

FORRBO BOLIG AS

REGULERINGSPLAN FOR KVISLABAKKEN

TRAFIKKANALYSE

ADRESSE COWI AS

Otto Nielsens veg 12
Postboks 4220 Torgarden
7436 Trondheim

TLF +47 02694

WWW cowi.no

INNHold

1	Innledning	1
1.1	Tilstøtende planer	2
2	Dagens situasjon	2
3	Fremtidig situasjon	5
3.1	Framskrivning av trafikk	5
3.2	Nyskapt trafikk	6
3.3	Trafikale virkninger av økt trafikk fra planområdet	8
4	Oppsummering	9

1 Innledning

COWI er engasjert av Forrbo Bolig AS for å vurdere trafikale konsekvenser i forbindelse med reguleringsplan for Veiskille boligområde, lokalisert på tomten Gnr. 87 bnr. 4 Kvislabakken i Stjørdal kommune. Reguleringsplanen omfatter totalt 17 nye rekkehus.

Trafikken til/fra det nye boligområdet er planlagt med adkomst til eksisterende veinett via Kvislabakkvegen sørover i retning Kvislabakken skole, eller via kulvert østover mot Vassbygdvegen. Vegen mot Kvislabakken skole er skoleveg uten eget tilbud for myke trafikanter. Kulverten mot Vassbygdvegen er i dag smal og uoversiktlig.

Analysen vurderer trafikksituasjonen og trafikkmengder til/fra planområdet før og etter utbygging av boligområdet.

OPPDRAGSNR.

A245106

DOKUMENTNR.

01

VERSJON

1

UTGIVELSESDATO

18.08.2022

BESKRIVELSE

Trafikkvurdering

UTARBEIDET

MEFD

KONTROLLERT

SHFJ

GODKJENT

SHFJ



Figur 1-1 Utklipp arealplan for Veiskille boligområde (kilde: plankart for Veiskille boligområde i Kvislabakken datert 22.02.2022)

Reguleringsplanen inkluderer en adkomstveg med tilknytning til Veiskille, i tillegg til opprustning/ombygning av Veiskille frem til kryssområdet med Kvislabakkvegen.

1.1 Tilstøtende planer

På østsiden av Vassbygdvegen er det detaljregulert 50 rekkehus med planlagt parkeringsdekning 1,5 p-plasser og 2 sykkelplasser pr. boenhet¹. Området har adkomst til Vassbygdvegen mellom kryssområdene med kulvert til Veiskille og Vikanvegen. Det antas derfor at planen ikke medfører en direkte konsekvens for planlagt utbygging av Veiskille boligområde.

