

Oppdragsgiver: Molde kommune

Oppdragsnr.: 52200790 Dokumentnr.: [Document Number]

Til: Molde kommune
Fra: Norconsult Norge AS
Sted, dato: Ålesund / 2025-07-01
Kopi til: [Copy to]

Områdeplan Lundavang og Stuevollen - trafikkvurdering

► Innhold

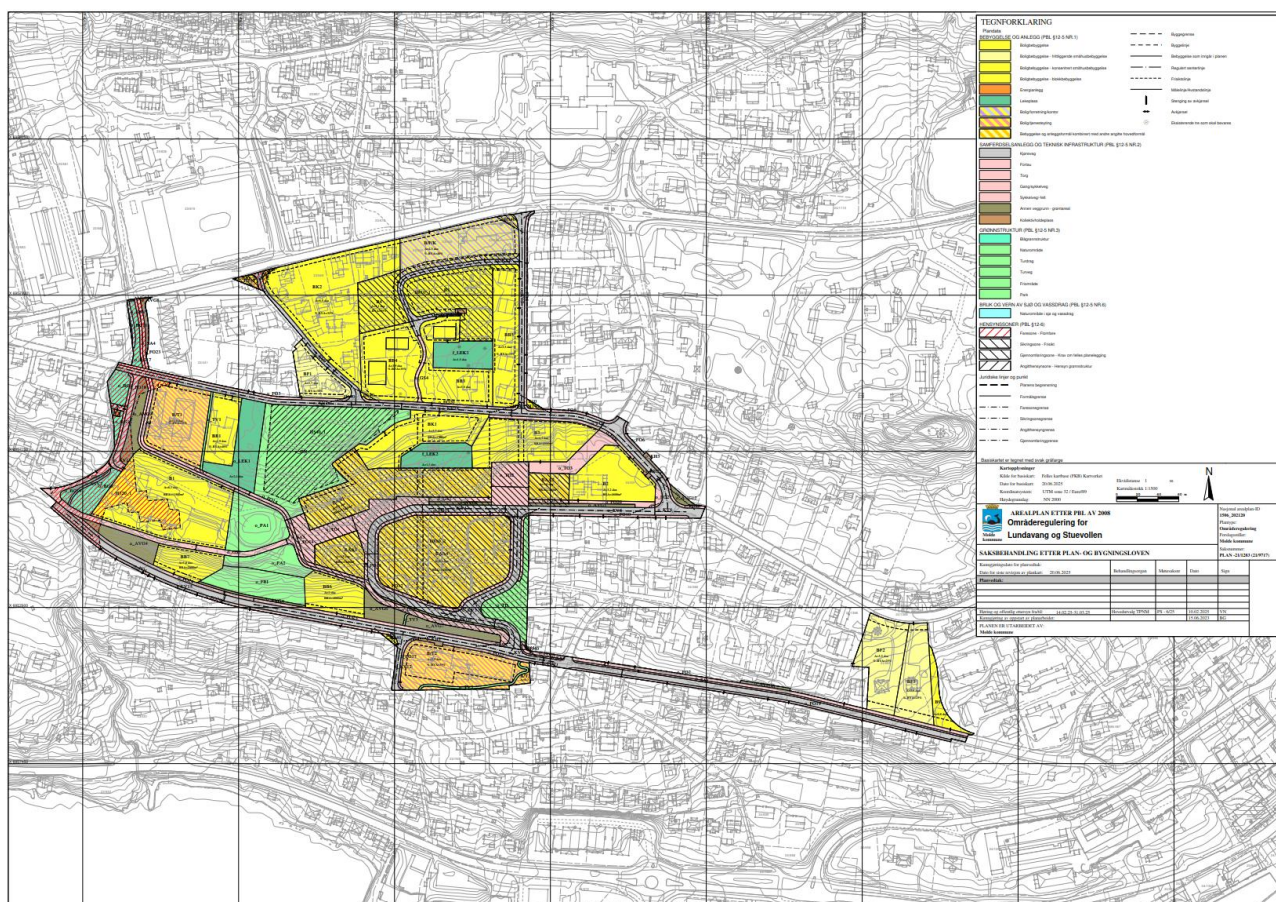
1	Innledning / bakgrunn	2
2	Beskrivelse av løsninger i før- og ettersituasjon	3
2.1	Sjukehusområdet	3
2.2	Øvrige områder og veger i planområdet	4
2.3	Utsnitt av plankartet Stuevollen	4
3	Dagens trafikk og endringer i trafikksituasjonen	5
3.1	Beregning av turproduksjon i før- og ettersituasjon	5
3.2	Parkeringsregulering for sjukehusområdet	6
3.3	Fartsgrenser og trafikkmengder i området	7
3.4	Trafikk nord/sør ved stenging av Sagvegen	9
3.5	Stuevollen	11
3.6	Veger øst og sør for planområdet	12
4	Overordnet vegnett og sentrale kryss	14
5	Oppsummering	18

1 Innledning / bakgrunn

Områdeplanen *Lundavang og Stuevollen* (planID 1322) i Molde kommune har vært ute til offentlig ettersyn. I den forbindelse har Møre og Romsdal fylkeskommune bedt om utdypende omtale av de trafikale forholdene og konsekvenser for biltrafikk som planforslaget innebærer. Analysen skal inneholde trafikkregistreringer som kartlegger dagens turproduksjon, de trafikale konsekvensene av planforslaget og vurdering av framkommelighet og trafiksikkerhet i belastede kryss samt tilknytning til viktige ferdselsårer. Informasjon fra *Mobilitetsplan* (juni 2024) og *Planbeskrivelsen* (november 2024) vil ikke bli særskilt omtalt i dette notatet. Opplysninger er innhentet fra Molde kommunes planarbeid og åpne, nettbaserte kilder.

Nytt sjukehus på Hjelset er tatt i bruk, og trafikale endringer har allerede skjedd (mai 2025). Denne endringen vurderes ikke nærmere. Førstusituasjonen som omtales i dette notatet er trafikksituasjonen mens Molde sjukehus var i ordinær drift. Utbyggingen av planområdet vil skje over lang tid og for store deler av planområdet er det krav om detaljregulering som gir mer detaljert informasjon om tiltakene. I denne perioden vil også andre utbygginger og trafikkreguleringer kunne påvirke trafikken. Dette utgjør en av usikkerhetene i denne trafikkvurderingen.

Planlagt tiltak og selve planområdet omfatter mer enn selve sentralområdet til Molde sjukehus. Men det er i hovedsak sjukehusområdet som får ny arealbruk med dertil tilhørende trafikksituasjon. Stuevollen nord for Glomstuvegen har allerede i dag boligrelatert bebyggelse, men det reguleres for fortetting og dette inngår i vurderingene. Også det tidligere sykehushotellet sør for Bjørnstjerne Bjørnsonsveg inngår i vurderingene.



