

## Detaljregulering O. Skasliens veg 20 m.fl

### Trafikkanalyse

Oppdragsnavn	<b>O. Skasliens veg 20</b>
Prosjekt nr.	<b>378021048-004</b>
Mottaker	<b>Rebus Utvikling AS, Anders Klang</b>
Dokument type	<b>Fagrapport Trafikk</b>
Versjon	<b>0.3</b>
Dato	<b>16.12.2025</b>
Utført av	<b>Tor Lunde</b>
Kontrollert av	<b>Grete Mathiassen</b>
Godkjent av	<b>Ole Johan Kittilsen</b>
Beskrivelse	<b>Trafikkanalyse med turproduksjonsberegning, ÅDT-kart og beskrivelse av trafikale virkninger av dagligvareforretning, utleieleiligheter og turistrettet handel og service i Oppdal.</b>

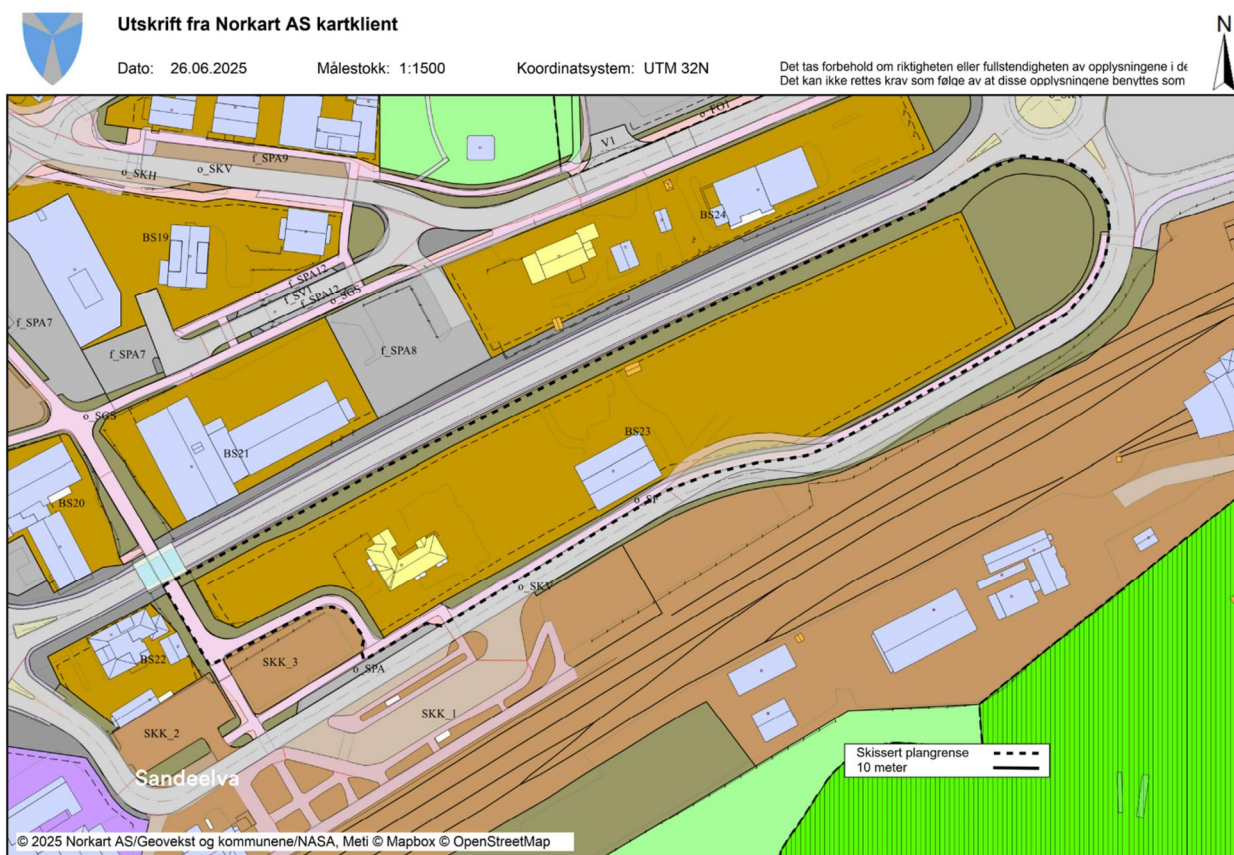
### Innholdsfortegnelse

1.	Tiltaket	2
1.1	Innledning	2
1.2	Statens vegvesens innspill ved planoppstart	3
2.	Trafikkmengder	4
2.1	Trafikkvariasjon	4
2.2	ÅDT-beregning av tiltaket	4
2.3	Kapasitetsvurderinger E6	6
2.3.1	Rundkjøring 1 O. Skasliens veg øst	6
2.3.2	Rundkjøring 2 O. Skasliens veg vest	7
3.	Tilbud til gående og syklende	8
3.1	Sammenhengende tilbud til gående	8
3.2	Kryssing av E6	8
3.2.1	Tilrettelagt kryssing i plan	10
3.2.2	Krav til gangfelt i vegnormalene	11
3.2.3	Planskilt kryssing	12
3.3	Trafikksikkerhet	15
4.	Vareadkomster	14

