-1 Bruk av eksisterende vegnett. Forslag til ny gangtrase fra fru Ingers vei til kommunal vei Lerbern er vist med rød stiptet linje.

3.3. Forslag til plan

Utsnitt av planforslaget er vist i Figur 3-2. Den delen av planområdet som ligger utenfor utsnittet i nord har reguleringsformål til F (Forsvaret) til plangrensen. Løsningen som er valgt, og som planforslaget viser, er etablering av ny gang- og sykkelvei langs Aunveien fra rundkjøringen *Fru Ingers vei/Aunveien/Vestråttveien* til kryss med kommunal veg Lerbern og fortau videre langs Lerbern forbi avkjøringen opp til deponiet. Fra Aunveien går fortauet lang østsiden av Lerbern. Cirka 50 meter før oppkjøringen til deponiet legger planen til rette for å etablere et nytt krysningspunkt/gangfelt for de gående og syklende og fortauet skifter side fra nord-østre side til sør-vestre side.



Figur 3-2 Utsnitt av forslag til plan. Utkast datert 06.06.2025.

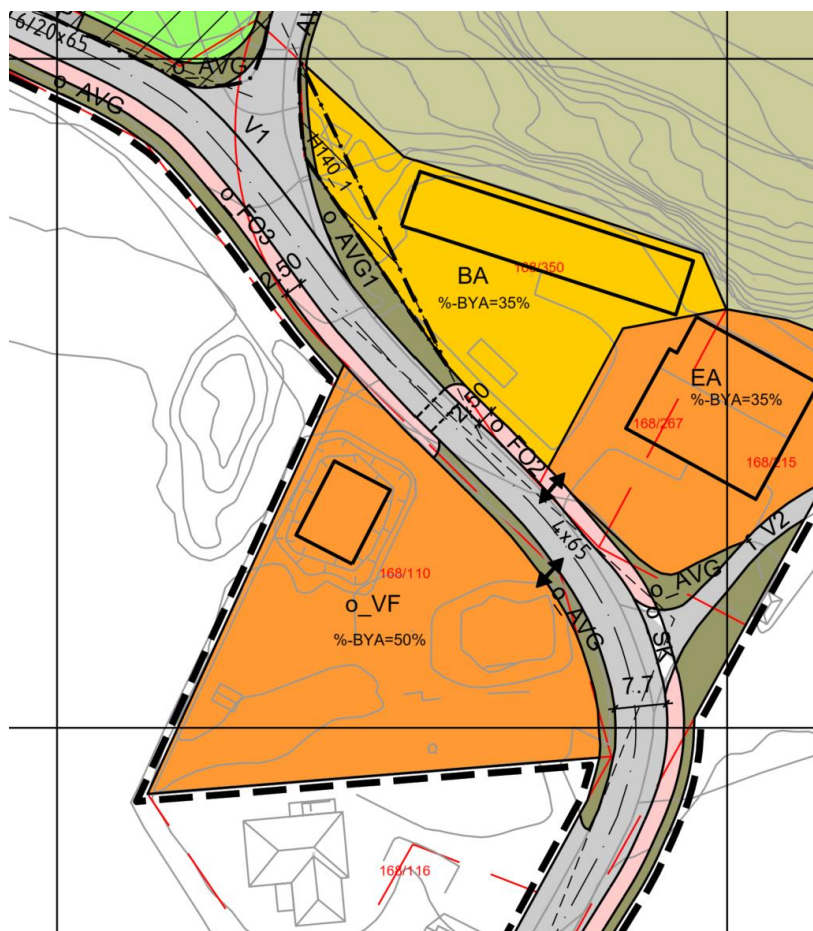
Området hvor massene skal deponeres reguleres til militært forhold. I tillegg er deler av Aunveien regulert for å få med gang- og sykkelvei på strekningen fra rundkjøring Fru Ingers vei/Aunveien/Vestråttveien til kommunal vei Lerbern og hensynssone frisikt.

