



Tilleggsnotat

Vår ref.
2024/27821

Vår dato
06.01.2025

Til: Bystyret
Fra: Byrådet

Sak PS 48/2024 Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A, detaljregulering til sluttbehandling - Tilleggsnotat Byutviklingsutvalget

Bakgrunn:

Planforslaget for Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A ble behandlet i byutviklingsutvalgets møte 06.11.2024, med følgende vedtak:

Vedtak:

Byutviklingsutvalget sender saken tilbake til byrådet for å få vurdert trafikkmålinger som er utført av Vianova på vegne av tiltakshaver.

I møtet ble det også stilt spørsmål ved effekten av Brundalsforbindelsen på trafikforholdene.

Svar:

Det er utarbeidet tre trafikknøtter i forbindelse med planarbeidet for Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A:

- [Trafikknotat, sist datert 09.03.2020](#) (vedlagt høringsforslaget og materiale til politisk førstegangsbehandling)
- [Tilleggsnotat veg og trafikk, datert 19.04.2023](#) (vedlagt begrenset høring og vedlagt materialet til sluttbehandling)
- Tilleggsnotat trafikk Skovgårdkrysset, datert 23.08.2024 (vedlagt)

Trafikknotatet fra 2020

Trafikknotatet fra 2020 redegjør for dagens og fremtidig turproduksjon, trafiksikkerhet, skoleveg, vurderinger av kapasitet i Skovgårdkrysset, samt en framskriving av trafikktall 2040 med Brundalsforbindelsen. Trafikkberegningene i trafikknøttet baserer seg erfaringsdata for eksisterende butikk og faglitteratur, og et tidligere forslag til utbygging på Øvre Rotvoll og

etablering av Brundalsforbindelsen. Forutsetningene for trafikkberegningene i dette notatet stemmer ikke med den vedtatte områdeplanen for Øvre Rotvoll.

Trafikknotatet fra 2023

Tilleggsnotatet fra 2023 omhandler endringer i forhold til opprinnelig plan, samt en vurdering av hvilke konsekvenser endringene har for trafikksikkerheten. Notatet inneholder også en vurdering av hvilke konsekvenser den endelig vedtatte områdeplanen for Øvre Rotvoll har for planområdet, med bakgrunn i følgende endringer etter at det opprinnelige trafikknotatet ble utarbeidet:

- “Trekanten” er tatt ut av områdeplanen. Antallet boliger er med dette redusert fra ca. 3400 til ca. 1400.
- To av forbindelsene mellom Brundalsforbindelsen og Jakobslivegen er stengt for gjennomkjøring, noe som har betydning for trafikkfordelingen i området. Dette gjelder:
 - Hørløcks veg (nordre del). I vedtatt plan er Hørløcks veg øst for Churchills veg regulert som kollektivgate.
 - Tunvegen. Stengt for gjennomkjøring som følge av at Hørløcks veg reguleres til kollektivgate.

Vurderingene i notatet er basert på trafikkberegningene som COWI utførte i forbindelse med områdeplanen. Det er ikke beregnet trafikk for det alternativet som ble vedtatt, men det er tatt utgangspunkt i det alternativet som sannsynligvis vil generere mest trafikk i Jakobslivegen. Vurderingene viser at etablering av Brundalsforbindelsen vil ha positiv effekt på trafikkmengden både i Skovgårdkrysset og i Jakobslivegen.

At Tunvegen er stengt for gjennomgangstrafikk vurderes i notatet som utelukkende positivt for planen for Jakobslivegen 7. Det er ikke grunn til at trafikken i Tunvegen vil øke sammenlignet med dagens situasjon. Siste trafikk tall som ligger i NVDB (Nasjonal vegdatabank) er fra 2011 der ÅDT (årsdøgntrafikk) var 300.

Tilleggsnotat trafikk Skovgårdkrysset fra 2024

Tilleggsnotatet fra 2024 redegjør for effekten av de nye vestvendte rampene til E6 fra Presthus på Jakobslivegen og Skovgårdkrysset /Kochhaugvegen, herunder en nedgang i trafikken i Jakobslivegen fra en ÅDT på 9200 i 2019 til 8850 i 2023, en reduksjon på ca. 4 %. Dette ifølge et kontinuerlig tellepunkt i Jakobslivegen mellom Hørløcks veg og Kochhaugvegen. For Kochhaugvegen finnes det ikke et slikt tellepunkt. For å vurdere effekten av rampene er det derfor gjort en beregning av trafikk basert på antakelser og generelle vurderinger, blant annet av hvilke boligområder som nå benytter rampene på Presthus som følge av endret kjøremønster. Disse beregningene antyder at trafikken i Skovgårdkrysset er redusert med 1000 – 1500 biler pr døgn på grunn av de nye rampene. Det beskrives at det er grunn til å anta at størsteparten av denne trafikken er redusert i rushtiden.

Notatet omtaler også at det vil være trafikksikkerhetsmessige fordeler ved realisering av fortauet innenfor planområdet.