## 1. Tiltaket

### 1.1 Innledning

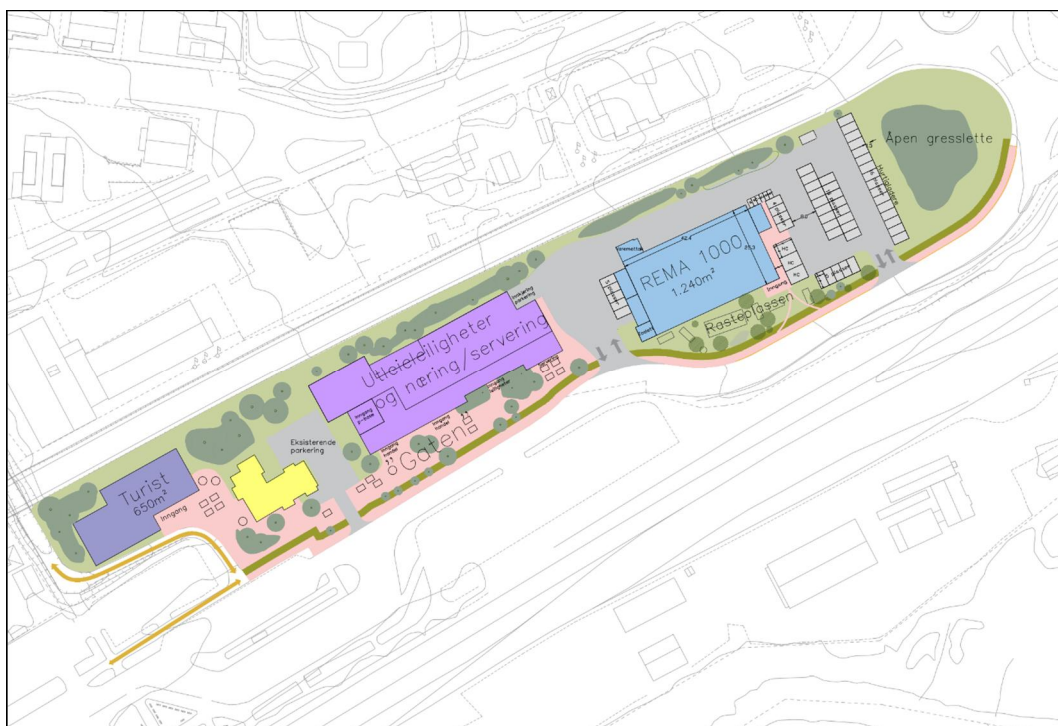
Henning Larsen Architects AS og Rambøll Norge AS detaljregulerer på vegne av O. Skasliens veg 20 AS (Rebus AS) 12,5 dekar til dagligvare og sentrumsformål med tjenesteyting, forretning, kontor, servering og utleieboliger. Planområdet dekker med trafikkareal 17,2 dekar og ligger langs O. Skasliens veg øst for E6 og vest for jernbanen. I nordøst grenser området til rundkjøring med kv 3550 Nyvegen og i vest til kryss med rv 70 Sunndalsvegen. Samlet planlagt bebygd areal er ca 7700 kvm inkludert innendørs p-anlegg.



**Figur 1 Planavgrensning**

Første byggetrinn består av dagligvareforretning REMA 1000 med parkering, varelevering og rasteplass med BTA 1290 kvm. Forretningen ligger helt nordøst i planområdet og har adkomst fra eksisterende rundkjøring på E6 via kommunal veg O. Skasliens veg til p-plass nordøst for forretningen og til vareadkomst via separat adkomst sørvest for forretningen.

Andre byggetrinn består av utleieleiligheter for turister. I tillegg planlegges et bygg med tjenesteyting, bevertning, mindre handel og kontorvirksomhet. Mellom byggene i byggetrinn to ligger eksisterende bolig med fire leiligheter.



**Figur 2** Situasjonsplan (Henning Larsen 4.11.2025)

## 1.2 Statens vegvesens innspill ved planoppstart

I brev etter varsel om oppstart av regulering, varslet Statens vegvesen om følgende krav til planen:

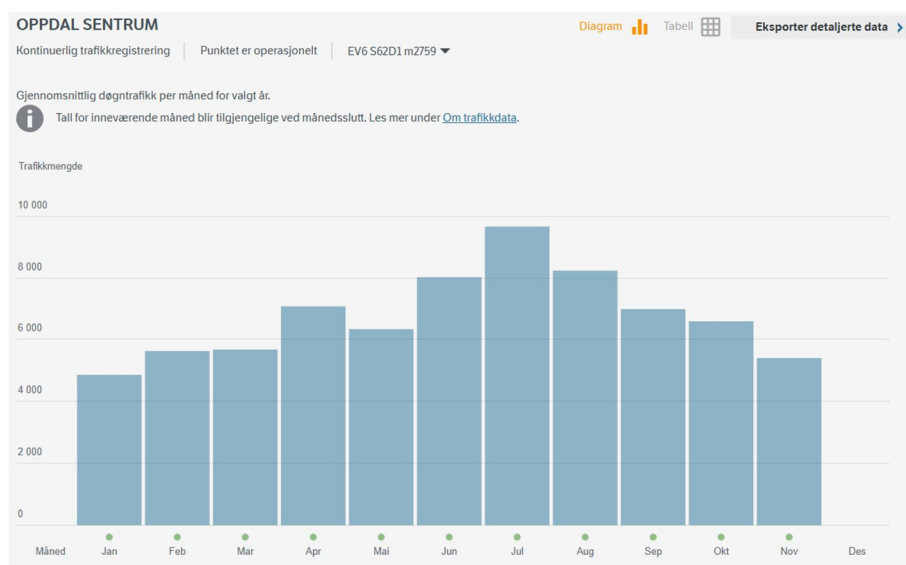
- ROS-analysen og planbeskrivelsen må vise hvordan planen påvirker trafikken på omkringliggende vegnett. Det vil være behov for en trafikkanalyse vedrørende fremkommelighet og kapasitet i rundkjøringen på E6 nordøst for planområdet.
- Fokus på trygge forbindelser for gående og syklende til og fra tiltaksområdet til sentrum og til boliger nord for E6
- De er tilbakeholdne med å akseptere gangfelt over E6 ved rundkjøringen nordøst for planområdet. Men de sier samtidig at et gangfelt skal henge sammen med et gangnett. De ønsker at det i analysen belyses hvordan et gangfelt påvirker fremkommeligheten for bil på E6
  - o Trafikkanalysen bør belyse hvordan tiltaket og tilbudet til gående og syklende påvirker gangstrømmer i og i nærområdet til tiltaket
  - o Det må sees på alternative kryssingsmuligheter. En undergang slik som ved Skifer hotell og ved Skyss-stasjonen må vurderes.
- Adkomst for nød og nytte må ivaretas
- Geometrisk utforming ihht vegnormalene må gå frem av reguleringsbestemmelsene
- Krav til universell utforming oppnås når vegnormalene følges

Statens vegvesen varsler innsigelse særlig knyttet til rundkjøring eller gangfelt.

## 2. Trafikkmengder

### 2.1 Trafikkvariasjon

Statens vegvesen har i Nasjonal vegdatabank (NVDB) ÅDT-belagt vegnettet i Oppdal i 2022. På E6 like nord for tiltaket er det kontinuerlig tellepunkt og på rv 70 vest for kryss med Inge Krokanns veg, er det også kontinuerlig tellepunkt. Trafikkmengdene i Oppdal varierer med turisttrafikken og har størst trafikk i juli og større trafikk i vinterferie og påske enn i de andre ukene i februar, mars og april. Figur 3 viser ÅDT-variasjonen for trafikk på E6 gjennom Oppdal fra januar til november 2025.