Regulert bredde på gang- og sykkelveien er 3 meter med 1,5 meter trafikkdeler mot Aunveien. Kommunal vei Lerbern er regulert med 6 meter veibredde med 2,5 meter bredt fortau langs østre side en strekning på 300 meter før fortaket fortsetter videre på sørvestre side.

Lengden på ny gang- og sykkelveg langs Aunveien er cirka 200 meter og lengden på fortaket fra Aunveien til adkomstvegen til deponiet er cirka 350 meter.

Adkomstveien fra kommunal vei Lerbern til massedeponiet er regulert med bredde 6 meter. Langs vestsiden av adkomstveien er det lagt til rette for etablering av midlertidig sti innenfor grøntområdet.

Figur 3-3 viser et mer detaljert utsnitt av plankartet med regulert nytt fortau langs kommunal vei Lerbern og nytt krysningssted/gangfelt.



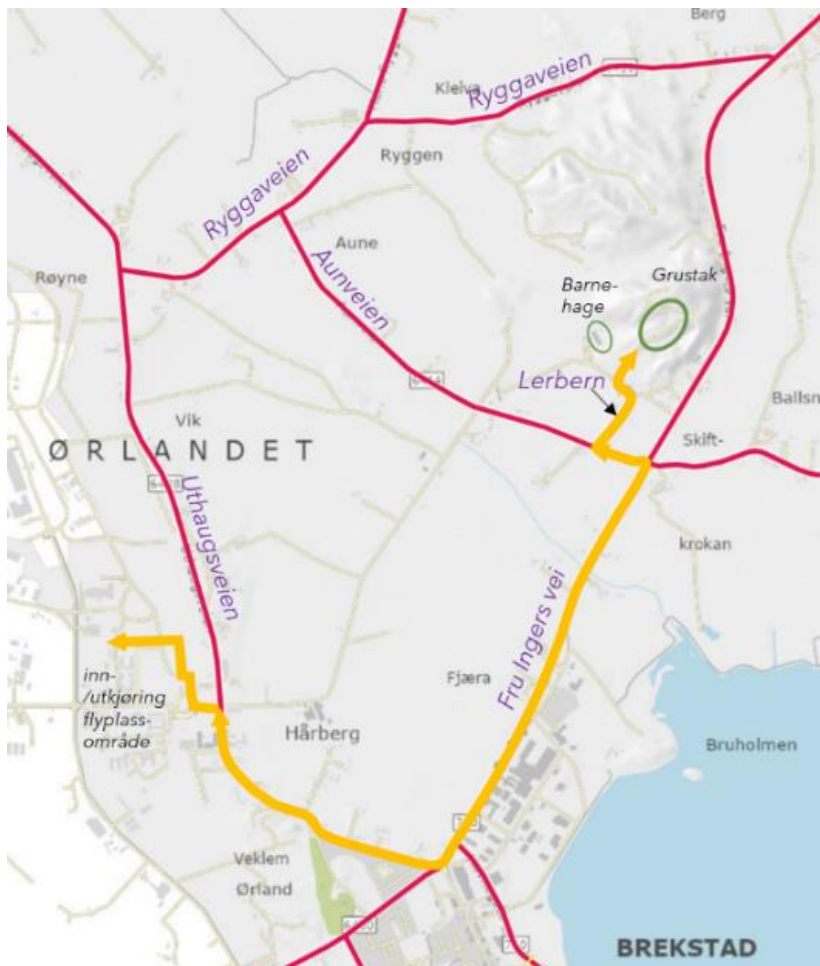
Figur 3-3 Utsnitt av reguleringsplan. Utkast datert 06.06.2025.

