



Foto: AFRY

Kunde: Levanger Kommune

Prosjekt: Okkenhaugvegen 18 og 20 Trafikkanalyse

Prosjektnummer: D0293140



AFRY

Rapport

Vår referanse
Pål Hågensen
Telefon

Mobil
+4795129048
E-post
pal.hagensen@afry.com

Dato
04/05/2026
Prosjekt ID
D0293140

Kunde
Levanger Kommune

Okkenhaugvegen 18 og 20 Trafikkanalyse

Rapport

Innhold

1	Bakgrunn	5
2	Dagens situasjon	6
2.1	Trafikkforhold	6
2.2	Trafikksikkerhet	9
2.3	Kollektivtilbud	10
2.4	Kryss	10
3	Fremtidig situasjon	12
3.1	Turproduksjon	13
3.2	Kapasitet kryss	13
3.3	Trafikksikkerhet	14
3.4	Sykkel	15
3.5	Skolekrets	15
4	Konklusjon	16

Rapport

Revisjonsoversikt

Ver.		Kontroll	Sign	Godkjenning	Sign
1	Første utkast	27/04/2026	PH	30/04/2026	AK

Rapport

Oppsummering

Det er gjennomført en trafikkanalyse i forbindelse med detaljregulering av Okkenhaugvegen 18 og 20 i Levanger kommune. Planområdet ligger langs fylkesveg 6876 Okkenhaugvegen, med adkomst via den kommunale vegen Viigs Minde, og i nærhet til Frol barneskole og skoleskyss. Tiltaket omfatter etablering av omsorgsboliger og ordinære boliger, og analysen vurderer både dagens og framtidig situasjon når det gjelder trafikkforhold, trafiksikkerhet, kollektivtilbud og kapasitet i vegnettet.

Beregninger viser at tiltaket vil medføre økt trafikk, særlig i Viigs Minde, men at forventet trafikk fortsatt vil ligge på et nivå som er håndterbart for eksisterende vegnett. Krysset mellom Okkenhaugvegen og Viigs Minde har gode siktforhold og vurderes å ha tilstrekkelig kapasitet også etter utbygging. Vurdering etter kriterier i Statens vegvesens håndbok N100 viser at det ikke er behov for etablering av venstresvingefelt i Okkenhaugvegen.

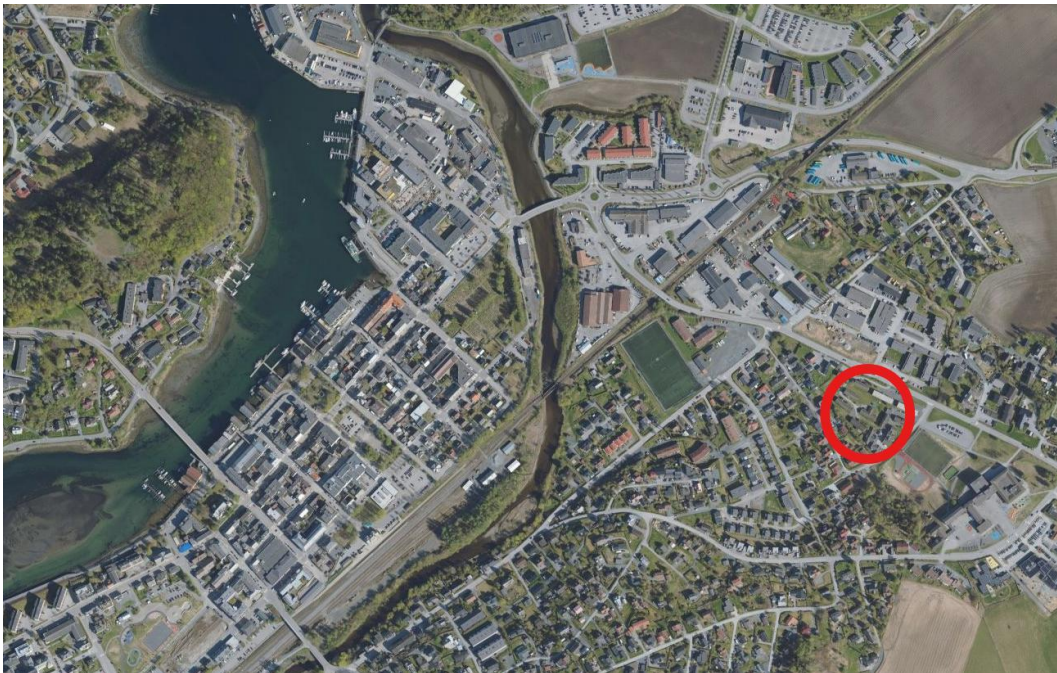
Når det gjelder trafiksikkerhet, er forholdene for myke trafikanter vurdert som særlig viktige. Eksisterende gangfelt i Viigs Minde er ikke utformet i samsvar med gjeldende krav. Det anbefales derfor å oppgradere gangfeltet i krysset mellom Okkenhaugvegen og Viigs Minde, slik at det trekkes inn i kryssarmen og utformes med korrekt plassering, skilting, oppmerking, nedramping og ledelinjer for universell utforming.

