
RAPPORT

MESTERHUS INNLANDET AS

Trafikkanalyse Østby terrasse

PROSJEKTNUMMER 10225029



22.11.2022

OSL MOBILITET OG ANALYSE

UTFØRT AV

ISABELA QUEIROZ

KVALITETSSIKRET AV

GUDMUND KVISSELIEN

Innholdsfortegnelse

Innhold

1	Innledning	1
2	Dagens situasjon	2
2.1	Planområdet og vegnett	2
2.2	Dagens trafikk på vegnettet	8
2.3	Trafikkulykker siste fem år (2016-2020)	9
2.4	Forhold for gående og syklende	9
2.5	Kollektivdekning	14
3	Fremtidig situasjon	16
3.1	Planforslaget	16
3.2	Beregningsgrunnlag	17
3.3	Turgenerering	18
3.4	Reisemiddelfordeling	18
3.5	Mobilitet	19
3.6	Trafikk på veinett	19
4	Framskrivning av trafikken	21
5	Trafikale konsekvenser	22
5.1	Trafikkbelastning	22
5.2	Trafikksikkerhet	22
5.3	Forhold for gående og syklende	23
5.4	Forhold for kollektiv	23

1 Innledning

Denne rapporten inneholder overordnede trafikale vurderinger i forbindelse med reguleringsplan for 55 boenheter ved Østby Terrasse i Gjøvik kommune. Planområdet består hovedsakelig av gnr/bnr. 102/4 og 54/1, og grenser til Vestre Totenveg i sør og Nye Vestre Totenveg (fylkesveg 2370) i øst.

Planområdet ligger ca. 6 km fra Gjøvik sentrum og i underkant av 3 km til bydelssenteret på Kopperud.

Trafikkanalyse i denne rapporten vil redegjøre for dagens og fremtidig trafikk på Nye Vestre Totenveg (fylkesveg 2370) og Vestre Totenveg. Analyse vil også synliggjøre trafikale konsekvenser for alle trafikanter i forbindelse med utvikling av planområdet.



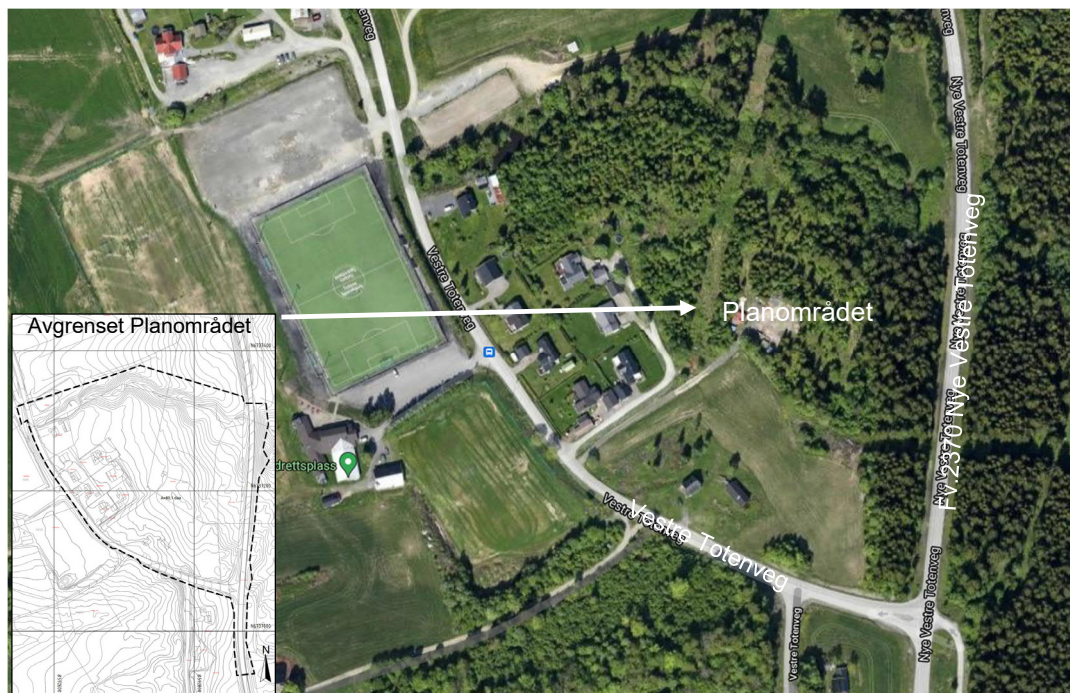
Figur 1: Lokalisering av planområdet (kartkilde: vegkart)

2 Dagens situasjon

2.1 Planområdet og vegnett

Planområdet er på ca. 80 daa. Mesteparten av området er allerede avsatt til boligformål i kommuneplanens arealdel. En teig langs fv. 2370 er innlemmet i planområdet, denne er avsatt til LNFR-formål. Teigen er lang og smal, og lite egnet for jordbruk. Teigen planlegges regulert til boligformål, men det meste av arealet vil reguleres til fortau/gang- og sykkelveg og annen veggrunn – grøntareal.

Planområdet ligger like ved og nordvest for krysset Vestre Totenveg x Nye Vestre Totenveg (fylkesveg 2370). Området ved planområdet har veldig lav tetthet, med noen få eneboliger i store tomter. Adkomst til planområdet er via Vestre Totenveg. Vindt idrettsanlegg med fotballbaner og skistadion ligger ca. 250 meter vest for planområdet. Kopperud barne- og ungdomsskole ligger ca. 2 km nordvest for planområdet.



Figur 2: Flyfoto av planområde og nærliggende veger (Bilde fra Google maps)

Vestre Totenveg

Vegen ligger sør for planområdet, er en tofelts veg med kjørebanebredde som varierer mellom 5-6 meter, skiltet fartsgrense 40 km/t, og har ikke fortau. Det foreligger ingen informasjon om vegens trafikkmengde i vegkart (Vegvesen.no).



Figur 3: Vestre Totenveg sett mot vest. (Bilde fra Googlemaps)

Nye Vestre Totenveg (fv.2370)

Vegen ligger øst for tomten, er en tofelts veg med kjørebanebredde på ca. 6,5 meter, uten fortau. Vegen er forkjørregulert og har fartsgrense på 60 km/t. Ifølge Vegkart (Vegvesen.no) har vegen en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 2 126 kjt/døgn (år 2019) med en tungtrafikkandel på ca. 6 %.



