

Moavegen 21 Trafikkanalyse



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver: Setra Surna AS

Tittel på rapport: Moavegen 21 Trafikkanalyse

Oppdragsnavn: Moavegen 21 Trafikkanalyse

Oppdragsnummer: 636365-01

Utarbeidet av: Karen Oline Kolstad

Oppdragsleder: Jorun Gjære

Tilgjengelighet: Åpen

Revisjonshistorikk				
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS
04	6. jun. 2025	Oppdatert etter kommentarer fra Surnadal kommune	JG	KOK
03	29. apr. 2025	Revidert notat	JG	KOK-
02	8. apr. 2025	Utkast til revidert notat	JG	JG-
01	18. feb. 2022	Moaveien 21 Trafikkanalyse	KOK	JG
Ver	Dato	Beskrivelse	Utarb. av	KS

Forord

Det er igangsatt et reguleringsplanarbeid for Moavegen 21, planID. 20200009, i Surnadal kommune. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for fortetting, leiligheter. Det planlegges leilighetsbygg med parkeringsanlegg i kjeller og på bakkeplan.

Reguleringsplanen ble vedtatt den 7. september 2023 i kommunestyrets sak 55/23. Planen ble påklaget og Statsforvalteren har i sitt vedtak 26. september 2024 opphevet planen.

Tidlig i planprosessen ble det utarbeidet en trafikkanalyse. Med bakgrunn i Statsforvalterens begrunnelse for vedtak er trafikkanalysen oppdatert og bearbeidet for å svare ut de manglene som Statsforvalteren har påpekt.

Trondheim, 29.04.2025

Jorun Gjære

Oppdragsleder

Karen Oline Kolstad

Oppdragsmedarbeider

Innholdsfortegnelse

1. Bakgrunn	4
2. Relevante planer	5
2.1. Gjeldende regulering	5
3. Dagens situasjon	6
3.1. Planområdet	6
3.2. Trafikksikkerhet	7
3.3. Myke trafikanter	9
3.4. Kollektivtilbud	11
3.5. Turproduksjon	11
3.6. Trafikkmengder på vegnettet	15
4. Fremtidig situasjon	18
4.1. Planforslag	18
4.2. Turproduksjon	19
4.3. Trafikkmengder	20
4.4. Parkering	21
4.5. Krysset mellom adkomstveg og Moavegen	22
4.6. Myke trafikanter	24
4.7. Barn på skoleveg og biltrafikk på vegnettet	24
4.8. Vurdering av planforslaget	25
5. Oppsummering	27

1. Bakgrunn

Det er satt i gang detaljregulering av Moavegen 21 (gnr./bnr. 35/52) i Surnadal sentrum. Setra Surnadal AS er forslagsstiller med Angvik Prosjektering som plankonsulent. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for bygging av boligbygg med totalt 10 leiligheter og parkeringskjeller. Planområdet er vist på Figur 1-1. Totalt areal for planområdet er cirka 2,5 daa.



Figur 1-1: Planområdet er markert rødt innenfor sort stiplet linje (Kilde: [Surnadal kommune - eByggWeb \(nois.no\)](https://ebyggweb.nois.no)).

Denne rapporten inneholder beskrivelse og vurdering av dagens trafikale situasjon og framtidig situasjon med planen gjennomført. Rapporten svarer ut Surnadal kommune og Statens vegvesen sine uttalelser og Statsforvalterens påpekte mangler.

Statens vegvesen savner en helhetlig trafiksikkerhetsvurdering også utenfor området. De tenker spesielt på plassering av adkomstvegen med nærhet til kryssområde mellom Moavegen og Moabrekka, og utfordringer med friskt, tilrettelegging for myke trafikanter på sørsiden av Moavegen, samt planlagt kantparkering.

Statsforvalteren tar opp flere momenter som går på trafiksikkerhet. Det gjelder spesielt adkomst til parkeringsgarasje fra Moavegen. Statsforvalteren påpeker også at trafikkanalysen ikke har tatt høyde for all trafikk som går langs Moavegen, samt at begrunnelsen for langsgående parkering ikke er tilstrekkelig utredet.

5

3. Dagens situasjon

3.1. Planområdet

Planområdets plassering i Surnadal og relevante målpunkt er vist på Figur 3-1. Området ligger sentralt til i Surnadal kommune. Planområdet ligger i kort avstand til daglige gjøremål. Planområdet ligger i følgende avstand til viktige målpunkt:

- Legesenter 150 meter
- Surnadal kommunehus 150 meter
- Sykehjem 350 meter
- Sentrum (dagligvarebutikker, kulturhus og hotell) 250-350 meter
- Barnehage 400 meter.
- ALTI kjøpesenter 1,2 km
- Skoleområdet ved Øye cirka 1,4 km,

På eiendommen har det vært en tomannsbolig og en garasje som nå er revet.



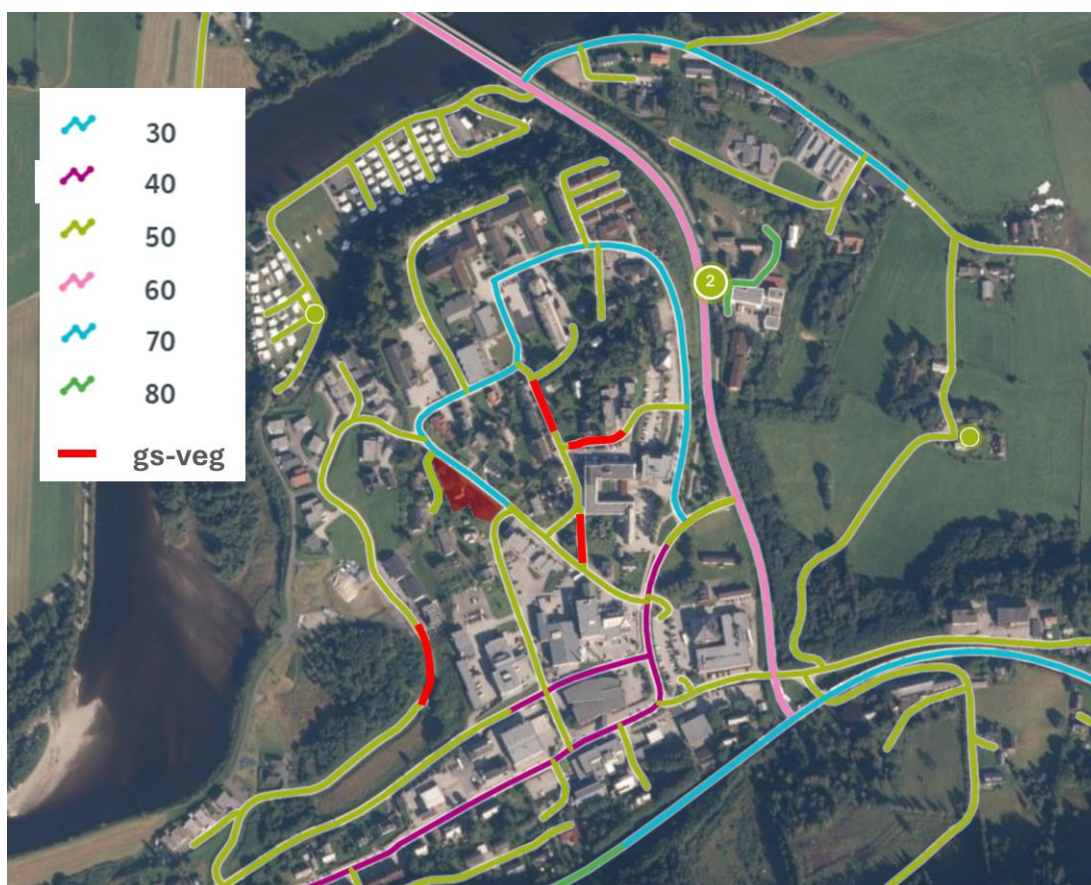
Figur 3-1: Surnadal sentrum med utvalgte målpunkt. Planområdet er markert med sort sirkel (Kilde: kart.asplanviak.no).

