

Trafikknotat Blakstad gård



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Krofu Eiendom AS

Tittel på rapport: Trafikknotat Blakstad gård

Oppdragsnavn: Blakstad gård

Oppdragsnummer: 649712-01

Utarbeidet av: Karen Oline Kolstad

Oppdragsleder: Karen Oline Kolstad

Tilgjengelighet: Åpen

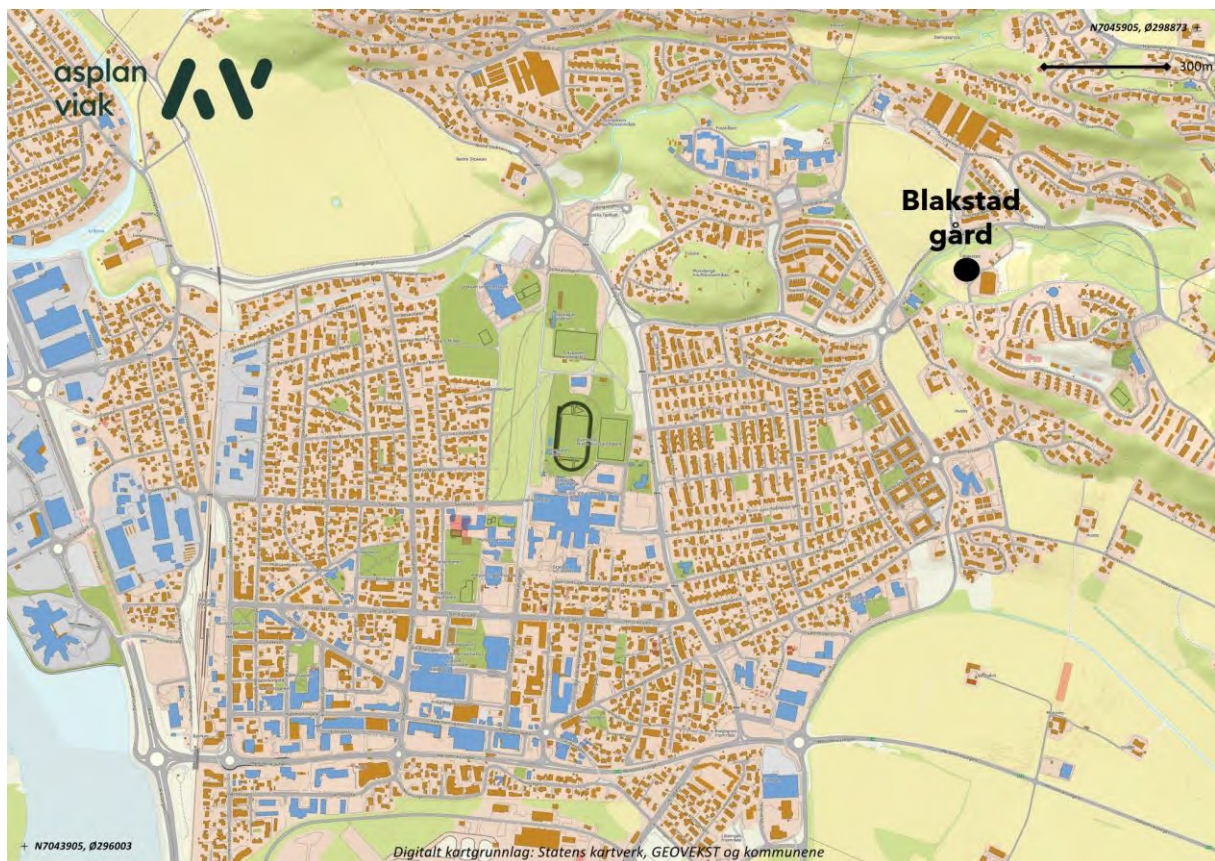
01	21. mar. 2025	Trafikknotat Blakstad gård	KOK	JG
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	3
2. Dagens situasjon	4
2.1. Sentrale målpunkt	4
2.2. Myke trafikanter og skoleveg	5
2.3. Kollektivtransport	7
2.4. Kjørende trafikk	8
3. Planforslag	9
4. Fremtidig situasjon	11
4.1. Turproduksjon	11
4.2. Myke trafikanter og skoleveg	12
4.3. Kollektivtransport	12
4.4. Kjørende trafikk	13
4.5. Parkering	13
4.6. Renovasjon	14
5. Oppsummering	15
Vedlegg	16

