Trafikkanalyse

Avlastningsveg Holåsen
Levanger kommune



Foto: Bane NOR, 17.09.2026

SWECO

Revisjonshistorikk

Rev	Dato	Beskrivelse av endringen	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	30.09.2026	Opprinnelig trafikkanalyse	Aksel Helmersen	Martin Hjelmstad	Roy Erik Kvalø
01	15.10.2026	Revisjon med mer detaljerte figurer for trafikkmengder	Aksel Helmersen		Roy Erik Kvalø

Sweco Norge AS	Organisasjonsnr. 967032271
Prosjekt	Mulighetsstudie avlastningsveg Holåsen Vest
Prosjektnummer	10253505
Kunde	Levanger kommune
Dato	15.10.2026
Opprettet av	Aksel Helmersen
Dokumentreferanse	\\nostefs002\oppdrag\31282\10253505_avlastningsveg_holåsen_vest\000\06 dokumenter\01 trafikk\04 rapport og notat\20260930 trafikkanalyse holåsen.docx

Innholdsfortegnelse

1 Bakgrunn 4

2 Dagens situasjon 6
2.1 Vegnett og funksjon 6
2.2 Trafikkmengder 11
2.2.1 Nasjonal vegdatabank (NVDB) 11
2.2.2 Radartelling 12
2.3 Trafikkulykker 13
2.4 Forhold for gående og syklende 14
2.5 Kollektivtilbud 15

3 Beskrivelse av foreslått avlastningsveg 16

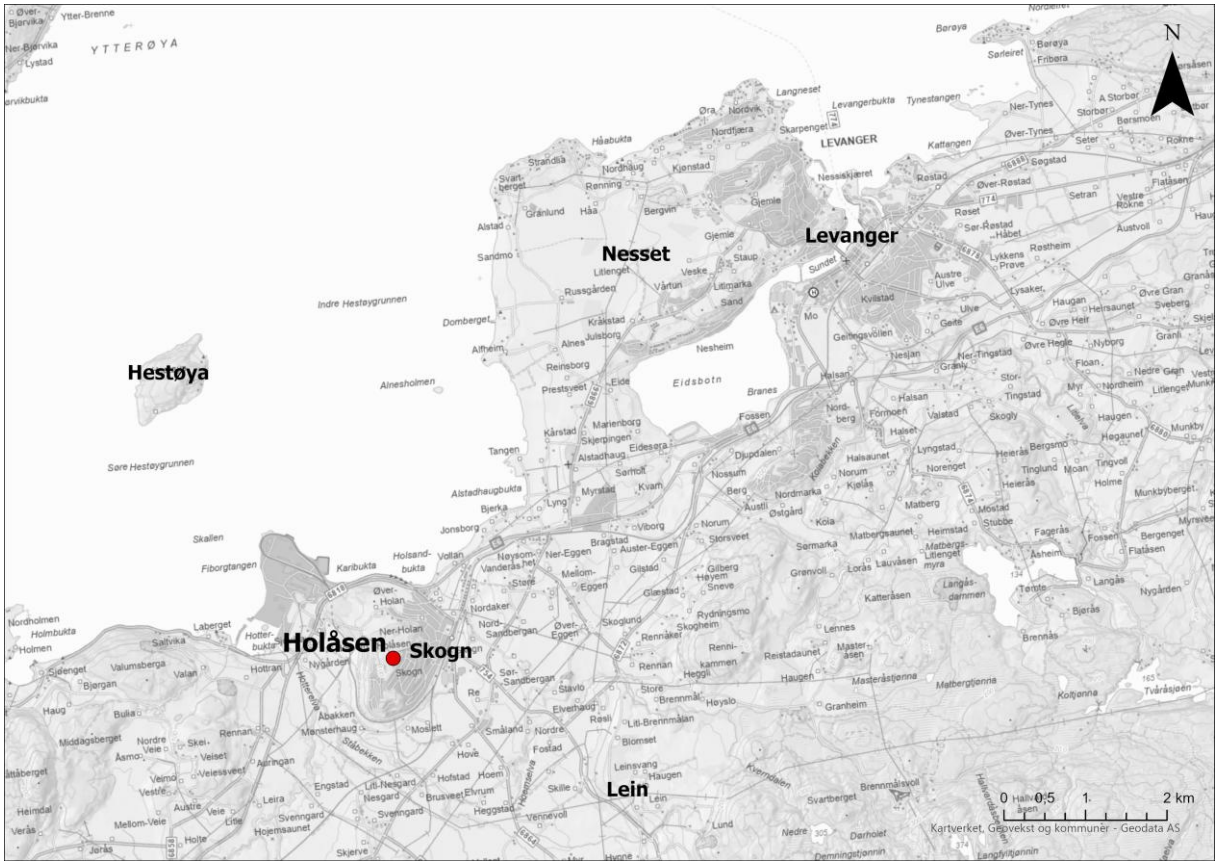
4 Trafikkberegninger vegnett 17
4.1 Boliger, bosatte og ansatte 17
4.1.1 Boliger og bosatte 17
4.1.2 Bedrifter og ansatte 19
4.2 Reisestrømmer 21
4.3 Reisevaner 23
4.4 Anslått trafikk på ny avlastningsveg 24

5 Trafikale vurderinger 28
5.1 Trafikkavvikling 28
5.2 Trafikksikkerhet 28

6 Vedlegg: Reiseruter med avlastningsveg 29

1 Bakgrunn

Sweco Norge AS er engasjert av Levanger kommune for å bistå med en trafikkanalyse i forbindelse med mulighetsstudie av en avlastningsveg på Holåsen i Levanger kommune. Holåsens plassering er vist i figur 1. Holåsen ligger som man ser av figuren i Skogn.



Figur 1: Oversikt over Holåsens plassering i området.

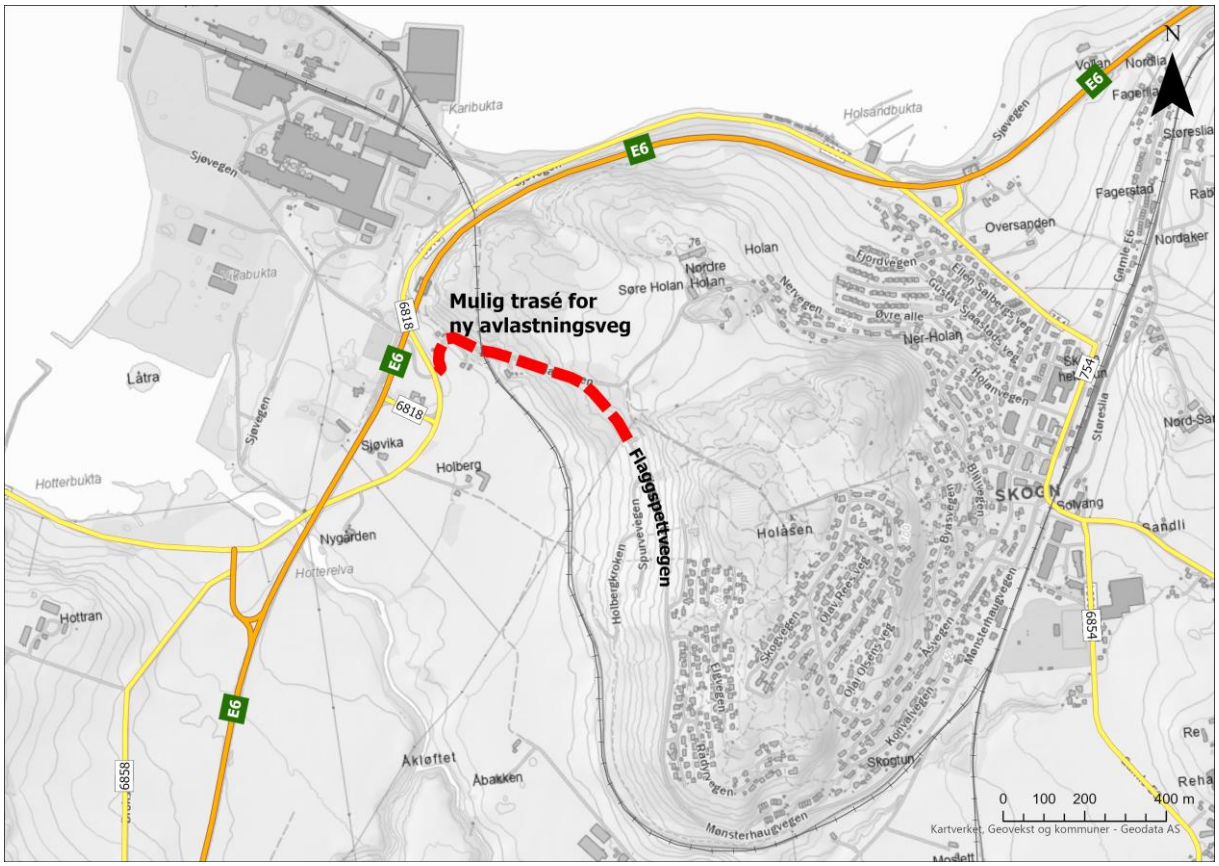
Levanger kommune ønsker å utrede muligheter og konsekvenser for en avlastningsveg fra nyetablert boligfelt Holåsen Vest til fv. 6818 Sjøvegen.

Dette som følge av politisk vedtak i formannskapet 11. februar sak PS16/26 samt sak 2/25 i plan og utviklingsutvalget fra 3 september 2025.

Ny avlastningsveg vil være en forlengelse i vestgående retning fra Flaggspettvegen, og en mulig trasé for ny avlastningsveg er vist i figur 2.

I vestlig ende vil avlastningsvegen tilkobles fylkesveg 6818. Fylkesveg 6818 gir videre adkomst til E6 og endrer navn til fylkesveg 754 ved innkjøring mot Skogn sentrum nord for tiltaksområdet. Ny avlastningsveg vil etableres i et X-kryss mot fv.6818 Sjøvegen. I krysset er også privat veg som leder ned mot Fiborgtangen.

Trasé for ny avlastningsveg planlegges i samme trasé eller i nærheten av eksisterende veg, pv. 96727 Holanvegen. Holanvegen er en noe bratt grusveg opp til gården på Nordre Holan. Videre går Holanvegen gjennom boligfeltet på Skogn, da som kommunal veg, ned til fylkesveg 754.



Figur 2: Mulig trasé for ny avlastningsveg.

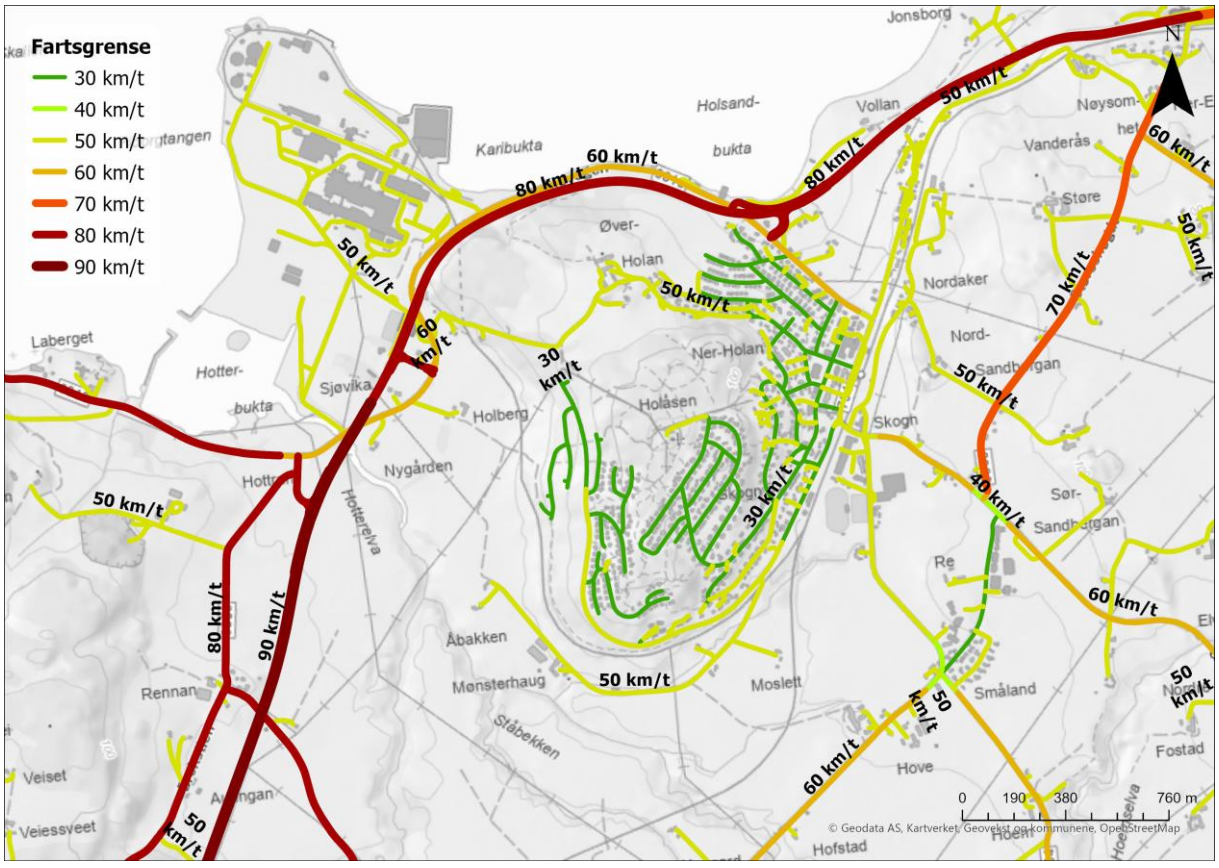
2 Dagens situasjon

2.1 Vegnett og funksjon

E6 er den overordnede nasjonale og regionale gjennomfartsåren ved Skogn. Den inngår i hovedforbindelsen mellom Sør- og Nord-Norge og binder Innherred sammen med blant annet Levanger, Steinkjer, Stjørdal og Trondheim. Vegen fører både fjerntrafikk, regional arbeids- og servicetrafikk og betydelig nærings- og godstransport. Lokalt gir den tilgang til Skogn og, via tilknyttede veger, det regionale industriområdet på Fiborgtangen. Industriområdet brukes av Norske Skog og annen næringsvirksomhet.

