

Trafikkanalyse (2020, revidert 2023)

Innhold

1. Innledning	1
2. Dagens trafikksituasjon	2
2.1 Arealbruk	2
2.2 Vegnett og transportforbindelser	3
2.3 Kollektivtransport	4
2.4 Gang- og sykkelforbindelser	5
2.5 Trafikkregistreringer og trafikk tall for biltrafikk	6
2.7 Trafikksikkerhet	8

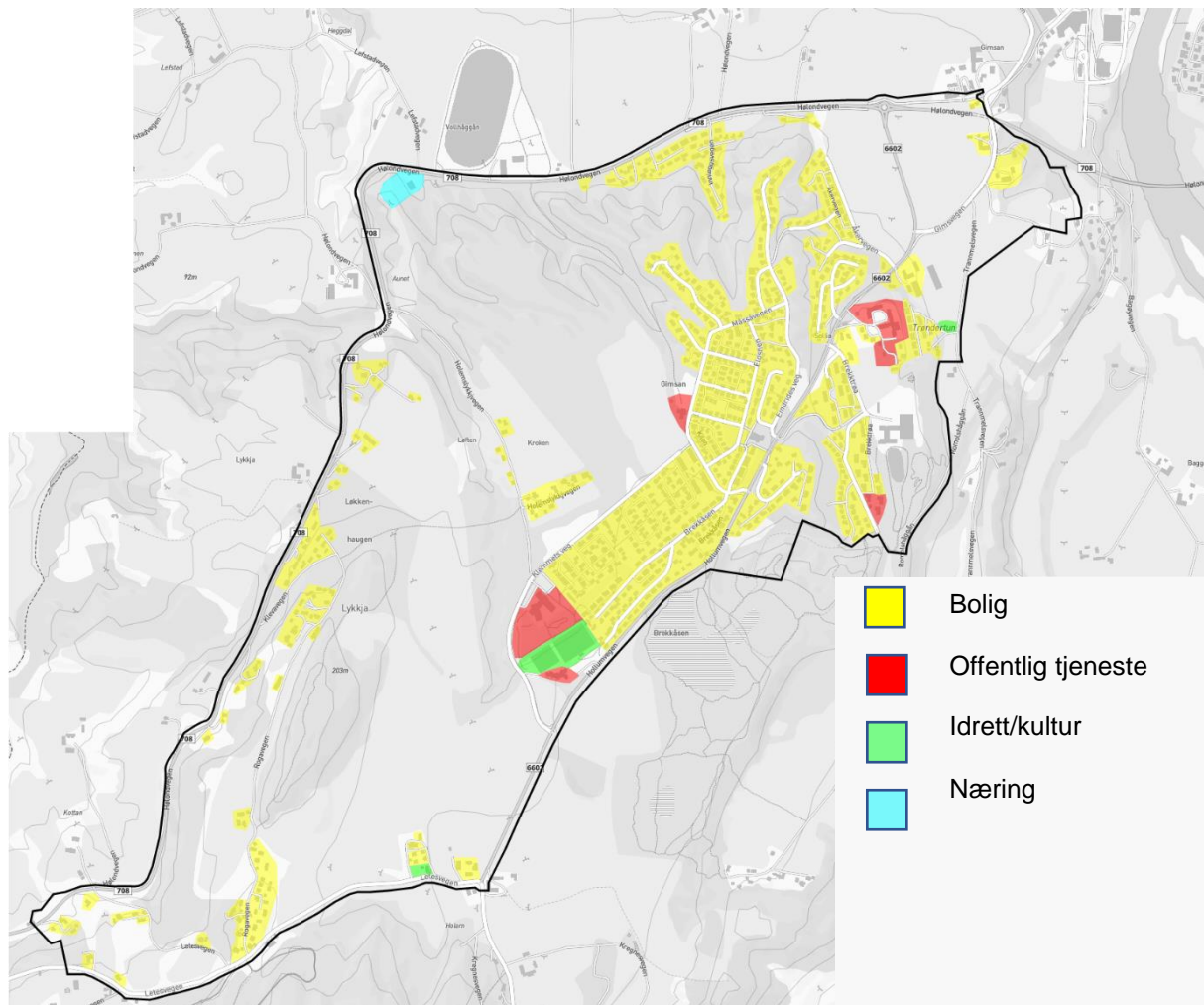
1. Innledning

Rapporten utreder dagens trafikksituasjon på Brekkåsen og tar for seg følgende: vegnett og transportforbindelser, kollektivtransport, gang og sykkeltrafikk, trafikkregistreringer og trafikk tall for biltrafikk, ÅDT og tungtrafikk og trafikksikkerhet.