Turproduksjon fra planområdet

I trafikknottet fra 2020 er det beregnet trafikk fra 25 nye boliger. I beregningene benyttes snittverdien 3,3 bilturer per enhet, som tilsvarer 83 bilturer per døgn fra boliger. Basert på stedlige forhold og utbyggers vurderinger av kundepotensial (20 % økning fra dagens situasjon) er det anslått 550 bilturer per døgn i gjennomsnitt fra dagligvarebutikken. Dette gir en estimert trafikkøkning på 156 kjøretøy per døgn i forhold til eksisterende situasjon. For Skovgårdkrysset er dette beregnet å gi en økning på 8 kjøretøy inn i krysset i makstimen.

Fremtidig situasjon				
Formål	Enheter (endring)	Bilturer/boenhet	Areal (endring)	Kjøretøy/døgn (endring)
Boligbebyggelse	25 (+20)	3,3 (2,8-3,7)		83 (+66)
Dagligvare			600 (+350)	550 (+90)
Totalt				633 (+156)

Estimert turproduksjon fremtidig situasjon fra planområdet (tall hentet fra trafikknottet sist datert 09.03.2020)

Endringene i planforslaget etter høring gir ikke en endring i den samlede turproduksjonen fra planområdet. Endringene består i grove trekk kun i endret plassering av avkjørsel for varelevering, fra Tunvegen til Jakobslivegen. Det er ikke gjort endringer i kjøremønsteret for øvrig, eller foreslått endringer som har betydning for antall bilreiser til/fra planområdet.

Brundalsforbindelsen

Brundalsforbindelsen er regulert i områderegulering for Øvre Rotvoll, vedtatt i bystyret 20. mai 2021 (sak 90/21). Det er stilt krav om at Brundalsforbindelsen må være ferdig før utbyggingen på Øvre Rotvoll kan gis ferdigattest. Dette for å redusere presset på Skovgårdkrysset og redusere trafikkmengdene i Jakobslivegen og nordre del av Hørløcks veg.

Kapasiteten i Skovgårdkrysset ble problematisert ved oppstart av planarbeidet for Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A, og bygningsrådet vedtok ved vedtak om offentlig ettersyn (sak 271/20), at det før sluttbehandling skal tas inn i krav om opparbeidelse av Brundalsforbindelsen. I planforslaget til sluttbehandling er følgende bestemmelse foreslått:

7.6 Brundalsforbindelsen

Ny kjøreveg skal være etablert mellom avkjøringsrampe fra E6 ved IKEA og frem til Hørløcks veg før bebyggelse innenfor planområdet kan tas i bruk.

Pga. trafikksituasjonen har etablering av Brundalsforbindelsen blitt stilt som rekkefølgekrav for utbygging i flere andre planer, herunder boligområdene Granåsen gård, østre del (r20130067) og Vestre Tunhøgda (r20150046), og til boliger, helse- og velferdssenter og barnehage i detaljregulering av Yrkesskolevegen 18 (r20200037). I sak 109/21, [Innbyggerforslag - Stopp](#)

[fortettingen på Charlottenlund](#) har bystyret bedt kommunedirektøren om å vurdere rekkefølgekrav oftere inntil Brundalsforbindelsen er igangsatt. I denne saken viser også bystyret til at etablering av Brundalsforbindelsen er et nødvendig tiltak for å bedre trafikksituasjonen i Skovgårdkrysset og i Charlottenlund-området.

Saken [Brundalsforbindelsen - utforming av Brundalsforbindelsen og framtidig trafikkmonster på Charlottenlund og Jakobsli](#) ble behandlet av bystyret 19.12.24. Denne saken gir føringer for trafikkbildet for hele bydelen, og dermed også påvirke beregningene som er gjort i trafikknotatene i detaljregulering av Jakobslivegen 7 og Tunvegen 5 og 5A. Det er vurdert alternative løsninger til det som er foreslått i områderegeringsplanen.

Vurdering

Etablering av de vestvendte rampene til E6 har trolig medført en vesentlig reduksjon i trafikken i Skovgårdkrysset som følge av redusert trafikk i Kochhaugvegen, men det foreligger ikke tilgjengelige målinger som viser hvor stor denne endringen har vært. Beregningene i notatet er basert på en del antakelser som har stor usikkerhet, blant annet er det forutsatt at beboere i området vil velge å kjøre en omveg i motsatt retning av dit de skal, heller enn å kjøre om Skovgård. Samtidig er ikke effekten av endret kjøremønster for beboere i Olderdalen, som med stor sannsynlighet benytter rampene, vurdert. Trafikkfunksjonen i Google Maps viser at det fortsatt er kødannelser i krysset Hørløcks veg nordre del/Jakobslivegen og i Skovgårdkrysset i morgenrushet. Dette har betydning blant annet for bussframkommeligheten.

Kontinuerlige trafikkregistreringer viser en reduksjon på ca. 4 % i trafikkmengdene i Jakobslivegen fra 2019 til 2023. Det er knyttet store usikkerheter til om dette er en effekt av etableringen av de nye rampene til E6, fordi reduksjonen er målt over en så lang periode. En nedgang i trafikken i løpet av denne perioden kan også skyldes andre faktorer, som innføringen av nytt bussystem i 2019 og økt bruk av hjemmekontor pga. COVID. Hvilke andre faktorer som kan ha spilt inn er i liten grad drøftet i notatet. En minimal reduksjon fra 2022 (8901 i ÅDT) til 2023 (8847 i ÅDT) kan imidlertid tilsa at rampene ikke har gitt vesentlige utslag for trafikkmengdene i Jakobslivegen.

