



VEDLEGG 11

GIMSØYA

FORSLAG TIL DETALJREGULERING

OPPSUMMERENDE TRAFIKKNOTAT

REGULERINGSPLAN ID: 5028_2022005

SAKSNR.: 22/219

YME arkitekter as / DATO: 14.11.2022



FORORD

Det ble i forbindelse med områdeplan for Melhus sentrum og mulighetsstudie for stasjonsområdet i sentrum, utarbeidet en trafikkrapport som omhandler framtidig struktur for overordnet mobilitet, forbindelser og tilgjengelighet til/ fra, gjennom og internt i planområdet. Denne ble utført av Asplan Viak.

I referat fra oppstartsmøte for detaljreguleringsplan for Gimsøya, avholdt 21.2.2022 står det følgende:

Det må utarbeides en egen trafikkutredning til planforslaget, med fokus på mobilitet for gående og syklende internt i planområde og forbindelser ut av område.

Trafikkutredningen skal ta for seg trafikkbilde, kollektiv, sykkel, myke trafikanter, internt trafikkmonster og framtidig trafikkmengde.

Området vil i hovedsak ha mange grøntområder og det er fortau/gang- og sykkelveg for hovedvegene. Det må ses på ganglinjer og gangsoner for skolebarn som skal til barne- og ungdomsskole, samt idrettshallene. Videre også for gående som skal til sentrum og kollektivknutepunktet.

Trafikkutredningen må ta for seg problemstillinger knyttet til krysningspunkt, trafikkmonster, trafikkavvikling og trafikk tall både internt i område og mot bussholdeplassene, skole, samt inn mot sentrum.

Dette er en oppsummering av rapporten på det som omhandler Gimsøya. Den ser både på planområdet internt i Gimsøya, men ser også på viktige målepunkter som skole, idrettshaller/ fritidsaktiviteter og sentrum som ligger utenfor Gimsøya, men som vil være viktige målepunkter for innbyggerne når Gimsøya er realisert som boligområde. I tillegg ser den på tilgjengelighet for reisende med kollektivtransport ved Gimsøya.

I rapporten refereres det til tellinger og undersøkelser som ble utført i 2017. Det er ikke gjort noen endringer i vegsystemet i området siden da.



INNHold

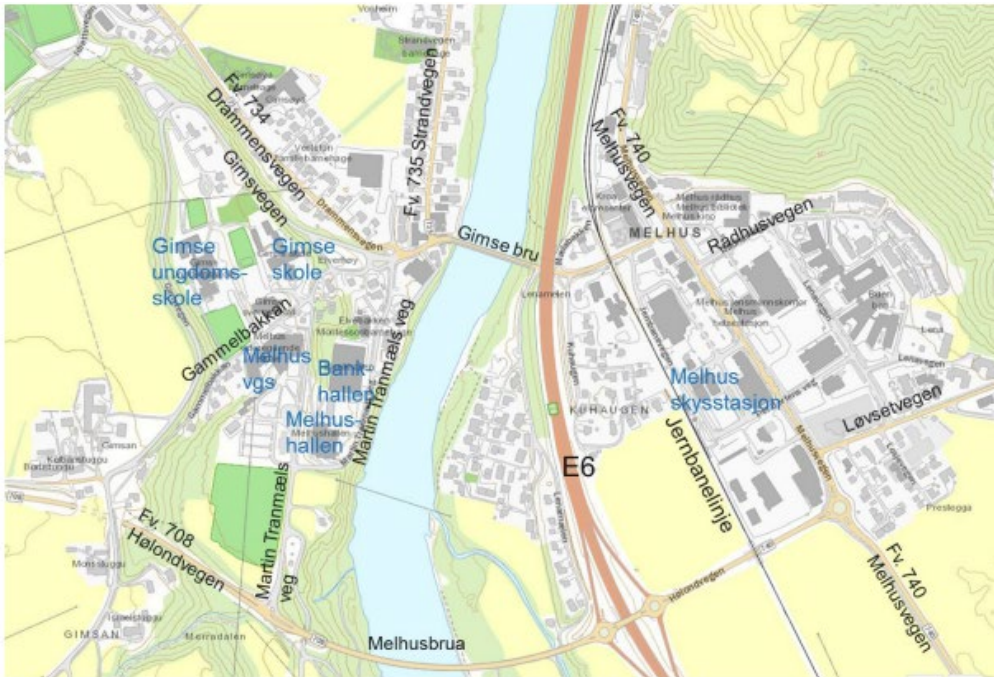
Trafikkanalyse for Gimsøya	Feil! Bokmerke er ikke definert.
Forord.....	1
Planområdet	3
Trafikkmønster/ avvikling – nåværende.....	3
Trafikkmønster/ avvikling – fremtidig.....	4
Trafikktall bil (mot bussholdeplassene) – nåværende	6
Trafikktall bil (mot bussholdeplassene) – fremtidig.....	6
Trafikktall for gang- og sykkeltrafikk - nåværende	6
Kollektivtilgjengelighet - nåværende	7
Gang- og sykkeltrafikk mot Melhus sentrum.....	7
Internt i område.....	8
Mobilitet for gående og syklende internt i område	8
Gang/ sykkelsoner for skolebarn ut av området (til/ fra Gimse skole samt idrettshallene).....	9
Gående til sentrum og kollektivknutepunkt.....	10
Krysningspunkt.....	10
Kollektivtransport.....	11
Oppsummering	Feil! Bokmerke er ikke definert.

