

## TRAFIKKANALYSE FOR BILTRAFIKK I HAMAR

# SAMMENDRAG

---

Hamar kommune har i samarbeid med Statens vegvesen utarbeidet en trafikkanalyse for Hamar tettsted. Analysen er utført av konsulentfirmaet Cowi.

Kommunen ønsker med en slik trafikkanalyse å:

- Få en oppdatert prognose. Tidligere analyser er fra 2005.
- Finne tiltak som kan redusere gjennomgangstrafikk i sentrum
- Se virkninger av Ringgatas forlengelse
- Se virkninger av ny 4-felts E6 med og uten bompenger
- Se virkning av andre valg på vegnettet

Grunnlagsdata for analysen:

- Prognose for befolkningstall og arbeidsplasser i 2030 (inkludert nye byggeområder)
- Inndeling av analyseområdet i soner (befolkningstall og arbeidsplasser i alle soner)
- Modellen beregner biltrafikk mellom alle sonene.
- Modellen fordeler trafikken ut på vegnettet (beregner billigste reiserute).
- Modellen forutsetter i hovedsak dagens reisemiddelfordeling (bil, buss, tog sykkel og gange)

Trafikkanalysen er en regional transportmodell, på overordnet nivå. Analysen gir en prognose for trafikkmengde i 2030 ved 7 hovedvarianter av vegnettet. De 7 variantene sammenlignes med en "nullsituasjon", som er trafikkmengde i 2030 uten endringer i vegnettet. Trafikkmengden beregnes som gjennomsnittlig døgntrafikk, ÅDT.

Denne type modell gir et oversiktsbilde. Modellen viser ikke hva som skjer hvis det blir avviklingsproblemer i løpet av dagen på vegene. Det betyr at Strandgata trolig har for høy trafikk i analysen. Tilsvarende gjelder for innerste del av Vangsvegen. Avviklingsproblemer vil trolig føre til mer trafikk i Parkgata enn det analysen viser. Til tross for svakheter gir modellen nyttige opplysninger.

Mer detaljert trafikkanalyse må gjennomføres hvis man ønsker å se virkninger av rushtidstrafikk på innfartsveger eller hvis man ønsker å teste virkninger av restriksjoner på biltrafikk og parkering i byen.

### Noen resultater

- Prognosen viser at biltrafikken i Hamar by vil øke med 24 % i forhold til dagens trafikk. Dette tilsvarer ca. 1,3 % vekst pr. år. For hele modellområdet (Hedmark og Oppland) vil biltrafikken øke med 16 %.
- Bilbruken vil øke fra 59 % til 62 % i hele modellområdet. Det er da forutsatt økt inntektsnivå i befolkningen, samme kollektivtilbud og samme vegnett som i dag.
- Vangsvegen og Strandgata får størst trafikk med ca. 16.000 i ÅDT på hver. I Strandgata vil trafikken øke med 29 %, hvis dagens vegnett beholdes. I Vangsvegen vil trafikk øke med ca. 16 %, mens trafikkøkningen blir ca. 25 % både på Stangevegen og Furnesvegen med dagens vegnett.