Økningen i trafikk som følge av utbyggingen i dette planområdet utgjør en liten andel av den totale trafikken i Jakobslivegen, men summen av hver enkelt plan i bydelen bidrar til en vesentlig økning til sammen. For å ikke øke trafikken i Jakobslivegen bør derfor rekkefølgekrav om etablering av Brundalsforbindelsen opprettholdes for planer i bydelen.

Gjennomførte trafikkberegninger viser at etablering av Brundalsforbindelsen vil ha positiv effekt på trafikkmengden både i Skovgårdkrysset og i Jakobslivegen.

Kristian Dahlberg Hauge
Byrådsleder

Lars Viko Gaupset
Byråd for byutvikling

Jakobslivegen 7

Trafikk Skovgårdkrysset

Prosj.nr:	2019025	Oppdragsgivers prosj.nr:	
Dok.nr:	N-V-04	Tittel:	
Til:	Jakobslivegen 7 Eiendom AS	Fra:	ViaNova v/Mattis Myhre

Rev.	Rev.dato	Beskrivelse	Utført:	Kontrollert:
00	23.8.24	Trafikknotat til sluttbehandling	MMY	LTH
01				

Innhold

1.	Sammendrag	2
2.	Bakgrunn	2
3.	Trafikkavvikling og trafikkmengder	3
3.1	Nyskapt trafikk fra prosjektet	3
3.2	Trafikkmengder Jakobslivegen.....	3
3.3	Trafikkmengder fv. 950 Kockhaugvegen.....	5
3.3.1	Berørte soner med endret trafikkmønster.....	5
3.3.2	Befolkning i sonene	6
3.3.3	Turproduksjon i grunnkretsene	8
3.3.4	Fordeling på vegnettet	8
3.3.5	Redusert trafikk på Kockhaugvegen over Skovgård	8
4.	Trafikksikkerhetsmessige forbedringer.....	9
5.	Konklusjon	10

1. Sammendrag

ViaNova Trondheim har bistått Jakobslivegen 7 AS med utarbeidelse av trafikknotater i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for utbygging av Jakobslivegen 7. Planforslaget skal nå til sluttbehandling, og i den forbindelse er det gjort en vurdering av trafikkmengden i Skovgårdkrysset.

Tidligere utredninger og beregninger viser at en utbygging av planområdet vil medføre en økning på ca. 160 bilturer pr dag. For Skovgårdkrysset er dette beregnet å gi en økning på 8 kjøretøy inn i krysset i makstimen.

I 2022 åpnet det nye byvendte E6-ramper på Presthus, rett øst for Grillstadtunnelen. Disse rampene har gjort at trafikkmønsteret på østre deler av Skovgård-/Grillstadorrådet har endret kjøremønster. Det er gjort beregninger som antyder at trafikken i Skovgårdkrysset er redusert med 1000 – 1500 biler pr døgn på grunn av de nye rampene. Det er grunn til å anta at størsteparten av denne trafikken er redusert i rushtiden da det er pendeltrafikk som skal sørover på E6 og mot byen. Reduksjonen vil derfor gi et større positivt utslag i makstimen enn det reduksjonen pr. døgn kan antyde.

I tillegg til reduksjonen på grunn av de nye rampene, viser telldata fra Jakobslivegen at trafikken her er redusert med ca. 4 % i perioden fra 2019 fram til i dag.

Disse to observasjonene/beregningene gjør at det er grunn til å tro at kapasiteten i Skovgårdkrysset er bedre i 2024 enn den var i 2019.

Med bakgrunn i at trafikksituasjonen i Skovgårdkrysset har bedret seg de siste årene, virker det konservativt å ikke tillatte utbygging av planområdet før Brundalsforbindelsen er bygd. En realisering av prosjektet i Jakobslivegen 7 vil innebære en forbedring av trafikksikkerheten rundt planområdet, blant fortau som benyttes som skoleveg. En utsettelse av prosjektet vil da samtidig sette disse trafikksikkerhetstiltakene på vent, noe som vil være uheldig for trafikksikkerheten langs Jakobslivegen/Tunvegen.

2. Bakgrunn

Reguleringsplanen for Jakobslivegen 7 skal til sluttbehandling i Bystyret i slutten av august 2024. Planen ble behandlet i byutviklingsutvalget 26.juni 2024.

I utgangspunktet lå følgende rekkefølgebestemmelse inne i planforslaget:

7.6 Brundalsforbindelsen

Nordre del av brundalsforbindelsen, i reguleringsplan for Øvre Rotvoll (planid: r20150025) skal være ferdig opparbeidet før bebyggelse innenfor planområdet kan tas i bruk.

Rekkefølgekravet om bygging av nordre del av Brundalsforbindelsen har sannsynligvis sammenheng med den totale trafikkbelastningen i Jakobslivegen og i Skovgårdkrysset. Brundalsforbindelsen vil avlaste disse områdene ved at de vestre deler av Charlottenlund/Brundalen vil få ny forbindelse til E6 Omkjøringsvegen.