Figur 4: Fv. 2370 Nye Vestre Totenveg sett mot nord (Bilde fra Google maps)

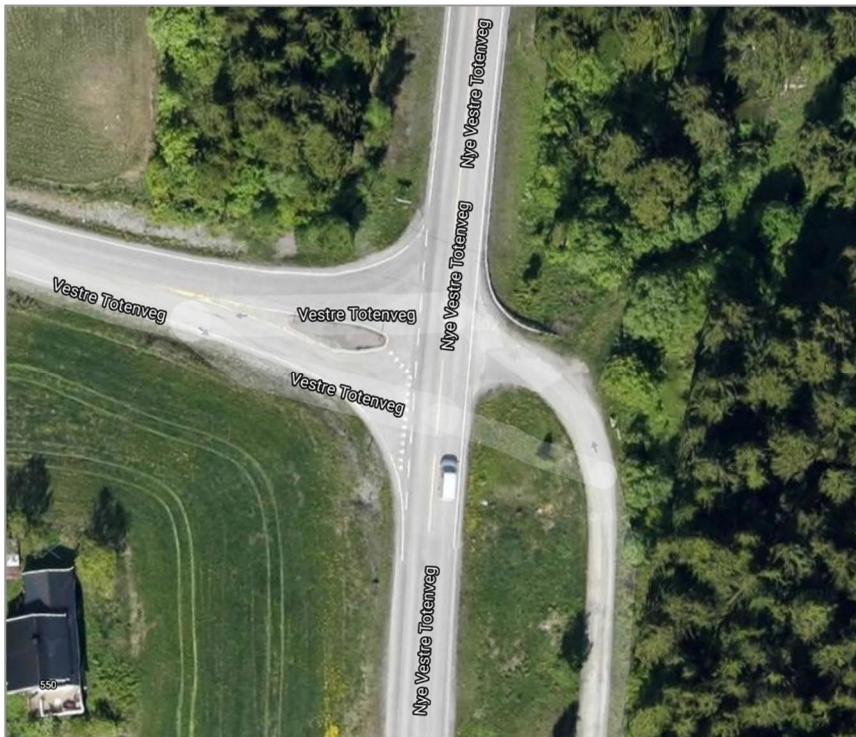


Figur 5: Fv. 2370 Nye Vestre Totenveg sett mot sør (Bilde fra Google maps)

Krysset Fv. 2370 Nye Vestre Totenveg x Vestre Totenveg

Utforming

Krysset er i prinsippet et slags vikepliktsregulert T-kryss, med en østlig tilfart som er en privat adkomst til noen få boliger. Krysset er delvis kanalisert med trafikkøyer i sekundaæveg. T-krysset er oversiktlig med tilfredsstillende linjeføringer og forståelige trafikkmønstre.



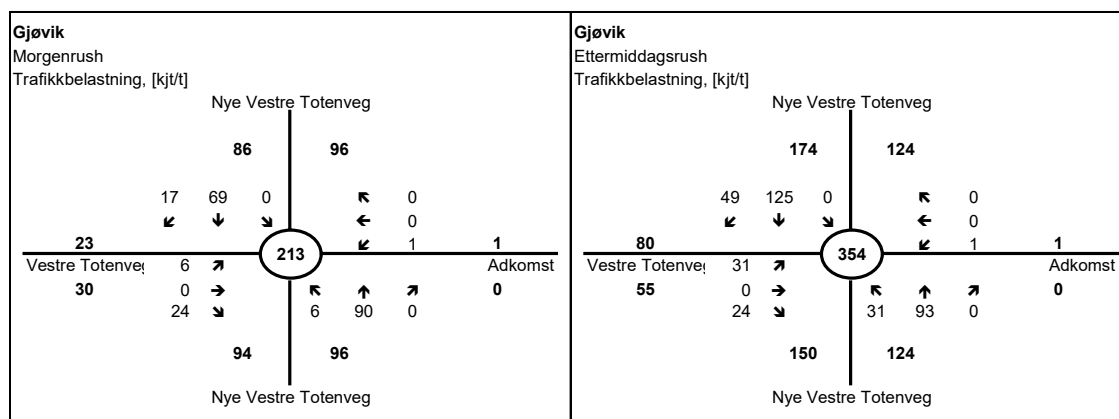
Figur 6: Flyfoto av krysset Nye Vestre Totenveg x Vestre Totenveg (Bilde fra Google maps)



Figur 7: T-krysset Nye Vestre Totenveg x Vestre Totenveg sett mot nord (til venstre) og sett mot vest (til høyre) (Bilder fra Google maps)

Trafikkmengde

For å kunne danne et grunnlag for å vurdere trafikkavviklingen i krysset, ble det utført en trafikk telling tirsdag 08.06.2021 i morgenrush (7:00-9:00), på formiddagen (12:00-13:00) og ettermiddagsrush (15:00-17:00). Resultat fra tellingen for de to største timene, altså mellom 7:15-8:15 og 15:30-16:30 er vist i figur 8.



Figur 8: Trafikkbelastning (kjt/t) ved krysset Nye Vestre Totenveg x Vestre Totenveg i maksimene i morgenrush (7:15-8:15) og i ettermiddagsrush (15:30-16:30), tirsdag 8. juni 2021.

Som følge av Covid-19 pandemien har samfunnet vært delvis nedstengt, og dette kan føre til en trafikk mengde som avviker fra en normal situasjon. Det vurderes at trafikk mengden har generelt blitt redusert noe under pandemien. For å ha en indikasjon på hvor stort avvik i trafikk mengde kan være, er det blitt undersøkt årsgjennsnittet fra to kontinuerlig tellepunkt plassert i Fv.2370 Nye Vestre Totenveg både ved Kopperud og ved Landheim på Trafikkdata.no (Staten vegvesen). Tellepunkt ved Kopperud viser til en reduksjon i trafikken på ca. 5% fra 2019 til 2020. Tellepunkt ved Landheim hadde for lav dekning, og ble derfor ikke tatt hensyn til i denne analysen. Videre i analysen tar vi hensyn til at trafikk mengde gjennom krysset kan være 5% høyere enn trafikk tellingen viser.

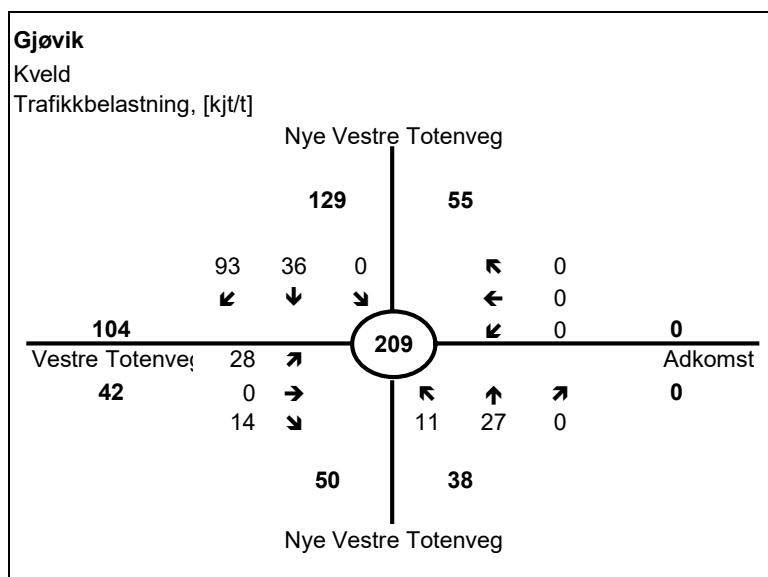
Tellingen viser lite trafikk gjennom krysset, og at krysset ikke har noe kapasitetsproblem.

Etter ønske fra Gjøvik kommune ble det utført en ny trafikk telling av krysset for å fange opp trafikken knyttet til idrettsanleggene langs Vestre Toten veg (bl.a. GOBB-arena mm). Tellingen ble gjennomført

5(23)

over 3 timer tirsdag den 15.11.2022 (uke 46) mellom kl. 17:00 og 20:00. Telledagen antas å være en dag med normal aktivitet ved idrettsanleggene. Resultat fra tellingen for den største timen, altså mellom 18:30-19:30 er vist i figur 9.

