

NYE VEIER AS

TRANSPORTMODELL- BEREGNINGER AV ALTERNATIV KRYSSLØSNING STØREN

ADRESSE COWI AS

Otto Nielsens veg 12
Postboks 4220 Torgarden
7436 Trondheim

TLF +47 02694

WWW cowi.no

NOTAT

INNHold

1	Bakgrunn	1
2	E6 forbi Støren	1
3	Forutsetninger	2
4	Trafikkmengder fra beregninger	2
5	Rutevalg	3
6	Oppsummering og konklusjon	4

1 Bakgrunn

I forbindelse med planlegging av utbygging av E6 mellom Ulsberg og Melhus er det gjort transportmodellberegninger av en alternativ kryssløsning sør for Støren.

2 E6 forbi Støren

E6 planlegges i tunnel gjennom Mannfjellet forbi Støren i Midtre Gauldal kommune. Sør for tunnelen planlegges et kryss mellom ny E6 og lokalveg til/fra Støren. Det er tidligere gjort beregninger med et halvkryss, hvor det kun er mulig å kjøre av ny E6 for nordgående trafikk, og kjøre på ny E6 for sørgående trafikk. I beregningene gjengitt i dette notatet er det i stedet lagt inn et helkryss, og dette er da flyttet noe lengre sør i forhold til det opprinnelige halvkrysset, for å få plass til rampene mot nord.

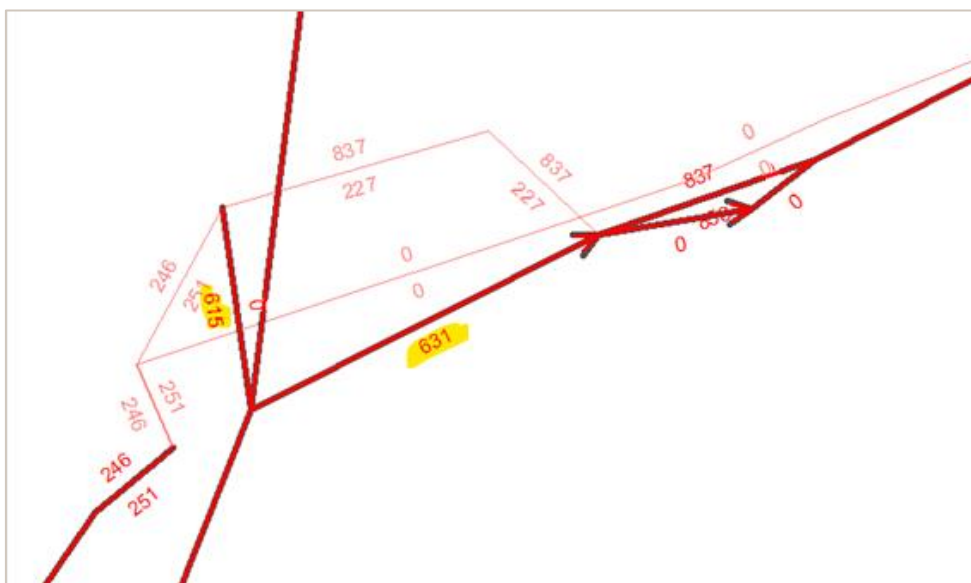
OPPDRAGSNR.	DOKUMENTNR.				
A119251	1				
VERSJON	UTGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET	KONTROLLERT	GODKJENT
1	04.03.2022	Notat	SHFJ	MRHN	SHFJ

3 Forutsetninger

Beregningene er gjort i RTM 4.2.2, med beregningsår 2030. Det er ikke lagt til grunn bompenger på strekningen, og trafikk tall som presenteres er oppgitt som ÅDT.