I Byutviklingsvalget ble rekkefølgekravet noe justert, ved at omfanget av bygging av Brundalsforbindelsen begrenser seg til strekningen Hørlocks veg til avkjøringsrampe E6.

§ 7.6 Brundalsforbindelsen Ny kjøreveg skal være etablert mellom avkjøringsrampe fra E6 ved IKEA og frem til Hørløcks veg

Et rekkefølgekrav knyttet til Brundalsforbindelsen vil fortsatt gi en uforutsigbarhet ift. bygging og brukstillatelse for prosjektet Jakobslivegen 7. Dette notatet oppsummerer de faglige vurderingene knyttet til trafikkmengdene i Jakobslivegen og Skovgårdkrysset / Kockhaugvegen. Det tas avslutningsvis en oppsummering av hvilke trafikksikkerhetsmessige fordeler en realisering av prosjektet vil medføre.

3. Trafikkavvikling og trafikkmengder

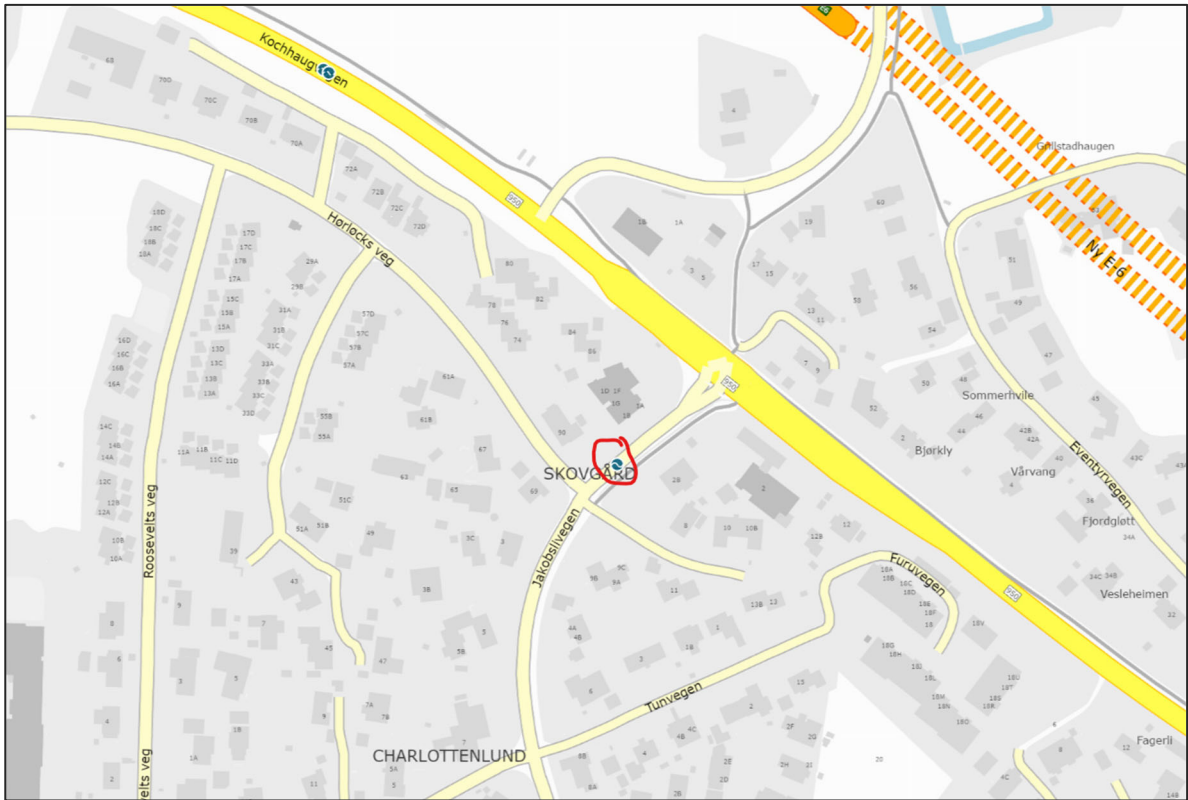
Trafikksituasjonen i Skovgårdkrysset har i mange år vært utfordrende. De siste årene har det imidlertid skjedd flere ting i området som har gjort at kapasiteten i krysset er bedret. Subjektive observasjoner understøtter dette, og vi vil i dette kapitlet redegjøre for de registreringer/beregninger som er gjort for å underbygge disse observasjonene.