Tellingen viser relativt sett lite trafikk gjennom krysset. Den største trafikkstrøm gjennom krysset kommer fra nord og tar til høyre inn til Vestre Totenveg. Det er 93 biler fra nord som svinger til høyre i en time. Det vil si ca. 1,5 kjøretøy per minutt i makstimen. Trafikkmengden i krysset er betydelig mindre enn i makstimen i ettermiddagsrushet.

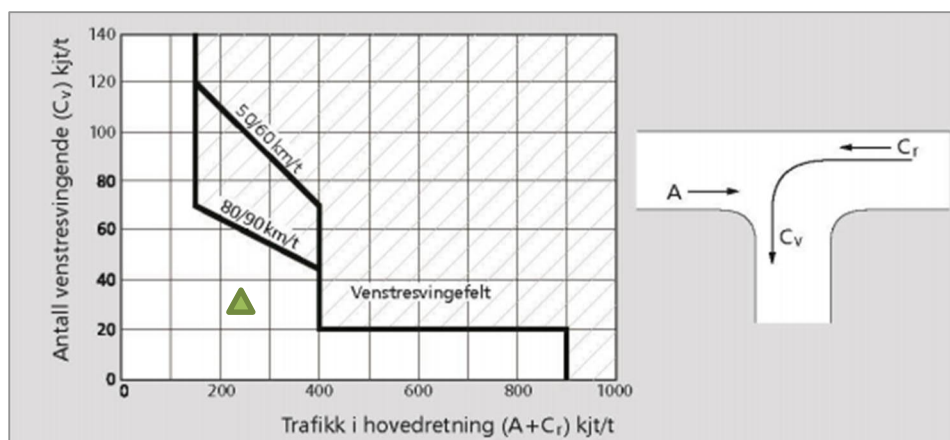


Figur 9: Trafikkbelastning (kjt/t) ved krysset Nye Vestre Totenveg x Vestre Totenveg i makstimen om kveld (18:30-19:30), tirsdag den 15. november 2022.

Trafikksikkerhet

Kryssutformingen er vesentlig for trafikksikkerheten. Det aktuelle T-krysset er derfor vurdert mot behovet for venstresvingefelt og krav til sikt.

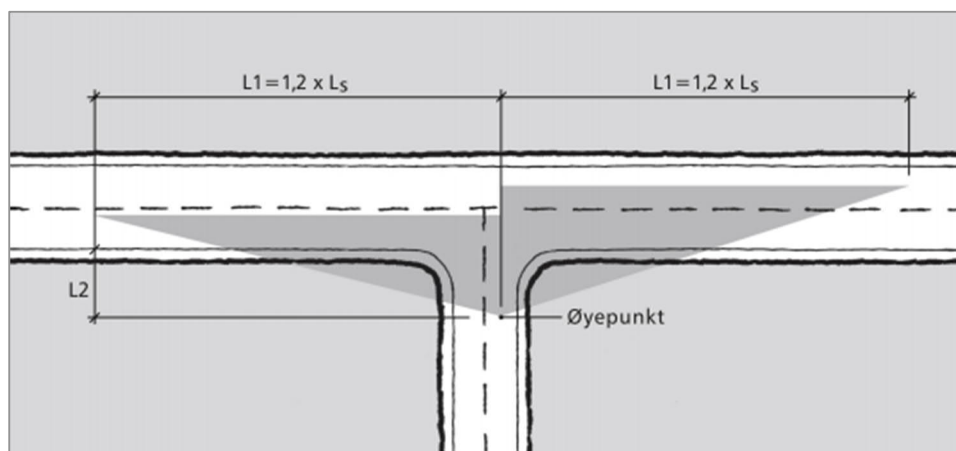
Ifølge N100 Veg og gateutforming bør venstresvingefelt etableres ihht figur 10.



Figur 10: Vurdering av behov for venstresvingefelt i krysset basert på trafikken i dimensjonerende time (ettermiddag). Trafikkmengde vist som grønn trekant. (kilde: V121, Staten vegvesen)

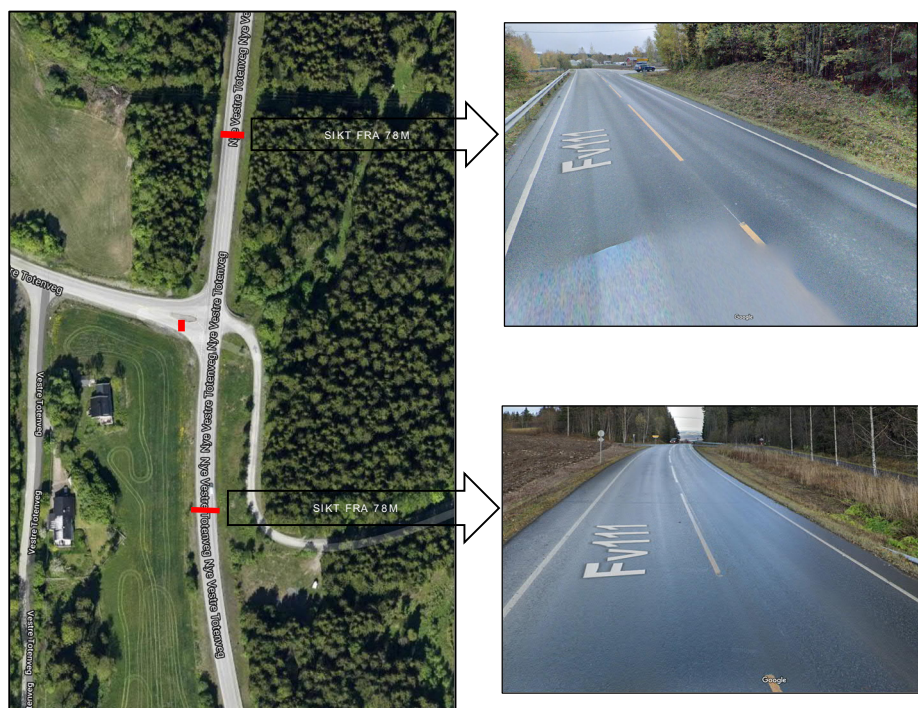
Den største trafikkmengden i krysset (ettermiddag) vist som grønn trekant i figur 10 faller med god margin utenfor skraverte området i figuren, noe som tilsier at det ikke er behov for etablering av venstresvingefelt i Nye Vestre Totenveg.

Siktkrav i forkjørsregulert T-kryss bør sikres ihht figur 11.



Figur 11: Siktkrav i forkjørsregulert T-kryss (kilde: V121, Staten vegvesen)

For dette T-krysset gleder L₂=10 meter og L_s=65 meter. L₁=1,2*65 = 78 meter.