Planområdet har god tilgjengelighet til gang- og sykkelvegnett og et tilfredsstillende kollektivtilbud. Det vurderes hensiktsmessig å tilrettelegge for løsninger som kan bidra til å begrense bilbruk, blant annet gjennom moderat parkeringsomfang og gode interne gangforbindelser. Samlet sett vurderes tiltaket som trafikkfaglig og trafiksikkerhetsmessig akseptabelt, forutsatt at anbefalte trafiksikkerhetstiltak gjennomføres.

Rapport

1 Bakgrunn

Det er igangsatt detaljregulering for Okkenhaugvegen 18 og 20. Eiendommen ligger i Levanger kommune en liten kilometer øst for sentrum. Plassering er markert med rødt i Figur 1 Tiltakets plassering. Tiltaket ligger ved Frol barneskole. Dette trafikknotatet vurderer trafikk i forbindelse med regulering av tomten. Det er planlagt å etablere minst 16 omsorgsboliger med omsorgsbaser og fellesareal. I tillegg planlegges det for omtrent 107 boliger.



Figur 1 Tiltakets plassering

Rapport

2 Dagens situasjon

Eiendommen består i dag av adressene Okkenhaugvegen 18 og 20. Eiendommen ligger på sørsiden av fylkesveg 6876 Okkenhaugvegen.



Figur 2 Eiendom

Boligene har avkjørsel til Okkenhaugvegen via den kommunale vegen Viigs Minde.

2.1 Trafikkforhold

Data for de aktuelle vegene for tiltaket er samlet i tabellen under.

Navn	ÅDT	Andel lange	Fartsgrense
Okkenhaugvegen Fv6878	2980	6%	40 km/t
Viigs Minde kommunal veg	200	5%	50 km/t

Rapport

Trafikktall for Okkenhaugvegen er basert på kontinuerlig trafikkregistrering, det er et tellepunkt i Okkenhaugvegen like ved eiendommen.

Eksisterende trafikktall fra Viigs Minde er fra vegkart.no og er fra 2012, mye er endret siden det, så det utføres en kontroll for å anslå trafikkmengden ved å bruke Tabell 1

Turproduksjon , antall boliger og tall fra nasjonal reisevaneundersøkelse. Viigs Minde er en blindvei og fungerer som adkomstveg for flere eiendommer. Bortsett fra tiltaket er det 8 leiligheter (Viigs Minde 1A-1D og Viigs Minde 4A-4D) og 5 eneboliger som benytter vegen som adkomstveg.

Ifølge SSB bor det i gjennomsnitt 2,13 personer per privathusholdning i Levanger kommune. Videre er det i nasjonale reisevaneundersøkelse (Opinion AS, 2025) gjennomsnittlig 2,57 reiser per person i Trondheimsområdet i 2025.

Tabell 1 Turproduksjon

Antall boliger	13
Personer per bolig (SSB)	2,13
Antall reiser per dag per person	2,56
Turer per døgn	71

Disse turene fordeles etter reisemiddel. Fordelingen er etter reisevaneundersøkelsen transportmiddelfordeling for Trondheims-området.