1. Bakgrunn

Det er igangsatt reguleringsplanarbeid for Blakstad gård. Planområdet ligger i Stjørdal kommune, vest for Stjørdal sentrum. Planområdets beliggenhet er vist i Figur 1-1. Det er et gårdstun på eiendommen i dag, med to bolighus, stabbur og låve. Resten av planområdet er ubebygd.



Figur 1-1: Kart over Stjørdal sentrum og plassering av Blakstad gård. Kartgrunnlag: kart.asplanviak.no.

2. Dagens situasjon

2.1. Sentrale målpunkt

Luftlinjeavstand mellom Blakstad gård og sentrale målpunkt er vist i Figur 2-1. Det er kort avstand til både barneskole og ungdomsskole. Matbutikk ligger innen 1000 meter luftlinjeavstand. Idrettsanlegg, Ole Vig Videregående skole, Stjørdal stasjon og øvrige målpunkt i Stjørdal sentrum ligger innen luftlinjeavstand på 1000 – 2000 meter. I Stjørdal sentrum er det meste av service- og handelstilbud. Reiseavstand til alle nevnte målpunkt er innenfor det som regnes som akseptabel gangavstand på 1-3 km, eller innenfor akseptabel sykkelavstand på 3-5 km.



Figur 2-1: Målpunkt ved Blakstad gård med luftlinjeavstand til hvert målpunkt. Kartgrunnlag: kart.asplanviak.no.

2.2. Myke trafikanter og skoleveg

Fartsgrensa langs Husbyfaret er 40 km/t. Planområdet er innenfor skolekretsen til Fosslia barneskole og Stokkan ungdomsskole. Det er godt tilrettelagt for myke trafikanter mellom planområdet og begge skolene. Myke trafikanter er separert fra kjørende trafikk enten med gang- og sykkelveg eller fortau langs aktuelle ruter. Det er tilrettelagt med kryssing i gangfelt, undergang eller gang- og sykkelbru over trafikkerte veger mellom planområdet og skolene.

I retning sentrum er det mange aktuelle rutevalg for myke trafikanter. Tilbudet varierer mellom gang- og sykkelveg, fortau og blandet trafikk.

Trafikkulykker registrert i Nasjonal vegdatabank i perioden 2015 – 2024 er vist i Figur 2-2. Det er ingen registrerte trafikkulykker i vegnettet ved planområdet hittil i 2025. Det er få registrerte trafikkulykker i området for øvrig, også i retning Stjørdal sentrum.