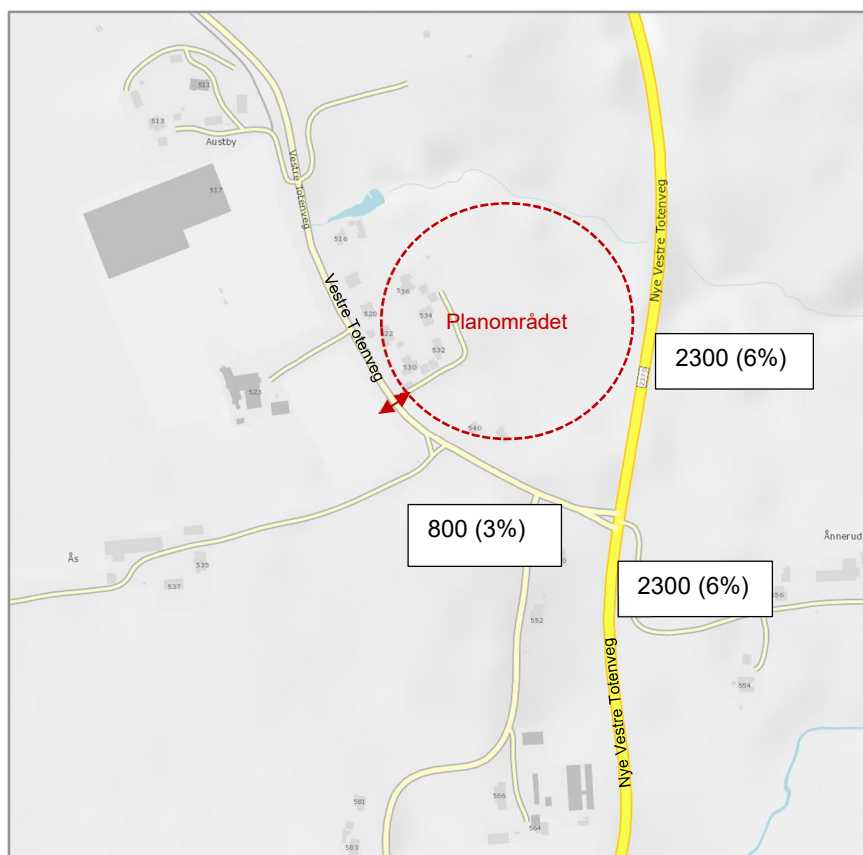
Figur 12: Siktforhold ved krysset Fv.2370 Nye V. Totenveg x Vestre Totenveg (Bilder: Google maps)

Figuren viser at krav på $L1 = 78$ meter fra Nye V. Totenveg anses som tilfredsstillende både for sørgående og nordgående kjøreretninger.

2.2 Dagens trafikk på vegnettet

ÅDT (Årsdøgntrafikk) er gjennomsnittlig døgntrafikk er summen av alle kjøretøyer som passerer et snitt av en veg i løpet av et år dividert med antall dager i året. Beregning av ÅDT for en eksisterende veg kan gjøres ved å relatere korttidstellingene til kjente variasjonskurver for trafikken (jfr. V713 Trafikkberegninger, Staten vegvesen, 2014).

Basert på trafikktellinger og trafikkdata fra Staten vegvesen er ÅDT i Vestre Totenveg, ved T-krysset anslått å være på ca. 800 kjt/døgn. ÅDT i Nye Vestre Totenveg er anslått å være på ca. 2 300 kjt/døgn både nord og sør for T-krysset.



Figur 13: Anslått ÅDT på veinettet i 2021 ved planområdet (kartkilde: Google maps).

2.3 Trafikkulykker siste fem år (2017-2021)

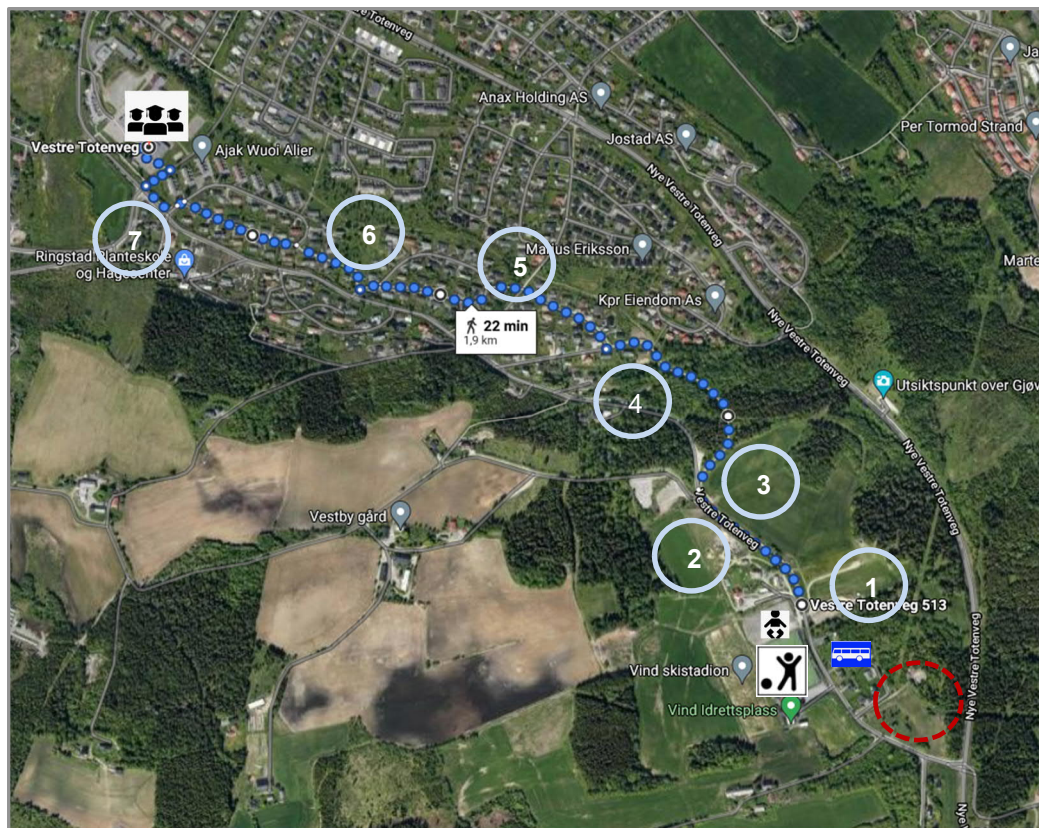
Ifølge vegkart.no har det ikke skjedd noen politirapporterte trafikkulykker med personskade ved de nærmeste veger til planområdet de siste fem årene.

2.4 Forhold for gående og syklende

Det er tre hovedmålposter for gående og syklende ved planområdet:

- Vind idrettsanlegg (ca. 250 m lang unna),
- Kopperud barne- og ungdomsskole (ca. 2 km fra planområdet) og
- holdeplassen Vind idrettsplass (ca. 250 m lang unna).

Forholdene for myke trafikanter ved planområdet varierer fra blandet trafikk til adskilte GS-tilbud. Fra planområdet til Vind idrettsanlegg er går forbindelsen i blandet trafikk. Det betyr at det ikke er laget spesielle anlegg for gående og syklende. Fra Vind idrettsanlegg til Kopperud barn- og ungdom skolen er tilbudet for myke trafikanter stort sett adskilt fra biltrafikken. Disse forholdene er kartlagt som vist i figur 14. Figur 15-24 viser bilde av de forskjellige strekninger (1-7).



Figur 14: Dagens gang- og sykkelforbindelse mellom hovedmålpunktene ved planområdet med angivelse av ulike delstrekninger (kartkilde: Google maps).