**Figur 3 ÅDT Årsvariasjon E6 Oppdal sentrum nord for nordre rundkjøring i kryss med O. Skasliens veg**

### 2.2 ÅDT-beregning av tiltaket

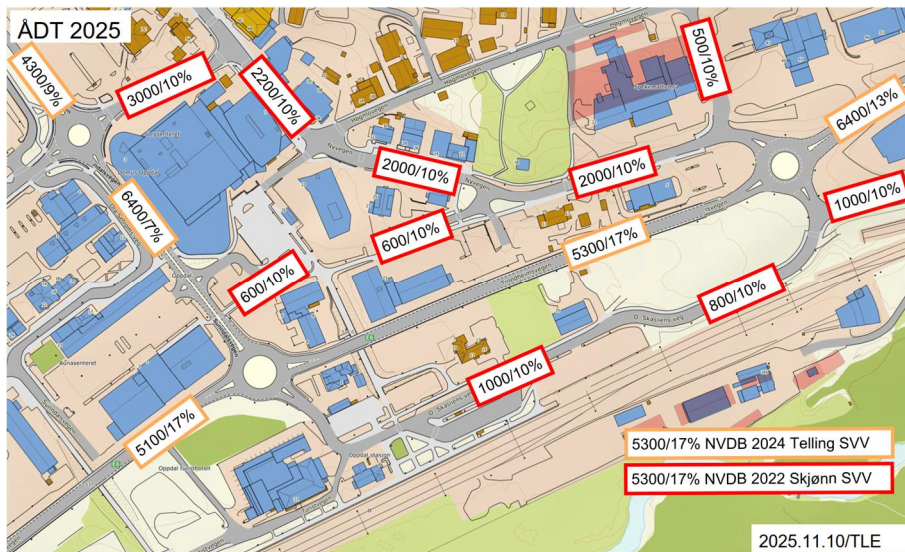
Tiltaket består av REMA 1000 med 1200 kvm og ca 40 p-plasser. Leilighetsbygget har ca 36 leiligheter og 40 p-plasser, eksisterende bygg har 4 boenheter og bygg for turistrettet handel og tjenesteyting er på 600 kvm. Turproduksjonsberegningen gjenspeiler trafikken en høy normaldag, men biltrafikk til de forskjellige funksjonene vil variere forskjellig avhengig av turistsesong og marked.

ÅDT-beregningen er gjort med høy utnyttning av både utleieleiligheter og handel og antas å representere en dag i juli som er den høyeste måneden i året for trafikk gjennom tellepunkt på E6 øst for tiltaket.

Virksomhet	Beregning	ÅDT	Mot sør	Mot nord
REMA 1000	1200 kvm * 50 envegs bil/ 100 kvm	600	200	400
Utleieleiligheter og handel	40 p-plasser * 3 enveis bilturer + 600 kvm * 10/100	180	120	60
Eksisterende bygg med 4 boenheter	4 boenheter * 4 enveis bilturer pr boenhet	16	10	6
Turistrettet handel og tjenesteyting	600 kvm handel * 10 envegs bil/100 kvm	60	40	20
<b>Totalt</b>		<b>850</b>	<b>350</b>	<b>500</b>

**Tabell 1 Turproduksjon**

Dagens trafikk er hentet fra Nasjonal vegdatabank og er en miks av 2022-data for lokalgatene og 2024-data for E6 og rv 70. Tunge kjt i %.

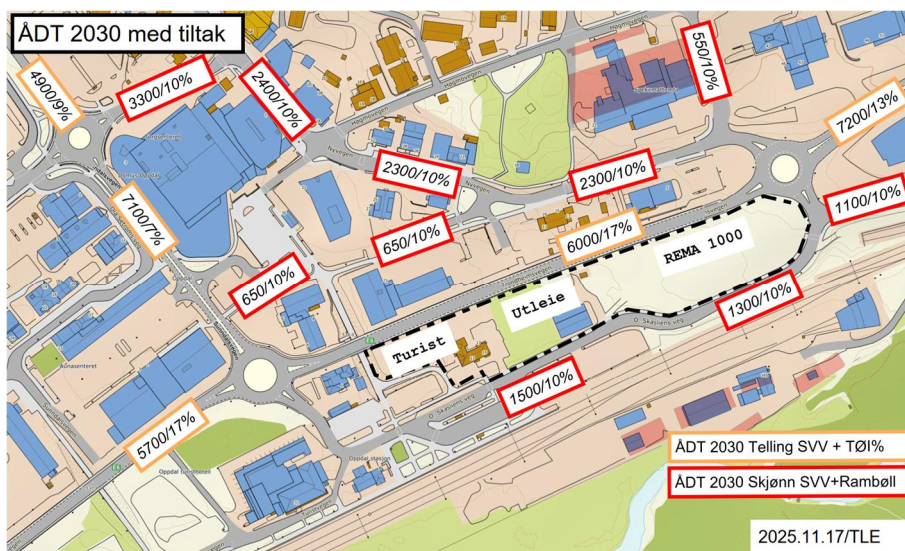


Figur 4 ÅDT 2025 uten tiltak, % tunge (NVDB 2025)

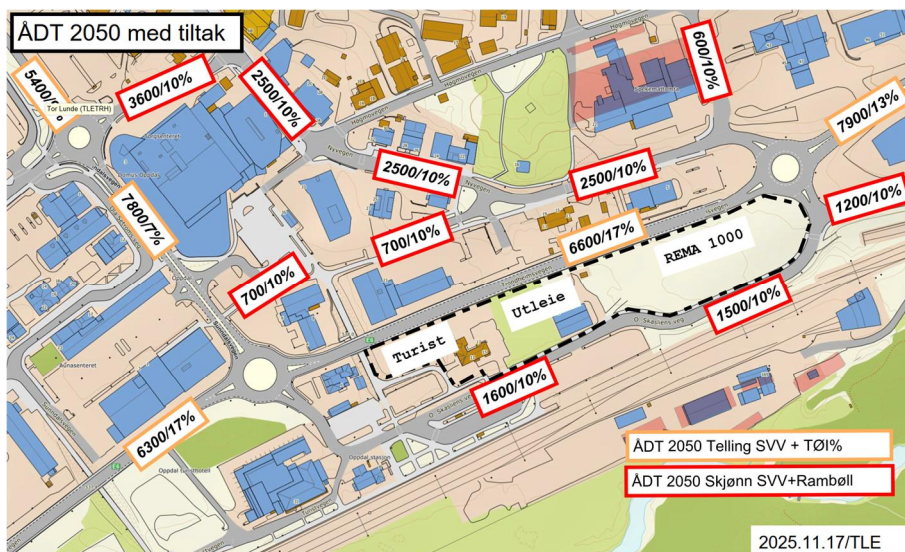
For 2030 er turproduksjonen for tiltaket, beregnet ÅDT 850 enveis bilturer, fordelt på vegnettet proporsjonalt med eksisterende trafikkmengder i vegnettet.