Fylkesveg 754 har først og fremst funksjon som lokal og regional samleveg mellom Skogn/Holsand-området, Skogn sentrum og Markabygda med tilhørende bolig-, skole- og landbruksområder. Den fordeler lokaltrafikken til og fra E6 og brukes også av lokale buss- og skoleruter.

Vegene i boligfeltet på Holåsen er typiske boligveger hvor Flaggspettvegen vil tilkobles en eventuell avlastningsveg. Flaggspettvegen endrer navn til Mønsterhaugvegen, nærmere Skogn sentrum, som gir adkomst til flere boliger i nordgående retning og går ned til krysset mot fylkesveg 754.



Figur 3: Registrerte fartsgrenser i området. (Kilde: Nasjonal vegdatabank, 2026 – modifisert av Sweco Norge AS)

Holanvegen har en fartsgrense på 50 km/t i henhold til Nasjonal vegdatabank (NVDB), mens Flaggspettvegen har en fartsgrense på 30 km/t og Mønsterhaugvegen har en fartsgrense 30 og 50 km/t.

Fylkesveg 6818 har forkjørsrett og fartsgrense på 60 km/t hvor avlastningsvegen vil få avkjøring. Den private vegen mot Fiborgtangen har en fartsgrense på 50 km/t i krysset med fylkesveg 6818.

I figur 4 vises et tverrsnitt av Mønsterhaugvegen ved gang- og sykkelvegen mellom nevnte veg og Konvalvegen. Bredden på Mønsterhaugvegen er om lag 6 meter, med gang- og sykkelveg fra gangfeltet vist i figuren under til krysset med fv.754. Gang- og sykkelvegen er om lag 2,5 meter bred, og er adskilt fra kjørebanen med en grøft/grøntrabatt på cirka 1,5 meter bredde.

Like sør for gangfeltet vist i figuren under settes fartsgrensen opp til 50 km/t fra 30 km/t for trafikken videre innover Mønsterhaugvegen mot Flaggspettvegen.



Figur 4: Mønsterhaugvegen ved gangfeltet som gir videre kobling mot Konvalvegen. Sett fra sør mot nord. (Foto: Sweco Norge AS, 17.09.2026)

Figur 5 viser Mønsterhaugvegen ved Rådyrvegen og Elgvegen. Her er det igjen gang- og sykkelveg langs vegen.



Figur 5: Mønsterhaugvegen, sett fra nord mot sør, ved busskuret ved Rådyrvegen og Elgvegen. (Foto: Sweco Norge AS, 17.09.2026)

Figur 6 viser Flaggspettvegen like nord for krysset med Harevegen. Kjørebanen er om lag 6,5 meter bred, mens fortauet er cirka 2,8 meter bredt.



Figur 6: Flaggspettvegen, sett fra sør mot nord, like nord for krysset med Harevegen. (Foto: Sweco Norge AS, 17.09.2026)

Figur 7 viser krysset Flaggspettvegen X Spurvevegen. Her ser man også at fortauet langs Flaggspettvegen stopper ved krysset med Spurvevegen.



Figur 7: Flaggspettvegen X Spurvevegen sett sørfra av krysset. (Foto: Sweco Norge AS, 17.09.2026)

Figur 8 viser nordenden av Flaggspettvegen hvor det også er etablert snuplass ved.



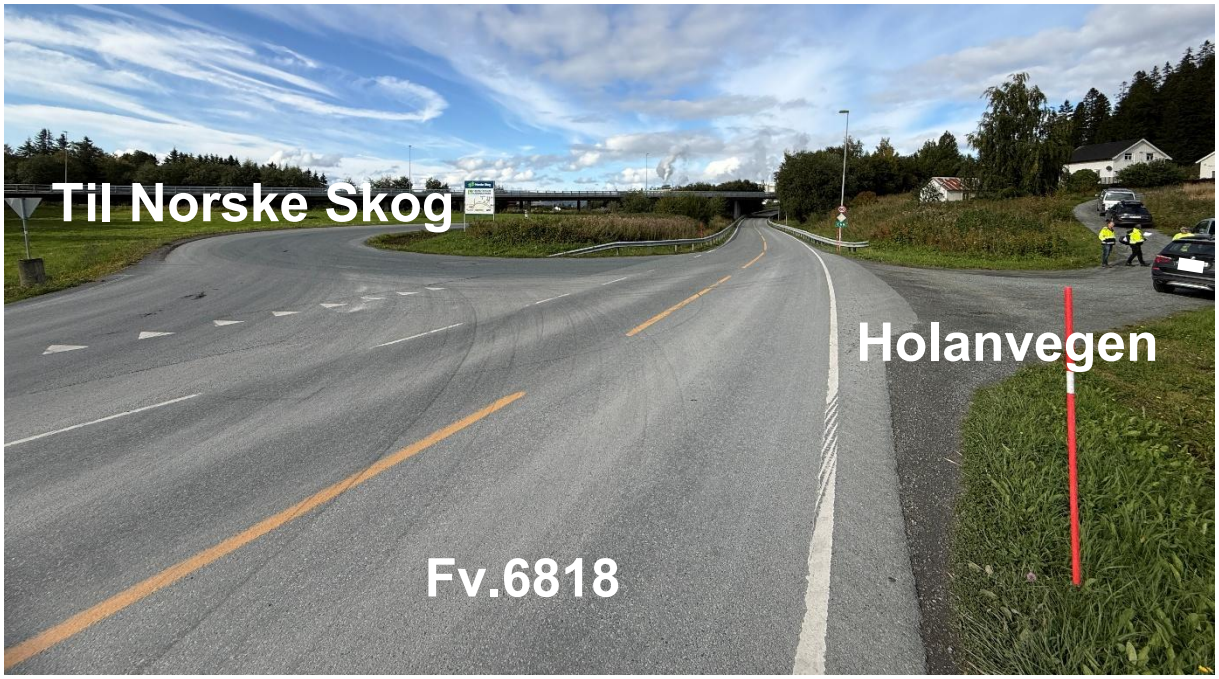
Figur 8: Den nordre enden av flaggspettvegen ved snuplass vist til høyre i bildet. (Foto: Sweco Norge AS, 17.09.2026)

Figur 9 viser Holanvegen over tunnelåpningen, se flettverksgjerde til høyre i bildet under. Dette er en industriveg/traktorveg med en bredde på cirka 2,3 meter.



Figur 9: Holanvegen sett fra vest mot øst ved/over tunnelmunningen

Figur 10 viser det noe skjeve X-krysset fv.6818 X Holanvegen X adkomst til Norske Skog. Sjøvegen (fv.6818) er forkjørsveg og har fartsgrense 60 km/t.

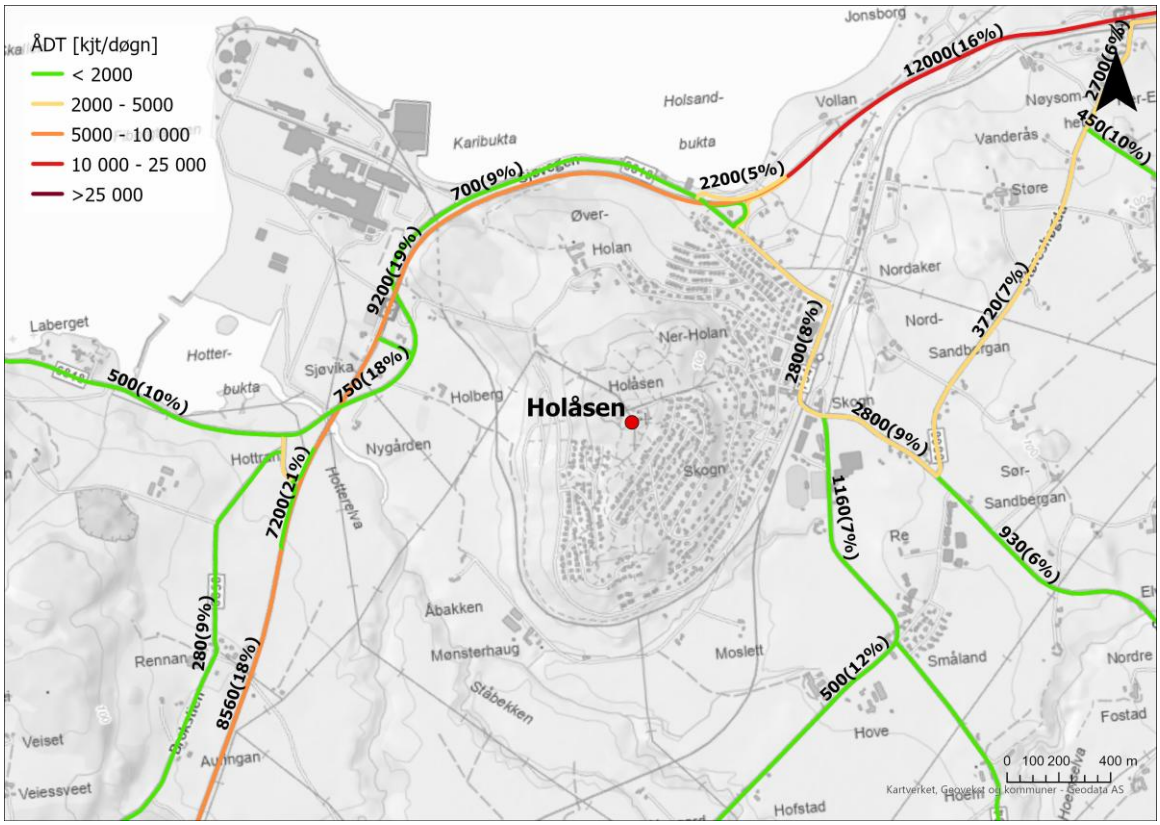


Figur 10: Krysset fv.6818 X Holanvegen. (Foto: Sweco Norge AS, 17.09.2026)

2.2 Trafikkmengder

2.2.1 Nasjonal vegdatabank (NVDB)

Det eksisterer informasjon om trafikkmengder i nærheten av planområdet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB) som innehar data på dette for enkelte av de nærliggende veiene, som vist i figur 11. Tallene er oppgitt som årsdøgntrafikk (ÅDT), definert som det totale antallet kjøretøy som passerer et snitt i løpet av ett år, dividert på antall dager i året. ÅDT representerer dermed et årlig gjennomsnitt. Tallet i parentes i figuren angir andelen lange kjøretøy, definert som kjøretøy med lengde over eller lik 5,6 meter.



Figur 11: Trafikkmengder, ÅDT, i området. Andel lange kjøretøy vist i parentes. (Kilde: NVDB, 2026)

Som man kan se av figuren over er det E6 som er den overordnende veien og transportåren i området. Trafikkmengdene er størst på den nordlige delen av E6, noe som kan tyde på at mye av trafikken til/fra Skogn rettes mot nord (Levanger, Verdal, Steinkjer mm.).

Videre er fv.754 Holsandlia og fv.6866 Storehøgda de nest største trafikkårene lokalt i området med henholdsvis ÅDT 2800 og ÅDT 3720.

