

Oppdragsgiver: Overvik T1 AS  
 Oppdragsnavn: Overvik B2 Trafikkvurdering  
 Oppdragsnummer: 537740-10  
 Utarbeidet av: Oddrun Dalgard  
 Oppdragsleder: Birgitte Nilsson  
 Dato: 04.11.2021  
 Tilgjengelighet: Åpent

## Notat Trafikkvurdering Overvik Felt B2 og B1 nord

### Versjonslogg:

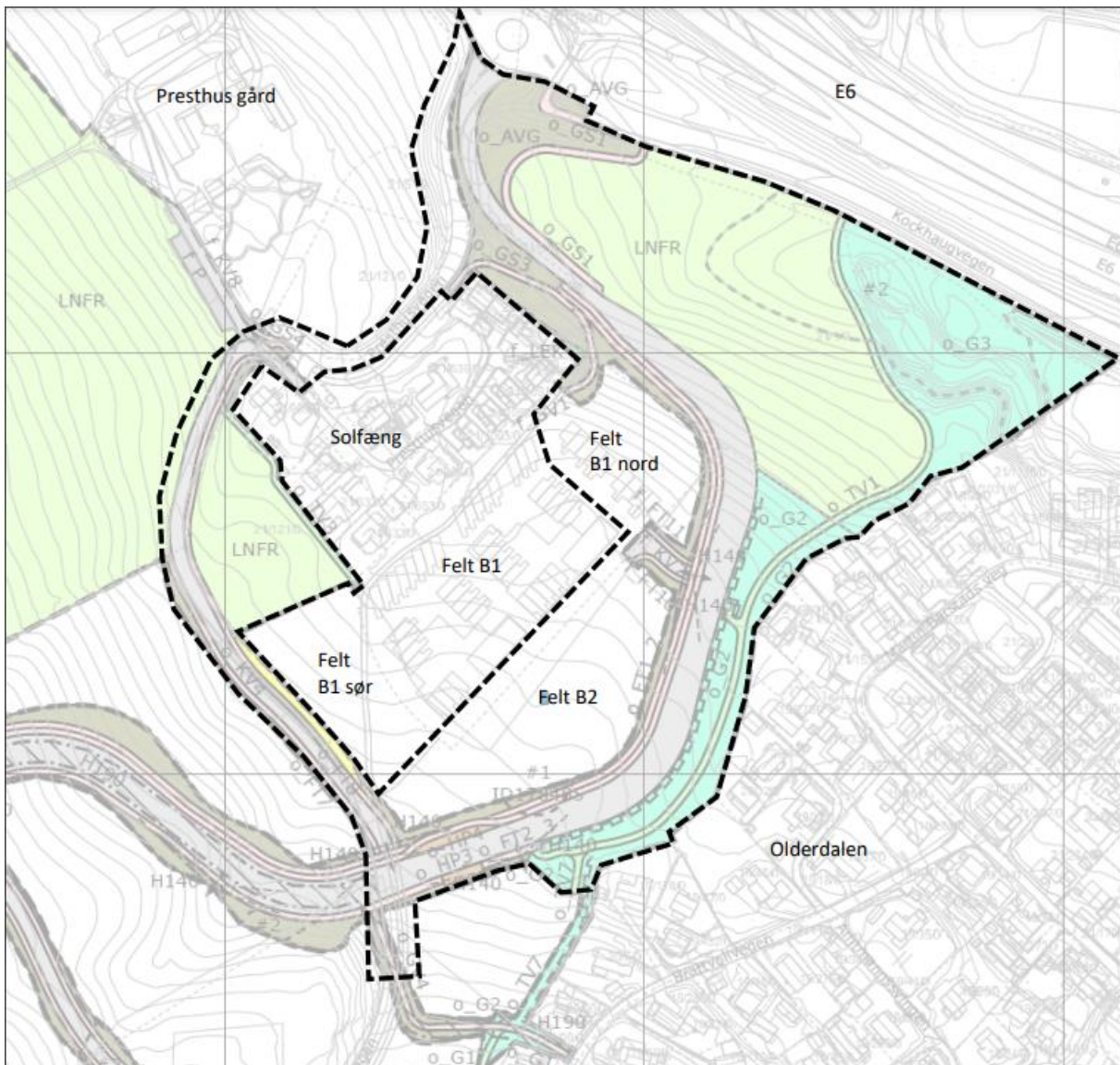
01	04.11.21	Trafikkvurdering Overvik Felt B2 og B1 nord	OD	BN
<b>VER.</b>	<b>DATO</b>	<b>BESKRIVELSE</b>	<b>AV</b>	<b>KS</b>

# Innhold

1. Innledning
2. Vegnett og trafikk tall for biltrafikk
  - 2.1. Trafikk Overvik Felt B2 og B1 nord
  - 2.2. Trafikk på vegnettet ved full utbygging av Overvik
  - 2.3. Nye vestvendte E6-ramper
  - 2.4. Oppsummering trafikk tall biltrafikk
3. Reisemiddelfordeling
4. Gangtrafikk
  - 4.1. Gangtrafikk innenfor planområdet
  - 4.2. Gangtrafikk utenfor planområdet
  - 4.3. Oppsummering gangtrafikk
5. Sykkeltrafikk
  - 5.1. Oppsummering sykkeltrafikk
6. Trafikksikkerhet og skoleveg
  - 6.1. Fartsdempende tiltak
  - 6.2. Skoleveg Jakobsli skole og Ranheim skole
  - 6.3. Oppsummering trafikksikkerhet og skoleveg
7. Kollektivtrafikk
  - 7.1. Gangforbindelser til holdeplasser og kollektivtilbud
  - 7.2. Oppsummering kollektivtilbud

# 1. Innledning

På oppdrag fra Overvik T1 AS skal det utarbeides en trafikkvurdering for en detaljreguleringsplan for et Felt B2 og B1 nord på Overvik. Avgrensningen av planområdet er vist i Figur 1-1, og inkluderer boliger, samt adkomstveg og anlegg for gående og syklende.



Figur 1-1: Avgrensning planområde Overvik Felt B2 og B1 nord

Felt B2 og B1 nord er en del av det nordlige området innenfor områdereguleringsplanen for Overvik. 28.04.2021 vedtok bystyret i Trondheim kommune at de sørligste delene i områdeplanen for Overvik skal tilbakeføres til LNF-område ved neste rullering av KPA. De nordligste områdene i områdeplanen, Felt B1-B9 og o\_NA, beholdes til utbyggingsformål og kan detaljreguleres i tråd med områdeplanen.

Planområdet på Overvik ligger 7-8 km øst for Trondheim sentrum, sør for E6 og Kockhaugvegen på Ranheim og mellom bydelene Charlottenlund og Olderdalen. Mye av grunnlagsmaterialet for trafikkvurderingen er basert tidligere utredninger i området, deriblant Trafikkanalyse Trondheim øst (Trondheim kommune Byplankontoret, 9.3.2015). For overordnede trafikkvurderinger gjort i forbindelse med områdeplanen vises det til «Trafikkutredning områderegulering Overvik», hvor enkelte tema er tatt inn i dette notatet for Felt B2 og B1 nord.

Totalt omfatter planen for Felt B2 og B1 nord ca. 130 leiligheter og 29 rekkehus. Boligene innenfor Felt B2 og B1 nord vil få adkomst fra den nye hovedvegen på Overvik sammen med fremtidig permanent adkomst for Felt B1. Planområdet ligger mellom Felt B1 og den nye planlagte hovedvegen på Overvik. Deler av Felt B1 er ferdig utbygd, og har midlertidig adkomst fra Presthusvegen i sør. Midlertidig periode forutsettes å vare frem til nordre del av den nye hovedvegen gjennom Overvik er bygd ut frem til den nye adkomsten.