3.1 Nyskapt trafikk fra prosjektet

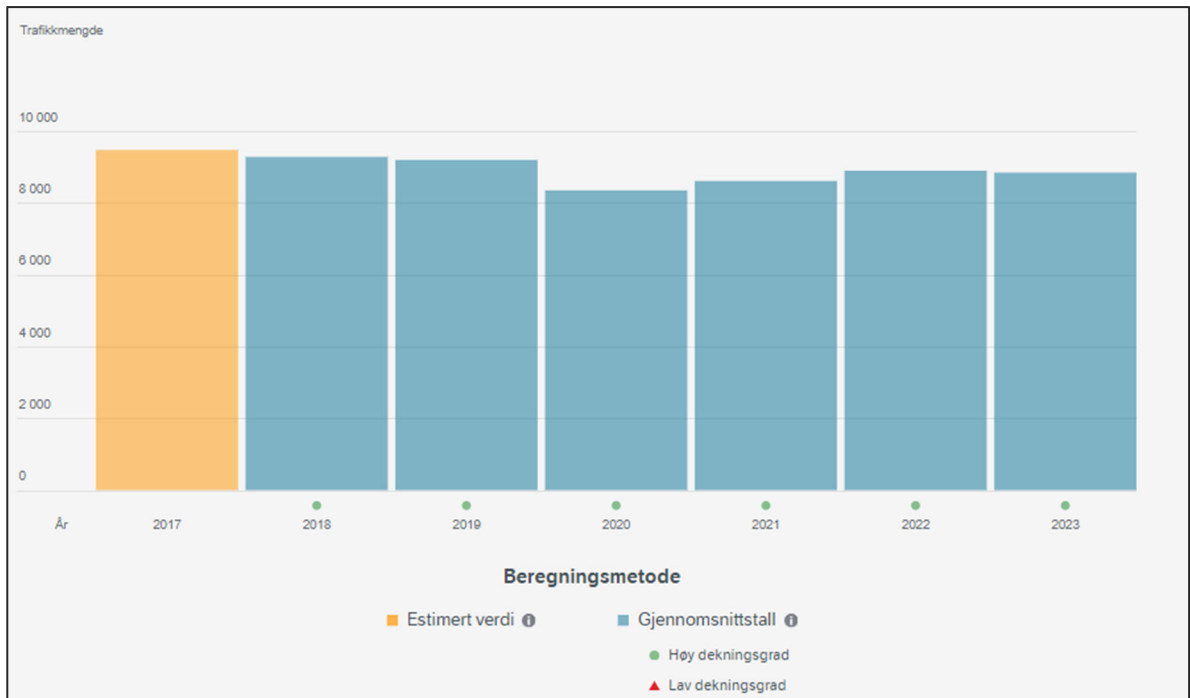
ViaNova har tidligere redegjort for den økte trafikken i notat N-V-01 datert 9.3.2020. Det er beregnet at prosjektet vil generere en nyskapt trafikk på 160 kjøretøy pr. døgn. Boligdelen i prosjektet generer ca. 70 bilturer pr. døgn. Det er anslått at utbyggingen vil medføre en økning på 8 kjøretøy inn i Skovgårdkrysset i dimensjonerende makstime.

3.2 Trafikkmengder Jakobslivegen

Det er et kontinuerlig tellepunkt i Jakobslivegen mellom Hørløcks veg og Kockhaugvegen, se figur 1. Som vist på figur 2 har trafikken i Jakobslivegen på denne strekningen gått ned fra en ÅDT på 9200 til 8850 fra 2019 til 2023, en reduksjon på ca. 4 %.



Figur 1: Kartutsnitt som viser plassering av tellepunkt (trafikldata.no)

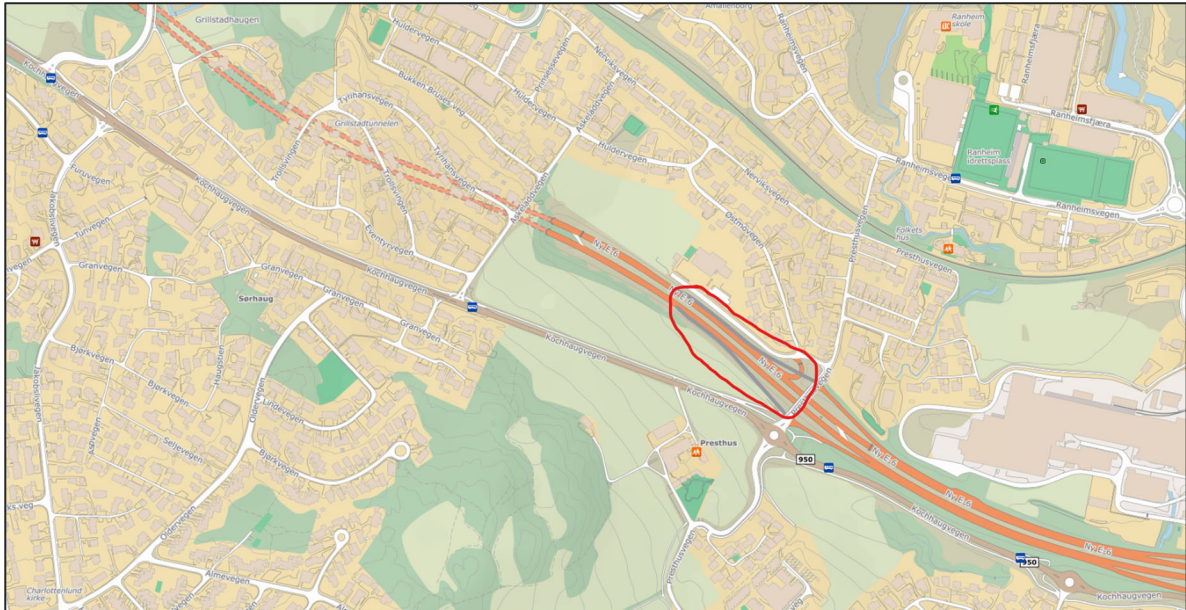


Figur 2 - Utklipp fra trafikldata.no. Figuren viser utviklingen i ÅDT i Jakobslivegen fra 2017 til 2023

3.3 Trafikkmengder fv. 950 Kockhaugvegen

For Kockhaugvegen finnes det ikke tellepunkt med kontinuerlig registrering slik som i Jakobslivegen. Trafikktall hentet fra NVDB er basert på skjønn, og viser ikke utviklingen i trafikkmengden. Vi kan dermed ikke benytte eksisterende trafikkdata fra NVDB til å trekke noen konklusjoner.