PLANOMRÅDET



TRAFIKKMØNSTER/ AVVIKLING – NÅVÆRENDE

I dag er kjøreadkomst til Gimsøya fra Melhus sentrum via Gimse bru og fra E6 via Melhusbrua, samt at det er vegforbindelse til E39 via Strandvegen (Fv 6606) nord i planområdet. Over Gimsøya er det kjøreadkomst til Varmbu og til Gruva stadion via Drammensvegen (Fv 6604). Både Drammensvegen og Strandvegen fungerer i dag som adkomstveger i boligfelt langs deler av vegene. For å unngå gjennomkjøring i boligområdene er det planlagt å legge om Fv 6604 og Fv 6606 over Gimsøya.

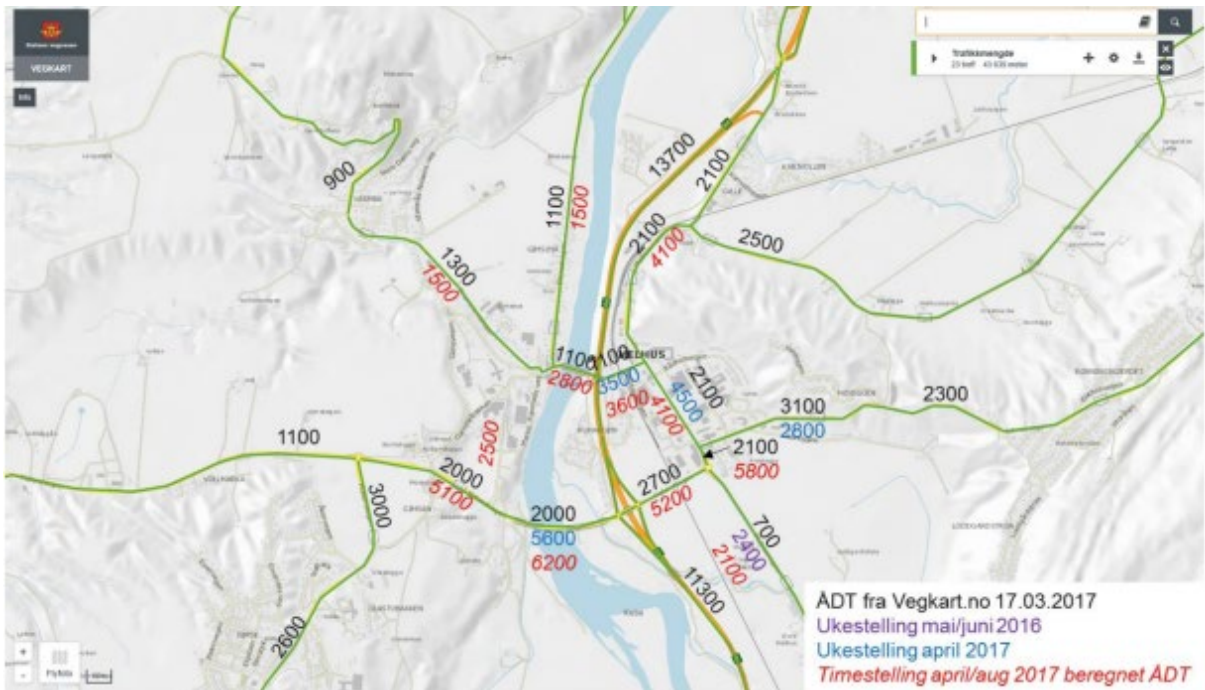


Bilde 1: Oversiktsbilde over vegnett og transportforbindelser i Melhus (Kilde: Asplan Viak).

