

Trafikkanalyse

Sjøsiden Stjørdal



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Onyx Eiendom AS

Tittel på rapport: Trafikkanalyse Sjøsidan Stjørdal

Oppdragsnavn: Wessels veg 90-98

Oppdragsnummer: 645790-01

Utarbeidet av: Karen Oline Kolstad og Birgitte Nilsson

Oppdragsleder: Karen Oline Kolstad

Tilgjengelighet: Åpen

01	16. des. 2024	Trafikkanalyse Sjøsidan	KOK	BN
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

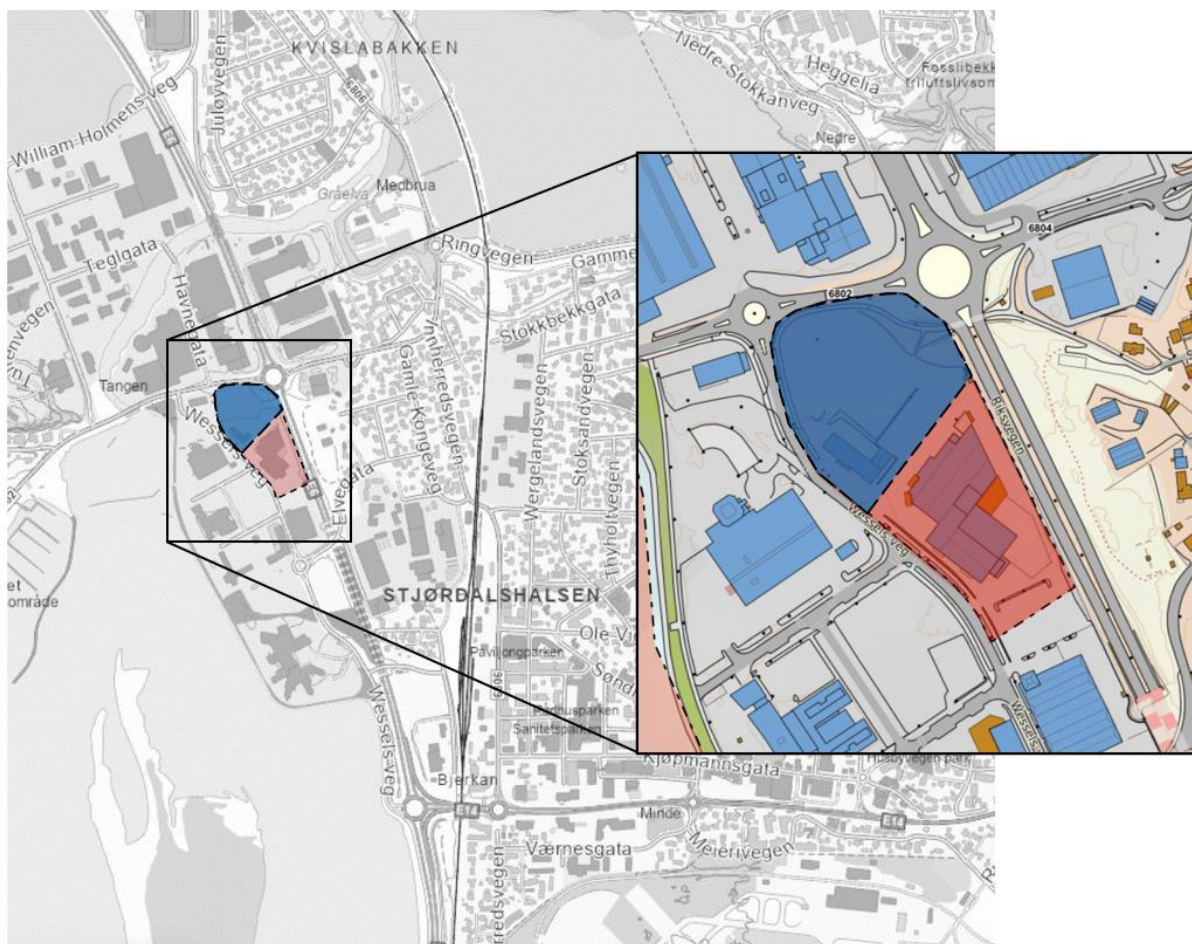
Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	3
2. Beskrivelse av planområdet	4
3. Dagens trafikale situasjon	5
3.1. Myke trafikanter	5
3.2. Registrerte trafikkulykker	6
3.3. Kollektivtransport	7
3.4. Kjørende trafikk	8
4. Planforslag	10
5. Turproduksjon	12
6. Fremtidig trafikal situasjon	14
6.1. Myke trafikanter	14
6.2. Kollektivtransport	16
6.3. Kjørende trafikk	16
7. Oppsummering	22

1. Bakgrunn

Onyx Eiendom utarbeider detaljreguleringsplan for Sjøsiden på Stjørdal (Plan ID 5040). Asplan Viak bistår på fagområde trafikk. Dette notatet vurderer de trafikale konsekvensene av planen.

Planområdet er en del av en gjeldende reguleringsplan for Tangen nord som omfatter begge de skraverte arealene i Figur 1-1. Planområdet for denne planen er innenfor det blåskraverte området i Figur 1-1.