I 2022 åpnet det to nye byvendte ramper på Presthus, se figur 3. Disse rampene har avlastet fv. 950 Kockhaugvegen og Skovgårdkrysset ved at kjørende som tidligere brukte Kockhaugvegen nå benytter E6 Grillstadtunnelen og de nybygde rampene. Dette har medført bedre kapasitet på Skovgård.

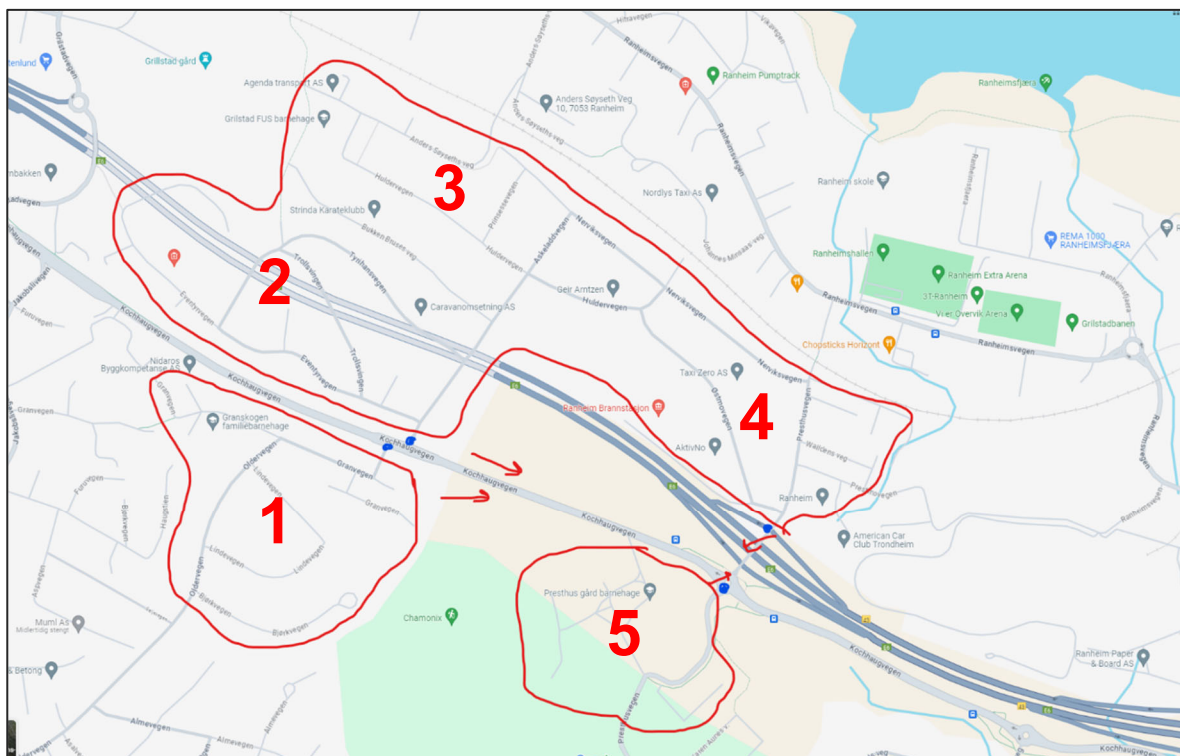


Figur 3: Byvendte ramper på Presthus bygd i 2022 vist med rød sirkel (kart: finn.no)

For å finne denne reduksjonen, er det gjort en vurdering av hvilke boligområder som tidligere benyttet Kockhaugvegen over Skovgård, som nå benytter de nye rampene på Presthus. Det er videre gjort en beregning av hvor stor trafikkmengde disse områdene genererer pr. døgn. Dette vil tilsvare reduksjonen over Skovgård.

3.3.1 Berørte soner med endret trafikkmønster

Det er gjort en vurdering av hvilke boligområder som tidligere benyttet Kockhaugvegen over Skovgård når de skulle til/fra Rotvollkrysset, som nå benytter rampene på Presthus. Disse områdene vises i figur 4, og det gis en kort forklaring rundt hvilke tanker som er gjort i tabell 3-1.



