



Notat for vurdering av pendlerparkering

Snuplass Brekkåsen

Revidert, 01.08.2021



INNHold

1	Bakgrunn og forutsetninger	3
2	Dagens situasjon	4
2.1	Kollektivnettverk med pendlerparkering i Melhus	4
2.2	Kollektivtransport Brekkåsen.....	5
2.3	Bompenger	6
2.4	Arealtilgang	7
2.5	Trafikkulykker og trafiksikkerhet.....	8
3	Fremtidig situasjon	8
3.1	Gang- og sykkelavstand til kollektivholdeplass på Brekkåsen	8
3.2	Vurdering av behovet for pendlerparkering	9



1 BAKGRUNN OG FORUTSETNINGER

I forbindelse med detaljregulering av Brekkåsen snuplass skal behovet for pendlerparkering i tilknytning til etablering av ny snuplass vurderes.

Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for en sikker snuplass for buss på Brekkåsen, og bidra til nå målet om å øke andel reiser med miljøvennlig transportmidler.

Planområdet ligger ca. 3 km i luftlinje sørvest for Melhus sentrum og strekker seg fra krysset ved Klemmets veg og fv. 6602 Hollumvegen til snuplass Brekkåsen ved Brekkåsen skole. Det planlegges en fremtidig boligutbygging omfattet av områdeplan for Brekkåsen. Foreløpige beregninger og analyser viser at det kan være plass til 200 nye boenheter nord for Klemmets veg.

Før det anlegges ny pendlerparkering bør det vurderes tilrettelegging for atkomst til fots eller med sykkel er bedre alternativer. Det er videre nødvendig å vurdere dagens kollektivnettverk, bompenger, tilgjengelig areal mm.

Pendlerparkering/innfartsparkering skal i hovedsak legges til rette for de som benytter bil til en stasjon eller holdeplass for å reise kollektivt videre til målet.

