

---

Oppdragsgiver:	Malvik kommune
Oppdrag:	613153-01 – Områderegulering Vikhammer sentrum
Dato:	02.02.2018
Skrevet av:	Jorun Gjære
Kvalitetskontroll:	Lene Nagelhus/ Lisbet Haug

---

## OMRÅDEPLAN VIKHAMMER – TEMA TRAFIKK

### 1 INNLEDNING

Dette notatet beskriver temaet trafikk og er utarbeidet i forbindelse med PlanID 201505 Områdereguleringsplan Vikhammer sentrum i Malvik kommune. Dette planarbeidet er igangsatt for å følge opp vedtatt kommuneplan for Malvik kommune hvor det ble vedtatt at det skal utarbeides en områdereguleringsplan for Vikhammer sentrum.

Det er utarbeidet detaljreguleringsplaner for enkelte delområder tidligere, men Vikhammer sentrum har i dag ingen overordnet plan for hvordan arealene skal brukes og videreutvikles. Områdereguleringen for Vikhammer sentrum skal avklare arealbruk, lokalisering og utnyttelse på et overordnet nivå innenfor planområdet. Formålet med planen er at den skal legge til rette for en framtidig bruk av arealene som er til best mulig nytte både for innbyggere og næringsliv.

I forbindelse med planarbeidet har Malvik kommune laget et planprogram som beskriver hvilke temaer som er viktige å få vurdert eller utredet i planprosessen. Planprogrammet beskriver følgende mulige tema innen trafikk:

- hvordan det framtidige vegnettet (inkludert vegtekniske forhold) skal være innenfor planområdet, både for kjørende, syklende og gående. Trafikksikkerhet må være et viktig grunnlag i disse vurderingene

Temaene som skal vurderes skal gjøres ut i fra et referansepunkt (null-alternativet) der dagens situasjon og potensiale innenfor vedtatte planer beskrives. Planprogrammet stiller flere spørsmål innen fagområdet trafikk og vegsystemer som planen skal besvare.



Figur 1 Planområdet

## 2 DAGENS SITUASJON

Vikhammer sentrum er i dag konsentrert rundt krysset mellom fylkesveg 950 (Malvikvegen) og fylkesveg 941 (Vikhammerdalen). Begge vegene benyttes som omkjøringsveger for E6 når denne er stengt. Fylkesveg 950 (Malvikvegen) er gammel E6-trasé som går gjennom hele Malvik mellom Stjørdal og Trondheim, og er en viktig hovedåre for all ferdsel mellom boliger, arbeidsplasser, skoler, barnehager og fritidstilbud. Fylkesveg 941 (Vikhammerdalen) går opp til boligområdene sør for sentrumsområdet og til E6.

Jernbanen går parallelt med Malvikvegen, men ligger nærmere sjøen.

Gang- og sykkelvegnettet er forholdsvis sammenhengende langs hoved- og samlevegene. Fotgjengere og syklistene kan krysse Malvikvegen i lyskrysset, ved gangfelt og i underganger.

Kryssing av jernbane for mange trafikanter foregår i plan på flere steder. I tillegg er det to underganger, en nedenfor Vikhammergårdene og en ved Vikhammerløkka.

### 2.1 Dagens biltrafikk

Figur 2 viser ÅDT og fartsgrense på overordnet vegnett. Lokalveger og boligater har fartsgrense / fartsgrensesone 30 km/t, men også fartsgrense 50 km/t kan forekomme selv om standarden på vegen ikke gjør det mulig å holde denne hastigheten. E6 gjennom Malvik har en ÅDT i underkant av 20 000 kjøretøy forbi Vikhammer.



Figur 2 Årsdøgntrafikk og fartsgrenser på hovedvegnettet – 2016.