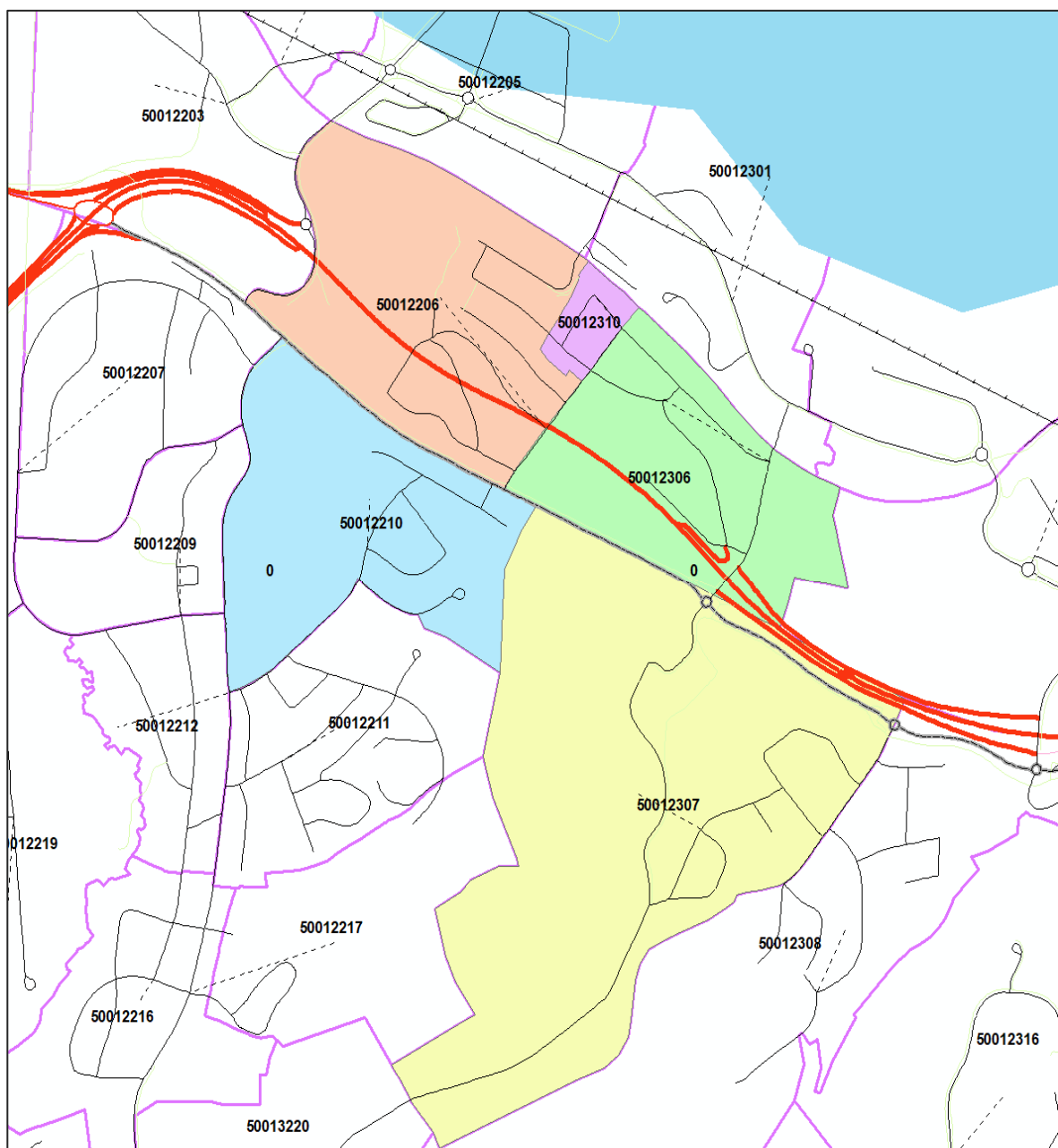
Figur 4: Områder som vi har vurdert at endret kjøremønster som følge av etablering av rampene på Presthus

Tabell 3-1: Forklaring av hvilke vurderinger som ligger bak antakelsen om endret kjøremønster for de ulike sonene

Område nr.	Forklaring
1	Delområde 1 knyttes til Kockhaugvegen via Granvegen. Vi har vurdert at alle fra og med Bjørkvegen og nordover benytter denne tilkoblingen, og at de benytter rampene på Presthus når de skal mot vest, altså mot sentrum eller ut på E6 Omkjøringsvegen mot sør.
2	Delområde 2 kan kun koble seg til Kockhaugvegen via Askeladdvegen. Det antas at disse kjører østover og bruker rampene i Presthuskrysset når de skal sørover på E6 eller mot sentrum.
3	Tilsvarende vil gjelde for delområde 3. Det er samme tidsbruk fra Anders Søyseths veg til E6 ved IKEA via Ranheimsvegen og via Presthusrampene.
4	Delområde 4 vil komme opp Presthusvegen eller Østmovvegen og automatisk benytte de nye rampene.
5	Delområde 5 tilknyttes Kockhaugvegen rett ved de nye rampene, og vil følgelig benytte disse når de skal sørover på E6.

3.3.2 Befolkning i sonene

For å finne befolkningstallene i de aktuelle områdene er det benyttet nasjonale sonedata fra Statistisk sentralbyrå (SSB). Disse dataene er bearbeidet for bruk i regional transportmodell (RTM). De aktuelle grunnkretsene vises i figur 5.