Figur 15: Strekning 1, separat gang- og sykkelveg fra Sportshytta til GOBB arena (foto: Møsterhus Innlandet AS)



Figur 16: Oppholdsareal ifm holdeplass Vind idrettsplass og opphold gangfelt for å krysse Vestre Totenveg (foto: ANKRådgivning)



Figur 17: Strekning 2 med separat gang- og sykkelveg langs Vestre Totenveg vest (foto: ANKRådgivning)



Figur 18: Strekning 3. Kulvert for konfliktfri kryssing av Vestre Totenveg. (foto: ANKRådgivning)



Figur 19: Strekning 3. Vegskilt som viser rute 2 mot sentrum (foto: Mesterhus Innlandet AS)



Figur 20: Sykkelrute fra Vind idrettsanlegg til Gjøvik sentrum, ca. 6 km (kilde: <https://www.sykkelveg.no/>)



Figur 21: Strekning 4. Separat gang- og sykkel veg mot Sigurd Simsens veg og blandet trafikk i Sigurd Simsens veg (Bilde: Google maps)



Figur 22: Strekning 5. Separat gang- og sykkelveg mellom Sigurd S – Svarthaugen og blandet trafikk i Svarthaugen (Bilde: Google maps)



Figur 23: Strekning 6 Separat gang- og sykkelveg mellom Svarthaugen – Fredengvegen og blandet trafikk i Fredengvegen (Bilde: Google maps)



Figur 24: Strekning 7. Separat gang- og sykkelveg fra Fredengvegen til Kopperud skole (foto: Møsterhus Innlandet AS)

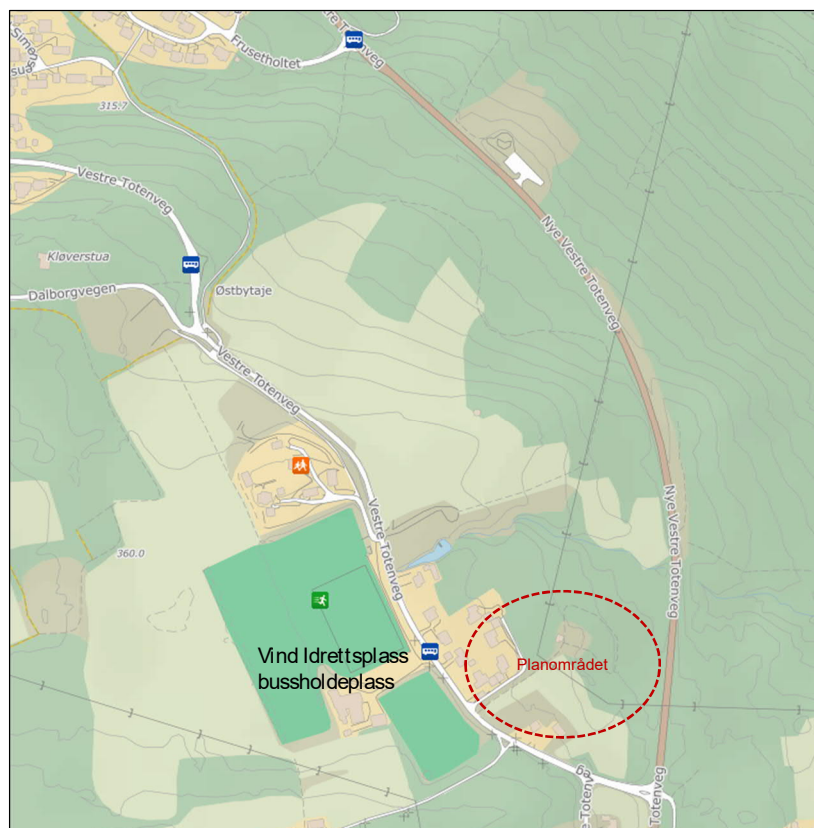
Under trafikk tellingen ble det observert kun få syklist som syklet mellom Nye Vestre Totenveg nord og Vestre Totenveg (i begge retninger).

2.5 Kollektivdekning

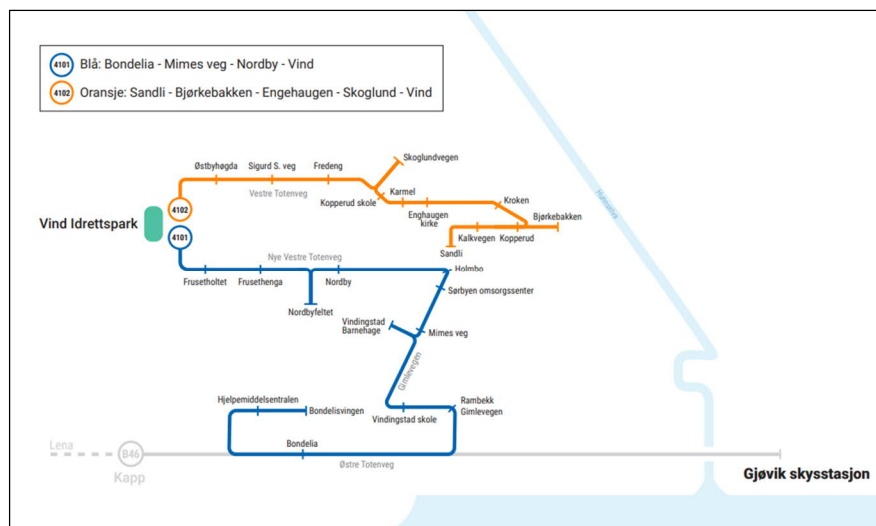
Den nærmeste bussholdeplassen til planområdet er vist i figur 25. Holdeplassen Vind idrettsplass ligger i Vestre Totenveg, ca. 250 meter fra planområdet. Holdeplassen betjenes av linje B41: Vind-Skysstasjoen-Bjørnsveen. Busslinjen har en frekvens på 3 avganger per time mellom 06:00-09:30, 2 avganger per time mellom 09:30-14:30, 3 avganger per time mellom 14:30-18:30 og 2 avganger per time resten av dagen, per retning. Holdeplassen Vind idrettsplass betjenes også av skolelinje 421: Nordbyen-Sørbyen-Gjøvik. Skolelinjer følger skolekalender, og kjører fra mandag til fredag med avganger som tilpasser skolestart og skoleslutt (<https://innlandstrafikk.no/reise/rutetabeller>).

Fra 16. aug.2021 vil holdeplassen Vind idrettsplass også bli betjent av minibusslinjer 4101 og 4102. Dette vil være et nytt tilbud som Innlandstrafikk vil teste ut (til 01.10.2021) for barn som bor på sørbyen i Gjøvik. Barna skal kunne benytte seg av minibuss til og fra trening på Vind idrettsplass.

Busslinje 4101: Bondelia - Mimes veg - Nordby – Vind vil kjøre mandag-torsdag hvert 45 minutt mellom kl.16:30-21:00. Linje 4102: Bjørkebakken - Engehaugen - Skoglund - Vind vil kjøre mandag-torsdag hvert 45 minutter mellom kl.16:30-21:00 ([Minibuss til Vind Idrettspark - Innlandstrafikk](#)).



Figur 25: To av de nærmeste bussholdeplassene til planområdet (kartkilde: www.finn.no)



Figur 26: M minibuss tilbud for barna på sørbyen i Gjøvik til og med Vind idrettsplass (kilde: Innlandstrafikk.no)

Lokalisering av holdeplasser og frekvens er to avgjørende faktorer for å beskrive kollektivtilbudet. I henhold til PROSAM-rapport 218 Reisevaner i Øsloområdet, er et svært godt kollektivtilbud definert ved

at det er minst fire avganger i timen og mindre enn én kilometer til nærmeste holdeplass. Denne definisjonen gjelder på nasjonal basis. Hvis man legger denne definisjonen til grunn, kan det vurderes at planområdet har relativt god kollektivdekning.