4. Framtidig situasjon

4.1. Oppfylling av deponiet

Det er lagt til grunn i planarbeidet at deponiet kan fylles opp med 180 000 m³ masser. I løpet av planarbeidet ble det avdekket behov for å etablere støttevoll i deponiet i tillegg. For å etablere støttevollen er det estimert behov for å få tilkjørt cirka 20 000 m³ sprengstein fra nærliggende grustak Borgklintan som ligger 7 km øst for Lerberen.

Deponiet skal fylles opp av overskuddsmasser fra flyplassområdet. Figur 4-1 viser kjøreruten som skal benyttes. Deponimassene kjøres med lastebil fra flyplassområdet via Uthaugsvеien, Fru Ingers vei, Aunveien og kommunal vei Lerbern og opp til deponiet. Strekningen mellom flystasjonen og deponiet i Lerberen er cirka 4 km.



Figur 4-1 Kjørerute for anleggstrafikken mellom flyplassområdet og deponiet. Kartilde: vegkart.no.

Kjøreruten for transport av massene fra Borgklintan til deponiet er vist i Figur 4-2. Fra grustaket følger ruten Austråttveien, Karsengveien, Vestråttveien, Aunveien og kommunal vei Lerbern opp til massedeponiet.



Figur 4-2 Kjørerute for anleggstrafikken mellom Borgklintan grustak og deponiet. Kartkilde: vegkart.no.

4.2. Framtidige trafikkmengder til/fra deponiet

Det er oppgitt fra Forsvaret hvor mye masser som totalt forventes å kunne deponeres i massedeponiet. I tillegg er det oppgitt et konservativt anslag for hvor mye deponimasser som kan bli deponert i løpet av ett år. Det er lagt til grunn at deponiet skal kunne benyttes over en 15-årsperiode.

Hvor mange leveranser som kan forventes i deponiet i løpet av en time og dag avhenger av blant annet maskinparkens størrelse, tiden det tar å fylle og tømme lastebilene og kjøretiden mellom med Ørlandet flystasjon og Lerbern massedeponi. Som grunnlag for beregningene er det oppgitt lastebilstørrelse, arbeidstid og maksimalt antall leveranser per time.

I løpet av planprosessen er det avdekket at det vil bli behov for å etablere en støttevoll i deponiet. Sprengtstein for etablering av denne hentes fra Borgklintan grustak. For beregning av antall leveranser til deponiet dette vil medføre brukes samme forutsetninger som for deponimassene med hensyn til lastebilstørrelse, arbeidstid og maksimalt antall leveranser per time som for oppfylling av deponimassene fra flystasjonen.

4.2.1. Forutsetninger

Følgende forutsetninger er lagt til grunn for beregningen av forventet trafikk til/fra Lerberen:

- Lastebilstørrelse: 16 m³ per leveranse
- Arbeidstid: Hverdager inkl. lørdager i kl.07 - kl.19
- Maksimal intensitet leveranse: 10 leveranser per time.

Dette gir følgende trafikkmengder ut på vegnettet:

- 20 kjt. per time sum tur/retur (10 leveranser)

- 240 kjt. per dag sum tur/retur (120 leveranser)
- 1 440 kjt. per uke sum tur/retur (720 leveranser)

Årlig tilkjørt masse til deponiet på 60 000 m³ gir:

- Antall leveranser: 3 750 leveranser á 16 m³ (7 500 kjt. sum tur/retur - ÅDT 20)
- Varighet: 32 dager (ca. 5 uker) med maksimal intensitet.

Oppfyllingsvolum 180 000 m³ gir:

- Antall leveranser: 11 250 leveranser á 16 m³ (22 500 kjt. sum tur/retur - ÅDT 60)
- Varighet: 44 dager (ca. 16 uker) med maksimal intensitet.

Oppfyllingsvolum 20 000 m³ til støttevoll gir:

- Antall leveranser: 1 250 leveranser (2 500 kjt. sum tur/retur - ÅDT 10)
- Varighet: 11 dager (ca. 2 uker) med maksimal intensitet.