3.2. Trafikksikkerhet

Fartsgrenser

Grunnlaget for fartsgrensene på vegnett vist i Figur 3-2 er hentet fra vegkart.no. Fartsgrensene er kontrollert mot fartsgrenseskilt vist i Google Maps sine gatebilder. Det hvor det er oppdaget avvik i fartsgrensen i NVDB og på gatebildene er fartsgrensene i Google Maps forutsatt å være i samsvar med gyldig skiltvedtak/ generell fartsgrense.

Moavegen forbi planområdet har skiltet fartsgrense 30 km/t (se Figur 3-2). Øvrig vegnett i området har generell fartsgrense i tettbebygd strøk 50 km/t, unntatt deler av Svartvassvegen og Skeivegen som har fartsgrense 40 km/t. Skeiveien er opparbeidet som en miljøgate fra fv. 65 til Amfi-senteret .



Figur 3-2: Fartsgrenser i nærliggende vegnett. Planområdet er markert med rødt. (Kilde: vegkart.no og google maps street view mars 2025).

Trafikkulykker

Figur 3-3 viser oversikt over registrerte trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank i perioden 2015-2024. Totalt er det registrert 3 ulykker, to bilulykker og én sykkelulykke (bil og sykkel) i Surnadal sentrum. Det ses ingen sammenheng mellom ulykkene. Det er ingen registrerte trafikkulykker på fylkesvegen mellom Øye bru (Surnadal camping) og skoleområdet de siste 10 årene.



Figur 3-3: Registrerte trafikkulykker i Nasjonal vegdatabank 2015-2024 (Kilde: vegkart.no).

Uoversiktlige trafikkområder

Trafikkbildet kan være noe uoversiktlig både for kjørende, syklende og gående flere steder i vegnettet i øst for planområdet i retning sentrum. Det er også sett at det er manglende /misvisende/ lite synlig skilting og oppmerking langs vegnettet. Dette kan føre til misforståelser både blant myke trafikanter og kjørende og trafikkfarlige situasjoner.

Langs vegnettet øst for planområdet er det flere steder med utydelig skille mellom areal for myke trafikanter, kjøreareal og parkeringsareal. I tillegg er det også flere utflytende kryssområder. Figur 3-4 og Figur 3-5 viser eksempler på utflytende kryss og utydelig

definert vegareal henholdsvis langs Skeistrøvegen og Moavegen. Disse kryssområdene og strekningene er problematiske uavhengig av eventuell ny utbygging i området.



Figur 3-4: Utflytende kryss og utydelig definert vegareal langs Skeistrøvegen (feil gatenavn i google). (Kilde: [google.com/maps](https://www.google.com/maps)).



Figur 3-5: Utydelig definert vegareal langs Moavegen. (Kilde: [google.com/maps](https://www.google.com/maps)).

3.3. Myke trafikanter

Surnadal sentrum

Tilbudet for myke trafikanter i Surnadal sentrum, Skei, er vist på Figur 3-6. Sentrum er avgrenset av elva Surna i nordvest, fv. 65 i øst og fv. 670 i sør. I sentrum har store deler av vegnettet i stor grad ensidig fortau. Noen strekninger mangler eget tilbud for myke trafikanter og de de myke trafikantene må ferdes i vegbanen sammen med de kjørende. Som beskrevet i kapittel 3.2 er flere utflytende kryssområder og parkeringsarealer uten tydelig skille mellom areal for kjørende/gående/syklende.

Langs Moavegen mellom Skeistrøvegen og Moabrekka, har de myke trafikantene fortau langs nordsiden av vegen med gangfelt over til fortauet i Moabrekka. Mellom

planområdet og sentrum mangler eget tilbud for gående og syklende både langs Moavegen og langs Skeistrøvegen, og de myke trafikantene henvises til vegbanen.

Skeistrøvegen forventes å ha relativt lave trafikkmengder med trafikk kun til virksomhetene langs vegen. Vegen har generell fartsgrense i tettbebygdstrek 50 km/t. Hastighetsnivået antas å være lavere enn fartsgrensen lavt på grunn av vegens standard og omgivelser. Strekningen inn til sentrum er cirka 250 meter med flere avkjørsler og parkeringsplasser.



Figur 3-6: Gang- og sykkeltilbud i Surnadal sentrum. Planområdet er markert med rødt (Kilde: vegkart.no og google maps street view høst 2024).

Skoleveg

Surnadal barne- og ungdomsskole, og Surnadal videregående skole som ligger nord for Øye bru (og elva Surna) ligger innen i en gangavstand på cirka 1,5 km fra planområdet og i underkant av 2 km fra boligene nederst i Moabrekka. Avstanden til skolene ligger under avstandsgrensen for skoleskyss som er 2 km for førsteklasinger, 4 km for øvrige klassetrinn og 6 km for elver som går på videregående skole.