2. Dagens trafikksituasjon

2.1 Arealbruk

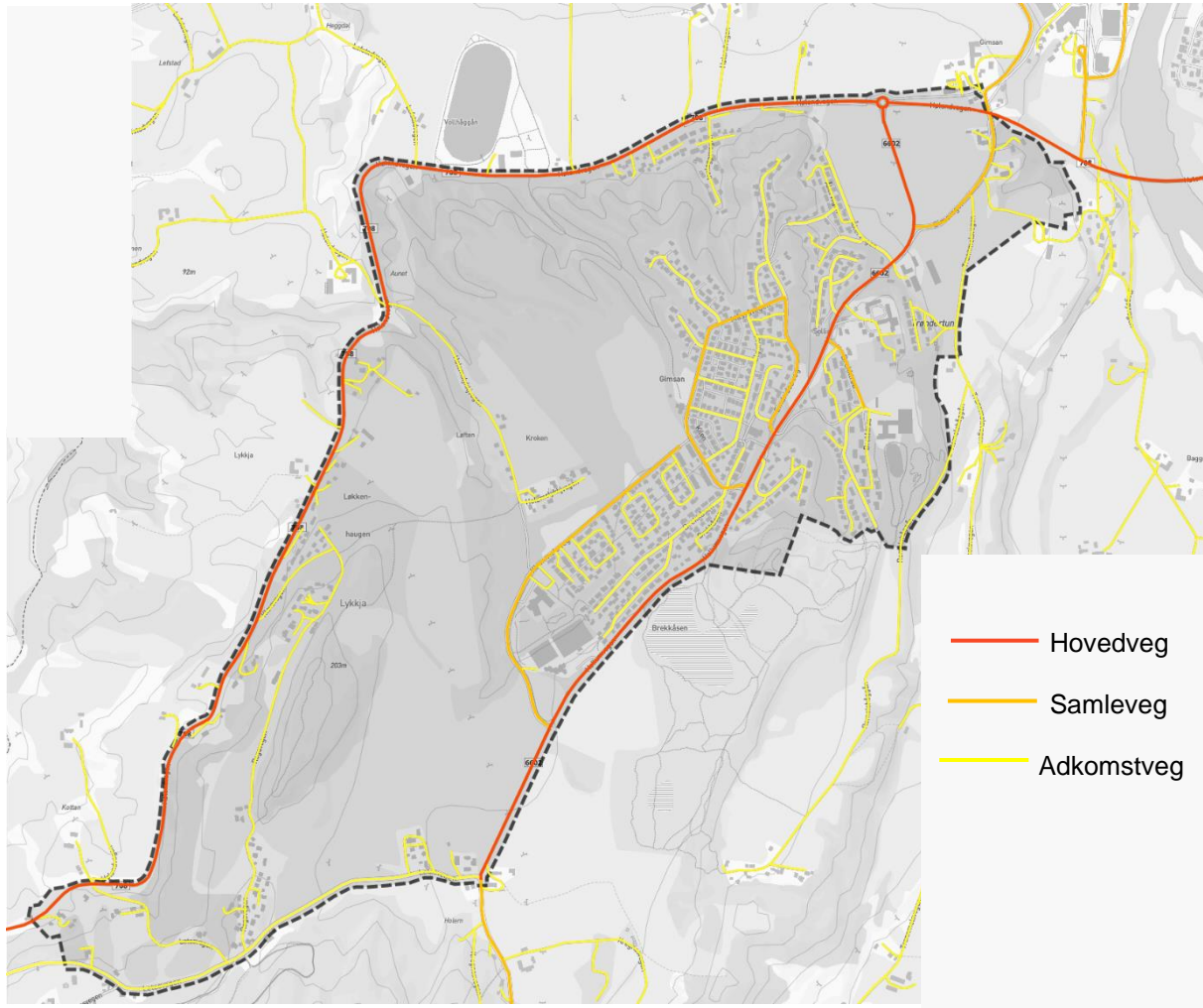
Brekkåsen er en del av tettstedet Nedre Melhus, omtrentlig 2 kilometer sørvest fra Melhus skysstasjon, se figur 1 for planavgrænsing. Arealbruken er stort sett i tråd med gjeldende regulering, med to viktige unntak i «Tambartuntomta» og «capro-tomta». Foruten disse tomtene er åpent areal stort sett LNFR-områder. Som en ser av Figur 1 består området av boligområder Brekkåsen barneskole, tre barnehager og Trøndertun folkehøgskole. Nordvest ligger Ekren Maskin, som skaper noe tungtrafikk. Brekkåsen stadion ved Brekkåsen barneskole skaper også noe trafikk. Det finnes også en liten tomt lenger nord-øst som er regulert som idrettsplass, Olastubakken ballplass. Denne har et mer «løkke-aktig» preg, og fungerer antakeligvis som en områdelekeplass. Hollum grendahus, sør i planområdet, skaper noe trafikk på kveldstid og i helg.



