

Oppdragsgiver: Byåsen Idrettslag
Oppdragsnavn: Reguleringsplan Myra idrettshall
Oppdragsnummer: 627592-01
Utarbeidet av: Oddrun Dalgard
Oppdragsleder: Ida Haukeland Janbu
Tilgjengelighet: Åpen

TRAFIKKANALYSE Olaf Grilstads veg 3

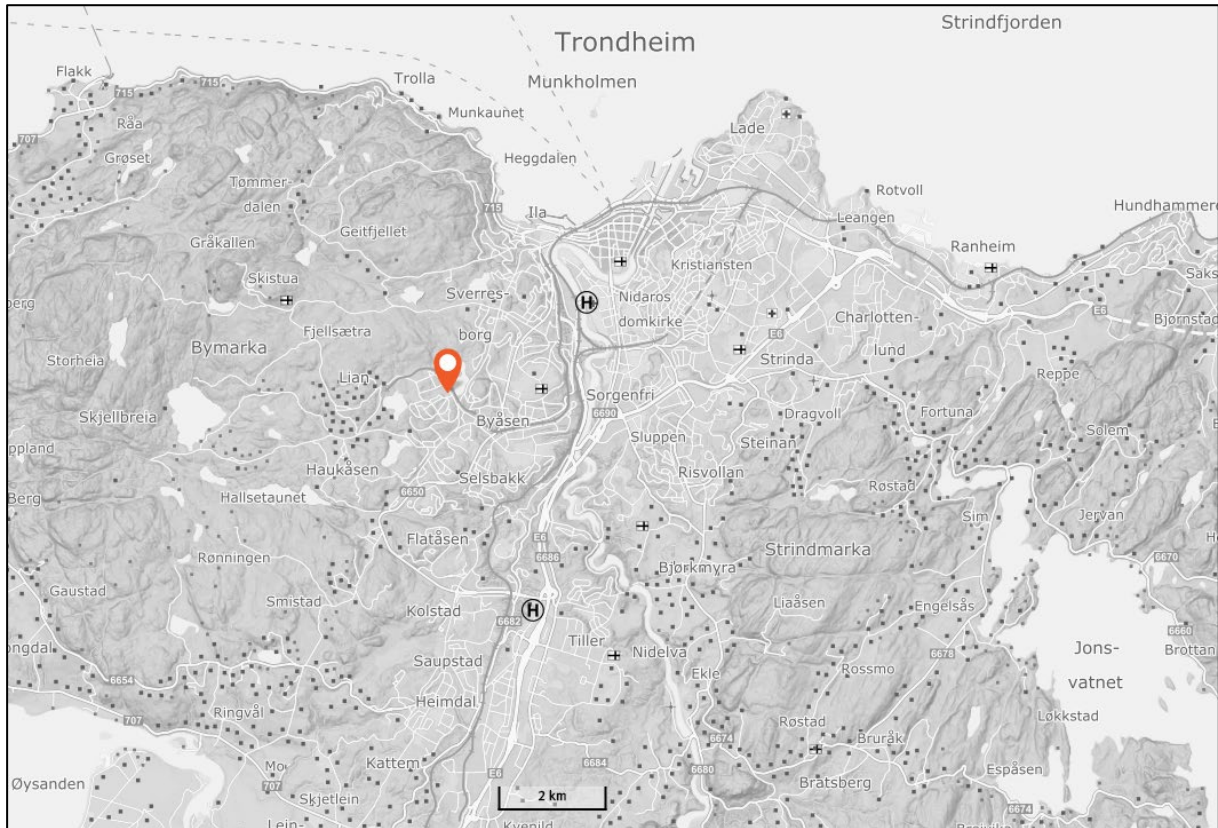
VERSION	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KS
02	21.08.20	Revidert trafikkanalyse	OD	BN
01	05.05.20	Trafikkanalyse	OD	BN