Trafikkutviklingen fra 2025 til 2030 og 2050 er gjort med vekstfaktorer hentet fra TØIs rapport. Vekstfaktorene for Trøndelag felles for lette og tunge er 1,62 % pr år for 2025 – 2030 og 0,48% pr år for 2030 – 2050. Det gir samlet trafikkvekst på 8,4% fra 2025- - 2030 og 10.1% videre fra 2030 til 2050.

[Framskrivinger for persontransport til NTP 2025-2036](#)



Figur 5 ÅDT 2030 med tiltak



Figur 6 ÅDT 2050 med tiltak

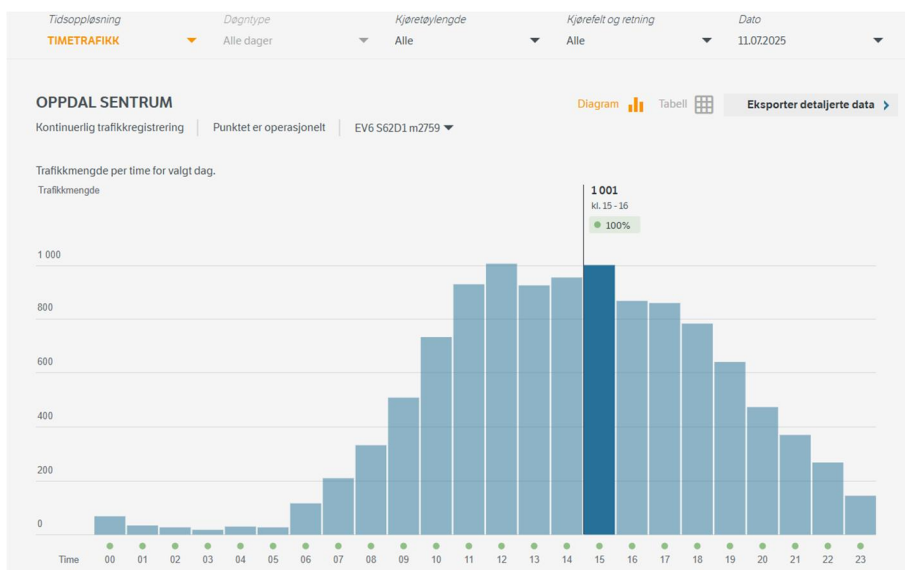
### 2.3 Kapasitetsvurderinger E6

#### 2.3.1 Rundkjøring 1 O. Skasliens veg øst

Rundkjøringa på E6 i kryss med O. Skasliens veg øst har ytre diameter 40 m, bredden på sirkulasjonsarealet er 8,0 m og det er ca 5 m kjørebanebredde i hver tilfart til rundkjøringa. Den forventes å fungere uten oppstilling og kjøring i bredden i tilfart og sirkulasjonsareal ved normal trafikkavvikling, men tillater at de som skal til venstre og de som skal rett fram eller til høyre plasserer seg slik at avstanden mellom kjøretøyene er kort. Dette vil bidra til god kapasitet ved høy belastning.

ÅDT på E6 gjennom rundkjøring i kryss med O. Skasliens veg øst er 6400 øst for rundkjøringa og 5300 vest for denne. Trafikk til/fra O. Skasliens veg er ca 1100 og trafikk til/fra Nyvegen er 2000.

Data fra kontinuerlig tellepunkt Oppdal sentrum på E6 like øst for rundkjøringen viser maksverdier på 1000 kjt/t i største time i juli. Retningsfordelingen er ca 50/50 i de største timene i sommertrafikken.



Figur 7 Timetrafikk Oppdal sentrum fredag 11. juni 2025, sum begge kjøreretninger

Tilsvarende makstimer for vinterferie og påskeferie i 2025 ligger ca 20% lavere. Det er derfor sommertrafikken som er dimensjonerende.

Vi har antatt en retningsfordeling for trafikk til/fra REMA 1000 m fl i O. Skasliens veg på 60/40 hvor den østlige rundkjøringa ligger nærmest og får størst andel av handletrafikken.

Vi har ikke korttidstillinger med dagens svingemønster, men antar at svingeandelene er proporsjonale med trafikk i den veien og retningen de svinger inn i.

500 kjøretøy i hver kjøreretning gir normalt ikke avviklingsproblemer på E6. I rundkjøringen vil venstresvingende trafikk i sirkulasjonsarealet hindre motgående trafikk. Men en rundkjøring fungerer best når trafikkbelastningen i de fleste armene i rundkjøringa er i samme størrelsesorden.