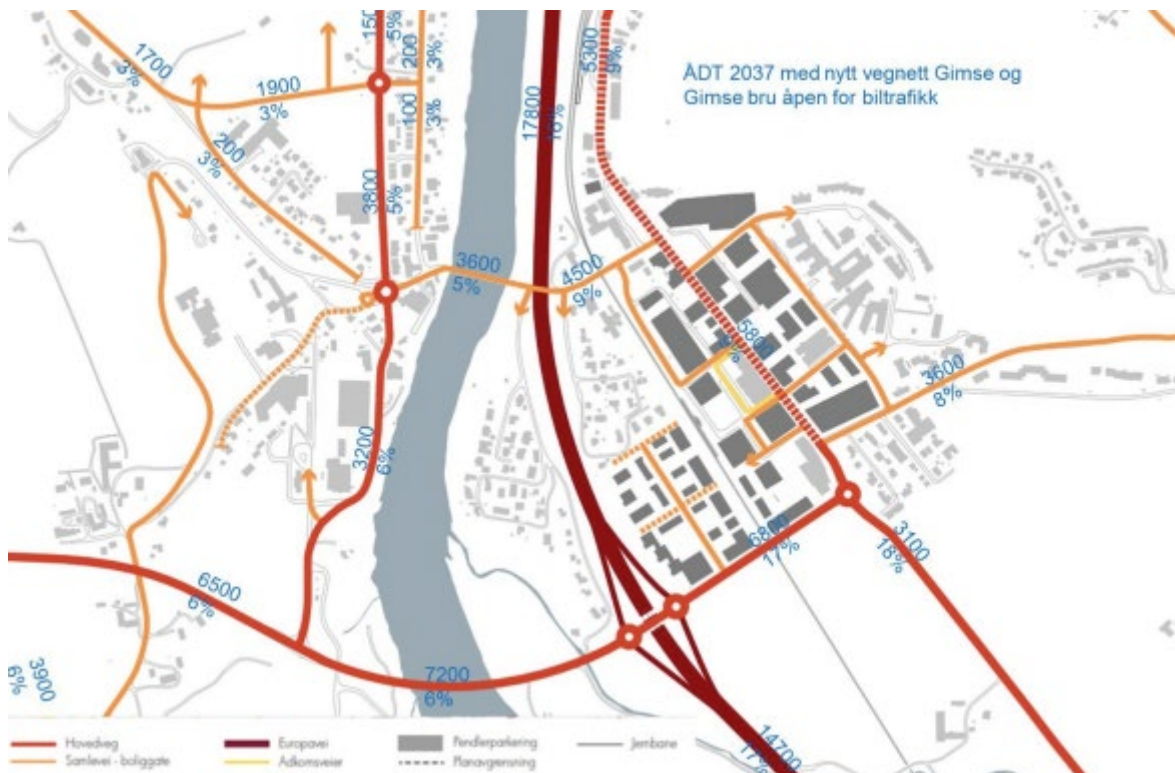
TRAFIKKMØNSTER/ AVVIKLING – FREMTIDIG

Det etableres en rundkjøring sentralt i området. Vegarmene nord og sør for rundkjøringen erstatter del av Strandvegen som i dag går gjennom boligområde. Fra rundkjøringen etableres det en vegarm mot øst som sikrer adkomst til eksisterende bebyggelse i Strandvegen. Vest for rundkjøringen er det planlagt ny veg som erstatter del av Drammensvegen som i dag går gjennom boligområde. Denne vil også fungere som hovedadkomst til ny bebyggelse på Gimsøya, samt til eksisterende bebyggelse i Drammensvegen og til Gruva stadion.