INNHOOLD

1. INNLEDNING	3
2. DAGENS SITUASJON	4
2.1. Planområdet	4
2.2. Trafikksituasjon kjørende	5
2.2.1. Adkomst	5
2.2.2. Trafikkmengder	5
2.2.3. Parkering	6
2.3. Trafikksituasjon kollektivtrafikk	6
2.4. Trafikksituasjon myke trafikanter	8
2.5. Trafikksikkerhet	9
3. FREMTIDIG SITUASJON	10
3.1. Planforslaget	10
3.2. Turproduksjon	10
3.3. Parkeringsbehov	11
3.3.1. Bilparkering	11
3.3.2. Sykkelparkering	11
3.4. Trafikksituasjon kjørende	12
3.4.1. Trafikkmengder	12
3.4.2. Parkering	12
3.4.3. Varelevering og renovasjon	13
3.5. Trafikksituasjon kollektivtrafikk	13
3.6. Trafikksituasjon myke trafikanter	13
3.7. Trafikksikkerhet	14
4. ADKOMSTVEG FOR ARNEBYVEGEN 2B	15
5. OPPSUMMERING	16

1. INNLEDNING

Det er igangsatt et reguleringsplanarbeid for Olaf Grilstads veg 3 for å legge til rette for bygging av ny idrettshall på Myra idrettsplass ved Kyvatnet. Planområdet lokalisering i Trondheim er vist i Figur 1-1.



Figur 1-1: Planområdets lokalisering i Trondheim

Myra idrettsplass eies av Byåsen Idrettslag og er i dagens situasjon opparbeidet som et nærmiljøanlegg som også har skøytebane på vinteren. Det står også et klubbhus ved idrettsplassen.

Byåsen IL mener en idrettshall på Myra idrettsplass vil gi dem gode muligheter til å kombinere innendørs og utendørs aktivitet, og å utvikle Myra som et attraktivt møtested for beboere i nærmiljøet. Det legges også til grunn at Ugla ungdomsskole skal kunne benytte hallen til undervisningsformål.

Hallen er foreslått plassert på en del av området hvor det i dag er lite tilrettelagt for aktivitet. Med noe flytting av aktivitetsflater vil dagens bruk kunne opprettholdes, også islegging på vinteren. Rivning av dagens klubbhus er aktuelt, ettersom dagens bruk vil kunne dekkes i den nye idrettshallen.

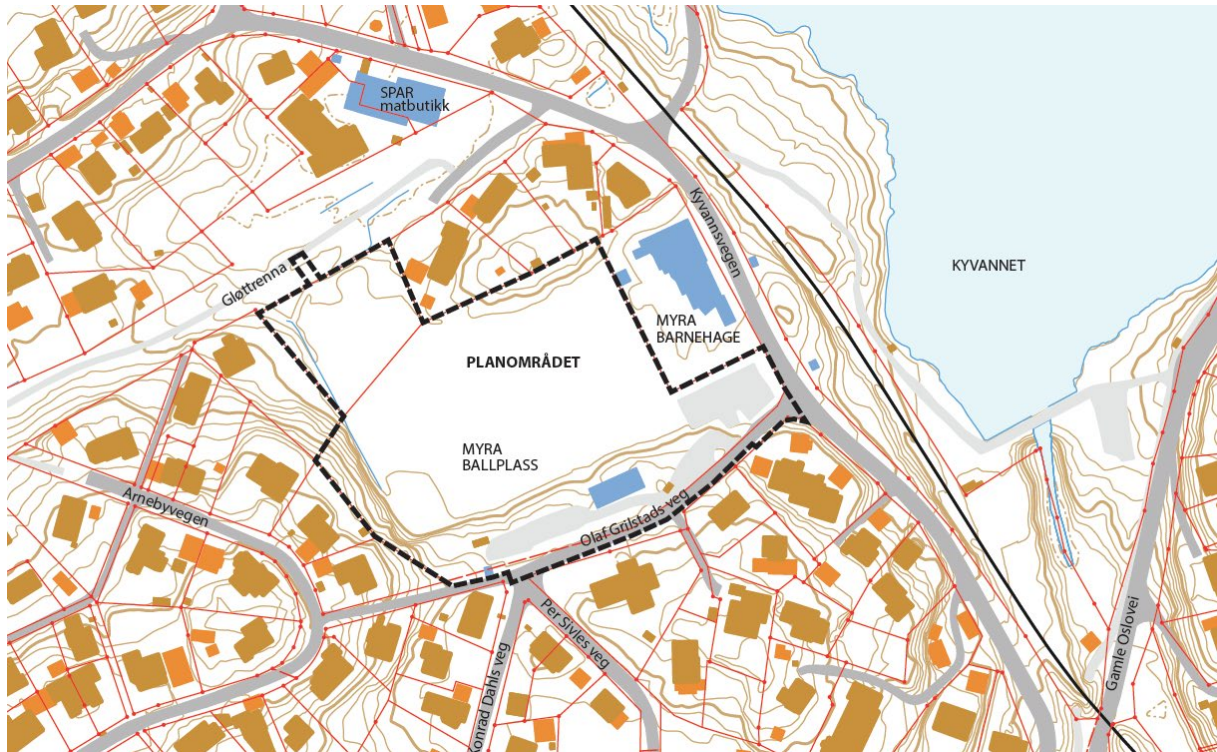
I reguleringsplanen for Myra barnehage fra 2010 sikres sambruk av parkeringsplassen ved barnehagen.