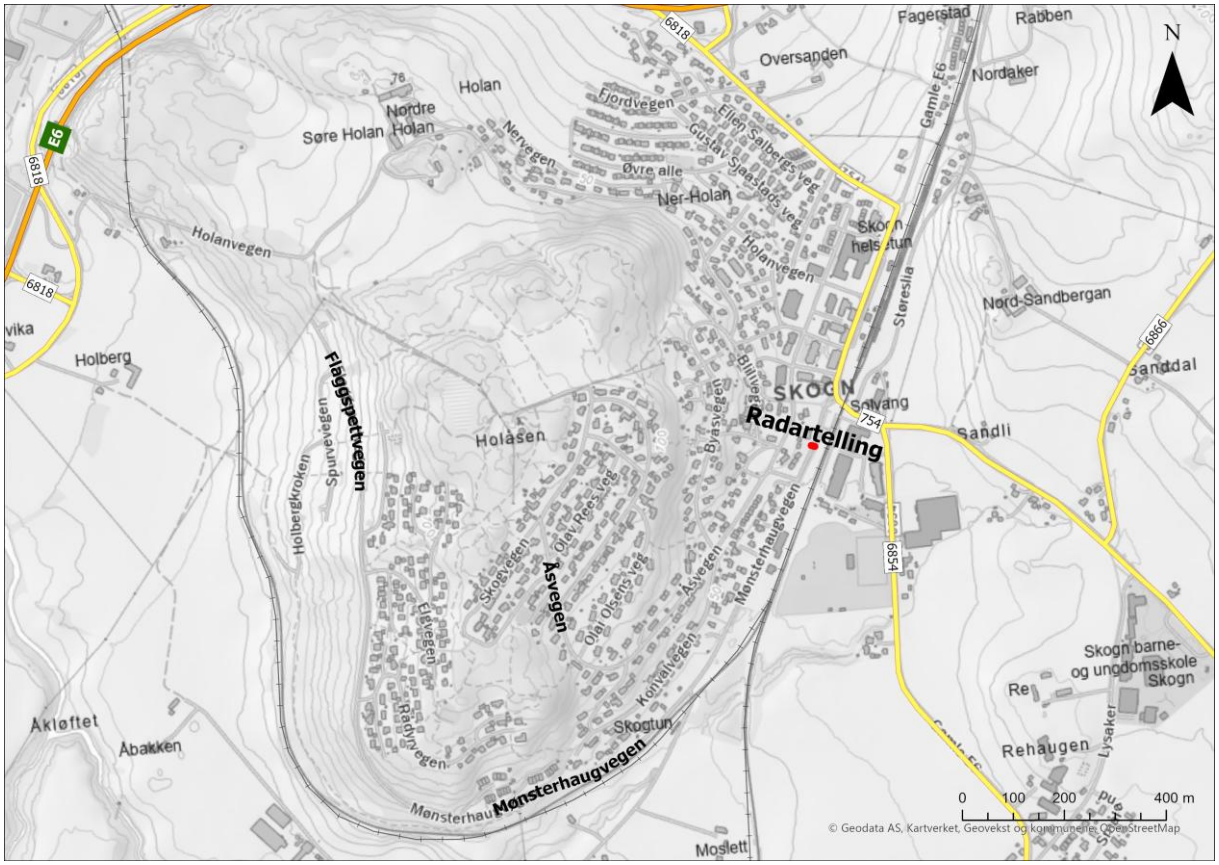
ÅDT 2800 gjennomgående for Holsandlia fra rampa ved E6 til krysset med fv. 6854 Gamle E6 er usannsynlig. Dette tallet stammer fra en periodisk telling i oktober 2022 i fv.754 Gamle E6 ved Skogn helsetun.

ÅDT i fv.6854 baserer seg også på en periodisk telling fra overgangen 2024-2025. Dette tellepunktet ligger sør for Reemyra stadion.

På E6 ser vi at andelen lange kjøretøy er relativt høy med andeler på alt fra 16 til 19%, mens andelen er noe lavere på fylkesvegene lokalt på i underkant av 10%.

2.2.2 Radartelling

Levanger kommune har i forbindelse med dette prosjektet gjort en trafikktelling ved hjelp av en radarmåler plassert i Mønsterhaugvegen i perioden 7. august kl.9 til 21. august 2026 kl. 10. Plassering av tellepunktet er vist i figur 12.



Figur 12: Oversikt over plassering av radar i telleperioden.

ÅDT er beregnet etter faktormetoden beskrevet i Statens vegvesens håndbok V714[1]. Som grunnlag for korrigeringen er variasjonskurve M1 – by-/boliggate (samleveg med arbeidsreiser) benyttet. Beregningen gir en ÅDT på om lag 1600 kjøretøy per døgn. Datagrunnlaget og beregningen er basert på en begrenset registreringsperiode, og resultatet må derfor ses som et estimat med tilhørende metodisk usikkerhet.

Tungtrafikkandel ble talt til om lag 2 %.

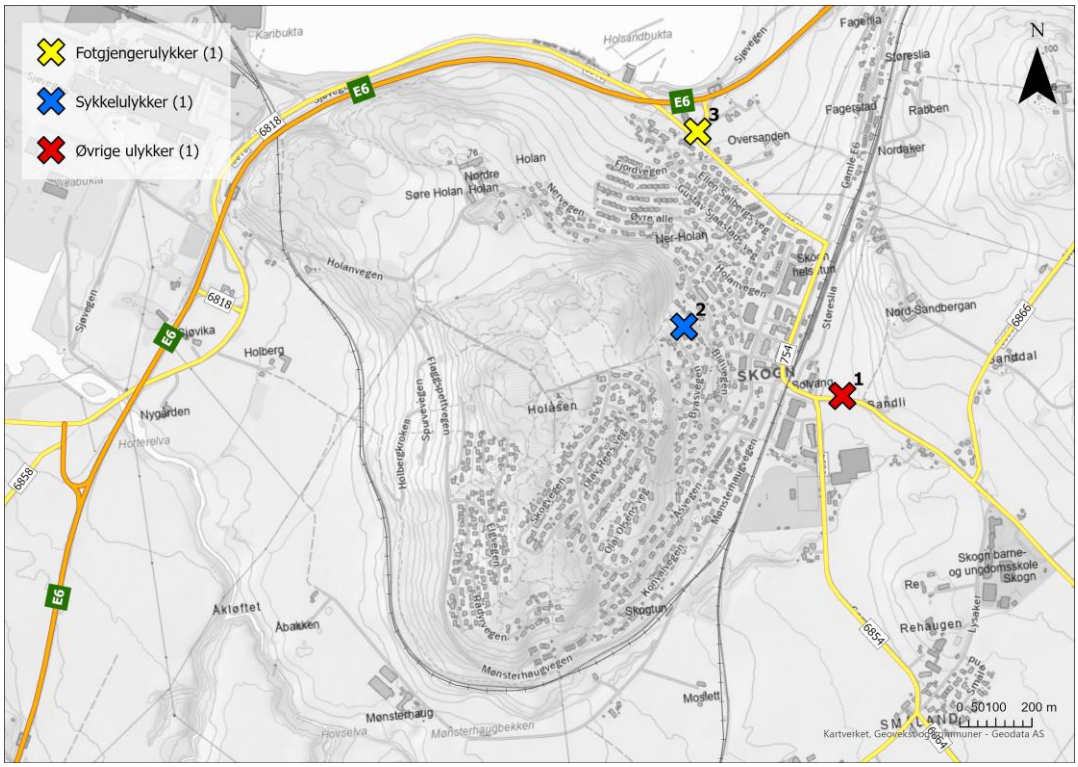
Radaren foretok også fartsmålinger. Fartsgrensen ved radartellingen er 30 km/t, og gjennomsnittshastigheten ble målt til 35,2 km/t, mens 85-percentilen lå på 41 km/t. Om lag 80 % av de registrerte kjøretøyene ble registrert til å kjøre fortere enn fartsgrensen.

[1] Håndbok V714 Veileder i trafikkdata, Statens vegvesen, 2011)

2.3 Trafikkulykker

Kartlegging av trafikkulykker i området er gjort gjennom innhenting av data for perioden fra og med 2021 til og med 2025 fra Norsk vegdatabank. De registrerte trafikkulykkene er politirapporterte ulykker med personskade. Ulykkene må ha inntruffet på offentlig veg, gate eller plass som er åpen for alminnelig trafikk. Ulykkesdataene inneholder blant annet opplysninger om ulykkens sted og tidspunkt, ulykkestype, involverte trafikanter samt vær- og føreforhold. Figur 13 viser ulykker i området de siste fem årene.

Det må tas høyde for at politirapporterte ulykkesdata er beheftet med generell underrapportering, særlig for mindre alvorlige personskader og ulykker som involverer fotgjengere og syklister. Denne usikkerheten gjelder generelt for datagrunnlaget og er ikke særskilt knyttet til vegnettet i planområdet.



Figur 13: Ulykker i nærheten av planavgrensningen de siste fem årene (2021-2025). (Kilde: NVDB, 2026)

Det er ikke registrert noen trafikkulykker i Holanvegen, Flaggspettvegen eller fv. 6818 der hvor ny avlastningsveg vil etableres.

Ulykke nr. 1 oppstod torsdag 23. juni 2022 langs fylkesveg 754 øst for kyss mot Mønsterhaugvegen, og involverte kun én personbil med ulykkeskode «Enslig kjøretøy kjørte utfor på høyre side i venstrekurve».

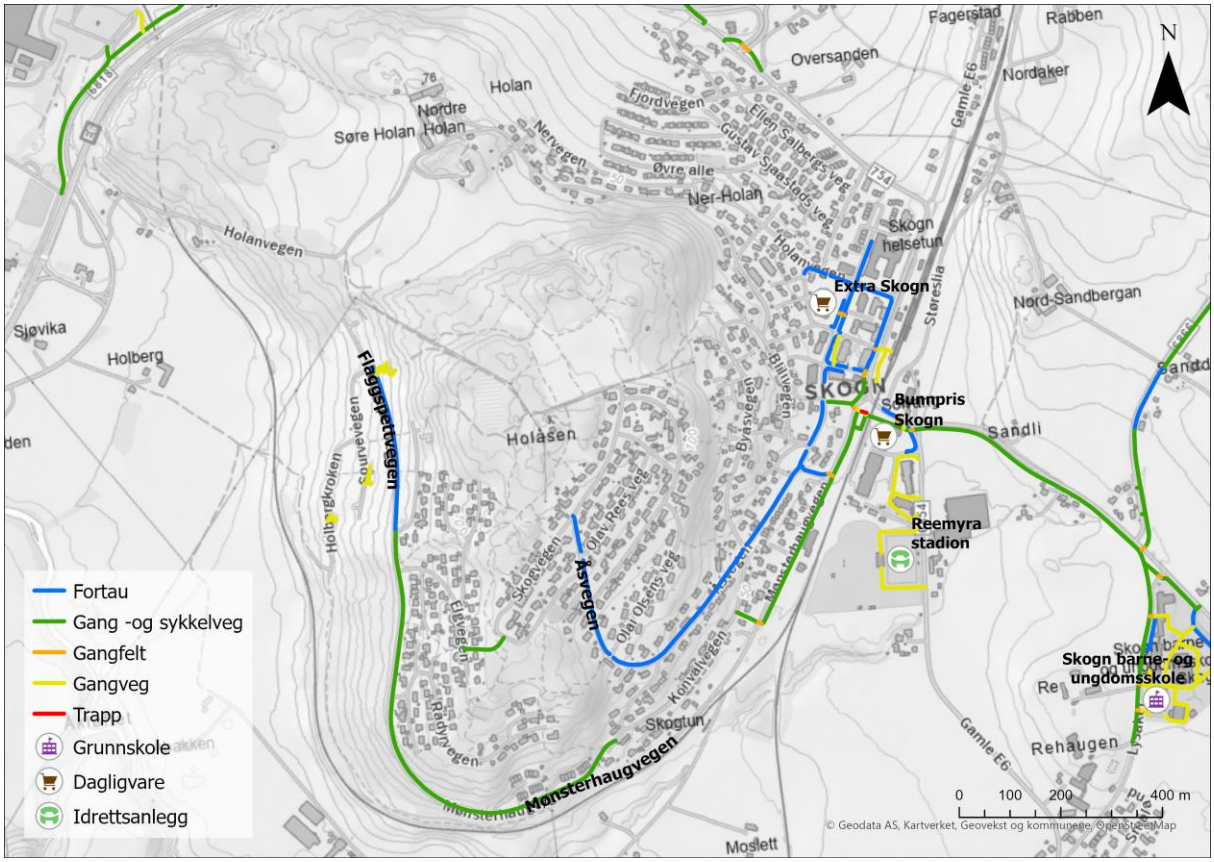
Ulykke nr. 2 oppstod fredag 9. september 2022 i boligfeltet på Skogn (Byåsvegen). Ulykken involverte én sykkel og én personbil, hvor ulykkeskode er oppgitt som «møting i kurve».