Adkomst til o_BFT (referanse til felt i områdeplanen) sikres gjennom o_V1 som er tilknyttet fylkesvegene gjennom kryss med Fv 6604 og Fv 6606. Adkomst til B2, B3 og o_T2 planlegges fra kryss med Fv 6604 øst i planområdet. Fra denne vegen blir det også en avkjørsel til eksisterende bebyggelse i Statsråd Nissens veg.



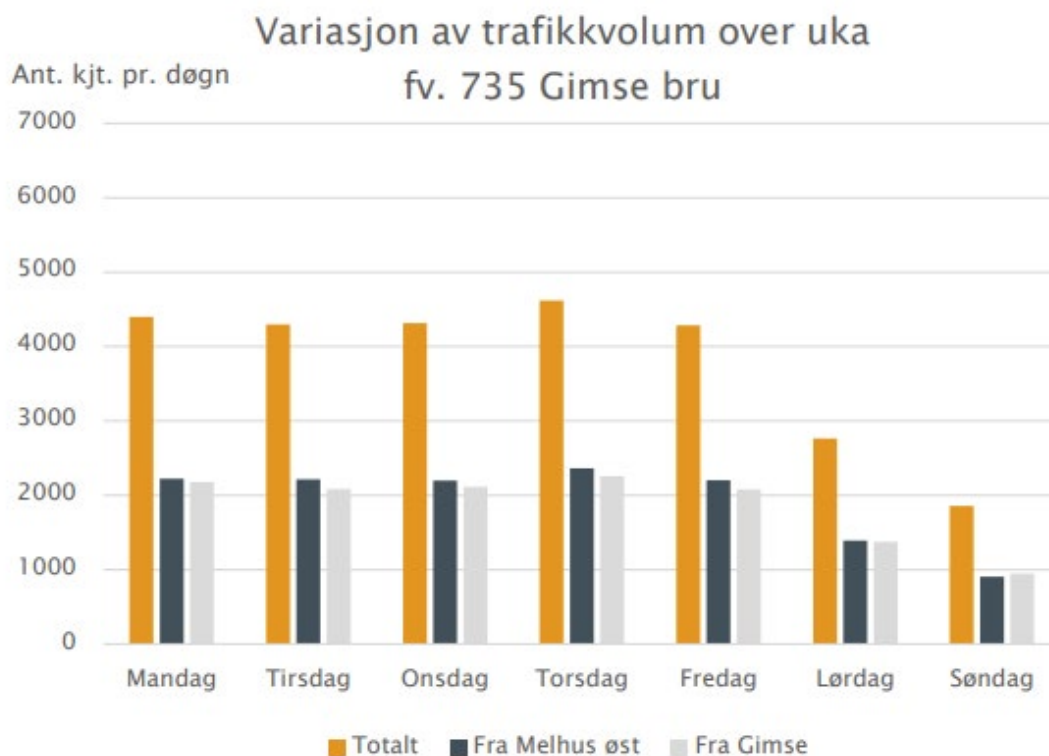
Bilde 2: Trafikktall ÅDT for området for dagens situasjon. Kilde: Statens vegvesen vegkart.no (svarte tall), uketelling med radar 2017 (blå tall) og beregnet ÅDT fra korttidstelling 1 time morgen i kryss (røde tall). Kilde: Asplan Viak.



Bilde 3: Fremtidig vegnett, beregnende trafikk tall og andel tungtrafikk. Kilde: Asplan Viak.

TRAFIKKTALL BIL (MOT BUSSHOLDEPLASSENE) – NÅVÆRENDE

Per 2018 har Drammensvegen en beregnet årsløgnstrafikk (ÅDT) på ca. 1300 på strekningen fra Gimse bru fram til krysset med Idrettsvegen og ÅDT på ca. 900 fra Idrettsvegen og videre mot Varmbu. Strandvegen har en beregnet ÅDT på ca. 3500.



Bilde 4: Variasjon av trafikkvolum over uka - vegsnitt 4 – Fv. 735 Gimse bru. Kilde: Asplan Viak

TRAFIKKTALL BIL (MOT BUSSHOLDEPLASSENE) – FREMTIDIG

Det er laget forslag til tiltak til overordnet vegnett for hele planområdet for områdeplanen. Se bilde 3 for prinsipper for vegnett og beregnende trafikktall og andel tungtrafikk for år 2037. Trafikktallene er beregnet med utgangspunkt dagens trafikktall fremskrevet med Statens vegvesen generelle fylkesvise prognoser for trafikkvekst for lette og tunge kjøretøy.