Det er utarbeidet en avtale mellom Trondheim Kommune og Arnebyvegen 2b om etablering av en adkomstveg til sistnevnte eiendom. Denne adkomstvegen er ikke inkludert i reguleringsplanen for Myra idrettsplass, men de trafikale konsekvensene for planområdet av en eventuell etablering er diskutert i et eget kapittel i denne trafikkanalysen.

2. DAGENS SITUASJON

2.1. Planområdet

Planområdets avgrensning er vist i Figur 2-1, og inkluderer nærmiljøanlegget på Myra, samt Olaf Grilstads veg i sør, parkeringsplassen ved Myra barnehage i øst, og deler av grøntdraget langs turvegen Gløttrenna i nord.



Figur 2-1: Planområdets avgrensning. (Asplan Viak, 21.08.2020)

Dagens anlegg på Myra består av klubbhus, kunstgressflate (7-er), asfaltert basketballbane, 60 meter løpebane, lengdehopp grop, sandvolleyballbane, samt gruslagte og asfalterte flerbruksflater. Fordelingen av dagens fasiliteter på området er illustrert i Figur 2-2.



Figur 2-2: Fordeling av dagens fasiliteter på området.

2.2. Trafikksituasjon kjørende

2.2.1. Adkomst

Hovedadkomsten til planområdet med bil er fra Kyvannsvegen øst for området og videre langs Olaf Grilstads veg. Det er også mulig å kjøre gjennom boligområdet sør for området langs Konrad Dahls veg eller Per Sivles veg fra Uglavegen, men her er vegstandarden lavere. Både Kyvannsvegen og Uglavegen forbinder området med hovedvegnettet via Gamle Oslovei. Fartsgrensen i hele området er 30 km/t.

2.2.2. Trafikkmengder

Grunnet situasjonen med Koronaepidemien er det ikke hensiktsmessig å gjennomføre nye trafikkregistreringer, da trafikksituasjonen ikke er representativ for normaltrafikk. Trafikkmengdene i vegnettet er basert på en helhetsvurdering av eksisterende registreringsgrunnlag hentet fra Nasjonal vegdatabank (NVDB). Trafikktallene er basert på en kombinasjon av eksisterende registreringer, beregninger og trafikkfaglige vurderinger. Årsdøgntrafikk (ÅDT) med tilhørende tungtrafikkandel for vegnettet rundt planområdet er vist i Figur 2-3.