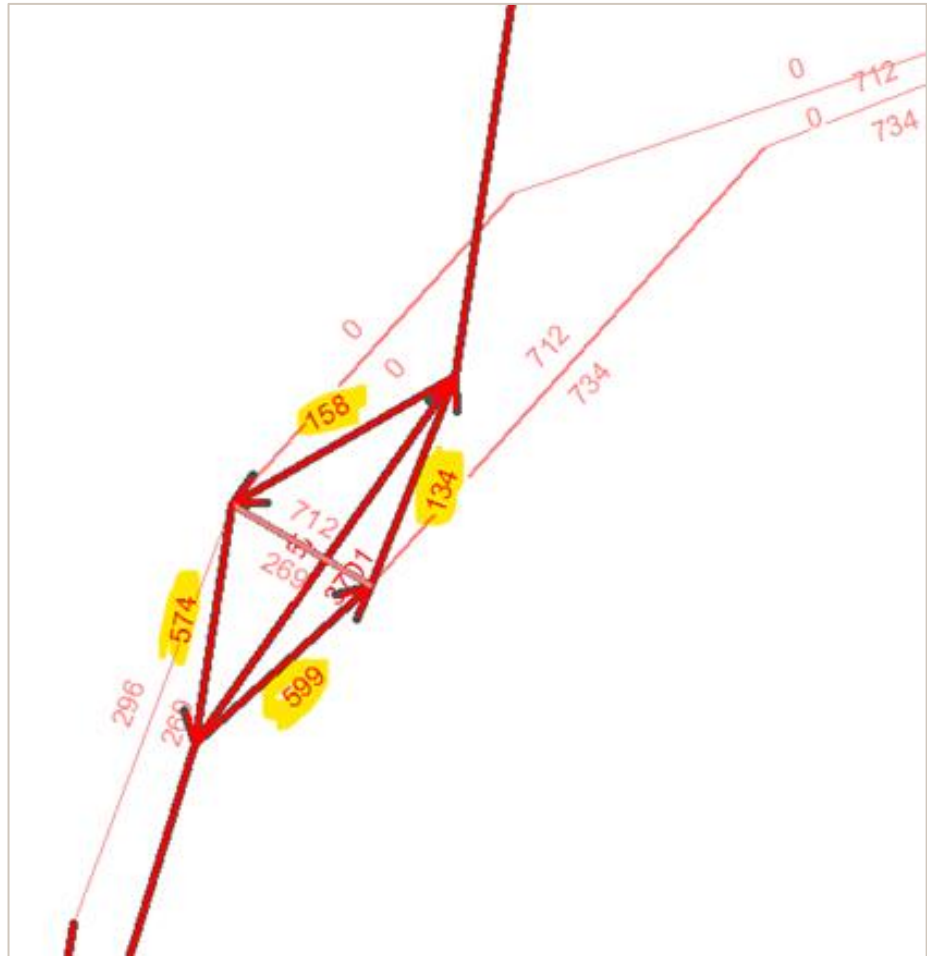
4 Trafikkmengder fra beregninger

Figur 4-1 viser beregnet ÅDT på ramper med halvkryss, hvor trafikkmengde på rampene er markert. Ifølge modellberegningene er det 631 kjt/døgn som bruker av-rampe fra sør og 615 kjt/døgn som bruker på-rampe mot sør.



Figur 4-1 Trafikkmengde på ramper med halvkryss (ÅDT for beregningsår 2030)