Tabell 1 – Indeks for tilgang til kollektivtransport, basert på RVU-spørsmål om gangavstand til holdeplass og avgangsfrekvens på dagtid (Kilde: Urbanet analyse rapport 104/2018)

	Under 1 km	1 – 1,5 km	Over 1,5 km
Minst 4 avgang pr time	Svært god	God	Svært dårlig
2-3 avgang pr time	God	Middels god	Svært dårlig
1 avgang pr time	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

3 Framtidig situasjon

3.1 Planforslaget

Planforslaget legger opp til et nytt boligfelt samt tilhørende infrastruktur, adkomst og parkering. Bolig utbyggingen vil bestå av 55 boliger, hvorav 21 eneboliger, 20 eneboliger i rekke, 12 tremannsboliger og 2 tomannsboliger som vist i figur 27.

Det planlegges to adkomster til planområdet, begge fra Vestre Totenveg.

Det planlegges etablering av fortau fra planområdet og videre til eksisterende tilbud, altså til det opphøyde gangfeltet for myke trafikanter ved Vind idrettspark. Det er fortsatt usikkerhet knyttet til om fortauet etableres på østsiden (Alternativ 1) eller vestsiden (Alternativ 2) av Vestre Totenveg.

Parkeringsdekning skal være iht. kommuneplanens krav for sone 3.



Statisk sentralbyrå (SSB: <https://www.ssb.no>) viser følgende til Innlandet i år 2020:

Boligtype	Antall befolkning	Antall boenheter
Enebolig	277 764	122 454
Tomannsbolig	27 241	13 780
Rekkehus, kjedehus, andre småhus	24 307	14 340

- 2,3 bosatt pr. enebolig
- 2,0 bosatt pr. tomannsbolig og tremannsbolig
- 1,7 bosatt pr. enebolig i rekke

Gjennomføring av planforslaget er beregnet å gi 110 bosatt i planområdet.

Tabell 2 : Antatt antall personer som vil bo planområdet

Boligtype	Antall boenheter	Bosatt pr. boenhet	Antall Bosatt
Enebolig	21	2,3	48
To- og tremannsbolig	14	2,0	28
Rækkehus, kjedehus, andre småhus	20	1,7	34
Sum	55		110

3.3 Turgenerering

Ifølge rapporten om Reisevaner i Mjøsbymen og potensialet for en miljøvennlig transportutvikling (Urbanet Analyse, 2018) foretok befolkning i Mjøsbymen i snitt 3,3 reiser per person per dag i 2013/2014. Med dette menes alle reiser en person foretar i løpet av en dag, som for eksempel reise fra arbeid til butikk.

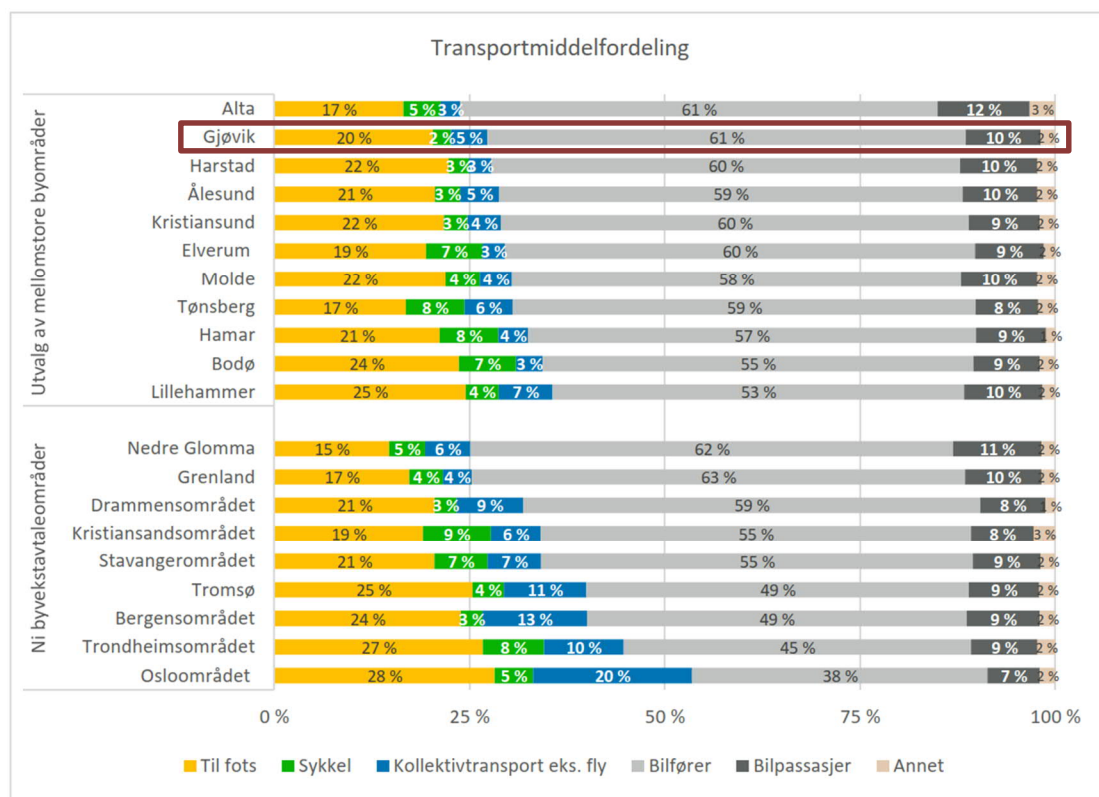
I henhold til en RVU for Bergensområdet var 77% av de daglige reiser knyttet til bolig, det vil si startet eller sluttet hjem. Hvis man vurderer andre reiser knyttet til besøk og nytte trafikk (renovasjons, mat levering, mm), kan vi forutsette at 90% av de daglige reiser er knyttet til boligområde. For Mjøsbymen vil dette utgjøre $0,90 \cdot 3,3 = 2,97$ turer per bosatt per dag.

På grunnlag av antall bosatt i planområdet og antall reiser per person pr. dag, er planforslaget vurdert å generere $110 \cdot 2,97 = 327$ personturer pr. dag. Det er videre forutsatt at ÅDT (Årsdøgns trafikk) utgjør 100 % av YDT (Yrkesdags trafikk) for boligformål.

3.4 Reisemiddelfordeling

Rapporten Dagens reisevaner og potensialet for en miljøvennlig transportutvikling i mellomstore byområdene (Urbanet Analyse, 2018) viser til en transportmiddelfordeling for Gjøvik som følge:

- 20% av daglige reiser tas til fot
- 2% av daglige reiser tas med sykkel
- 5% av daglige reiser tas med kollektivtransport
- 61% av daglige reiser tas med bil, som bilfører
- 10% av daglige reiser tas med bil, som bilpassasjer
- 2% annet



Figur 28: Transportmiddelfordeling på daglige reiser i ulike byområder. RVU 2013/2014 (kilde Urbanet Analyse, 2018)

3.5 Mobilitet

Mobilitet for planområdet i snitt pr. døgn er beregnet på grunnlag av turgenerering og reisemiddelfordeling, og vist i tabell 3.