Vegsituasjon	Virkning
Kirkebakken stenges for trafikk, samtidig forlenges Høiensalgata. Gjennomføres i 2013/ 2014.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Liten virkning på overordnet vegnett</li> </ul>
Stenge Vangsvegen forbi Østre torg (fra Grønnegata til Strandgata)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Trafikken synker i Strandgata (nedgang ca. 3.300 ÅDT)</li> <li>– Økt trafikk i Grønnegata og Østre gate</li> <li>– Mindre trafikk på Vangvegen og mer på Stangebrua</li> </ul>
Ny adkomstveg gjennom Strandsonen med ny Espern bru til Stangevegen.  Ringgatas forlengelse er da ikke bygd, men firefelts E6 er ferdig med bomstasjon sør for Vienkrysset. Brugata er åpen slik som i dag.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Trafikken øker betydelig i Brugata (fra ca. 2.400 i ÅDT i nullsituasjonen til 4.100)</li> <li>– Trafikken i Ringgata forbi Rollsløkka skole øker med ca 1.500 ÅDT i forhold til nullsituasjonen.</li> <li>– Trafikken reduseres noe i Stangevegen og Furnesvegen på grunn av ny E6.</li> <li>– Vangsvegen får tilnærmet samme trafikk som i nullsituasjonen.</li> </ul>
Hvis Ringgatas forlengelse bygges før ny E6 og før vegen i Strandsonen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Trafikk i Ringgatas forlengelse ca 3.800 ÅDT</li> <li>– Trafikken i Brugata reduseres betydelig (fra ca. 2.400 til 600 ÅDT)</li> <li>– Trafikken gjennom sentrum reduseres med ca. 1.000 i ÅDT</li> <li>– Hvis Vangsvegen stenges forbi Østre torg, reduseres trafikken gjennom sentrum med ca. 1.500 i ÅDT.</li> <li>– Ringgata forbi Rollsløkka skole får økt trafikk (økning ca.1.500 i ÅDT).</li> </ul>
Trafikk i Ringgatas forlengelse når E6 og vegen i Strandsonen er bygget	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Ca. 4.900 i ÅDT uten bom på E6</li> <li>– Ca. 5.500 i ÅDT med bom på E6</li> <li>– fortsatt ca. 600 i ÅDT i Brugata</li> <li>– Sentrum får en reduksjon i trafikken på nærmere 2.000 i ÅDT med bom på E6</li> <li>– Sentrum får en reduksjon i trafikken på ca.2.500 i ÅDT uten bom på E6</li> <li>– Vangsvegen får også mindre trafikk</li> <li>– På Ringgata forbi Rollsløkka skole øker trafikken med ca.3.000 i ÅDT med bom på E6</li> <li>– På Ringgata forbi Rollsløkka skole øker trafikken med ca.1.800 i ÅDT uten bom</li> <li>– Bom på E6 fører følgelig til mer trafikk gjennom byen.</li> <li>– Hvis Vangsvegen stenges forbi Østre torg og uten bom på E6, går trafikken ytterligere ned i sentrum (ca.1.300 i ÅDT), mens det blir 600 flere i ÅDT på Ringgatas forlengelse og ca.2.000 mer i ÅDT på Stangebrua</li> </ul>
Analyse av redusert framkommelighet i Strandgata og bedre framkommelighet i Grønnegata. Ingen bom på E6 ved dette alternativet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Modellen viser, at trafikken kan reduseres med ca. 7.000 i ÅDT i Strandgata, mens den øker med ca.6.000 i ÅDT i Grønnegata.</li> <li>– Trafikken i Ringgatas forlengelse er nær 6.000 i ÅDT, dvs. varianten som gir høyest trafikk på Ringgatas forlengelse.</li> <li>– I Ringgata ved Rollsløkka skole øker trafikken med ca. 3.500 i ÅDT i forhold til nullsituasjonen. Ringgata ved Rollsløkka skole har i nullsituasjonen ca. 8.000 i ÅDT.</li> </ul>
Fire felt i Vangsvegen fra Torshov til Ringgata	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Trafikkøkning i Vangsvegen og redusert trafikk i Stangevegen og Furnesvegen</li> </ul>

Beregningene gir et bilde av situasjonen, ikke nøyaktige svar, med de forutsetningene som er lagt inn i modellen. Andre forutsetninger (vegløsninger) kan gi andre svar.

Med bompenger på E6 overføres det trafikk til byen, noe som kan gi grunnlag for avbøtende tiltak fra Statens vegvesen. Trafikkoverføringen fra E6 til sentrum er størst når Ringgatas forlengelse er bygd.

Ringgatas forlengelse gir derimot en stor forbedring av situasjonen i Brugata og reduserer trafikken gjennom sentrum. Med sentrum menes her Strandgata, Grønnegata og Østre gate.

En utfordring er å motvirke ulempene med trafikkøkning i Ringgata forbi Rollsløkka skole, særlig i situasjonen der E6 har bompenger og Ringgatas forlengelse er bygd. Ringgatas forlengelse gjør vegnettet i byen mer lesbart ved at Ringgata blir gjennomgående mellom innfartsveger. Ulemper kan motvirkes med lyssignalregulerte gangfelt, gangbru eller liknende tiltak.

Hvis man lykkes i å få betydelig flere til å gå, sykle eller bruke buss og tog, vil veksten i biltrafikken bli mindre enn vist i rapporten. Det er dette som er kommunens mål i følge kommuneplanen.

### **Videre planlegging**

Trafikkanalysen er en god støtte til videre planlegging, selv om modellen har begrensninger. Analysen viser at Hamar tettsted med uendret vegnett vil ha 24 % økt trafikk i 2030. Strandgata vil få en økning på 29 %. Både Hamar kommune og Statens vegvesen står overfor valg som kan påvirke dette.

Hamar kommune  
Arealplan, 7.mai 2013