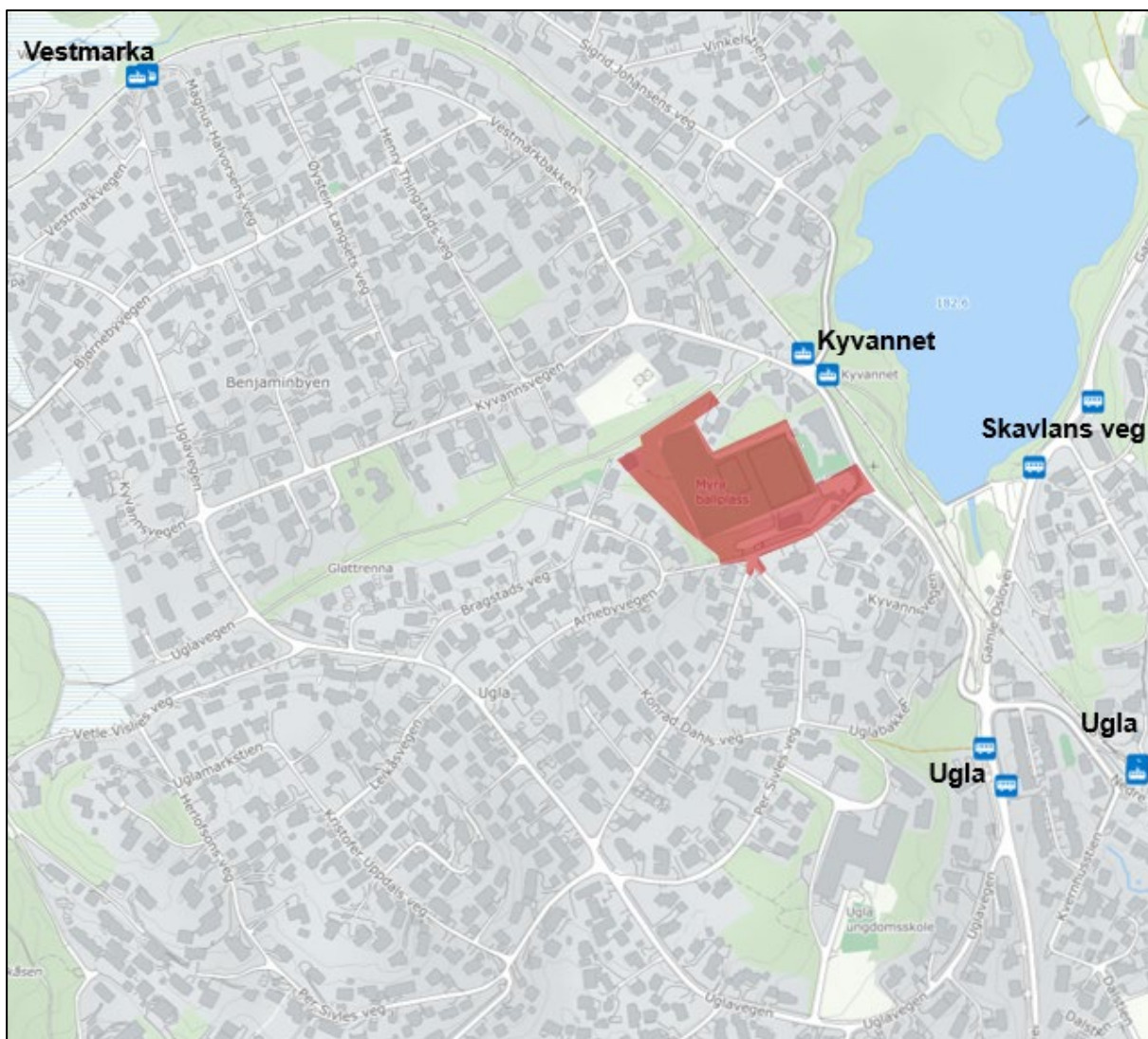
Figur 2-3: Beregnet ÅDT med tilhørende tungtrafikkandel for dagens situasjon

2.2.3. Parkering

I forbindelse med klubbhuset er det flere grusflater med avkjøring fra Olaf Grilstads veg som benyttes til parkering for næranlegget på Myra. Området er utflytende og uten oppmerking til parkering. Det er også sambruk av parkeringsplassen utenfor Myra barnehage som har plass til 14 biler, hvorav én plass er tilrettelagt for HC-parkering. Regnet med sambruk av parkeringsplassen til barnehagen har dagens anlegg på Myra et tilgjengelig parkeringsareal til ca. 30 biler.

2.3. Trafikksituasjon kollektivtrafikk

Figur 2-4 viser en illustrasjon på holdeplasser for kollektivtrafikk i tilknytning til planområdet. Planområdet er lokalisert rett ved Kyvannet trikkeholdeplass, som betjenes av rute 9. Det er også kort gangavstand (300-500 meter) til bussholdeplassene Skavlans veg og Ugla langs Gamle Oslovei. Disse betjenes av rute 11, arbeidsrute 50 og nattbuss 108. Antall avganger per time for de mest sentrale rutene i tilknytning til planområdet er vist i Tabell 2-1.



Figur 2-4: Illustrasjon holdeplasser for kollektivtrafikk i tilknytning til planområdet.

Tabell 2-1: Avganger per time per retning ved ulike tider av døgnet for de mest sentrale rutene i tilknytning til planområdet.