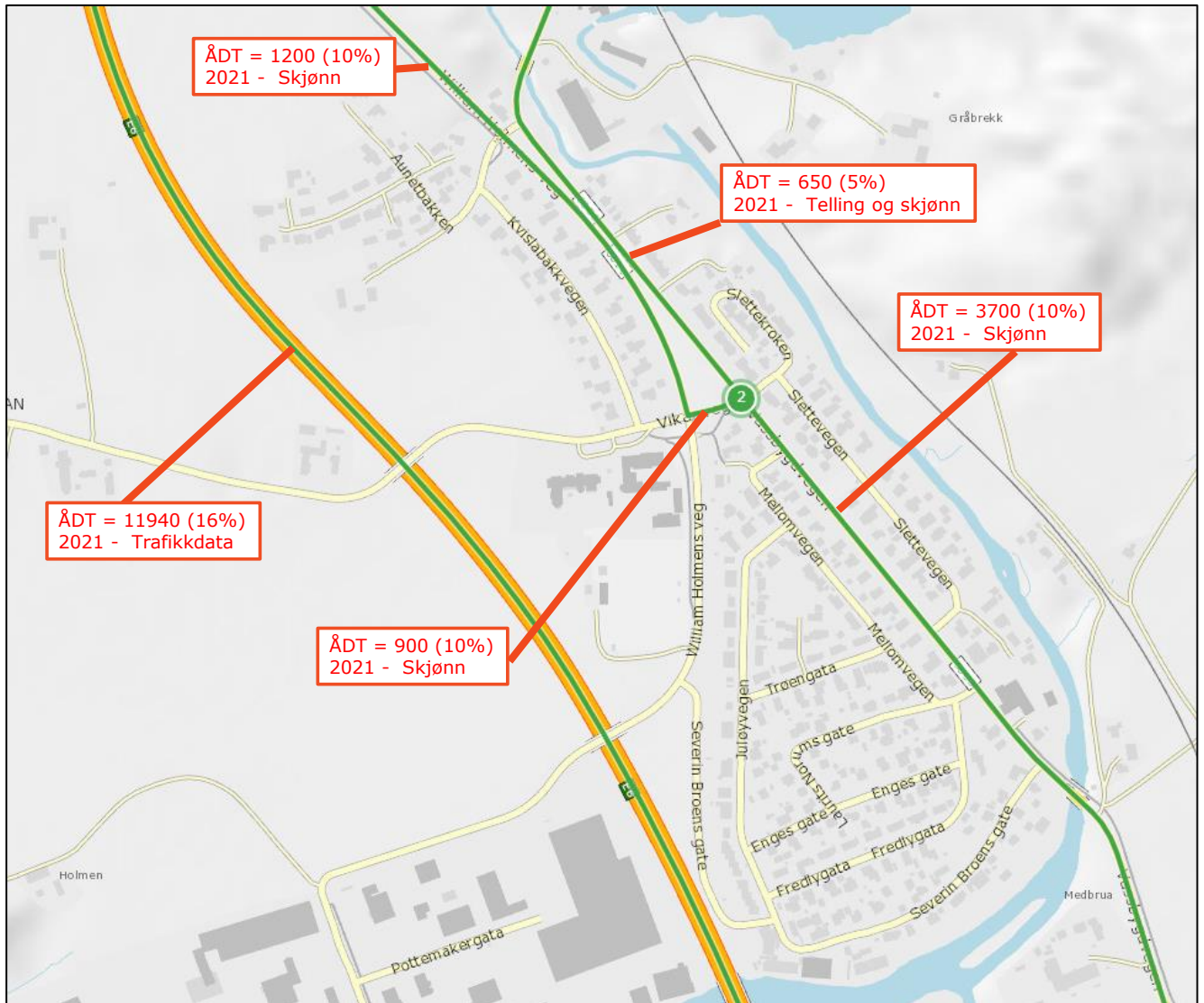
2 Dagens situasjon

Trafikkmengder for eksisterende situasjon i planområdets omkringliggende vegnett er hentet fra NVDB² og fremstilt i figur 2-1.

NVDB viser trafikkmengder for de større lokalvegene omkring planområdet for Vassbygdvegen (650 nordover / 3.700 sørover), Vikanvegen (900), William Holmens veg (1.200) og for E6 (11.940). For E6 er trafikkmengden fra tellepunkt, for de øvrige vegene er tallene basert på en blanding av telling og skjønn. Tungtrafikkandelen er satt til ca. 10 % for det lokale vegnettet, og registret til 16 % på E6.

¹ Reguleringsplan 1-268-Kvislabakken-B3-Nesset, Stjørdal kommune

² NVDB = Nasjonal vegdatabank



Figur 2-1 ÅDT tall for omkringliggende vegnett hentet fra NVDB (2022)

For øvrige lokale vegforbindelser er det nødvendig å estimere trafikkmengder for dagens situasjon. Til dette er det benyttet erfaringstall for turproduksjon hentet fra håndbok V713³. For boliger angir håndboken en forventet turproduksjon på 3,5 bilturer pr. bolig pr. døgn, med et variasjonsområde på 2,5-5. Estimert turproduksjon for boligene langs de ulike lokale vegforbindelsene er vist i tabell 2-1.

Tabell 2-1 Estimert turproduksjon fra boliger i lokalveger i planområdets nærhet

Veiforbindelse	Antall boligenheter	Estimert ÅDT
Kvisslabakkvegen	21	74
Veiskille	3	11