2 DAGENS SITUASJON

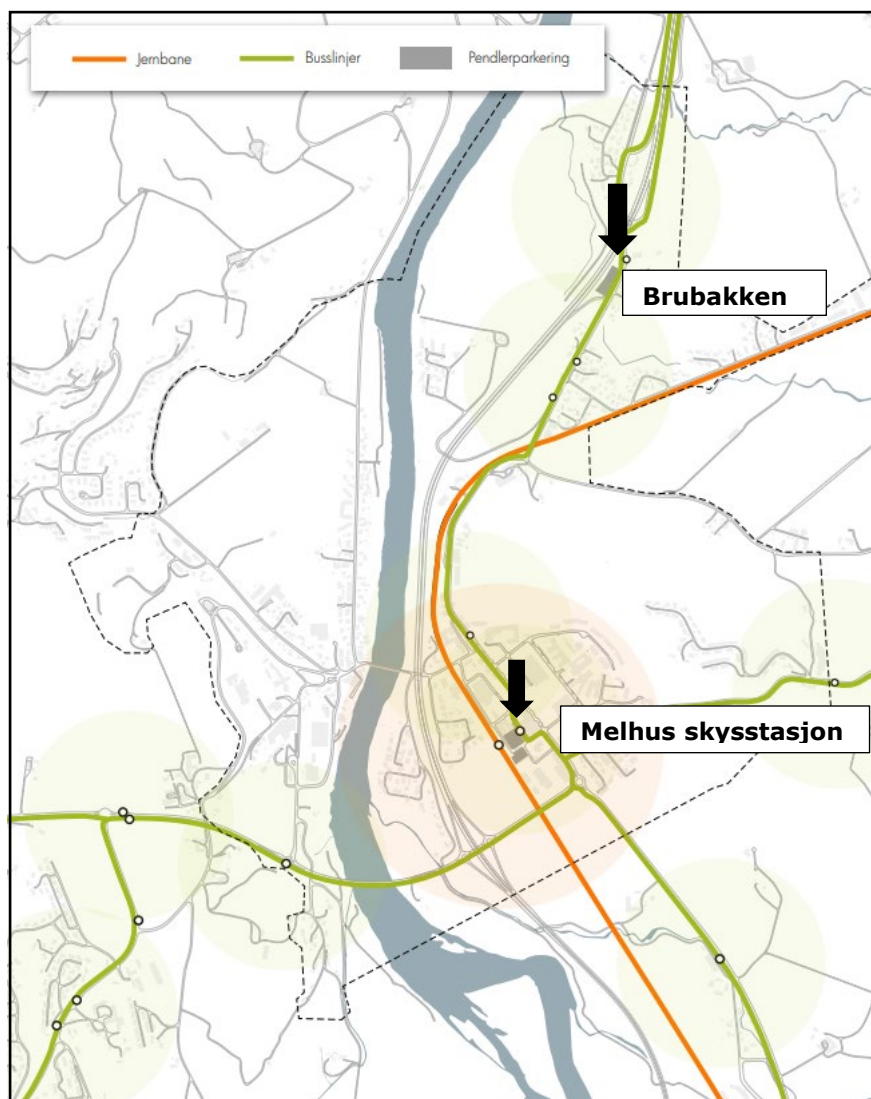


Figur 1 Dagens situasjon med snuplass og parkering

Dagens holdeplass er etablert på fv.6602 Hollumsveg, og fungerer både som ende- og snuplass for buss på Brekkåsen. Det er etablert en parkeringsplass i forbindelse med snuplass (cirka 240 m²). Den er hellende mot sør, har grusdekke med en smal avgrensning. Det er ingen utvidelsesmuligheter her på grunn av helning. Det er ikke kartlagt hvor mange som bruker parkering i dag, men det antas at behovet er lite på grunn av nærhet til eksisterende boligområde Brekkåsen. Det er utfordrende adkomst til holdeplassen for passasjerer. Det er ingen separat gang- og sykkelløsning langs Hollumsvegen. Det er adkomst via skråningen fra idrettsanlegget, men denne er for bratt til å tilfredsstille krav til universell utforming.

2.1 Kollektivnettverk med pendlerparkering i Melhus

Melhus er betjent av et godt utbygd kollektivtilbud. Både lokal- og regiontog stopper på Melhus stasjon midt i Melhus sentrum. Jernbanestasjonen ligger på skysstasjonen. Like ved stopper et stort antall bussruter, både regionbusser og lokalbusser som betjener de ulike boliggrundene i området. Skysstasjonen er knutepunkt for kollektivtrafikken. Her er det etablert parkeringsplasser for bil (150 stk.) og sykkel (50 stk), og det er lett å ta overgang mellom ulike reisemidler (*kilde; stedsanalyse områdeplan Melhus sentrum 12.0.2017*). I tillegg er Brubakken tilrettelagt med 110 parkeringsplasser for bil og 10 plasser for sykkel.

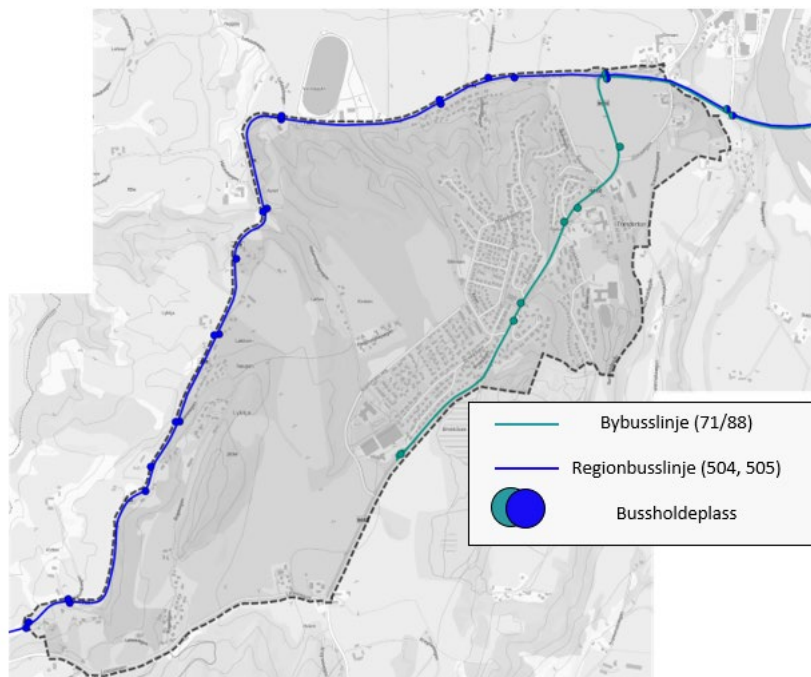


Figur 2 Analysekart kollektivnettverk Melhus (kilde; stedsanalyse områdeplan Melhus sentrum 12.0.2017)

2.2 Kollektivtransport Brekkåsen

I dag betjenes holdeplassen av linje 71 som har 44 avganger fra Brekkåsen på hverdager. På lørdager er det 18 avganger og på søndager 15 avganger.