Boligutbyggingen på Gimsøya vil medføre en økning i trafikkmengden. Ut fra dimensjonerende tall for trafikkproduksjon (Statens vegvesens håndbok V713) anslås det en total økning på ca. 2000 turer med personbil pr. døgn. Den estimerte turproduksjonen ligger i den midtre delen av variasjonsområdet på mellom 1,5 og 5 turer per bolig/døgn. Begrunnelsen for at det antas en middels turproduksjon med personbil er at området ligger sentrumsnært, noe som erfaringsmessig bidrar til å redusere bilbruken.

TRAFIKKTALL FOR GANG- OG SYKKELTRAFIKK – NÅVÆRENDE

Flest gående og syklister ble registrert i kryssområdet nord for skoleområdet ved Gimsevegen / Martin Tranmæls veg. Her ble det på én time på morgenen registrert 160 gående og 60 syklister. Hovedtyngden av de gående og sykklistene kom østfra over Gimse bru, men også noe fra Strandvegen. I samme periode ble det registrert kun 20

gående og mindre enn 10 syklistar østover Gimse bru i retning Melhus sentrum øst. I krysset Gimsevegen / Melhusvegen ble det registrert 60 gående og mindre enn 10 syklistar på én time på morgenen. De gående gikk hovudsakelig sørover mot Melhus sentrum eller krysset Melhusvegen retning øst.

KOLLEKTIVTILGJENGELIGHET - NÅVÆRENDE

Nordvest for Melhus sentrum i områdene Varmbu og Gimsøya er det ikke noe kollektivtilbud, og østover fra Melhus sentrum til Løvset er kollektivtilbudet svært lavt utenom morgon og ettermiddag. Sentrumsområdene i Melhus har i tillegg kollektivdekning av lokalrutene 501 Melhus – Hesttrøa, 504 Melhus – Hølonda og 505 Melhus – Skaun – Børsa. Disse rutene har i tillegg til holdeplasser vist i figur 6 en holdeplass utenfor Gimse skole. Rutene er i hovudsak skoleruter som kjøres i ukedager, men de er tilgjengelige for alle, uten at dette blir benyttet i særlig grad. Kollektivtilbudet ser ut til å være mangelfullt rundt skoler og idrettsanleggene på vestsiden, samt for det større boligområdet på Varmbu.

GANG- OG SYKKELTRAFIKK MOT MELHUS SENTRUM

For myke trafikantar er det mulig å krysse mellom øst og vest via fortau på Gimse bru og underganger under E6 og jernbanen. Sentrumsområdene har fortau langs mange av vegene både øst og på vestsiden, men dette tilbudet er noe mer mangelfullt mer perifert fra sentrum.

En ekstra forbindelse gjennom over Gaula sør for Gimse bru kunne bundet sammen sentrumsområdene på øst- og vestsiden bedre sammen og bidratt til kortere reisetid for myke trafikantar.