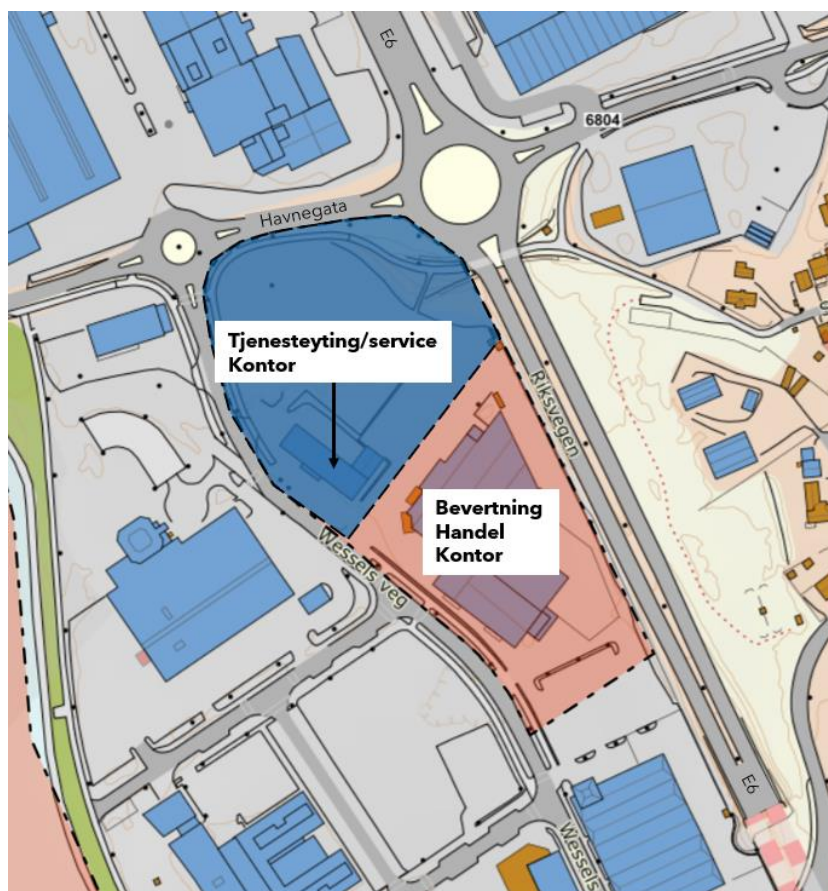


Figur 1-1: Planområdets plassering i Stjørdal.

2. Beskrivelse av planområdet

Planområdet ligger vest i Stjørdal, og avgrenses av Havnegata i nord, E6 i øst og Wessels veg i vest, se Figur 2-1. Planområdet er en del av et større område med ulike typer industri, handels- og servicetilbud. Andre større virksomheter i området er Nord universitet og Equinor som begge ligger i kort avstand sør for planområdet.

I dagens situasjon er det ett bygg innenfor planområdet, med kombinasjon av kontor, tjenesteyting og service. Øvrig areal er enten ikke i bruk eller i bruk til parkering. På den tilgrensende tomta i sør er det et næringsbygg med flere type handel, bevertning og kontor. Planområdet oppleves i dag som bilbasert med parkeringsplasser for bil på alle sider av bebyggelsen.



Figur 2-1: Planområdet og dagens bruk av eksisterende bebyggelse.

3. Dagens trafikale situasjon

3.1. Myke trafikanter

Tilbud for myke trafikanter til og fra planområdet er vist i Figur 3-1. Det er godt lagt til rette for myke trafikanter med tosidig tilbud langs Wessels veg, forbindelser til fjorden og forbindelse til sentrum via Tangkulverten under E6. Det er fortau mot sentrum et stykke langs Elvegata, men tilbudet er ikke videreført på østsiden av E6.

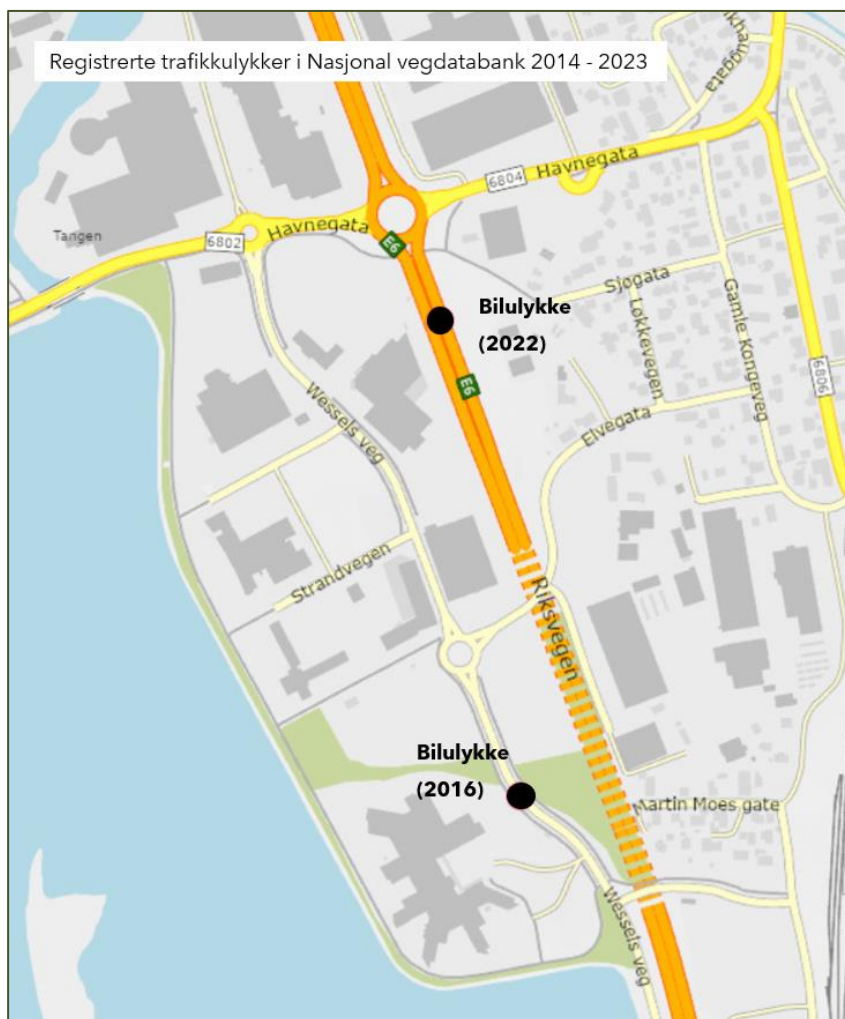


Figur 3-1: Tilbud for myke trafikanter.

Innenfor planområdet er det etablert ti sykkelparkeringsplasser ved kontorbygget. Planområdet for øvrig er lite tilrettelagt for myke trafikanter i dag.

3.2. Registrerte trafikkulykker

Registrerte trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank i perioden 2014-2023 er vist i Figur 3-2. Det er to bilulykker, én langs E6 øst for planområdet og én langs Wessels veg sør for planområdet. Det er ingen registrerte trafikkulykker i vegnettet hittil i 2024 (t.o.m. 12.12.2024).



Figur 3-2: Registrerte trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank i perioden 2014-2023.