4.2.2. Trafikk i perioder

Med maksimal intensitet på leveransene til deponiet kan deponiet fylles opp i løpet av fire måneder. Hvilke anleggsprosjekter innen flyplassområdet som skal kjøre sine deponimasser til Lerberen er ikke avklart. Det er stor usikkerhet i og når det vil være behov for å benytte deponiet og hvor mye masser som vil bli kjørt bort i de ulike prosjektene. Det er derfor forutsatt at 60 000 m³ deponimasser (1/3-del av deponiet) er et konservativt maksimalt anslag for tilkjørte masser i løpet av et år (dimensjonerende år).

Det er usikkert når det vil være behov for å etablere støttevollen. Den kan inngå som en del av de 60 000 m³ deponimassene per år, eller etableres uavhengig av oppfylling av deponiet.

Maksimal intensitet på 10 leveranser per time gir 20 kjøretøy sum tur/retur deponiet per time og 240 kjøretøy sum tur/retur deponiet per døgn.

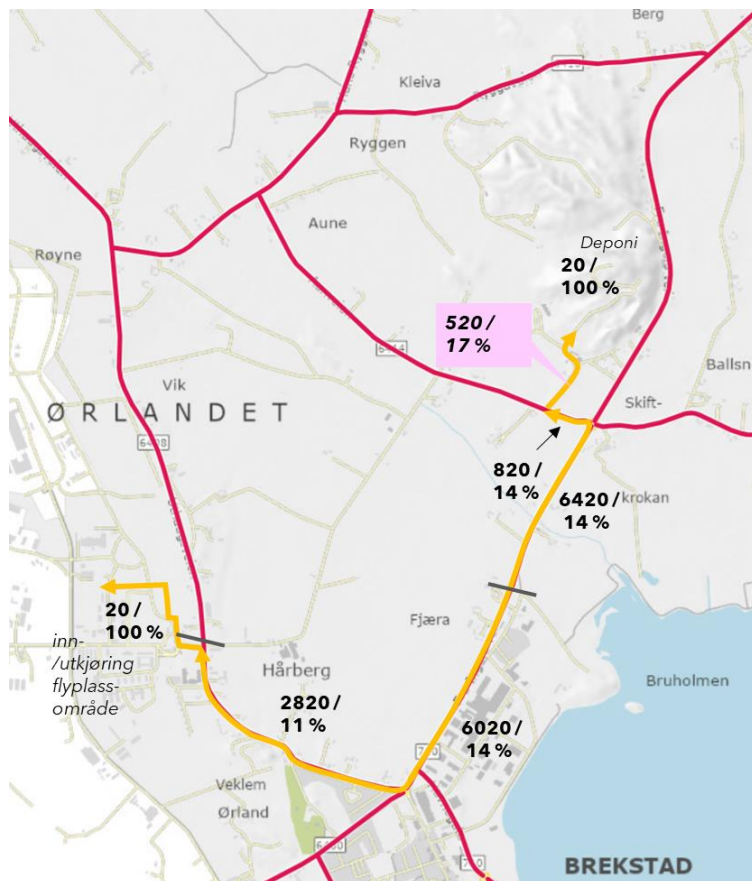
Oppfylling av deponiet i et dimensjonerende år gir en anleggsperiode på cirka 5 uker med maksimal intensitet på leveransene. Dersom det av ulike grunner ikke vil være mulig å opprettholde leveranseintensiteten på 10 leveranser i timen vil anleggsperioden økes tilsvarende. Reduseres leveranseintensitet til 5 leveranser i timen (halvering) doubles anleggsperioden til cirka 10 uker.

Det kan forventes at maksimal sammenhengende anleggsperiode vil være fra 5 - 10 uker i løpet av et år. Det kan forventes at denne perioden kan blir delt i flere kortere perioder.

Store deler av året vil trafikksituasjonen være som i dag.

