



Høringsuttalelse - Malvik kommune

Referansenummer: WI3Z4Q

Registrert dato: 13.09.2018 17:33:30

Vedlegg:

Sentrumsplan for Vikhammer uttalelse-Raaen.pdf

Innledning	
Uttalelsen gis <input checked="" type="radio"/> Personlig	
Opplysninger om innsender	
Fornavn Arne Marius	
Etternavn Raaen	
Adresse Smiskaret 147	
Postnummer 7563	Poststed MALVIK
Telefon 99161835	
E-post arnem@raaen.org	

Uttalelse
Har du/dere fått tilsendt høringssaken i adressert sending fra kommunen <input checked="" type="radio"/> Nei
Navn på høringssaken Sentrumsplan Vikhammer
Dato på kommunens høringsbrev
Saksnr./ref.nr. 2015/2020
Uttalelse til saken Se vedlagte pdf

Kommentar til Sentrumsplanen for Vikhammer, Saksnr/refnr 2015/2020

Denne kommentaren fokuserer på 2 hovedpunkter:

- 1) Hensynet til eksisterende bebyggelse, og
- 2) Mangelfull bredde i utredning av trafikkløsningen for området.

Hensynet til eksisterende bebyggelse.

Når nye områder bygges ut, bør det være en viss fordel «å ha vært der først». Slik er det da også i planen: Hvis du er en gravhaug, en kokegrop eller et stolpespor, står de offentlige etatene i kø for å passe på (slik skal det jo være!). Planen skriver mye om verdien av driftsbygninger og annet fra 1800-tallet som ikke lenger har sin opprinnelige funksjon. Det sies eksplisitt «Riving av bebyggelse oppført før 1940 bør vurderes særskilt før kommunen tillater riving.»

Men så er det jevnt slutt. Den eksisterende bebyggelsen fra 50- og 60-tallet og dens eiere nærmest forbigås i stillhet, og ser ikke ut til å ha nevneverdig egenverdi. Det kan være verdt å påpeke at om bare 20 år er de eldre enn det som planen i dag vil bevare!

Deler av det eksisterende bomiljøet rammes svært hardt. Spesielt gjelder det Seljevegen, hvor planen tillater massive blokker øverst i feltet. Det vektlegges visst ikke at det finnes mennesker her som har bodd der i et par mannsaldre, eller har kommet til i de senere år og investert mangfoldige millioner i troen på stabilitet i den omkringliggende bebyggelsen.

Alle skjønner jo at ny utbygging vil kunne medføre endringer/ulempes for eksisterende bebyggelse, og endog at felleskapet i gitte tilfeller må kunne ta i bruk lovlige maktmidler for den totale felles beste. Men man må forutsette at der er mulig i gi svært konkrete begrunnelser i slike tilfeller.

Det er derfor både overraskende og uakseptabelt at *planen legger opp til en dramatisk endring i bokvalitet for noen, uten at det en gang er nødvendig å nevne det i planbeskrivelsen.*

Jeg minner om at 50- og 60-tallet var en viktig periode for landet. Selv om de fleste etter dagens mål ville vært regne som meget fattige, pekte pilene oppover. Det var på denne tiden den vanlige mann og kvinnes barn for alvor fikk tilgang til høyere utdanning, og at vanlig folk hadde en rimelig sjanse til å flytte inn i selveide hjem.

KONKLUSJONEN blir enkel: Boligfeltet på Vikhammer har egenverdi og kulturhistorisk verdi. Det må beskyttes mot brutal fortetting, og det må bevares som en enhet. Spesifikt betyr det at de 3 eiendommene sør for Seljevegen må bestå, som en integrert del av helheten. Det er ikke framlagt argumenter som på noen måte dokumenterer stor samfunnsverdi av å bytte dem ut med blokker.

Trafikkløsningen

Politikerne får i praksis lagt fram *kun ett alternativ* for trafikkløsning på Vikhammer. Det er uheldig, for det er lett å se andre løsninger som kunne vært utredet, slik at politikerne får best mulig grunnlag for å gjøre de overordnede valgene.

Den foreslåtte løsningen innebærer at trafikk fra dagens bebyggelse går som tidligere, at den nye bebyggelsen på Vikhammer Øvre får tilgang via eksisterende rundkjøring, og at Malvikvegen gjøres om til en «miljøgate». Planen påpeker de utfordrende trafikforholdene i tilknytning til lyskrysset.