Figur 1-1: Oppdatert plankart, juni 2025 (Kilde: Molde kommune)

2 Beskrivelse av løsninger i før- og ettersituasjon

- Kryss innenfor planområdet strammes opp, føres vinkelrett på tiliggende veger og reguleres i henhold til vegnormaler med tilhørende siktsone.
- Gang- og sykkeltilbudet forbedres, og dette vil innebære et skille mellom ulike trafikanter som gir bedre trafiksikkerhet langs vegene og i kryssene.
- Flere kryss som i dag vurderes som utfordrende mtp. trafiksikkerhet, stenges.

2.1 Sjukehusområdet

2.1.1 Sagvegen

I nordvest blir Sagvegen gang- og sykkelveg mellom fv. 6226 Moldelivegen og Glomstuvegen. Ved Glomstuvegen blir det da T-kryss istedenfor X-kryss. Kryss mellom Sagvegen og Moldelivegen utgår.

Sagvegen stenges for gjennomkjøring i sør, og deler av vegen endres til gang- og sykkelveg. Vegen kan ikke lenger benyttes som del av gjennomkjøringsrute nord-sør, og denne trafikken omfordes på annet vegnett. Samtidig forenkler stengingen trafikkbildet i tre kryss:

- Kryss med Bjørnstjerne Bjørnsons regulert som T-kryss, gang- og sykkeltrafikk og adkomst bolig i 4. arm.
- Kryss med Glomstuvegen blir T-kryss, vesentlig trafikkreduksjon i sidearm.
- Kryss med Moldelivegen går ut som T-kryss. Kun gang- og sykkeltrafikk i Sagvegen.

Denne forenklingen vurderes som et godt trafiksikkerhetstiltak selv om det innebærer overføring av en del trafikk til andre veger. Se også nærmere omtale i kapittel 0.

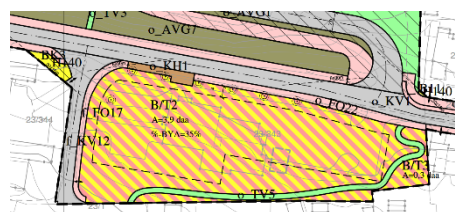
2.1.2 Bjørnstjerne Bjørnsonsveg

Bjørnstjerne Bjørnsonsveg blir hovedadkomst til den sørlige delen av det gamle sjukehusområdet inkl. direkte tilkomst til BB6 og BB7. Sammen med Parkvegen er dette antatt å bli mest brukte veg til/fra sjukehusområdet.

Det er forutsatt tosidig fortausløsning. I hovedsak blir eksisterende avkjørsler til boliger opprettholdt. Område B/T2 er regulert med ny hovedadkomst fra eksisterende sideveg.



Figur 2-2: Planutsnitt område BB6 (høyre) og BB7 (venstre) på nordsida av vegen (kommunekart.com)



Figur 2-1: Planutsnitt område B/T2 i sør (kommunekart.com)

2.2 Øvrige områder og veger i planområdet

2.3 Utsnitt av plankartet Stuevollen

Området nord for Glomstuvegen er avgrensa av Cecilienfrydvegen, Nordskogvegen og fv. 6226 Moldelivegen. Stuevollvegen blir blindveg der dagens kryss med Glomstuvegen går ut som ordinært vegkryss. Sørligste del av vegen blir omlagt og endra til gang- og sykkelveg. Det er regulert inn fortau på østsida av Nordskogvegen, og det blir da sammenhengende fortau mellom Glomstuvegen i sør og Moldelivegen i nord.



Figur 2-3: Planutsnitt Stuevollen (kommunekart.com)

2.3.1 Parkvegen og kryss med Glomstuvegen

Parkvegen er hovedadkomst til det gamle sjukehusområdet som i eksisterende situasjon. I planen er det innregulert tosidig fortausløsning på denne delen av Parkvegen. Det vil være ønskelig med soneregulert fartsgrense 30 km/t inn i planområdet

Krysset har fått en strammere og mer gatemessig utforming.

2.3.2 Glomstuvegen

Vegen har fartsgrense 40 km/t. Det er en sentral veglenke som betjener trafikk for langt mer enn det som er i og nær planområdet. Vegen er også en av hovedsykkellrutene i Molde iht. gjeldende overordna plan. Vegen har et ryddig trafikkbilde. Det er ensidig fortausløsning i øst.

Det er planlagt tosidig fortau mellom Parkvegen og Bekkevollvegen. Det er planlagt to adkomster til planområdet på strekninga.



Figur 2-4: Planutsnitt nordre del (kommunekart.com)



Figur 2-5: Glomstuvegen øst i retning Parkvegen (Google juli 2024)

3 Dagens trafikk og endringer i trafikksituasjonen

I dette kapittelet er det gjort en nærmere beskrivelse av trafikk og de viktigste vegene i og ved planområdet, i dagens situasjon og endringer som følge av planlagt tiltak.

3.1 Beregning av turproduksjon i før- og ettersituasjon

Med Molde sjukehus i ordinær drift ble biltrafikk inn/ut av planområdet beregna til 2690 kjt/dag, mens planforslaget som er konsekvensutredet innebar 1480 kjt/dag¹. Før offentlig ettersyn ble det gjort følgende endringer i forutsetningene:

- Det er lagt til 2 nye boligområder for Lundavang, BB6 og BB7. BRA er i alt 6000 m², området kan ha inntil 70 nye boenheter.
 - BRA endres fra 50 000 m² til 56 000 m², antall enheter endres fra 550 til 620.
- Parkeringsplass/100 m² BRA endres fra 0,8 til 1,5

Det er forutsatt uendra ÅDT per parkeringsplass (2,6) og besøkparkeringsplass per boenhet (0,4).

Tabell 3-1: Justert antall boenheter og parkeringsplasser

Område	Areal m ²	Antall enheter	Parkering/100 m ²	Antall p-plasser
Lundavang	56 000	620	1,5	840
Stuevollen	2 800	35	1,5	42
Sum		655		882

Tabell 3-2: Boligrelatert trafikk, bosatte og besøkende

Type trafikk, boliger	Grunnlag	Enhet	ÅDT
Bosatte	882 p-plasser	2,6 turer/p-plass	2293
Besøk	655 boenheter	0,4 turer/boenhet	262
Sum			2555

I forhold til Mobilitetsrapportens *Tabell 10* blir revidert turproduksjon for planområdet som vist i neste tabell:

Tabell 3-3: Beregnet bilturproduksjon, Lundavang og Stuevollen

Type trafikk	ÅDT
Boligtrafikk	2293
Besøkstraftikk	262
Handel/bevertning	70
Service og kontor	180
Sum	2805

Beregninger av før- og ettersituasjon har en viss usikkerhet, men de viser at full utbygging i henhold til plan vil medføre omtrent samme trafikkmengde som da sjukehuset var i ordinær drift.