3.3. Kollektivtransport

Nærmeste bussholdeplass til planområdet er Tangen nord. Holdeplassen kan nås innenfor en gangavstand på 200 meter fra hele planområdet. Nærmeste togstasjon er på Stjørdal stasjon, et kollektivknutepunkt hvor det også er bussholdeplass, taxi-holdeplass, hente-/bringe plasser og sykkelparkering. Gangavstanden til Stjørdal stasjon er på rundt 1 km. Plasseringen av nærmeste bussholdeplasser og Stjørdal stasjon er vist i Figur 3-3.



Figur 3-3: Plassering av nærmeste bussholdeplasser og Stjørdal stasjon.

Bussholdeplassen Tangen nord betjenes av bussrute 70, 90 og 311. Avgangsfrekvens for rutene er vist i Tabell 3-1.

Tabell 3-1: Avgangsfrekvens for bussruter fra holdeplassen Tangen nord.

Tangen nord	Avgangsfrekvens
Rute 70	<u>Morgen:</u> To avganger i retning fra Trondheim til Tangen nord. <u>Ettermiddag:</u> Tre avganger fra Tangen nord til Trondheim.
Rute 90	<u>Morgen:</u> Tre avganger (rundrute). <u>Ettermiddag:</u> To avganger (rundrute).
Rute 311	<u>Morgen:</u> Elleve avganger i retning fra Trondheim til Tangen nord. <u>Ettermiddag:</u> Én avgang i retning fra Trondheim til Tangen nord. Seks avganger i retning fra Tangen nord til Trondheim.

Kollektivtilbudet er noe begrenset til og fra planområdet over døgnet. På reiser langs rute 311 fra Trondheim på morgenen og i retning mot Trondheim på ettermiddagen er det imidlertid godt kollektivtilbud.

Stjørdal stasjon betjenes toglinje F7 (Nordlandsbanen) og R70. Avgangsfrekvensen for linje F7 er tre avganger per døgn per retning, og avgangsfrekvensen for linje R70 er 21-22 avganger per døgn per retning.

3.4. Kjørende trafikk

Adkomst og parkering

Planområdet er godt lagt til rette for kjørende til og fra planområdet. Krysset Havnegata x Wessels veg er nylig bygd om fra to T-kryss til en rundkjøring for å gi forbedret trafikkavvikling og økt trafiksikkerhet. Det er etablert parkeringsplasser for bil på alle sider av eksisterende bygg innenfor planområdet med plass til å parkere rundt 50-70 biler på asfaltert parkeringsareal.

Trafikkmengder

Trafikkmengder i omkringliggende vegnett er vist i Figur 3-4. Trafikkmengdene langs vegene vist med rød strek er hentet fra Nasjonal vegdatabank. Trafikkmengdene langs vegene vist med grønn strek er estimert med bakgrunn i trafikk tall langs nærliggende veger og virksomheter i området.



Figur 3-4: Trafikkmengder i omkringliggende vegnett. Kartgrunnlag: vegkart.atlas.vegvesen.no.

Varelevering og renovasjon

Eksisterende næringsbygg sør for planområdet har varelevering på sørsiden av bygget med utkjøring på plangrensen for Tangen nord.

4. Planforslag

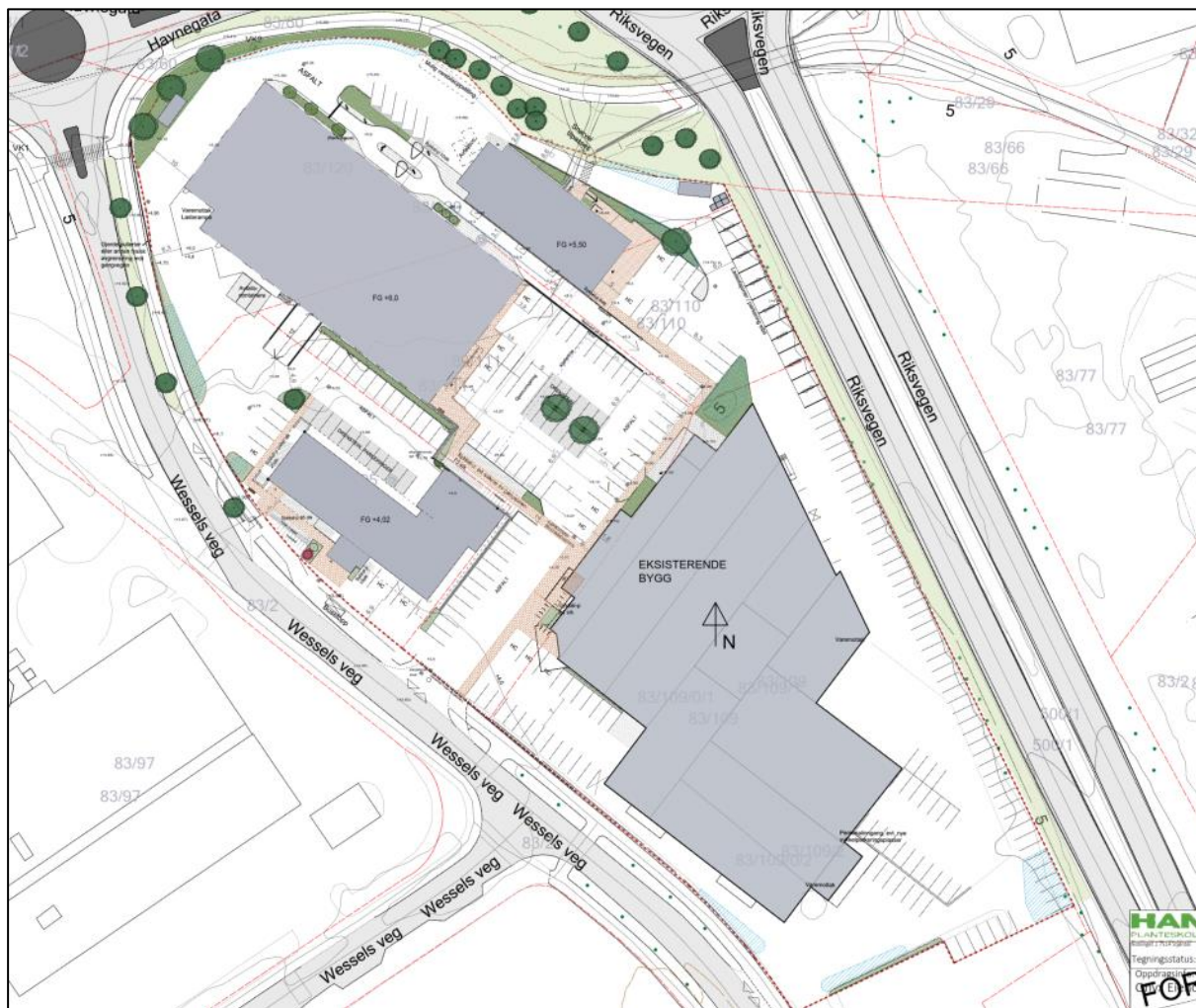
Arealfordeling for bygg som planlegges endret er vist i Tabell 4-1.