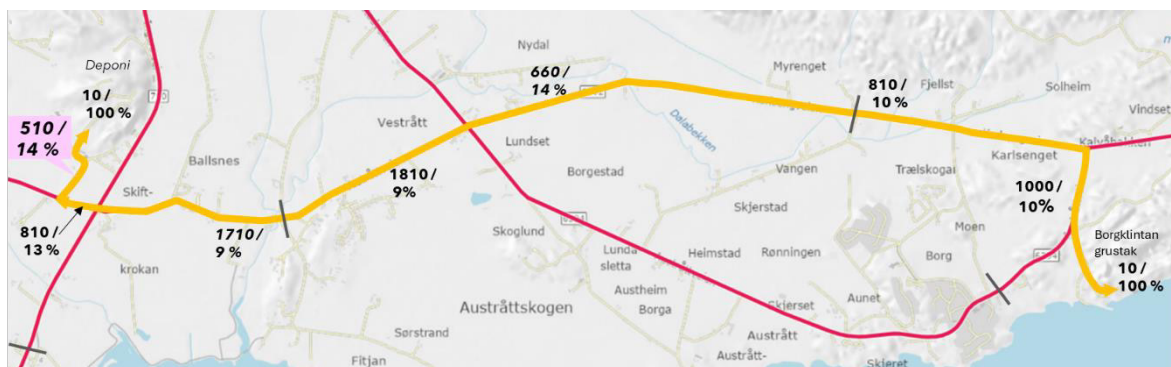
4.2.3. ÅDT på vegnettet

Årsdøgnetrafikk (ÅDT) er summen av alle kjøretøy i løpet av ett år fordelt på antall dager i året. For beregning av forventet framtidig ÅDT til/fra deponiet legges 60 000 m³ årlig tilkjørt masse til grunn. Det er beregnet at dette vil ta cirka 31 dager med til sammen 3 250 leveranser av masser som gir 7 500kjt. i sum tur /returdeponiet . Til tross for at dagene med anleggstrafikk vil har stor trafikk (240 kjøretøy sum tur/retur) så gir det kun 20 ÅDT når trafikken fordeles over alle dagene i året. Figur 4-3 viser trafikkbelastningen på vegnettet med 60 000 m³ årlig tilkjørt deponimasser som tilsvarer dagens trafikkmengder pluss 20 ÅDT.



Figur 4-3 ÅDT og tungtrafikkandel på vegnettet med 60 000m³ årlig tilkjørt masse til deponiet. Kartkilde: vegkart.no.

Figur 4-4 viser trafikkbelastningen på vegnettet med 20 000m³ årlig tilkjørt masse til for etablering av støttevoll som tilsvarer dagens trafikkmengder pluss 10 ÅDT.



Figur 4-4 ÅDT og tungtrafikkandel på vegnettet med 20 000m³ årlig tilkjørt masse for etablering av til støttevoll. Kartkilde: vegkart.no.

5. Konsekvenser av tiltaket

Beregninger viser at tiltaket medfører begrenset økning i framtidig trafikkvolum på vegnettet både når det gjelder maksimal timetrafikk, maksimal døgntrafikk og årsdøgntrafikk. Den økte trafikkbelastning vil få liten betydning for vegnettet mellom flystasjonen og rundkjøringen *Fru Ingers vei/Aunveien/Vestråttveien*. Denne strekningen har i dag en trafikkbelastning på 2 800 ÅDT - 6 400 ÅDT slik at trafikkøkningen i tilknytning til tiltaket vil få liten betydning. Langs hele strekningen har gående og syklende eget tilbud separert fra biltrafikken unntatt langs en kortere strekningen der gang- og sykkelvegen følger en parallell adkomstveg med lave trafikkmengder.