Endra arealbruk fra en stor arbeidsplass (sjukehus med skiftordning) til boligområde, vil medføre en endring i trafikkvariasjonen over døgnet i tillegg til retningsfordeling på trafikken. Mye av trafikken i området vil da

¹ Mobilitetsplan kap. 4.6 og 7.1.2. Det var summeringsfeil i Tabell 10, Service og kontor har ÅDT 180. Sum trafikk blir da 1480

fremdeles være arbeidsreiser, det vil si trafikanter som er godt kjent med de lokale trafikforholdene. I ny situasjon kan det forventes lavere andel ukjente trafikanter.

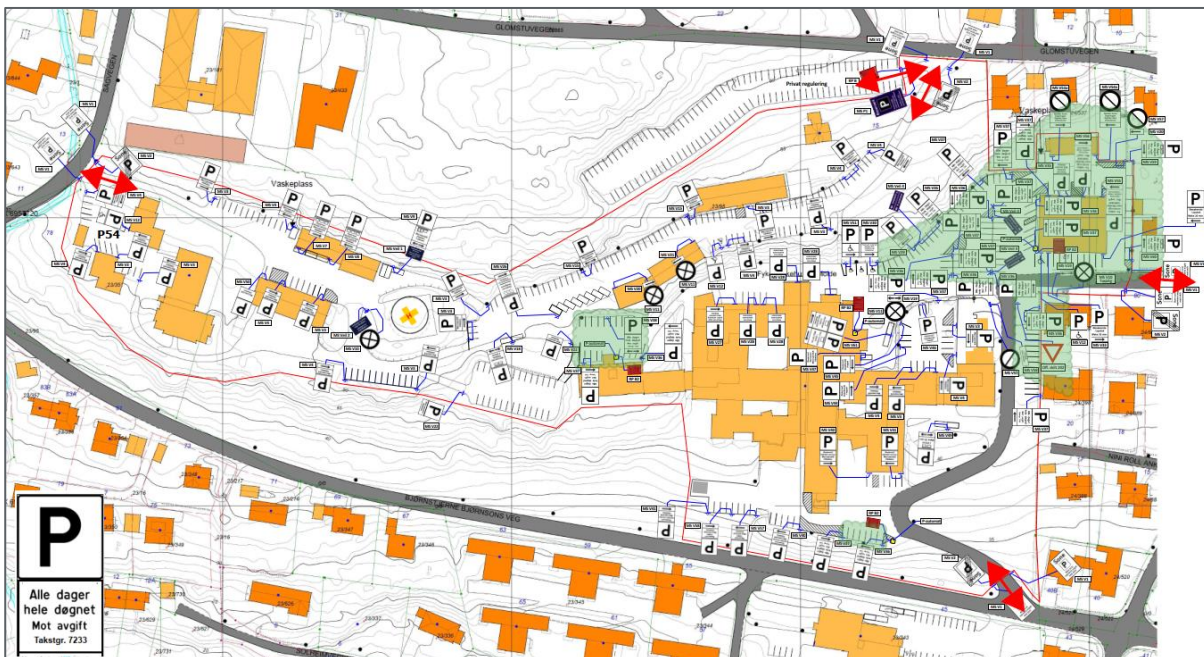
Det forventes at trafikkmønsteret vil endre seg noe siden de fleste arbeidsplassene i Molde er øst for planområdet. Det må fortsatt forventes noe trafikk vestover i retning høgskoleområdet.

Endringer i trafikksituasjonen:

- Ny arealbruk vil medføre mer lik trafikkvariasjon og retningsfordeling som tilleggende boligområder.
 - Skiftordning ved sjukehus gav litt forskjøvet tid for arbeidsreiser i forhold til "ordinære" arbeidsplasser.
- Det vil bli færre ukjente trafikanter i området; besøkstrafikken til sjukehuset er borte.
 - Pasientbesøk til sjukehus antas å ha vært størst på ettermiddag/kveld (etter ordinær arbeidstid).
 - Det har vært mye daglig yrkestrafikk som f.eks. vareleveranser, pasienttransport mm.
- Mesteparten av trafikken til/fra planområdet vil ha destinasjonspunkt mot øst.

3.2 Parkeringsregulering for sjukehusområdet

Innenfor sjukehusområdet har det vært parkeringssone håndhevet av Romsdal parkering AS. Den som ikke har særskilt tillatelse eller en form for reservasjon må benytte avgiftsbelagte plasser som i hovedsak er lokalisert øst/nordøst for hovedbygningen. I Figur 3-1 **Feil! Fant ikke referansebildet.** nedenfor er parkeringsområder med generell avgiftsbelagt parkering (besøksparkering) markert grønt. Øvrige p-områder er reserverte plasser. Inn- og utkjøring er fra Bjørnstjerne Bjørnsons gate (sør), Sagvegen (vest), Glomstuvegen (nord) og Parkvegen (øst). Det er intern gjennomkjøringsmulighet på nordsida av hovedbygningen.



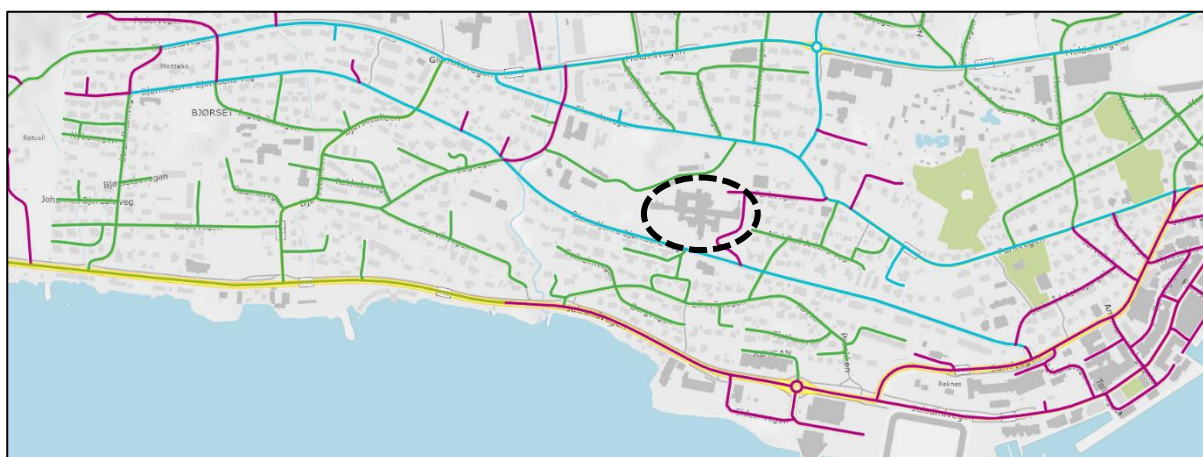
Figur 3-1: Parkeringssone ved Molde sjukehus. Områder for parkering uten reservasjon/særskilt tillatelse markert grønn. Inn- og utkjøring markert med rød pil. Innfelt til venstre: Standardvilkår ved besøksparkering (Figurgrunnlag: Skiltplan Molde sjukehus/Romsdal parkering AS)