Tabell 4-1: Arealfordeling for bygg som planlegges endret.

Formål	Eksisterende BRA [m ²]	Ny BRA [m ²]	Total BRA [m ²]
Handel	-	4 300	4 300
Kontor inkl. teknisk/lager	1 020	1 560	1 560
Tjenesteyting/service	80	-	80
Trening og helse	-	780	780
Spisested	-	550	550
Totalt	1 100	7 190	8 290

I tillegg til planlagte endringer i bebyggelse planlegges det for en parkeringskjeller under det nye næringsbygget med rundt 100 parkeringsplasser. Adkomst til parkeringskjelleren vil være via adkomsten lengst nord langs Wessels veg med rampe på sørvestsiden av bygget. Rampa må utformes i henhold til krav til stigning og sikt i Statens vegvesens håndbok N100.

Utklipp av illustrasjonsplanen er vist i Figur 4-1.



Figur 4-1: Utklipp av illustrasjonsplan per 10.12.2024, illustrasjonsplanen viser hele Tangen nord. Utarbeidet av: Hammer planteskole og hagesenter.

5. Turproduksjon

Ved beregning av turproduksjon er det brukt turproduksjonsfaktorer for handel/service og kontor fra Statens vegvesens håndbok V713¹. Handels- og serviceformålene på planområdet vil i hovedsak være større handelsformål med få besøkende per areal sammenlignet med annen type handel som for eksempel dagligvare. Det er lagt til grunn 30 turer per 100 m² BRA per virkedøgn som er i nedre sjikt i variasjonsområdet for antall turer til handelsformål. For kontor er det lagt til grunn gjennomsnittsverdien for kontor i håndboka på 12 turer per 100 m² BRA per virkedøgn. Da håndboka ikke oppgir turproduksjonsverdier for formål knyttet til trening og helse er det lagt til grunn turproduksjonsfaktor fra masteroppgaven Turproduksjon ved treningssentre² på 53 turer per 100 m² BRA per virkedøgn. Beregnet turproduksjon per årsdøgn, samt vekst i antall turer er vist i Tabell 5-1.

Tabell 5-1: Turproduksjon per virkedøgn.

VDT	Turproduksjon per 100 m ² BRA	Turer dagens situasjon	Turer ny bebyggels e	Turer med ny plan
Handel/service/ tjenesteyting	30	100	1400	1500
Kontor inkl. lager/teknisk	12	50	200	250
Trening og helse	53	-	400	400
Totalt	-	150	2000	2150

Omregnet til årsdøgntrafikk med en omregningsfaktor på 0,9 blir beregnet antall turer med ny plan på rundt 1950 turer per årsdøgn, en vekst på rundt 1800 turer. Turene per årsdøgn er fordelt på reisemiddel i Tabell 5-2. Det er tatt utgangspunkt i reisemiddelfordelingen for bosatte i Stjørdal kommune fra rapporten *Hovedresultat for Trondheimsregionen Nasjonal reisevaneundersøkelse 2022 med tilleggsutvalg*³. Reisemiddelfordelingen er justert noe ut ifra plassering og type formål.

¹ Trafikkberegninger, Vegdirektoratet (2014).

² Turproduksjon ved treningssentre, Olsen (2018).

³ *Hovedresultat for Trondheimsregionen Nasjonal reisevaneundersøkelse 2022 med tilleggsutvalg*, Miljøpakken (2023).

Tabell 5-2: Antall turer per årsdøgn fordelt på reisemiddel.

ÅDT	Gange	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Totalt
Andel	10 %	8 %	10 %	60 %	12 %	100 %
Vekst antall turer	180	140	180	1080	220	1800
Totalt antall turer	200	150	200	1150	250	1950

Statens vegvesens håndbok V713⁴ oppgir makstimeandel for handel på 17 prosent med makstime i ettermiddagsrush. Kontor er oppgitt å ha en makstimeandel på 22 prosent med makstime på morgenen, men kontor har ofte også en høy andel turer i makstimen på ettermiddagen. Valgt makstimeandel i makstimen på ettermiddagen for hvert av formålene er vist i Tabell 5-3.

Enkelte av turene til planområdet vil være kombinerte turer som går innom flere målpunkt i nærheten. Disse vil gjøre at antallet turer i vegnettet kan forventes å være noe lavere enn beregnet årsdøgntrafikk, virkedøgntrafikk og vekst i makstimen. Beregnet vekst kan derfor sees på som en maksimal forventet vekst. I beregning av makstimetrafikken er det lagt til grunn at 40 prosent av turene til handel- og serviceformål også er innom andre formål. Beregnet vekst i antall bilturer til og fra planområdet i denne timen er vist i Tabell 5-3.

Tabell 5-3: Turproduksjon per virkedøgn omregnet til vekst i antall bilturer i makstimen.

VDT	Vekst i bilturer per virkedøgn	Makstimeandel ettermiddag	Vekst i bilturer makstime ettermiddag
Handel/service/tjenesteyting	870	17 %	150
Kontor inkl. lager/teknisk	110	18 %	20
Trening og helse	220	8 %	20
Totalt	1200	-	190

⁴ Trafikkberegninger, Vegdirektoratet (2014).

6. Fremtidig trafikal situasjon

6.1. Myke trafikanter

Tilbud for myke trafikanter på planområdet

Det etableres forbindelser for myke trafikanter mellom bebyggelsen på planområdet, samt eksisterende bygg i sør. Gang- og sykkeltilbudet kobles også til gang- og sykkelvegen langs Wessels veg og til gang- og sykkelvegen i Tangkulverten under E6. Krav til antall sykkelparkeringsplasser i Stjørdal kommunes arealplan er oppgitt i Tabell 6-1.

