



Statens vegvesen

Innherred samkommune
Postboks 130
7601 LEVANGER

Petter Voll

Behandlerenhet:
Region midt

Saksbehandler/telefon:
Ola Belsaas / 74122693

Vår referanse:
17/9484-5

Deres referanse:

Vår dato:
03.11.2017

Fv. 72 i Verdal – vurdering av behov for gang- og sykkelveg (GSV) mellom Valstad og Lysthaugen – kalktransport – oversendelsesbrev

I forbindelse med framtidige planer for økt uttak av kalkstein i Tromsdalen, er Statens vegvesen bedt om å gi en vurdering av behovet for gang-/sykkelveg på den vestligste del av strekningen av fylkesveg 72 hvor slikt tilbud ikke foreligger i dag,

Våre vurderinger er gjengitt i vedlagte notat datert 19. oktober 2017.

Plan- og trafikkseksjonen
Med hilsen

Helgar Sætermo
Seksjonsleder

Ola Belsaas

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

Postadresse
Statens vegvesen
Region midt
Postboks 2525
6404 MOLDE

Telefon: 22 07 30 00
firmapost-midt@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Byavegen 48
7715 STEINKJER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø



Statens vegvesen

Notat

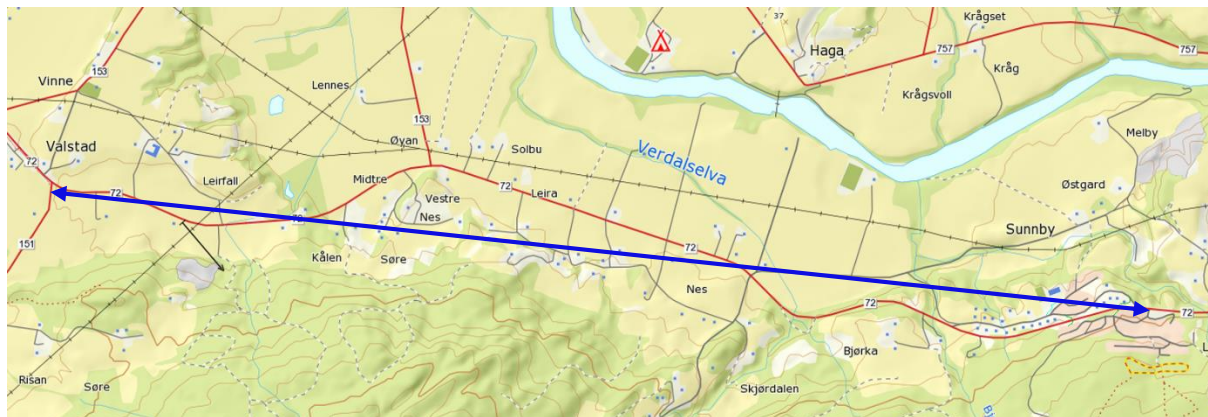
Til: Innherred samkommune, Postboks 130, 7601 LEVANGER
Fra: Plan- og trafikkseksjonen Nord-Trøndelag
Kopi: Nord-Trøndelag fylkeskommune, Fylkets hus, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

Saksbehandler/telefon:
Ola Belsaas / 74122693
Vår dato: 30.10.2017
Vår referanse: 17/9484-5

Fv. 72 i Verdal – vurdering av behov for gang- og sykkelveg (GSV) mellom Valstad og Lysthaugen – kalktransport fra Tromsdalen til Verdal havn

Bakgrunn

Verdalskalk AS og Norcem AS, heretter kalt tiltakshaverne, planlegger et økt uttak fra kalksteinsbruddet i Tromsdalen fra to til fire mill. tonn pr år. I denne forbindelse, og som en oppfølging av kommunedelplan for Tromsdalen, skal det utarbeides ny reguleringsplan for Tromsdalen. Statens vegvesen er forespurt om å gi en vurdering av behovet for gang- og sykkelveg (GSV) på den strekningen av fv. 72 hvor slik mangler, i første rekke mellom Valstad og Lysthaugen.



Øst for Lysthaugen vurderes GSV ikke å være relevant, mens det i vest (mot E6, Kjæran og sentrum) allerede er etablert eget tilbud for myke trafikanter på deler av strekningen.

For øvrig er det på oppdrag fra tiltakshaverne utarbeidet en rapport kalt *Transportløsninger mellom Tromsdalen og Verdal havn* (SINTEF Byggforsk 2016), som bl.a. tar for seg trafikk-sikkerhet som tema. Rapporten utgjør primærkilden for dette notatet.