Presthusvegen, som går gjennom Overvik, går i dagens situasjon fra Ranheimsvegen i nord til Jonsvannsveien i sør og krysser planskilt på bru over E6. Presthusvegen sør for Kockhaugvegen er asfaltert og har separat gang- og sykkelveg på østsiden fram til avkjørselen til eksisterende boligområde på Solfæng. Videre sørover og oppover mot Jonsvannsveien er Presthusvegen en grusveg med lav standard uten separering mellom kjørende og myke trafikanter. Det er gangfelt over Presthusvegen fra gang- og sykkelvegen ved avkjørsel til eksisterende boliger og adkomst til barnehagen inne på området ved Presthus gård. Gang- og sykkelvegen går i undergang under Kockhaugvegen og Presthusvegen nord for planområdet.

## 2. Vegnett og trafikktall for biltrafikk

### 2.1. Trafikk Overvik Felt B2 og B1 nord

Felt B2 og B1 nord er under planlegging som det tredje planområdet for boliger innenfor områdeplanen for Overvik. Boligene får adkomst fra den nye hovedvegen på Overvik.

Det er gjennomført trafikkberegninger for å vurdere hvor mye biltrafikk den nye bebyggelsen på Felt B2 og B1 nord vil kunne medføre. For boligutbyggingen er samme metodikk og grunnlagsdata benyttet for turproduksjon som i «Trafikkanalyse Trondheim øst». Metodikken tar utgangspunkt i boligtyper og beregner antall bosatte ut fra de boligtyper som er oppgitt i Tabell 2-1. For Felt B2 og B1 nord er det beregnet ut fra 130 leiligheter (boligtype 4) og 29 rekkehus (boligtype 2).

Tabell 2-1: Antall personer per boligtype (Kilde: Trafikkanalyse Trondheim øst, Trondheim kommune)

Boligtype	Gjennomsnittlig antall personer per bolig 2013 - korrigert
1. Eneboliger/våningshus	2,549898
2. Hus i kjede, rekke-/terrassehus, vertikaldelt tomannsbolig	2,715643
3. Horisontaldelt tomannsbolig eller annet boligbygg med mindre enn tre etasjer	1,861194
4. Blokk, leiegård, eller lignende	1,629671
5. Forretningsgård, bygg for felles husholdning, eller lignende	1,566849

Reisevaneundersøkelsen for Trondheim fra 2019 viser at det i snitt blir generert 1,58 bilturer per person per dag i området «Ytre Øst». Dette gjelder for personer over 13 år, og vil si ca. 85% av de bosatte. Det er beregnet at det blir ca. 300 bosatte på Felt B2 og B1 nord, hvorav ca. 250 er forventet å være over 13 år. Med dette som grunnlag gir beregningene ca. 400 bilturer til og fra Felt B2 og B1 nord per dag. Trafikken fra de to delfeltene er i hovedsak forventet å gå nordover til Kockhaugvegen via den nye hovedvegen på Overvik.

## 2.2. Trafikk på vegnettet ved full utbygging av Overvik

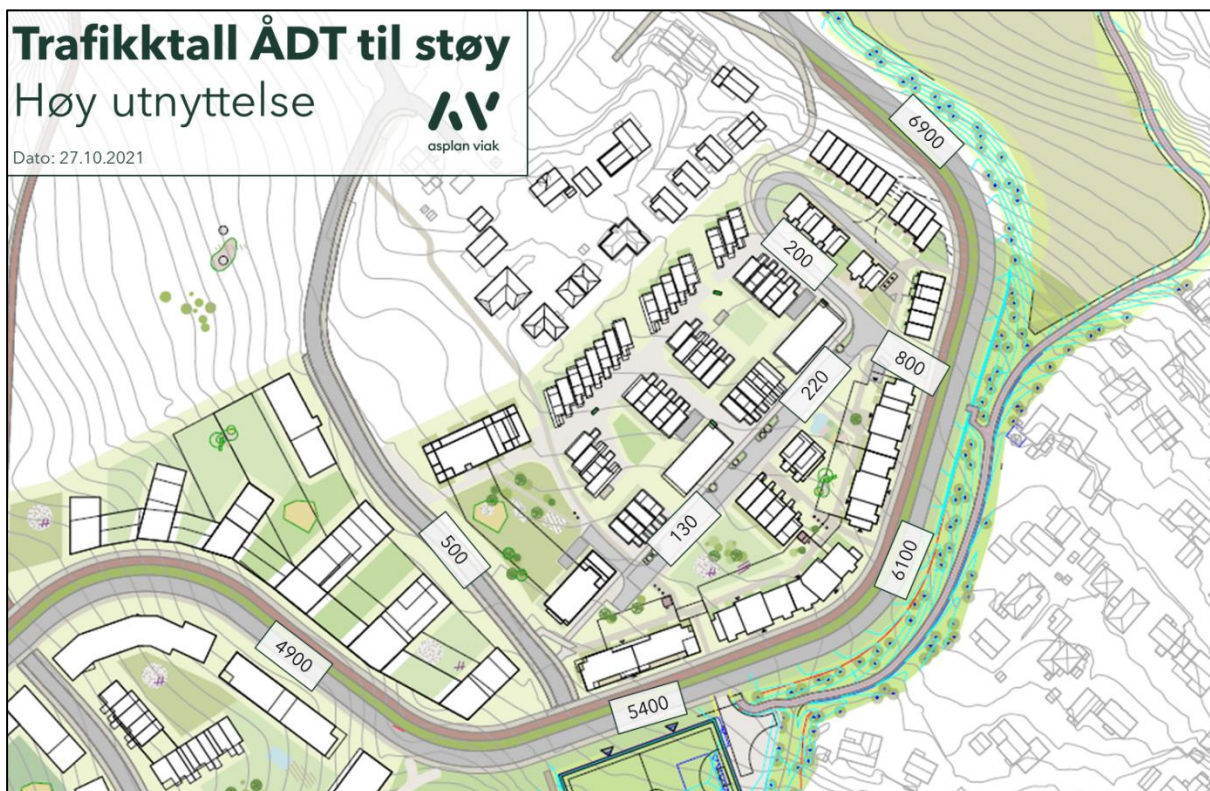
Før de første brukstillatelsene gis på B2 skal den nye hovedvegen på Overvik være bygd fra rundkjøringen ved Kockhaugvegen og frem mot den nye avkjørselen til B1 og B2. Videre sørover planlegges hovedvegen bygd ut langs Felt B2 etter hvert som Felt B2 bygges ut. Frem til siste byggetrinn på B2 vil gjennomgangstrafikken på Presthusvegen fremdeles gå langs Presthusvegen i dagens trasé. Før det gis brukstillatelse på siste byggetrinn på B2 skal den nye hovedvegen være knyttet til Presthusvegen sør i planområdet. Den nye hovedvegen vil da erstatte dagens trasé langs Presthusvegen, og den nordlige delen av Presthusvegen vil fjernes og gjøres om til dyrka mark.

Frem til videre utbygging på Overvik sør for planområdet vil den nye hovedvegen kobles sammen med Presthusvegen i eksisterende trasé videre sørover mot Jonsvannsveien. Ved full utbygging av Felt B1-B9 og o\_NA i tråd med områdeplanen på Overvik, vil hovedvegen på Overvik føres videre sørover gjennom de nye boligområdene og kobles til eksisterende trasé av Presthusvegen lenger sør.