Tabell 6-1: Krav til sykkelparkering for bebyggelsen på planområdet i henhold til Stjørdal kommunes arealplan.

	Minimum per 100 m ² BRA	Areal [m ²]	Minimum antall plasser
Forretning/kontor	4	8290	332

Kravet til sykkelparkering er på totalt 332 sykkelparkeringsplasser. Enkelte av sykkelparkeringsplassene vil kunne sambrukes over døgnet da ikke alle formål vil ha samme periode for maksimal etterspørsel. Siden det er flere formål på planområdet vil også en del av sykkelturene være fra samme reisende som er innom flere målpunkt. Samlet kan det derfor holde å etablere et lavere antall i sum for hver av formålene isolert sett.

Antall sykkelparkeringsplasser bør likevel dekke behovet for de syklende med kapasitet til å dekke behov også fram i tid med målsetninger som Nullvekstmålet, og økt andel reiser som gående, syklende og kollektivreisende. Sykkelparkeringsbehovet til hvert av byggene er derfor vurdert med utgangspunkt i forventet etterspørsel også 5-10 år fram i tid. Anbefalt antall er vist i Tabell 6-2. For at antallet skal dekke behovet må det også etableres økt antall sykkelparkeringsplasser ved eksisterende næringsbygg sør for planområdet, da plassene ved de ulike formålene i noen grad vil brukes om hverandre.

Tabell 6-2: Anbefalt antall sykkelparkeringsplasser til formål på planområdet og tilgrensende næringsbygg i sør.

	Parkeringsnorm	Anbefalt antall
Spisested	22	30
Nytt næringsbygg	172	70
Eksisterende bygg med tre nye etasjer	138	100
Totalt	332	200
Næringsbygg i sør	Ukjent størrelse	50-100

Plassene skal dekke behovet både for besøkende og ansatte. Ved større behov enn de plassene som blir tilrettelagt vil man kunne etablere ytterligere sykkelparkering annet sted på eiendommen. Det kan da for eksempel etableres felles sykkelhotell. Totalt behov, samt behov ved hvert av formålene bør vurderes fortløpende. I tillegg til parkering av vanlige sykler er det i dag økende bruk av større sykler som varesykler og stor bruk av elsparkesykler. Enkelte av sykkelparkeringsplassene bør derfor etableres med god nok plass til å parkere større sykler, og det bør settes av parkeringsareal til elsparkesykler ved inngangsparti.

Illustrasjonsplanen viser 215 sykkelparkeringsplasser på planområdet. Disse er fordelt ved bebyggelsen og i parkeringskjelleren. Gitt at det etableres sykkelparkering på nabotomta i sør som anbefalt vurderes antallet å dekke behovet for sykkelparkering. Økt antall sykkelparkeringsplasser bør etableres ved behov. Det planlegges også for tak over flere av sykkelparkeringsplassene.

Tilbud for myke trafikanter mot Stjørdal sentrum

I tillegg til eksisterende tilbud mot Stjørdal sentrum arbeides det med planer som vil gi økt tilrettelegging for reisende mellom sentrum og planområdet:

- Bane NOR har utarbeidet ny detaljreguleringsplan for deler av stasjonsområdet (vedtatt 16.06.2023) med planfri kryssing av jernbanen for myke trafikanter. Tverrforbindelsen vil gjøre det mulig å utvikle sentrumsbebyggelse på begge sider av sporene og gi en bedre forbindelse mellom Tangen og Stjørdal sentrum.
- Det arbeides også med ny reguleringsplan for Innherredsvegen med mulig forbedring av kryssingspunktet for myke trafikanter over jernbanen ved Skolegata. Denne planen er ikke vedtatt.

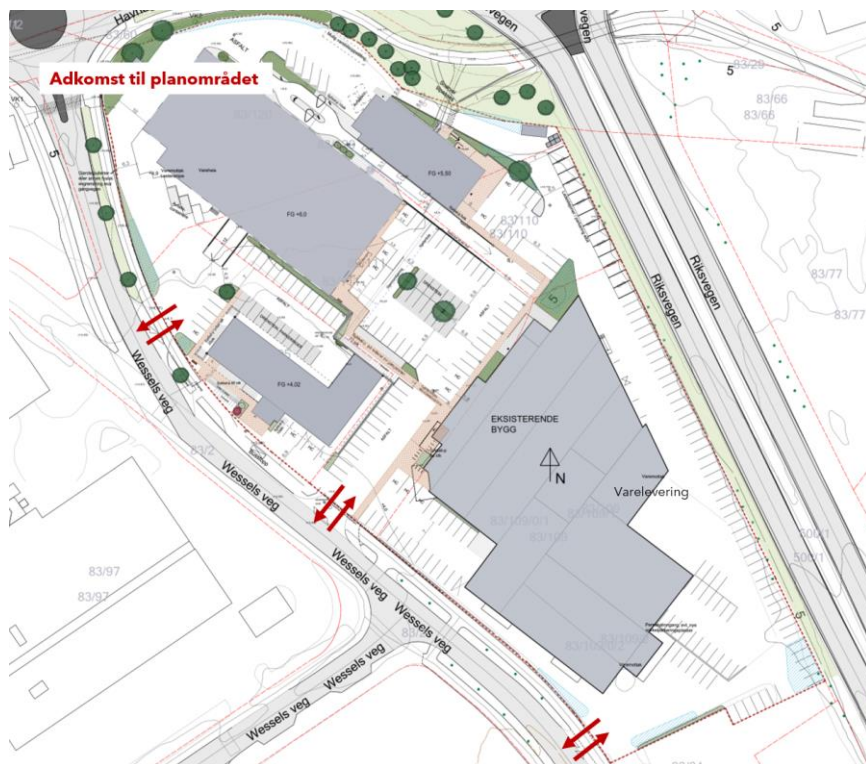
6.2. Kollektivtransport

Det er ikke kjente planlagte endringer i kollektivtilbudet ved planområdet.