Ulykke nr. 3 oppstod tirsdag 25. november 2025 E6 i gangfeltet ved utkjøring fra fylkesveg 754 som involverte én fotgjenger og én personbil med ulykkeskode «Fotgjenger krysset kjørebanen i gangfelt».

Ingen strekninger i området har tilstrekkelig antall ulykker for å kunne klassifiseres som *ulykkespunkt* (minimum 4 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 100 m) eller *ulykkesstrekning* (minimum 10 politirapporterte personskadeulykker i løpet av 5 år innenfor en strekning på 1 km).

2.4 Forhold for gående og syklende

Videre kan man se anlegg for gående og syklende i området vist ved figur 14. Av figuren framkommer også sentrale målpunkter i området. De fleste målpunkter kan nås for gående og syklende uten å bevege seg i blandet trafikk fra Flaggspettvegen. Eneste strekning som mangler tilbud, er Konvalvegen mellom Mønsterhaugvegen og Åsvegen. Her beveger man seg i blandet trafikk i en blindgate fra Åsvegen, som fortsetter i en gang- og sykkelveg til Mønsterhaugvegen ved enden.



Figur 14: Oversikt over tilbud for gående og syklende i nærheten av planavgrensningen. (Kilde: NVDB, 2026 – modifisert av Sweco Norge AS)

Flaggspettvegen og Mønsterhaugvegen er etablert med fortau og gang- og sykkelveg på deler av strekningen. Omtrent 100 meter fra Flaggspettvegens ende starter fortauet som er skilt fra kjørebanen med kantstein. I overgang til Mønsterhaugvegen går fortau over til gang- og sykkelveg adskilt fra kjørebanen med grøft. Gang- og sykkelvegen føres inn i boligfeltet etter omtrent 850 meter og følger ikke Mønsterhaugvegen videre, men går inn mot Konvalvegen som tidligere nevnt.

Det er fortau i Åsvegen fra adressene Åsvegen 19 og 20 til Skogvegen.

Det er ikke etablert fortau eller gang- og sykkelveg langs de andre boliggatene i feltet, men det finnes stier og snarveger for gående og syklende i feltet. Det er ikke etablert system for gående og syklende i området ved fylkesveg 6818 og E6.

I sentrum av Skogn finnes det flere gater med etablert fortau, og fv. 754 er etablert med gang- og sykkelveg som ledes inn til barne- og ungdomsskolen.

2.5 Kollektivtilbud

Figur 15 viser kollektivtilbud i nærheten av planavgrensningen.



Figur 15: Kollektivtilbud i nærheten av planavgrensningen. (Kilde: NVDB, 2026 – modifisert av Sweco Norge AS)

Det er etablert en bussholdeplass i Holåsen vest med samme navn. Denne ligger i overgangen fra Flaggspettvegen til Mønsterhaugvegen. Denne bussholdeplassen trafikkeres av regionallinje 741, samt lokal- og skolelinjene 7411, 7412 og 7415. Regionlinje 741 har to avganger tidlig om morgenen (06:30 og 07:00) som går til Levanger stasjon på hverdager.

Det er også en bussholdeplass i fylkesvegen 6818 ved innkjøring til dagens Holanvegen. Denne holdeplassen kalles Fiborgtangen sør og er holdeplass for lokal- og skolelinja 7417.

Bussholdeplassen i sentrum av Skogn er etablert i Åsvegen, like ved Coop Extra, med holdeplass på hver side av vegen. Denne holdeplassen trafikkeres av regionallinjene 635 og 741, og lokal- og skolelinjene 7411, 7412, 7415, 7416 og 7419.

Det er også en holdeplass på Skogn togstasjon som er holdeplass for lokal- og skolelinjen 7411.

Det er tatt utgangspunkt i AtBs ruteplanlegger ved uthenting av informasjon om busslinjene og tidene. Det er i ukedagene 7 avganger ved Holåsen vest med høyest tetthet morgen og ettermiddag og det er i tillegg avganger fra Fiborgtangen sør som ligger i umiddelbar nærhet til tiltaksområdet. Utenom de to avgangene om morgenen med linje 741 til Levanger stasjon er de øvrige skolebusser med tilrettelagt skyss mellom boligområder og skoler. Tilbudet med buss for andre enn skoleelever er begrenset.

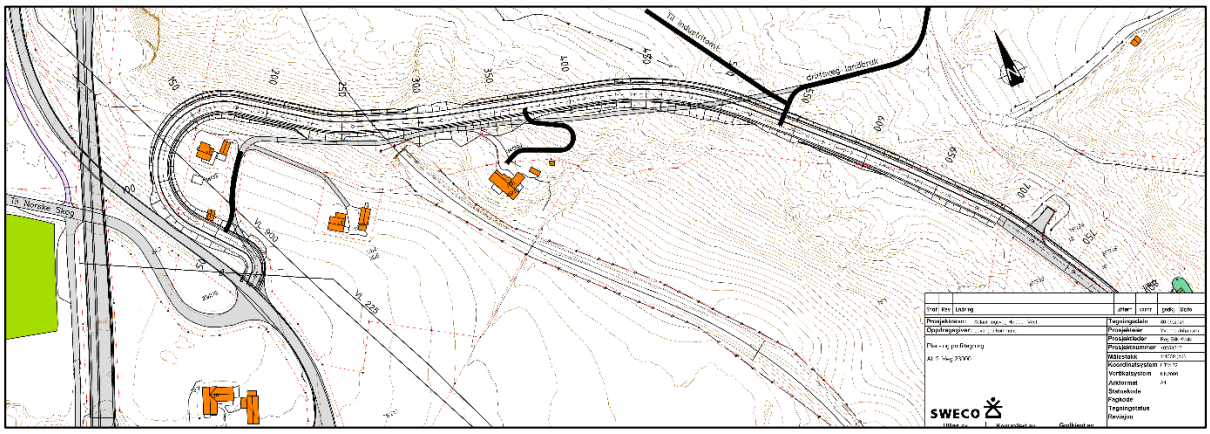
Hvis man går til sentrum av Skogn, cirka 2 km fra tiltaksområdet, har man i tillegg togstasjon med avganger hver time utenom rushperioder og hver halvtime i rushperioder.

3 Beskrivelse av foreslått avlastningsveg

Som det framkommer av figur 16 er ny avlastningsveg foreslått som en forlengelse av Flaggspettvegen og Holanvegen, og er tenkt til å benytte eksisterende adkomst fra fv.6818 til Holanvegen. Holanvegen legges rundt/på utsiden av gnr.34/bnr.39 for å imøtekomme stigningskrav.

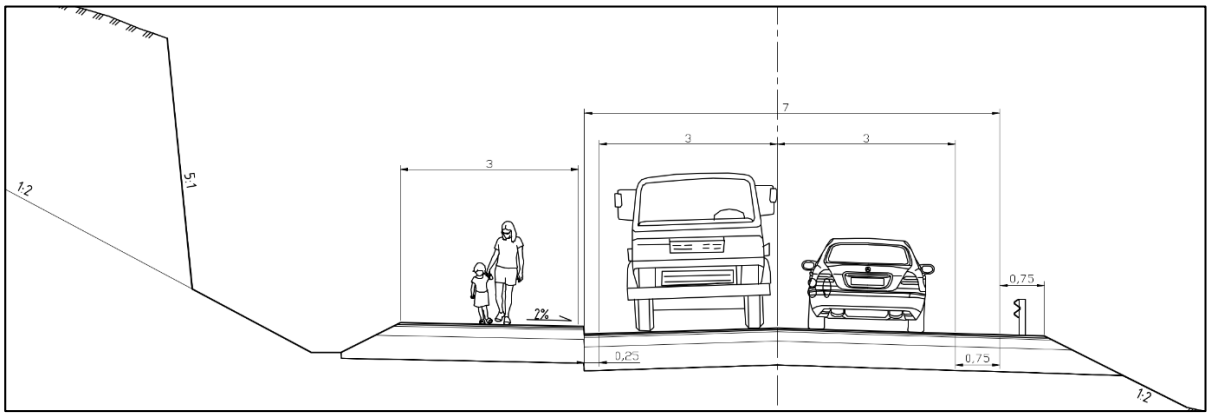
Den nye avlastningsvegen vil være en forlengelse av Flaggspettvegen fra enden vist i figur 8 til Holanvegen i enden av figur 9.

Foreslått veg vil ha en maksimal stigning på 10 %.



Figur 16: Utklipp fra C-tegning. (Kilde: Sweco Norge AS, 2026)

Figur 17 viser normalprofil for foreslått avlastningsveg. Den viser en vegbredde på 7 meter og et fortau på 3 meter med avvisende kantstein mot kjørebane.



Figur 17: Utklipp fra F-tegning som viser normalprofil for foreslått veg med bredder. (Kilde: Sweco Norge AS, 2026)

4 Trafikkberegninger vegnett

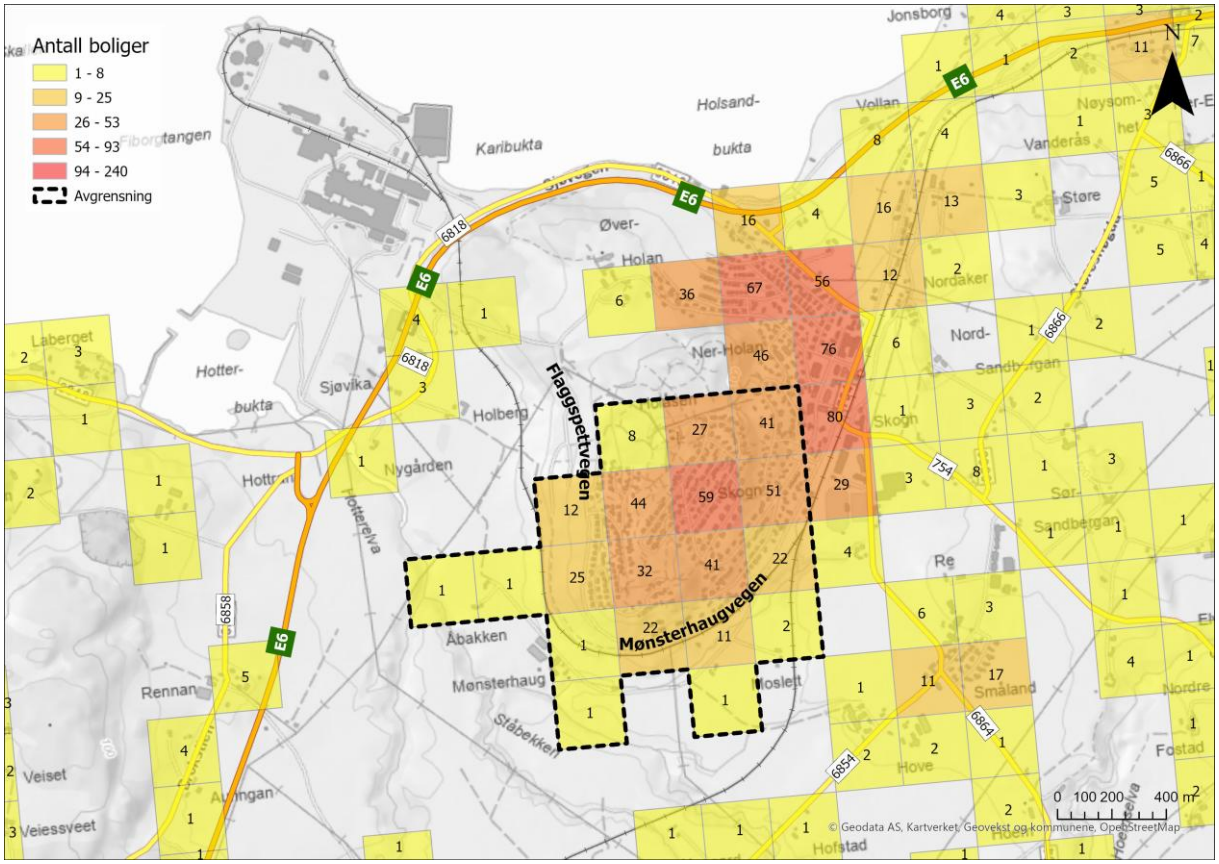
4.1 Boliger, bosatte og ansatte

Statistisk sentralbyrå har offentlig tilgjengelig kartfestede data for boliger, bosatte og ansatte på rutenett med en oppløsning på 250x250 meter. Dataene kan brukes til å si noe om forventet trafikknivå til og fra området.

En oppløsning på 250x250 meter er relativt grov, og det har vært nødvendig å gjøre en avgrensning av dataen. Det er sett på aktuelle ruter som anses som relevante for Flaggspettvegen og Mønsterhaugvegen. Avgrenset område er vist i svart stiplet polygon i påfølgende figurer.