Parkeringsreguleringen i planområdet og bosetning i regionen tilsier at mesteparten av besøkstrafikken vil benytte Parkvegen og Bjørnstjerne Bjørnsonsveg ved kjøring til/fra sjukehusområdet. I mobilitetsrapporten var besøkstrafikken anslått til å være i overkant av 2000 kjt/dag.

Ansatte har flere parkeringsmuligheter, og her vil både eget bosted og lokalisering av arbeidsplass ha betydning for valg av kjørerute. Med skiftordning og også mye nattarbeid, vil mulighet for å finne nærmeste ledige parkeringsplass også kunne variere i forhold til den enkeltes (varierende) tidspunkt for arbeidsstart.

3.3 Fartsgrenser og trafikkmengder i området

Det er utstrakt bruk av særskilt fartsgrense 40 og 30 km/t i tillegg til soneregulert fartsgrense 30 km/t i området, jf. figur 3-2 Det kan se ut som at noen veger er "glemt" med tanke på redusert fartsgrense, eller at det er kort strekning og med standard som uansett tilsier lavt fartsnivå.



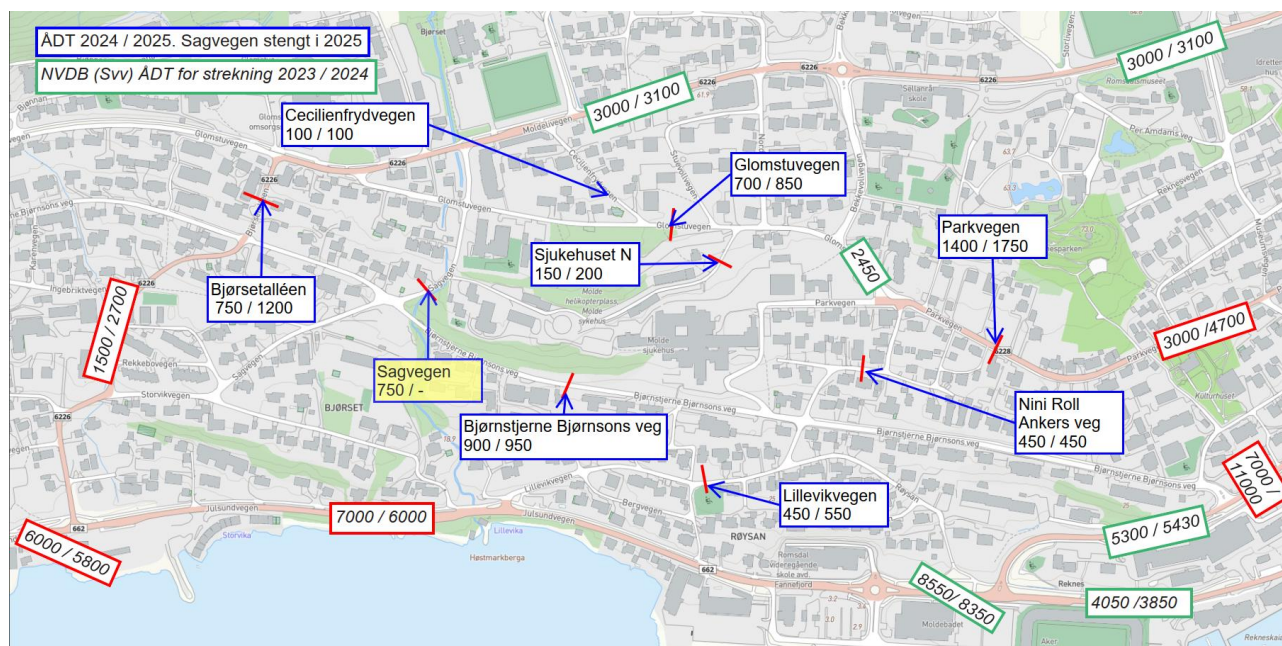
Figur 3-2: Fartsgrenser i Molde-vest. 30 km/t (grønn), 40 km/t (lys blå), 50 km/t (lilla), 60 km/t lys grønn). Sjukehuset (svart oval). (NVDB/vegkart.no)

Langs veg/gate med fartsgrense 30 km/t og moderat mengde biltrafikk aksepterer en i utgangspunktet i større grad blandet trafikksituasjon uten særskilt separering av de ulike trafikantgruppene gange – sykkel – bil. En får også et bra bilde av at det er mange alternative ruter for å kjøre mellom Molde sentrum og området nord/vest for planlagt tiltak.

Figur 3-3 viser beregnet ÅDT på ulike veger i området: Alle tall er avrundet til nærmeste 50. Fylkesveger er rosa. Dette er veger som blant annet bør ha funksjon som overordnet samleveg og omkjøringsruter for den som ikke vil kjøre gjennom sentrum.

Oppdragsgiver: Molde kommune

Oppdragsnr.: 52200790 Dokumentnr.: [Document Number]



Figur 3-3: Blå: Beregnet ÅDT i tellesnitt Molde kommune 2024 og 2025 (blå). Grønn/rød: Beregnet ÅDT på delstrekning 2023, NVDB/SvV. Rosa veger er fylkesveg. (figurgrunnlag: Kommunekart.com)

Molde kommunes to telleperioder (7-10 dager) antas å gi et bra estimat på ÅDT ved tellesnittet. I siste perioden var Sagvegen stengt sør for adkomsten til sjukehusområdet, og en fikk da en indikasjon på overføring av trafikk fra Sagvegen til andre veger. Se nærmere omtale i kapittel 0.

Strekningsvis ÅDT som er innlagt i NVDB² indikerer at noe må være feil i beregningsgrunnlaget når en ser endringen fra 2023 til 2024. I tillegg kan reell ÅDT være temmelig forskjellig ved endepunktene til den aktuelle strekninga. Spesielt stilles det spørsmål til ÅDT 2024 for endring i Sandvegen øst, Parkvegen og Bjørsetalléen.