I trafikkberegningene for full utbygging av Felt B1-B9 og o\_NA er det tatt høyde for en høy utnyttelse med totalt 2.145 boliger, 1500 m<sup>2</sup> dagligvare og 500 m<sup>2</sup> handel og service innenfor de nevnte feltene, i tillegg til eksisterende barnehage og boligbebyggelse på Solfæng. Det er også tatt høyde for en gjennomgangstrafikk på 1.000 kjøretøy per døgn i ÅDT, på lik linje med dagens trafikknivå i Presthusvegen. Uten utbygging av en ny og gjennomgående hovedveg på Overvik, er gjennomgangstrafikken fotutsatt å ikke øke sammenlignet med dagens situasjon. All trafikk fra utbyggingen i Feltene B1 og B2 er i trafikkberegningene forutsatt å benytte hovedvegen nordover til og fra overordnet vegnett.

Figur 2-1 viser beregnet fremtidig ÅDT på vegnettet i den nordre delen av Overvik ved full utbygging av Felt B1-B9 og o\_NA. ÅDT-tallene er lagt til grunn for støyberegninger. Inn mot rundkjøringen ved Kockhaugvegen er fremtidig ÅDT beregnet å være 6.900 kjøretøy per døgn. I adkomsten til Felt B1 og B2 er fremtidig ÅDT beregnet å være 800 kjøretøy per døgn.

Figur 2-2 viser beregnet fremtidig ÅDT på overordnet vegnett ved full utbygging av B1-B9 og o\_NA. ÅDT-tallene er lagt til grunn for støyberegninger. For fremtidig situasjon er det lagt til grunn at de nye vestvendte rampene på E6 er ferdig utbygd.



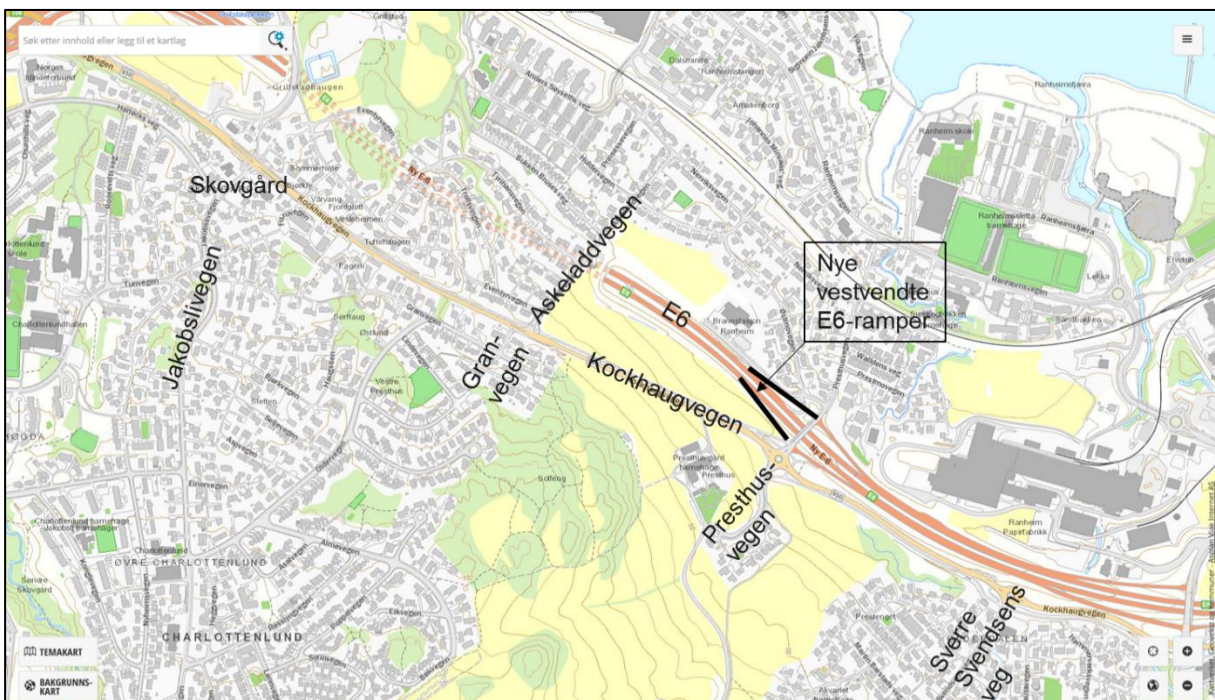
Figur 2-1: Fremtidig ÅDT ved full utbygging av B1-B9 og o\_NA på Overvik med høy utnyttelse.



Figur 2-2: Fremtidig ÅDT på overordnet vegnett ved full utbygging av B1-B9 og o\_NA på Overvik med høy utnyttelse

### 2.3. Nye vestvendte E6-ramper

I desember 2021 vil nye vestvendte E6-ramper i Presthuskrysset stå ferdig som skissert på Figur 2-3. E6-rampene vil få stor betydning for trafikkmengdene og -avviklingen i Skovgårdkrysset. Med nye vestvendte E6-ramper utbygd i Presthuskrysset, forventes mye av trafikken på Skovgård å flyttes over fra Kockhaugvegen til E6. Spesielt for trafikken til/fra Presthusvegen og Olderdalen (Sverre Svendsens veg) vil nye vestvendte E6-ramper ha stor betydning for rutevalg og gjøre det betydelig mer attraktivt å velge E6 fremfor Kockhaugvegen over Skovgård.



Figur 2-3: Vegnett rundt Presthusvegen/Skovgård og skisse av nye E6-ramper.

Trafikkberegninger av rutevalg (fra ATP-modellen i Trafikkanalyse Trondheim øst) og trafikkregistreringer utført i forbindelse med områdeplanen er benyttet som grunnlag for å si hvor stor avlastningen av dagens trafikk over Skovgårdkrysset vil bli som følge av nye vestvendte E6-ramper. Noen oppdaterte betraktninger og vurderinger er gjort ved å se på dagens trafikk tall sammenlignet med fremtidig beregnet trafikk i kombinasjon med etablering av vestvendte E6-ramper. Både for trafikk fra Presthusvegen og Sverre Svendsens veg, og til en viss grad trafikk fra Askeladdvegen og Granvegen, vil nye



vestvendte E6-ramper være et attraktivt rutevalg for trafikk til/fra E6 og retning Trondheim sentrum.

Trafikken i Presthusvegen før utbygging på Overvik er ÅDT 1.000 kjøretøy per døgn og i Sverre Svendsens veg til/fra Kockhaugvegen er ÅDT 2.800 kjøretøy per døgn. I sum blir det ÅDT 3.800 kjøretøy per døgn. I forbindelse med arbeidet med områdeplanen for Overvik er det gjennomført korttidstillinger av biltrafikk morgen og ettermiddag i rundkjøringen ved Presthusvegen/Kockhaugvegen. Fra korttidstillingene er det funnet at 26% av trafikken til/fra den sørlige armen av Presthusvegen går til/fra vest på Kockhaugvegen retning Skovgård. Som et regneksempel på trafikk tall etter etablering av nye E6-ramper, kan man anta at en fordeling hvor 6% av trafikken har sitt målpunkt rundt Skovgård og fortsatt vil kjøre Kockhaugvegen, og 20% av trafikken vil benytte de nye E6-rampene. Det er ikke gjennomført trafikk telling i rundkjøringen ved Sverre Svendsens veg, men i regneksempellet antas den samme fordelingen av trafikk fra Olderdalen som fra Presthusvegen. Samlet trafikk til/fra Presthusvegen og Sverre Svendsens veg er ÅDT 3.800. Dersom 20% av denne trafikken endrer rutevalg til nye E6 ramper, vil Kockhaugvegen over Skovgård avlastes med 800 kjøretøy pr. døgn. I tillegg er det noe trafikk til og fra Granvegen og Askeladdvegen som vil kunne dra nytte av nye E6-ramper og slutte å kjøre over Skovgård.