4.1.1 Boliger og bosatte

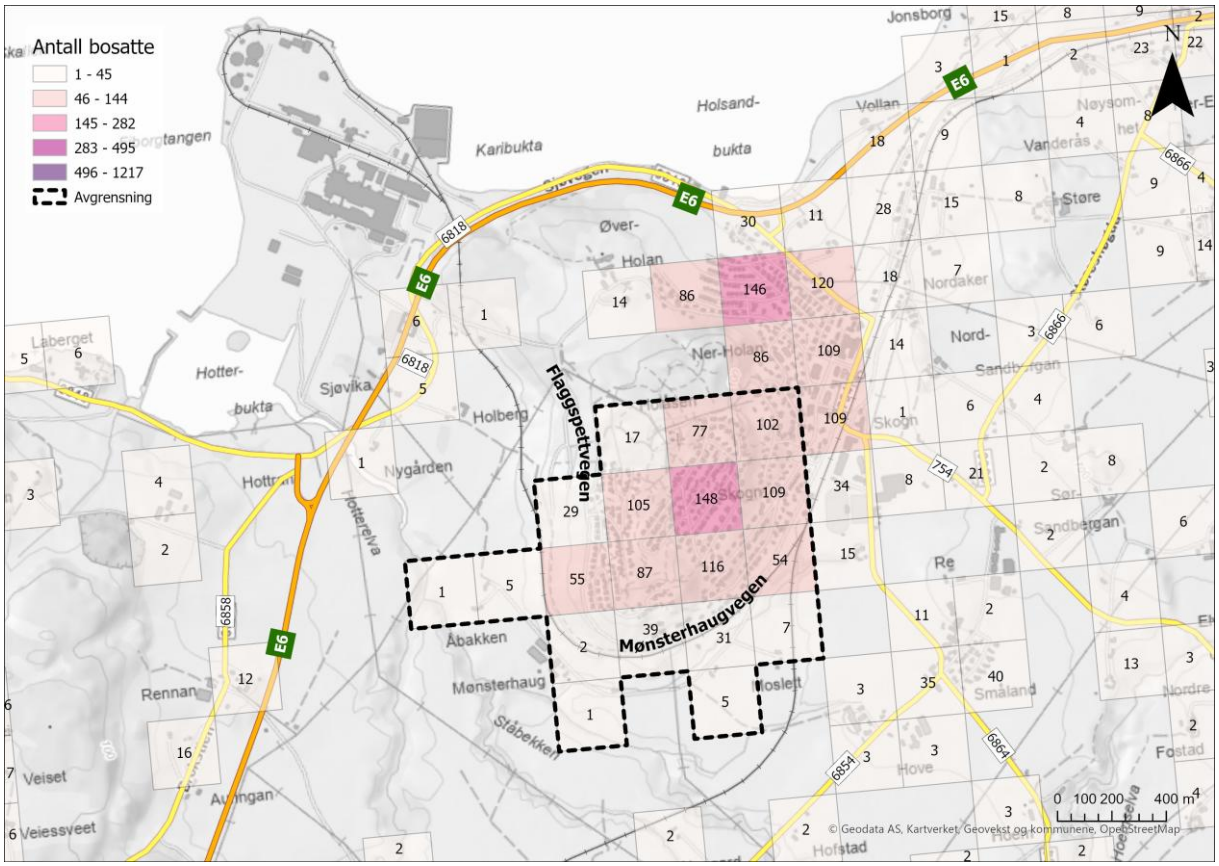
Totalt antall boliger, uavhengig av boligtype, per 250x250 meter er vist i figur 18. Statistikken baserer seg på Matrikkelen.



Figur 18: Totalt antall registrerte boliger på rutenett 250x250 meter for det aktuelle området. Avgrenset område er vist i svart stiplet polygon. (Kilde: Statistisk sentralbyrå, 2026)

Innenfor den sorte stiplede avgrensningen er det per 1.januar 2026 **totalt 402 boliger**.

Videre er totalt antall bosatte per 250x250 meter for området rundt Holåsen og Skogn vist i figur 19. Statistikken baseres på informasjon fra Det sentrale folkeregisteret (statistisk ekvivalent) og Matrikkelen.



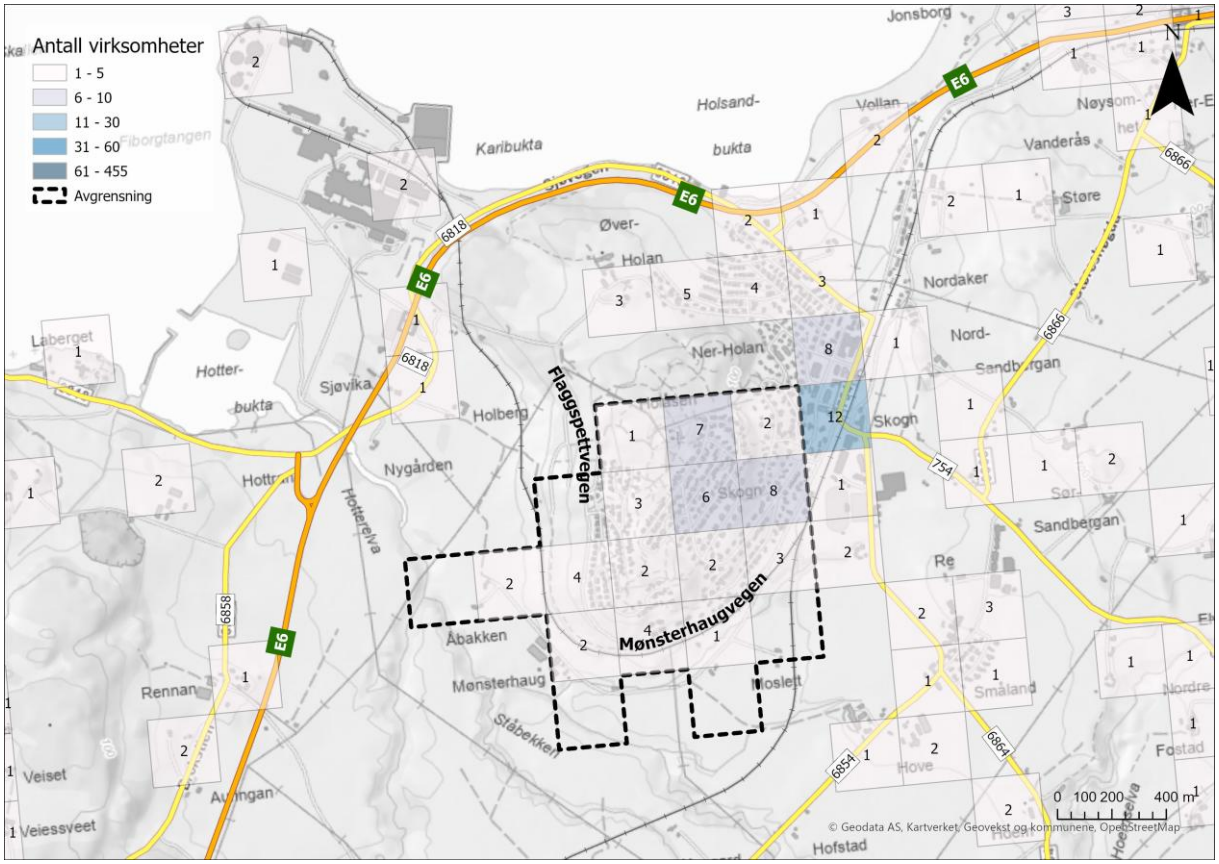
Figur 19: Totalt antall registrerte bosatte på rutenett 250x250 meter. Avgrenset område er vist i svart stiplet polygon. (Kilde: Statistisk sentralbyrå, 2026)

Innenfor den sorte stiplede avgrensningen er det per 1.januar 2026 **totalt 990 bosatte**. Det gir om lag 2,5 bosatte per bolig for det avgrensede området.

4.1.2 Bedrifter og ansatte

Statistikken er basert på Enhetsregisteret (ER) og Statistisk sentralbyrås Virksomhets- og foretaksregister (VoF), i tillegg til Matrikkelen for antall virksomheter på rutenett. Den baserer seg på registrert adresse for virksomhetene, som kan bety at selv om virksomheten er registrert på en adresse betyr ikke det nødvendigvis at det er på denne adressen at bedriftens virke foregår eller at de ansatte møter opp på denne adressen hver dag. Det er en usikkerhet med bruk av disse dataene.

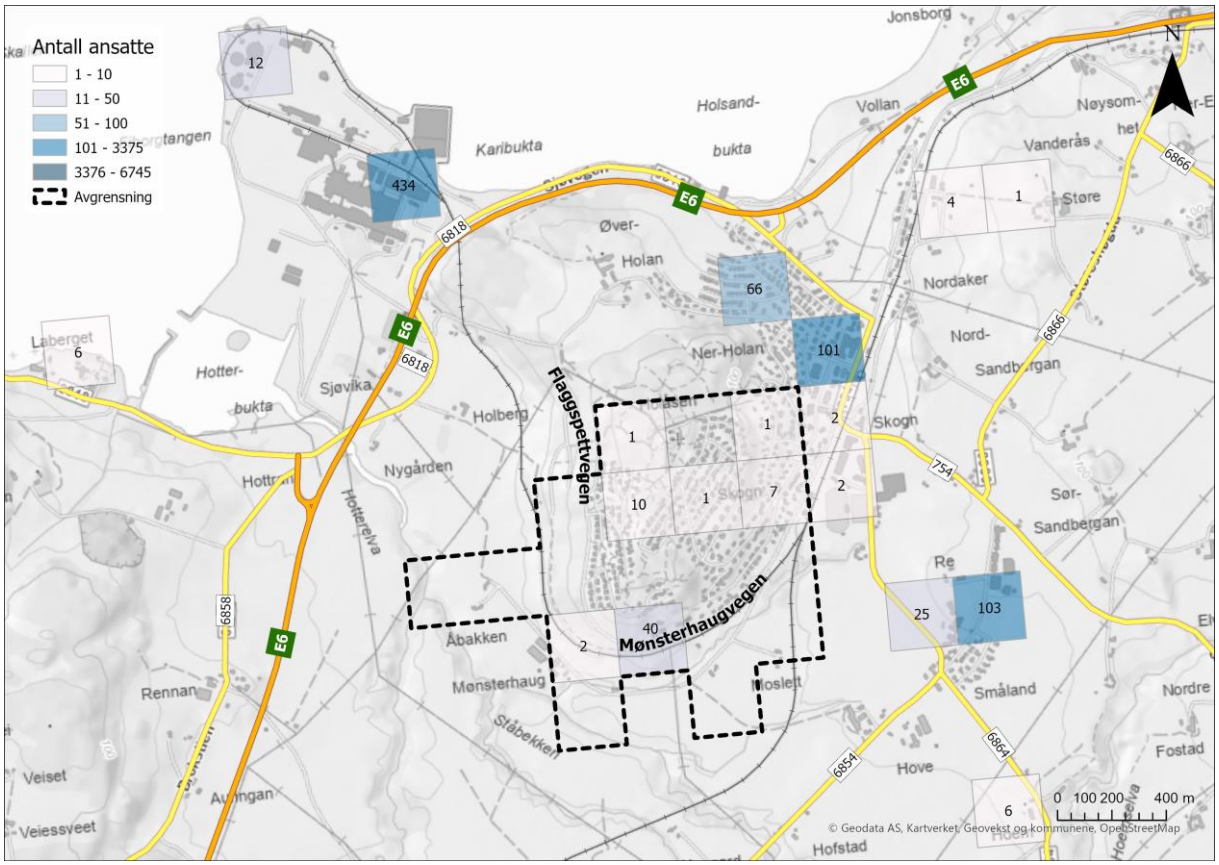
Totalt antall virksomheter per 250x250 meter for området rundt Holåsen og Skogn er vist i figur 10.



Figur 20 Totalt antall registrerte virksomheter på rutenett 250x250 meter. Avgrenset område er vist i svart stiplet polygon. (Kilde: Statistisk sentralbyrå, 2026)

Innenfor den sorte stiplede avgrensningen er det per 1.januar 2026 registrert **totalt 47 virksomheter**.

Totalt antall ansatte per 250x250 meter for området rundt Holåsen og Skogn er vist i figur 10.



Figur 21: Totalt antall registrerte bosatte på rutenett 250x250 meter. Avgrenset område er vist i svart stiplet polygon. (Kilde: Statistisk sentralbyrå, 2026)

Innenfor den sorte stiplede avgrensningen er det per 1.januar 2026 registrert **totalt 62 ansatte.**

På rutenettet med 40 registrerte ansatte i Mønsterhaugvegen ved Bjørnehiet er det ikke så lett å avgjøre fra gatebilder og flyfoto hvilke(n) virksomhet(er) som holder til da det ser ut som det kun holder til boliger her. Antakelig er det kun en registrert virksomhetsadresse uten at det reelt benyttes til noen virksomhet akkurat her. Antakelig kan man se bort fra dette.