## 2.2 Kollektivtrafikk

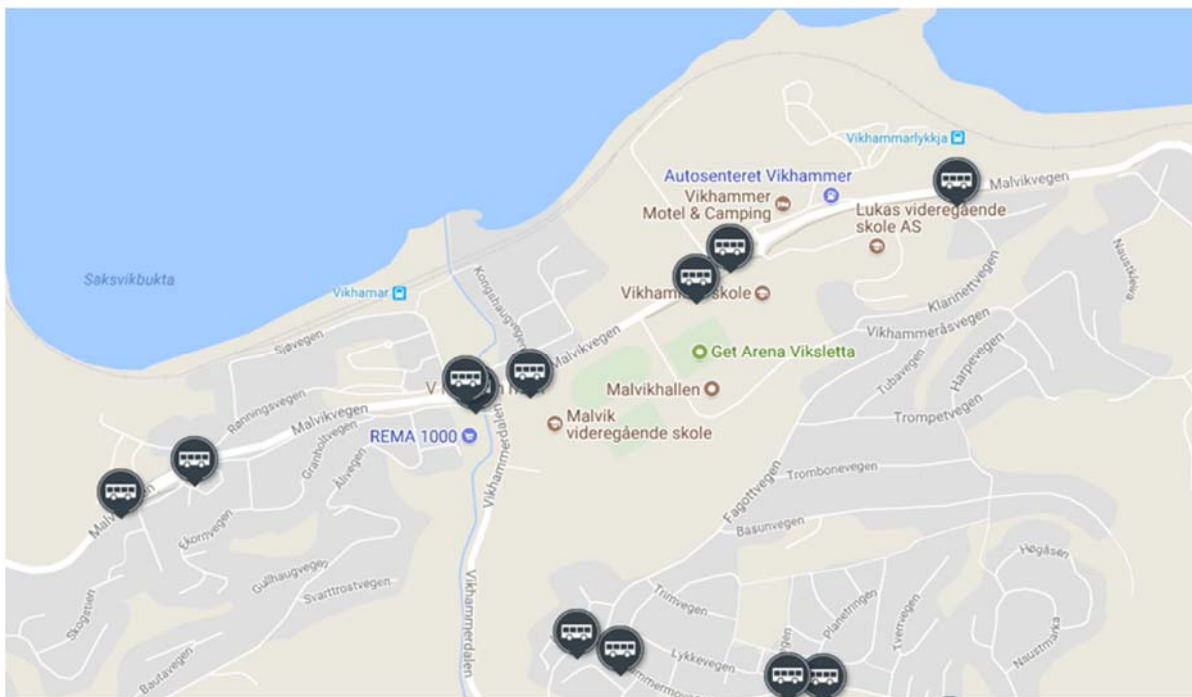
Dagens kollektivtilbud består av buss og tog.

Figur 3 viser bussholdeplasser og stoppested for tog innenfor planområdet. Togene stopper kun på Vikhammer. Vikhammerlykkja er avmerket, men betjenes ikke.

Langs Malvikvegen går rute 38 Trondheim - Stjørdal med gjennomsnitt 4 avganger i timen i hver retning i rush og ellers to avganger i timen i hver retning. Det går ingen busser i tidsrommet mellom kl.24 og kl.06.

Rute 37 går strekningen Vikhammeråsen – Vikhammer – Trondheim med to avganger i timen mellom kl.06 og kl.08.45 i retning Trondheim og to avganger i timen mellom cirka kl.14.15 og kl.17.15 fra Trondheim til Vikhammeråsen.

Lokaltog fra Trondheim til Steinkjer har to avganger i timen i ettermiddagsrush, ellers en gang i timen, og retningen Steinkjer - Trondheim har to avganger i timen i morgenrush, ellers en gang i timen. I tillegg kommer regiontog til/ fra Bodø og nabotog til/ fra Østersund.



Figur 3 Buss- og stoppested for tog.

## 2.3 Fotgjengere og syklister

Gående og syklister har separat gang- og sykkel veg langs Malvikvegen og langs Vikhammerdalen. Langs samleveger som Vikhammeråsvegen og Vikhovllia er det fortau. Innenfor boligområdene ferdes biltrafikken og myke trafikanter i stor grad på samme areal, stedvis er det fortau.

## 2.4 Trafikksikkerhet

Vikhammerområdet har i dag trafikksikkerhetsmessige utfordringer på grunn av stor biltrafikk og gang- og sykkeltrafikk til skoleområdet.

