

# Trafikkanalyse Wergelandsvegen 10



## Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Wergelandsvegen 10 AS  
Tittel på rapport: Trafikkanalyse Wergelandsvegen 10  
Oppdragsnavn: Wergelandsvegen 10  
Oppdragsnummer: 640308-01  
Utarbeidet av: Karen Oline Kolstad  
Oppdragsleder: Julie Nordhagen  
Tilgjengelighet: Åpen

---

---

---

---

---

---

|     |               |                                   |           |    |
|-----|---------------|-----------------------------------|-----------|----|
| 01  | 27. jun. 2024 | Trafikkanalyse Wergelandsvegen 10 | KOK       | JP |
| Ver | Dato          | Beskrivelse                       | Utarb. av | KS |

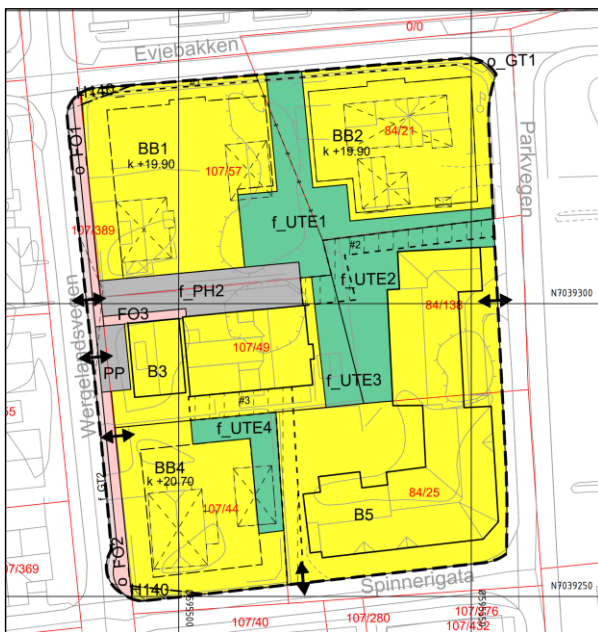
# Innholdsfortegnelse

|  |    |
|--|----|
| 1. Bakgrunn  | 3  |
| 2. Dagens situasjon  | 4  |
| 2.1. Bruk av planområdet   | 4  |
| 2.2. Sentrale målpunkt   | 4  |
| 2.3. Registrerte trafikkulykker  | 5  |
| 2.4. Myke trafikanter  | 7  |
| 2.5. Kollektivtrafikk  | 9  |
| 2.6. Kjørende trafikk  | 10 |
| 3. Andre planer  | 13 |
| 3.1. Reguleringsplan for Stjørdal sentrum                                      | 13 |
| 3.2. Områdeplan for Stjørdal stasjonsområde inkludert nytt kollektivknutepunkt | 14 |
| 4. Planforslag   | 15 |
| 4.1. Bebyggelse  | 15 |
| 4.2. Endring av vegnett  | 17 |
| 5. Turproduksjon   | 20 |
| 6. Fremtidig situasjon   | 22 |
| 6.1. Myke trafikanter  | 22 |
| 6.2. Kollektivtrafikk  | 22 |
| 6.3. Kjørende trafikk  | 23 |
| 7. Oppsummering  | 25 |

# 1. Bakgrunn

Notatet vurderer trafikale konsekvenser for planen for et boligkvarter mellom Wergelandsvegen, Evjebakken, Parkvegen og Spinnergata i Stjørdal sentrum. Hensikten med planen er fortetting av området med boligbebyggelse. Dagens bebyggelse i Parkvegen 7 og Wergelandsvegen 6 og 10 rives til fordel for tre boligblokker med inntil 66 boenheter. I forbindelse med planlagt bebyggelse er det stilt krav om omregulering av hele kvartalet, som består av Parkvegen 3, 5 og 7 og Wergelandsvegen 6, 8 og 10. Det er ikke lagt til rette for ytterligere fortetting av dagens bebyggelse, og øvrige deler av kvartalet ansees som ferdig utbygd.

Planområdet ligger i Stjørdal sentrum, ca. 200 meter sørøst for Stjørdal stasjon og 350 meter vest for torget. Planområdet avgrenses av Wergelandsvegen i vest, Evjebakken i nord og Parkvegen i øst. Planavgrensningen med foreslått reguleringsplan er vist i Figur 1-1.



Figur 1-1: Planavgrensning med foreslått reguleringsplan på grunnen. Utarbeidet av: Asplan Viak (versjon per 10.06.24).

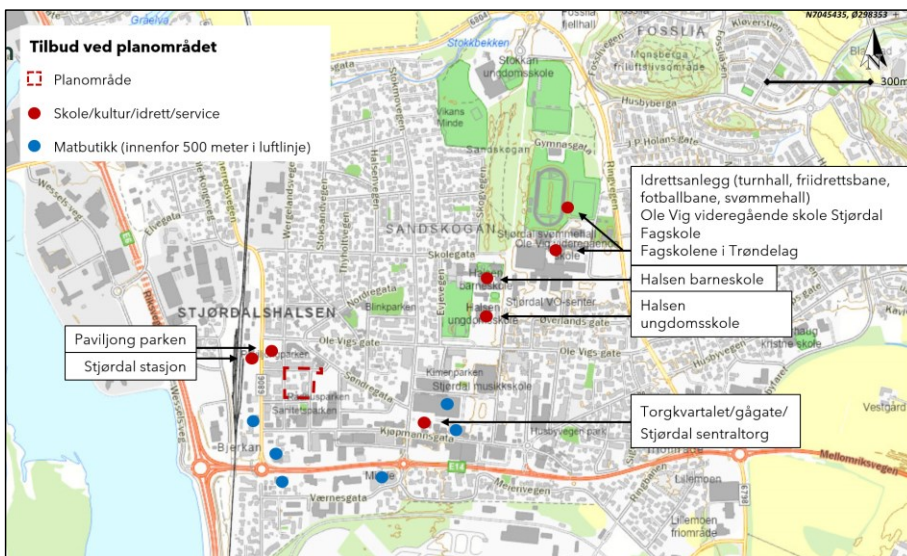
## 2. Dagens situasjon

### 2.1. Bruk av planområdet

På planområdet er det i dag fire eneboliger/flermannsboliger (Parkvegen 7 og Wergelandsvegen 6, 8 og 10), samt to større boligbygg i to etasjer (Wergelandsvegen 8 og Parkvegen 3 og 5). Eneboligene/flermannsboligene har parkering på egen tomt i garasje/ute. Boligbyggene i Wergelandsvegen 8 og Parkvegen 3 og 5 har noe parkering ute på bakkeplan, men også parkering i parkeringskjeller med adkomst fra Parkvegen i øst.