ÅDT basert på generell fylkesprognose 20 år fram i tid er gjengitt i *Planbeskrivelse* kapittel 6.12, og gjengir en vekst på ca. 100-200 kjt/dag ut fra eksisterende ÅDT.

² Nasjonal VegDataBank

3.4 Trafikk nord/sør ved stenging av Sagvegen

Strandheimvegen, Sagvegen og Bjørsetalléen er tre viktige nord-sør veger vest for sjukehuset. Trafikktelling ved stenging av Sagvegen viste markant økning i Bjørsetalléen, jf. figur 3-3. Som gjennomkjøringsrute nord-sør er Sagvegen – Storvikvegen en kortere rute mellom Glomstuvegen og fv. 6226 Bjørsetalléen. Sagvegen har dermed fungert som snarveg både for sykehustrafikk og annen trafikk. Det er dermed naturlig at trafikkendringen i telleperioden er større enn bare overføring av sykehustrafikken. Med løsning som vist i områdeplanen er det forventet mindre trafikk inn og ut av området i vestlig del, og ved stenging av Sagvegen er det ikke forventet så høye trafikktal i Bjørsetalléen som i den andre telleperioden.



Figur 3-4: Kartet viser de tre viktigste nord-sør vegene vest for planområdet. (figurgrunnlag Kommunekart.com)

3.4.1 Sagvegen

Vegen er angitt i overordnet plan som en av hovedrutene for sykkel i Molde. Vegen er bratt. Lengst sør er det ca.12% stigning, og ca. 9% i nord. Det antas å være en del vinterproblem i Sagvegen mellom Bjørnstjerne Bjørnsonsveg og Glomstuvegen. Vegen går i kurve lengst sør, og uten siktrydding er det litt dårlig sikt i innerkurva.

Oppdragsgiver: Molde kommune

Oppdragsnr.: 52200790 Dokumentnr.: [Document Number]

Vegen er planlagt stengt sør for adkomstvegen til sjukehusområdet / felt B1. Sør for planlagt stengepunkt er det forutsatt gang- og sykkelveg kombinert med adkomstveg til ett bolighus. I tillegg adkomst til ett bolighus i kryssområdet med Bjørnstjerne Bjørnsonsveg. Nord for stengepunktet er det planlagt fortau på vestsida.



Figur 3-6: Sagvegen mot sør, nordre del (Google juli 2024)



Figur 3-5: Sagvegen mot sør, sør for planlagt stengepunkt (Google juli 2024)

3.4.2 Bjørsetalléen

Vegen er utenfor planområdet, men er vurdert på grunn av sammenhengen med omregulering av Sagvegen. Vegen framstår som lokalveg, og ikke som fylkesveg og omkjøringsrute. Vegen er ikke forkjørsregulert, og har sone- og strekningsregulert fartsgrense 30 km/t.

Det er mange avkjørsler på strekningen, og det er ikke fortau eller annen særskilt tilrettelegging for myke trafikanter. Det er mange parallellveger i dette området, og for den som ferdes til fots eller sykkel fins det flere alternativer.

Planlagt tiltak indikerer økt trafikk i nordre del som følge av at Sagvegen blir stengt for gjennomkjøring, jf. kapittel 3.1. Samtidig får vegen en mer overordna funksjon som viktig samleveg og omkjøringsrute.

Siden vegen har fartsgrense 30 km/t, kan det etableres fartshumper som et første tiltak. I tillegg bør det innregulerte fortauet i nordre del kunne realiseres.

Bjørsetalléen har mer preg av lokalgate enn det vegstatusen som fylkesveg burde tilsi. Det anbefales å forkjørsregulere vegen. Vedtak om forkjørsregulering er en egen prosess som ikke blir avgjort i en reguleringsplan. Vegen bør inngå i en samlet vurdering av veghierarki/vegstatus i Molde. Sør for Storvikvegen kan en forvente redusert trafikk sammenlignet med trafikken da sjukehuset var i ordinær drift.



Figur 3-7: Bjørsetalléen mot sør, like ved kryss Glomstuvegen (Google juli 2024)



Figur 3-8: Bjørsetalléen mot sør, Storvikvegen til venstre. (Google juli 2024)

3.5 Stuevollen

3.5.1 Glomstuvegen

Den delen av vegen som inngår i planområdet er en del av en viktig gjennomkjøringsrute mellom boligområdene i (nord)vest og Molde sentrum. Vegen har i dag fartsgrense 40 km/t, og er uten fortau eller tilrettelegging for sykkel på den vestlige delen av vegen.

Planlagt tiltak er gjennomgående fortau på nordsida, og også fortau på sørsida i østre del. Plantiltaket inkludert kryssanering (Stuevollvegen og Sagvegen) gir en ryddigere situasjon. Nytt fortau gir mulighet for "strammere" avkjørsler langs vegen. Noe av utbyggingen i området Stuevollen er planlagt med adkomst fra Glomstuvegen. Det antas at det har vært en del sjukehusrelatert trafikk på vegen. Selv med adkomst til nye boenheter kan en da ikke forvente vesentlig trafikkendring som følge av planlagt tiltak.



Figur 3-9: Glomstuvegen mot øst, Stuevollvegen til venstre og adkomstveg til sjukehusområdet til høyre går ut. Tosidig fortau øst for veg til høyre. (Google juli 2024)

3.5.2 Moldelivegen

Dette er en del av fv. 6226 og er den øvre omkjøringsvegen utenom Molde sentrum. Vegen framstår som en bra regulert og ryddig overordnet veg med fartsgrense 40 km/t, men den er ikke forkjøringsregulert. Det er i dag gjennomgående fortau på nordsida av vegen. På sørsida er det varierende bredde på fortau. Flere boliger på sørsida av Moldelivegen i planområdet har i dag adkomst fra andre veger.

Ved nyetablering på sørsida av Moldelivegen vil adkomstløsninger bli avklart. I vest fjernes biltrafikk ved kryss med Sagvegen. Sagvegen blir gang- og sykkelforbindelse mot sør.

Som del av et overordna vegnett kan man vurdere forkjøringsregulering av fv. 6226 Moldelivegen, i så fall er det egen vurdering uavhengig av denne områdeplanen.

3.5.3 Nordskogvegen

Området inngår i fartsgrensesone 30 km/t. Det er i dag ikke fortau eller annen særskilt tilrettelegging for gående i området. Det er breie adkomster til boligene på begge sider av Nordskogvegen. I tillegg er det litt utflytende trafikkareal mot næringsbygget i nordvestre hjørne av vegen.

Nordskogvegen er planlagt med fortau på østre side. Fortauet skal føres nordover til kryss med fv. 6226 Moldelivegen, og det blir da koblet sammen med fortau på sørsida av Moldelivegen.