Det er tidligere utarbeidet et notat (2012) som beskriver seks fokusområder for Vikhammer sentrum. Notatet beskriver eksisterende situasjon, hva som bør utredes og mulige tiltak. Kort oppsummert er fokusområdene for trafikk følgende:

1. Krysset Malvikvegen X Vikhammerdalen
2. Fv. 950 Malvikvegen på strekningen lyskrysset – rundkjøringen ved barneskolen
3. Fv. 941 Vikhammerdalen fra lyskrysset til avkjørsel til Vikhammeråsen
4. Vikhammeråsvegen fra Malvikvegen til boligområdene på Vikhammeråsen
5. Adkomst til sjøen og kryssing av jernbanen

### Krysset Malvikvegen X Vikhammerdalen

Krysset mellom Fv. 950 (Malvikvegen) og Fv.941 (Vikhammerdalen) er trafikksikkerhetsmessig en utfordring, selv om det er lysregulert. Krysset har stor trafikk av både kjøretøyer og gående/syklende. Vikhammerdalen har bratt helning ned mot Malvikvegen. Dette gir trafikksikkerhetsmessige utfordringer på vinterstid med glatte veger. I tillegg ligger adkomsten til videregående skole i bratt stigning, og adkomst til dagligvarebutikk og boligområder nært krysset. Ved innkjøring til skolen er det også en fotgjengerkryssing over Vikhammervegen som gjør at både bilister, fotgjengere og syklister må bruke det samme trafikkarealet.

Det er sett på planfrie gangvegkryssinger i krysset samt ombygging til rundkjøring. Storelva, som går i kulvert midt under krysset, gjør det utfordrende å få til en løsning med underganger. Helningen på vege gjør at en etablering av rundkjøring kan være vanskelig uten at helningen blir enda større. For å få til en slakere stigning på vege må Vikhammerdalen eventuelt legges om og krysset flyttes, noe som er vanskelig med hensyn på terrenget og inngrep på naboeiendommene. Vikhammerdalen har tilbud for gående og syklister på vestsiden av vege innenfor planområdet.

### Strekning langs Fv. 950 Malvikvegen

Strekning langs Malvikvegen har ikke spesielle utfordringer knyttet til trafikksikkerhet i dag. Det er langsgående gang- og sykkelveg og planskilt kryssing ved barneskolen, og sammen med dagens arealbruk langs vege fører dette til lite behov for kryssing på strekningen. På sørsiden av vege er det et stort område med skoler og idrettsformål. Nordsiden av vege nærmest Vikhammer senter er bebyggt med eneboliger, og nord for idrettsanlegget er det i dag landbruksområde. Behovet for kryssing av Malvikvegen i dag er knyttet opp mot eksisterende kryssområder, og ikke så mye på strekningen mellom kryssene. Det skjer noe kryssing, i form av snarveger, spesielt i forlengelse av Asplundvegen og ved bussholdeplassen ved Vikhov. Dette kan tyde på at det er behov for flere trafikksikre kryssinger av Malvikvegen.

### Fv. 941 Vikhammerdalen fra lyskrysset til avkjørsel til Vikhammeråsen.

Dette er en bratt og uoversiktlig vegstrekning, med krappe svinger og mye vegtasjon langs vegen. Sammen med regulerte fotgjengerkryssinger og avkjørsler til Malvik videregående skole og boliger medfører dette store utfordringer for trafikksikkerheten.

### Vikhammeråsvegen fra Malvikvegen til boligområdene på Vikhammeråsen

Vikhammeråsvegen går forbi Malvikhallen og har noen utfordringer når det gjelder trafikksikkerhet. Vegen er bratt og svingete og med til dels for smalt fortau.

### Adkomst til sjøen og kryssing av jernbanen

Det er også trafikkfarlige punkter ved plankryssing av jernbanen ned mot sjøen. Det gjelder spesielt ved Stasjonsfjæra, Vikhammerskjæret og Vikhammerløkka.

## **3 BESKRIVELSE AV PLANFORSLAGET**

Som en del av planprosessen er det utarbeidet to konsepter hvor hovedforskjellen mellom dem er plassering av sentrum, enten videreutvikling dagens sentrum eller flytting av sentrum lengre øst til Øvre Vikhammer. Begge konseptene bygger på det samme veg- og trafikk-løsningene, og trafikalt sette vil konsekvensene være relativt like.