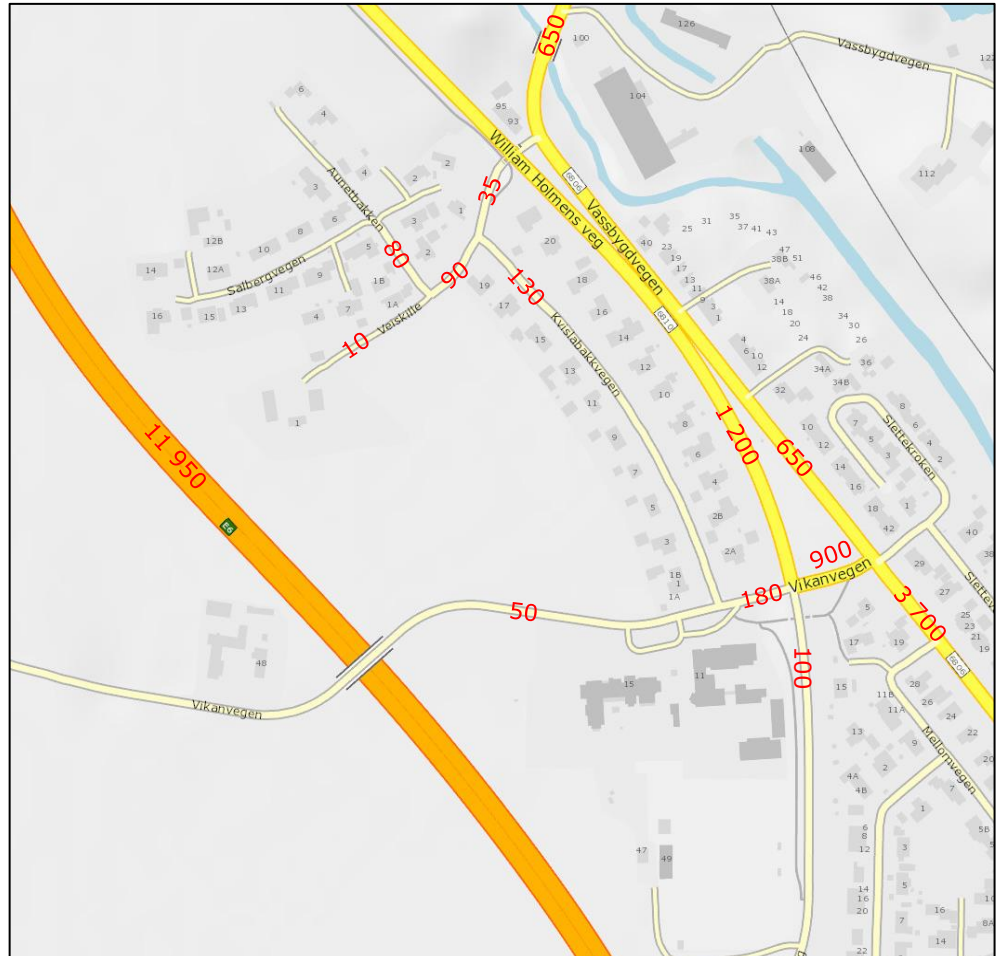
³ HV V713 Trafikkberegninger, Statens vegvesen

Salbergvegen vest for Aunetbakken	13	46
Salbergvegen øst for Aunetbakken	5	18
Aunetbakken nord	3	11
Aunetbakken sør	2	7

Videre må den estimerte lokaltrafikken i dagens situasjon fordeles ut over vegnettet etter antagelser om retningsfordelinger, slik at den kan slåes sammen med informasjon om trafikkmengdene langs de større lokalvegene vist i figur 1-1. Til dette er følgende skjønsmessige forutsetninger satt:

- > Det antas at trafikken fra Veiskille, Salbergvegen og Aunetbakken fordeler seg 40 % i kulvert mot Vassbygdvegen og 60 % sørover i Kvislabakkvegen. Det antas at trafikk med lokalt start-/målpoint øst i Stjørdal benytter Vassbygdvegen. Fordi kulverten reduserer antall krysningspunkter med andre vegforbindelser for trafikk som skal til Vassbygdvegen antas det at en stor andel av nevnte trafikk benytter denne. Trafikk med lokalt målpoint vest i Stjørdal og trafikk av/på E6, antas å benytte Kvislabakkvegen.
- > All trafikk i Kvislabakkvegen sørover mot Kvislabakken skole fordeler seg 100 % østover i Vikanvegen
- > Vikanvegen under E6 antas å ha en trafikkmengde på 50 kjt/døgn
- > William Holmens veg sør for Kvislabakken skole antas å ha en trafikkmengde på 100 kjt/døgn
- > All trafikk til/fra planområdet og lokalvegnettet antas å ha start-/ målpoint utenfor lokalvegnettet

Oppsummert resulterer dette i trafikkmengder i dagens situasjon vist i figur 2-2.



Figur 2-2 Estimerte trafikkmengder i dagens situasjon for lokalt vegnett omkring planområdet (kilde bakgrunnskart: vegkart.no)

3 Fremtidig situasjon

3.1 Framskrivning av trafikk

Dagens trafikkmengder i 2022 er framskrevet med 12 års planhorisont til år 2034. Framskrivningen er gjort etter lineær metode for framskrivning av trafikktall⁴. Det er benyttet fylkesvise prognoser for trafikkvekst for Nord-Trøndelag fylke (nå Trøndelag) hentet fra EFFEKT 6.82⁵, vist i tabell 3-1.