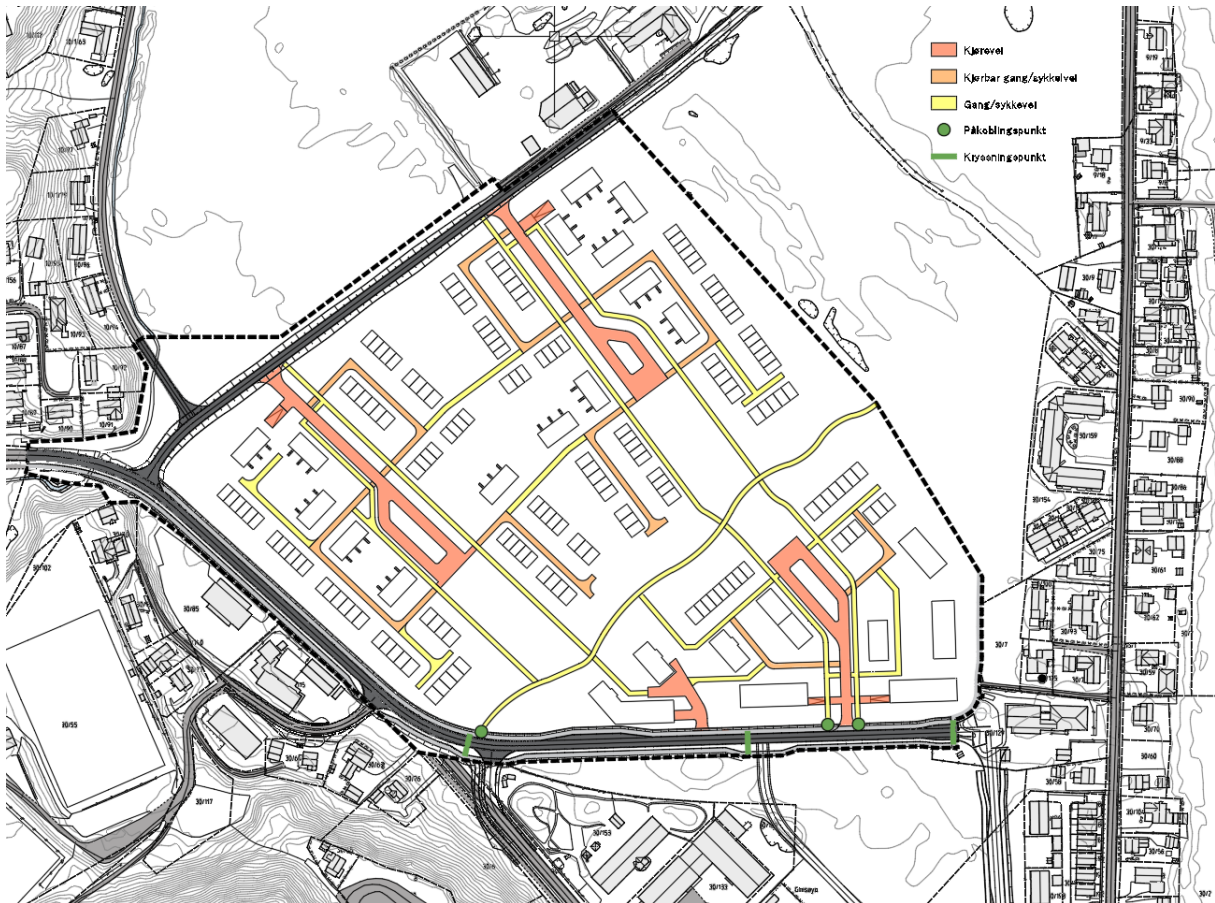
Bilde: 1 Tilbud for myke trafikantar i sentrumsområdene. Kilde: Asplan Viak.

INTERNT I OMRÅDET

MOBILITET FOR GÅENDE OG SYKLENDE INTERNT I PLANOMRÅDET

Ved detaljregulering for Gimsøya er det lagt vekt på flere, store sammenhengende grøntområder. Her det det lagt opp til gode trygge forbindelser som er orientert nord/sør og øst/vest. I tillegg er det lagt opp til en gangforbindelse som følger hoveddraget i blågrønn struktur. Forbindelsene som går øst/vest er spesielt viktige for en trygg og sikker veg til skole og fritidsaktiviteter som foregår ved idrettshallene.

Langs de nye fylkesvegene etableres gang- og sykkelveger og fortau for å sikre trygge løsninger for gående og syklende. Internt i planområdet legges det til rette for et nett av gang- og sykkelveger. Disse munner ut i 3 påkoblingspunkt mot gang- og sykkelvegene langs ny fylkesveg.