Hovedgrepet i det valgte konseptet (figur 4) er en videreutvikling av dagens sentrum med lokalsenterfunksjoner. Det legges til rette for ny bebyggelse langs nordsiden av Malvikvegen fra lyskrysset til rundkjøringen og videre østover. Planforslaget viser boligbygging fra Malvikvegen og ned mot jernbanen ved Øvre Vikhammer og Nedre Vikhammer, samt nord og øst for bensinstasjonen ved Nedre Vikhammer. Det legges også opp til en mulig fortetting i eksisterende boligområder. Arealet på sørsiden av Malvikvegen opprettholdes til offentlig areal, for idrett og skole, som i dag.



Figur 4 Valgt konsept: Videreutvikling av dagens sentrum.

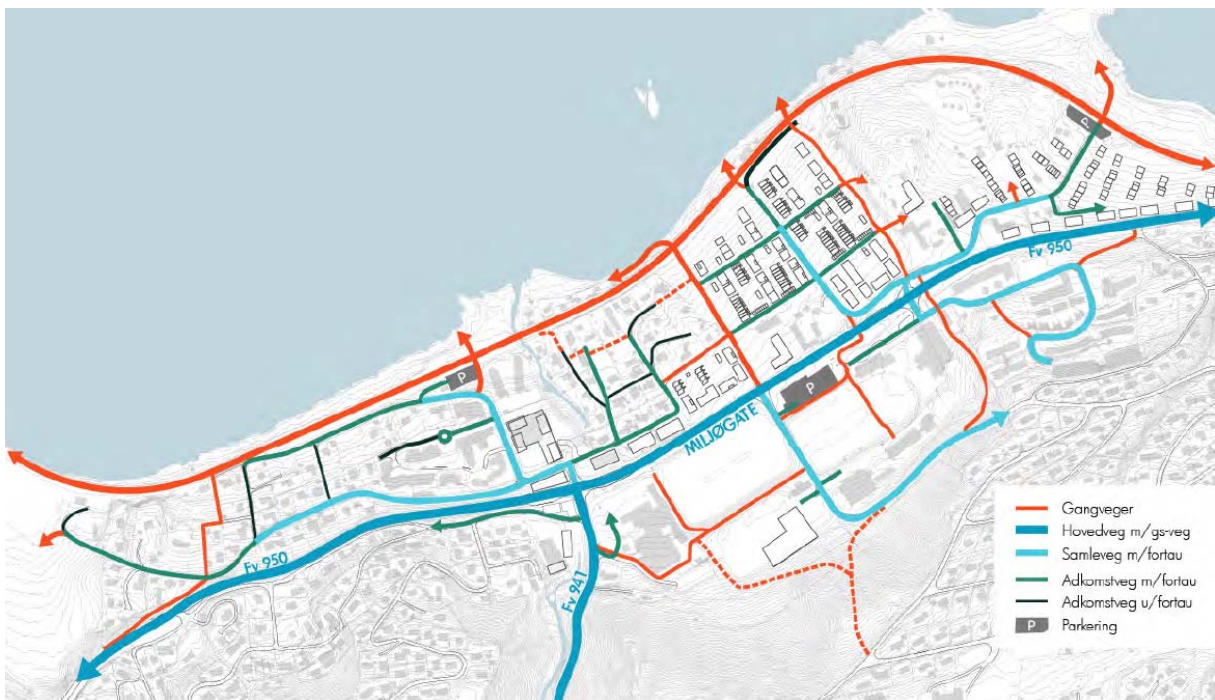
### 3.1 Vegsystem i planforslaget

Arbeidet med områdeplanen har resultert i et forslag til gatebruksplan for planområdet datert 21.11.2017 som vist i figur 5. Gatebruksplanen legger til rette for etablering av miljøgate på strekningen Vikhammer sentrum – rundkjøringen. Begrepet miljøgate blir ofte brukt om hovedveger gjennom mindre tettsteder som på en kortere strekning blir bygget om til en gate. (Håndbok N100 Veg og gateutforming 2013). Målsettingen er å redusere barriereeffekten av vegen og fremme økt ferdsel på tvers av vegen. Fotgjenger og syklist skal fortrinnsvis krysse vegen i plan.