Figur 1. Dagens funksjoner i planområdet.

2.2 Vegnett og transportforbindelser

Figur 2 viser et overordnet bilde av strukturen på dagens vegnett. Hovedfartsårene i planområdet er de to fylkesvegene, Holumvegen og Hølondavegen. Hølondavegen går langs planavgrensningen i nord og i vest, og binder planområdets vegnett med E6 rett øst for Gaula. Holumvegen går gjennom de største boligområdene og ned til krysset Letesvegen og Kregnesvegen.



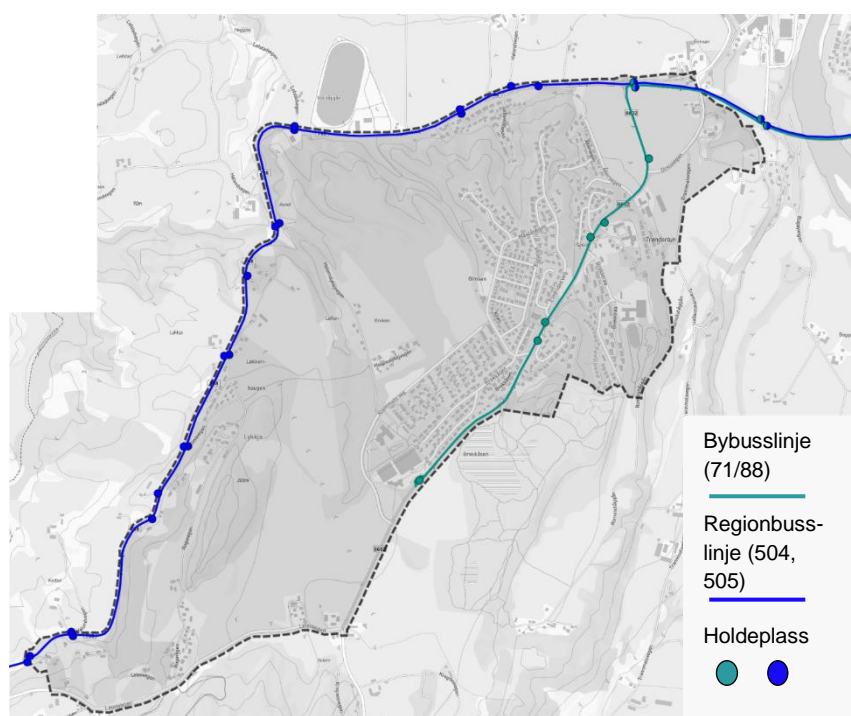
Figur 2 Hoved-, samle- og adkomstveg

2.3 Kollektivtransport

Langs Hollumvegen er det totalt fire bussholdeplasser – Brekkåsen snuplass, Brekkåsen, Trøndertun og Gimsan. Kollektivtilbudet på Brekkåsen består av både by- og regionbuslinje. Regionbussen består av linje 504 og 505. Linje 504 går mellom Melhus skystasjon og Hølonda. De fleste avgangene på denne linjen fungerer som skolebuss, og går derfor i rushtid. Linje 505 går mellom Melhus – Skaun og Børsa. Denne linja går kun gjennom planområdet klokken en gang på ettermiddag i ukedagene. 505 er også en skolebuss som korresponderer med linje 504 når den går mot Melhus fra Børsa. Deler av befolkningen i planområdet har tilbud om *fleksibel transport*, se **Feil! Fant ikke referanse-kilden..** Tilbudet komplimenterer områder på vestsiden av kommunen for noe dårligere kollektivtilbud enn tettstedene langs Gaula. En minibuss kjører i området vist i **Feil! Fant ikke referanse-kilden.** til faste tider, men henter også de som har sendt forespørsel i app i nærheten av der de bor. Fleksibel transport hadde oppstart høsten 2021.