Rute	Rushtrafikk	Normaltrafikk	Lavtrafikk
Rute 9 Lian > St. Olavs gate	4	4	3
Rute 11 Risvollan > Sentrum > Stavset	6	3	3

I forbindelse med analyse av reisevaneundersøkelser har Transportøkonomisk institutt utarbeidet en indeks for tilgang til kollektivtransport. Definisjonen av hva som er et godt kollektivtilbud er i stadig utvikling, og varierer mellom ulike områder. Derfor har Urbanet Analyse laget en ny inndeling av indeksen for tilgang til kollektivtransport, tilpasset byområder (jf. Tabell 2-2). På denne måten kan en skille ut den delen av befolkningen som har et særdeles godt tilbud som kan forventes å konkurrere godt mot bilen. Samtidig er definisjonen av hva som er et svært dårlig kollektivtilbud satt strengere enn i den opprinnelige indeksen. Blant annet er alle som har avgangsfrekvens sjeldnere enn én gang i timen plassert i kategorien svært dårlig tilgang.

Tabell 2-2 Oversikt over definisjonen av tilgang til kollektivtransport (Kilde: *PROSAM-rapport 218*, Urbanet Analyse, 2015).

	Under 500 m	500 m – 1 km	1 km – 1,5 km	1,5 km til 2 km	Over 2 km
Minst 8 avg. pr time	Særdeles god	Svært god	Middels god	Middels god	Svært dårlig
Minst 4 avg. pr time	Svært god	God	Middels god	Dårlig	Svært dårlig
2-3 avg. pr time	God	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig
1 avg. pr time	Middels god	Dårlig	Dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig
Sjeldnere	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig	Svært dårlig

Med utgangspunkt i indeksen kan det sies at planområdet ligger i en sone med svært god tilgang til kollektivtransport.

2.4. Trafikksituasjon myke trafikanter

Det er tilrettelagt for myke trafikanter med ensidig fortau langs østsiden av Kyvannsvegen fra Gamle Oslovei til Kyvannet trikkeholdeplass. Ved Myra Barnehage er det etablert fortau i Olaf Grilstads veg fra innkjøringen til parkeringsplassen og ut langs Kyvannsvegen. Dette videreføres inn til kunstgressbanen på Myra mellom gjerdet til barnehagen og parkeringsarealet. Fortauene på hver side av Kyvannsvegen er forbundet med et gangfelt, som illustrert i Figur 2-5.



Figur 2-5: Illustrasjon gangmønster ved Myra barnehage

På nordsiden av næranlegget på Myra forbinder to stier området direkte til Gløttrenna, som illustrert i Figur 2-6. Gløttrenna er en turveg mellom Lianvatnet og Kyvatnet med forbindelse videre til Gamle Oslovei. Vegen ligger i et gjennomgående grøntdrag, og sikrer gode gangforbindelser til boligområdene rundt.