6.3. Kjørende trafikk

Adkomst

Det er til sammen tre mulige adkomster for kjørende trafikk til trafikkområdet til planområdet, alle fra Wessels veg som vist i Figur 6-1. To av adkomstene, de lengste nord langs Wessels veg er innenfor planområdet og adkomsten lengst sør gir tilgang via eiendommen i sør.



Figur 6-1: Adkomst for kjørende trafikk til planområdet.

Det er mulig å kjøre mellom parkeringsarealene via intern kjøreveg. Med flere muligheter for inn- og utkjøring vil trafikken forventes å fordele seg avhengig av målpunkt og belastning i vegnettet. De to adkomstene lengst nord er planlagt stengt for innkjøring for tunge kjøretøy. Dette bør gjøres for å i størst mulig grad skille myke trafikanter fra trafikken tilknyttet varelevering og renovasjon.

Parkering

Krav til bilparkering i Stjørdal kommunes arealplan er oppgitt i Tabell 6-3.

Tabell 6-3: Krav til bilparkering i Stjørdal kommunes arealplan.

	Minimumskrav per 100 m ² BRA	Areal [m ²]	Minimum antall planlagt bebyggelse
Kontor/forretning/servering	2	8290	166

Minimumsantallet på 166 parkeringsplasser vurderes å dekke parkeringsbehovet for planlagt bebyggelse. Det er ingen makskrav til parkering i Stjørdal kommunes arealplan. Planen legger opp til rundt 200 parkeringsplasser for bil, 101 på bakkeplan og 99 i parkeringskjeller. Antallet vurderes å dekke behovet for bilparkering. Det er også mange parkeringsplasser tilknyttet dagens næringsbygg i sør. For å bidra til å øke attraktiviteten for andre reisemiddel enn bil til og fra planområdet bør det ikke etableres unødvendig mye parkering samtidig som det bør legges godt til rette for myke trafikanter. Det sees ikke behov for flere parkeringsplasser for bil enn de som ligger inne i planen.

I gjeldende reguleringsplan for hele Tangen nord (Plan ID: 1-174) er det satt et maksimalt antall parkeringsplasser for bil på 270 parkeringsplasser på terreng for Tangen nord. Med foreslått bebyggelse vist i illustrasjonsplanen i Figur 4-1 er antallet parkeringsplasser samlet for Tangen nord (planområdet for Sjøsidene + planområdet i sør) lavere enn makskravet.

Det er ingen krav til parkeringsplasser for forflytningshemmede i Stjørdal kommunes arealplan. Planen viser minst to parkeringsplasser for forflytningshemmede i tilknytning til alle hovedinnganger. Det må også etableres parkering for forflytningshemmede i parkeringskjelleren. I henhold til parkeringsforskriften⁵ skal totalt antall parkeringsplasser for forflytningshemmede være minst 4 prosent av plassene.

Det planlegges for egne parkeringsplasser med elbil-lading øst på planområdet og på enkelte plasser i parkeringskjeller.

⁵ [Forskrift om vilkårsarkivering for allmennheten og håndheving av private parkeringsreguleringer \(parkeringsforskriften\) - Lovdata](#)

Trafikkmengder

Beregnet trafikkvekst i vegnettet er vist i Figur 6-2.



Figur 6-2: Beregnet dagens trafikk og trafikkvekst (ÅDT) i vegnettet etter etablering av planen.

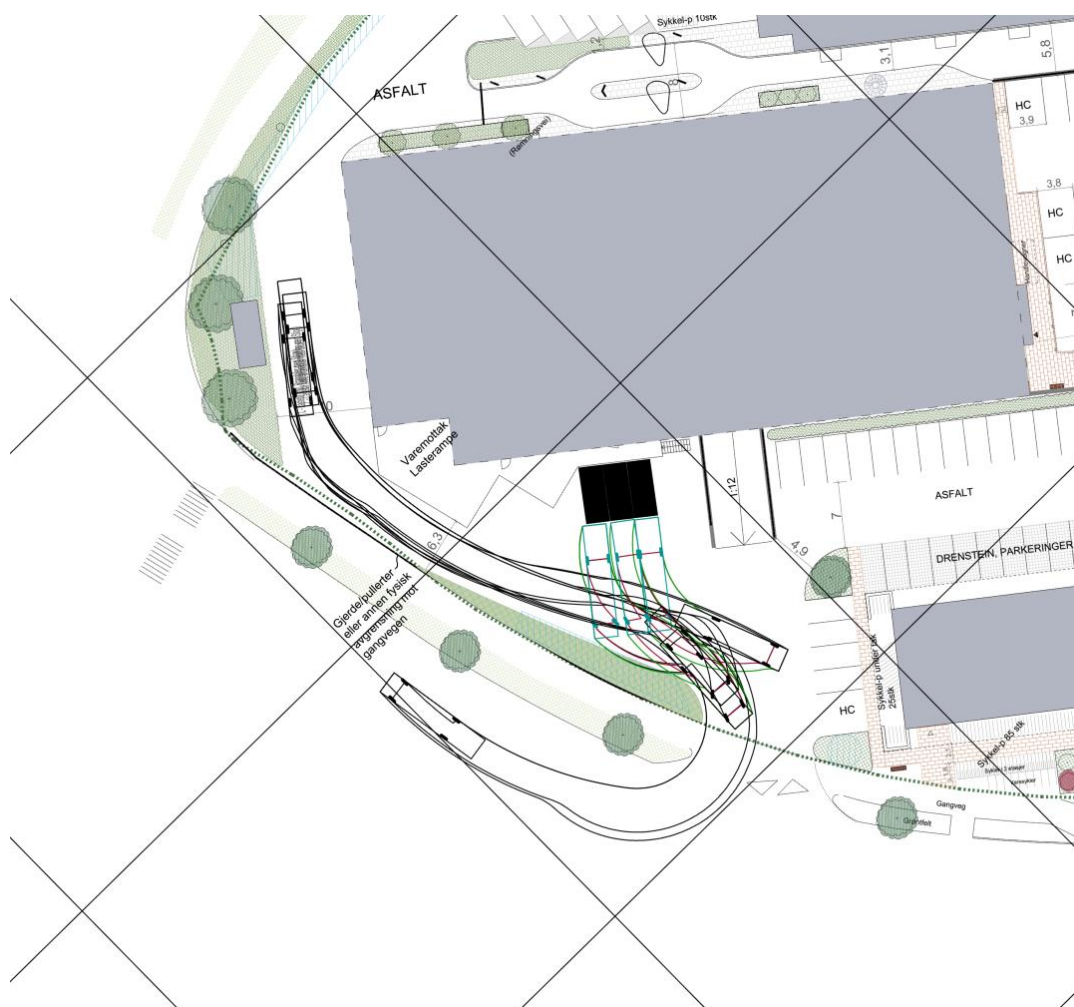
Mange av turene vil være turer som i dag allerede er på omkringliggende vegnett og går til andre målpunkt. Det er derfor ikke forventet trafikkvekst i vegnettet øst for E6 eller langs E6.