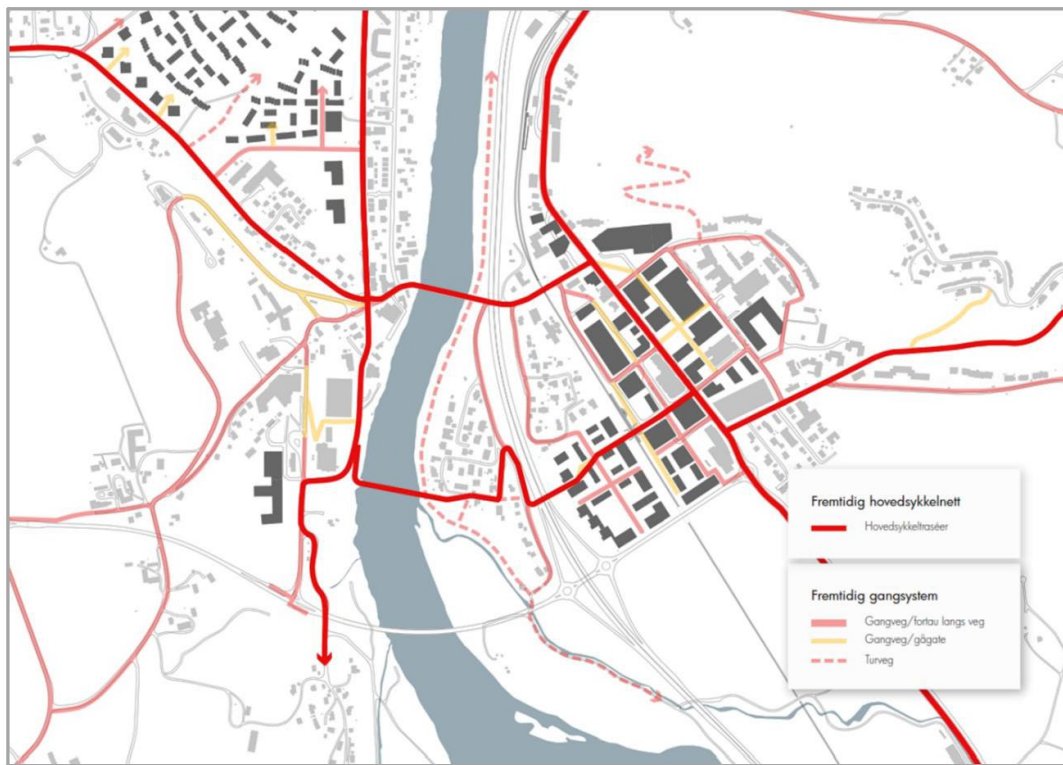


GANG/ SYKKELSONER FOR SKOLEBARN UT AV OMRÅDET

Skolebarn skal benytte fremtidige gang- og sykkelveger som vist i trafikkrapporten til sentrumsplanen, utarbeidet av Asplan Viak, datert 18.12.2017.



Figur 23: Fremtidig gangsystem



Figur 24: Fremtidig hovedsykkelnett (røde linjer)

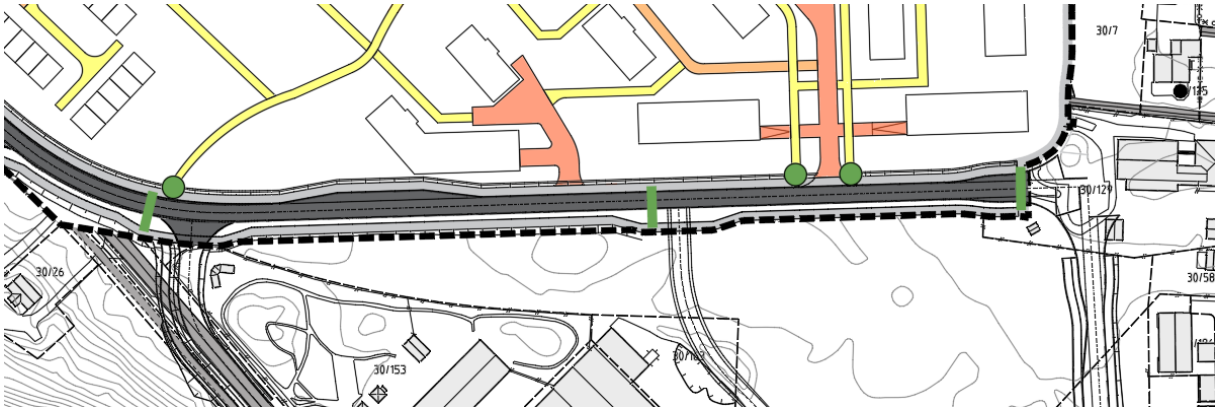
GÅENDE TIL SENTRUM OG KOLLEKTIVKNUTEPUNKT

Gående til Melhus sentrum kan benytte fortau på Gimse bru og underganger under E6 og jernbanen.

KRYSSNINGSPUNKT

Det legges opp til 3 kryssinger over den nye fylkesvegen. Disse kobler planområdet gang- og sykkelvegnett til planlagt omkringliggende gang- og sykkelvegssystem. Kryssningspunktene er markert med grønne tykke streker på utsnittet under.