Postadresse
Statens vegvesen

Telefon: 22 07 30 00

Kontoradresse
Byavegen 48
7715 STEINKJER

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Org.nr: 971032081

Fylkesveg 72 i dag

Det er etablert GSV fra E6, Vinne og sentrum (kryss med fv. 757) i vest og østover til Valstad. Mellom Valstad og Lysthaugen er det ca. 3,4 km. Strekningen består i hovedsak av landeveg med god kurvatur og sikt fram til kryss med den kommunale Sunnbyvegen. Fylkesvegen har en stigning (i snitt 5 %) opp til Lysthaugen. Få kryss/avkjørsler og generell fartsgrense fram til boligfeltet nær toppen. Trafikkmengden er nokså lik over hele strekningen, med ÅDT på 3180 (2016). Sintef-rapporten angir en kalkbilandel på nær 10 % på denne strekningen ved uttak to mill. tonn/år. Trafikkmengden (kalkbiler unntatt) faller merkbart øst for Lysthaugen.

Det foreligger ikke egne trafikk tall for myke trafikanter på strekningen.

Parsellen mellom Valstad og krysset med Sunnbyvegen er mye brukt som turveg – i tillegg til ordinær pendler-/transportaktivitet.



Vegnormalene (Statens vegvesen, håndbok N100)

Eksisterende fylkesveg 72 på strekningen ble bygd etter datidens standard med vegbredde 7,5 meter. Dette tilsvarer dimensjoneringsklasse H₀2 i dagens vegnormaler. Krav om egen gang-/sykkelveg for denne dimensjoneringsklassen inntreffer ved ÅDT 1000 og potensiale for gående/syklende på 50 pr døgn – eller dersom strekningen er definert som skoleveg.

Økt sykkeltrafikk – mål og strategier

Stortinget har gjennom Nasjonal transportplan (NTP) vedtatt en nasjonal målsetting om at 8 % av trafikkarbeidet skal skje i form av sykkeltrafikk. Dette betyr i praksis at mye av personbiltrafikken må omfordes, med de krav til tilrettelegging dette medfører. I nylig fremlagt forslag til handlingsprogram for NTP er derfor sykkelbysatsing i bl.a. Verdal nevnt særskilt.

Verdal kommune har også i sin *Temaplan for økt sykkelbruk 2015–2018* (jfr. side 3) fastsatt at strekningen av fv. 72 fram til Lysthaugen inngår i kommunens hovednett for sykkel. Ness oppvekstsenter på Lysthaugen er vedtatt nedlagt, med overføring av elevmassen til Vinne skole. Sykkellavstand til Vinne bidrar til økt behov for tilrettelegging for sykkel langs fv. 72.

Samlet peker dette mot et klart definert samfunns mål og forventning om økt sykkeltrafikk, hvor befolkningskonsentrasjonen på Lysthaugen og strekningen mot sentrum naturlig inngår som nedslagsfelt. Samtidig oppgis manglende tilrettelegging/lav trygghetsfølelse hyppigst som årsak når folk blir spurt om grunner til at de ikke velger sykkel som transportmiddel.

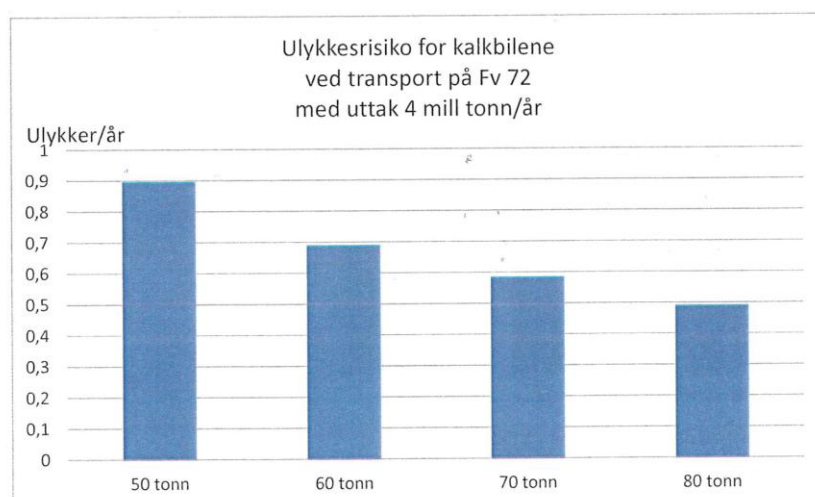


Hovednett for sykkel i Verdal

Verdal kommune: *Temaplan for økt sykkelbruk 2015–18*

Økt kalktransport – påvirkning på trafiksikkerheten

Bakgrunnen for saken er som nevnt tiltakshaveres ønske om å fordoble uttaket av kalkstein i forhold til hva dagens konsesjon tillater. Ulykkesstatistikk og -risiko er omtalt i rapporten fra Sintef, som viser en forventning om ca. 0,25 personskadeulykker/år med kalkbil involvert, tillatt totalvekt 70 tonn og dagens uttak. Med en økning til fire mill. tonn årlig uttak, øker ulykkesrisikoen som illustrert i figuren under – hvor sammenhengen mellom risiko og antall kjøretøy (betinget av tillatt totalvekt) tydelig framgår.