Planforslaget åpner for fortetting i Stuevollen (vest for Nordskogvegen), noe som tilsier økt trafikk, men samtidig er den sjukehusrelaterte trafikken borte. En kan dermed ikke forvente vesentlig trafikkendring i Nordskogvegen. Gateløp og tilhørende kryss vil ha god kapasitet.



Figur 3-10: Nordskogvegen mot sør, Stuevollvegen til høyre (Google juli 2024)

3.5.4 Stuevollvegen

Stuevollvegen har lite skille mellom ulike ferdselsareal i nord. I den sørlige delen er det smal veg, men ryddig og god avstand til bebyggelsen. Vegen slutter i kryss med Glomstuvegen. Det antas å være lavt fartsnivå på vegen. Stuevollvegen blir blindveg mot sør, og krysset med Glomstuvegen går ut. Flere nye boenheter på Stuevollen vil få tilkomst via Glomstuvegen.

3.5.5 Bekkevollvegen

Vegen er utenfor planområdet, den har fortausløsning, opphøyde gangfelt og fartsgrense 40 km/t. Den gir forbindelse mellom fv 6226 Moldelivegen i nord og Glomstuvegen/Parkvegen i sør. Det antas at vegen hadde en del sjukehusrelatert trafikk. Krysset med fv. 6226 Moldelivegen i nord er forbindelse til alternativ rute mot øst, en unngår da periodevis treg trafikkavvikling på fv. 662 og E39 øst for Molde sentrum. Vegen er en av hovedsykkelerutene i Molde i gjeldende overordnet plan

3.6 Veger øst og sør for planområdet

3.6.1 Parkvegen

Vest for krysset med Glomstuvegen er det ensidig fortau og flere eneboliger med avkjørsler på sørsida. Forkjøringsregulert veg stopper i vest ved sjukehuset.

Mot øst, utenfor planområdet, er vegen forkjøringsregulert med fartsgrense 40 km/t til kryss med fv. 662. Parkvegen er fylkesveg og er trolig gitt denne funksjonen siden den har vært hovedtilkomst til sjukehuset. Vegen er en viktig gjennomkjøringsveg mellom boligområder i nord/vest og sentrum. Vegen er også en av hovedsykkelerutene i Molde i gjeldende overordnet plan. Lengst øst er det svært trangt gaterom og utbedre vegen med fortau i østre del.



Figur 3-11: Parkvegen mot vest, fra kryss med Glomstuvegen (Google juli 2024)



Figur 3-12: Parkvegen mot øst, østre del. Svært smalt ensidig fortau (Google juli 2024)



Figur 3-13: Parkvegen mot øst, vestre del. Bra fortausstandard (Google juli 2024)

Oppdragsgiver: Molde kommune

Oppdragsnr.: 52200790 Dokumentnr.: [Document Number]

3.6.2 Bjørnstjerne Bjørnsonsveg

I østre del er det ensidig fortau, mens det vest for krysset med Nini Roll Ankers veg ikke er særskilt tilrettelegging for gående. Vegen har lignende funksjon som Glomstuvegen og Parkvegen; en viktig vest/øst-forbindelse mellom boligområder og sentrum/arbeidsplasser. Vegen er også en av hovedsykkelrutene i Molde iht. gjeldende overordna plan. Vegen har fartsgrense 40 km/t, men er ikke forkjørsregulert.

Planlagt tiltak viser tosidig gang- og sykkeltilbud i østre del av Bjørnstjerne Bjørnsonsveg, og en videreføring av fortau vestover til krysset med gang- og sykkelforbindelsen ved Sagvegen. Adkomst til BB6 og BB7 blir da over fortau.

Nye boenheter langs Bjørnstjerne Bjørnsonsveg vil benytte denne vegen, mens det for resten av planområdet vil være valg som tas i detaljregulering som vil være avgjørende for vegvalg. Man må totalt sett forvente en trafikkøkning. Samtidig blir det et nytt "gatebilde" med strammere kjøreareal og bedre regulering av avkjørsler og som gjør at en trafikkøkning vurderes som akseptabel.

Trafikkøkningen kan gi noe mer kø/ventetid i Bjørnstjerne Bjørnsonsveg, spesielt i morgenrushet, men med mindre trafikk fra vest i fv. 662 Sandvegen er det usikkert om dette blir en merkbar økning sammenlignet med situasjonen der man fortsatt hadde sykehustrafikk. Trafikkavviklingen vurderes som akseptabel også i framtidig situasjon.



Figur 3-14: Bjørnstjerne Bjørnsons veg mot vest, midtre del. Adkomst til boliger på sørsida delvis lavere enn veg. (Google juli 2024)



Figur 3-15: Bjørnstjerne Bjørnsons veg mot vest, vest for kryss med Nini Roll Ankers veg. ((Google juli 2024)



Figur 3-16: Bjørnstjerne Bjørnsons veg mot vest, kryss med Sagvegen til høyre (Google juli 2024)

Oppdragsgiver: Molde kommune

Oppdragsnr.: 52200790 Dokumentnr.: [Document Number]

Gjennomgående gang- og sykkeltilbud øst-vest er adskilt med grøntrabatt. Krysset framstår som relativt ryddig og med god oversikt.

Lokalisering av ansattparkering ved sjukehuset samt alternative kryss/vegruter lenger vest har vært et bedre/raskere alternativ for arbeidsreisende med destinasjon vest for Molde. Imidlertid kan det være noe av besøkstrafikken til sjukehuset som har benyttet krysset. Planlagt tiltak forventes å gi redusert trafikk i dette krysset.

4.1.2 Kryss 2 – fv. 662 Sandvegen / kv. 1200 Bjørnstjerne Bjørnsonsveg

Det er ikke kanalisering i fv. 662 Sandvegen. Trafikkøy og gangfelt i sideveg. Generell fartsgrense 50 km/t i fv. 662 Sandvegen, særskilt fartsgrense 40 km/t i Bjørnstjerne Bjørnsonsveg. En politirapportert trafikkulykke siste 10 år: Venstresving foran motgående.

ÅDT ca. 5400/7000³ på fv 662 Sandvegen, 900 i Bjørnstjerne Bjørnsonsveg lenger vest. Siktkrav vil ivaretas enten gjennom tiltak før godkjenning av plan eller rekkefølgekrav i planforslaget.