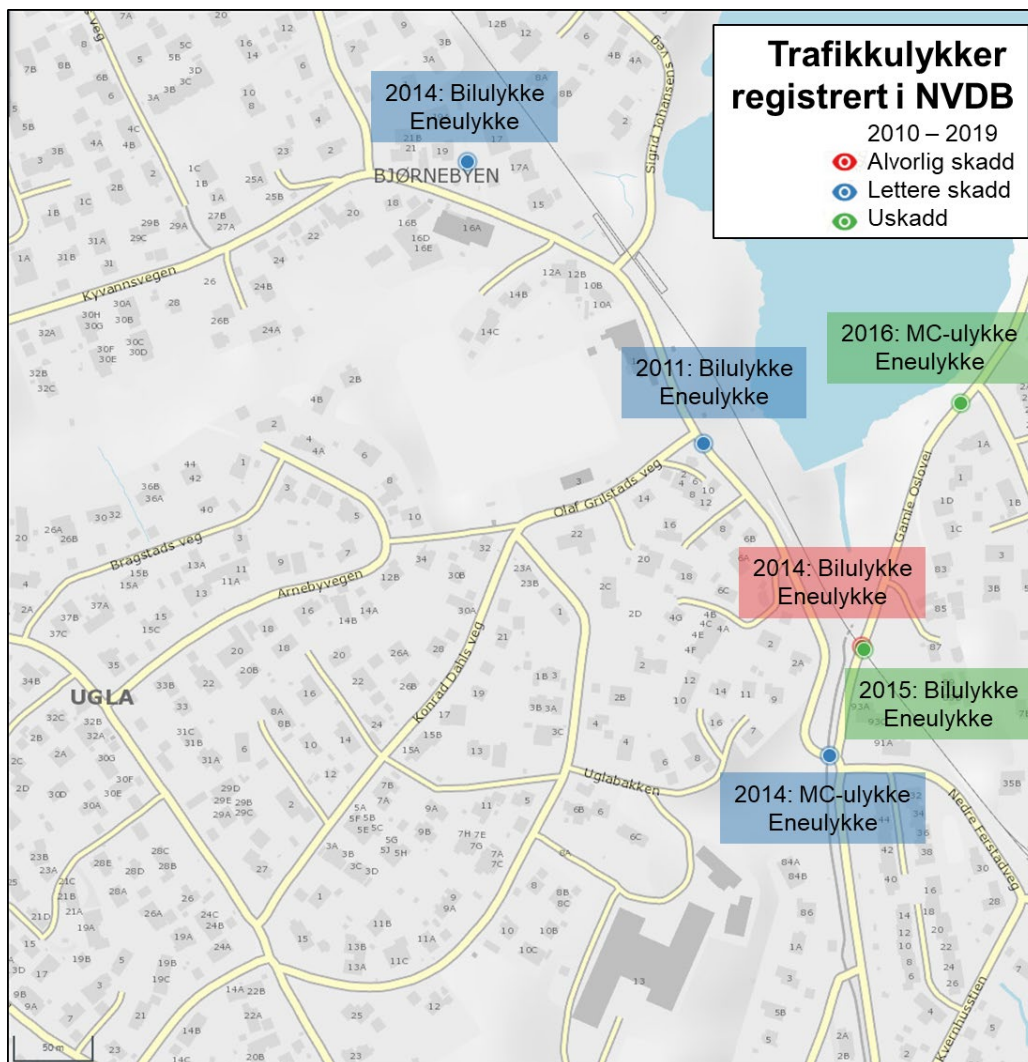
Som en forbindelse mellom Olaf Grilstads veg og Arnebyvegen sørvest for planområdet er det en kort gang- og sykkelveg, som illustrert i Figur 2-7. Øvrig vegnett består av boligater uten tilrettelegging for myke trafikanter, og disse må ferdes i samme areal som biltrafikken.



Figur 2-6: Illustrasjon på gangmønster mot Gløttrenna Figur 2-7: Illustrasjon på gang- og sykkelveg mellom Arnebyvegen og Olaf Grilstads veg

2.5. Trafikksikkerhet

Figur 2-8 viser en oversikt over registrerte trafikkuulykker rundt planområdet de siste 10-årene. Det er få registrerte ulykker, og ingen av ulykkene involverte mange trafikanter. Alle ulykkene var eneulykker, der majoriteten var enslige kjøretøy som kjørte ut av vegen eller veltet i vegbanen. Tre av ulykkene inntraff langs Kyvannsvegen og resulterte i lettere skade. Én ulykke inntraff langs Gamle Oslovei og resulterte i alvorlig skade. Resterende ulykker resulterte kun i materielle skader. Det er ikke registrert ulykker med personskade i området etter 2014.



Figur 2-8: Oversikt over registrerte trafikkuulykker rundt planområdet de siste 10 årene (Kilde: NVDB)

3. FREMTIDIG SITUASJON

3.1. Planforslaget

Planforslaget legger til rette for å etablere en ny idrettshall innen planområdet. Hallen er foreslått plassert på en del av området hvor det i dag er lite tilrettelagt for aktivitet. Med noe flytting av aktivitetsflater vil dagens bruk kunne opprettholdes, også islegging på vinteren. Planen forutsetter rivning av klubbhuset, ettersom dagens bruk vil kunne dekkes i den nye idrettshallen. Fremtidig planlagt utforming av området er illustrert i Figur 3-1.

I tilknytning til den nye hallen vil det opparbeides et parkeringsareal med egen hente- og bringesone. Denne vil sammen med sambruk av eksisterende parkeringsplass ved Myra barnehage dekke parkeringsbehovet ved anlegget.

Det vil tilrettelegges med gjennomgående fortau langs Olaf Grilstads veg fra eksisterende fortau ved Kyvannsvegen og helt forbi utkjøringen fra idrettsanlegget i kryssområdet ved Konrad Dahls veg og Per Sivles veg. For å skape en trafiksikker løsning med minimal konflikt mellom kjørende og myke trafikanter vil det også tilrettelegges med fortau på innsiden av parkeringsarealet fra innkjøringen til idrettsanlegget, via hovedinngangen til hallen og videre opp til kryssområdet ved Konrad Dahls veg og Per Sivles veg. Hallen er foreslått utformet med hovedinngang på plan 2, ut mot en forplass i tilknytning til parkeringsarealet. På plan 1, ut mot eksisterende aktivitetsflater vil det etableres egen spillerinngang. Inngangspartiene til hallen vil være forbundet med universelt utformede gangforbindelser både inn- og utvendig.