Tabell 3: Antall personturer planområdet vil generere etter reisemiddel (ÅDT)

Personturer	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
	20%	2%	5%	61%	10%	2%
327	66	6	16	200	33	6

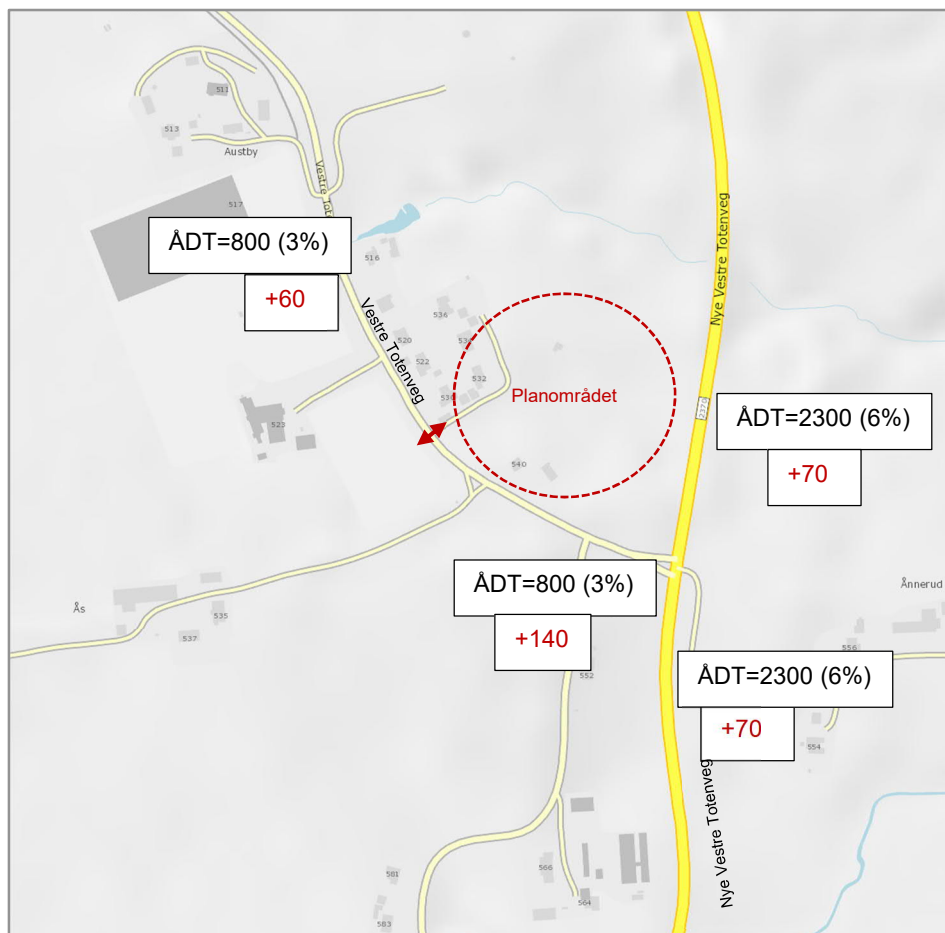
Det anslås at planforslaget vil skape ca. 200 kjt/døgn på veinettet ved planområdet. Gång- og sykkeltrafikk vil være ca. 72 i døgn. Antall personer som vil bruke kollektiv til og fra området i døgn anslås å være 16. Disse er også mye trafikanter mellom planområdet og holdeplass.

3.6 Trafikk på veinett

Det er forutsatt at 200 kjt/døgn som vil bli skapt etter planforslaget vil deles slik at 70% vil kjøre mot øst og gjennom T-krysset med Nye Vestre Totenveg, mens ca. 30% vil kjøre mot vest og videre langs

Vestre Totenveg. I T-krysset antas at 50% av trafikken vil kjøre retning sør, mot Raufoss og 50% vil kjøre i retning nord, mot Gjøvik sentrum.

I største timen om morgen og ettermiddag vil økning i biltrafikken tilsvare 20 biler i Vestre Totenveg, 7 biler i Nye vestre Totenveg nord, og 7 biler i Vestre Totenveg sør (forutsatt at makstimen utgjør 10% av ÅDT.)¹.



Figur 29: Trafikk i ÅDT på vegnettet etter planforslaget (kartkilde: Google maps)

Hb V713: Trafikkberegninger (Staten vegvesen, 2018)

4 Framskriving av trafikken

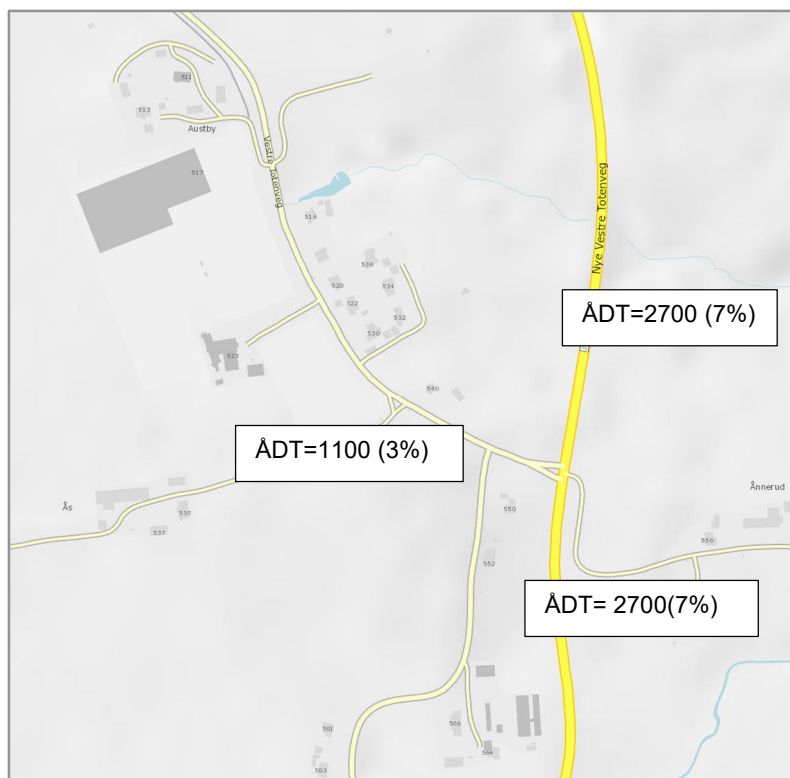
Grunnprognoser for persontransportmodeller og godstransportmodellen er utarbeidet for NTP 2022-2033. Tabellen under viser de fylkesvise vekstfaktorene for vegtrafikk(trafikkarbeid), som er lagt inn i programmet EFFEKT, versjon 6.7. Figuren oppgir en gjennomsnittlig årlig trafikkøkning for tidligere Oppland fylke på 0,7 % mellom 2019-2030 og 1% mellom 2031-2050 for lette kjøretøy. For tunge kjøretøy gjelder det en årlig trafikkøkning på 2,2% mellom 2019-2030 og 1,6% mellom 2031-2050. Dette tilsvarer en trafikkøkning på ca. 18 % i lette kjøretøy i 2040, og en økning på 43% i tunge kjøretøy i 2040.