Figur 5: Aktuelle grunnkretser i området

Som man kan se så er det ikke 100% samsvar mellom disse grunnkretsene og våre vurderinger av soner med endret kjøremønster, og vi har gjort et anslag på hvor stor andel av befolkningen som bor i de sonene som vi antar at har endret kjøremønster. Vi legger til grunn for beregningene at personer under 20 og over 90 år ikke er bilførere.

	Bosatte i 2022	Bilførere	Andel i aktuell sone	Bilførere i aktuell sone	
1	50012210	1035	751	70%	526
2	50012206	1238	894	100%	894
3	50012310	112	78	100%	78
4	50012306	718	497	100%	497

5	50012307	721	509	50%	255
			2729		2249

3.3.3 Turproduksjon i grunnkretsene

Ved beregning av turproduksjon er det vanlig å legge til grunn at en person i gjennomsnitt utfører 3,5 turer pr. døgn. Reisevaneundersøkelsen for Trondheimsregionen fra 2022 for område Indre Øst viser at andelen bilturer i det aktuelle området er 40%. Vi legger derfor dette til grunn for beregning av antall bilturer.

- 0 Antall turer fra de aktuelle grunnkretsene: 8000 pr. døgn
- 0 Antall bilturer fra de aktuelle grunnkretsene 3200 pr. døgn

3.3.4 Fordeling på vegnettet

For å finne ut hvor stor andel av disse turene som tidligere gikk over Skovgård, som nå går via rampene på Presthus, er det gjort en antakelse av fordeling mellom type turer og målpunkt, se tabell 3-2. Det er trafikken mot sentrum / Omkjøringsvegen sør som vil tilsvare reduksjonen på Kockhaugvegen over Skovgård. Trafikkfordelingen er basert på antakelser, men gir en pekepinn på antallet bilturer som nå er borte fra Skovgårdkrysset.

Tabell 3-2: Vurderinger av fordeling av bilturene på vegnettet

<i>Retning</i>	<i>Andel</i>	<i>Antall bilturer</i>
<i>Lokaltrafikk</i>	40 %	1280
<i>Retning Stjørdal</i>	20 %	640
<i>Retning sentrum / Omkjøringsvegen sør</i>	40 %	1280

3.3.5 Redusert trafikk på Kockhaugvegen over Skovgård

Beregningene over er basert på antakelser og generelle vurderinger, men de viser at det er grunn til å anta at trafikken over Skovgård er redusert med ca. 1000 – 1500 biler pr. døgn på grunn av de nye rampene på Presthus. I NVDB ligger rampene inne med en ÅDT på 3000 i hver retning, altså totalt 6000. Dette er kun basert på skjønn, men det virker ikke urimelig at trafikken fra de aktuelle sonene vil kunne utgjøre 1000 – 1500 biler pr. døgn.

Det er også viktig å bemerke at trafikken til/fra sentrum og E6 Omkjøringsvegen i stor grad vil være pendlertrafikk som foregår i periodene hvor lyskrysset på Skovgård er mest belastet.

4. Trafikksikkerhetsmessige forbedringer

En utbygging av Jakobslivegen 7 vil føre med seg en generell opprustning av fortausløsninger langs både Jakobslivegen og Tunvegen forbi planområdet. Spesielt kryssområdet mellom de to vegene vil bli forbedret ved en utbygging, særlig med tanke på framkommelighet og trafikksikkerhet ved gangfelt over Jakobslivegen.

Figur 6 viser dagens situasjon med et smalt fortau som heller bratt ut mot kjøreveg. Ved gangfeltet over Jakobslivegen er fortauet kun en drøy meter bredt. Figur 7 er en illustrasjon av fremtidig situasjon, hvor fortauet langs hele planområdet får en bredde på 3,5 meter.



Figur 6: Bildet viser det smale fortauet forbi dagens innkjøring til Bunnpris (foto: Google vegbilder)



Figur 7: 3D-illustrasjon av planlagt utbygging med nye, brede fortau og godt tilrettelagte krysningspunkter (kilde: Øystein Thommesen AS)

5. Konklusjon

Tross noe begrensede data på trafikkutviklingen i Skovgårdkrysset, mener vi at vi gjennom utførte beregninger og tall fra tellepunkt kan si at trafikken i Skovgårdkrysset er redusert i perioden fra 2019 fram til i dag. Mye av årsaken til dette skyldes byggingen av byvendte ramper på Presthus, som sannsynligvis har gjort at en del bilister har endret kjøremønster.

Det kontinuerlige tellepunkt viser at trafikken i Jakobslivegen er redusert med 4% fra 2019 til 2023.

Disse to opplysningene til sammen underbygger subjektive oppfatninger fra kjørende i området om at kapasiteten i Skovgårdkrysset er bedret de siste årene. Utvikling av busstilbudet i området samt en gradvis ferdigstilling av ekspressykkelvegen fra Skovgård mot sentrum kan også være årsaker til at trafikken i kryssområdet er redusert.

På bakgrunn av dette virker det konservativt å ikke tillatte en økning på 8 biler i makstimen, sett i lys av de trafiksikkerhetsmessige fordelene prosjektet vil medføre lokalt rundt utbyggingsområdet.