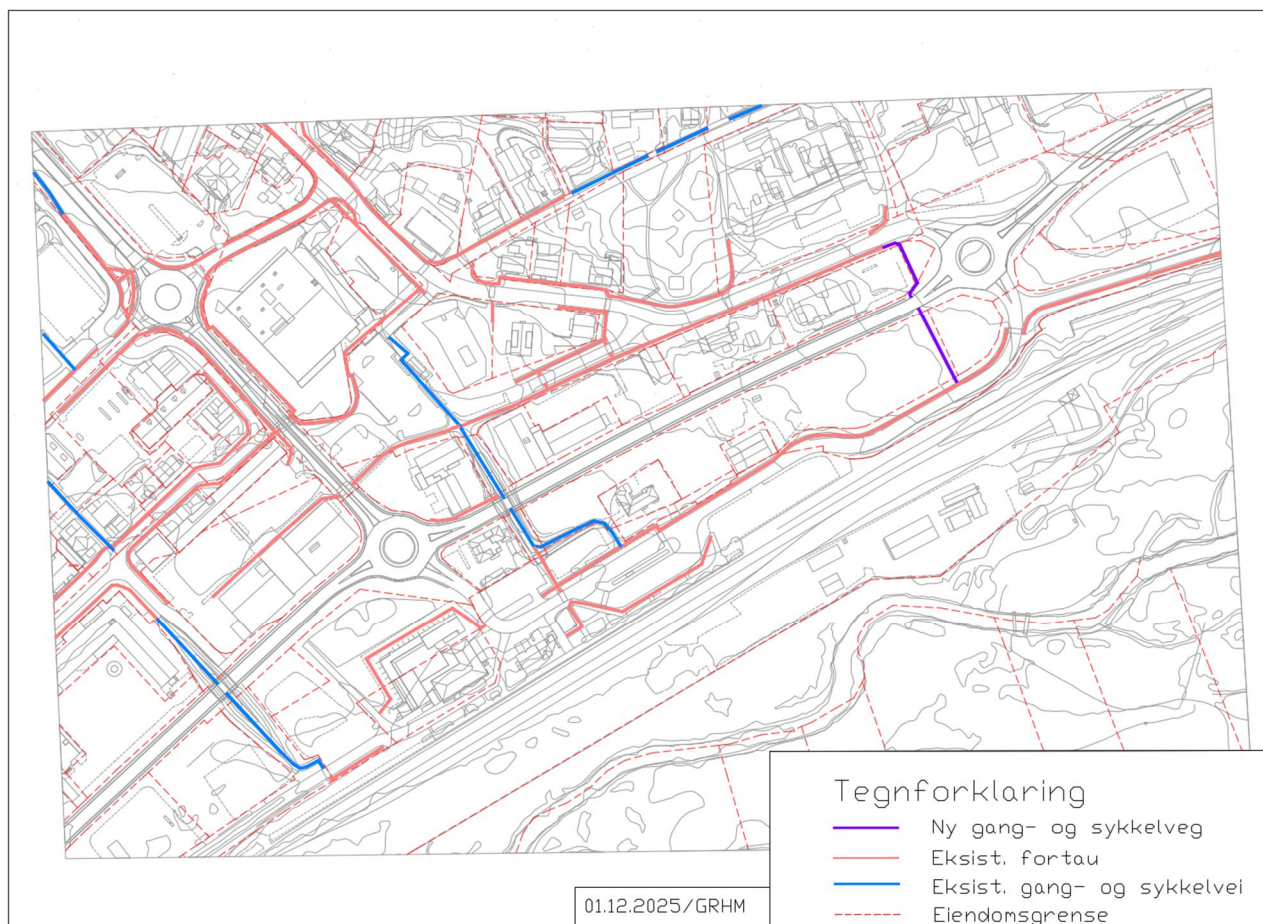
Det er god avstand fra rundkjøring øst til de to adkomstene til REMA 1000, ca 80 m til parkering for handlende og 180 m til vareadkomst. Kjørende i O. Skasliens veg fra sørvest, viker for kjørende fra nordøst. Det er i underkant av 40 p-plasser til handlende så det er god lengde på kømagasin tilbake til rundkjøringa og det er god plass til «letetraffic» inne på p-plassen. Det er derfor ikke stor fare for tilbakeblokkering til E6 fra P-plass REMA 1000. Innkjøring til varemottak 180 m fra rundkjøringa er heller ikke i konflikt med denne.

### 2.3.2 Rundkjøring 2 O. Skasliens veg vest

Rundkjøring vest har samme størrelse og utforming som rundkjøring øst, men det er større trafikk i arm fra nordvest, rv 70. Det er litt mindre andel av trafikken fra REMA 1000, og litt større trafikk i summen av de armene som er langs E6 og rv 70.

For å kunne si noe kvantitativt om dette med dagens trafikk, foreslår vi at den gjøres korttidstillinger i forbindelse med vinterferie 2026 i de to rundkjøringene.

### 3. Tilbud til gående og syklende



**Figur 8 Tilbud til gående og syklende i Oppdal sentrum 2025 (Open Street Map og Google Street View)**

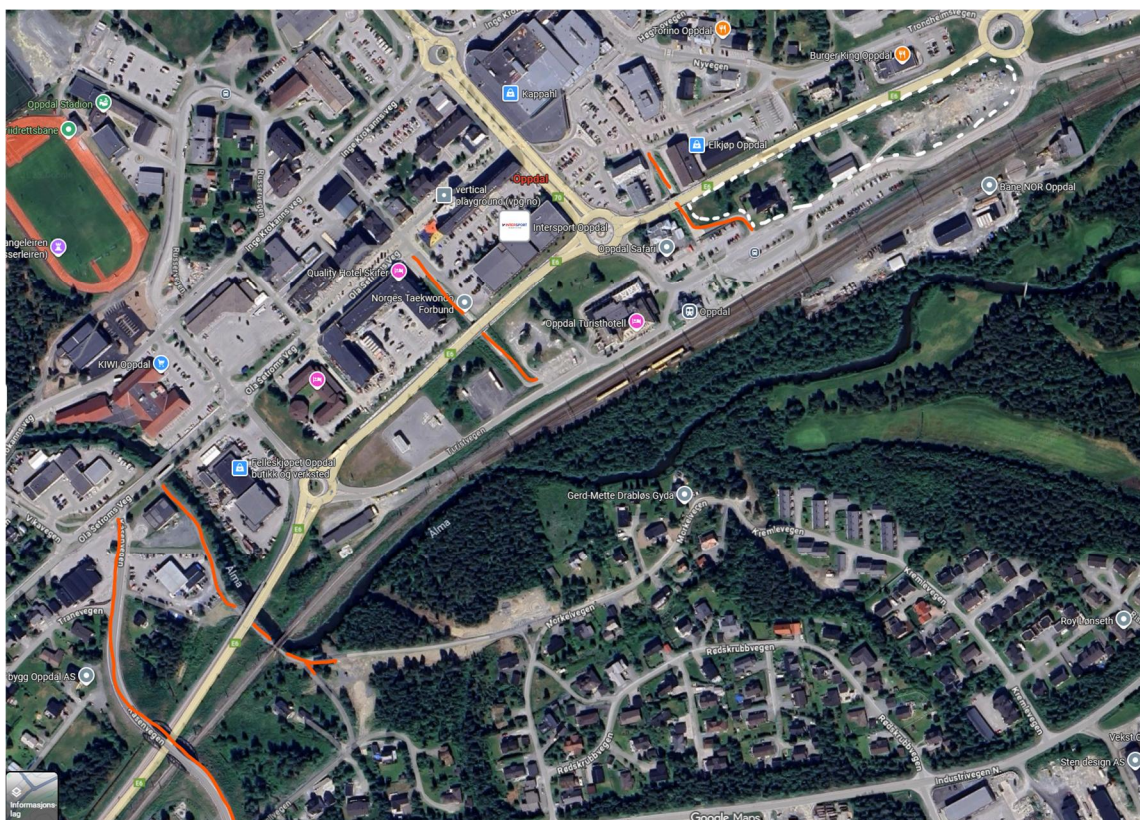
Grunnlaget er hentet fra offentlig tilgjengelige kartdata og bearbeidet slik at fortau tilbud med kantstein som skille mot kjørebane kryssingene under E6 og tilbud som er skilt fra kjøreveg med grønn eller grå rabatt (trafikkskille) er gang- og sykkeltilbud.