Figur 3-1 Utsnitt av illustrasjonsplanen. (Asplan Viak, 21.08.20)

3.2. Turproduksjon

Turproduksjonen er beregnet til og fra planområdet basert på 1 aktivitetsflate og 1 aktivitetssal i idrettshallen, samt eksisterende utendørstilbud. Den planlagte idrettshallen vil fungere som lokal treningshall, og skal ikke benyttes til konkurranser.

Det forutsettes at aktivitetsflaten i hallen har 20 utøvere og 2 ledere på én trening. I gjennomsnitt antas det å være samme antall utøver og ledere i aktivitets salen som på spilleflaten. Dette gir totalt 40 utøvere og 4 ledere per trening i idrettshallen. Det antas at utendørstilbudet har samme antall utøvere og ledere som idrettshallen samlet, dette gir en totalt på 80 utøvere og 8 ledere per trening på næranlegget.

Det forutsettes at en stor del brukerne vil gå, sykle eller bruke kollektivtransport til og fra næranlegget, da det planlegges for et lokalt idrettstilbud i et område med god kollektivdekning.

Det forutsettes at 50 % kommer med bil, men at 30 % av disse samkjører. Videre antas det at 50 % av bilene parkerer og 50 % kun henter/slipper av passasjerer.

Med forutsetningene over og 80 utøvere og 8 ledere på trening i næranlegget samtidig vil:

- 15 biler ha behov for parkering under trening
- 30 biler benytte hente/bringe sonen (15 bringer og 15 henter)

Hver parkerte bil og hver hente- eller bringereise vil generere 2 bilturer i vegnettet (én til og én fra).

I overgangen mellom to treninger vil det kunne være overlapp mellom parkerings- og hente/bringebehovet. Forutsatt at oppstart og avslutning av treninger skjer innenfor samme time vil:

- 30 biler ha behov for parkering
- 30 biler benytte hente/bringe sonen (15 bringer og 15 henter)

Forutsatt at oppstart og avslutning av treninger skjer innenfor samme time vil antall kjøretøy i makstimen om ettermiddagen/kvelden med disse forutsetningene bli 90 kjt/t.

Av deltakerne som ikke kommer med bil antas det at 40 % benytter sykkel og 60 % går eller reiser kollektivt. Dette gir 36 syklist og 52 gående til/fra planområdet i makstimen på ettermiddagen/kvelden.

3.3. Parkeringsbehov

Det stilles ikke krav til antall parkeringsplasser til en idrettshall som skal fungere som en lokal treningshall, og ikke benyttes til konkurranser. Behovet for antall parkeringsplasser er derfor vurdert ut fra turproduksjonsberegningene.

3.3.1. Bilparkering

Nødvendig antall bilparkeringsplasser vil kunne være noe lavere enn antall biler med behov for parkering i makstimen da noen av plassene kan benyttes 2 ganger i løpet av samme time. Med en antakelse om at 50% av plassene kan benyttes 2 ganger i løpet av makstimen vil det være behov for 23 parkeringsplasser utenom hente/bringe sonen.

Det skal legges til rette for sambruk av parkering med Myra barnehage. Eksisterende parkeringsplass ved barnehagen har 14 parkeringsplasser, hvorav én HC-plass. Ytterligere parkeringsbehov i tilknytning til idrettsanlegget blir da 9 parkeringsplasser. Minimum én av disse bør etableres som HC-plass i tilknytning til inngangspartiet til idrettshallen.

3.3.2. Sykkelparkering

Det vil være nødvendig med tilrettelagt sykkelparkering både på øvre og nedre nivå, både i tilknytning til hallen og utvendige aktivitetsflater. Nødvendig antall sykkelparkeringsplasser i tråd med turproduksjonsberegningene for makstimen er 36. Antallet syklist vil kunne variere mer med vær, sesong og aldersgrupper som benytter anlegget, og det anbefales å etablere flere plasser enn turproduksjonsberegningene tilsier. Dette vil også sikre en god fordeling med tilgjengelig

sykkelparkering over hele området. Det bør også tilstrebes å etablere deler av sykkelparkeringen under tak.