Tabell 2 Turer per reisemiddel

Reisemiddel	Gående	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Andel	24%	7%	13%	43%	9%	4%
Turer per døgn	17	7	9	30	9	4

Parkeringsplass med busstopp for skoleskyss har avkjørsel til Viigs Minde, se Figur 3
Parkering og skoleskyss ved Viigs Minde. Det er markert 29 parkeringsplasser som er for fri benyttelse, disse er i hovedsak benyttet i forbindelse med ansattparkering og området er også for av- og påstigning for skoleskyss. Om morgenen er det 5 busser som kommer med elever til Fron barneskole og på ettermiddagen kommer bussene innom 2 ganger, en etter skoleslutt og en senere for på ettermiddagen. To ruter blir slått sammen på ettermiddagen slik at det er 2x4 busser på ettermiddag. All trafikk til bussholdeplass og parkering bruker Viigs Minde til å komme ut til Okkenhaugvegen. Det er ikke observert kapasitetsproblemer i krysset.

Rapport



Figur 3 Parkering og skoleskyss ved Viigs Minde

26 bussturer i løpet av en hverdag. Med 29 parkeringsplasser som betjener arbeidsplasser med turnus. Vi antar 4 turer per p-plass basert på at p-plassen ikke er fullt belagt hele døgnet med et lite tillegg for parkering i forbindelse med idrettsanlegget.

Vi antar eksisterende ÅDT (årsdøgnsrafikk) på 172 per døgn i Viigs Minde. Dette er ganske likt antatt ÅDT fra 2012.

Rapport

2.2 Trafikksikkerhet

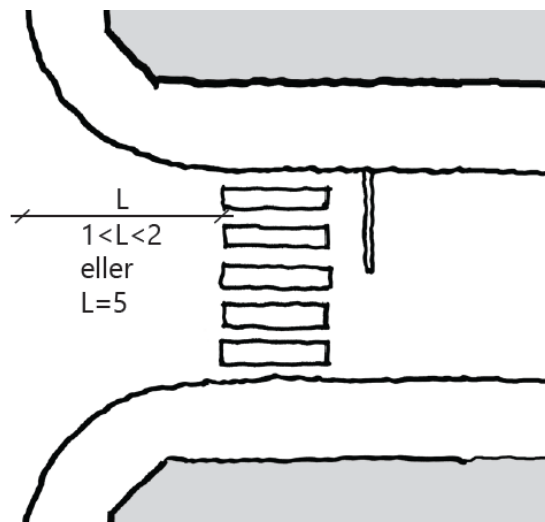
Det er ifølge vegdatabanken registrert 1 trafikkulykke siste 10 år på Okkenhaugvegen ved eiendommen. Det var en ulykke med uklart forløp ved gode forhold.

Utforming av gangfelt Viigs Minde er ikke i samsvar med krav i Statens vegvesens håndbøker. Figur 4 Gangfelt Viigs Minde (kilde: Google streetview) viser dagens situasjon.



Figur 4 Gangfelt Viigs Minde (kilde: Google streetview)

I Statens vegvesens håndbok N100 står det at i T-kryss skal gangfelt når de etableres trekkes inn i kryssarmen. Se Figur 5 Krav til plassering gangfelt (HB N100)



Figur 5 Krav til plassering gangfelt (HB N100)

Gangfelt skal trekkes inn enten mellom 1 til 2 meter eller 5 meter fra Okkenhaugvegen ifølge håndboken.