Det er godt tilrettelagt for myke trafikanter med kryssing av fv. 65 i undergang og gang- og sykkelveg videre nordover til skoleområdet. Gangfelt er etablert i kryssingspunkt langs gang- og sykkelvegen. Det er kun en kortere strekning av skolevegen på cirka 150 meter langs Moavegen som mangler eget tilbud for myke trafikanter. Det er relativt lave

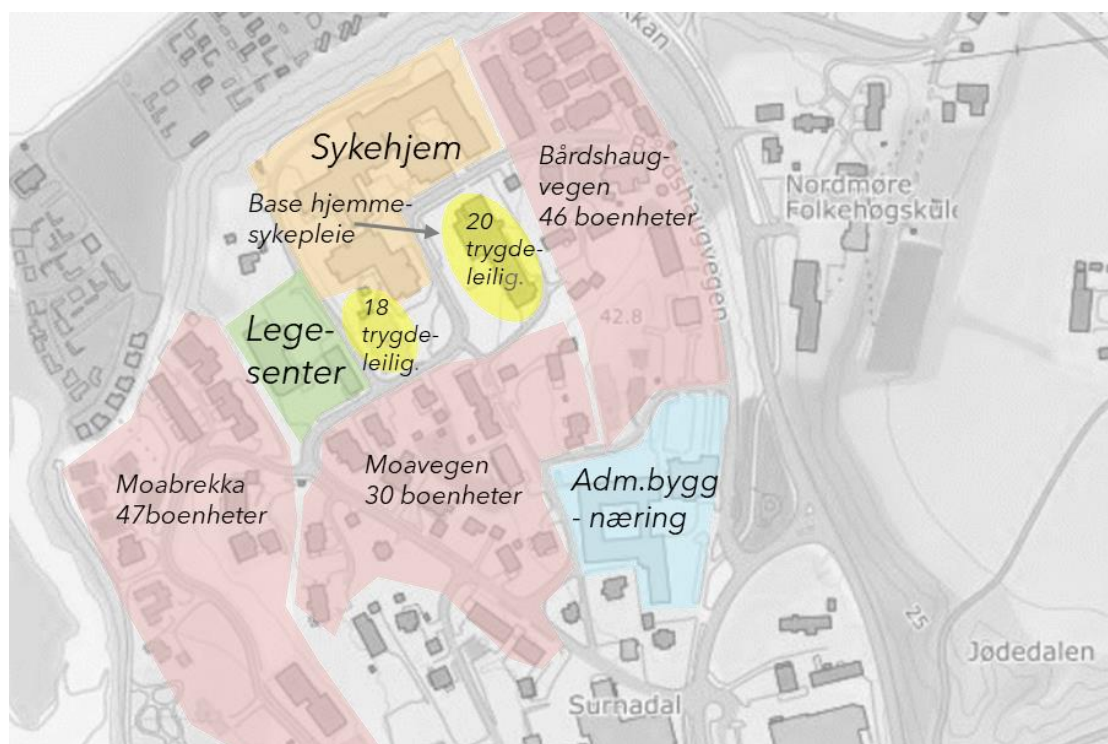
trafikkmengder og antatt lavt hastighetsnivå på denne strekningen. Vegen er skoleveg for barna i Moabrekka og Moavegen.

3.4. Kollektivtilbud

Skei er nærmeste bussholdeplass som ligger i en avstand på 300 meter sørover fra planområdet ved Kulturhuset. Holdeplassen betjenes av bussrute 902 og 905, Mørelinjen med tre avganger i retning Ålesund og fire avganger i retning Trondheim på ukedager. Begrenset kollektivtilbud kan bidra til høy andel bilreiser.

3.5. Turproduksjon

Det foreligger ikke trafikk tall på det nærliggende vegnettet til planområdet. Det har derfor vært nødvendig å beregne turproduksjonen i tilknytning til boligene og virksomhetene som benytter Moavegen forbi planområdet til. Utgangspunktet for turproduksjonsberegningene er antall boenheter, informasjon om antall ansatte og pasienter til legesenter og sykehjem, samt ansatte og besøk til administrasjonsbygg og næring. For å ikke legge til grunn for lave trafikk tall er turproduksjonsberegningene basert på konservative forutsetninger.



Figur 3-7 Oversikt over antall boenheter og type virksomheter som inngår i turproduksjonsberegninger.

Bolig

I beregning av turproduksjon for boliger er det tatt utgangspunkt i at en person i gjennomsnitt utfører 2,67 turer per dag (RVU 2024) og at reisemiddelfordelingen er lik som i kommuner med omtrent samme antall bosatte, kollektivtilbud og lokasjon.

Resultatene fra Nasjonal reisevaneundersøkelse¹ viser at det i sammenlignbare områder i Trøndelag er en bilførerandel på rundt 70%.

Gjennomsnittlig antall personer per boenhet i Norge og for Surnadal kommune er 2,1 (SSB 2024). Det kan forventes at trygdeleilighetene har færre beboere per boenhet enn eneboliger /større leiligheter. Det forutsettes derfor at trygdeleilighetene har en bosatt i hver leilighet og at disse har 50 % lavere reiseaktivitet enn befolkningen for øvrig. Skal antall beboere per boenhet i området bli 2,1 i gjennomsnitt samtidig som trygdeleilighetene har en bosatt hver, må de resterende boenhetene ha 2,4 beboere per boenhet i gjennomsnitt.

Antall turer per person per døgn og reisemiddelfordelingen baseres på resultater fra nasjonal reisevaneundersøkelse. Denne omfatter kun reiser for bosatte over 13 år. Turproduksjonsberegningene omfatter derfor kun turer som de bosatte over 13 år utfører.

Det er antatt at besøksturer og andre turer til/fra boligene som ikke utføres av de bosatte er i omtrent samme størrelsesorden som turene de bosatte gjennomfører som ikke har start eller målpunkt i hjemmet.

Tabell 3-1 viser oversikt over forutsetninger for turproduksjonsberegningene for dagens boenheter i området.

Tabell 3-1 Forutsetninger for beregning av turproduksjon fra boliger

Antall boenheter - vanlige boliger	123
Gjennomsnittlig antall personer per boenhet	2,4
Andel av befolkningen 13 år og eldre	85 %
Antall turer per person per årsdøgn ²	2,67
Antall boenheter - trygdeleilighet	38
Gjennomsnittlig antall personer per trygdeleilighet	1
Andel av befolkningen 13 år og eldre i trygdeleilighet	100 %
Antall turer per person per årsdøgn i trygdeleilighet	1,34

¹ [rvu-trondheimsregionen-2022.pdf](#), Miljøpakken (2023).

² RVU 2024

Tabell 3-2 viser reisemiddelfordelingen som er brukt i beregningene og Tabell 3-3 viser beregnet antall personturer per døgn og årsdøgntrafikk for de ulike boliglokasjonene.

Hver boenhet genererer 4 bilturer per dag i gjennomsnitt over året.