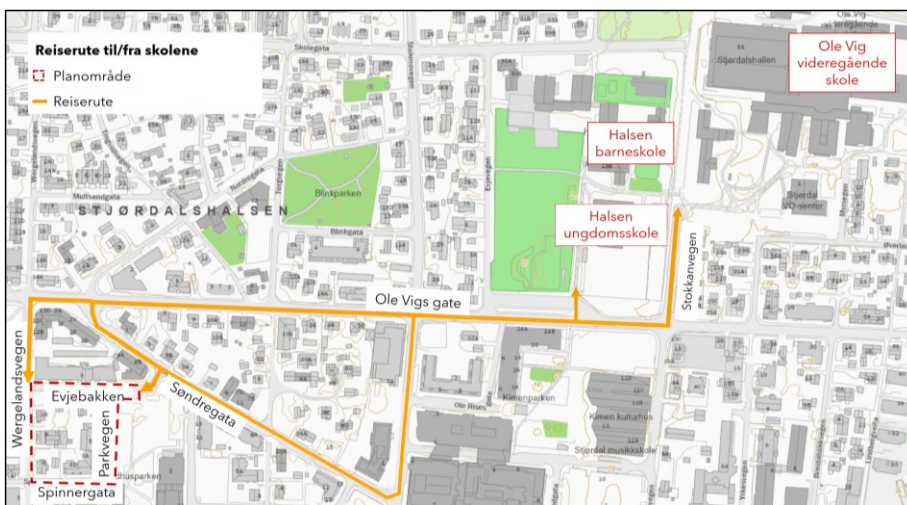
### 2.2. Sentrale målpunkt

Det er sentrale målpunkt i alle retninger fra planområdet og kort avstand til servicetilbud. Avstand til flere aktuelle målpunkt er vist i Figur 2-1.



Figur 2-1: Tilbud ved planområdet (skole, kultur, idrett, service og matbutikker).

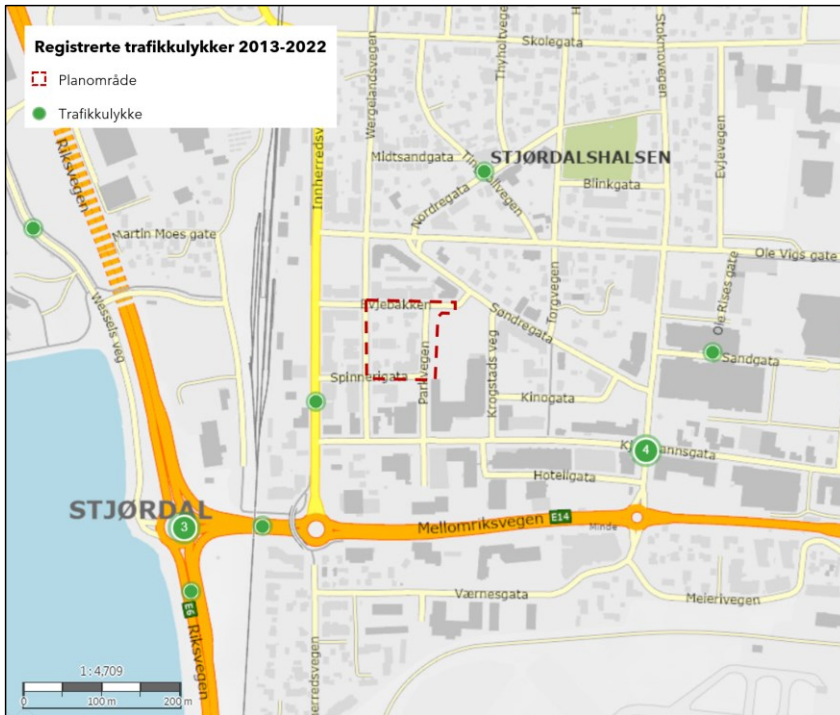
Nærmeste skoler, og mest aktuelle reiseruter mellom planområdet og skolene både for myke trafikanter og kjørende er vist i Figur 2-2. Det er fortau langs de merkede rutene med gangfelt i nesten alle krysningpunkt. Videre inn mot skolene og på skoleområdene er det etablert eget gang- og sykkeltilbud. Den østre delen av Evjebakken har kun fortau på sørsiden, og gående må krysse Evjebakken to ganger til/fra planområdet hvis de skal følge fortau helt ut til Ole Vigs gate. Korteste gangveien er via Torgvegen, en lite trafikkert blindvei mellom Søndregata og Ole Vigs gate.



Figur 2-2: Mest aktuelle reiseruter mellom planområdet og skolene.

### 2.3. Registrerte trafikkulykker

Registrerte trafikkulykker i perioden 2013-2022 er vist i Figur 2-3. Den nærmeste trafikkulykken er i Innherredsvegen sørvest for planområdet, en parkeringsulykke mellom personbil og motorsykkel i 2016. Ellers er de øvrige trafikkulykkene i nokså stor avstand fra planområdet.



Figur 2-3: Registrerte trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank i perioden 2013-2022 (hentet 24.10.2023).

Ingen av kryssområdene eller vegstrekningene ved planområdet defineres som et ulykkespunkt eller en ulykkesstrekning i henhold til Statens vegvesens definisjoner vist i Figur 2-4.

|   |
|---|
| <b>Ulykkespunkt</b><br>Minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m.     |
| <b>Ulykkesstrekning</b><br>Minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km. |

Figur 2-4: Statens vegvesen sin definisjon på ulykkespunkt og ulykkesstrekning (SVV håndbok V723).

## 2.4. Myke trafikanter

Det er etablert enten ensidig eller tosidig fortau langs de fleste veger i Stjørdal sentrum. Alle vegene rundt planområdet er sentrumsgater, med kort avstand mellom kryss, smale gateprofiler, mange myke trafikanter og mye aktivitet tett på vegen. Dette inviterer til et lavt til moderat fartsnivå. Myke trafikanter er ivaretatt med fortau langs alle veger rundt planområdet. Flere av fortauene er smale med lite areal satt av til snøopplag.

Langs Parkvegen er det ikke noe fysisk skille mellom fortau og parkeringsareal (se Figur 2-5). Fysisk skille mellom parkering og fortau og samlet inn- og utkjøringene til adkomstene ville gjort situasjonen mer oversiktlig. Dette er utenfor planområdet, men fortauet forventes å benyttes av myke trafikanter til og fra planområdet.