Bybusstilbudet på Brekkåsen består i utgangspunktet kun av linje 71. Denne linjen går fra Trondheim sentrum, via Melhus skystasjon og videre til Brekkåsen. I august 2019 ble det besluttet at linje 71 skulle kjøre 15-meters lange busser grunnet kapasitetsutfordringer (Trøndelag fylkeskommune, 2020). Men det lot seg ikke gjøre å utbedre dagens snuplass til å håndtere 15-meters busser slik at snuplassen kan kun ta 12-meters busser. Linje 88 med 12-meters ble satt inn istedenfor linje 71 i perioden august 2019 til juni 2020. I perioden juni 2020 og til per dags dato er nå Brekkåsen-området betjent med linje 71 igjen, med 12-meters busser. Løsningen er midlertidig.

AtB har gjort en beregning av busstilgjengeligheten (her forstått som antall meter til nærmeste bussholdeplass) for linje 88 (Trøndelag fylkeskommune, 2020). Per 2023 har 1750 bosatte 0-500 meter til nærmeste holdeplass, mens 2065 har 500-1000 meter avstand til nærmeste bussholdeplass (AtB, 2023). Ny snuplass vil gjøre at flere får bedre busstilgjengelighet. Da vil bosatte innenfor 500 meter til nærmeste holdeplass øke fra 1750 til 2070.



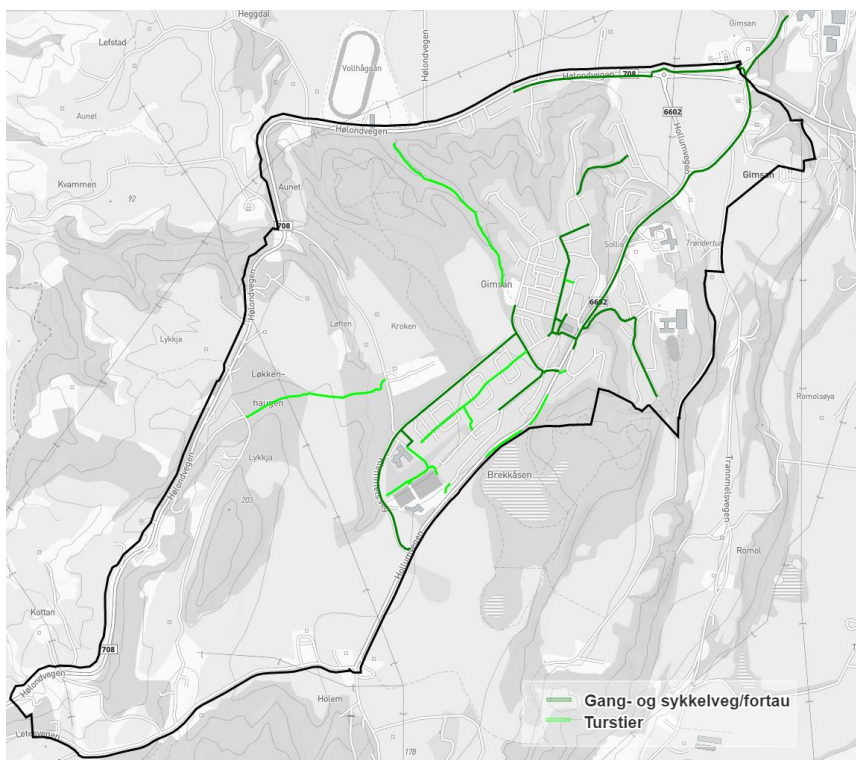
Figur 3 Buslinjer og bussholdeplasser

2.4 Gang- og sykkelforbindelser

Figur 5 viser dagens gang- og sykkelvegnett og stier i planområdet. Samtlige av disse strekningene er utformet som fortau eller gang- og sykkelveger. Gang- og sykkelvegnettet er relativt sammenhengende, men har enkelte mangler.