Norske Skog oppe til venstre i figuren har et betydelig antall ansatte (434). Videre ser man at det er noen i Skogn sentrum (cirka 170) og ved Skogn barne- og ungdomsskole (128).

4.2 Reisestrømmer

For reisestrømmer er det valgt å se på statistikk for pendlingsstrømmer.

Tallene er hentet fra den registerbaserte sysselsettingsstatistikken som inkluderer bosted og viser hvor mange sysselsatte som pendler mellom kommuner. Tallene sier ikke noe om når eller hvor ofte man pendler, eller om man f.eks. har hjemmekontor. Med pendling menes her at man bor i en kommune og arbeider i en annen. Bostedskommune er kommunen man er bosatt ifølge Folkeregisteret, mens arbeidssted bestemmes av beliggenhetsadressen til virksomheten hvor personen arbeider. Tallene representerer 4.kvartal 2025.

Tallene er presentert i tabell 1 og tabell 2, og viser de mest populære pendlingsstrømmene (over 50 sysselsatte personer).

Tabell 1 viser hvor sysselsatte personer som jobber i Levanger kommune har sitt bosted. Totalt er det 9979 sysselsatte personer med arbeidssted i Levanger kommune.

Som tabellen viser bor 68 % av sysselsatte personer i Levanger kommune i egen kommune. Videre er det noe arbeidsinnvandring fra nord med totalt 21 % fra nord (Verdal, Steinkjer, Inderøy og Namsos).

Fra sør er det om lag 6 % sysselsatte personer som har sitt arbeidssted i Levanger kommune (Trondheim, Stjørdal og Frosta).

Tabell 1: Sysselsatte personer med arbeidssted i Levanger kommune. Sortert etter bostedskommune. (Kilde: Statistisk sentralbyrå, 2026)

KOMMUNE	SYSSELSATTE PERSONER	ANDEL
5037 LEVANGER - LEVANGKE	6800	68 %
5038 VERDAL	1329	13 %
5006 STEINKJER - STÏENTJE	423	4 %
5053 INDERØY	295	3 %
5001 TRONDHEIM - TRÅANTE	259	3 %
5035 STJØRDAL	241	2 %
5036 FROSTA	149	1 %
5007 NAMSOS - NÅAVMESJENJAELMIE	71	1 %

Tabell 2 viser hvor sysselsatte personer som bor i Levanger kommune arbeider. Totalt er det 10 255 sysselsatte personer som bor i Levanger kommune.

Som tabellen viser arbeider 2/3 av de bosatte i egen kommune. Om lag 16 % av de bosatte har arbeidssted nord for Levanger, hvor Verdal er mest populær dernest Steinkjer og Inderøy. Sør for Levanger utgjør i overkant av 10 % (overser Oslo da dette antakelig ikke gjelder pendling på hverdager).

Av de som arbeider i Levanger kommune virker det sannsynlig at dette retter seg mot Levanger som tettsted. Noen bosatte på Skogn arbeider antakelig på Norske Skog-fabrikken, men antakelig arbeider de fleste i tettstedet. Dette framkommer også av tilgjengelig virksomhetsdata med antall ansatte og antall bedrifter.

Tabell 2: Sysselsatte personer med bosted i Levanger kommune. Sortert etter arbeidsstedskommune. (Kilde: Statistisk sentralbyrå, 2026)

KOMMUNE	SYSSELSATTE PERSONER	ANDEL
5037 LEVANGER - LEVANGKE	6800	66 %
5038 VERDAL	1127	11 %
5001 TRONDHEIM - TRÅANTE	626	6 %
5006 STEINKJER - STÏENTJE	393	4 %
5035 STJØRDAL	388	4 %
0301 OSLO - OSLOVE	144	1 %
5053 INDERØY	128	1 %
5036 FROSTA	77	1 %

Oppsummert fra sysselsetting- og bosettingsstatistikken er det tydelig at mange av de bosatte på Holåsen/Skogn arbeider i Levanger eller lengre nord. Dette utgjør statistisk i overkant av 80 % av de bosatte. Dette fører til at mye av trafikken til og fra Holåsen, som omhandler arbeid, rette seg i retning nord.

Til videre arbeider forutsettes det at 20 % av trafikken til og fra Holåsen er til og fra sør, mens 80 % av trafikken er til og fra nord. Antakelig vil også noe være til og fra østlig retning på fv.754 samt at noe av trafikken vil gå til og fra fabrikken på Norske Skog. Det er valgt å se bort ifra dette ved videre arbeid da det antakelig utgjør en liten andel av trafikken.

4.3 Reisevaner

Ifølge nøkkeltalsrapporten Reisevaner på Innherred[2] utfører bosatte i Innherred 4,8 daglige reiser i gjennomsnitt. På hverdager utføres det 5,1 reiser, mens det om helgen utføres 3,8 reiser.

I forhold til den nasjonale reisevaneundersøkelsen er dette relativt høye tall. Den har siden 2013/14 operert med tall rundt 3. Dette skyldes antakelig datainnhentingsmetode. Tradisjonell RVU har tidligere benyttet telefonintervju, men gått over til digitalt spørreskjema og i den sammenheng opplevd å få tall som tyder på at det utføres et synkende antall reiser, selv om det i realiteten skyldes datainnhentingsmetoden.

Reisevaner på Innherred har benyttet SmartRVU som sporer reiser automatisk ved hjelp av bl.a. telefonens GPS og akselerometer. Denne metoden medfører stort sett at ingen turer glemmes. I nøkkelrapporten er dette funnet diskutert slik:

> *«Med innsamling av data med sporing via smarttelefon blir trolig flere reiser registrert som glemmes ved innsamling via skjema og telefon. Definisjoner av reiser og delreiser er i utgangspunktet lik i denne undersøkelsen og i den nasjonale, men det kan være forskjeller i databehandling og kvalitetssikring av data. I reisevaneundersøkelsen for Innherred er det en fare for at applikasjonen oppfatter korte stopp som ankomst til en aktivitet. Dersom respondenten bekrefter og angir en aktivitet på det som i realiteten er ventetid, så vil det registreres flere delreiser enn det skal være. Vi kan ikke utfra en sammenlikning med den nasjonale reisevaneundersøkelsen slutte at befolkningen på Innherred foretar flere reiser enn landsgjennomsnittet.»*

Videre er det beskrevet i rapporten at når det gjelder utvalg av befolkningen er det tatt utgangspunkt i personer over 18 år. Av tilgjengelig befolkningsstatistikk i Statistisk sentralbyrå med aldersinndeling, for kommune og grunnkretser, kan det se ut til at aldersgruppen fra 0 til og med 17 år utgjør om lag 20 %. Statistikken beskrevet i kap. 4.1.1 må derfor trekkes fra cirka 20 % for å avdekke antall personer innenfor det avgrensede området som er 18 år eller eldre. Med 990 bosatte totalt, gir det anslagsvis **792 bosatte som er 18 år eller eldre**.

Hvis man antar at disse utfører 4,8 daglige reiser gir det om lag **3800 reiser** totalt til og fra det avgrensede området. Dette med forutsetning om at reiser til det avgrensede området er omtrent likt med antall reiser de bosatte gjør som ikke er til eller fra boligen sin, f.eks. et ærend til og fra arbeidsplassen eller liknende.

I Levanger kommune utføres 57 % av alle reiser som bilfører[2]. Med utgangspunkt i 3800 reiser gir det **2166 reiser som bilfører** hver dag til og fra det avgrensede området.

Radartellingen, se kap. 2.2.2, viste at ÅDT i Mønsterhaugvegen er 1600 kjt/døgn. For å komme fram til samme antall reiser som bilfører, hvis man bruker antall reiser utført per person som variabel, gir det 3,5 reiser per dag per person. Dette virker som et troverdig tall sett ut ifra nasjonale reisevaneundersøkelser.

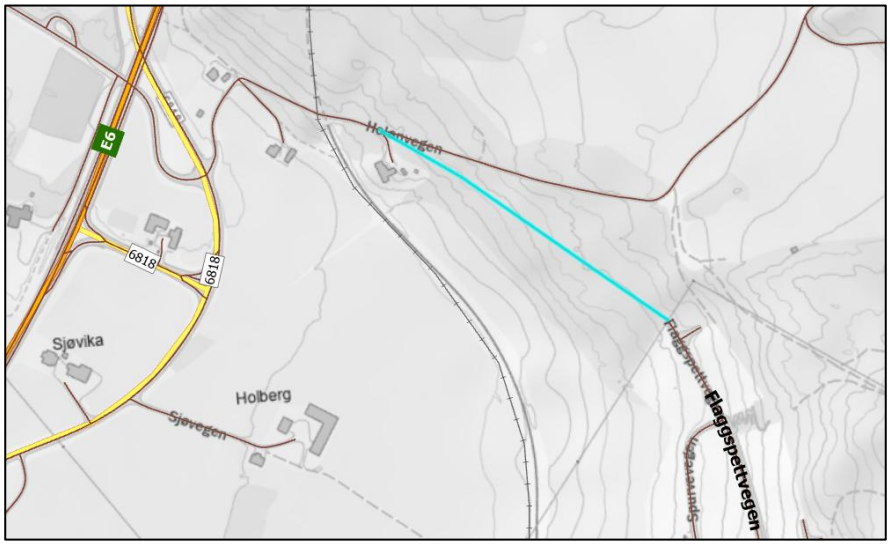
Ut ifra disse funnene virker ÅDT 1600 å være troverdig for det valgte snittet i Mønsterhaugvegen og representerer de bosatte i det avgrensede området godt, og forutsettes som dagens trafikknivå for videre arbeider.

[2] Reisevaner på Innherred: Nøkkeltalsrapport, NTNU & Innherredsbyen, 2020

4.4 Anslått trafikk på ny avlastningsveg

For å illustrere hvordan tiltakene vil fungere i praksis, er det valgt å gjøre noen enkle tester av systemet med noen utvalgte punkter som eksempler hvor *Network Analysis* er benyttet i ArcGIS Pro hvor det er valgt at programmet skal finne korteste rute fra punkt 1 til 2.

Ny avlastningsveg er lagt til fra enden av Flaggspettvegen til nærmeste punkt på Holanvegen med fartsgrense 30 km/t, se under i figur 22.



Figur 22: Ny avlastningsvei tegnet inn i nettverksanalysen i ArcGIS Pro.

Nettverksanalysen finner korteste ved bruk av evaluatoren «tid» som er funnet ved hjelp av avstand og fartsgrense. Å benytte fartsgrense er en grov metode da man for eksempel bruker tid på å bremse og akselerere ved kryss. Det vurderes likevel at det gir et godt nok svar for denne øvelsen.

Som man kan se av vedlagte figurer i kap. 6, er den nye avlastningsvegen hurtigst å benytte i retning E6 sør fra Bjørnehiet og videre innover Mønsterhaugvegen/Flaggspettvegen. Når man kommer nærmere Skogn sentrum i Mønsterhaugvegen anslår nettverksanalysen at det vil være raskere å kjøre nordover gjennom Skogn sentrum før man kjører ut på fylkesvegen og videre sørover på E6. Dette skyldes antakelig at fartsgrensen er høyere på fylkesvegen enn på ny avlastningsveg, og kombinert med distansen blir dette da raskeste vei.

Altså fremkommer det av resultatene vist i kap. 6 at ny avlastningsveg primært er raskest for bosatte i Flaggspettvegen, men selv bosatte i Rådyrvegen som skal til og fra E6 nord vil etter nettverksanalysen benytte Mønsterhaugvegen og fv.754. Til og fra sør går skillet for hvor den er raskest lengre ut i Mønsterhaugvegen, men dette utgjør ikke mye i antall boliger. Vi forutsetter at for videre arbeid at en ny avlastningsveg vil bli benyttet av boligene i Rådyrvegen, Elgvegen og Harevegen, og utgjør om lag 100 boliger. Dette er om lag en fjerdedel av totalt antall boliger tilknyttet radartellingen som utgjorde ÅDT 1600, altså forventes det, grovt sett, at ÅDT for disse 100 boligene vil være 400.

Noen av reiseformålene som for eksempel dagligvarehandel i Skogn sentrum, til og fra skolen og til og fra idrettsanlegget, vil gjøre at en del av trafikken vil gå via Mønsterhaugvegen inn mot Skogn sentrum. Dette antas å utgjøre en fjerdedel av bilturene. Altså ÅDT 100 fra dette området i retning Skogn sentrum, og ÅDT 300 i en ny avlastningsveg.

Det er vedtatt en reguleringsplan som legger til rette for etablering av flere boliger i området. Se figur 23.