Figur 33 Beregnet antall personskadeulykker med dagens trase for kalktransporten for et uttak på 4 mill tonn

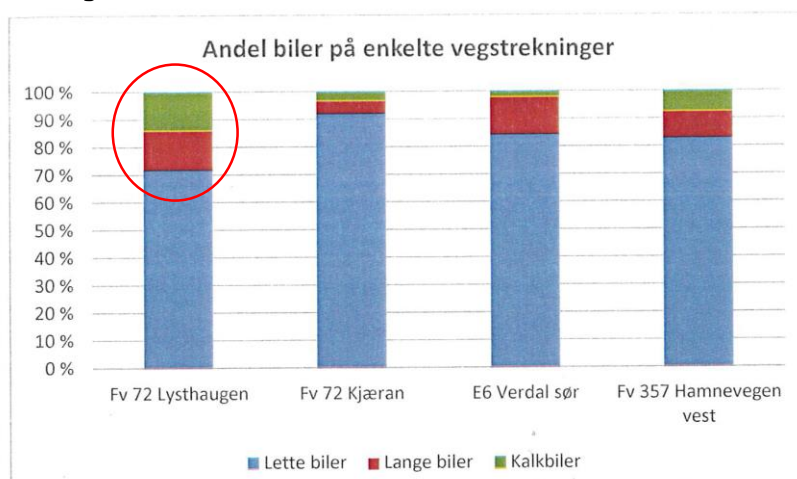
Det foreligger en søknad fra tiltakshaver om forlengelse av dispensasjon fra bestemmelsene om maksimal totalvekt pr. kjøretøy fra 50 til 70 tonn som er til behandling i Vegdirektoratet/Samferdselsdepartementet. I denne forbindelse plikter tiltakshaver å legge fram en rapport om alternative transportløsninger mellom Tromsdalen og Verdal havn/Ørin innen 20. oktober 2017.

Risiko vs. utrygghet

Trafikksikkerhet og risiko er begreper som ofte brukes om hverandre, uten at bevisstheten omkring bruken er framtreddende. For den jevne trafikant kan eksempelvis utrygghet feiltolkes som høy risiko, mens nettopp følt utrygghet kan bidra til økt oppmerksomhet og dermed høyere trafikksikkerhet/lavere risiko. Likevel er det et overordnet samfunns mål at trafikanter skal føle seg trygge i trafikken, samtidig som de ikke blir involvert i ulykker med drepte eller hardt skadde (Nullvisjonen).

På strekningen Valstad–Lysthaugen er sannsynligvis følelsen av utrygghet hos myke trafikanter, eller hos deres pårørende, større enn den reelle ulykkesrisikoen. Dette gir i seg selv stor avvsningsfare med hensyn til hovedmålsettingen om økt andel sykkeltrafikk.

Figuren viser omfanget av store kjøretøy på strekningen med økt uttak til fire mill. tonn pr år, og ellers like forhold/forutsetninger som i dag. En samlet storbilandel på nær 30 %, hvorav om lag halvparten er kalkbiler, vil opplagt prege medtrafikanteres opplevelse av trafikken på strekningen.



Dette kommer i tillegg til økning i beregnet ulykkesrisiko som Sintef-rapporten anslår til 0,5–0,9 ved årlig uttak på fire mill. tonn, avhengig av tillatt totalvekt pr bil.

Anbefaling fra Statens vegvesen

Sintef-rapporten konkluderer med at ulempene for miljø, trafikanter og beboere langs traseen blir større jo flere kalkbiler som går på vegen. Uavhengig av om dispensasjon for tillatt totalvekt på inntil 70 tonn forlenges eller ikke, vil en fordobling av årlig uttak gi store implikasjoner på andelen storbiltrafikk mellom Valstad og Lysthaugen.

Ut fra nasjonale og regionale/lokale målsetter om økt sykkeltrafikk i byer og tettsteder beskrevet foran, samt med hensyn til økningen av ulykkesrisiko et dobbelt uttak vil innebære, mener vi at kommunen bør kreve inntatt rekkefølgebestemmelse i reguleringsplanen om bygging av GSV på strekningen før planlagt volumøkning i Tromsdalen kan gjennomføres. GSV langs fv. 72 på strekningen Valstad–Lysthaugen er også blant de tiltak som Sintef-rapporten foreslår som avbøtende tiltak for å begrense ulempene av og for kalktransporten.