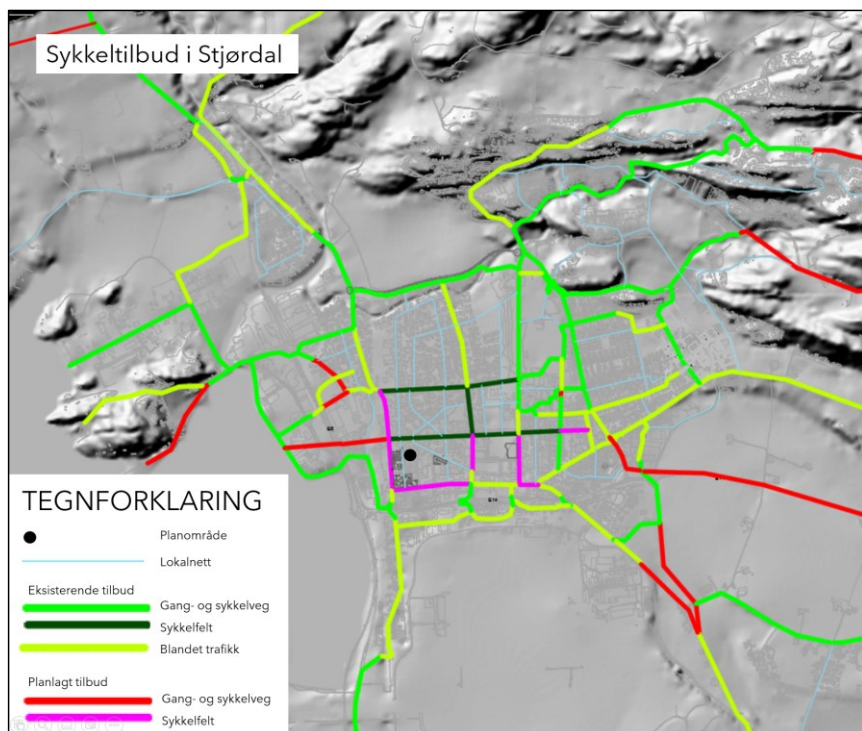


Figur 2-5: Illustrasjon av parkering langs fortau i Parkvegen. Bilde hentet fra: [google.no/maps](https://www.google.no/maps).

Plan for sykkel i Stjørdal ble startet opp da Stjørdal ble en sykkelby i 2009. Planen er blitt oppdatert i takt med utbygging, endrede behov og forventninger for sykkeltilbud. Figur med dagens og planlagt sykkeltilbud i Stjørdal er vist i Figur 2-6. Figuren er hentet fra Sykkelplan Stjørdal (Stjørdal kommune, 2018). Det er etablert tosidig sykkelfelt i Skolegata, Ole Vigs gate og deler av Stokmovegen. Ellers er øvrig tilbud etablert som gang- og



sykkelveg, sykling på fortau eller i vegbanen med blandet trafikk. Det er ikke planlagt et eget sykkeltilbud i gatenettet tett på planområdet og Wergelandsvegen er definert som en del av lokalnettet.



Figur 2-6: Figur med nettverk for syklende hentet fra Sykkelplan Stjørdal (Stjørdal kommune, 2018).

## 2.5. Kollektivtrafikk

Nærmeste kollektivholdeplass er knutepunktet med bussholdeplass og togstasjon på Stjørdal stasjon, rundt 200 meter nordvest for planområdet. Stjørdal stasjon, planområdet og naturlige reiseruter til stasjonen som myk trafikant og kjørende er vist i Figur 2-7. Myke trafikanter har sammenhengende tilbud langs heltrukne linjer. Det antas at gående til/fra planområdet velger å krysse i nord, som ligger nærmest stasjonsbygningen og det er tilrettelagt med et gangfelt. Det er langt mellom krysningspunktene for fotgjengere i Innherredsvegen og gul stiplet linje ville vært et naturlig valg, hvis det var bedre tilrettelagt. Krysningspunkter for gående over Innherredsvegen vurderes i arbeidet med områdeplanen for stasjonsområdet.



Figur 2-7: Stjørdal stasjon, planområdet og naturlige reiseruter til stasjonen som myk trafikant og kjørende.

Busstilbudet som har stopp på stasjonen består av en kombinasjon av lokallinjer/skolelinjer (linje 7425, 7701, 7702, 7703, 7705, 7706, 7707, 7710, 7711) og regionlinjer (linje 70, 90, 116, 311, 430, 670 og 7425). Avgangsfrekvensen for buss er på

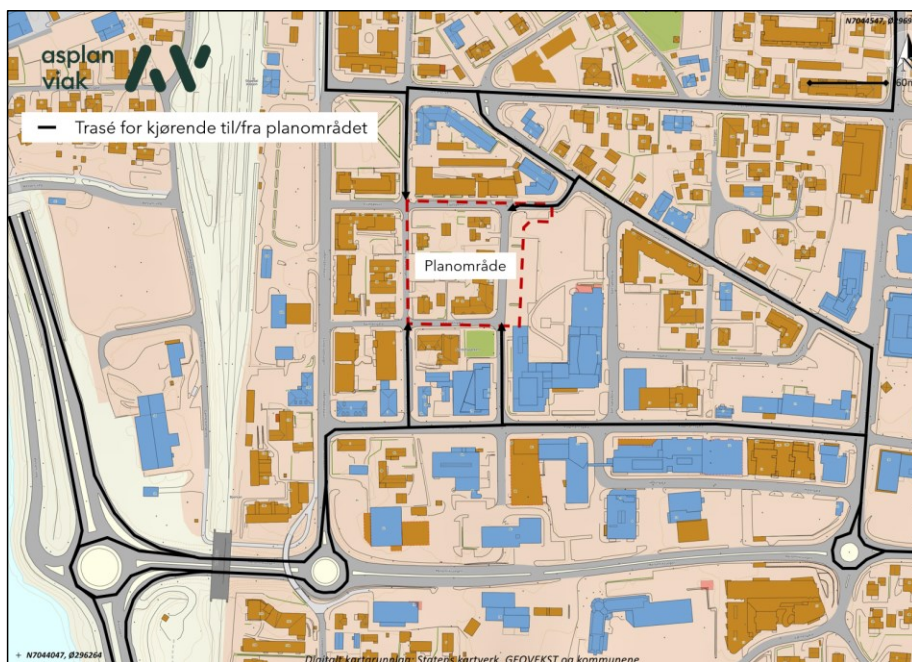
16 avganger per time i rush (totalt for begge retninger). Avgangsfrekvensen ellers i døgnet varierer, med minst 4 avganger per time (totalt for begge retninger).

Toglinje R70 (Trønderbanen) og F7 (Nordlandsbanen) stopper også på Stjørdal stasjon. Toglinje R70 har rundt én avgang per retning per time med to avganger per time i morgenrush. Toglinje F7 har tre avganger per retning per døgn (per 24.10.23).

Bosatte og besøkende til planområdet har tilgang til et kollektivtilbud med høy frekvens.