Boligområdene på Lete og Løkkenhaugen mangler opparbeidede gang- og sykkelforbindelser til resten av planområdet. I forlengelsen av eksisterende tilbud langs Hølondvegen er det regulert en gang- og sykkelveg i (FV708), men denne er ikke bygd. Videre mangler det en gang- og sykkelforbindelse langs Holumvegen mellom Klemmets veg og frem til sør for Bjønnvegen.

Den vedtatte områdeplanen for Melhus sentrum sier at det skal bygges ny gang- og sykkelbru fra vestsiden av Gaula til kollektivknutepunktet på østsiden av Gaula. For å sikre trygg ferdsel for myke trafikanter er det ønskelig å etablere en gang- og sykkelforbindelse mellom Gimsevegen og framtidig bru. Sweco har gjort en mulighetsstudie av gang- og sykkelveg på strekningen Martin Tranmæl – Gimsvegen (Sweco, 2020). Tre alternativer ble vurdert: (1) eksisterende traktorveg gjennom Merradalen (2) Gang- og sykkelløsning på sørsiden av Hølondvegen og (3) gang- og sykkelløsning på nordsiden av Hølondvegen. Førstnevnte alternativ er anbefalt.



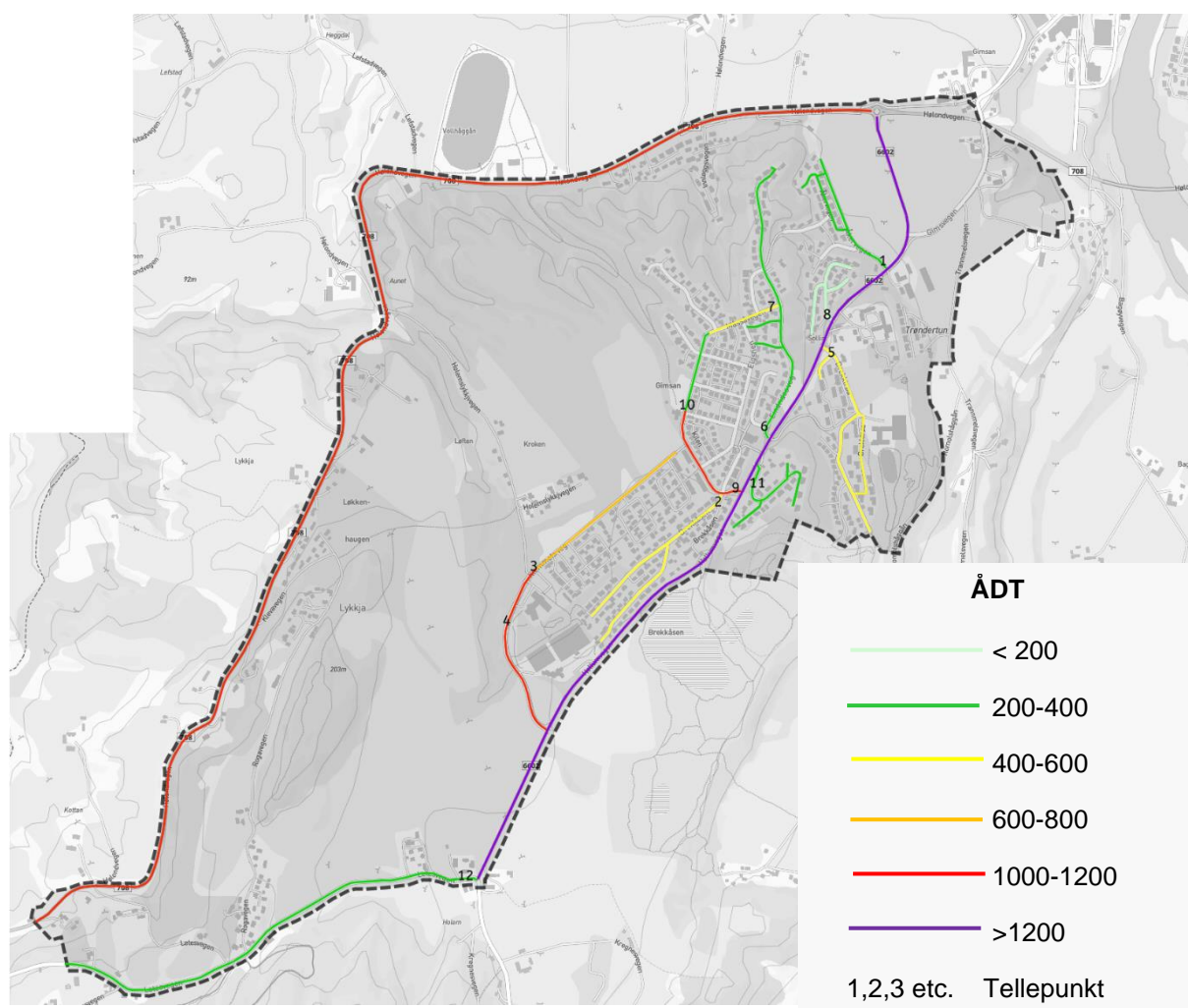
Figur 4 Gang- og sykkelforbindelser

2.5 Trafikkregistreringer og trafikktall for biltrafikk

Det er blitt gjennomført radarmålinger i planområdet, se kart og tabell. ÅDT-tallene er automatisk beregnet. I tillegg til radarmålingene er det hentet inn trafikktall fra Statens vegvesen på de to fylkesvegene som går gjennom planområdet. Av vegstrekningene det er gjort trafikkregistreringer på, vil disse stort sett betegnes som boligkater/boligveger i tråd med Statens vegvesens veghåndbok N100.