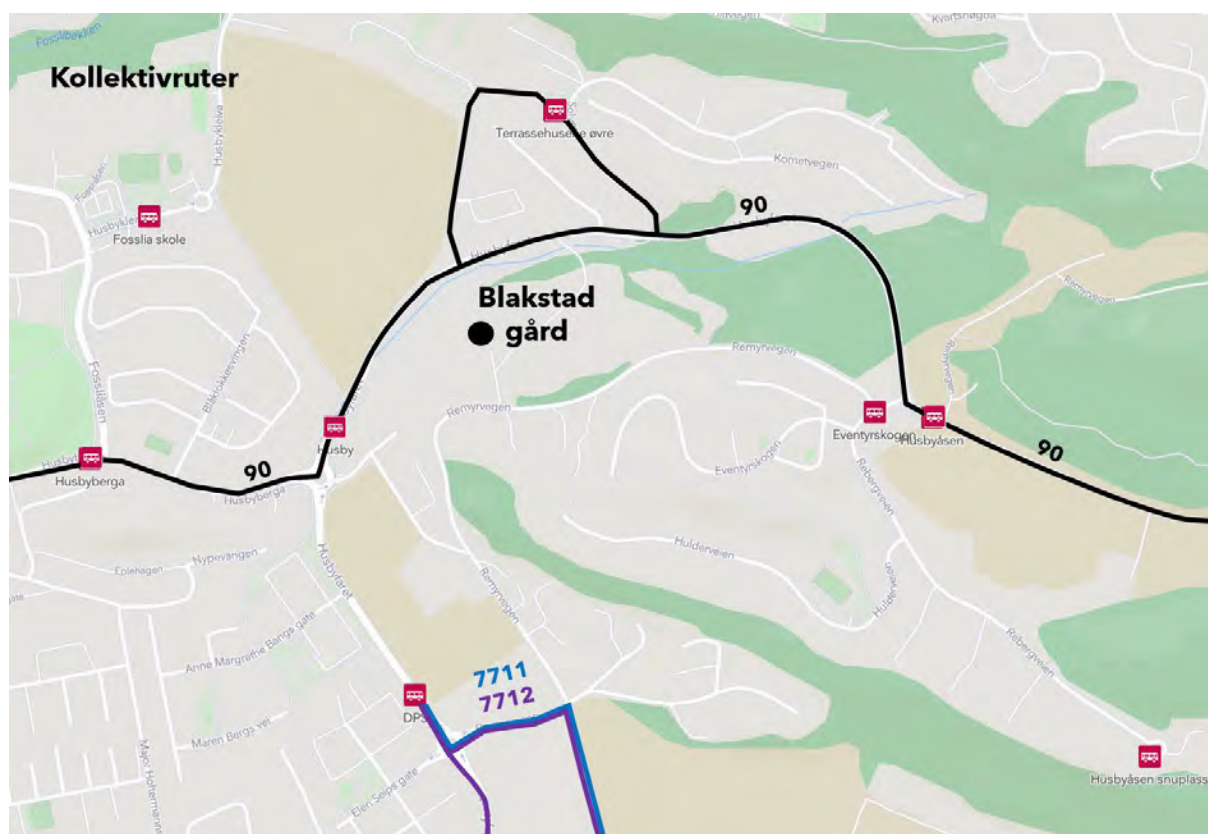


Figur 2-2: Trafikkulykker registrert i Nasjonal vegdatabank i perioden 2015 - 2024.

2.3. Kollektivtransport

Kollektivruter ved planområdet er vist i Figur 2-3. Bussrute 90 stopper på holdeplassene nærmest planområdet. I tillegg stopper skolerutene 7711 og 7712 på holdeplassen DPS sør for planområdet.

Avgangsfrekvens for rute 90 er på 4 avganger per time i rush og 2 avganger per time på dagtid og kveldstid. Første avgang passerer Husby 05:24 på morgenen og siste avgang passerer Husby 23:11 på kveldstid. Rutetilbudet gir et godt kollektivtilbud mellom planområdet, Hjelsetvegen/Remyrvegen i øst og Stjørdal sentrum, Ole Vig videregående skole, Stjørdal stasjon i vest. Fra Stjørdal stasjon er det mulig å bytte til flere lokale og regionale bussruter, samt tog.



Figur 2-3: Kollektivruter ved planområdet.

2.4. Kjørende trafikk

Adkomst for kjørende trafikk er fra Husbyfaret i nord. Sørøver til Remyrvegen er det kun gang- og sykkelveg, all kjørende trafikk må derfor komme til og fra planområdet fra nord. Det er ikke registrerte trafikkmengder i vegnene ved planområdet i Nasjonal vegdatabank, men trafikkmengden langs Husbyfaret var i 2016 anslått til rundt 1500 ÅDT i Nasjonal vegdatabank. Trafikkmengden anslås derfor til å være rundt 1500 – 2000 ÅDT i 2025.



Figur 2-4: Vegnett ved planområdet. Kartgrunnlag: vegkart.no.

Utklipp av utomhusplanen er vist i Figur 3-1.



Planen legger til rette for etablering av ny bebyggelse bestående av både minihus, rekkehus og leiligheter, med totalt 32 boenheter. Kjørende trafikk vil ha adkomst fra Husbyfaret i nord via ny vegforbindelse fra Husbyfaret. Myke trafikanter vil ha adkomst både fra eksisterende gang- og sykkelvegnett i nord og sør. Oversikt over planlagt bebyggelse på Blakstad gård er vist i Tabell 3-1.