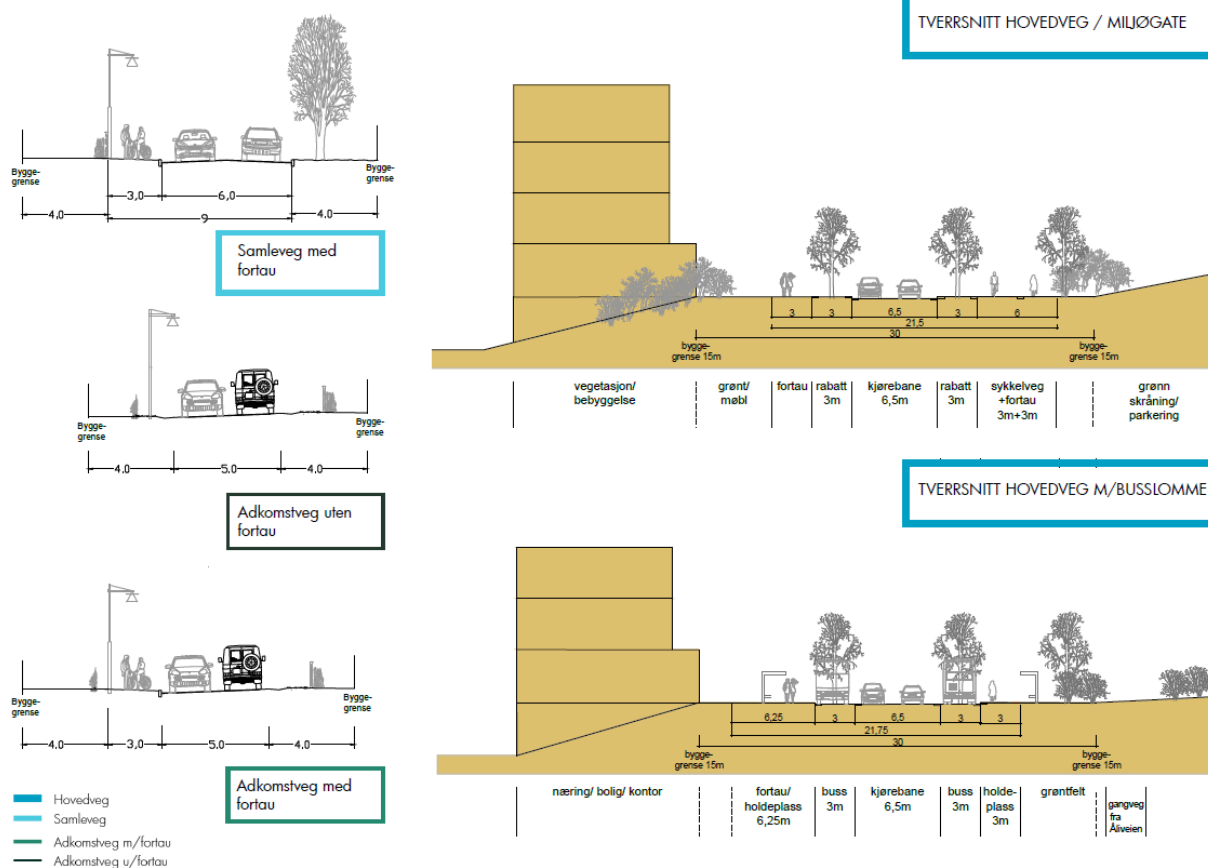
Planen viser et tydelig og hierarkisk vegsystem som gir god lesbarhet for alle trafikantgrupper.

For å få ned hastigheten i krysset Malvikvegen x Vikhammerdalen forslås krysset ombygd til rundkjøring. Gjennomføring av løsningene i områdeplanen og gatebruksplanen vil kunne fungere også med dagens kryssløsning.

Figur 6 viser forslag til tverrsnitt for vegene i gatebruksplanen. Tverrsnittene samsvarer med Statens vegvesens standarder for samleveger og adkomstveger.