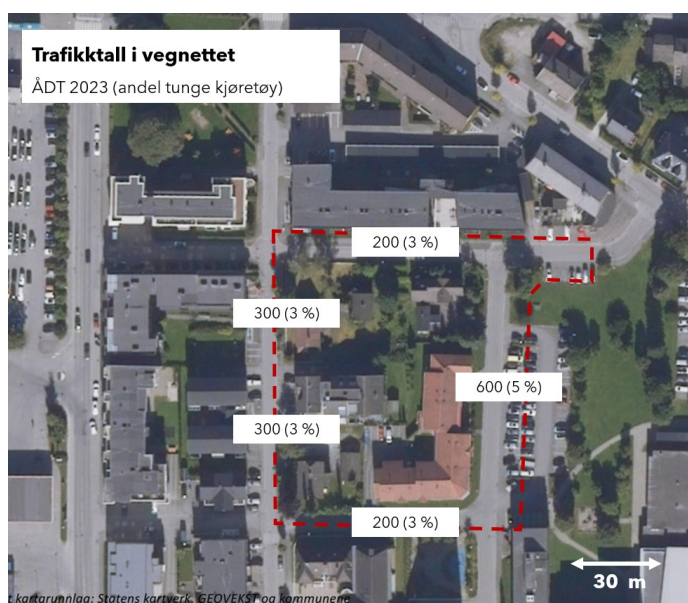
## 2.6. Kjørende trafikk

Adkomst til planområdet er via vegnettet i Stjørdal sentrum. Antatte traséer til og fra planområdet er vist med sorte linjer i Figur 2-8.



Figur 2-8: Traséer for kjørende trafikk til/fra planområdet vist med sorte linjer.

ÅDT-kart med trafikkmengder og andel tunge kjøretøy i vegnettet i 2023 er vist i Figur 2-9.



Figur 2-9: Trafikktall i vegnettet ved planområdet, ÅDT 2023 og andel tunge kjøretøy i parentes.

Trafikktallene er beregnet ut ifra trafikkregistrering utført i makstimen på morgenen 25.10.2023. Det er antatt at makstimen på ettermiddagen på en hverdag utgjør 9 % av årsdøgnetrafikken. Andelen samsvarer med gjennomsnittet fra flere registreringsdatoer fra radarmålinger utført av Statens vegvesen i andre tilsvarende gater i Stjørdal. Trafikktallene er avrundet til nærmeste 100. Dette må anses som konservativt beregnet. Rushandelen for reiser knyttet til bolig er på 16 % i ettermiddagsrush, og med en høyere andel i rush blir beregnet ÅDT noe lavere<sup>1</sup>.

I dag er det noe privat parkering ute på bakkeplan ved flere av boligene. Det er oppmerkede parkeringsplasser ved Wergelandsvegen 8. Lengden på plassene er korte, og det er kun mindre biler som får plass innenfor oppmerket areal (se Figur 2-10). Det samme gjelder også på motsatt side av Wergelandsvegen, ved Wergelandsvegen 2, 3 og

<sup>1</sup> Håndbok V713 Statens vegvesen

5. Her vil oppmerking av parkeringsplasser i henhold til størrelseskrav gi en mer oversiktlig fordeling av areal for parkerte kjøretøy og myke trafikanter.



Figur 2-10: Parkering ved Wergelandsvegen 8. Bilde hentet fra: [Google.no/maps](https://www.google.no/maps).

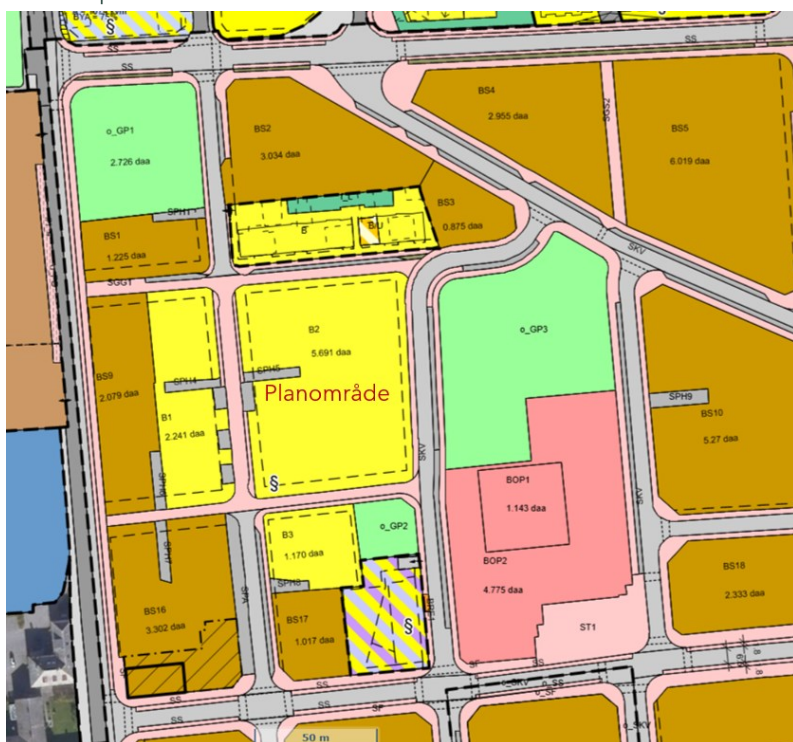
I tillegg til utendørs parkering er det parkeringskjeller under Wergelandsvegen 8 med nedkjøring fra Wergelandsvegen, og parkeringskjeller under Parkvegen 5 med nedkjøring fra Parkvegen. Begge nedkjøringene har bratte og smale ramper, trolig ikke i henhold til stigningskrav i Statens vegvesens vegnormal N100.

I tillegg til parkering innenfor planområdet er det en større parkeringsplass rett øst for planområdet, samt flere andre parkeringsmuligheter innen kort avstand. Mange av gateparkeringsplassene i Stjørdal sentrum har gratis parkering med tidsbegrensning på tre timer. På parkeringsplassen i øst ved Rådhusparken og lokalene til Stjørdal kommune er det gratis parkering uten tidsbegrensning. En del av disse plassene er reservert enheter ved Stjørdal kommune og bildeling, men det er også en del parkeringsplasser som ser ut å være tilgjengelige for alle.

## 3. Andre planer

### 3.1. Reguleringsplan for Stjørdal sentrum

Wergelandsvegen, Evjebakken og Spinnerigata er avsatt til gangveg/gangareal/gågate i gjeldende reguleringsplan for Stjørdal sentrum, se Figur 3-1. Det er kun Evjebakken som er skiltet stengt for gjennomkjøring i dag, for at de andre gatene i større grad skal fungere og oppleves som gatetun bør de også skiltes stengt for gjennomkjøring til hovedvegene. Det er per d.d. ikke avklart når foreslåtte løsninger med relevans for Wergelandsvegen 10 mfl, vil bli etablert. Det er imidlertid rekkefølgekrav til planen om opparbeidelse av deler av krysset Evjebakken X Parkvegen med fortau langs Parkvegen 7, i tråd med sentrumsplanen.



Figur 3-1: Utklipp av Reguleringsplan for Stjørdal sentrum hentet fra: [ISYMap \(geoinnsyn.no\)](https://www.isymap.no/).