Tabell 3-1: Planlagt bebyggelse på Blakstad gård (per 13.03.2025).

Type bebyggelse	Boenheter	Størrelse [m ²]	Type
A	6	155	Rekkehus
A	3	173 (155 uten garasje)	Rekkehus
A	1	163 (141 uten garasje)	Rekkehus
B	3	140	Rekkehus
B	2	120	Rekkehus
B	3	100	Rekkehus
Mikrohus	3	30	Mikrohus
Hovedhus	3	57	Leilighet
Uthus	1	30	1 uthus
Låve	7	25-50	Leilighet

4. Fremtidig situasjon

4.1. Turproduksjon

Tall for beregning av turproduksjon og beregnet turproduksjon til planlagt bebyggelse er vist i Tabell 4-1.

Tabell 4-1: Turproduksjonsfakturer og beregnet turproduksjon for planområdet.

Boenheter	Bosatte per boenhet	Turer per person per døgn	Turproduksjon
32	2	3,26	210

Det er beregnet totalt 210 turer tilknyttet bosatte på planområdet. Ikke alle reiser som de bosatte utfører vil være til eller fra planområdet, men det vil i tillegg være turer til og fra planområdet utført av besøkende og i forbindelse med henting/bringing av varer og tjenester. Beregnet antall turer antas derfor å være et grovt estimat for totalt antall turer til og fra planområdet ved ferdigstilling av planforslaget. Veksten sammenlignet med dagens bruk vil være lavere enn dette.

Beregnet antall turer fordelt på reisemiddel er vist i Tabell 4-2. Det er tatt utgangspunkt i reisemiddelfordeling for bosatte i Stjørdal kommune vist i vedlegg 1. Det er antatt noe høyere andel reiser som myke trafikanter og med kollektivtransport enn for kommunen som helhet på grunn av kort avstand til kollektivtilbud med høy frekvens og godt gang- og sykkeltilbud med relativt kort avstand til sentrale målpunkt. Korrigeringen av reisemiddelfordelingen veier også i noe grad opp for at reisevaneundersøkelsen kun omfatter reiser for de over 13 år, og at yngre bosatte og besøkende ikke kjører bil. Det sees ikke utfordringer med de trafikale forholdene etter realisering av planen, hverken knyttet til veksten av myke trafikanter eller kjørende trafikk.

Tabell 4-2: Beregnet antall turer fordelt på reisemiddel.

	Gange	Sykel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Sum
Andel	17 %	7 %	7 %	58 %	11 %	100 %
Antall	35	15	15	120	25	210

4.2. Myke trafikanter og skoleveg

Myke trafikanter ivaretas på en god måte i foreslått plan. Gang- og sykkelvegen plasseres slik at myke trafikanter og kjørende trafikk i stor grad skilles fra hverandre. Det vil være gode forbindelser både nordover, sørover fra planområdet, samt til barne- og ungdomsskole som i dag.

Parkeringsplasser for bil er vist sentralt på planområdet og ligger adskilt fra gjennomgående gang- og sykkelveg. Arealene for biltrafikk er oversiktlige og gang- og sykkelvegen er skilt fra kjøreareal med grøntrabatt. Disse tiltakene bidrar til et oversiktlig planområde.

4.3. Kollektivtransport

Det er ikke kjente endringer i kollektivtilbudet i området.

4.4. Kjørende trafikk

Det er planlagt ny adkomstveg til planområdet med etablering av nytt kryss langs Husbyfaret. Husbyfaret har fartsgrense 40 km/t med kryssing for myke trafikanter i undergang i kort avstand nord for planområdet. Det er allerede etablert gang- og sykkelveg til undergangen, og gang- og sykkelveg på sørsiden av Husbyfaret. Ny adkomstveg vil derfor kun legges til rette for bruk for kjørende trafikk. Med gang- og sykkeltilbudet vil vegen heller ikke være naturlig å bruke for myke trafikanter. Nytt vegkryss må utformes i henhold til vegtekniske krav i Statens vegvesens håndbok N100.

Antall venstresvingende i krysset vil være under Statens vegvesens krav til etablering av venstresvingefelt og det er ikke forventet utfordringer knyttet til avvikling i kryssområdet.