Kryssningspunktet lengst øst er allerede lagt inn i den nye veggeometrien for ny Drammensveg. De to kryssningene i vest må etableres for å sikre en god og trafiksikker løsning for koblingen mellom planområdet og øvrig infrastruktur for gang- og sykkel.

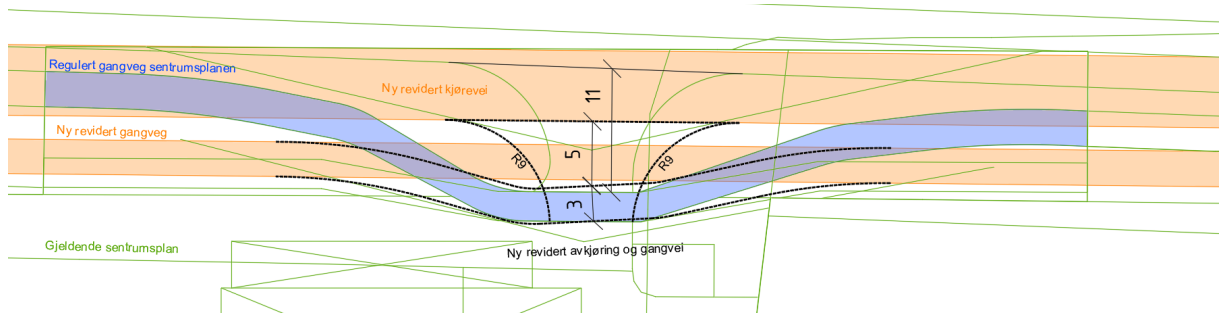


KOLLEKTIVTRANSPORT

Det reguleres inn bussholdeplass for vestgående rute innenfor planområdet. Holdeplassen utformes som en busslomme. Holdeplass for østgående rute er pr. i dag planlagt utenfor planområdet mellom de to nye rundkjøringene på fylkesvegen.

AVKJØRING TIL FELT BKS

Justert geometri for ny Drammensveg påvirker avkjøring til felt BKS i detaljreguleringsplan for Drammensvegen 64 (planID2016026). Drammensvegen er justert slik at den i større grad følger dagens trase i dette området. Avkjøringen til BKS får samme geometriske utforming som tidligere med unntak av avstanden fra gangveg til kant kjørebane på Drammensvegen. Denne endres fra 11 m til 5 m. Revidert geometri er vist med svarte linjer i utsnittet under.



I brev datert 29.07.2019 kommer det fram at en løsning med 5 m oppstillingsareal mellom gangveg og kjørevei tidligere er godkjent av Statens Vegvesen. Brevet ble sendt som hørings svar i forbindelse med reguleringen av Drammensvegen 64.



Statens vegvesen

Melhus kommune
Rådhusvegen 2
7224 MELHUS

Behandlende enhet:
Region midt

Saksbehandler/telefon:
Victoria Thorgersen /

Vår referanse:
16/166676-8

Deres referanse:
16/4972-24

Vår dato:
29.07.2019

**Høringssvar fra Statens vegvesen – Planforslag på høring og offentlig
ettersyn – Detaljregulering Drammensvegen 64 – planid 2016026 –
høringsfrist 06.09.2019**

Vi viser til høring datert 12.07.2019.

Planforslag

Planen skal legge til rette for konsentrert småhusbebyggelse av maksimalt 22 boenheter i form av eneboliger i kjede/rekkehus med tilhørende uteoppholdsareal og trafikkanlegg på Drammensvegen 64 (fv. 6604) i Melhus kommune.

Eiendommen har adkomst og avkjørsel direkte fra fv. 6604 (tidligere fv. 734). I reguleringsplanforslaget er plassering av avkjørsel uendret, men planforslaget beskriver at avkjørsel vil oppgraderes med hensikt å forbedre trafikksikkerheten. Herunder skal gang- og sykkelveg som går parallelt med fv. 6604, trekkes inn, slik at avstanden mellom gang- og sykkelveg økes fra 2,5 til 5 meter. Tiltaket vil hindre at biler blokkerer gang- og sykkelvegen på veg ut på fylkesvegen, hvilket vil føre til en forbedring av trafikksikkerheten.