Det er kun trafikktallene for de større lokalvegene William Holmens veg, Vikanvegen og Vassbygdvegen og for E6 forbi planområdet som er framskrevet. For resterende lokalveger dominerer trafikk til/fra boliger. Det forutsettes at boligtrafikken ikke har gjenværende potensiale for vekst og trafikkmengdene blir derfor ikke framskrevet.

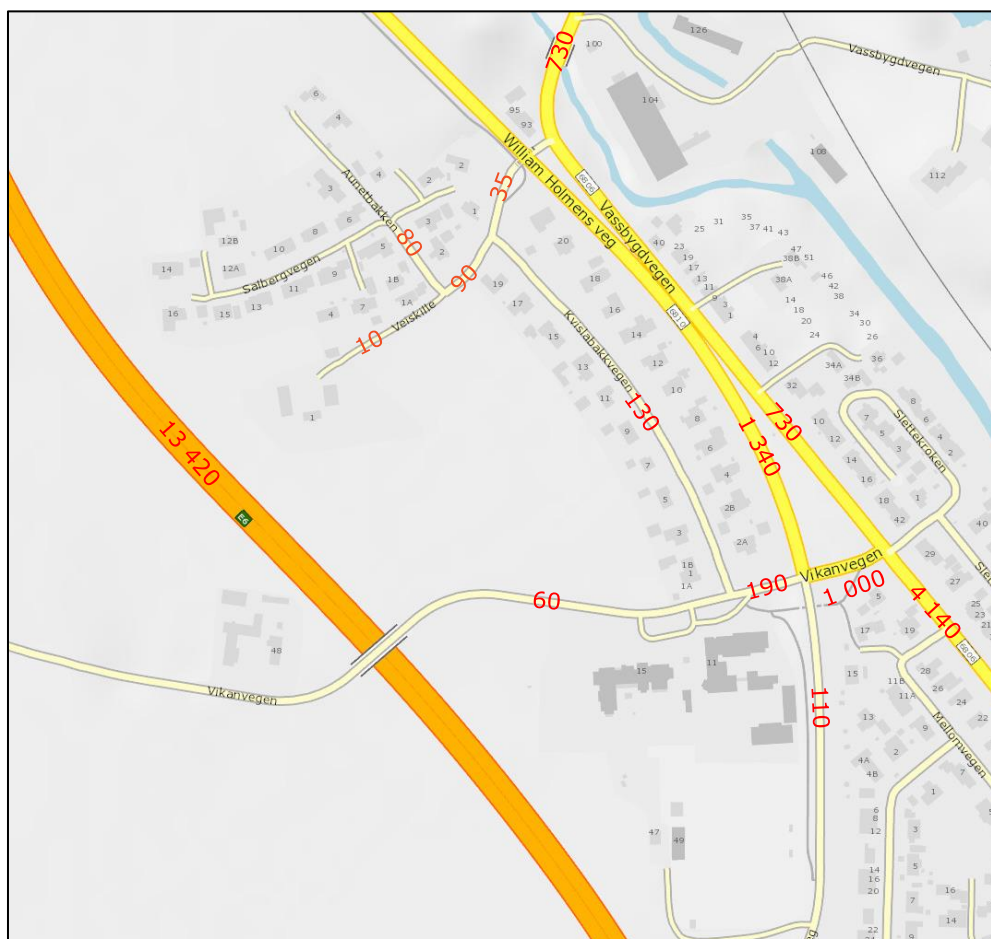
⁴ Håndbok V713 *Trafikkberegninger*, Statens vegvesen, 1987

⁵ De fylkesvise prognosene for trafikkutvikling i EFFEKT er utarbeidet av Vegdirektoratet i samarbeid med TØI, og nyeste versjon av EFFEKT inneholder oppdaterte prognoser

Tabell 3-1 Fylkesvise prognoser for trafikkvekst i Nord-Trøndelag fylke (kilde: EFFEKT 6.82)

Tom. år.	Lette	Tunge
2030	1,0 %	1,9 %
2133	0,5 %	1,3 %

En oversikt over dagens trafikkmengder fremskrevet til år 2034 er vist i figur 3-1.