### 3.2. Områdeplan for Stjørdal stasjonsområde inkludert nytt kollektivknutepunkt

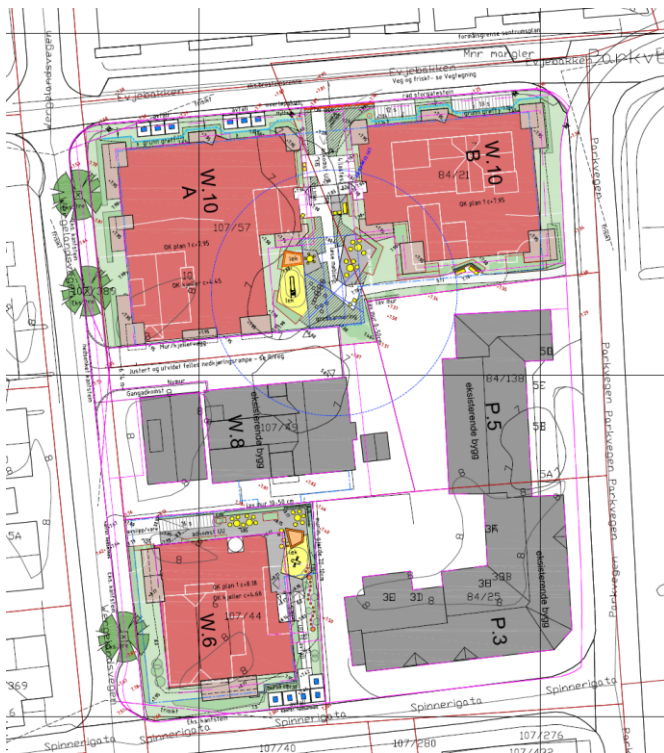
Det er en pågående prosess med en områdeplan for Stjørdal stasjonsområde inkludert nytt kollektivknutepunkt. Arbeidet omfatter omlegging av Innherredsvegen og ombygging av Stjørdal stasjon med ny utforming av knutepunktet.

Planen er ikke vedtatt, men det er forutsatt at den vil bidra til gode løsninger for myke trafikanter mellom nytt kollektivknutepunkt og planområdet og ivareta trafiksikkerheten for alle trafikantergrupper.

## 4. Planforslag

### 4.1. Bebyggelse

Hensikten med planen er fortetting med boligbebyggelse. Dagens bebyggelse i Wergelandsvegen 6 og 10, og Parkvegen 7 rives til fordel for tre boligblokker med inntil 66 boenheter til sammen. Det planlegges for 16 boenheter i Wergelandsvegen 6 og 50 boenheter totalt i Wergelandsvegen 10 (dagens Parkvegen 7 og Wergelandsvegen 10). Det er ikke lagt til rette for ytterligere fortetting av dagens bebyggelse, og øvrige deler av kvartalet ansees som ferdig utbygd.



Figur 4-1 Utomhusplan, datert 10.6.24. Byggelinje for Parkvegen 3 og 5 (oppdatert byggegrense) er vist med stiplet linje.



Videre omtales planlagt bebyggelse på dagens Wergelandsvegen 10 som Wergelandsvegen 10 A og planlagt bebyggelse på dagens Parkvegen 7 som Wergelandsvegen 10 B.

Oppsummering av planlagt bebyggelse er vist i Tabell 4-1.

Tabell 4-1: Oppsummering av planlagt bebyggelse for Wergelandsvegen 6 og Wergelandsvegen 10.

|                           | <b>Antall leiligheter</b> | <b>BRA (m2)</b> | <b>P-plasser i kjeller bil</b> | <b>P-plasser i kjeller sykkel</b> | <b>P-plasser ute sykkel</b> |
|---------------------------|---------------------------|-----------------|--------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| <b>Wergelandsvegen 6</b>  | 16                        | 1244            | 15 (1 HC)                      | 16                                | 16                          |
| <b>Wergelandsvegen 10</b> | 50                        | 4340            | 40 (2 HC)                      | 70                                | 34                          |

Leilighetsfordeling i Wergelandsvegen 6 er som følger:

- 8 stk 2-roms
- 7 stk 3-roms
- 1 stk 4-roms

Leilighetsfordeling i Wergelandsvegen 7 og 10 er som følger:

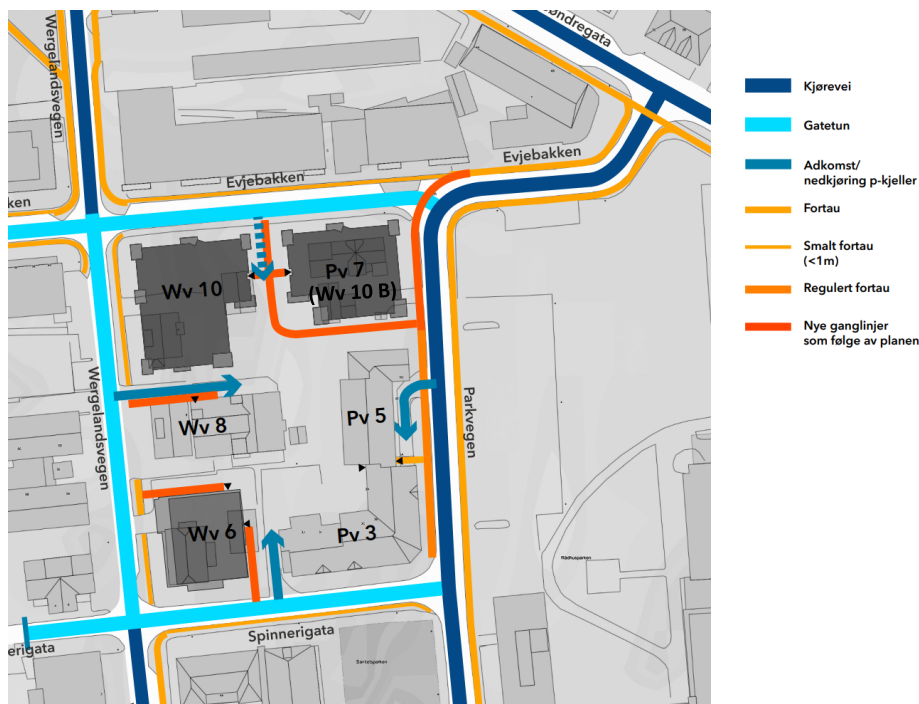
- 18 stk 2-roms
- 22 stk 3-roms
- 10 stk 4-roms

Ny kjeller for Wergelandsvegen 10 planlegges med 40 parkeringsplasser, hvorav 2 parkeringsplasser for forflytningshemmede (HC-parkering). I tillegg planlegges det for 64 vanlige sykkelparkingsplasser, 2 sykkelparkingsplasser for lastesykkel og 4 sykkelparkingsplasser for sykkel med sykkelvogn, totalt 70 sykkelparkingsplasser. Utendørs er det plass til 30 vanlige sykkelparkingsplasser og 4 sykkelparkingsplasser for lastesykkel, totalt 34 sykkelparkingsplasser.