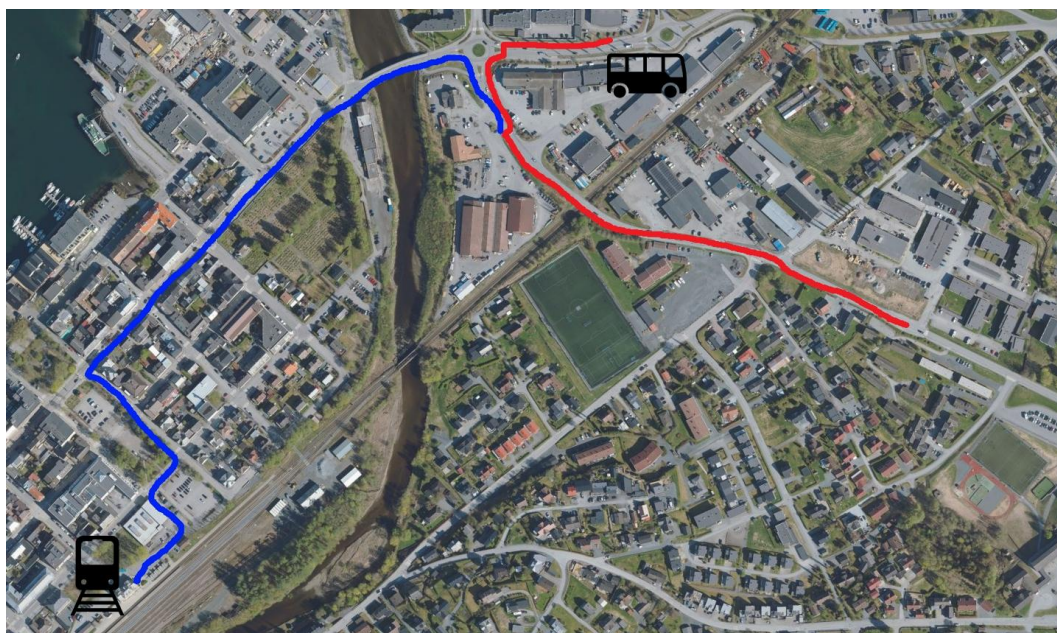
Rapport

Gangfeltet i Viigs Minde er en forlengelse av fortau. Gangfeltet er ikke skiltet, bare oppmerket og er ikke markert med ledelinjer eller nedramping.

2.3 Kollektivtilbud

Nærmeste bussholdeplass er Leira mottak-som ligger i umiddelbar nærhet til eiendommen. Leira mottak holdeplassen betjener skoleruter og kjører ikke i skoleferier og ved skolefri. Nærmeste ordinære bussholdeplass er Stabelvollen som betjener lokalbusser og regionalbusser. Fra eiendommen er 600 meter å gå til Stabelvollen holdeplass. Det er opparbeidet fortau hele veien til og fra holdeplassen med behov for å krysse Okkenhaugveien på opparbeidet gangfelt. Gårute til Stabelvollen holdeplass er markert med rødt i Figur 6 Avstand kollektiv.

Levanger jernbanestasjon er 1,5 kilometer fra eiendommen. Den kan også nås ved korresponderende buss fra Stabelvollen. Rute til jernbanestasjon er markert med blått i Figur 6 Avstand kollektiv.