Samlet er det beregnet at boligene i området genererer i underkant av 550 ÅDT som fordeler seg med cirka 370 ÅDT i Moavegen og 180 ÅDT i Bårdshaugvegen.

Hver boenhet genererer 4 bilturer per dag i gjennomsnitt over året.

Tabell 3-2 Reisemiddelfordeling bosatte over 13 år.

Kategori	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer
Bosatte	17 %	3 %	2 %	70 %	8 %

Tabell 3-3 Beregnet årsdøgntrafikk til/fra boenhetene i de ulike lokasjonene og valg av kjørerute ut av området (avrundede tall).

Lokasjon	Antall boenheter	Antall bosatte over 13 år	Antall personturer/ årsdøgn ³	Bilførerandel	Antall bilturer/ årsdøgn	Kjører
Moabrekka	47	96	255	70 %	180	Moavegen
Trygdeleiligheter	38	38	50	70 %	35	Moavegen
Moavegen	30	61	165	70 %	115	Moavegen
Bårdshaugvegen	46	94	250	70 %	175	Bårdshaugvegen
Sum	160	345	775	70 %	545	

Næring

Fra Surnadal kommune er det mottatt informasjon om hvor mange ansatte som er på jobb på sykehjemmet og legesenter samt besøkende til legesenteret. For administrasjonsbygg og næring er det ikke oppgitt antall ansatte og besøk slik at disse tallene er basert på antall ansatte i kommuneadministrasjon og anslått med bakgrunn i de virksomhetene som er i byggene. Tabell 3-4 viser oversikt over ansatte og pasienter til legesenteret og

Tabell 3-5 viser oversikt over ansatte på sykehjem.

³ 2,67 personturer per bosatte over 13 år.

Tabell 3-4 Antall ansatte og pasienter til legesenter.

Legesenter	Antall ansatte	Antall pasienter
Leger	6	
Kontor /Lab/skiftestue	6	
15 pasienter per lege per dag		90
Skiftestue 30 pasienter per dag		30

Tabell 3-5 Antall ansatte på sykehjem.

Sykehjem	Antall ansatte dag	Antall ansatte ettermiddag	Antall ansatte natt
Institusjon	24	16	4
Ledere og merkantilt for institusjon	9		
Hjemmetjenesten	20	12	2
Ledere og merkantilt for hjemmetjenesten	4		
Fysioterapi- og ergoterapi-tjenesten	4		
Kjøkken	6		
Matvert	6	1	
Serviceavdelingen	4	1	
Drift og renhold	7		

Tabell 3-6 Antall ansatte og besøkende til administrasjonsbygg og næring – eget anslag.

Adm. bygg og næring	Antall ansatte	Antall besøk
Administrasjonsbygg	60	30
Næring	30	15

Det er ikke beregnet turproduksjon for næringsvirksomheten i Svartvassvegen 2 som ligger i krysset mellom Moavegen og Skeivegen. Denne eiendommen har parkering både inn mot Moavegen og mot Skeistrøvegen. Det er derfor stor usikkerhet i hvor stor trafikk eiendommen generer i Moavegen. I tillegg er det åpent for gjennomkjøring mellom Skeistrøvegen og Moavegen gjennom eiendommen.

I beregning av turproduksjon er det forutsatt at sykehjemmet har til nærmet samme antall personturer på helg som på hverdag (noe av turene til merkantilt personell utgår i helg samtidig som at det forventes at beboerne får mer besøk i helg).

Det forutsettes samme reisemiddelfordeling som bosatte både for ansatte og besøkende, bortsett fra for reiser i arbeid som vil være bilturer (hjemmesykepleie)

Tabell 3-7 viser beregnet antall personturer per døgn og årsdøgntrafikk for de ulike næringslokasjonene. Samlet er det beregnet at næringen i området genererer cirka 500 ÅDT, som vil fordele seg med cirka 340 ÅDT i Moavegen og rundt 160 ÅDT i Bårdshaugvegen.

Tabell 3-7 Beregnet årsdøgntrafikk til/fra i de ulike næringslokasjonene og andel som kjører Moavegen ut av området (avrundede tall).

Lokasjon	Antall arbeidsreiser	Antall besøks-turer	Antall person-turer/døgn	Bilfører-andel	Antall bilturer/yrkesdøgn	Antall bilturer/årsdøgn	Kjører Moavegen
Legesenter	25	240	265	70 %	185	130 ⁴	100 %
Sykehjem	240	-	240	70 %	170	170 ⁵	60 %
Hjemme-sykepleie-reiser til/fra base		70	70	100 %	70	70 ⁶	60 %
Adm. bygg og næring Moavegen 8 og 10	180	90	270	70 %	190	135 ⁷	50 %
Sum	445	400	845	73 %	615	505	68 % (340)

3.6. Trafikkmengder på vegnettet

Trafikkmengder i nærliggende vegnett er vist på Figur 3-8. Trafikkmengder langs fylkesvegene baserer seg på trafikkmengder registrert i Statens vegvesen sitt nettportal trafikldata.no. Trafikkmengdene i lokalvegnettet er beregnet ut fra antall boenheter, informasjon om antall ansatte og besøk i tilknytning til helsesenter og legesenter/legevakt og øvrig bebyggelse og er et anslag basert på forventet turproduksjon fra bebyggelsen.