Dette er eneste kryss som har hatt vegvisning til sjukehus. ÅDT (og sporslitasje) viser at det har vært mest svingebevegelser mellom fv. 662 øst og Bjørnstjerne Bjørnsonsveg. Like øst for krysset har fv. 662 adkomst til Fylkes-

huset. Lenger øst er det kryss med kv. Amtmann Krohgs gate (markert gul i figur 4-1), og en ser da at det antas å være begrenset med trafikk mellom Bjørnstjerne Bjørnsonsveg og Julsundvegen via Sandvegen (kryss 1). Det er gangfelt i alle vegarmer i krysset, og kombinert med kort avstand til adkomstvegen til Fylkeshuset, antas det at krysset oppleves som "krevende" i perioder med mye trafikk. Gangfeltene er ikke helt i samsvar med dagens UU-krav, og belsningen i området er også noe dårlig i forhold til hva som kreves for gangfelt i dag. Gangfeltene burde, uavhengig av planforslaget vært oppgradert, og da gjerne som opphøyd gangfelt (med trapeslump). Dette kan skje gjennom en samlet vurdering der en også ser nærmere på kryss/adkomst til Fylkeshuset.

Bjørnstjerne Bjørnsonsveg vil trolig få en noe større andel av trafikken, og Sandvikvegen vest en mindre andel. Det innebærer at det blir mer trafikk mellom Bjørnstjerne Bjørnsonsveg og Sandvegen øst, men trafikkavviklingen er vurdert å være akseptabel også i framtidig situasjon.



Figur 4-3: Terrengtiltak ved siktsona våren 2024 (vegbilder.atlas.vegvesen.no, mai 2024)



Figur 4-4: Kryss fv. 662 Sandvegen / kv. Bjørnstjerne Bjørnsons veg. Siktkrav iht. reguleringsplan er markert blå. (Figurgrunnlag kommunekart.com)

³ Ref. kapittel 3.1 ang. ÅDT for Sandvegen øst. ÅDT 7000 i 2023 stemmer bra med Sandvegen vest og registrert trafikk i vestre del av Bjørnstjerne Bjørnsons veg.

4.1.3 Kryss 3 – fv. 662 Sandvegen-Parkvegen / fv. 6228 Parkvegen

Kryss uten kanalisering i fv. 662 Sandvegen-Parkvegen. Fv. 6228 Parkvegen (vest) har stor trekantøy med envegsregulert trafikk mot sør. Fv. 662 har generell fartsgrense 50 km/t, mens fv. 6226 Parkvegen (vest) har særskilt fartsgrense 40 km/t vestover. Siste 10 år er det ikke registrert politirapporterte trafikkulykker i dette krysset. ÅDT (2023) ca. 7000/10000 på fv. 662 Sandvegen-Parkvegen, ÅDT i NVDB ca. 3000 på fv. 6228 Parkvegen vest for krysset⁴. Kommunal telling i snitt angir ca. 1400 (jf. figur 3-3) lenger vest. Det er ikke vegvisning i dette krysset. Amtmann Leths gate mot nord er relativt bratt, og det er et stort kryssareal som med dagens utforming vil være lite effektivt med for eksempel signalregulering. Det kan se ut som det er mulig å gi fv. 662 en tydeligere hovedvegfunksjon, og på den måten gjøre Parkvegen vest mindre attraktiv for biltrafikk: Vegarm sør stenges, vegarm vest bøyes sørover til et mer ordinært og rettvinklet T-kryss.



Figur 4-5: Kryss fv. 662 Sandvegen-Parkvegen / fv. 6228 Parkvegen. Vikelinjer (gul), envegs- tovegstrafikk (rød pil). (kommunekart.com)

Det kan forventes omtrent uendra trafikk i Parkvegen vest for krysset som følge av planlagt tiltak. Sjukehuset genererte mye trafikk, mens det i planlagt situasjon vil være flere av delområdene som vil ha dette som raskeste veg til sentrum (øst).

4.1.4 Kryss 4 – fv. 662Julsundvegen / kv. Lillevikvegen

Ukanalisert kryss. ÅDT på fv. 662 anslått til ca. 6000, Lillevikvegen har hatt ÅDT ca. 450, og er korteste rute mellom Julsundvegen og sørlig adkomst til sjukehus / planområdet. Ikke registrert trafikkulykker siste 10 år. Ved bortfall av arbeidsreiser og besøkstrafikk forventes det trafikknedgang i Lillevikvegen.

4.1.5 Kryss 5 – fv. 662 Julsundvegen / fv. 6226 Bjørsetalléen

Ukanalisert kryss, ÅDT på fv. 662 ca. 5800 (vest)/6000 (øst). Fv. 6226 ÅDT ca. 1500. Ikke registrert trafikkulykker siste 10 år. Vegvisning til blant annet Romsdalsmuseet. Fv. 6226 har lengdefall direkte ned på fv. 662, og krysset er ikke i samsvar med ordinære vegnormalkrav. Det antas at planlagt tiltak vil gi mindre trafikk i fv. 6226 sammenlignet med førsituasjonen.

Vest for fv. 6226 Bjørsetalléen går kv. 8920 parallelt mellom fv. 662 Julsundvegen og Glomstuvegen. Denne vegen har omtrent tilsvarende standard som fylkesvegen, og det understreker at det er mange alternative ruter både nord-sør og øst-vest.

⁴ ÅDT 2023 var 3000 kjt/dag, og det har bedre sammenheng med registrert trafikk i kommunal trafikk telling lenger vest.

4.1.6 Kryss 6 – fv. 6226 Bjørsetalléen / kv. Storvikvegen

Ukanalisert kryss. Størvikvegen er del av gjennomkjøringsruta Sagvegen-Glomstuvegen, og forventes å ha blitt mye brukt av lokalkjente.

Planlagt tiltak forventes å gi mindre totaltrafikk i krysset. Størst nedgang i Størvikvegen. Overført trafikk fra Sagvegen (som er planlagt stengt) blir mindre enn den arbeidsrelaterte trafikken som var til sjukehuset. Bjørsetalléen mot nord kan forventes å få litt mer trafikk, ref. figur 3-3. Dette krysset og øvrige kryss i Bjørsetalléen burde vært forkjørsregulert på samme måte som øvrige kryss på fv. 6226.

Fv. 6226 er gjennomgående veg (øst-vest) som ikke er forkjørsregulert i kryssene 6-8. På generelt grunnlag burde gjennomgående veg bli forkjørsregulert. Siktsoner vil bli endra som følge av det. Eventuell forkjørsregulering må vurderes som egen sak.

4.1.7 Kryss 7 – fv. 6226 Glomstuvegen-Moldelivegen / kv. Glomstuvegen

Høyreregulert T-kryss der to sentrale vest/øst-forbindelser møtes. Som nevnt tidligere bør Moldelivegen vurderes som forkjørsveg. Totaltrafikken omtrent uendra.

Planlagt tiltak med stenging av Sagvegen gir noe overføring av trafikk, men planlagt tiltak forventes å generere mindre trafikk enn det som ble generert med sjukehuset i ordinær drift.