Det vil være mulig å nå planområdet fra E6 både via kryss nord og sør langs Wessels veg. I tillegg er det adkomst til Stjørdal sentrum via Elvegata. Trafikken vil fordele seg avhengig av kapasitet og målpunkt. Erfaringsmessig vil en rundkjøring som Wessels veg x Havnegata med trafikkmengder som er beregnet ha god avvikling uten utfordringer knyttet til kø eller forsinkelse av betydning. Det er gjort en forenklet kapasitetsberegning

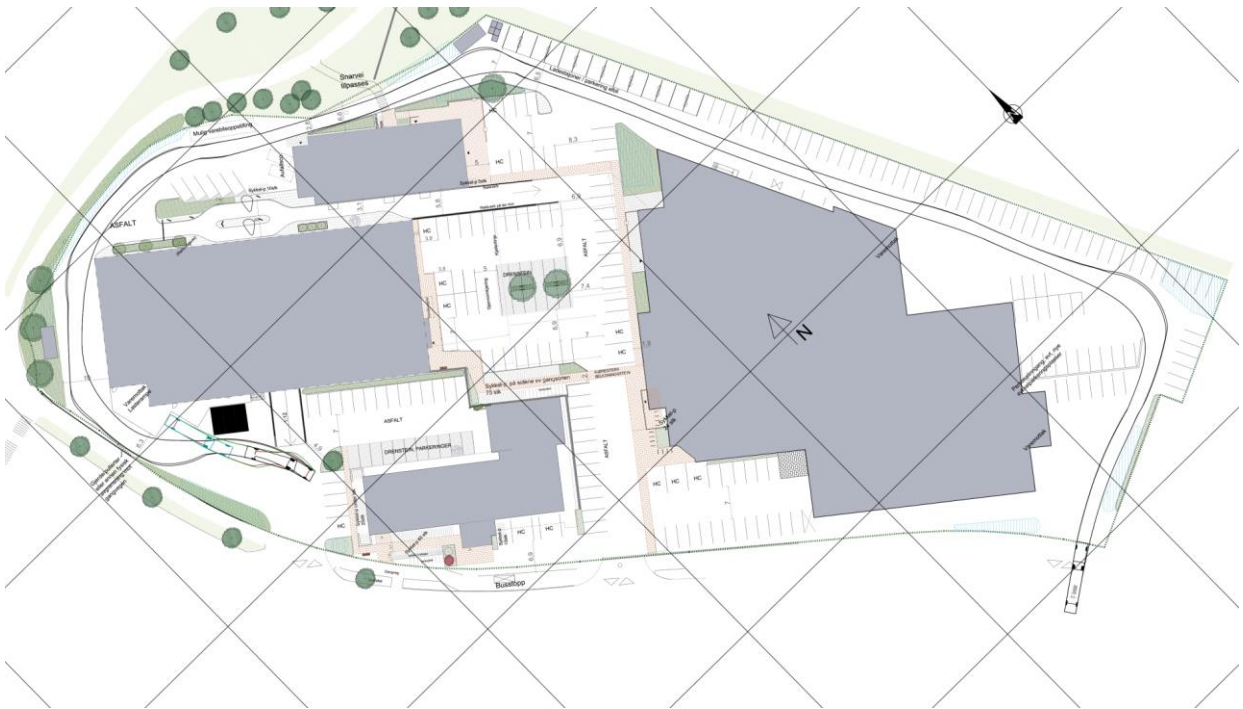
av avviklingen i rundkjøringa med utgangspunkt i dagens trafikkmengder og beregnet trafikkvekst. Gitt en makstimeandel på 17 prosent er beregnet belastningsgrad med planen etablert på under 0,5 og maksimal kølengde under 30 meter både i morgenrush og ettermiddagsrush. Det sees derfor ikke behov for tiltak for økt kapasitet i vegnettet.

Varelevering og renovasjon

Varelevering og renovasjon vil måtte skje med innkjøring i en av de to sørligste adkomstene og utkjøring i nordligste adkomst. Løsningene er sporet av vegplanlegger for å kontrollere at det er satt av tilstrekkelig areal til svingebevegelser for kjøretøy til varelevering, se Figur 6-3, Figur 6-4, Figur 6-5 og Figur 6-6.



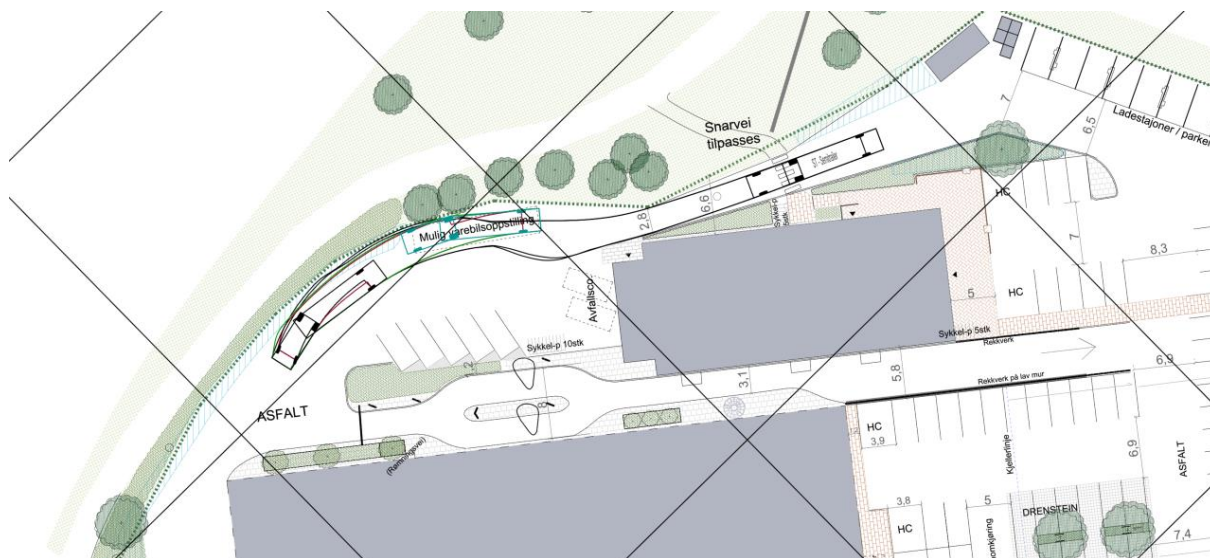
Figur 6-3: Sporing av renovasjonsløsning ved nytt næringsbygg.