⁴ ÅDT=5/7*YDT

⁵ ÅDT=YDT

⁶ ÅDT=YDT

⁷ ÅDT=5/7*YDT

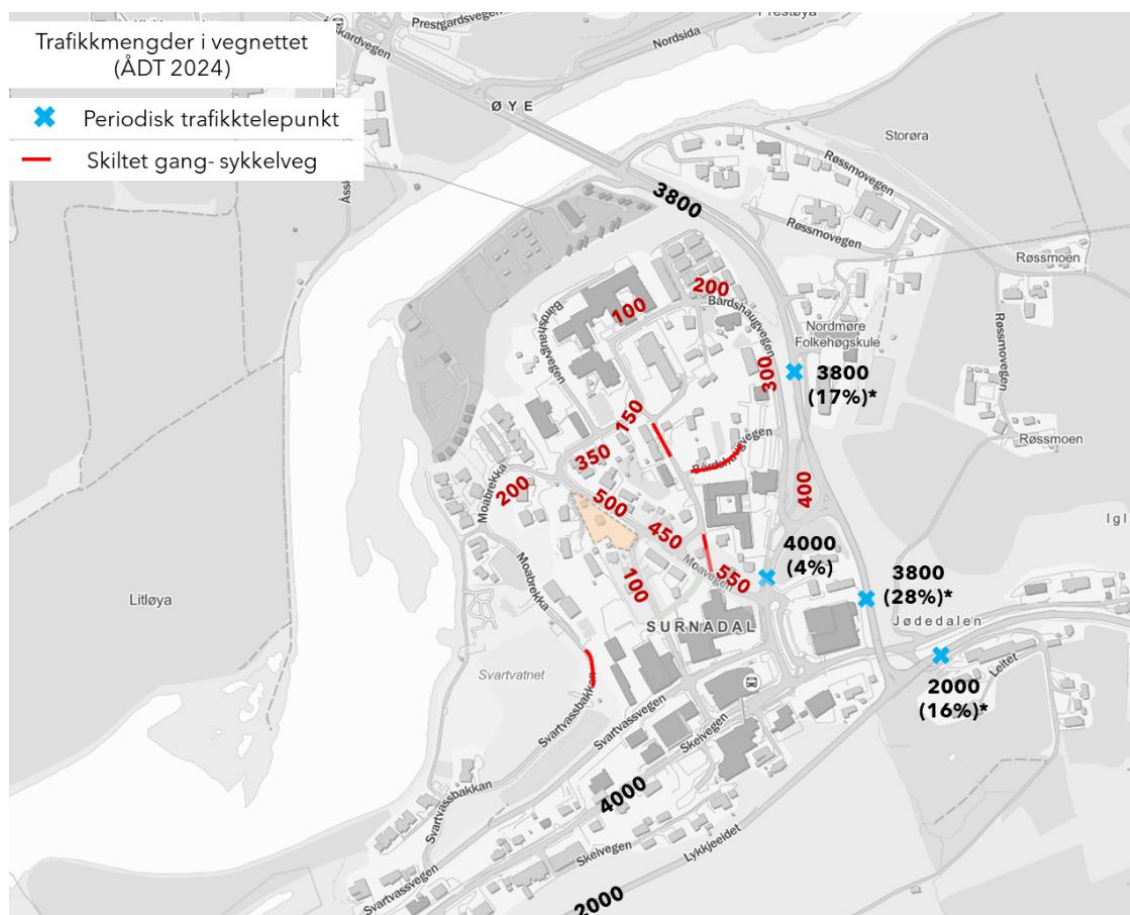
Trafikken er fordelt mellom Moavegen og Bårdshaugvegen ut fra sannsynlig kjørerute med bakgrunn i kjørelengde og kjøretid.

Følgende trafikk benytter Moavegen forbi planområdet:

- All bebyggelse i Moabrekka
- Leiligheter i Bårdshaugvegen 35 G, og Moavegen 37 og 39
- All bebyggelse langs Moavegen
- Alle ansatte og besøkende til legesenteret
- 60 % av ansatte til sykehjemmet
- 60 % av ansatte og reiser i arbeid til hjemmesykepleien
- 50 % av ansatte og besøkende til administrasjonsbygg og virksomheter i Moavegen 8 og 10 og Bårdshaugvegen 1, 3, 5 og 7

Følgende trafikk benytter Bårdshaugvegen:

- Bebyggelse langs Bårdshaugvegen øst/sør for sykehjemmet
- 40 % av ansatte til sykehjemmet
- 40 % av ansatte og reiser i arbeid til hjemmesykepleien
- 50 % av ansatte og besøkende til administrasjonsbygg og virksomheter i Moavegen 8 og 10, og Bårdshaugvegen 1, 3, 5 og 7



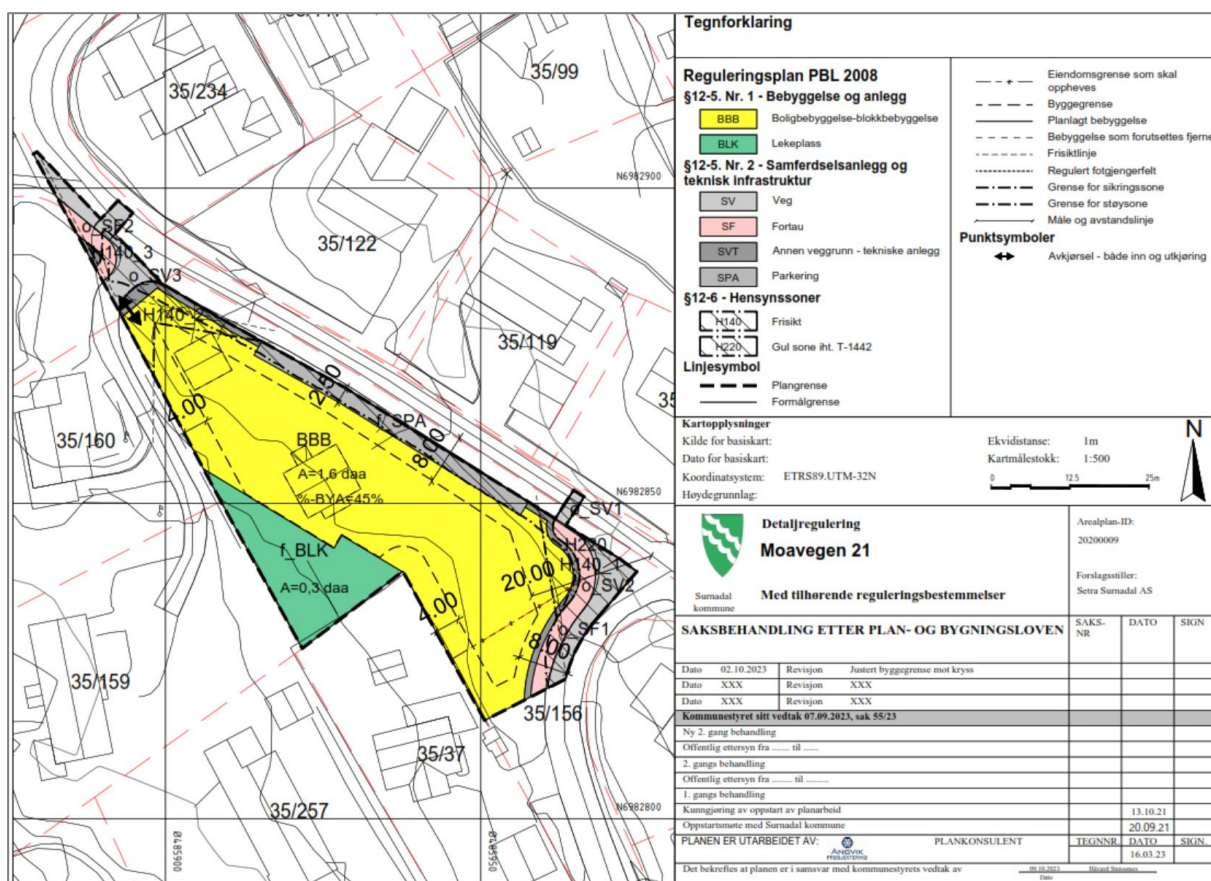
Figur 3-8: Trafikkmengder på vegnettet ÅDT 2024 (Kilde: NVDB og egne beregninger avrundet til nærmeste 50).