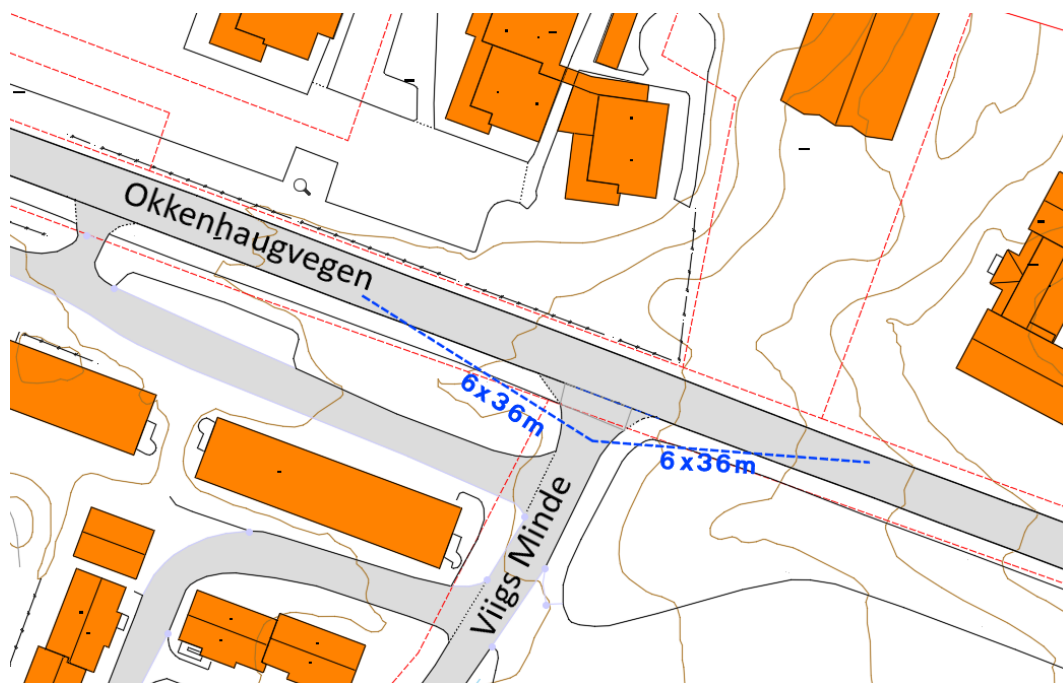
Figur 6 Avstand kollektiv

I tillegg til rutebusser er det skoleskyss i forbindelse med Frol barneskole. Det kommer busser om morgenen og to ganger om ettermiddagen. Skolebussene kjører ut via Viigs Minde til Okkenhaugvegen.

2.4 Kryss

Viigs Minde har vikeplikt for trafikken i Okkenhaugvegen. Krysset er oversiktlig og har gode siktforhold i begge retninger. Det er gangfelt over krysset for å betjene fortauets langs Okkenhaugvegen.

Rapport



Figur 7 Kryss Okkenhaugvegen X Viigs Minde

ÅDT er 2980 på Okkenhaugvegen og 200 på Viigs Minde. Data fra trafikktelepunkt langs Okkenhaugvegen tilsier at største time er 15:00-16:00, med en timetrafikk på ca. 400 kjt/t, eller 13% av ÅDT. Dette gir en dimensjonerende timetrafikk på hhv. 400 og 25.

Rapport

3 Fremtidig situasjon

Det er planlagt å etablere 16 omsorgsboliger med omsorgsbaser og fellesareal. Se Figur 8 Skisse fremtidig situasjon. Samt en mulighet for å bygge ytterligere 8 slik at det kan bli totalt 24 Omsorgsboliger.

I tillegg planlegges det for omtrent 107 boliger, 5 nye rekkehus, 6 i eksisterende bygg og 72 i leilighetsbygg.



Figur 8 Skisse fremtidig situasjon

Rapport

3.1 Turproduksjon

I Tabell 3 Turproduksjon tiltak vises beregning av skapt trafikk som følge av tiltaket på eiendommen. Reisemiddelfordeling for tiltaket vises videre i Tabell 4 Turer per reisemiddel tiltak. Tall i parentes viser tall ved etablering av 24 omsorgsboliger. For beregningene antas det at det bor 1 person per omsorgsbolig og 2,13 per bolig ellers (tall fra SSB). Tall for boliger som ikke er omsorgsboliger følger samme utregning som eksisterende trafikkberegninger i 2.1 Trafikkforhold. Ellers antas det 7(9) ansatte på omsorgsboligene som i snitt produserer 2,2 reiser per dag.

Tabell 3 Turproduksjon tiltak

Antall omsorgsboliger	16(24)
Antall ordinære boliger	83
Personer per omsorgsbolig	1
Personer per ordinær type bolig (SSB)	2,13
Antall ansatte (antatt)	7(9)
Antall reiser per dag per ansatt	2,2
Antall reiser per dag per person begge typer boliger	2,56
Andre turer per omsorgsbolig per døgn	1
Turer per døgn omsorgsbolig (beboer+ansatt+annet)	72
Turer per døgn ordinære boliger	453

Når det gjelder reisemiddelfordeling antas det at alle reiser følger prosentandelen fra Tabell 4 Turer per reisemiddel tiltak unntatt beboere omsorgsboliger der alle bilførere blir bilpassasjerer.