Felt B1 sør og B1 på Overvik er forventet å stå ferdig utbygd i samme periode som åpning av de nye E6-rampene. Den samlede utbyggingen av Felt B1 og B2 er beregnet å generere en ÅDT på 800 kjøretøy per døgn. En liten andel av denne trafikken vil ha sitt målpunkt rundt Skovgård og kjøre Kockhaugvegen, men de fleste vil kunne benytte E6. Regneksempellet viser at de nye E6-rampene vil føre til en nedgang av trafikken på Skovgård som er større enn trafikkøkningen fra Felt B1 og B2. Samlet sett vil samtidig utbygging av de nye E6-rampene og Felt B1 og B2 på Overvik føre til en nedgang i trafikken på Kockhaugvegen over Skovgård, og dermed noe kortere køer og noe mindre forsinkelser enn i dagens situasjon.

## 2.4. Oppsummering trafikk tall biltrafikk

Ifølge trafikkberegningene vil det bli lave trafikk tall fra Felt B2 og B1 nord med ÅDT 400 kjøretøy per dag. Ved full utbygging av Felt B1-B9 og o\_NA på Overvik er det beregnet en økning fra dagens ÅDT 1.000 på Presthusvegen til ÅDT 6.900 på den nye hovedvegen på Overvik lengst nord ved Kockhaugvegen.

I desember 2021 vil nye vestvendte E6-ramper i Presthuskrysset stå ferdig. Med vestvendte E6-ramper etablert er trafikken på Skovgård forventet å gå ned, også ved utbygging av Felt B1 og B2 på Overvik.

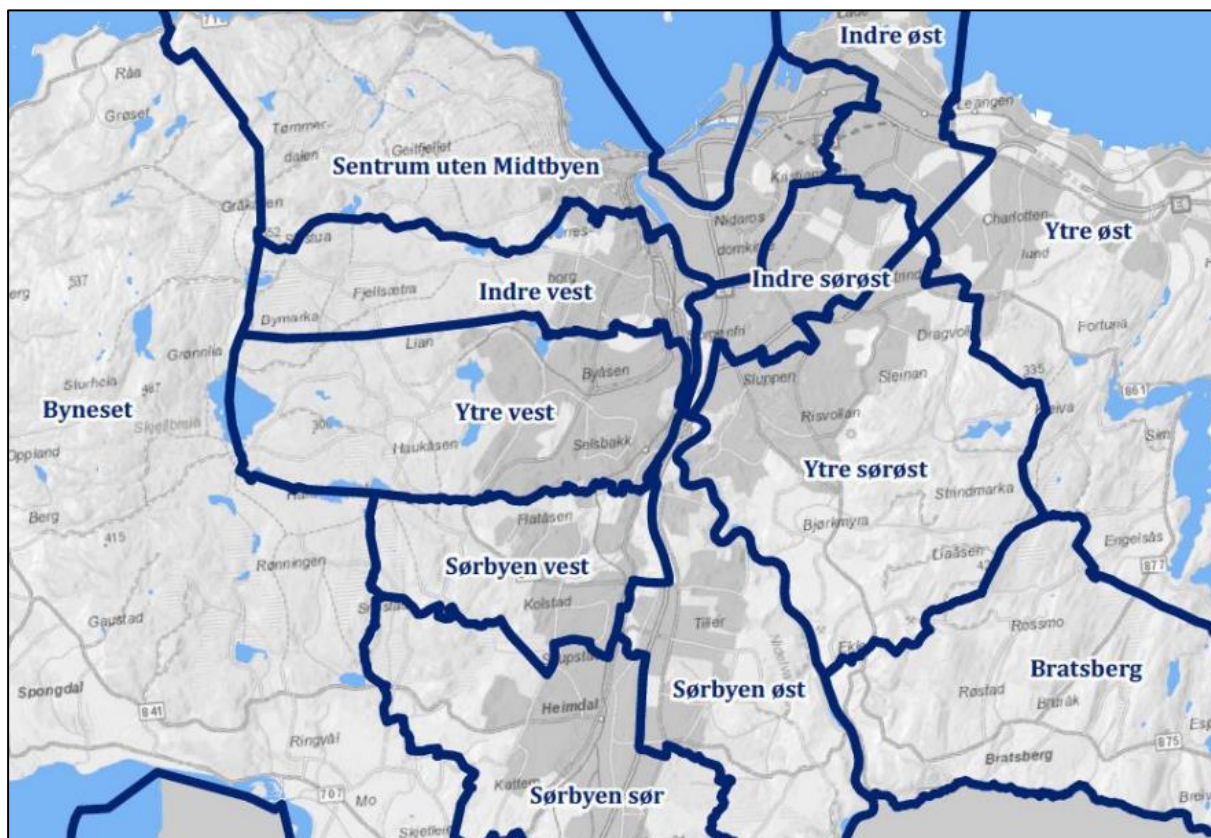
### 3. Reisemiddelfordeling

På grunnlag av reisevaneundersøkelser i Trondheim og erfaringstall for antall bosatte i hus-/leilighetstyper er det beregnet at det vil bo ca. 300 personer i Felt B2 og B1 nord. I henhold til reisevaneundersøkelsen for Trondheim for 2019<sup>a</sup> foretar Trondheims befolkning 2,94 reiser per dag (personer over 13 år inngår i undersøkelsen), med en gjennomsnittlig reisemiddelfordeling for bysoner som vist i Tabell 3-1. Avgrensningen av bysonene er illustrert i Figur 3-1. Beregningene viser at av de 300 personene som er beregnet på Felt B2 og B1 nord vil ca. 250 personer være over 13 år, og de vil utføre ca. 730 reiser pr. dag.

Tabell 3-1: Transportmiddelfordeling etter bostedssone. Bosatte i Trondheim. Prosent. RVU 2019 (N=12088).

Bosted	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bilpassasjer	Annet	Total	N
Midtbyen	58,0%	7,5%	14,1%	12,5%	3,6%	4,3%	100,0%	305
Sentrum u/Midtbyen	39,3%	14,7%	11,4%	25,7%	6,2%	2,8%	100,0%	2066
Indre øst	24,7%	13,2%	10,4%	36,7%	11,6%	3,4%	100,0%	945
Indre sørøst	28,9%	14,3%	10,4%	34,0%	9,9%	2,5%	100,0%	1147
Indre vest	25,9%	14,9%	14,6%	33,3%	9,9%	1,4%	100,0%	583
Ytre øst	14,4%	4,7%	14,2%	53,6%	10,6%	2,5%	100,0%	1556
Ytre sørøst	24,3%	8,5%	11,1%	44,1%	10,3%	1,7%	100,0%	1319
Ytre vest	21,4%	7,8%	11,2%	48,6%	9,1%	2,0%	100,0%	1325
Sørbyen øst	26,4%	6,1%	10,7%	45,1%	9,1%	2,6%	100,0%	814
Sørbyen vest	21,4%	3,1%	14,6%	46,8%	11,4%	2,6%	100,0%	795
Sørbyen sør	16,9%	7,6%	10,9%	54,3%	8,0%	2,3%	100,0%	798
Byneset og Bratsberg	12,9%	1,6%	10,1%	62,5%	11,0%	1,8%	100,0%	435

<sup>a</sup> Miljøpakken 24.02.2021, Reisevaner i 2019 Trondheimsregionen, Hovedresultat Nasjonal reisevaneundersøkelse 2019 med tilleggsutvalg.