Figur 5 Forslag til gatebruksplan datert 21.11.2017.



Figur 6 Tverrsnitt for vegene i gatebruksplanen.

### 3.2 Kollektivtrafikk i planforslaget

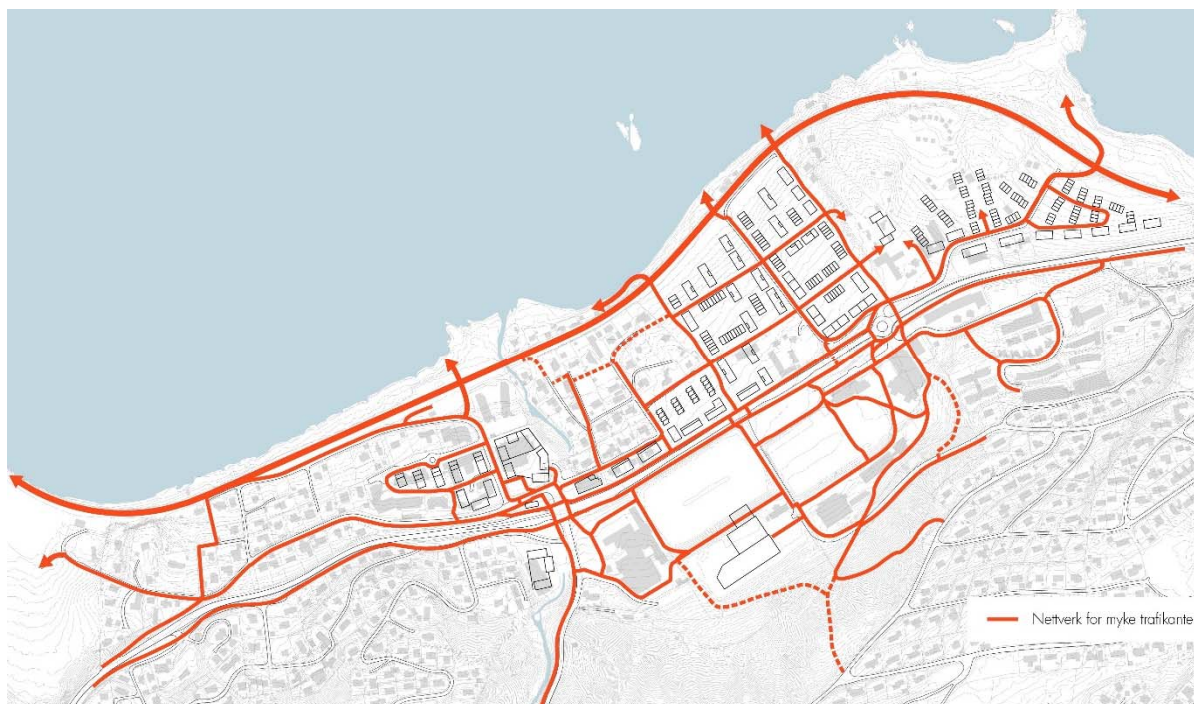
Det foreligger planer for ny rutestruktur i Malvik som følge av at det i løpet av høsten 2019 etableres metrobusstilbud i Trondheim. For infrastrukturen for kollektivtrafikken innen planområdet har dette liten betydning, bussholdeplassene opprettholdes som i dag. Med etablering av miljøgate kan det tillates kantstopp for buss, men det vil være avhengig av fartsgrensen på stedet.

Jernbanen er planlagt lagt i tunnel forbi Vikhammer. Dette betyr et dårligere kollektivtilbud dersom ikke busstilbudet forbedres tilsvarende.

### 3.3 Gående og syklende i planforslaget

Figur 7 viser framtidig nettverk for gående og syklende. Dagens jernbaneareal er planlagt endret til tursti / gang- og sykkeltrasé som en forlengelse av Malvikstien mellom Muruvik og Hommelvik.

Flytting av jernbanen fører til flere forbindelser og bedre tilgjengelighet til sjøen og en gjennomgående forbindelse som et alternativ til tilbudet langs Malvikvegen.