4.1.8 Kryss 8 – fv.6226 Moldelivegen / kv. Nordskogvegen

Tidligere omtalt, høyreregulert kryss med fv. 6226 som en tydelig hovedveg, Gangfelt på vestsida og utflytende kryssareal på sørsida av krysset.

Utbedring i form av blant annet nytt fortau i Nordskogvegen. Framtidig trafikk i krysset antas å være omtrent uendret: Fortetting i delområdet Stuevollen, men samtidig har sjukehusrelatert trafikk forsvunnet. Krysset er forbindelsen til gjennomgående rute, fv. 6226.

4.1.9 Kryss 9 – fv. 6226 Moldelivegen / kv. Bekkevollvegen

Rundkjøring med god kapasitet. Standard utforming. Krysset kan få mer trafikk i vegarm sør og øst: Gjennomkjøring mellom planområdets østre del og Molde øst.

4.1.10 Kryss 10 – fv. 6228 Parkvegen / kv. Glomstuvegen

Forbedret og ryddigere forhold for gående og syklende. Trafikk som følge av planlagt tiltak forventes å være uendra enn da sjukehuset var i ordinær trafikk, se kap. 2.3.1

5 Oppsummering

- Gatenettet vil ha fartsgrense 30 og 40 km/t.
- Det er gjennomgående planlagt fortau / gang- og sykkelveg som gir forbedra separering av trafikantgrupper.
- Ingen gater i området vil få kritisk trafikkmengde i forhold til planlagt standard.
- Utbygging i samsvar med veg- og gatenormaler skal gi trafikksikre løsninger.
- Det forventes ikke økning i trafikkulykkene som følge av planen.
- Det er heller ikke indikasjoner på at dette har vært et ulykkesbelastet område.
- Det kan på et overordnet nivå utarbeides en plan for bedre differensiering av gatenettet med blant annet forkjørsregulering.

Det forventes at planlagt tiltak vil generere omtrent like mye trafikk som det var da sjukehuset var i ordinær drift. Beregningene er usikre, og en kan anslå i alle fall +/- 10%. I tillegg til usikkerhet om generert trafikk i førsituasjonen, vil endelig arealbruk i planområdet og framtidige reisevaner gi usikkerhet om framtidig trafikk. Tilgjengelige trafikk tall i NVDB har hatt årlig endring som innebærer unøyaktighet (og feil). Andelen ukjente trafikanter bli redusert ved at det i ettersituasjonen blir mest boligrelatert trafikk til/fra planområdet. Trafikkbildet til/fra planområdet vil da bli tilsvarende som morgen- og ettermiddagsrushet for andre boligområder.

Det er ikke registrert trafikkulykker i eller i nærheten av planområdet de seinere åra som tilsier at det er trafikkfarlig punkt. I denne delen av Molde har vegnettet gjennomgående fartsgrense 30 og 40 km/t.

De to telleperiodene med biltrafikk viste en vesentlig trafikkøkning i nordre del av Bjørsetalléen da Sagvegen var stengt for gjennomkjøring. Trafikkendringen vurderes til å være større enn det sjukehustrafikken medførte: Sagvegen er del av en "snarveg" for all trafikk nord-sør. Det ble samtidig registrert trafikkøkning på flere andre veger i denne telleperioden. Det nye boligområdet som er planlagt med adkomst via Sagvegen forventes å ha mesteparten av sine bilturer i retning øst (arbeidsplasser og sentrumsfunksjoner).

Stenging av Sagvegen er et godt grep med tanke på forbedra trafikksituasjon i flere kryss og et bedre tilbud for myke trafikanter. Samtidig er indikasjonen på mer trafikk i øvre del av Bjørsetalléen ikke uproblematisk. Bjørsetalléen har mer preg av lokalgate enn det vegstatusen som fylkesveg burde tilsi. Vegen har fartsgrense 30 km/t, og det kan etableres fartshumper som et første tiltak. I tillegg bør det innregulerte fortauet i nordre del kunne realiseres. Det anbefales at en ser på den gjennomgående ruta fv. 6226 i sin helhet. Det er en viktig øvre omkjøringsveg utenom Molde sentrum, og en bør gi vegen prioritet med blant annet forkjørsregulering. Vedtak om forkjørsregulering er en egen prosess som ikke blir avgjort i en reguleringsplan.

Plantiltaket ser ut til å gi noe mer trafikk i Bjørnstjerne Bjørnsonsveg. Det er planlagt bedre separering av trafikantgruppene på vegen og knyttet rekkefølgekrav til at dette skal etableres. Krysset med fv. 662 Sandvegen i øst er noe krevende, og har noen elementer som ikke er i samsvar med dagens normalkrav. Siktforholdene ser ut til å være like i underkant av krav som vil bli sikret gjennom tiltak fra kommunen eller rekkefølgekrav i planforslaget. Det forventes å bli mindre venstresving av fv. 662 som følge av planlagt tiltak. Trafikkøkningen kan gi noe mer kø/ventetid i Bjørnstjerne Bjørnsonsveg, spesielt i morgenrushet, men med mindre trafikk fra vest i fv. 662 Sandvegen er det usikkert om dette blir en merkbar økning sammenlignet med situasjonen der man fortsatt hadde sykehustrafikk. Trafikkavviklingen vurderes som akseptabel også i framtidig situasjon.

Krysset Parkvegen/Sandvegen er et fylkesvegkryss med utflytende trafikkareal og litt uvanlig kryssgeometri. Det forventes ikke trafikkøkning som gir kapasitetsproblemer. På generelt grunnlag kunne krysset hatt en mer normert utforming samtidig som gjennomgående fv. 662 hadde fått bedre prioritering.

Oppdragsgiver: Molde kommune

Oppdragsnr.: 52200790 Dokumentnr.: [Document Number]

Trafikk på vegnettet i/ved planområdet har vært og vil være prega av gjennomkjøring mellom boligområdene (nord)vest for planområdet og sentrum. I denne delen av Molde er det flere alternative ruter både nord-sør og øst-vest. Hvilke veger som blir benytta kan variere, og det antas at det også kan være sesongmessige trender som spiller inn. Samtidig er det en svakhet ved dagens vegnett at det ikke er noen definerte hovedveger som for eksempel er forkjørregulert. Gjennomgående får vegnettet innenfor planområdet bedre separering av ulike trafikantergrupper med et ryddigere trafikkbilde i sentrale kryss.

Revisjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
01	2025-06-25	Oversending til Molde kommune	Håvard Parr Dimmen	Siv K. Sundgot	Siv K. Sundgot
02	2025-07-21	For utsending til eksterne	Håvard Parr Dimmen	Siv K. Sundgot	Siv K. Sundgot

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.