Til dette kan man bemerke to punkter:

- 1) En «miljøgate» er vanligvis et tiltak som brukes hvor det [er eksisterende service rettet inn mot en gjennomgangsvei](#). Det er ikke tilfelle på Vikhammer.
- 2) Utfordringene ved lyskrysset skyldes i atskillig grad trafikken fra det eksisterende boligfeltet øst for elva.

Dette betyr at følgende alternativer burde vært analysert nærmere

- 1) [Behold Malvikvegen som gjennomfartsvei](#), og led myke trafikanter inn på eksisterende gang/sykkelvei. På den andre sidene av fylkesvegen kan Seljevegen forlenges østover mot gårdstunet på Vikhammer Øvre, og med sine beskjedne trafikk bli en trygg vei for myke trafikanter.

Dette vil åpne for en viss senkning av Malvikvegen. Så kan man legge gang- og sykkelvegen på sørsiden noe høyere i terrenget, noe som vil legge bedre til rette [for gangbruer over Malvikvegen](#), og også over Vikhammeråsvegen. Forlengingen av Seljevegen østover, primært for fotgjengere, vil framstå som vesentlig triveligere og sikrere enn Malvikvegen med den store biltrafikken.

Det bør legges stor vekt på å hindre offentlig kommunikasjon minst mulig – for mange 30-soner, rundkjøringer og lyskryss gjør den mindre attraktiv.

- 2) [Det vurderes å stenge Seljevegen mot vest](#) for motorisert transport, for å lette biltrafikkproblemene ved lyskrysset, og ikke minst forenkle trafikkbildet for det sterkt økede fotgjengertallet inn mot butikkene.

Dette medfører behov for å endre tilkomst for det eksisterende feltet. Dette kan løses ved en ny rundkjøring eller lyskryss ved Vikhammeråsvegen (her kan lyskryss være å foretrekke, fordi det moderne teknikk vil tillate å gi kollektivtrafikken prioritet, og for mange rundkjøringer oppleves som ubehagelig av busspassasjerer), eller ved at trafikken føres rundt gårdstunet til eksisterende rundkjøring. Det vil nok oppleves som en viss ulempe for beboerne i Kongshaugvegen som får lenger adkomst til Fylkesvegen. For beboerne i Seljevegen vil gjennomgangstrafikken endres lite, og endring i adkomstlengde vil bli beskjeden for beboerne i Asplundvegen.

KONKLUSJON. De løsningene jeg skisserer er – i likhet med den valgte – ikke uten problemer. Det er derfor tvingende nødvendig at de får en grundig faglig vurdering før beslutningene tas. Det ville være uheldig

om beslutningene på Vikhammer tas på grunnlag av den eksisterende planen alene; det går an å hevde at elementer av den reflekterer et ønske om å optimalisere arealutnyttelsen på Vikhammer Øvre heller enn å optimalisere for området som helhet. En totalanalyse vil kunne forsvare at mer areal tas til veiformål fra Vikhammer Øvre.

Tilleggs kommentarer

Verden står overfor en revolusjon i energiforsyningen, hvor solenergi og lagring er sentrale stikkord. Om få år vil parkeringskjellerne på feltet være fylt opp med elbiler med betydelig lagringskapasitet. Det burde derfor vurderes om planen bør sette krav til utredning av dette. Det kan gjelde optimalisering av sydvendte fasader for solceller, og hvordan det tekniske kan legges mest mulig til rette for framtidig utnytting av dette potensialet.

Så er det slik at matjorda på Vikhammer Øvre ikke er tapt før spaden settes i jorda. Global oppvarming medfører store usikkerheter om matproduksjonen i framtida, men en konsekvens kan være at relativ produktivitet på våre breddegrader øker. Å bygge på god matjord burde derfor være mindre aktuelt enn noensinne!

Det er ikke for sent å snu, selv om en endring nå utvilsomt ville måtte medføre erstatning til Paul Vikhammer, som har pådratt seg kostnader i forbindelse med planlegging av nedbyggingen av fedrenes jord. Det tør være kjent at dette aldri har vært familien Vikhammers ønske, men er noe som påtvunget dem av politiske vedtak.

Arne Marius Raaen

13/9-2018.