Strekningen mellom rundkjøringen *Fru Ingers vei/Aunveien/Vestråttveien* og deponiet Lerbern har vesentlig mindre trafikk slik at trafikken i tilknytning til tiltaket medfører større prosentvis trafikkøkning og økt tungtrafikkandel. Den totale trafikkmengden er så lav at økningen likevel ikke vil føre til dårligere avvikling i vegnettet. Planforslaget viser ny gang- og sykkelveg i Aunveien og nytt fortau langs Lerbern som vil bedre trafiksikkerheten for gående og syklende langs strekningen.

I perioder med maksimal intensitet med leveranser til deponiet kan det forventes 20 lastebiler sum tur/retur deponiet per time (1 lastebil hvert 3. minutt) og 240 lastebiler sum tur/retur deponiet per døgn. Med de gitte forutsetningene kan det forventes at den mest trafikale situasjonen vil inntreffe cirka 30 dager i året. Reduseres antall anleggstimer per dag, eller hvis leveranseintensiteten reduseres, vil antall dager med leveranser per år øke. Store deler av året vil den trafikale situasjonen være som i dag.

Kjørestrekningen mellom Aunveien og deponiet er cirka 500 meter. Med en kjørehastighet på 40 km/t i gjennomsnitt vil det ta cirka 1 minutt for en lastebil å kjøre fra Aunveien til deponiet. Hvor mange lastebiler som kommer til å møtes langs strekningen vil være avhengig av hvor lang tid det tar å tømme lastebilene. Med tømmeid på 3 minutter og 2 minutters kjøretid tur/retur Aunveien betyr dette at lastebiler på vei til deponiet kan forvente å møte maksimalt én lastebil som er på vei tilbake fra deponiet.

Med de trafikkmengdene som er beregnet vil det fortsatt være god trafikkavvikling på vegnettet også på de mest leveranseintensive dagene og timene for anleggstrafikken.

Etablering av gang- og sykkelvei og fortau vil sikre trafiksikker ferdsel for gående og syklende langs Aunveien og den kommunale veien Lerbern, spesielt på dager med anleggstrafikk. Det kan likevel oppleves som ubehagelig i perioder med høy leveranseintensitet, når store kjøretøy passerer tett på.

5.1. Avbøtende tiltak - informasjon og dialog

Det er forventet at tiltaket vil generere anleggstrafikk kun få uker i året (og ikke nødvendigvis hvert år). Det vil derfor være uforutsigbart for brukerne av området når de kan forvente anleggstrafikk, med de tilhørende ulempene som blant annet støy, støv og redusert opplevd trygghet. I periodene med anleggstrafikk kan det bli mindre attraktivt å bruke området til friluftaktiviteter. Det er derfor viktig å informere om når det kan forventes anleggstrafikk i området. I tillegg til oppsett av trafikkskilt i samsvar med skiltnormalene bør det i god tid på forhånd settes opp informasjonsskilt som inneholder informasjon om på hvilke datoer/uker det vil være anleggstrafikk.

Skilt og informasjonstavler bør settes opp innkjøring til Lerberen-området, og langs Fru Ingers vei. Også ved barnehagen, diskgolffbanen og innen området bør det etableres informasjonstavler. Når anleggsplanene endres, bør skilt og informasjonstavler oppdateres. Detaljert skilting og behov for informasjon bør avklares med skiltmyndighet/veieier og Ørland kommune.

Det bør opprettes god dialog med kommunen og virksomhetene/beboere i området slik at de kan informere videre til sine brukere. Når det gjelder virksomheter som har aktiviteter i området bør det avklares om det er spesielle hensyn å ta. Det er viktig å kartlegge om det er spesielle perioder i året det vil være spesielt uheldig med stor anleggstrafikk. Med god informasjon til brukerne om når det blir anleggstrafikk kan brukerne ta hensyn til dette i sin planlegging av aktiviteter.

Reguleringsplanen stiller krav om utarbeidelse av anleggstrafikkplan som vil omfatte planlegging av anleggstrafikk, inkludert transportruter, tidspunkt for anleggsarbeid og tiltak for å minimere miljøpåvirkning og andre ulemper.