Figur 3-1: Avgrensning av bysonene i RVU Trondheim

Overvik ligger innenfor bysonen «Ytre øst», en stor bysone som strekker seg langt øst i stor avstand fra Trondheim sentrum. I de østlige delene av bysonen «Ytre øst» er kollektiv-, gang- og sykkeltilbudet meget begrenset sammenlignet med de vestlige delene hvor Overvik befinner seg. For Overvik kan det være mer sannsynlig å forvente en reisemiddelfordeling på nivå med mer sentrale bysoner, som for eksempel «Indre øst», som følge av god tilrettelegging for grønne reiser. Samtidig vil det reduserte omfanget av områdeplanen for Overvik, og dermed også en reduksjon i det planlagte lokale servicetilbudet, kunne gi noe dårligere tilgjengelighet til daglige gjøremål enn de opprinnelige intensjonene i områdeplanen. For beregning av antall turer fordelt på reisemiddel er fordelingen for sone «Ytre øst» lagt til grunn som en konservativ fordeling med tanke på bilandel. I Tabell 3-2 er beregnet antall turer fordelt på reisemiddel for fremtidig bosatte i Felt B2 og B1 nord.

Tabell 3-2: Beregnet antall turer per døgn fordelt på reisemiddel for Felt B2 og B1 nord.

	Til fots	Sykkel	Kollektiv	Bilfører	Bil-passasjer	Annet	Total
<b>Andel Ytre øst</b>	14,4 %	4,7 %	14,2 %	53,6 %	10,6 %	2,5 %	100 %
<b>Antall B2 og B1 Nord</b>	105	35	105	390	75	20	730

I arbeidet med utvikling av transporttilbudet for de nye beboerne på Overvik har oppnåelse av Nullvekstmålet, sammen med hensynet til trafiksikkerhet, vært førende for valg av løsninger. Nullvekstmålet innebærer for Trondheim som helhet at veksten i persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Planen for Felt B2 og B1 nord sammen med planen for resten av Felt B1 inneholder en rekke tiltak og løsninger som skal bidra til at Trondheim når dette målet.

På bakgrunn av reisemiddelfordelingen er det fra Felt B2 og B1 nord beregnet 105 gangturer og 35 sykkelturer per dag i sum til og fra. Med den gode tilrettelegging for myke trafikanter som det legges opp til på Felt B2 og B1 nord er det grunn til å tro at dette antallet kan bli høyere. Samtidig vil gode gangforbindelser til bussholdeplasser kunne bidra til at kollektivandelen blir høyere.

## 4. Gangtrafikk

### 4.1. Gangtrafikk innenfor planområdet

Innenfor planområdet vil de gående få et eget tilbud på begge sider av adkomstvegen som er felles for B1 og B2, i tillegg til et nettverk av interne gangveger som knytter bebyggelsen sammen. Langs den nye hovedvegen på Overvik legges det til rette med sykkelveg med fortau på vestsiden av vegen, noe som sikrer separering av gående og syklende. Figur 4-1 illustrerer det planlagte vegnettet sammen med den planlagte bebyggelsen. På begge sider av den nordlige adkomstvegen er det vist et fortau, hvor fortauet på vestsiden fortsetter nordover innover i planområdet for Felt B1 nord og går over til en gang-/sykkelveg ut av området i nordvest. Sammen med eksisterende gang- og sykkelveg langs dagens trasé av Presthusvegen vil de nye forbindelsene sikre god tilrettelegging for gående nordover mot Kockhaugvegen.



Figur 4-1: Illustrasjon av fremtidig tilbud for de ulike trafikantgruppene etter utbygging.

Nordvest for Felt B1 nord skifter anlegget for myke trafikanter langs hovedvegen på Overvik side fra sørvest- til nordøstsiden av vegen. Dette er i tråd med reguleringsplanen for hovedvegen på Overvik, som illustrert i Figur 4-2.

Dagens gang- og sykkelveg inn mot Kockhaugvegen legges noe om for å redusere stigningen og oppnå universell utforming. Gangvegen til bussholdeplassen på nordsiden av Kockhaugvegen forlenges for å oppnå universell utforming ved å gjøre stigningen mindre. Bussholdeplassen flyttes ca. 30 meter i retning sentrum og gangvegen trekkes frem til holdeplassen.

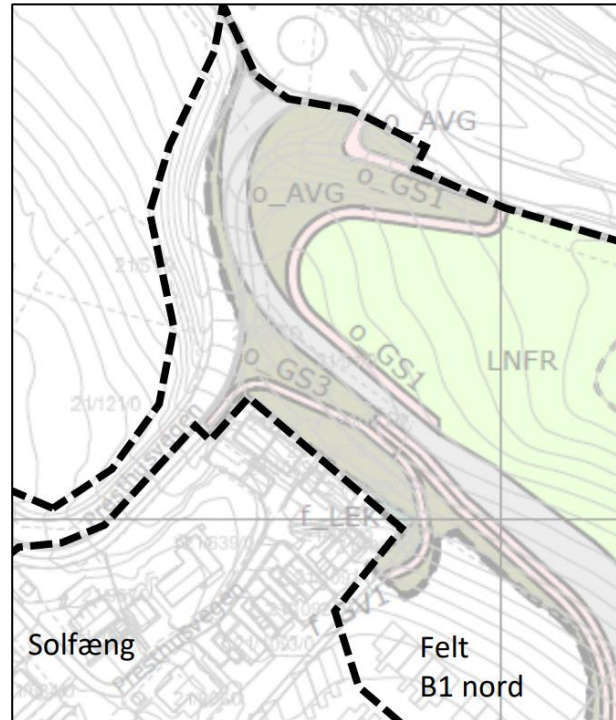
Trafikksikker gang-/sykkelveg med

kryssing over E6 ligger inne som et rekkefølgekrav før brukstillatelse på Felt B1 og Felt B1 sør. Bygging av denne forbindelsen er igangsatt og er forventet å stå ferdig før Felt B2 og B1 nord står ferdig utbygd.

## 4.2. Gangtrafikk utenfor planområdet

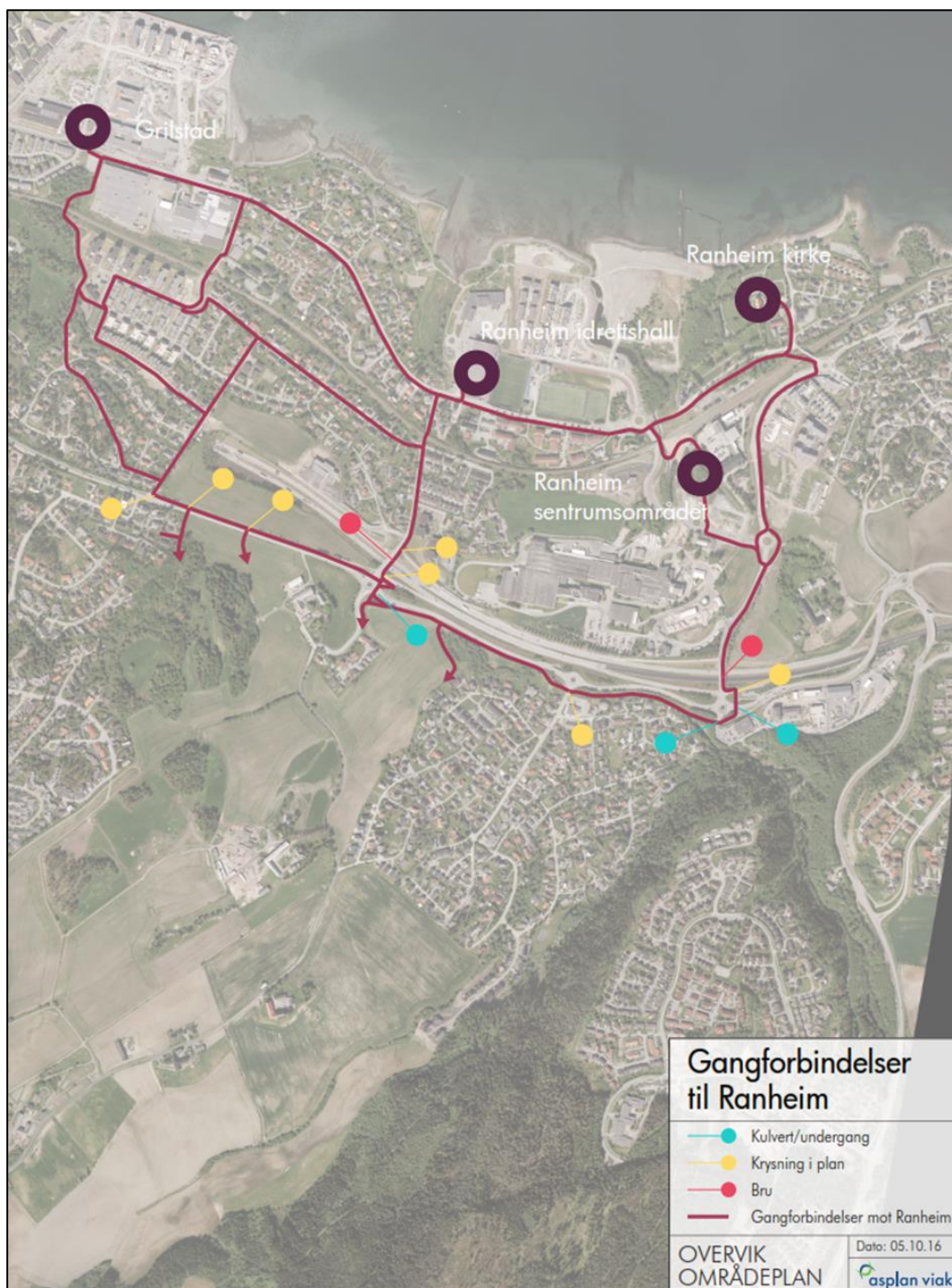
Gang-/sykkelvegene ut fra Felt B2 og B1 nord kobler seg på eksisterende gang-/sykkelvegnett langs Kockhaugvegen i begge retninger fra Presthuskrysset. For beboere på Felt B2 og B1 nord er denne gangforbindelsen viktig for å gi et godt gangtilbud til de nærmeste bussholdeplassene langs Kockhaugvegen. Forbindelsen er også svært viktig som skoleveg.