#### 3.1 Sammenhengende tilbud til gående

Det er langsgående tilbud til gående langs O. Skasliens veg sør for E6 og langs Nyvegen på nordsida av E6. Begge fører til Oppdal sentrum nord og vest for kryss med rv 70. Planforslaget beholder dagens funksjon langs O. Skasliens veg og knytter seg til eksisterende tilbud gjennom eksisterende undergangen under E6 øst for skystasjonen.

#### 3.2 Kryssing av E6

Dagens tilbud til gående og syklende på tvers av E6 gjennom Oppdal, er tilrettelagt i tre underganger og ei bru. De to undergangene som ligger nærmest O. Skasliens veg ligger øst og vest for Oppdal skystasjon. Den vestlige ligger ved Hotel Skifer. De fire kryssingsstedene ligger på en stekning med lengde 700 m. Avstanden mellom nærmeste undergang og rundkjøringen øst for planområdet er 300 m.



**Figur 9 Fire planskilte kryssinger av E6 i dag**

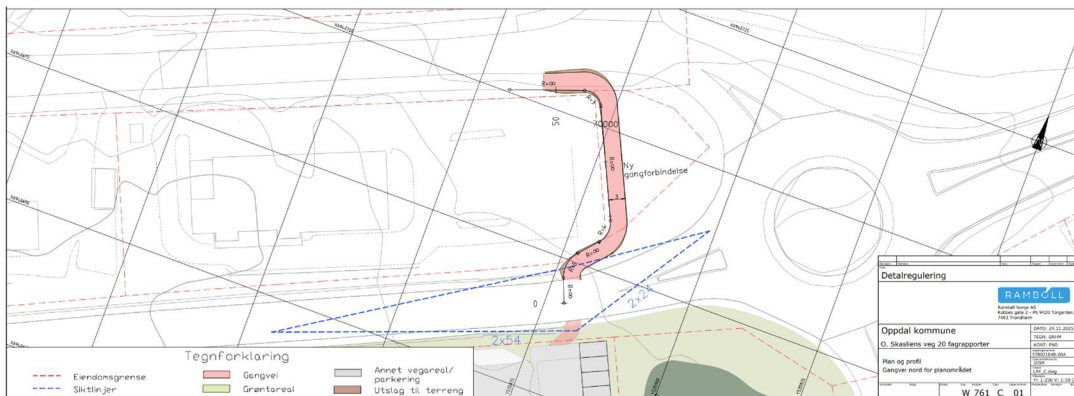
Det mangler en gangforbindelse over E6 øst i planområdet som kan gi et tilbud til gående mellom ny REMA 1000 og eksisterende serveringssted Burger King nord for E6 og eksisterende og ny virksomhet i Høgmovengen 22, Spekemattomtata (plan for næring, dagligvare og bolig vedtatt i 2024 med endringer i 2025).



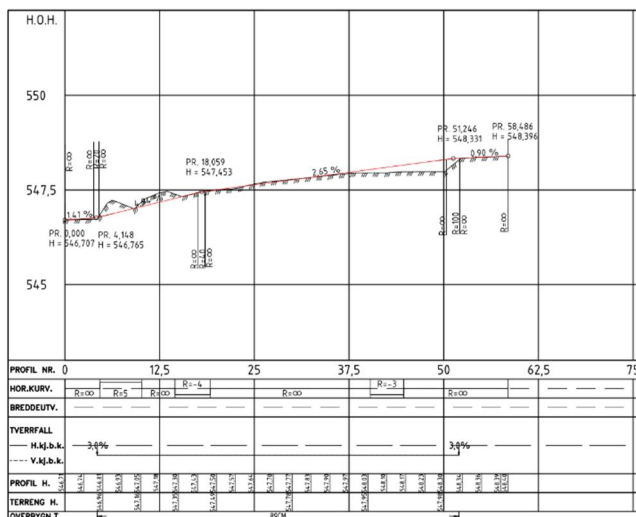
**Figur 10 Illustrasjonsplan og reguleringsplan for Høgmovengen 22**

Tiltaket har utredet to alternativer for kryssing, tilrettelagt kryssing og planskilt kryssing som undergang.

### 3.2.1 Tilrettelagt kryssing i plan



**Figur 11 Tilrettelagt kryssing i plan**



**Figur 12 Vertikalprofil tilrettelagt kryssing**

Kryssing i plan ligger i en akse som går fra sør gjennom planlagt p-plass til REMA1000, krysser E6 ca 25 m vest for rundkjøringa, videre øst for p-plass og eiendomsgrense til Burger King til eksisterende gangkryssing over Nyvegen til Høgmovegen 22. Forbindelsen binder dermed sammen gangtilbud langs O. Skasliens veg og gangtilbudet i Nyvegen.

Det er ikke andre kryssinger i plan med E6. Det sammenhengende gang- og sykkeltilbudet langs E6 går på nordsiden av E6 dels som g/s-veg og dels i lavtrafikkert lokalveg helt øst i Høgmovegen og videre som g/s-veg langs Høgmovegen fra kryss med Slepphaugråket til kryss med Nyvegen i sentrum.

Kryssing i plan er lett å etablere, den vil ha stigningsforhold som tilfredsstillende universell utforming og gi kort kryssingslengde mellom O. Skasliens veg og Nyvegen.

Kryssing i plan ligger i fartsgrense 50 km/t ca 500 m vest for overgang fra 60 til 50 km/t og etter rundkjøring med tilfredsstillende avbøying slik at fartsnivået i gangkryssingen er innenfor kriteriene for å kunne etablere slik kryssing.