Figur 7: Nettverk for myke trafikanter. I boligater der det ikke ligger til rette for fortau, er det lagt opp til blandet trafikk.

## 4 VIRKNINGER AV PLANFORSLAGET

### 4.1 Biltrafikken

Gjennomføring av planen er i stor grad knyttet opp forhold som ligger utenfor kommunens rådighet slik at utvikling og framdrift vil ofte være styrt av økonomiske hensyn. Det derfor ikke gjennomført beregninger av hvor mye trafikk som kan forventes med utvikling i samsvar med områdeplanen. Det er derfor mer riktig å gjennomføre slike beregninger i forbindelse med detaljplanlegging av områdene sammen med tilhørende støyanalyser for lokalvegnettet.

Grunnlaget for områdeplanens støyanalyser for Malvikvegen og tar utgangspunkt i dagens trafikk tall fremskrevet med NTP-prognoser fra juni 2017.

Hovedvegnettet gjennom Vikhammer har en stor andel gjennomgangstrafikk. I tillegg fungerer vegnettet også som omkjøringsveg når hele eller deler av E6 er stengt. I slike situasjoner kan det oppstå kø og store framkommelighetsproblemer på vegnettet. Det pågår nå et planarbeid som omfatter utbedring av E6, både med hensyn på trafiksikkerhet og trafikkavvikling. Dette kan bety at det ikke vil være behov for å bruke Malvikvegen som omkjøringsveg dersom E6 stenges i bare den ene retningen, men dette er ikke avklart. I anleggsperioden for E6 er målsettingen at trafikken skal gå som normalt, men det kan likevel forventes at noe av trafikken vil flyttes til Malvikvegen.

Størrelsen på biltrafikken som planen vil generere vil være avhengig av hvilke tiltak og virkemidler som gjennomføres for å påvirke reisemønsteret og reisemiddelfordelingen. Et godt utbygd tilbud for kollektivtrafikken, fotgjengere og syklistene og kollektivtrafikken vil



sammen med optimal lokalisering av boliger og tjenestetilbud føre til redusert biltrafikk. Planen legger opp til utbygging langs kollektivtilbudet, lokalisert i nærheten til offentlige tjenestetilbud med både nye gang- og sykkelforbindelser og forbedring av eksisterende gang- sykkelforbindelser. Det kan derfor forventes lavere bilfører en del enn i dag.

#### 4.2 Kollektivtrafikk

Utbygging vil føre til et større kundegrunnlag som igjen kan være grunnlag for å forbedre kollektivtilbudet. Holdeplassene forutsettes lokalisert som i dag. På sikt vil jernbanen flyttes og stoppestedet for tog nedlegges. Dette bør kompenseres med bedre busstilbud.

#### 4.3 Gang- og sykkeltrafikk

Gang og sykkeltrafikken får et forbedret tilbud med nye forbindelser og standardheving på eksisterende. De vil komme flere forbindelser mellom nye og gamle boligområder, til skole og fritidsområder og ned til sjøen. Dette gir økt tilgjengelighet og attraktivitet som videre igjen kan føre til flere gang- og sykkelturner.

#### 4.4 Trafikksikkerhet

Planen legger opp til bruk av vegvesenets gjeldende normer for veg- og gateutforming. Dette betyr at trafikksikkerheten skal være ivaretatt. Det er likevel viktig at utforming av veg- og trafikkløsninger og trafikksikkerhet følges opp i den videre detaljutformingen innenfor hele planområdet.

Malvikvegen vil fungere som hovedgate og anbefales å få nedsatt fartsgrense til 30 km/t eller 40 km/t, mellom sentrum og rundkjøringen, på strekningen der det forventes økt antall kryssende fotgjengere og syklister. Lav hastighet er spesielt viktig ved skole, barnehage, grøntområder og forretninger.

I planforslaget er det foreløpig ikke vist detaljert hvordan kryssene skal løses. Det som er viktig for områdeplanen er at den ikke stenger for nye fremtidige løsninger som gir bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet. Godt vintervedlikehold er et avgjørende og viktig tiltak for å bedre trafikksikkerheten både for kjørende og for myke trafikanter.