En kan lese av tabellen at ingen av de lokale vegene har spesielt høy andel med tungtrafikk (lange kjøretøy). Tjurrupynten er den eneste lokale veien som har mål over 5% (8,4%). Dette tallet skyldes sannsynligvis tilfeldigheter, eller at en eller flere av beboerne langs veien er eier av et tungt kjøretøy. Det er ingen næring eller andre funksjoner ved Tjurrupynten som skaper tungtrafikk. Fylkesvegene har henholdsvis 16% (Holumvegen) og 22% (Hølondavegen) tungtrafikk (Statens vegvesen). En stor andel av dette er sannsynligvis busser og anleggskjøretøy knyttet til næringstomten som ligger nordvest i planområdet. Det er også sannsynlig at noe tungtrafikk knyttet til byggeråstoff-uttak på Kregnes går gjennom planområdet.

Fylkeskommunen gjorde registreringer i 2020, uke 48 på to punkter ved Klemmets veg. De målte ÅDT på 900 (5 % tungtrafikk) i Klemmets veg i nærheten av avkjøringen fra Holumvegen, og ÅDT på 650 (7 % tungtrafikk) langs Holumvegen, sør for krysset ved Klemmets veg/Holumvegen.



Figur 5 Trafikkregistreringer

	Veg	Når er måling utført	ÅDT	Fartsgrense – Gj.snittsfart (høyeste målte fart)	Andel tungtrafikk (lange kjøretøy)
1	Åkervegen	3. – 10.4.2019	249	30 – 34 (68 max)	0,7%
2	Brekksåsen	5. – 12.2.2019	420	30 – 26 (48 max)	2,3%
3	Klemmets veg før skolen	9. – 16.1.2019	1055	50 – 49 (90 max)	2,7%
4	Klemmets veg etter skolen	17. – 24.1.2019	673	30 – 39 (74 max)	1,3%
5	Brekkrøa	19. – 26.3.1029	506	30 – 32 (65 max)	1,1%
6	Eindrides veg	20. – 27.2.2019	316	30 – 34 (66 max)	1,9%
7	Måssåvegen	27.2. – 6.3.2019	521	30 – 32 (58 max)	4,2%
8	Trøflata	27.3. – 3.4.2019	194	30 – 31 (47 max)	3%
9	Bjønnvegen mot Holumvegen	25. – 31.1.2019	1020	30 – 27 (52 max)	1%
10	Bjønnvegen ved barnehage	12. – 19.2.2019	397	30 – 31 (47 max)	1,5%
11	Tjurrupynten	12. – 19.3.2019	338	30 – 36 (49 max)	8,4%
12	Letesvegen	12. – 19.12.2018	294	50 – 50 (88 max)	2,4%
	Hølundvegen (Gimsan/Vigdal)	Statens vegvesen, 2021	1200	60	22 %
	Hollumvegen (Gimsan/Holem)	Statens vegvesen, 2021	3100	60, deler av veggen har 40	16 %
			2700		16 %
			1700		4 %
			650		7 %