For Wergelandsvegen 6 planlegges det parkering for bil og sykkel i henhold til tabellen over. Minst 3 plasser for lastesykler og minst 1 parkeringsplass for forflytningshemmede (HC-parkering) må sikres i videre detaljprosjektering for å ivareta krav i bestemmelsene.

## 4.2. Endring av vegnett

Det foreslåtte tilbudet for myke trafikanter og kjørende i tilknytning til planområdet er vist i Figur 4-2.



Figur 4-2: Vegnett både for myke trafikanter og kjørende ved planområdet etter realisering av planen.

### Adkomst myke trafikanter:

Wergelandsvegen 6 får adkomst for myke trafikanter fra Wergelandsvegen i vest og fra Spinnerigata i sør. Det er smale fortau langs begge vegene i dag.

Hovedinngang for myke trafikanter til Wergelandsvegen 10 blir fra Evjebakken i nord. Evjebakken er i reguleringsplanen for sentrum vist som gatetun med smalt fortau på nordsiden av vegen, dette er lagt til grunn ved utforming av planforslaget. Det er foreslått en ny gangforbindelse mellom uterommet i Wergelandsvegen 10 og Parkvegen, sør for Wergelandsvegen 10 B.

### **Adkomst kjørende:**

Det foreligger tinglyst avtale om bruk av nedkjøringsrampa tilknyttet Wergelandsvegen 8 for både Wergelandsvegen 6 og Wergelandsvegen 10, og der er derfor lagt til grunn utbedring av felles rampe til parkeringskjellerne nord og sør for rampa. Rampa er planlagt bygd om i forbindelse med denne reguleringsplanen.

### **Krysset Evjebakken x Parkvegen**

Endring av krysset Evjebakken x Parkvegen er lagt inn som rekkfølgekrav i planen. Planlagt løsning er vist i Figur 4-3. Krysset vil fortsatt være adkomstkryss til boligene langs gata, selv om det er skiltet gjennomkjøring forbudt. Utformingen er foreslått av Stjørdal kommune (vedtatt reguleringsplan for Stjørdal sentrum) og tanken er at fortauet skal være gjennomgående over Evjebakken slik at kjørende trafikk blir ledet til/fra Parkvegen og ikke inn og ut av Evjebakken. Det er også lagt til grunn at krysset flyttes noe, slik at fortauet på østsiden kan bli noe bredere og at det blir lettere for kjørende trafikk å ta svingene i Parkvegen. Det er i dag ikke noen forskjell i dekket langs Evjebakken og Parkvegen, begge gatene har asfaltdekke. Stjørdal kommune ga til oppstart av planen beskjed om at det ikke er behov for å endre utforming av andre tilliggende gater rundt kvartalet.

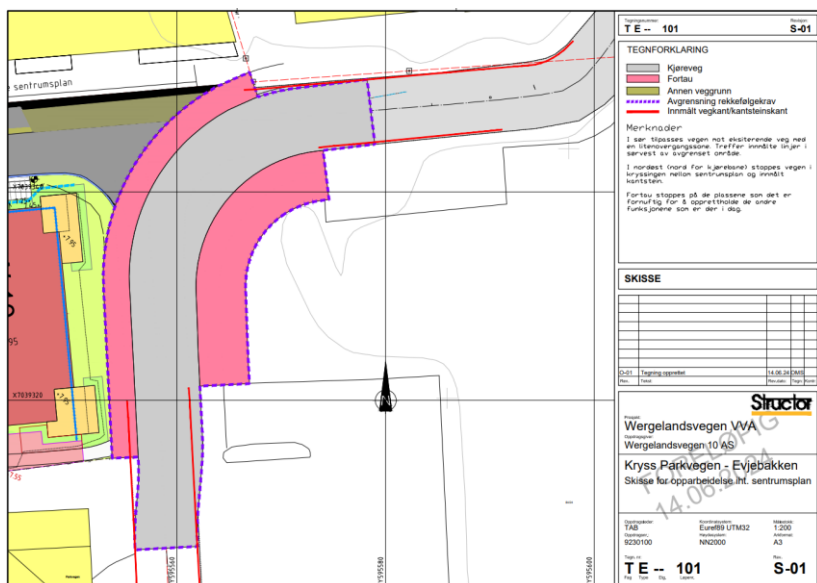
Figur 3-1 viser utsnitt fra dette krysset fra plankartet til sentrumsplanen.

Evjebakken er i skissen vist som en vegarm i krysset, men trenger en utforming som gir god lesbarhet for kjørende trafikk. Asplan Viak anbefaler at Evjebakken utformes med avbøyning inn mot Parkvegen for å tydeligere definere kryssområdet.

Evjebakken er i vedtatt reguleringsplan for Stjørdal sentrum foreslått som gatetun, og Asplan Viak anbefaler at fortauet ikke videreføres over Evjebakken, da dette kan oppfattes som misvisende med henblikk på trafiksikkerhet og kjørende i gatetunet i Evjebakken. Det bør etableres en tilrettelagt kryssing med nedsenket kantstein i kryssområdet.<sup>2</sup> Brostein i overgangen mellom Parkvegen og Evjebakken kan brukes for å tydeliggjøre Evjebakken som gatetun. Denne bruken av brosteinsdekke er blant annet gjennomført i krysset med Wergelandsvegen lenger vest.

---

<sup>2</sup> Håndbok V127, Statens vegvesen



Figur 4-3: Skisse av løsning som legges inn som rekkefølgekrav i planen. Utarbeidet av: Structor.

Ytterligere vurderinger rundt trafikale konsekvenser knyttet til løsningene for myke trafikanter og kjørende er gjort i kapittel 6.

## 5. Turproduksjon

Det er gjort turproduksjonsberegninger både for dagens bebyggelse og ny planlagt bebyggelse for denne reguleringsplanen. Bebyggelsen som ikke endres er beholdt som i dag i beregningene.

I turproduksjonsberegningene er det lagt til grunn 3 bosatte per boenhet<sup>3</sup> for dagens bebyggelse og 2,22 bosatte per boenhet<sup>4</sup> for ny bebyggelse. Dette antas å være et maks-estimat for både Wergelandsvegen 6 og 10, da boligene i denne planen i snitt vil være mindre enn en gjennomsnittlig bolig i Stjørdal kommune er i dag. Videre er det antatt 3,26 turer per person per døgn, gjennomsnittlig antall turer per person hentet fra Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/2014<sup>5</sup>. Beregnet turproduksjon for dagens bebyggelse og ny bebyggelse i Wergelandsvegen 6 og 10 A + B er vist i Tabell 5-1 og Tabell 5-2.