Trafikkmengden forbi planområdet er med de gitte forutsetningene beregnet til cirka 500 ÅDT. Det er lagt til grunn at noe av trafikken forbi planområdet fordeler seg mellom Moavegen og Skeistrøvegen i krysset øst for planområdet, og noe trafikk går også via noe forbindelsen 150 meter øst for krysset.

4. Fremtidig situasjon

4.1. Planforslag

Forslag til plankart er vist på Figur 4-1. Forslag til plan legger til rette for bygging av to leilighetsbygg med til sammen 10 leiligheter av ulik størrelse. Totalt BRA er på cirka 1700 m² inklusive parkeringskjeller (cirka 500 m²).



Figur 4-1: Forslag til plankart, datert 16.03.2023 (utarbeidet av: Angvik Prosjektering).

Figur 4-2 viser situasjonsplan for planområdet med omkringliggende vegnett. Planen viser adkomst til parkeringskjeller fra eksisterende adkomstveg i nordvest. Parkering i garasjen skal være forbeholdt de bosatte. Inn- og utkjøring til garasjen fra Moavegen er kontrollert med sporingskurver. Tilnærmet all biltrafikk i adkomstvegen til planområdet vil være til/fra parkeringsgarasjen, kun trafikken i tilknytning til 2 eneboliger (gnr./bnr. 35/159 og 35/160) kommer i tillegg.

Planen legger til rette for besøkparkering (6 plasser) langs Moavegen på egen eiendom. Område for renovasjonsløsning ligger i forlengelsen av besøkparkeringen.

Situasjonsplanen viser både eksisterende og nytt tilbud for myke trafikanter med gode forbindelser på tvers og langs planområdet. Nytt tilbud for myke trafikanter i planen er langsgående gang-areal mellom parkeringsareal og ny bebyggelse, og fortausløsning

langs planområdet mot Skeistrøvegen. I tillegg viser situasjonsplanen nytt overgangssted /gangfelt over Moavegen til eksisterende fortau øst for ny bebyggelse og adkomst mellom Moavegen og planlagt lekeplass som ligger innen planområdet i sør.

Planen legger til rette for innendørs sykkelparkering i parkeringskjeller og utendørs sykkelparkering øst for ny bebyggelse ved adkomst til lekeplassen.



Figur 4-2 Situasjonsplan utarbeidet av Norgeshus.

4.2. Turproduksjon

Turproduksjonsberegningene tar utgangspunkt i 10 leiligheter med totalt areal på cirka 1200 m² (BRA). Det er tatt utgangspunkt i samme beregningsforutsetning for turproduksjon som for dagens situasjon i Tabell 3-1 og Tabell 3-2.

Med utgangspunkt antagelsene over gir det en turproduksjon for de bosatte på planområdet som beregnet i Tabell 4-1.

Tabell 4-1: Beregning av personturer og bilturer ÅDT generert av planforslaget (avrundede tall).

Antall boenheter	Bosatte per boenhet	Antall bosatte over 13 år ⁸	Antall turer/person /døgn	Antall personturer/døgn	Bilførerandel	Antall bilturer/årsdøgn
10	2,4	20	2,67 ⁹	55	70 %	40

Hovedvekten av turene antas å tas som bilfører, bilpassasjer, gående eller syklende. Noen av turene vil også være kollektivreiser.

Beregningene viser at planforslaget vil generere cirka 40 ÅDT.

Erfaringsmessig ligger makstimetrafikken i boligområder på cirka 16 % av ÅDT. Dette gir en beregnet makstimetrafikk i sum til/fra planområdet lavere enn 10 kjt/time for alle parkeringsplassene samlet. Disse bilturene fordeler seg på adkomsten til/fra parkeringskjelleren og parkeringsplassene langs Moavegen.

Retningsfordelingen kan antas å være 80 % fra planområdet og 20 % til planområdet om morgenen, og motsatt fordeling om ettermiddagen

4.3. Trafikkmengder

Basert på beregnet bilturproduksjon og antagelsen om at hovedandelen av bilturene er til/fra planområdet er sentrumsrettet blir forventet trafikkmengde i vegnettet som vist på Figur 4-3.

Trafikkmengden i vegnettet vil fortsatt være lav, og det forventes ingen køproblematikk som følge av planforslaget, verken for personbiltrafikk eller for utrykningskjøretøy.

Moavegen forbi planområdet betjener sykehjemmet og legesenteret i tillegg til å være adkomstveg for nærmere 80 boenheter og 40 trygdeleiligheter i dag.

Biltrafikken tilknyttet boligene vil være størst ut av området om morgenen og størst inn mot området på ettermiddagen. Biltrafikken til sykehjemmet vil være størst inn mot området om morgenen (før kl.07) og om ettermiddagen vil den være marginalt størst fra området. For legesenteret kan det forventes at trafikken fordeles jevnt over arbeidsdagen.

⁸ Statistikk viser cirka 85% av befolkningen er eldre 13 år og eldre.

⁹ RVU 2024



Figur 4-3: Trafikkmengder i nærliggende vegnett og trafikkøkning som følge av planforslaget (avrundede tall).

Med trafikkmengden i adkomstvegen (< 40 ÅDT), fartsgrensen og Moavegen som kommunal veg er det ingen direkte krav i vegnormalene til stoppsikt eller utforming i avkjørselen. Vegnormalene stiller krav vertikalgeometri ved trafikkmengder over 50 ÅDT. Har primærvegen trafikknivået på over 2000 ÅDT skal avkjørselen utformes som kryss.

Noe av trafikken tilknyttet planområdet vil være bilturer til og fra de planlagte parkeringsplassene langs Moavegen.

Beregningene viser at hver parkeringsplass i gjennomsnitt genererer cirka 2,5 ÅDT (40 ÅDT/16 p-plasser). De 10 parkeringsplassene i garasjen vil ut fra dette generere 25 bilturer per dag i gjennomsnitt over året. Adkomsten vil i tillegg til garasjen også betjene to eksisterende boligeiendommer. I kap. 3.5 er bilturproduksjonen per boenhet i området beregnet til 4 bilturer per dag i gjennomsnitt som da gir 8 bilturer per dag i gjennomsnitt for de to eksisterende boenhetene samlet. Totalt gir dette 33 ÅDT i avkjørselen til Moavegen samlet for eksisterende boenheter og parkeringsgarasjen samlet.