Fylke	Statistikk (% endring pr år)				Prognoser (% endring pr år)			
	2011-2015		2016-2018		2019-2030		2031-2050	
	Lette	Tunge	Lette	Tunge	Lette	Tunge	Lette	Tunge
1 Østfold	2,6	3,5	1,9	2,6	1,4	2,8	0,7	1,9
2 Akershus	1,5	2,3	2,2	2,5	1,7	2,2	0,8	2,0
3 Oslo	0,9	2,9	2,4	2,7	1,6	2,4	0,8	1,8
4 Hedmark	2,0	3,6	1,6	2,0	1,4	2,4	1,1	1,9
5 Oppland	1,1	0,7	1,5	1,9	0,7	2,2	1,0	1,6
6 Buskerud	1,5	1,3	2,2	2,3	1,3	2,0	0,8	2,0
7 Vestfold	1,5	1,5	1,7	2,2	1,6	2,6	1,0	1,7
8 Telemark	1,1	2,0	1,6	2,2	1,1	2,3	0,7	1,8
9 Aust-Agder	1,3	3,9	2,0	2,6	1,5	3,1	0,9	1,7
10 Vest-Agder	1,9	1,3	2,1	2,5	1,6	2,4	1,0	1,8
11 Rogaland	1,4	2,6	3,4	2,2	1,7	2,1	0,9	1,8
12 Hordaland	1,1	1,3	2,2	2,1	1,3	2,0	0,9	2,2
14 Sogn og Fjordane	1,5	3,1	1,5	1,6	0,7	1,9	0,4	1,9
15 Møre og Romsdal	2,5	3,4	1,7	1,8	0,8	2,5	0,7	1,5
50 Trøndelag	1,3	3,2	1,6	1,8	1,3	1,8	1,0	1,5
18 Nordland	1,1	1,8	1,2	1,6	0,7	1,9	0,7	1,9
19 Troms	1,5	3,0	1,5	1,6	0,5	2,0	0,5	1,6
20 Finnmark	2,5	0,8	1,4	1,5	0,5	2,0	0,5	1,5

Figur 30: Vekstfaktorer per fylke for vegtrafikk. Gjøvik hører til Innlandet fylke) (Kilde: Retningslinjer for virksomhetenes transport- og samfunnsøkonomiske analyser, 2020)

Imidlertid vedtok Fylkestinget i Innlandet areal- og transportstrategi for Mjøsaen i april 2020. Strategien legger til grunn for en helhetlig og felles prioritering for areal- og transportløsninger i regionen. Målet med dette er å bidra til at all trafikkvekst i byområdet skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmål).

På grunn av usikkerhet knyttet til slike prognoser, velger vi å legge til grunn i denne rapporten en trafikkvekst på ca. 10% for lette kjøretøy, og 25% for tunge kjøretøy for året 2040.



Figur 31: Estimert fremtid trafikk ÅDT i 2040 på vegnettet og etter planforslaget. (kartkilde: Googlemaps)

5 Trafikale konsekvenser

5.1 Trafikbelasting

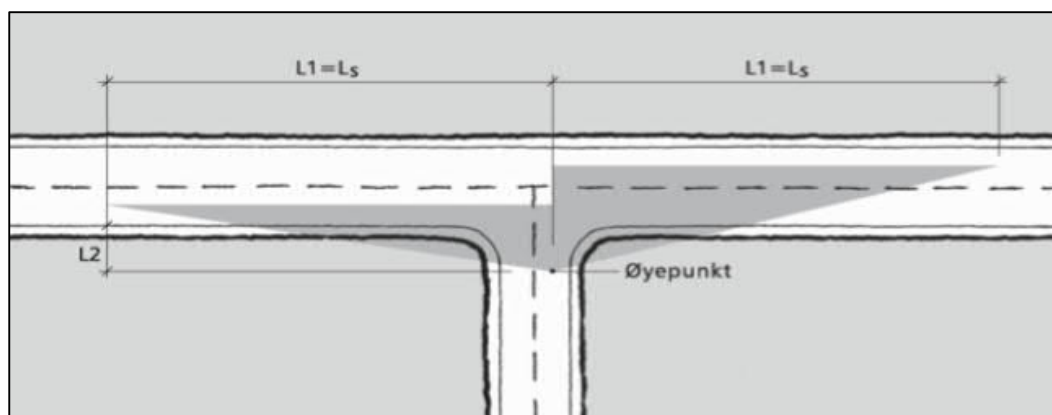
Utbygging etter planforslaget anslås å skape en trafikkøkning på 200 kjt/døgn som vil komme i tillegg til dagens trafikk i vegnettet. I største time anslås trafikkøkningen til ca. 20 biler totalt. Videre antar vi at den nyskapt trafikken vil fordele seg slik at 70%, altså 14 biler i største time vil kjøre mot øst og gjennom krysset Nye Vestre Totenveg x Vestre Totenveg. 30% av den nye skapt trafikken, altså 6 biler i største time vil kjøre mot vest, videre i Vestre Totenveg. Dette vurderes som lite. Vegsystemet ved planområdet vurderes å ha nok kapasitet til å håndtere denne trafikkøkningen.

5.2 Trafiksikkerhet

Utviklingen av planområdet vil medføre en økning i trafikken. For at framkommelighet og trafiksikkerhet skal bli ivarettatt, er det nødvendig at siktkravene ved avkjørslene til planområdet er oppfylt i henhold til håndbok N100 – Veg- og gateutforming (Staten vegvesen, 2014).

Siktkrav defineres med sikttrekanter som vist i figur 32. Disse bestemmes basert på stoppsikt (L_s).

For avkjørsel på eksisterende veg med fartsgrense 40 km/t bør siktkrav (L_2) være på minimum 4 meter, og L_1 på 30 meter.



Figur 32: Sktkrav i avkjørsel (kilde: Hb N100 – Veg- og gate utforming, Staten vegvesen, 2014)

5.3 Forhold for gående og syklende

Etablering av nytt fortau fra planområdet til eksisterende tilbud vil bedre forhold for gående og syklende, særlig barna som vil til og fra Vind idrettspark og Kopperud skole. Området vil derfor få akseptable forhold for gående og syklende med varierende tilbud i form av blandet trafikk og fortau eller/og gang- og sykkelveg, adskilt fra biltrafikken.

Vår vurdering er derfor at forholdene for myke trafikanter etter planforslaget vil bli noe bedre enn dagens forhold for eksisterende boliger langs Vestre Totenveg ved planområdet.

Internt på planområdet vil veiene har en maks ÅDT på 200. Ifølge N100 kan veger med liten trafikkmengde og lav fart ha blandet trafikk.

5.4 Forhold for kollektivtrafikken

Det er estimert at planforslaget vil føre til en økning på ca. 168 kollektivreisende i døgnet. Hvis vi antar at den mest belastede time tilsvarer 20 % av kollektivreisende (referanse Rapport 104/2018 reisevaner i Mjøsbymen, Urbanet Analyse) vil det bety 3 personturer som reiser kollektiv i den største time. Dette vurderes som lite og uproblematisk ift. kapasitet i kollektivsystemet.

Framkommelighet for kollektivtrafikken i både Vestre Totenveg og Nye Vestre Totenveg anses ikke å bli særlig påvirket av planforslaget, grunnet lite trafikkøkning i vegnettet.