Figur 23: Vedtatt plankart for reguleringsplan Holåsen vest (planid. 5037_L2013003) vedtatt 20.09.2020. (Kilde: Levanger kommune, 2020)

Tabell 3: Antall boliger det legges til rette for i reguleringsplanen Holåsen vest (planid. 5037_L2013003) fordelt på boligtype.

Felt	*Eneboliger*	*Rekke/kjedehus*	*Blokk-bebyggelse*	*Totalt antall boliger*
Detaljregulering BFS1-11, BKS1-3	41	12		53
BBB1	0	0	72	72
SUM	**41**	**12**	**72**	**125**

Det forutsettes at disse primært vil ha ny avlastningsveg som raskeste rute til E6 nord og sør. Det forutsettes også at en fjerdedel av trafikken fra disse nye boligene også vil gå til Skogn sentrum, Skogn skole, idrettsanlegget eller annet i samme retning.

Med samme turproduksjon som eksisterende boliger gir det 4 ÅDT per bolig, som gir ÅDT 500. Hvorav 375 ÅDT i ny avlastningsveg og ÅDT 125 benytter Mønsterhaugvegen mot Skogn sentrum, likt som antatt for eksisterende boliger.

Dette gir ÅDT 675 i ny avlastningsveg fra Flaggspettvegen, Harevegen, Rådyrvegen og Elgvegen, og ÅDT 225 i retning Skogn sentrum.

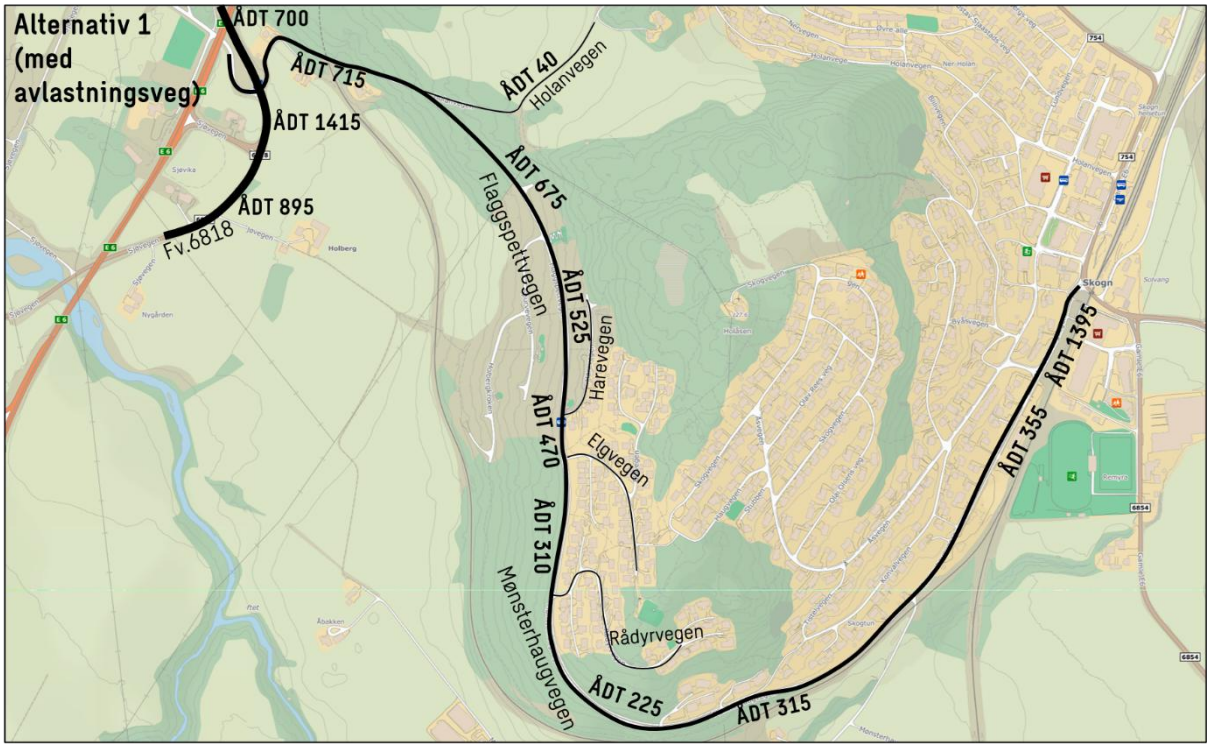
Det er utført en forenklet beregning av dagens ÅDT i den gruslagte delen av Holanvegen som tilgrenser fylkesveg 6818. Den gruslagte delen av Holanvegen er bratt, krapp og kupert og antas å ikke være en veldig fortrekket kjøreveg.

7 boliger har adkomst fra den grusbelagte vegen og disse vil benytte vegstrekningen på 100% av turene til og fra hjemmet. 11 boliger har adkomst fra den asfalterte delen av Holanvegen. Det antas at disse benytter den gruslagte delen på 25% av turene.

Til denne estimeringen er det valgt å bruke samme faktor på ÅDT 4 turer til og fra hver bolig.

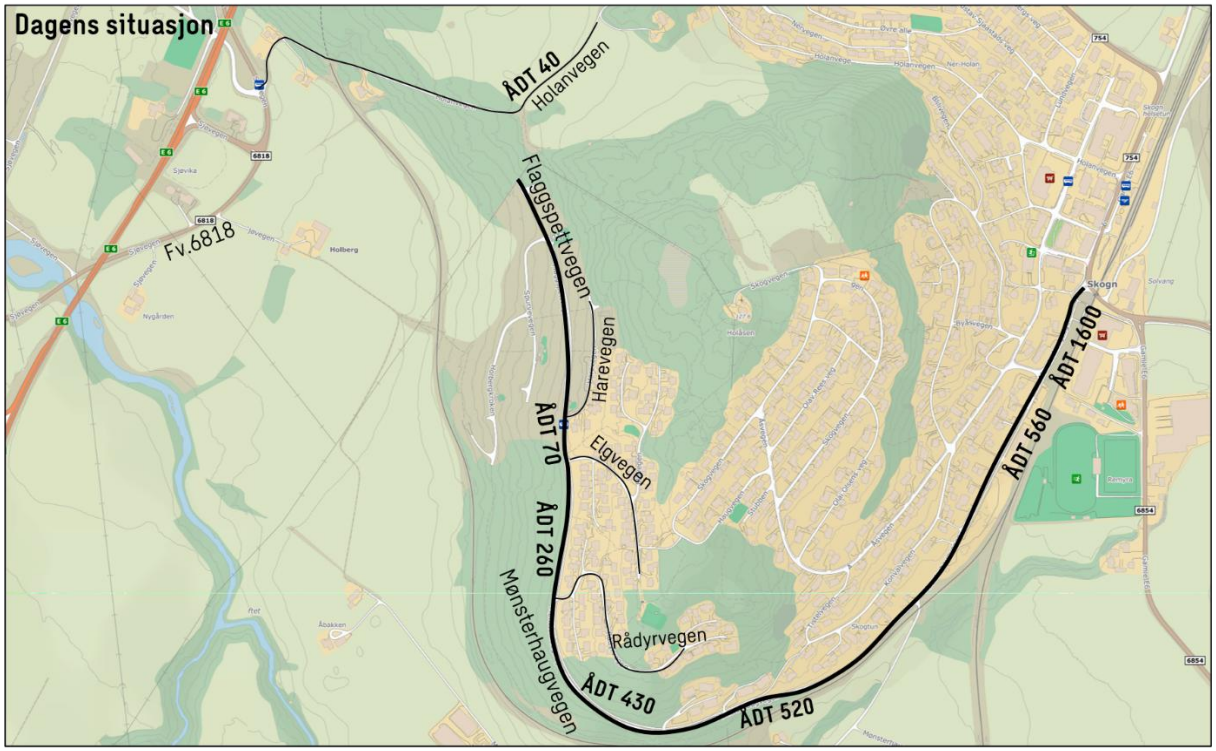
ÅDT gruslagt del Holanvegen = (7 x 4 x 100%) + (11 x 4 x 25%) ≈ **40 ÅDT**

Hvis det antas en 80/20-fordeling av trafikken i favør retning nord i krysset med fv.6818, gir anslått turproduksjon en forventet fordeling i veinettet som vist i figur 24. Tallene innebærer realisering av alle regulerte boliger.



Figur 24: Framtidige trafikkmengder etter all utbygging på Holåsen. (Kartkilde: kart.finn.no, 2026)

Til sammenligning er det basert på radartellingen, og bosettingsmønster, anslått dagens trafikkmengder innover Mønsterhaugvegen til sammenligning. Se figur 25.



Figur 25: Anslåtte verdier for dagens trafikkmengder innover Mønsterhaugvegen.

5 Trafikale vurderinger

5.1 Trafikkavvikling

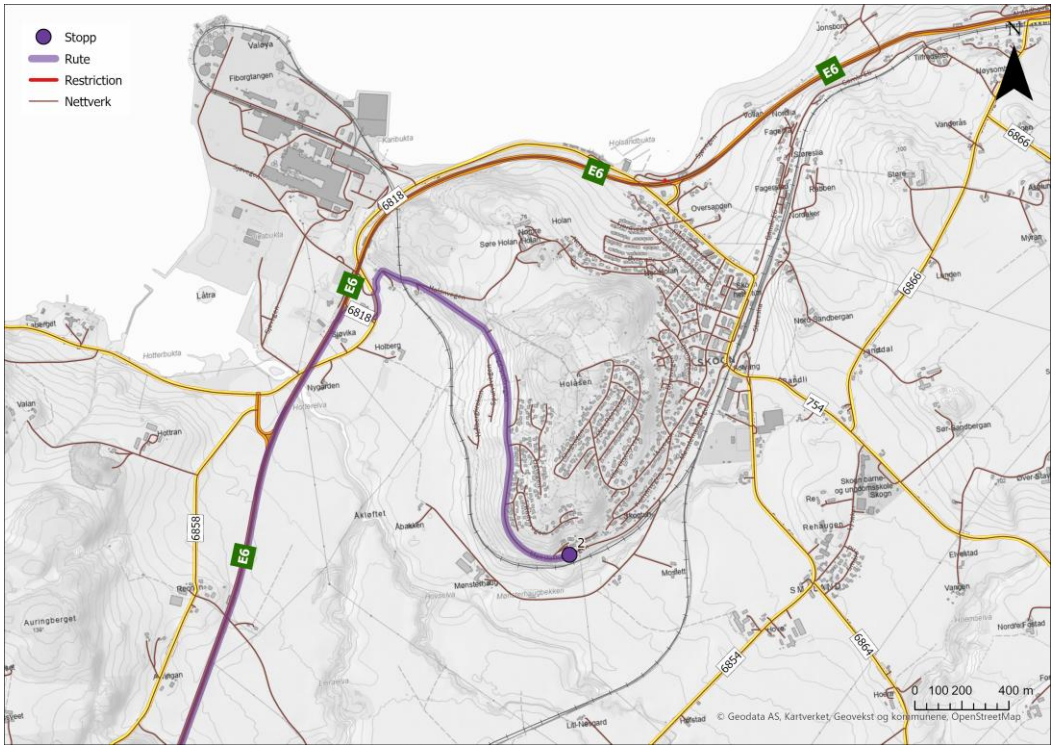
Trafikkmengdene i de berørte kryssene vurderes å være så lave at det ikke forventes kapasitets- eller avviklingsutfordringer. Det er derfor ikke gjennomført en detaljert vurdering av dimensjonerende timetrafikk eller kapasitetsberegninger. Basert på foreliggende og anslåtte trafikkmengder forventes både krysset Holanvegen X fv.6818 og krysset Mønsterhaugvegen X fv.754 å ha tilfredsstillende trafikkavvikling.

5.2 Trafikksikkerhet

Det eksisterende gang- og sykkelveinettet er relativt sammenhengende, foruten at det mangler et separat tilbud i Konvalvegen. Konvalvegen er en boliggate med begrenset trafikk. Gang- og sykkelnettet gir tilbud fra boliger i Mønsterhaugvegen, Elgvegen, Rådyrvegen, Harevegen og Flaggspettvegen til Skogn barne- og ungdomsskole, idrettsanlegget og sentrum for øvrig.

Ny avlastningsveg foreslås, som vist i figur 17, med fortausbredde på 2,75 meter. Fortauet foreslås i forlengelse av eksisterende fortau i Flaggspettvegen, som gjør at det ikke er systemskifte for myke trafikanter i dette området. Fortauet foreslås frem til fv.6818 og bussholdeplassen «Fiborgtangen sør». Det er ikke etablert separat gang- og sykkeltilbud langs fv.6818. Det forventes imidlertid at en begrenset andel av gang- og sykkeltrafikken vil benytte denne retningen, ettersom de fleste aktuelle målpunktene for gående og syklende ligger i Skogn sentrum.