### 3.2.2 Krav til gangfelt i vegnormalene

Gangfelt er beskrevet i håndbok N100 Veg- og gateutforming fra 2023, krav 4.2.5.1.

#### Krav -3

Antall fotgjengere er større enn 20 og antall kjøretøy er større enn 200 i dimensjonerende time.

Antall fotgjengere er større enn 10 og antall kjøretøy er større enn 800 i dimensjonerende.

Gangfelt og tilrettelagte kryssingspunkter plasseres der det er naturlig for gående å krysse.

#### Krav -6

Når gangfelt etableres ved T-kryss, X-kryss eller rundkjøringer, skal dette trekkes minst 5 m inn i kryssarmen, slik at det er plass til en bil mellom gangfeltet og krysset. For at gangfelt skal være mest mulig effektivt for gående, er det i gatekryss også tillatt å plassere gangfelt 1 - 2 m inn i kryssarmen.

#### Krav -11

Sikt til gangfelt og tilrettelagt kryssingspunkt skal være 1,2 ganger stoppsikt. Sikten skal tilsvare en sektor som dekker hele gangfeltet og minst 2 m utenfor vegkant. Objekthøyde 0,00 meter benyttes.

Det er også gitt noen råd i Håndbok V127 Kryssingssteder for gående, til vurderinger som bør gjøres ved planlegging av gangfelt og tilrettelagte kryssingssteder.

#### Risikovurdering

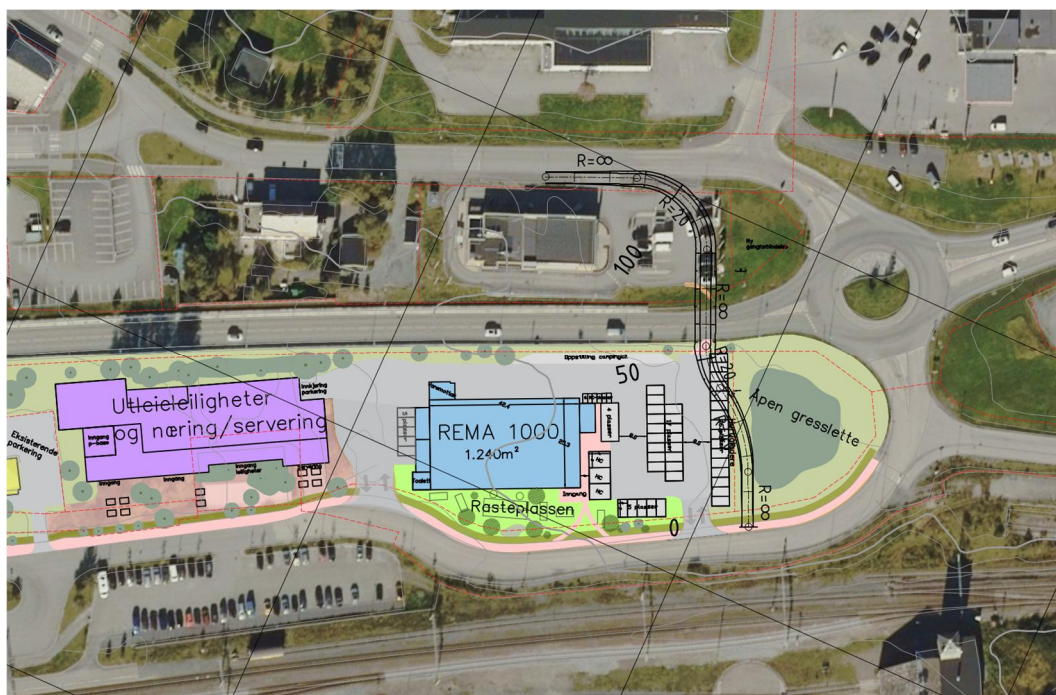
Risikovurdering med sannsynlighet for at det skjer en ulykke med påkjøring bakfra og med forventet skadegrad ved påkjørsel av kryssende. *Fartsnivå <50 km/t, men uventet plassering fordi alle de andre kryssingene over E6 er planskilte. En planskilt kryssing kan fungere godt i normalsituasjonen med dagslys og med flere samtidige brukere som gir sosial kontroll. Den kan gi situasjoner med kryssing i plan fordi undergangen kan virke utrygg ved kryssing alene i mørket selv om selve kulverten er belyst.*

#### Behovsvurdering

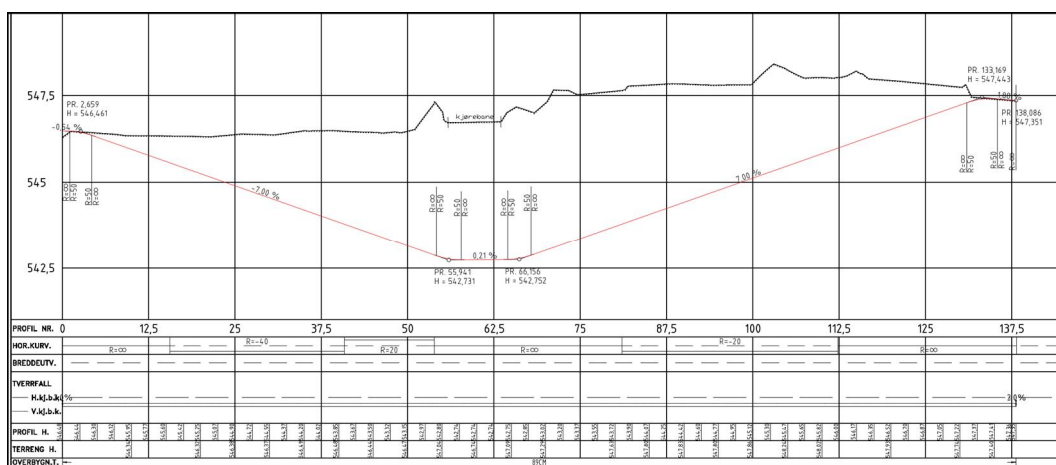
- Fartsnivå, *fartsgrense 50 km/t og kort avstand til rundkjøring gir akseptabelt fartsnivå*
- Fartsgrense, *50 km/t ok*
- Trafikkmengde (ÅDT eller antall kjøretøy i makstimen) og andel tungtrafikk, *5300 (2025) /6600 (2050) 17% tunge*
- Antall kryssende i makstimen, *færre enn 20, men stor variasjon pga. Oppdal som feriedestinasjon*
- Hensyn til grupper med spesielle behov (skolebarn, eldre og personer med nedsatt funksjonsevne) *nei, langt fra skole*
- Alternative kryssingsmuligheter, *lang omveg 600 m via undergang ved skyss-stasjonen, fare for villkryssing uten tilrettelegging*
- Andre lokale forhold (for eksempel siktforhold og kurvatur), *god sikt, tilstrekkelig trang kurvatur i rundkjøring gir akseptabelt fartsnivå*
- Om gangfeltet inngår i et gangvegnett, *ja*

Vi har ikke tall for hvor mange som vil bruke gangkryssingen, og behovet vil nok variere fordi trafikkmengdene på Oppdal varierer så mye med sesong og ferie og fritidstrafikk. Men det synes å være vanskelig å få de som ønsker å krysse til å benytte en omveg på mer enn 600 m.