Med de forutsetningene som er lagt til grunn kan avkjørselen ha kapasitet til å betjene ytterligere 4 boenheter før trafikkmengden utløser krav i vegnormalene.

4.4. Parkering

Det er viktig at det legges til rette for tilstrekkelig antall parkeringsplasser for å unngå utilsiktet parkering på nærliggende tomter og langs vegen. Dette gjelder spesielt da det ikke er parkeringsregulering, eller parkeringsrestriksjoner i området.

Surnadal kommune har relativ spredt bebyggelse utenfor sentrum. Men også i sentrum er aktiviteten spredt mellom området ved kommunehuset, ALTI kjøpesenter og boligområdene lenger sør. Dette sammen med et veldig begrenset kollektivtilbud tilsier et høyt bilhold for de bosatte.

Planforslaget legger til rette for etablering av seks parkeringsplasser på bakkeplan langs Moavegen, samt ti parkeringsplasser i parkeringskjeller. Antallet parkeringsplasser antas å dekke parkeringsbehovet både for beboere og besøkende slik at det unngås parkering på nærliggende tomter, og parkering utenfor oppmerkede plasser langs vegen.

4.5. Krysset mellom adkomstveg og Moavegen

Statens vegvesen og Statsforvalteren har kommentert spesielt på plassering av adkomst til parkeringsgarasjen tett på dagens kryssområde med Moavegen, og utfordringer med friskt i dette krysset. Risikoen med for kort avstand mellom krysset med Moavegen og adkomsten til parkeringsgarasjen kan være faren for at det kan oppstå tilbakeblokkering ut i Moavegen når inngående trafikk til parkeringsgarasjen må stoppe for motgående trafikk ut fra adkomstvegen i tillegg til eventuell trafikk til/fra naboeiendommene som også vil være brukere av samme kryss.

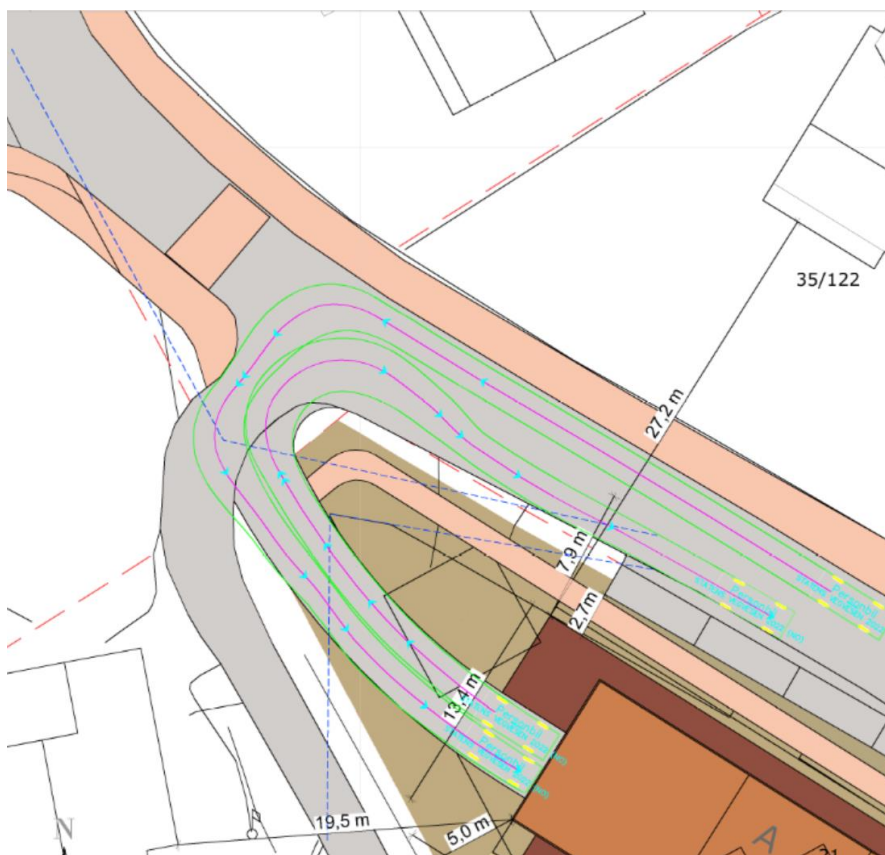
Sporing og friskt er sjekket i krysset mellom adkomstvegen og Moavegen. Sporing for personbil på vei fra sentrum til parkeringsgarasje er vist i Figur 4-4 og sporing fra parkeringsgarasje til sentrum Figur 4-5. Figur 4-6 viser figur med sporing både til og fra parkeringsgarasje samlet. Sporing ved utkjøring til Moavegen i retning sentrum viser at personbilen må bruke noe av motgående kjørefelt dersom bilen må holde seg helt til høyre i avkjørselen. Moavegen har tilstrekkelig bredde til at motgående trafikk kan passere. I selve avkjørselen og øvre del av vegen inn mot garasjen er det ikke tilstrekkelig bredde til at to kjøretøy kan møtes og biler på vei ut i krysset kan sperre for kjøretøy som skal til garasjen. Med den beregnede ÅDT i adkomsten (33 ÅDT) anses det likevel som mindre sannsynlig at slike situasjoner vil oppstå. I makstimen vil det sannsynligvis være ned mot 5 kjt. i sum til/fra adkomsten og 55 kjt. i Moavegen



Figur 4-4 Sporing for personbil på vei fra sentrum til parkeringsgarasje. Mørkeblå stiplede linjer er siktlinjer.



Figur 4-5 Sporing for personbil på vei fra parkeringsgarasje til sentrum. Mørkeblå stiplede linjer er siktlinjer



Figur 4-6 Sporing for personbiler på vei til og fra parkeringsgarasje. Mørkeblå stiplede linjer er siktlinjer

4.6. Myke trafikanter

Det er politisk vedtak om at fortau langs Skeistrøvegen skal inngå i ny reguleringsplan for Surnadal sentrum. Nytt fortau vil gi et eget tilbud for myke trafikanter mellom planområdet og sentrum. Forslag til planen viser nytt fortau langs deler Skeistrøvegen. Moavegen har i dag fortau på strekningen forbi planområdet på motsatt side. Planen legger til rette for å etablere gangfelt i krysset Moavegen x Skeistrøvegen som vil knytte fortauene sammen.