Tabell 5-1: Turproduksjonsberegning og faktorer benyttet i beregning av turproduksjon til dagens bebyggelse.

| <b>Dagens bebyggelse</b> | Antall boenheter | Bosatte per boenhet | Turer per bosatt per døgn | Antall turer |
|--------------------------|------------------|---------------------|---------------------------|--------------|
| Wergelandsvegen 6        | 1                | 3                   | 3,26                      | 10           |
| Wergelandsvegen 10       | 2                | 3                   | 3,26                      | 20           |

Tabell 5-2: Turproduksjonsberegning og faktorer benyttet i beregning av turproduksjon til ny bebyggelse.

| <b>Ny bebyggelse</b> | Antall boenheter | Bosatte per boenhet | Turer per bosatt per døgn | Antall turer |
|----------------------|------------------|---------------------|---------------------------|--------------|
| Wergelandsvegen 6    | 16               | 2,22                | 3,26                      | 115          |
| Wergelandsvegen 10   | 50               | 2,22                | 3,26                      | 360          |

<sup>3</sup> Antatt antall bosatte per enebolig.

<sup>4</sup> Personer per privathusholdning i Stjørdal i henhold til Statistisk sentralbyrå: [09747: Privathusholdninger, etter region, statistikkvariabel og år. Statistikkbanken \(ssb.no\)](#).

<sup>5</sup> Gjennomsnittlig antall reiser per person per dag fra Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/2014 (Transportøkonomisk institutt, 2014). Senere reisevaneundersøkelser vurderes å ha en underrapportering av reiser, derfor brukes tall fra 2013/2014.

Tabell 5-3 viser antall turer per reisemiddel med utgangspunkt i reisemiddelfordelingen for Stjørdal fra Nasjonal reisevaneundersøkelse 2019<sup>6</sup>. Andelene er justert noe ut ifra planområdets plassering sentralt i Stjørdal sentrum, med en antagelse om flere turer som gående, syklende og med kollektivtransport enn gjennomsnittlig i hele Stjørdal kommune.

Tabell 5-3: Beregnet antall turer per reisemiddel for bebyggelsen i Wergelandsvegen 6 og 10.

| <b>Reisemiddelfordeling</b> | Gående | Syklende | Kollektiv-transport | Bil-passasjer | Bilfører | <b>Totalt</b> |
|-----------------------------|--------|----------|---------------------|---------------|----------|---------------|
| Andel                       | 18 %   | 8 %      | 7 %                 | 11 %          | 56 %     | <b>100 %</b>  |
| Antall nye turer            | 85     | 40       | 30                  | 50            | 270      | <b>475</b>    |

Det er beregnet en vekst på rundt 475 turer per døgn med planforslaget sammenlignet med dagens situasjon. Antall nye bilturer i vegnettet med planforslaget er beregnet å være 270 ÅDT.

---

<sup>6</sup> [RVU Trondheimsregionen 2019 by Trondheim Team - Infogram](#)

## 6. Fremtidig situasjon

### 6.1. Myke trafikanter

Det er beregnet en vekst på rundt 80 turer som gående, rundt 30-35 turer som syklende og rundt 30-35 turer med kollektivtransport totalt til og fra planområdet. Alle disse turene vil være som myke trafikanter til/fra planområdet, enten helt til målpunktet eller til kollektivholdeplassen. Tilbudet for myke trafikanter vil forbedres ved etablering av planforslaget med nytt fortau langs vestsiden av Parkvegen nord på planområdet. Dette legges til som rekkefølgekrav i planen. Kommentarer rundt kryssløsninger og anbefalinger rundt endringer i kryssets utforming er gitt i kapittel 3.2.

Krav til sykkelparkering er oppgitt i *Reguleringsplan for Stjørdal sentrum* (Stjørdal kommune, 2020). Kravet for bolig er på to sykkelparkeringsplasser per boenhet, noe som tilsvarer 132 sykkelparkeringsplasser totalt for ny bebyggelse, 32 for Wergelandsvegen 6 og 100 samlet for Wergelandsvegen 10 A og 10 B. Planlagt sykkelparkering antas å dekke behovet både for beboere og besøkende. Med planområdets plassering og planlagte tiltak er det lagt til rette for at en stor andel av reisene tilknyttet planen kan utføres enten som gående, syklende eller med kollektivtransport.

### 6.2. Kollektivtrafikk

Det er ikke kjente endringer i kollektivtilbudet ved planområdet. Som tidligere beskrevet er det en pågående prosess med Områdeplan for Stjørdal stasjonsområde inkludert nytt kollektivknutepunkt. Planen er ikke vedtatt, men det er forutsatt at den vil bidra til gode løsninger for myke trafikanter mellom nytt kollektivknutepunkt og planområdet, samt ivareta trafikksikkerheten for alle trafikantgrupper.

### 6.3. Kjørende trafikk

Det er beregnet en vekst på 270 bilturer fra planområdet. Reguleringsplanen for Stjørdal sentrum (Stjørdal kommune, 2020) oppgir et krav på minst 0,8 og maks 1,3 parkeringsplasser for bil per boenhet. Videre er kravet at minimum 5% av parkeringsplassene skal tilrettelegges for bevegelseshemmede, nært inngang eller heis.

Parkeringskrav i form av krav per boenhet og antall plasser kravet tilsvarer for ny bebyggelse er vist i Tabell 6-1.

Tabell 6-1: Parkeringskrav i form av krav per boenhet og antall plasser kravet tilsvarer for ny bebyggelse.

|                    | Parkeringskrav per boenhet (min - maks) | Totalt krav til antall plasser (min - maks) | Parkeringskrav bevegelseshemmede (min) |
|--------------------|---|---|--|
| Wergelandsvegen 6  | 0,8 - 1,3                               | 13 - 20                                     | 5%                                     |
| Wergelandsvegen 10 |   | 40 - 65                                     |  |

Det er planlagt 15 parkeringsplasser i parkeringskjeller til Wergelandsvegen 6 og 40 parkeringsplasser i parkeringskjeller for Wergelandsvegen 10. Dette er innenfor parkeringskravene og antas å dekke behovet for parkering tilknyttet eiendommen. Det må sikres 1 parkeringsplass for bevegelseshemmede tilknyttet parkering for Wergelandsvegen 6 og 2 parkeringsplasser for bevegelseshemmede tilknyttet Wergelandsvegen 10.

Nedkjøringsrampe ved Wergelandsvegen 8 vil bli nedkjøringsrampe for både Wergelandsvegen 6, 8 og 10. Rampas utforming justeres noe for økt trafiksikkerhet, økt bredde på rampen til 6,1 meter, redusert til 15% og tilrettelagt for separat gangadkomst til boligene i Wergelandsvegen 8. Dette forbedrer trafiksikkerheten både for myke trafikanter og kjørende. Renovasjon er planlagt med 5 nedsenkede avfallsdunker sørøst på Wergelandsvegen 6 og 6 nedsenkede avfallsdunker nord på Wergelandsvegen 10 A. På grunn av lave trafikkmengder vurderes det som en akseptabel løsning med stopp i gata for renovasjonsbil.