Figur 3-1 Estimerte trafikkmengder i planområdet nærliggende vegnett for år 2034, beregnet **uten nyskapt trafikk** fra planområdet. (kilde bakgrunnskart: vegkart.no)

3.2 Nyskapt trafikk

I Veiskille boligområde planlegges det for 17 nye rekkehus. Turproduksjon for 17 boliger er estimert ut fra erfaringstall fra håndbok V713, vist i tabell 3-2.

Stjørdal sentrum og området rundt Kvislabakken fremstår som bilbasert. Fordi det ikke gjøres endringer i det større vegnettet i forbindelse med reguleringsplanen, antas det at turproduksjonen til/fra de nye boligene i stor grad vil domineres av bilturer.

Erfaringstallene i håndbok V713 er fra 1987 og basert på en mer bilbasert reisemiddelfordeling enn hva man har i dag. Det antas derfor at det forventede erfaringstallet er mest passende for situasjonen i området. Nyskapt trafikk til/fra boligområdet er beregnet til 60 bilturer pr. døgn, med et variasjonsområde mellom 43 og 85 bilturer pr. døgn.

Tabell 3-2 Forventet nyskapt trafikk fra Veiskille boligområde

	Erfaringstall	Bilturer pr. døgn
<i>Min.</i>	2,5	43
<u>Forventet</u>	<u>3,5</u>	<u>60</u>
<i>Maks</i>	5	85

Prosjektet legger til grunn en parkeringsdekning på 1,5 p-plasser pr. bolig, som er mindre enn føringene som settes i KPA⁶ med 2 p-plasser pr. bolig. Fordi området antas bilbasert i stor grad forventes det likevel at redusert parkeringsdekning på dette nivået ikke kan antas å redusere bilturproduksjonen i nevneverdig grad.

Det gjøres ytterligere noen antagelser om den nyskapte trafikken retningsfordelig:

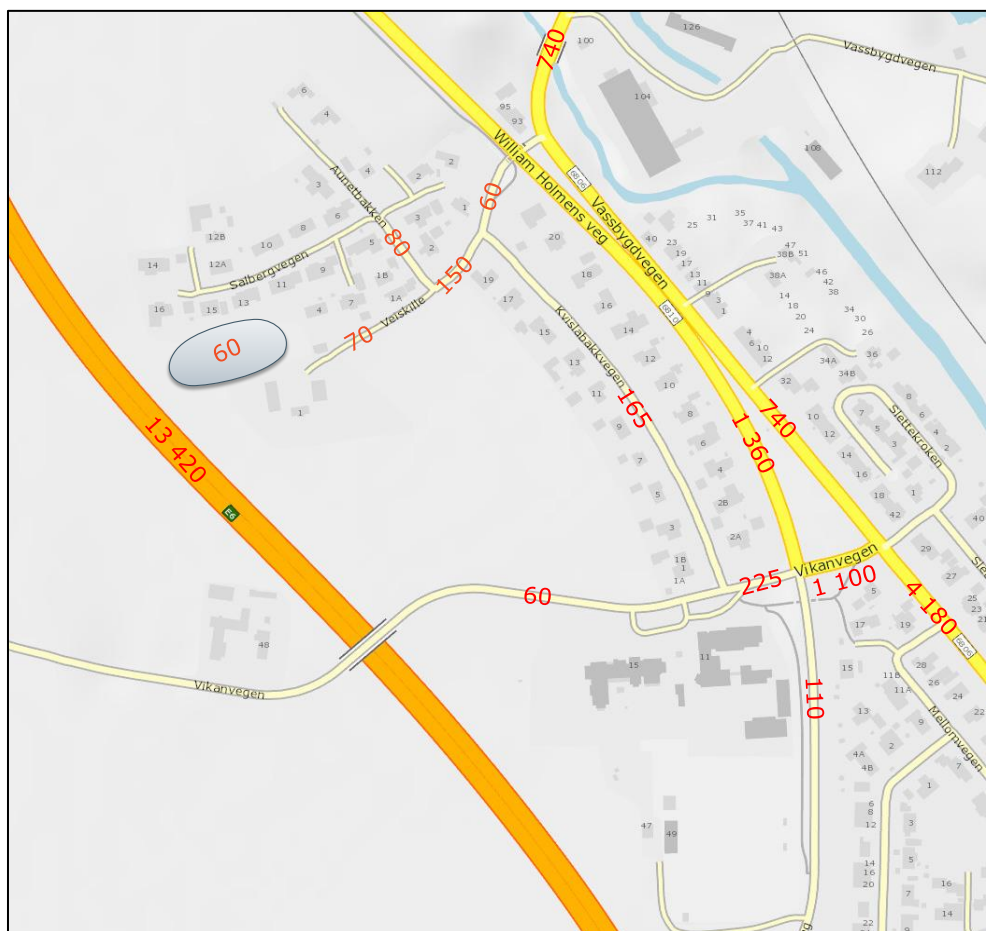
- > All trafikk som avvikes gjennom kulverten til Vassbygdvegen fordeler seg 50 % nordover og 50 % sørover i Vassbygdvegen
- > I kryssområdet mellom Vikanvegen og William Holmens veg fordeler trafikken fra Vikanvegen seg 55 % nordover, 40 % østover og 5 % sørover
- > Trafikk fra Vikanvegen i kryssområdet med Vassbygdvegen fordeler seg 15 % nordover og 85 % sørover