4.7. Barn på skoleveg og biltrafikk på vegnettet

Tidsperiodene det kan forventes stor biltrafikk på vegnettet vil være i forbindelse med vaktskifte på sykehjemmet, rundt kl.07 om morgenen og kl.15 på ettermiddagen. Legesenteret og hjemmesykepleie kan forventes i større grad ha jevnere trafikkfordeling gjennom dagen.

Det kan forventes at skolebarna drar fra området cirka-45 minutter før skolestart og kommer tilbake til cirka 45 minutter etter skoleslutt.

Anslagsvis er cirka 15 % av de bosatte yngre enn 13 år, og cirka halvparten av disse vil være i skolealder. Det betyr at 12-18 barn under 13 vil ha Moavegen som skoleveg. Det kan forventes at de minste av disse barna blir kjørt til/fra skolen.

Sammenfallende tidspunkt for både mange barn og mange kjøretøy på vegnettet forventes å være om ettermiddagen i tidsperioden kl.14-16. Det kan forventes opp mot 10-15 skolebarn og 55¹⁰ kjøretøy i Moavegen i makstimen. Antallet er på et nivå som gir en oversiktlig trafikksituasjon også i makstimen.

4.8. Vurdering av planforslaget

Fra krysset med Moabrekka har Moavegen god geometri og utforming som gir god sikt 200 meter i retning sentrum. Moavegen har minimum vegbredde 6 meter på stekningen som har fortau og nærmere 7 meter på stekningen uten fortau. Figur 4-7 viser Moavegen sett fra krysset med Moabrekka. Etter utbygging vil eksisterende adkomstveg til høyre i bilde betjene parkeringsgarasjen for boenhetene innen planområdet og eneboliger (gnr./bnr. 35/159 og 35/160).

Med planområdets nærhet til sentrum er det valgt å legge til rette for langsgående besøksparkering langs Moavegen. Det er vanlig med langsgående parkering i sentrumsområder. Moavegen har god geometri med rettlinjet horisontalkurvatur uten stigning på strekningen. Dette gir et oversiktlig trafikkbilde både for de kjørende og for de myke trafikantene. Langsgående gateparkering på egen eiendom vurderes som en trafiksikker og god løsning.

Planområdet ligger i kort gangavstand til sentrum og til skoleområder. Områdets beliggenhet legger godt til rette for at framtidig beboere vil ha gode muligheter for å gå og sykle til hverdagslige gjøremål.

I dag er det fortau langs Moavegen forbi planområdet som avsluttes ved Moabrekka. Der er det anlagt fotgjengerfelt over til fortauet som går nedover langs Moabrekka. Fartsgrensen i Moavegen er 30 km/t på strekningen som har fortau og 50 km/t på strekningen fra Skeistrøvegen i retning sentrum. Denne strekningen har heller ikke fortau. Som tidligere beskrevet i rapporten det det avdekket manglende skilting og oppmerking. Vanlig praksis for veger med fartsgrense 30 km/t er etablering av fartshumper. Årsaken til at det ikke er etablert fartshumper i Moavegen kan skyldes at vegen er utrykningsveg for ambulanse- og brannbiler.

¹⁰ Erfaringsvis ligger makstimetrafikken på 10 % av ÅDT for sammensatt trafikk av både boliger og næring.

Tiltak for å bedre forholdene både for de som bor langs vegen og for de myke trafikantene kan både være å sette ned fartsgrense til 30 km/t på strekningen nærmest sentrum og tiltak som reduserer trafikkmengden. Reduksjon av fartsgrensen kan også ha effekt på trafikkmengden ved at det kan bli mer attraktivt og raskere å velge Bårdshaugvegen. Det er spesielt trafikken til/fra sykehjemmet som i størst mulig grad bør og kan benytte Bårdshaugvegen. Gjennomkjøringsforbud ved bruk av vegtrafikkskilt er i lite ønskelig da det ofte vil kreve oppfølging og kontroll for å unngå ulovlig gjennomkjøring. Fysisk stengning er å foretrekke, men det vil føre til at legesenter og sykehjem vil ligge på hver side av en eventuell stenging. Dette vil være uheldig med hensyn til utrykningstid til sykehjemmet.



Figur 4-7 Moavegen sett fra krysset med Moabrekka.

5. Oppsummering

Planforslaget innebærer bygging av totalt 10 leiligheter og er forventet å tilføre i underkant av 50 personturer/døgn på vegnettet. Rundt 40 turer forventes å være bilturer. (ÅDT) Trafikkmengden i vegnettet vil med dette ikke øke vesentlig utover dagens trafikkmengder i Moavegen på cirka 500 ÅDT ved planområdet. Det forventes ingen køproblematikk som følge av planforslaget, hverken for personbiler eller utrykningskjøretøy.

Parkeringsmuligheter på planområdet sikres ved etablering av både parkeringskjeller og parkeringsplasser på bakkeplan, totalt 16 parkeringsplasser. Antallet parkeringsplasser antas å dekke behovet for både beboere og besøkende slik at det unngås parkering på nærliggende tomter og forstyrrende parkering utenom oppmerkede plasser.

Tilretteleggingen for myke trafikanter i omkringliggende vegnett er noe begrenset. Store deler av vegnettet har ensidig fortau, men tilbudet er ikke sammenhengende. Det er vedtatt bygging av fortau langs Skeistrøvegen, og planen regulerer deler av dette. Fortau langs Skeistrøvegen vil gi et eget tilbud for myke trafikanter mellom planområdet og Surnadal sentrum, og vil være en forbedring for myke trafikanter og trafikksikkerheten i området. Planen legger også til rette for etablering av tilbud for myke trafikanter langs Moavegen på samme side som planlagt bebyggelse. Trafikkmengden som forventes å komme på grunn av utbygging innen planområdet vil ikke endre vesentlig på trafikksikkerheten i området. Det vil bli beskjedne økning i trafikkmengden, i hovedsak om morgenen og ettermiddagen. Områdets sentrumsnære beliggenhet med kort avstand til daglige gjøremål kan bidra til at flere velger å gå eller sykle.

Skolevegen mellom planområdet og Surnadal barne- og ungdomsskole og Surnadal videregående skole er godt tilrettelagt med eget gang- og sykkeltilbud langs fv. 65 med undergang under fv. 65, og gangfelt i kryssområder ved skolen. Det mangler eget tilbud for myke trafikanter 150 meter langs Moavegen til Skeivegen. For å bedre trafikksikkerheten på denne strekningen bør fartsgrensa reduseres til 30 km/t. Nedsatt fartsgrense vil bedre trafikksikkerheten og i tillegg bidra til å redusere gjennomgangstrafikken.