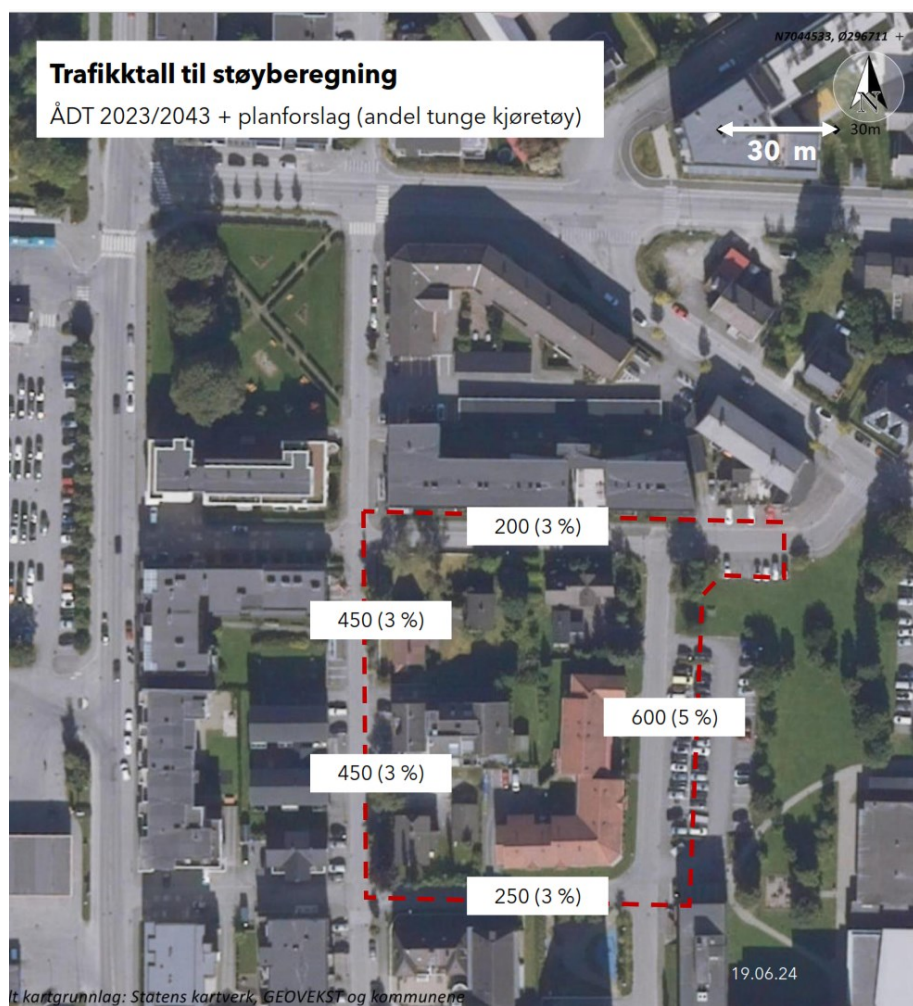
Ny trafiksituasjon for vegnettet med den økte biltrafikken er vist i Figur 6-1. Beregnet fremtidig ÅDT i vegnettet, som følge av planforslaget. Tallene er grunnlag for støyberegninger. Disse tallene er også grunnlaget for vurdering av støytiltak.

Trafikkmengden er uendret i Evjevegen, og Parkvegen som følge av plantiltaket. Trafikken er økt noe i tilknytting til inn/utkjøring til parkeringskjelleren i Wergelandsvegen, + 150



nordover og sørover. Økningen totalt er større enn økningen til selve tiltaket fordi det er forutsatt at det ikke lenger er gjennomkjøring, og fordi at en del av eksisterende trafikk er lagt om i denne gata.

Trafikkøkning for øvrige vegnett er liten og innenfor usikkerhetene i disse beregningene.



Figur 6-1. Beregnet fremtidig ÅDT i vegnettet, som følge av planforslaget. Tallene er grunnlag for støyberegninger.

## 7. Oppsummering

Hensikten med planen er fortetting med boligbebyggelse i Stjørdal sentrum. Dagens bebyggelse i Parkvegen 7 og Wergelandsvegen 6 og 10 rives til fordel for tre boligblokker med inntil 66 boenheter. I forbindelse med planlagt bebyggelse er det stilt krav om omregulering av hele kvartalet, som består av Parkvegen 3, 5 og 7 og Wergelandsvegen 6, 8 og 10, selv om kun noen av eiendommene er planlagt ombygd.

Det er sentrale målpunkt i alle retninger fra planområdet og kort avstand til mange servicetilbud. Nærmeste kollektivholdeplass er knutepunktet med bussholdeplass og togstasjon på Stjørdal stasjon, rundt 200 meter nordvest for planområdet. Det er etablert enten ensidig eller tosidig fortau langs de fleste veger i Stjørdal sentrum. Alle vegene rundt planområdet er sentrumsgater, med kort avstand mellom kryss, smale gateprofiler, myke trafikanter og mye aktivitet tett på vegen. Ingen av kryssområdene eller vegstrekningene ved planområdet defineres som ulykkespunkt eller ulykkesstrekning i henhold til Statens vegvesens definisjon. Situasjonen langs parkeringsområdet på østsiden av Parkvegen er noe uoversiktlig da fortauet ikke har noe fysisk skille fra parkeringsarealet.

Det er beregnet en vekst på rundt 475 turer per døgn med planforslaget sammenlignet med dagens situasjon. Antall nye bilturer er beregnet å være 270 ÅDT. Det er kun strekningen langs Evjebakken nord for planområdet som er skiltet med gjennomkjøring forbudt i dag selv om de andre gatene ved planavgrensningen også er avsatt til gangveg/gangareal/gågate i gjeldende reguleringsplan for Stjørdal sentrum. Det er likevel lave trafikkmengder langs vegene som grenser til planområdet.

Dagens nedkjøringsrampe ved Wergelandsvegen 8 vil bli nedkjøringsrampe til parkeringskjeller både til Wergelandsvegen 6, 8 og 10. Rampas utforming justeres for økt trafiksikkerhet, med økt bredde på rampen, redusert helning og separat gangadkomst til Wergelandsvegen 8. Dette forbedrer trafiksikkerheten både for myke trafikanter og kjørende. Det legges også opp til et godt tilbud for syklende med sykkelparkering i henhold til krav i reguleringsplanen for Stjørdal sentrum. Med planområdets plassering og planlagte tiltak er det lagt til rette for at en stor andel av reisene tilknyttet planen kan utføres enten som gående, syklende eller med kollektivtransport.

Tilbudet for myke trafikanter forbedres med nytt fortau langs vestsiden av Parkvegen i nord, og egen gangforbindelse for beboerne i Wergelandsvegen 8. Asplan Viak anbefaler videre dialog rundt utforming av krysset Parkvegen x Evjebakken. Flere tiltak er beskrevet i denne trafikkanalysen for å oppnå et mer oversiktlig kryssområde.