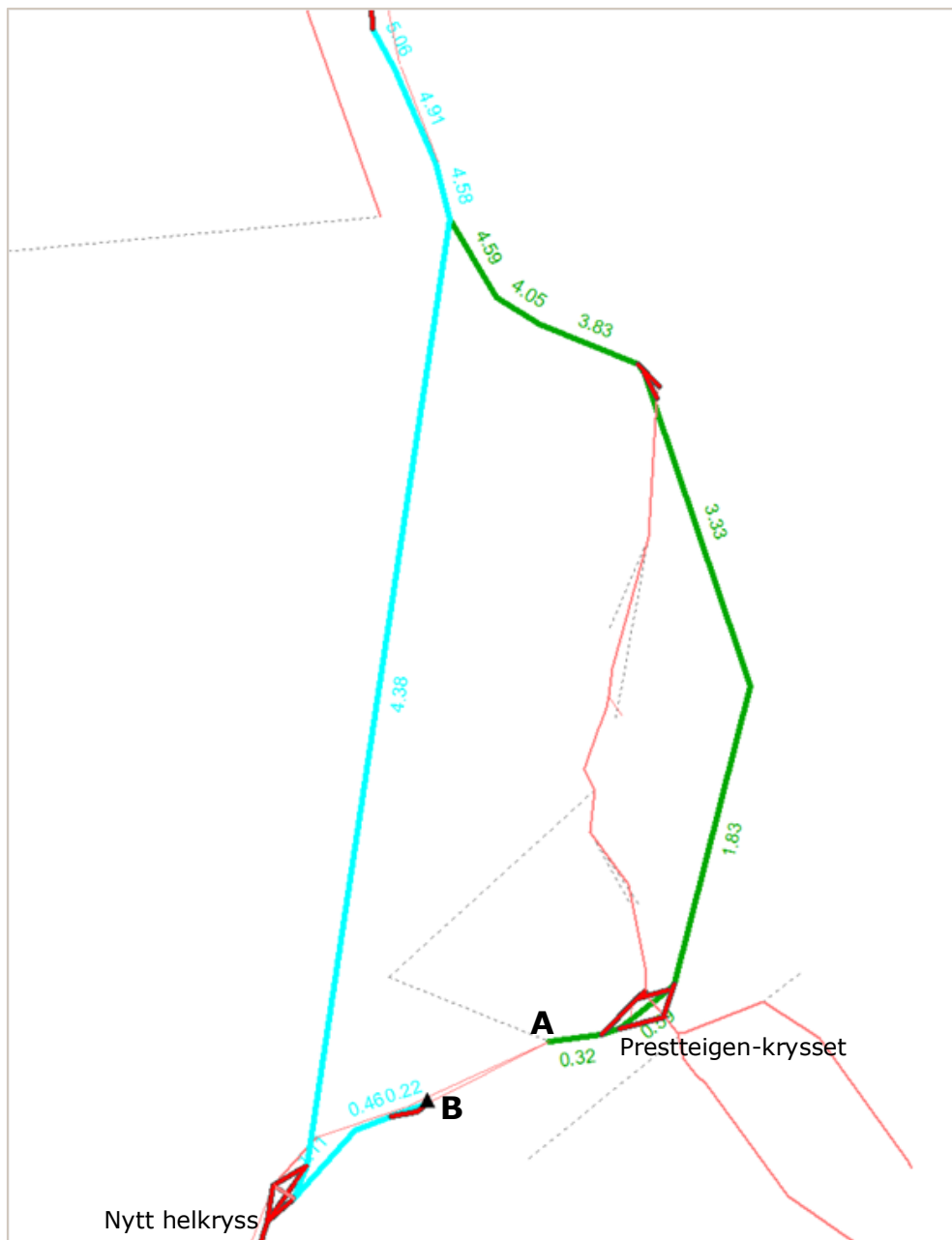
Figur 4-2 viser beregnet ÅDT på ramper med helkryss, hvor trafikkmengde på rampene er markert. Ifølge modellberegningene er det 599 kjt/døgn som bruker av-rampe fra sør og 574 kjt/døgn som bruker på-rampe mot sør. For rampene mot nord viser beregningene at på-rampe mot nord brukes av 134 kjt/døgn og av-rampe fra nord av 158 kjt/døgn. Altså er disse nordvendte rampene brukt i mye mindre grad enn de sørvendte.



Figur 4-2 Trafikkmengde på ramper med helkryss (ÅDT for beregningsår 2030)

5 Rutevalg

Figur 5-1 viser biltrafikkens rutevalg fra hhv. punkt A og B og nordover til Gyllan, basert på korteste reisetid. For trafikk fra punkt A er det raskest å kjøre via Prestteigen-krysset og nordover på eksisterende E6 (grønn trasé), og for trafikk fra punkt B er det raskest å kjøre via det nye helkrysset og ny E6 gjennom Mannfjellet (turkis trasé). I modellen går da vannskillet et sted mellom punkt A og B.



Figur 5-1 Rutevalg basert på korteste reisetid fra punktene A og B til Gyllan

6 Oppsummering og konklusjon

Det er gjort transportmodellberegninger av alternativ kryssløsning sør for Støren, med helkryss i stedet for halvkryss.

Ifølge transportmodellberegningene får de to nordvendte rampene en god del mindre trafikk enn de sørvendte. Vannskillet for rutevalg for trafikk mot nord går et sted mellom Prestteigen-krysset og det nye helkrysset, og forskyvning av det nye kryssområdet mot sør bidrar til at en større del av trafikken vil velge rute via Prestteigen.

Det understrekes at transportmodellen er en forenkling av virkeligheten, blant annet er sonetilknytningene, som genererer trafikk i modellen, basert på

grunnkretser. Dette gir en noe grov inndeling i områder med mindre befolkningstetthet, noe som kan gjøre modellen unøyaktig i enkelte områder. I Støren-området ligger imidlertid hovedtyngden av aktivitet og virksomhet øst for dette vannskillet for rutevalg, noe som gjør at mindre bruk av nordvendte ramper er realistisk for et helkryss med denne plasseringen.