Tabell 4 Turer per reisemiddel tiltak

Reisemiddel	Gående	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet
Andel	24%	7%	13%	43%	9%	4%
Turer per døgn	133(143)	39(42)	72(78)	208(210)	50(54)	22(24)

3.2 Kapasitet kryss

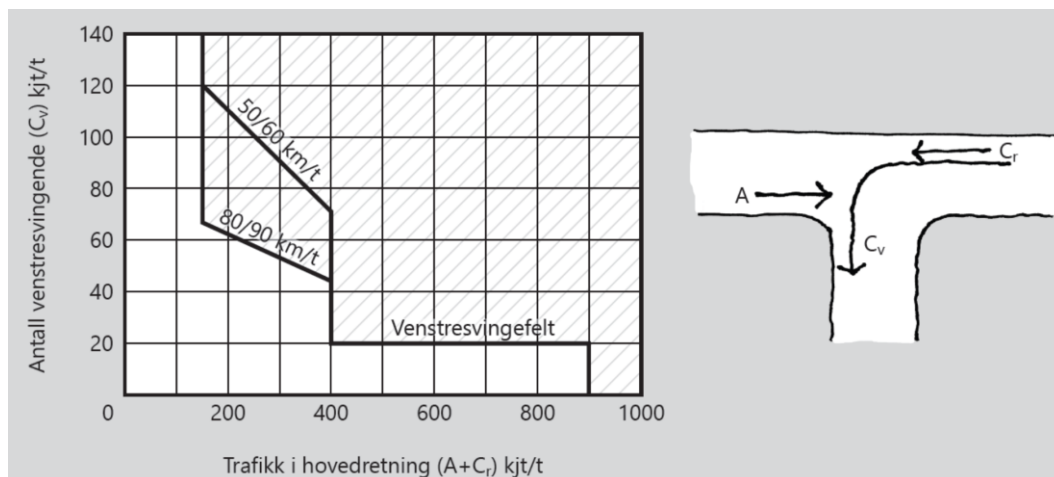
Beregninger gjort i 2.1 Trafikkforhold og 3.1 Turproduksjon gir en estimert fremtidig ÅDT på 369 (222+147) i Viigs Minde.

Ved utbygging som medfører økt trafikk på sideveg er det aktuelt å vurdere behov for venstresvingefelt på Okkenhaugvegen. Det vil bli økt trafikk på Viigs Minde og flere venstresvinger inn fra Okkenhaugvegen og inn på Viigs Minde. For å undersøke behovet benyttes Figur 9 Kriterier for venstresvingefelt (kilde:SVV) fra håndbok N100 fra Statens vegvesen. Dette gir følgende trafikk:

Navn	ÅDT	Kj/t (Dimensjonerende time)
Okkenhaugvegen	2980	400
Viigs Minde	370	48

Rapport

Når dimensjonerende time er på ettermiddagen vil det være mer trafikk inn enn ut fra Viigs Minde. Vi legger til grunn en fordeling på 75% trafikk inn og 25% ut til Okkenhaugvegen fra Viigs Minde i makstimen, og en jevn fordeling av trafikk østfra og vestfra på Okkenhaugvegen. Dette gir 18 venstresvingende (C_v) fra Okkenhaugvegen inn til Viigs Minde i dimensjonerende time. Trafikk i hovedretning ($A + C_r$) er beregnet til 382.



Figur 9 Kriterier for venstresvingefelt (kilde:SVV)

Ut ifra figuren vil det ikke behov for å etablere venstresvingefelt i Okkenhaugvegen i forbindelse med utbyggingen.

Krysset vil ha god kapasitet også etter utbyggingen.

3.3 Trafikksikkerhet

Tiltakets nærhet til Frol skole, holdeplass for skoleskyss og gangfelt er forhold som gjør trafikksikkerhet til et viktig punkt ved utviklingen av området.

I fremtidig situasjon vurderes krysset Viigs Minde og Okkenhaugvegen å ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere de økte trafikkmengdene.

Eksisterende gangfelt i Viigs Minde er ikke utformet i samsvar med gjeldende krav i Statens vegvesens håndbok N100. Gangfeltet er i dag ikke inntrukket og mangler både skilting, nedramping og ledelinjer. I forbindelse med utbyggingen anbefales det at gangfeltet oppgraderes og trekkes inn i kryssarmen i tråd med håndbokkravene. Dette gir bedre oversikt mellom gående og kryssende biltrafikk og bidrar til økt trygghet for myke trafikanter.