Sør for planområdet er det gang- og sykkelveg i retning sentrum. Det er ikke adkomst for kjørende trafikk fra sør annet enn for utrykningskjøretøy.

4.5. Parkering

Krav til parkering i *Bestemmelser Kommuneplanens areadel 2025-2037*, Stjørdal kommune (Planforslag på høring 05.02.2025) er lagt ved i vedlegg 2.

Sykkelparkering

Kravet for sykkelparkering er på minst 4 sykkelparkeringsplasser per boenhet. Det tilsvarer 128 sykkelparkeringsplasser. I forslag til bestemmelser for Kommuneplanens areadel oppgis følgende krav:

- Minst 20 % av sykkelparkeringsplassene skal dimensjoneres og tilrettelegges for større sykler som varesykel/lastesykel/familiesykel/spesialsykel og sykkel med vogn. dvs. minst 1 m i bredden og 2,5 m i lengden.
- I boligkompleks med krav til >30 sykkelparkeringsplasser skal det avsettes areal til service for sykkel i form av vask/reparasjonsareal for sykkel (med vann og sluk), mulighet oppbevaring av ekstraustyr som vinterdekk, ekstradelar mm.

Det anbefales at planen legger til rette for mest mulig sykkelparkering under tak, areal og utstyr til vask/reparasjon av sykkel og at det etableres sykkelparkeringsplasser med plass til større sykler i henhold til kravet i forslag til kommuneplanens arealdel.

Bilparkering

Planen legger til rette for 14 parkeringsplasser i 1. etasje på låven, samt etablering av ytterligere 18 parkeringsplasser utendørs, eller i carport ved boligene. Dette gir totalt 32 parkeringsplasser på eiendommen. Hver av parkeringsplassene på låven vil ha egen port.

Kommuneplanens krav til bilparkering er på 1 - 1,5 parkeringsplass for bil per boenhet. Det tilsvarer 32 - 48 parkeringsplasser. Planlagt antall parkeringsplasser for bil er innenfor kravet i kommuneplanens arealdel. To av parkeringsplassene utformes i henhold til krav for parkeringsplass for forflytningshemmede.

4.6. Renovasjon

Renovasjon er planlagt løst langs ny adkomstveg. Renovasjonsbilen må krysse gang- og sykkelvegen og rygge seg inn til snuhammeren. Renovasjonsløsningen er i et oversiktlig område med god sikt og lite trafikk. Det bør unngås at renovasjonsbilen svinger direkte inn til snuhammeren for så å rygge seg ut over gang- og sykkelvegen da rygging over gang- og sykkelvegen er mindre trafiksikkert enn om bilen rygger seg inn på snuhammeren.

5. Oppsummering

Det er igangsatt reguleringsplanarbeid for Blakstad gård vest for Stjørdal sentrum. Det er et gårdstun på eiendommen i dag, med to bolighus, et stabbur og en låve.

Det er kort avstand og gode gang- og sykkeltilbud til både barneskole og ungdomsskole. Idrettsanlegg, Ole Vig Videregående skole, Stjørdal stasjon og øvrige målpunkt i Stjørdal sentrum ligger innen en luftlinjeavstand på 1000 – 2000 meter. I retning sentrum er det mange aktuelle rutevalg for myke trafikanter. Tilbudet varierer mellom gang- og sykkelveg, fortau og blandet trafikk. Det er få trafikkulykker registrert i Nasjonal vegdatabank i området de siste 10 årene.

Planforslaget legger til rette for bil- og sykkelparkering i henhold til krav i Kommuneplanen for Stjørdal (planforslag på høring, versjon per 05.02.2025). Parkeringsplasser for bil er planlagt sentralt på planområdet og ligger adskilt fra gjennomgående gang- og sykkelveg. Arealene for biltrafikk er oversiktlige og gang- og sykkelvegen er skilt fra kjøreareal med grøntrabatt. Disse tiltakene bidrar til et oversiktlig planområde. Det er planlagt ny adkomstveg for kjørende trafikk med etablering av nytt kryss langs Husbyfaret. Med gang- og sykkeltilbudet i området vil det ikke være naturlig å bruke vegen for myke trafikanter. Nytt vegkryss må utformes i henhold til vegtekniske krav i Statens vegvesens håndbok N100.