Det kjøres skolebuss til Brekkåsen skole med ankomst på morgen og avgang på ettermiddag.



Figur 3 Kart som viser kollektivtransport med busslinjer og bussholdeplasser, Brekkåsen (Kilde: områderegulering Melhus, 2021)

2.3 Bompenger

Ved planleggingen av innfartsparkering er det nødvendig å vurdere hvordan bompenger og takstsoner påvirker valget av sted for skifte til kollektiv transport. Det er vist at mange velger å kjøre relativt langt parallelt med det kollektive transportmidlet for å skifte til kollektivt i en lavere takstzone. Bompenger er ikke en aktuell problemstilling i Melhus per i dag.

2.4 Arealtilgang



Figur 4 Oversikt over parkeringsplasser inntil planområdet

Det er flere etablerte parkeringsplasser inn til til planområdet på Brekkåsen. Disse tilhører Melhus utviklingsarena AS, Brekkåsgrenda borettslag og Brekkåsen skole. Det er gitt sterke signaler fra grunneierne på disse områdene ikke er tilgjengelig til fremtidig pendlerparkering.

Planområde for snuplass er vurdert i et ubebygde område, og det er tatt høyde for at parkering skal inngå som en del av arealet. Melhus kommune har i kommunikasjon (mail 31.05.21) gitt tilbakemelding om at pendlerparkering for personbiler kan vurderes på etablert fordrøingsanlegg. Dette arealet er uansett uegnet for snuplass.

2.5 Trafikkulykker og trafikksikkerhet



Figur 5 Registrerte ulykker i området (kilde: NVBD)

Det er ingen politirapporterte trafikkulykker registrert i planområdet (NVBD) med dagens trafikkmengder.

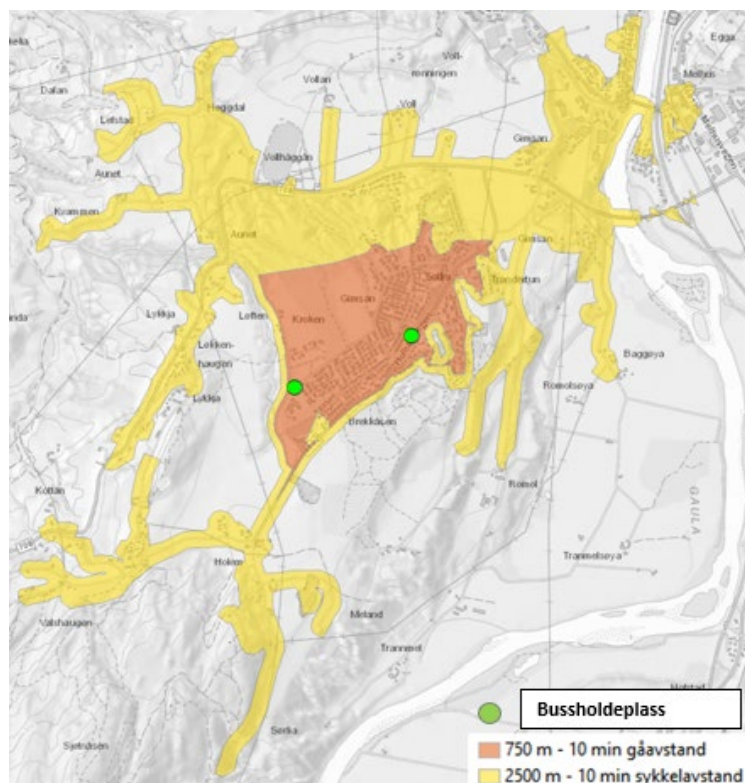
3 FREMTIDIG SITUASJON

Planforslaget legger opp til en etablering av snuplass for buss på Brekkåsen. I tilknytning til snuplassen etableres det holdeplasser i Klemmets veg, samt at det skal vurderes tilrettelegging for innfartsparkering for bil og sykkel. Klemmets veg reguleres som samleveg med 7 m vegbredde og gang- og sykkelveg atskilt med rekkverk i henhold til vegnormen for Melhus kommune.