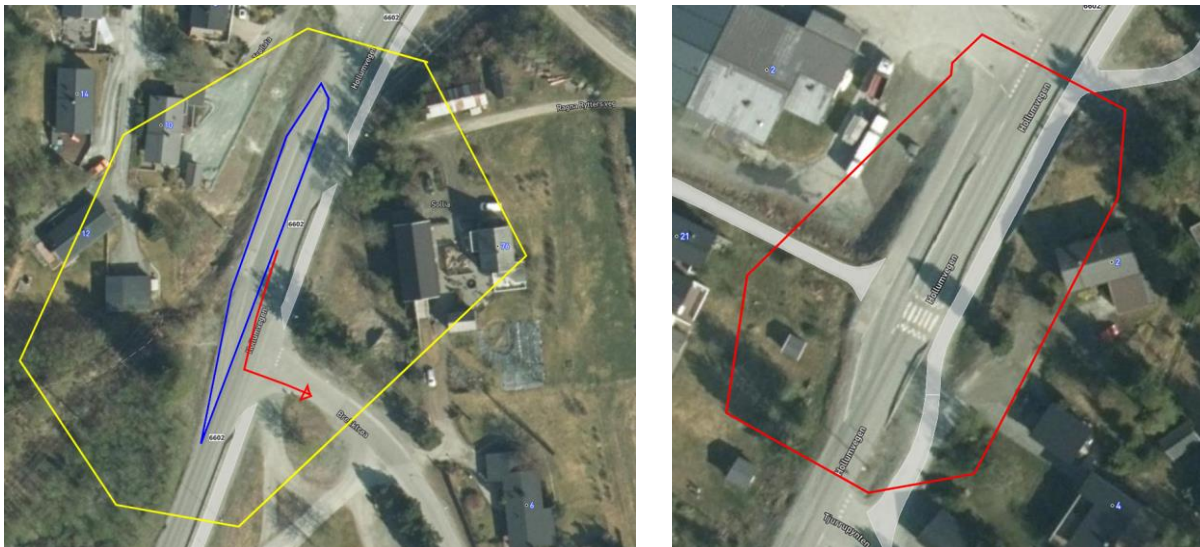
2.7 Trafikksikkerhet

Innenfor planområdet har det skjedd totalt 17 ulykker i tidsrommet 2000-2020, hvorav 8. av disse har skjedd mellom myk og hard trafikant, 5 mellom to biler og 4 utforkjøringer (NVDB/vegkart). Det finnes ingen ulykkespunkt eller ulykkestrekninger i planområdet. Det har altså foregått ulykker innenfor planområdet, men det er ingen steder som er spesielt ulykkesbelastet.

Av de fem bussholdeplassene i området er det enkelte av disse som har trafikksikkerhetsmessige utfordringer. I trafikkrapporten som fulgte planforslaget Brekktrøa boligfelt ble busslomma ved Trøndertun bussholdeplass omtalt som forbikjøringsfelt for nordover-kjørende bilister. Rapporten anbefaler at busslommen kortes inn for å unngå misforståelser i bruken av denne. I busslommen til Brekkåsen bussholdeplass (ved Bergljots veg) finnes et gangfelt. Enhet teknisk drift anbefaler at busslommen flyttes sørover.

«*Brekkåsen snuplass*» er 71-rutens ende-/snuplass og ligger langs Hollumvegen ved idrettsanlegget (fylkesvegen inngår som en del av snuarealet). Bussen må rygge for å få snudd. Dette er farlig for busspassasjer, gående- og syklende i området samt at det oppleves som belastende sjåførene. Som en midlertidig løsning for busstilbudet mellom Brekkåsen og Trondheim er snuplassen fortsatt i drift med bruk av 12-metersbusser uten ekstra areal til svingeareal. Tilkomsten til busslommen er gjennom lokale gangtilkoblinger langs kommunale gater. Disse gangtilkoblingene er ikke universelt utformet.

I Hollumvegen er det stor stigning på strekningen Åkervegen – Bergljots veg 2 (over normen på 10 %) noe som er utfordrende for buss og bil på vinterstid.



Figur 6. Til venstre: Brekktrøa – Hollumsvog. I dag brukes busslomma til forbikjøring. Til høyre: Bergljots veg. Busslomme i gangfelt.