Gang-/sykkelvegssystemet videre nord- og vestover langs Kockhaugvegen fører til målpunkt på Charlottenlund, i retning Lade/Leangen og Trondheim sentrum. I tillegg henger gang-/sykkelvegen sammen med gang-/sykkeltilbudet til Ranheim/Grilstad, hvor det finnes en rekke attraktive tilbud som for eksempel handel, treningssenter, idrettsanlegg og tilgang til sjøen, samt flere arbeidsplasser. Kartet på Figur 4-3 viser



Figur 4-2: Illustrasjon av fremtidig tilbud for de ulike trafikantergruppene nord i planområdet, inn mot eksisterende anlegg langs Kockhaugvegen.

gangforbindelser og krysningspunkt fra Overvik til viktige målpunkt på Ranheim.  
Trafikksikker gang-/sykkelforbindelse over E6 er sikret i områdeplanen for Overvik.



Figur 4-3: Gangforbindelser og krysningspunkt fra Overvik til Ranheim (forbindelser øst og vest for Presthusvegen ligger inne i områdeplanen for Overvik)



### 4.3. Oppsummering gangtrafikk

Det er lagt til rette for gode, trygge og bilfrie gangforbindelser internt i Felt B1 og B2. I flere retninger ut fra planområdet går det gangveger som kobler seg på eksisterende gang-/sykkelvegnett i området. Trafikksikker gang-/sykkelveg med kryssing over E6 er forventet å stå ferdig før Felt B2 og B1 nord står ferdig utbygd.

## 5. Sykkeltrafikk

Ut fra målsetningen om at all trafikkvekst som følge av befolkningsvekst skal komme som gange, sykkel- eller kollektivtrafikk, er god tilrettelegging for sykling et viktig virkemiddel for å få flere til å velge andre reisemidler og la bilen stå.

Langs den nye hovedvegen på Overvik legges det til rette med sykkelveg med fortau på vestsiden av vegen, noe som sikrer separering av gående og syklende. Øvrig tilrettelegging innenfor planområdet er felles anlegge for gående og syklende, som beskrevet nærmere i kapittel 4 om gangtrafikk.

Antall sykkelturner beregnet for Felt B2 og B1 nord er kun 35 turer per døgn. Beregningen legger til grunn en relativt lav sykkelandel fra reisevaneundersøkelsen for bysone «Ytre øst». Med god tilrettelegging vil potensialet for bruk av sykkel være høyere.

Kartet i Figur 5-1 viser eksisterende sykkelruter i området rundt Overvik. Fra Overvik mot sentrum vil den mest aktuelle ruten være å følge eksisterende gang-/sykkelveg langs Kockhaugvegen.



Figur 5-1: Eksisterende sykkelruter i området rundt Overvik

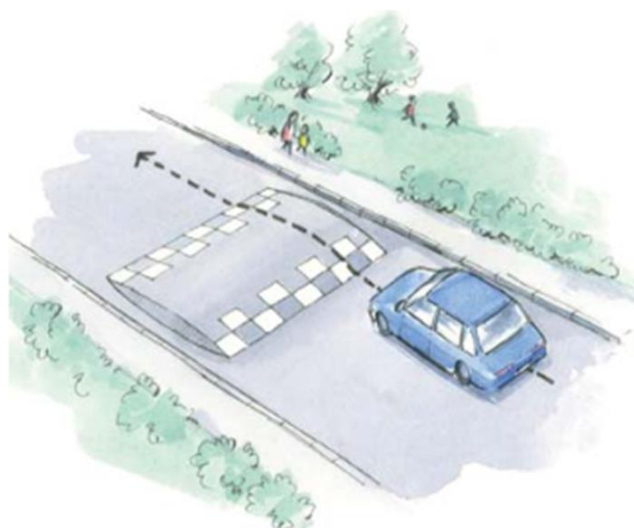
## 5.1. Oppsummering sykkeltrafikk

Felt B2 og B1 nord vil med de nye gang-/sykkelvegene som er foreslått få et godt sykkeltilbud med kort veg til eksisterende sykkelruter og godt utbygde sykkelvegnett i Trondheim øst. Med den gode sykkeltilretteleggingen som ligger inn i planene for Overvik vil potensialet for bruk av sykkel være høyere enn det som er lagt til grunn i beregningene.