Figur 6-4: Sporing av varelevering ved nytt næringsbygg.



Figur 6-5: Sporing av renovasjonsløsning ved spisested.



Figur 6-6: Sporing av varelevering ved spisested.

Spisestedet nord på planområdet er tenkt å være McDonalds. Antallet vareleveranser er av McDonalds oppgitt å være 2 ganger per uke på tilsvarende McDonalds-restauranter, og gjøres med mellomstor varebil. Avfallscontainere tømmes som standard 1 gang per kvartal.

Antallet vareleveranser til næringsbygget forventes å være 2-5 per uke. Vareleveringen til tilsvarende bedrifter skjer som regel på nattestid eller på morgenen. Tømming av avfallscontainere forventes å skje sjeldnere enn én gang per måned. Varelevering og henting av avfall ved næringsbygget må koordineres slik at det ikke gjøres samtidig.

Varelevering er i stor grad skilt fra øvrig trafikk og plassert slik at rygging unngås på uoversiktlige steder og steder med mange andre trafikanter i konflikt. Det forventes lite/ingen myke trafikanter i områdene for varelevering og renovasjon, kun noe kjørende trafikk til drive-through, og de få parkeringsplassene, planlagt for ansatte, på vestsiden av McDonalds.

Varelevering og renovasjon bør foregå på tider hvor det er lite trafikk og besøkende. Område for oppstilling av lastebil ved varelevering bør merkes opp på bakken for å sikre plass til å stoppe og nok areal til å kjøre forbi oppstilt vareleveringsbil, og blant annet sikre at området ikke brukes til snøopplag vinterstid.

7. Oppsummering

Onyx Eiendom utarbeider detaljreguleringsplan for Sjøsiden på Stjørdal (Plan ID 5040). Asplan Viak bistår på fagområde trafikk. Dette notatet vurderer de trafikale konsekvensene av planen.

I dagens situasjon er det ett bygg innenfor planområdet med kombinasjon av kontor, tjenesteyting og service. Øvrig areal er enten ikke i bruk eller i bruk til parkering. På den tilgrensende tomta i sør er det et næringsbygg med flere type handel i tillegg til bevertning og kontor.

Det er godt lagt til rette for myke trafikanter med tosidig tilbud langs Wessels veg, forbindelser til fjorden og forbindelse til sentrum via Tangkulverten under E6. Ny reguleringsplan legger opp til forbindelser for myke trafikanter mellom bebyggelsen på planområdet, samt til eksisterende bygg i sør. Gang- og sykkeltilbudet kobles også til gang- og sykkelvegen langs Wessels veg og til gang- og sykkelvegen i Tangkulverten under E6. Foreslått tilbud for myke trafikanter vil gi gode forbindelser for myke trafikanter.

Kollektivtilbudet er noe begrenset til og fra planområdet over døgnet. På reiser langs rute 311 fra Trondheim på morgenen og i retning mot Trondheim på ettermiddagen er det imidlertid godt kollektivtilbud.

Reguleringsplanen legger opp til parkeringsplasser både på bakkeplan og i parkeringskjeller med totalt rundt 200 parkeringsplasser for bil, et antall som vurderes å dekke behovet for bilparkering. Illustrasjonsplanen viser 232 sykkelparkeringsplasser på planområdet. Disse er fordelt ved bebyggelsen og i parkeringskjelleren. Summen av sykkelparkeringsplasser på planområdet og tomta i sør bør være tilsvarende eller over anbefalt antall totalt. Økt antall sykkelparkeringsplasser bør etableres ved behov. Det planlegges også for tak over flere av sykkelparkeringsplassene.

Det er til sammen tre adkomster for kjørende trafikk, alle fra Wessels veg. De to adkomstene lengst nord er innenfor planområdet, og adkomsten lengst sør er via eiendommen i sør. De to adkomstene lengst nord er planlagt stengt for innkjøring for tunge kjøretøy for å i størst mulig grad skille myke trafikanter fra trafikken tilknyttet varelevering og renovasjon. Det er beregnet en turproduksjon på rundt 1950 turer per årsdøgn med ny plan. Dette tilsvarer en vekst på rundt 1800 turer. Av disse forventes rundt 60 prosent av turene å være bilturer.

Mange av turene vil være turer som i dag allerede er på omkringliggende vegnett og går til andre målpunkt. Det er derfor ikke forventet trafikkvekst i vegnettet øst for E6 eller langs E6. Trafikken vil fordele seg avhengig av kapasitet og målpunkt. Erfaringsmessig vil en rundkjøring som Wessels veg x Havnegata med trafikkmengder som er beregnet ha god avvikling uten utfordringer knyttet til kø eller forsinkelse av betydning.

Varelevering er i stor grad skilt fra øvrig trafikk og plassert slik at rygging unngås på uoversiktlige steder og steder med mange andre trafikanter i konflikt. Det forventes lite/ingen myke trafikanter i områdene for varelevering og renovasjon, men noe kjørende trafikk til drive-through, og de få parkeringsplassene på vestsiden av McDonalds. For å unngå trafikkfarlige situasjoner bør levering foregå på tider hvor det er lite trafikk og besøkende. Område for oppstilling av lastebil ved varelevering bør merkes opp på bakken for å sikre plass til å stoppe og nok areal til å kjøre forbi.