6 Vedlegg: Reiseruter med avlastningsveg



Figur 26: Raskeste rute **fra E6 sør** til Mønsterhaugvegen ved Bjørnehiet.



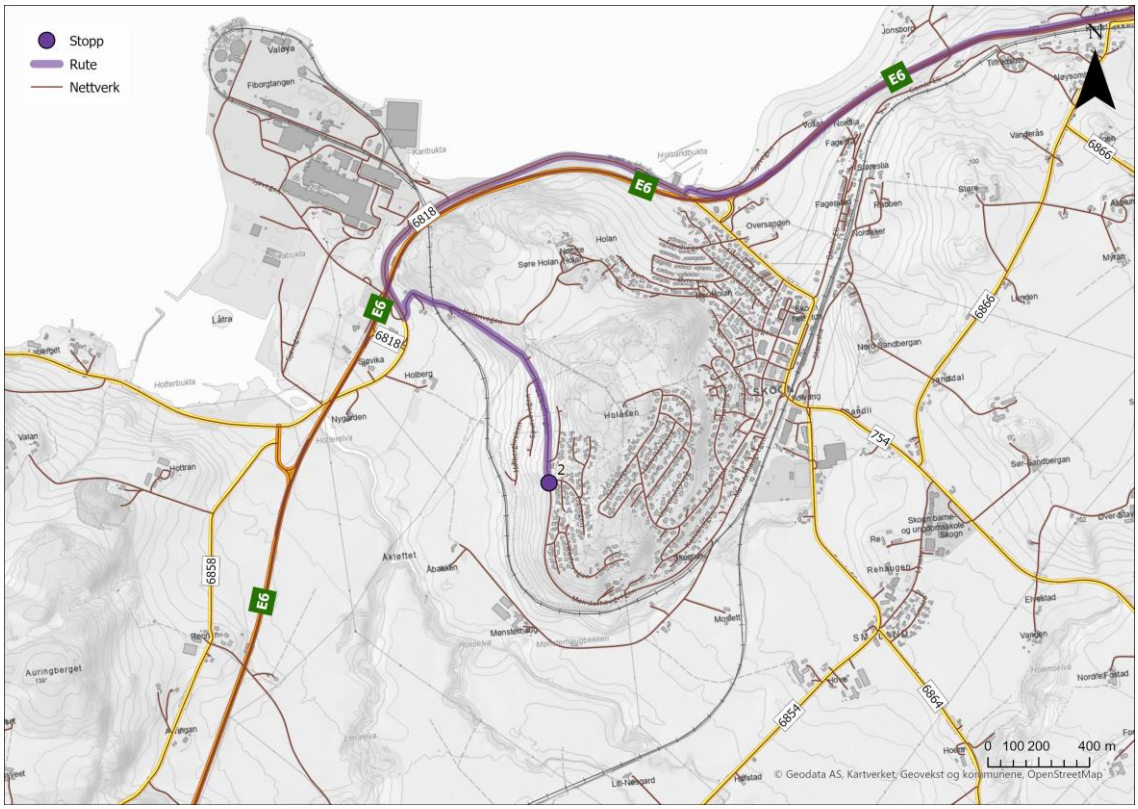
Figur 27: Raskeste rute **fra E6 sør** til Mønsterhaugvegen ved avkjørsel til Moslett, Mønsterhaug og Åbakken.



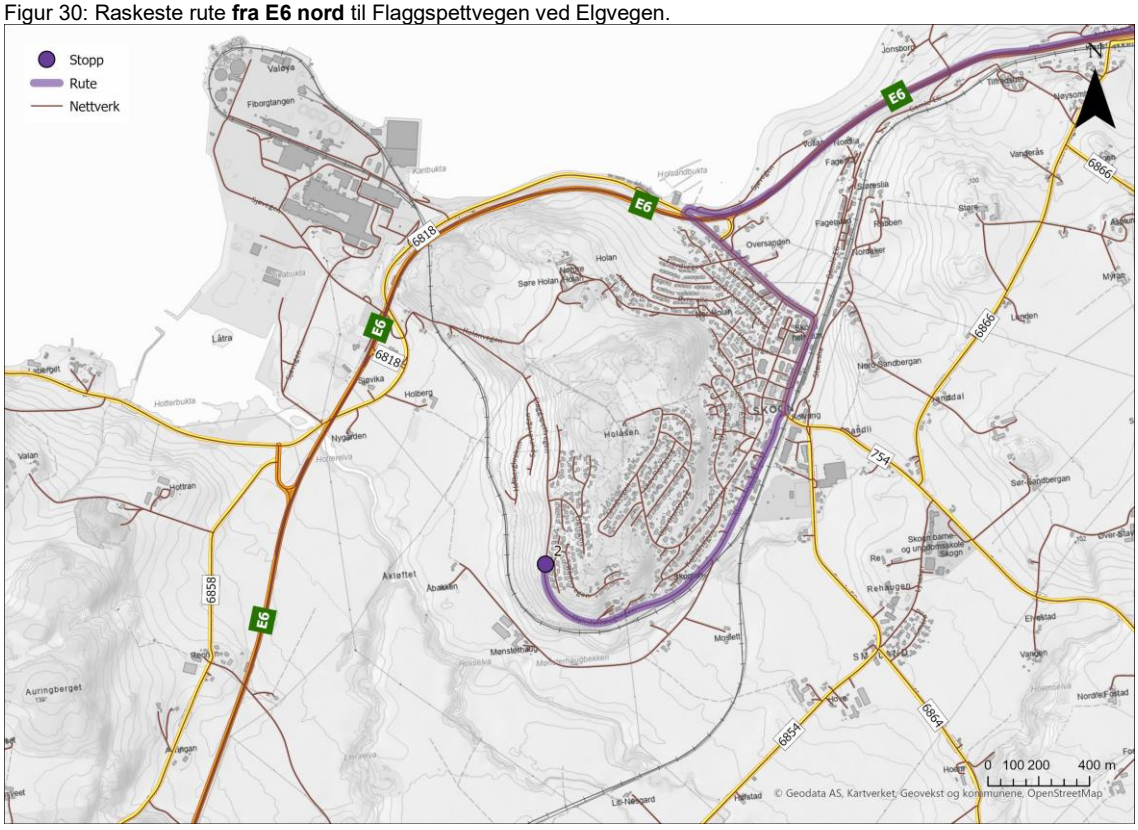
Figur 28: Raskeste rute **fra Mønsterhaugvegen ved avkjørsel til Moslett, Mønsterhaug og Åbakken** til E6 sør.



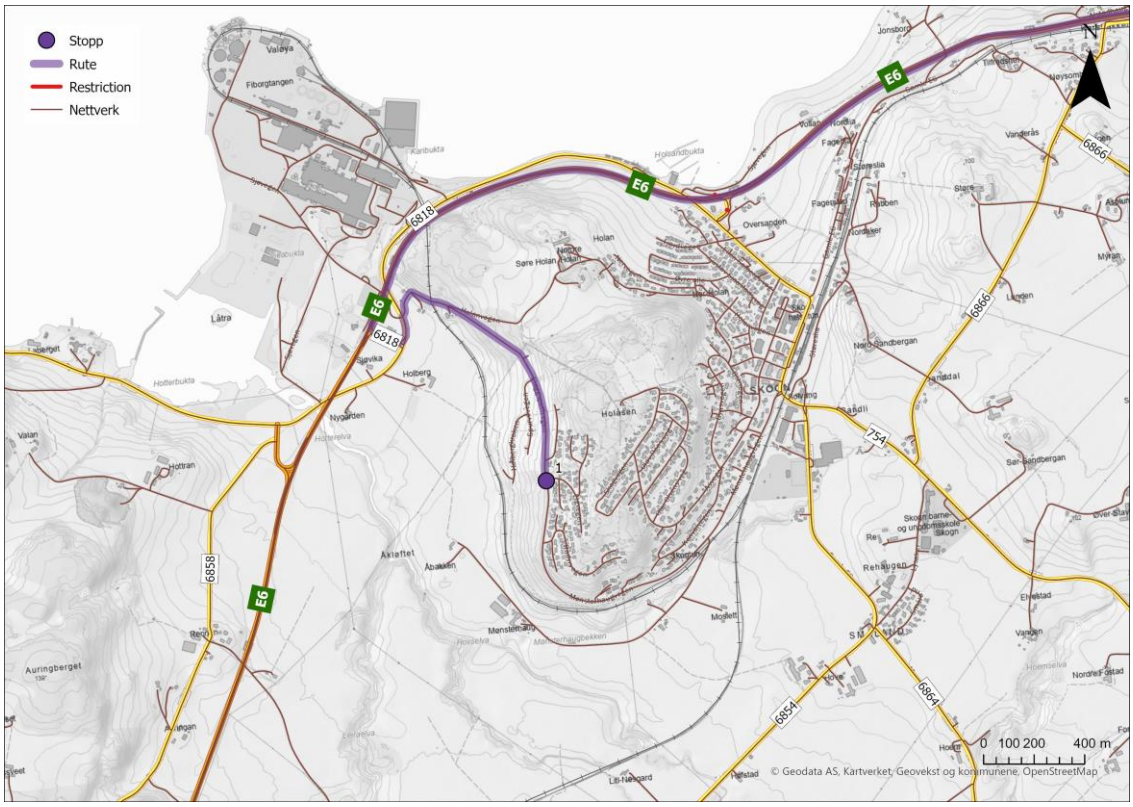
Figur 29: Raskeste rute **fra Mønsterhaugvegen 24** til E6 sør.



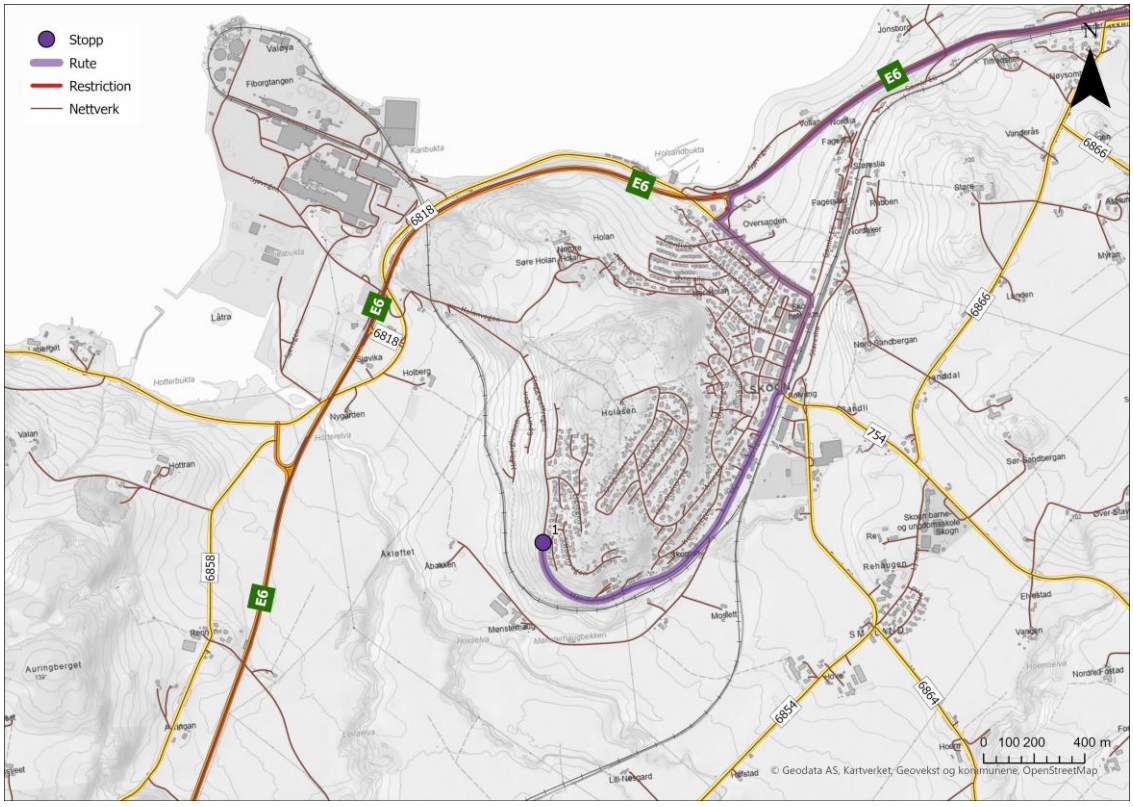
Figur 30: Raskeste rute **fra E6 nord** til Flaggspettvegen ved Elgvegen.



Figur 31: Raskeste rute **fra E6 nord** til Flaggspettvegen ved Rådyrvegen.



Figur 32: Rutevalg når kommer **fra Flaggspettvegen ved Elgvegen** og skal til E6 nord.



Figur 33: Rutevalg når kommer **fra Flaggspettvegen ved Rådyrvegen** og skal til E6 nord.