## 6. Trafikksikkerhet og skoleveg

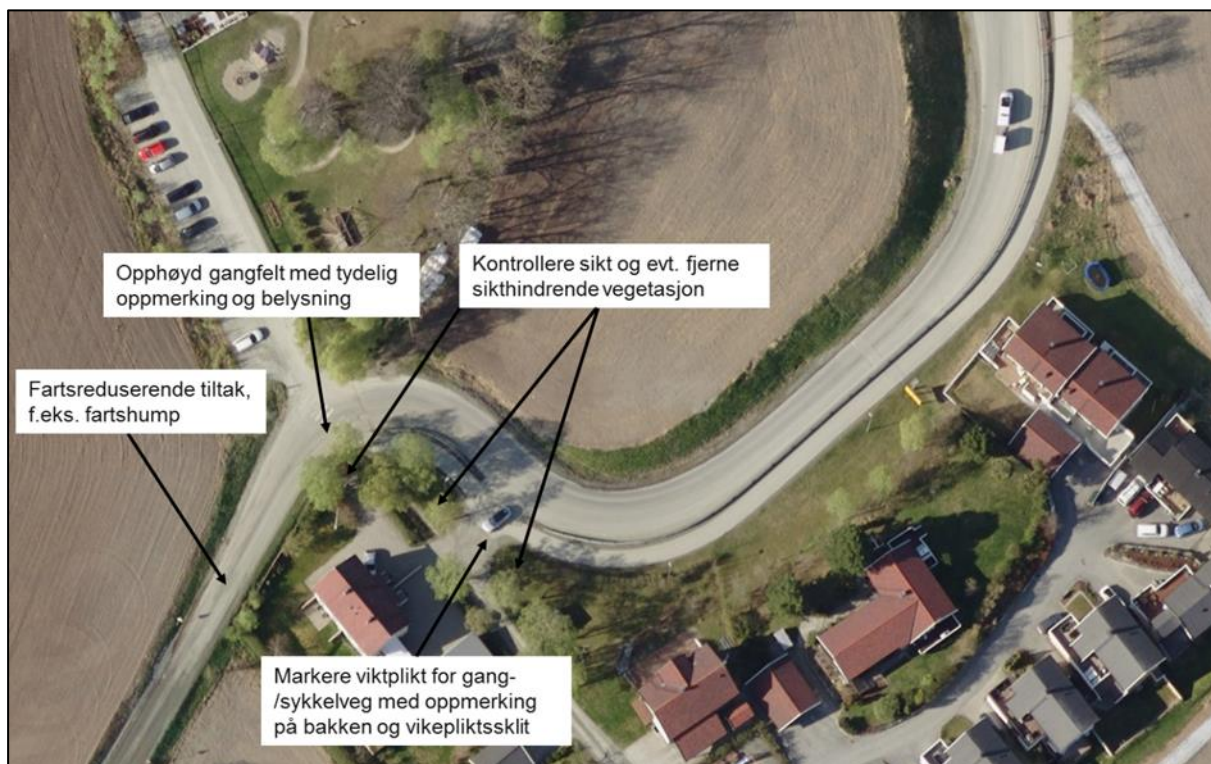
### 6.1. Fartsdempende tiltak

Fartsgrensen i adkomstvegene bør være 30 km/t for å holde fartsnivået nede og gjøre vegen til en attraktiv strekning for gående og syklende. På grunn av rett linjeføring på adkomstvegen i planområdet, bør det anlegges fartsdempende tiltak på strekningen. Dette er først og fremst av hensyn til myke trafikanter som skal krysse vegen. Langs vegen har fotgjengere et svært godt tilbud med fortau adskilt fra biltrafikken. Fartshumper som vist på Figur 6-1 er et effektivt tiltak for å holde farten på biltrafikken nede.



Figur 6-1: Eksempel på fartshumper som bør anlegges i adkomstvegen innenfor Felt B1 sør. (Kilde: Statens vegvesen, 2006, Håndbok V128 Fartsdempende tiltak)

I detaljutformingen av planen må det ivaretas nok areal til at kjøretøy som skal inn i området kan manøvreres på en god måte uten stort omfang av rygging. I enden av alle avkjørsler/gatetun bør det være snuplasser som vil ivareta snumulighet for personbiler. Det legges opp til at større kjøretøy som tømmebil for renovasjon osv. har mulighet for å snu i enden av adkomstvegen slik at rygging inne mellom boligene unngås. Alternativt kan det legges opp til gjennomkjøringsmulighet for større biler (f.eks. utrykningskjøretøy) med spesiell tillatelse for å unngå rygging.



Figur 6-2: Forslag til trafikksikkerhetstiltak på Presthusvegen ved avkjøring til eksisterende boligområde og Presthus barnehage.

I en midlertidig situasjon før ny hovedveg på Overvik er etablert, vil den eksisterende Presthusvegen fungere som adkomstveg til de nye boligområdene som beskrevet i kapittel 1. Tiltak som er foreslått for å bedre trafikksikkerheten for gående og syklende langs og over Presthusvegen i den eksisterende traséen er vist i Figur 6-2. På grunn av kurvaturen vil biltrafikk som kommer nordfra normalt holde lav hastighet oppover Presthusvegen i området som er vist på figuren. Trafikk som kommer sørfra vil lettere kunne holde høyere hastighet, og det foreslås derfor å etablere en fartshump eller annet fartsreduserende tiltak sør for gangfeltet/avkjøringen til Presthus barnehage. Gangfeltet forslås opphøyd og flyttet noen meter sørover, slik at gangfeltet kommer sør for avkjøringen til Presthus barnehage. I tillegg må det sikres god sikt og belysning ved gangfeltet, og eventuelt må vegetasjon fjernes. Ved utkjøringen fra eksisterende boligområde forslås skilting og tydelig oppmerking av at biltrafikk ut fra området har vikeplikt for gående og syklende på gang-/sykkelvegen. Samtidig må sikt i utkjøringen sikres, eventuelt gjennom å fjerne vegetasjon inntil avkjørselen.

## 6.2. Skoleveg Jakobsli skole og Ranheim skole

I dagens situasjon ligger planområdet innenfor skolekretsen til Jakobsli skole, som per dags dato er lokalisert på gamle Ranheim skole. I den opprinnelige områdeplanen for Overvik var det lagt til rette for etablering av ny Jakobsli skole i den sørlige delen av planområdet, i et område som nå er vedtatt å tilbakeregulere til LNF-formål. Etter denne endringen er det igangsatt et arbeid med å finne en endelig løsning for skolesituasjonen på Ranheim/Jakobsli. Fremtidig skoleløsning er ikke avklart enda. En mulighet er at boligområdene på Overvik vil komme innenfor skolekretsen til skolen på Ranheim vest, altså dagens Ranheim skole.

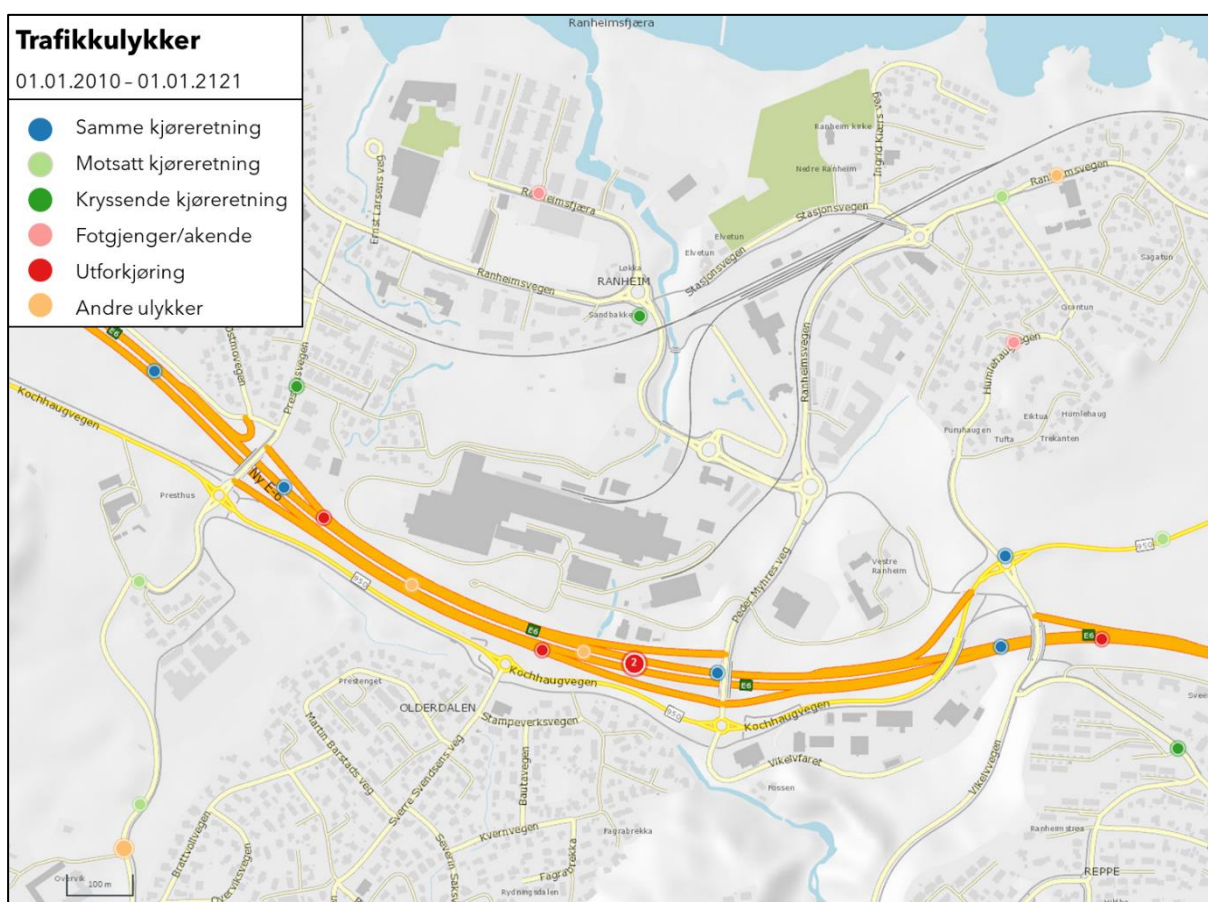
Det er flere alternative ruter å gå til de to aktuelle skolene. Hvis vegnettet følges er gangavstanden fra Felt B2 og B1 nord til Gamle Ranheim skole mellom 2 og 2,5 km, avhengig av hvilken rute som velges og hvor i området utgangspunktet er. Gangtiden er beregnet til 25-30 minutter. Med flere nye gangforbindelser og snarveger vil skolevegen kanskje kunne kortes noe ned. En aktuell rute til Gamle Ranheim skole vil være å benytte det lokale gang- og sykkeltilbudet ned til Kockhaugvegen og følge gang- og sykkelvegen langs denne videre østover til broa over E6 ved Peder Myhres veg. Fra broa over E6 er det egen gang- og sykkelveg parallelt med Peder Myhres veg og Ranheimsvegen helt frem til skolen. Hele ruten frem til Gamle Ranheim skole har gang-/sykkelveg og kryssing av større bilveger skjer planfritt. Rampen til E6 østover fra Peder Myhres veg er midlertidig stengt for biltrafikk for å sikre skolevegen.