3.1 Gang- og sykkelavstand til kollektivholdeplass på Brekkåsen

I henhold til tall fra transportøkonomisk institutt dominerer bilreiser på strekninger over 3 km, mens gange er dominerende på reiser opp til 1. km. 18 prosent av alle sykkelturene som ble registrert i RVU (reisevaneundersøkelsen) i 2013/14 er under 1 kilometer og 42 prosent er mellom 1 og 2,9 kilometer. RVU ble gjennomført før det var et stort marked for elsykkel. Nyere studier fra TØI viser at økt omfang av el-sykling vil redusere betydningen av reiselengde. De som kjøper elsykkel øker antall syklede kilometer per dag fra 2,1 til 9,2 km.

Det er gjennomført en enkel GIS analyse for gå- og sykkelavstand fra eksisterende holdeplass på Hollumsvegen/Styrkårsveg og fremtidig holdeplass ved Brekkåsen skole. Analysen er basert på at brukergruppen, som et minimum, er villig til å gå eller sykle i minst 10 minutter for å nå frem til holdeplass. Det er anslått at 750 meter tilsvarer ca. 10 minutter gåavstand, og 2500 meter tilsvarer ca. 10 minutter på sykkel. Analysen tar utgangspunkt i eksisterende vegnett (jfr. figur 4).



Figur 5 Avstand fra kollektivholdeplasser for gående og syklende

Analysen synliggjør at dagens- og mulig fremtidig boligområde på Brekkåsen (nord for evt. ny bussholdeplass. Jfr. områderegulering Brekkåsen) har tilgang til kollektivtransport i gang- eller sykkelavstand fra bolig.

3.2 Vurdering av behovet for pendlerparkering

Litteratur viser at innfartsparkering i enkelte tilfeller kan medføre økt bilbruk. Kanalisering av biler avhenger blant annet av pris og tilgjengelighet ved skysstasjoner samt infrastruktur i tilknytning til disse.

Noe av formålet med innfartsparkeringene er at de knyttes til godt kollektivtilbud med god frekvens og kapasitet videre inn mot Trondheim sentrum. Melhus sentrum (Melhus skysstasjon og Brubakken) er tilrettelagt for at de som likevel må bruke bilen fra sin bolig og videre til avsatt reisemål, skal reise inn til Melhus sentrum. For reisende fra Hølanda vil det da være en omvei å kjøre om Brekkåsen for å parkere. Parkering i Melhus sentrum antas å være mer attraktivt når du likevel tar bilen i bruk for å komme deg fra A til B, forutsatt at det ikke er bompenger eller parkeringsavgift ved alternativ parkering.

Samtlige boliger på Brekkåsen har gang- eller sykkelavstand til ny- og eksisterende bussholdeplass. Dette medfører lite behov for innfartsparkering. Likevel må det tilrettelegges for noen parkeringsplasser for innbyggere som har handicap eller andre behov for bil. Det må også påregnes at buss sjåførere må benytte seg av disse parkeringsplassene. Arbeidstidene, særlig for sjåførene, er ofte satt til tider der det ikke er et kollektivtilbud. Planen i seg selv muliggjør at Melhus har et kollektivtilbud, og derfor er det et premiss at



sjåførene har parkeringsmuligheter for å komme seg til og fra jobb på en hensiktsmessig måte.

Omfattende tilrettelegging av pendlerparkering vil kunne generere mertrafikk inn i området. I og med skole, barnehage og idrettsanlegg nært inn til ny snuplass samt godt tilrettelagte arealer for parkering i Melhus sentrum, anbefales det å planlegge for et minimum av innfartsparkering ved Brekkåsen snuplass.

Anbefaling: Det anbefales at det maksimalt reguleres for 10 parkeringsplasser til pendlerparkering Brekkåsen.