Videre bør det vurderes om gangfeltet skal skiltes. Gangfeltet anbefales utformet med nedramping og ledelinjer for å sikre universell utforming. Dette er særlig viktig med tanke på skolebarn og brukere med spesielle behov.

Intern trafikkavvikling på området bør utformes med fokus på lave hastigheter og tydelig prioritering av gående, blant annet gjennom oversiktlige løsninger og god sikt i avkjørsler. Med disse tiltakene vurderes trafikksikkerheten i området å være tilfredsstillende også i framtidig situasjon.

Rapport

3.4 Sykkel

I temaplan for økt sykkelbruk 2015 -2018 (2019-2022) for Levanger kommune er målene:

- Det er enkelt, trygt og attraktivt å bruke sykkel som transportform hele året
- Dobbelte så mange innbyggere velger sykkel som transportform i 2030 målt mot 2015
- 90% av alle barn og unge går eller sykler til skolen, enten hele eller deler av strekningen i 2030
- Lengde av hovednett som er særlig tilrettelagt for syklist skal for Levanger og Verdal til sammen økes fra 0 km i 2014 til 10km i 2030

For å legge til rette for økt sykkelbruk anbefales det å etablere tilstrekkelig og hensiktsmessig sykkelparkering innenfor planområdet.

For ordinære boliger bør hovedvekten ligge på langtidsparkering for beboere, gjerne innendørs eller med værbeskyttelse. For omsorgsboligene vurderes behovet for sykkelparkering å være noe lavere, men det bør likevel avsettes plasser for ansatte og besøkende. Det anbefales også å ta høyde for økende andel el-sykler, eksempelvis gjennom noe romsligere løsninger og mulighet for framtidig etablering av ladeløsninger.

3.5 Skolekrets

Tiltaket ligger i skolekrets for Frol barneskole som ligger i umiddelbar nærhet til tiltaket og det egner seg veldig godt til å gå eller sykle til skolen for elevene.

For ungdomsskoleelever ligger Levanger ungdomsskole på Røstad litt over en kilometer fra tiltaket avhengig av hvilken veg som velges. Det er gode forhold med fortau og gang- og sykkelveg til ungdomsskolen. Alt ligger til rette for at ungdom kan gå eller sykle til og fra skolen.

Rapport

4 Konklusjon

Planlagt utbygging av boliger og omsorgsboliger på eiendommen Okkenhaugvegen 18 og 20 vil medføre økt trafikk til og fra området via Viigs Minde. Beregningene viser at framtidig trafikk fortsatt vil ligge på et nivå som er håndterbart for eksisterende vegnett.

Krysset mellom Okkenhaugvegen og Viigs Minde vurderes å ha tilstrekkelig kapasitet også etter utbygging. Vurdering etter kriterier i Statens vegvesens håndbok N100 viser at det ikke er behov for etablering av venstresvingefelt i Okkenhaugvegen. Krysset har gode siktforhold og tilfredsstillende trafikkavvikling.

Når det gjelder trafiksikkerhet, er det særlig viktig å ivareta forholdene for myke trafikanter. Eksisterende gangfelt i Viigs Minde er ikke utformet i samsvar med gjeldende krav. I forbindelse med utbyggingen anbefales det derfor å oppgradere gangfeltet i krysset mellom Okkenhaugvegen og Viigs Minde, slik at det trekkes inn i kryssarmen og utformes med korrekt skilting, oppmerking, nedramping og ledelinjer for universell utforming.

Området har god tilgjengelighet til gang- og sykkelvegnett samt kollektivtilbud. Det vurderes hensiktsmessig å tilrettelegge for løsninger som kan bidra til å begrense bilbruk, blant annet gjennom moderat parkeringsomfang, gode gangforbindelser internt i området og enkel adkomst for gående og syklende. Dette kan bidra til å redusere bilandel på reisene og styrke trafiksikkerheten.

Samlet sett vurderes tiltaket å være trafikkfaglig og trafiksikkerhetsmessig akseptabelt, forutsatt at anbefalte trafiksikkerhetstiltak gjennomføres.