### 3.2.3 Planskilt kryssing



Figur 13 Planskilt kryssing, plantegning



Figur 14 Planskilt kryssing, lengdeprofil

Plantegningen er ikke optimalisert i forhold til trasé, men illustrerer total lengde for tiltaket med stigningsforhold tilpasset universell utforming. Det er forutsatt 3 m frihøyde og 90 cm konstruksjonshøyde i kulverten. Høydeforskjellen mellom endepunktene langs gang- og sykkelvegen er 1 m.

## Vurdering av de tre alternativene for gangkryssing

Egenskap	Dagens situasjon uten tilrettelegging	Tilrettelagt kryssing	Undergang
Tilgjengelighet	0	+++	+
Trafikksikkerhet	0	+	++
Kostnad	0	+++	---
Gjennomføring	0	-	---
Ens løsninger langs E6	0	-	+

Undergang vil gi økt tilgjengelighet, men kan mangle sosial kontroll i perioder med få gående. Krysslengden kan bli lang pga. vertikalgeometri og universell utforming. Dette kan gi villkryssing over E6. Tilrettelagt kryssing med geometri tilpasset universell utforming gir best tilgjengelighet pga. små høydeforskjeller. Bare 1 m opp i stedet for først 4 m ned og så 5 m opp.

Trafikksikkerhet er best for bil ved valg av undergang. Trafikksikkerhet for gående og syklende er god for tilrettelagt kryssing og best for undergang. Forskjellen er størst for de yngste og de eldste trafikantene.

Undergang er dyrere enn tilrettelagt kryssing både i anlegg og drift.

Bygging av gangkryssingen gir større ulempe for biltrafikk langs E6 og for berørte grunneiere med kulvert enn tilrettelagt kryssing som stort sett bare har anleggsområde utenfor vegareal og legges med små terrengtilpasninger.

Ens løsninger langs E6 er et poeng for vegholder og for gående og syklende i Oppdal, men kanskje ikke så stort poeng for trafikantene på E6 som ikke merker noe til de planskilte kryssingene. Fraværet av kryssinger i plan kan gi inntrykk av at på denne vegen er standarden så høy at det bare er planskilte kryssinger og at en kryssing i plan kommer overraskende. God sikt, god belysning og lavt forventet fartsnivå kompenserer dette noe.



#### 4. Trafikksikkerhet oppsummering

Planforslaget inneholder dagligvareforretning, utleieboliger, noen eksisterende boliger for fastboende og turistrettet salg og tjenesteyting. Tiltaket ligger på sørsida av E6 langs Dovrebanen på motsatt side av E6 i forhold til Oppdal sentrum og andre målpunkt på vestsiden av E6.

Tiltaket opprettholder og forbedrer dagens gangtilbud langs O. Skasliens veg og knytter seg til eksisterende undergang ved Oppdal skystasjon og ivaretar den antatt største gangstrømmen mellom tiltaket og Oppdal sentrum. Dagligvareforretningen nordøst i planområdet skaper et behov for kryssing av E6 for gående som det ikke ble lagt til rette for i Statens vegvesen sin plan for E6 som åpnet i 2015. Ny REMA 1000 på sørsiden, ny Burger King på nordsiden og planlagt ny dagligvare på Spekemattomta sammen med eksisterende virksomheter og boliger nordvest for E6 skaper et kryssingsbehov for gående her.

Planforslaget foreslår primært tilrettelagt gangkryssing i plan fordi det er krevende å få etablert en planskilt kryssing som er så god at den vil bli brukt av alle. Lange ramper er arealkrevende og vanskelige å plassere i eksisterende bebyggelse, og vil i perioder med lite trafikk kunne gi villkryssing av E6 pga. utrygghet og liten sosial kontroll. Da er det lettere å få gående til å bruke en kryssing i plan. Sikten er god. Belysning planlegges som god forsterket belysning, fartsnivået er lavt fordi kryssingen legges i kort avstand fra rundkjøringa, men avstanden er tilstrekkelig til at kjøretøy som viker for gående ikke hindrer sirkulerende trafikk i rundkjøringa og kryssingslengden er akseptabel, ca 8m. Ved tilrettelagt kryssing hvor det ikke merkes eller skiltes gangfelt, vil ansvaret for å finne tilstrekkelig luke i E6-trafikken legges på de gående.

For kjørende som er vant til å kjøre langs E6 gjennom Oppdal, vil kryssingen være kjent og det faktum at de andre kryssingene er planskilte ha mindre betydning. For gjennomgangstrafikken langs E6, vil det være langt til nærmeste kryssing i plan, og den kan fremstå som mer urban enn vegmiljøet forøvrig. Det er imidlertid allerede arealkrevende handel i form av bilforhandlere og møbelforretninger øst for rundkjøring med O. Skasliens veg, så det er økende behov for å tilrettelegge for kryssinger.

Ved REMA 1000 er det tydelig skilt mellom adkomst for handlende og vareadkomst. Handlende krysser fortau og kjører inn mot østenden av forretningen, mens vareadkomst kjører inn 100 m lengre sørvest i felles kjøreadkomst til leilighetsbygg. Traileren kjører videre langs nordvestsiden av bygget og rygger inn mot varemottak som ligger godt utenfor aktuelle gangakser ved bygget. Utkjøring fra varemottak til O. Skasliens veg skjer over p-plass for handlende og skilles i rom og tid ved at parkeringsrekkene legges med god avstand og at de fleste leveringene skjer tidlig på dagen uten for perioder med stor handel.