Trafikkmengder for et fremtidsscenario i år 2034 medregnet den nyskapte trafikken fra Veiskille boligområde er vist i figur 3-2.

Trafikkmengdene i det lokale vegnettet endrer seg marginalt medregnet den nyskapte trafikken på 60 kjt/døgn til/fra planområdet, sett i forhold til et scenario hvor kun dagens trafikkmengder framskrives.

Den nyskapte trafikken er antatt å fordele seg 24 kjt/døgn i kulvert mot Vassbygdvegen og 36 kjt/døgn i Kvislabakkvegen i retning Kvislabakken skole. I møte med det større lokalvegnettet i William Holmens veg og Vassbygdvegen er økningene likevel marginale i forhold til de totale trafikkmengdene.

⁶ KPA = Kommunedelens arealplan. [Kommuneplanens arealdel - Stjørdal kommune \(stjordal.kommune.no\)](http://stjordal.kommune.no)



Figur 3-2 Estimerte trafikkmengder i planområdets nærliggende vegnett for år 2034, **medregnet nyskapt trafikk** fra planområdet. (kilde bakgrunnskart: vegkart.no)

3.3 Trafikale virkninger av økt trafikk fra planområdet

Planen gir en trafikkøkning i lokalvegnettet for Veiskille, Kvislabakkvegen og deler av Vikanvegen forbi Kvislabakken skole. Den nyskapte trafikken vil fordele seg videre ut på eksisterende lokalvegnett, enten via kulvert til Vassbygdvegen (antatt 40 %) eller via Kvislabakkvegen (antatt 60 %).

Det kan være forhold som vil kunne føre til at andelene kan bli annerledes i realiteten. Det er ikke ønskelig med stor økning i trafikken hverken for kulverten mot Vassbygdvegen eller langs Kvislabakkvegen som følge av trafiksikkerhetshensyn. Det antas likevel at trafikken til/fra Veiskille boligområde estimert til 60 kjt/døgn er så liten at virkningene for nærliggende lokalveger er minimale i forhold til dagens situasjon.

Virkningene av økt trafikk til/fra det nye boligområdet er neglisjerbare for det større veinettet fordi estimert trafikkøkning er marginal i forhold til totale trafikkmengdene.

4 Oppsummering

Den planlagte utbyggingen i Veiskille boligområde med 17 nye rekkehus er estimert å gi en bilturproduksjon på 60 kjt/døgn. Den nyskapte trafikken vil fordele seg ut på det lokale veinettet enten via kulvert til Vassbygdvegen eller via Kvislabakkvegen sørover mot Kvislabakken skole. Ut fra antatte retningsfordelinger resulterer dette i en økt trafikk på 24 kjt/døgn i kulvert mot Vassbygdvegen og 36 kjt/døgn i Kvislabakkvegen. Det må tas høyde for at det vil være forhold som kan endre retningsfordelingen som er lagt til grunn.

Det er ikke ønskelig med stor økning i trafikken hverken for kulverten mot Vassbygdvegen eller langs Kvislabakkvegen som følge av trafiksikkerhetshensyn. Trafikken til/fra Veiskille boligområde estimert til 60 kjt/døgn er likevel så liten at virkningene for nærliggende lokalveger antas å være minimale i forhold til dagens situasjon.

Virkningene av økt trafikk til/fra Veiskille boligområde er neglisjerbare for det større veinettet som følge av at estimert trafikkøkning er marginal i forhold til totale trafikkmengdene.