For skoleveg til Ranheim skole er gangavstanden i overkant av 1 km. Gangtiden er beregnet til ca. 15 minutter. Aktuell rute til Ranheim skole vil være å benytte det lokale gang- og sykkeltilbudet ned til Kockhaugvegen og følge ny trafiksikker gang-/sykkelveg med kryssing over E6 som er under bygging. Videre går skolevegen på fortau langs Presthusvegen frem til undergangen under jernbanen. Fra jernbanen og frem til Ranheimsvegen er det ikke separat gangtilbud, men strekningen er lite trafikkert, og fungerer kun som adkomst til boligene langs veien. Langs Ranheimsvegen og adkomsten til skolen er det tilrettelagt med fortau, og kryssing av Ranheimsvegen skjer i opphøyd gangfelt med innsnevret kjørebane.

Kartet i Figur 6-3 viser en oversikt over politirapporterte trafikulykker i området i perioden 2010-2020. Ulykkene er kategorisert etter ulykkestype, og viser at:

- Kun to av ulykkene har fotgjengere involvert.
- Det er ingen ulykker på skolevegen fra Felt B2 og B1 nord til Jakobsli skole/Gamle Ranheim skole og Ranheim skole som involverer fotgjengere.
- Ulykken i Presthusvegen ved planområdet er en møteulykke mellom to biler.

Da skadegrad på ulykker regnes som personopplysning, er dette ikke offentlig tilgjengelig informasjon om trafikulykkene.



Figur 6-3: Trafikkulykker 2010-2020, politirapporterte ulykker etter ulykkestype (Kilde: vegkart.no 03.11.2021)

### 6.3. Oppsummering trafiksikkerhet og skoleveg

Fartsgrensen i adkomstvegene bør være 30 km/t for å holde fartsnivået nede og gjøre vegen til en attraktiv strekning for gående og syklende. Fartshumper eller lignende bør etableres for å holde fartsnivået nede og gjøre krysningsspunkt sikrere.

I detaljutformingen av planen må det ivaretas nok areal til at kjøretøy som skal inn i området kan manøvreres på en god måte uten stort omfang av rygging.

Barna som blir bosatt på Felt B2 og B1 nord vil få en trafiksikker skoleveg, både til Jakobsli skole/Gamle Ranheim skole og til Ranheim skole.



## 7. Kollektivtrafikk

### 7.1. Gangforbindelser til holdeplasser og kollektivtilbud

Holdeplassene «Presthus» langs Kockhaugvegen er de nærmeste bussholdeplassene for de fremtidige beboere på Felt B2 og B1 nord. Holdeplassene ligger i krysset mellom Presthusvegen og Kockhaugvegen nord for planområdet.

Det er viktig at det etableres gode gangforbindelser fra Felt B2 og B1 nord i mest mulig direkte linje til de nye holdeplassene. Gangforbindelser som er planlagt etablert innen planområdet er nærmere omtalt i kapittel 4 om gangtrafikk. Holdeplassen på nordsiden av Kockhaugvegen flyttes ca. 30 meter mot vest, og gangvegen forlenges tilsvarende, for at gangvegen skal få mindre stigning og bli universelt utformet. Sør for rundkjøringen legges også den eksisterende gangvegen langs Presthusvegen om noe for å redusere stigningen og gi universell utforming.

For at et kollektivtilbud skal regnes som godt bør gangavstand til holdeplass ikke overstige 400 meter, men avstander på opp mot 800 meter kan være akseptabelt når frekvensen er høy og busstilbudet er godt. For beboere på Felt B2 og B1 nord vil gangavstanden til holdeplassen i retning sentrum bli 400-700 meter, avhengig av hvor i planområdet boligen ligger. For holdeplassen i retning fra sentrum er gangavstanden noe kortere.

På holdeplassene «Presthus» stopper rutene 25 og 70. Mot sentrum har rutene til sammen 10 avganger per time i rush og 6 avganger per time utenom rush. Dette tilsvarer gjennomsnittlig én bussavgang hvert sjette minutt i rush, og 10 minutter mellom hver avgang utenom rush, noe som regnes som et godt kollektivtilbud. I tillegg er det enkelte arbeidsruter som stopper der morgen og ettermiddag.

Rute 25 går fra Vikåsen via kollektivknutepunktet på Strindheim, Innherredsveien, Singsaker, Elgeseter bru og Midtbyen til Trondheim hurtigbåtterminal. Rute 70 går fra Stjørdal/Hommelvik og til kollektivknutepunktet på Strindheim. I rush fortsetter ruta til Midtbyen, Elgeseter bru, St. Olavs hospital og Marienborg.

Hvis det i fremtidig situasjon etableres et busstilbud langs hovedvegen på Overvik vil det for beboere lengst sør på Felt B2 kunne bli kortere veg til ny holdeplass på Overvik enn til holdeplassene «Presthus».

## 7.2. Oppsummering kollektivtilbud

Felt B2 og B1 nord vil ligge 400-700 meter fra eksisterende bussholdeplasser «Prethus». Med kort gangavstand og høy frekvens på avgangene fra holdeplassen, regnes dette som et godt kollektivtilbud for beboere på Felt B2 og B1 nord selv om gangavstanden er over 400 meter.

Hvis det i fremtidig situasjon etableres et busstilbud langs hovedvegen på Overvik, vil det for beboere lengst sør på Felt B2 kunne bli kortere veg til ny holdeplass på Overvik enn til holdeplassene «Prethus».