Renovasjon er planlagt løst langs den nye adkomstvegen. Renovasjonsbilen må krysse gang- og sykkelvegen og rygge seg inn til snuhammeren. Renovasjonsløsningen er i et oversiktlig område med god sikt og lite trafikk. Det bør unngås at renovasjonsbilen svinger direkte inn til snuhammeren for så å rygge seg ut over gang- og sykkelvegen da rygging over gang- og sykkelvegen er mindre trafikksikkert enn om bilen rygger seg inn på snuhammeren.

Korte avstander og gode tilbud for myke trafikanter gir gode muligheter for at reiser til eller fra planområdet tas som gående, syklende eller med kollektivtransport. Det må likevel forventes en bilførerandel rundt dagens bilførerandel for bosatte i Stjørdal kommune. Det er beregnet totalt 210 turer tilknyttet bosatte på planområdet, hvor rundt 120 av turene er forventet å være bilturer. Veksten sammenlignet med dagens bruk av planområdet vil være lavere enn dette da det også er turer tilknyttet planområdet slik det brukes i dag. Det er forventet god trafikksikkerhet i området også etter realisering av planen, og forventes ikke trafikale problemer som følge av foreslått plan.

Vedlegg

Vedlegg 1: Reisemiddelfordeling etter bostedskommune hentet fra *Reisevaner i 2022*
Hovedresultat for Trondheimsregionen, Miljøpakken (2023).

Tabell 7: Transportmiddelfordeling etter bostedskommune. Bosatte i omegnskommuner. Prosent. RVU 2022 (N=4233).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtre Gauldal	13,3 %	0,2 %	5,6 %	66,4 %	12,0 %	2,5 %	100,0 %	217
Melhus	12,5%	0,9%	5,8%	68,2%	10,5%	2,2%	100,0%	763
Skaun	9,8%	2,2%	4,8%	71,4%	11,5%	0,3%	100,0%	357
Malvik	13,3%	1,6%	7,4%	64,2%	13,0%	0,6%	100,0%	639
Stjørdal	15,0%	4,8%	4,1%	62,6%	10,5%	3,1%	100,0%	1135
Indre Fosen	14,6%	3,1%	3,3%	65,2%	9,0%	4,9%	100,0%	391
Orkland	15,5%	2,6%	1,5%	67,4%	7,7%	5,3%	100,0%	731
Omegnskommuner	24,0%	6,9%	9,4%	47,3%	9,8%	2,7%	100,0%	4233

Vedlegg 2: Krav til sykkel- og bilparkering for Stjørdal kommune hentet fra *Bestemmelser Kommuneplanens areadel 2025-2037*, Stjørdal kommune (Planforslag på høring 05.02.2025).

Sone	Sykkel	Bil- per boenhet
Sentrumsformål og boligområder med høy fortetting (BH)		
Boliger $\geq 100 \text{ m}^2$	Min 4 per boenhet	0,8-1,3
Boliger 60 - 100 m^2	Min 3 per boenhet	0,8-1,3
Boliger $\leq 60 \text{ m}^2$	Min 2 per boenhet	0,8-1,3
Parkering skal dekkes innenfor utbyggingsområdet eller i felles parkeringsanlegg. Det skal etableres minimum 4 gjesteplasser på bakkeplan i tillegg til minimum 1 HC-parkering for høy bil. Øvrig parkering skal etableres i parkeringsanlegg under bakken alt. parkeringshus.		
Andre områder		
Områder < 1,5 km fra S1 (Stjørdal sentrum) eller < 300 m fra busstopp med høy bussfrekvens (minst 3 busser i timen i rush)	Min. 4 per boenhet	1 - 1,5
Øvrige boliger med areal > 60 m^2	Min. 4 per boenhet	Min. 1,5 - maks 2
Øvrige boliger med areal $\leq 60 \text{ m}^2$	Min. 2 per boenhet	Min. 1,2 - maks 2
Privat parkering skal dekkes innenfor boligtomta eller boligprosjektets eiendomsområde.		