Sykkelparkering kan med fordel sees i sammenheng med sykkelparkering for Myra barnehage, og bør utformes med plass til sykkelvogner.

3.4. Trafikksituasjon kjørende

3.4.1. Trafikkmengder

Det forutsettes at beregnet fremtidig vekst i makstimetrafikken tilsvarer 25% av fremtidig vekst i årstdøgnetrafikken (ÅDT). Dette tilsvarer gjennomsnittlig 4 økter med trening daglig. Dette gir en økning i ÅDT på ca. 200 kjt/døgn. Figur 3-2 illustrerer beregnet fremtidig fordeling av ÅDT i vegnettet.



Figur 3-2: Beregnet fremtidig fordeling av ÅDT i vegnettet

3.4.2. Parkering

Planforslaget legger opp til sambruk av parkeringen ved Myra barnehage, og etablering av 10 nye parkeringsplasser og hente- og bringesone i forbindelse med inngangspartiet til idrettshallen.

Parkeringsløsningen foreslås utformet som en envegskjørt sløyfe med innkjøring fra Olaf Grilstads veg ved nr. 14. Parkeringsplassene etableres ved innkjøringen i øst, med én HC-plass nærmest inngangen. I forlengelsen av parkeringsarealet lenger vest etableres en langsgående hente- og bringesone. Utkjøringen fra området etableres i vest, i krysset ved Konrad Dahls veg og Per Sivles veg. Utformingen sikrer en oversiktlig trafikksituasjon, med minimalt med kryssende biltrafikk over fotgjengertraséer.

3.4.3. Varelevering og renovasjon

Varelevering til hallen er forventet å ha et lite omfang, og vil kunne gjennomføres fra hente- og bringesonen ved inngangspartiet til idrettshallen. Renovasjonsløsningen for hallen er planlagt etablert mellom hente- og bringesonen og parkeringsplassene.

Stigningen i Olaf Grilstads veg (11%) fra Kyvannsvegen gjør det utfordrende for tunge kjøretøy å kjøre opp Olaf Grilstads veg. For tunge kjøretøy som kommer fra sørvest, fra Konrad Dahls veg eller Per Sivles veg, vil det ikke være mulig å komme inn i den envegskjørt sløyfen i riktig kjøreretning via innkjøringen i øst, da kjøretøyene vil ha for stor svingradius. Dette gjør at store kjøretøy vil ha behov for å kjøre inn fra vest og kjøre mot kjøreretningen i den envegskjørt sløyfen. Ved utkjøring i øst vil store kjøretøy måtte kjøre ned Olaf Grilstads veg, da disse vil ha for stor svingradius til å klare svingen fra parkeringsplassen og vestover opp Olaf Grilstads veg.

Vareleverings- og renovasjonskjøretøyene vil ha behov for å benytte hente- og bringesonen til kjøre- og oppstillingsareal. Det antas at dette vil forekomme få ganger per uke, og på tidspunkt når det ikke vil være annen aktivitet som pågår i idrettshallen. Kjøring mot kjøreretningen bør unngås i perioder med annen aktivitet på parkeringsplassen. På strekningen inni den envegskjørt sløyfen vil det være mulig for kjøretøy å passere hverandre, men ved inn og utkjøring vil store kjøretøy trenge hele veggbredden.

3.5. Trafikksituasjon kollektivtrafikk

Det er ingen tilgjengelig informasjon om planlagte endringer i kollektivtilbudet i fremtidig situasjon. Planforslaget tilrettelegger for trygge forbindelser til eksisterende kollektivtilbud som er regnet som svært godt.

3.6. Trafikksituasjon myke trafikanter

Det vil tilrettelegges med gjennomgående fortau langs Olaf Grilstads veg fra eksisterende fortau ved Kyvannsvegen og helt forbi utkjøringen fra idrettsanlegget i kryssområdet ved Konrad Dahls veg og Per Sivles veg. For å skape en trafikksikker løsning med minimal konflikt mellom kjørende og myke trafikanter vil det også tilrettelegges med fortau på innsiden av parkeringsarealet fra innkjøringen til idrettsanlegget, via hovedinngangen til hallen og videre opp til kryssområdet ved Konrad Dahls veg og Per Sivles veg. For myke trafikanter fra boligområdene på sør og vestsiden av planområdet vil forlengelsen av fortauet ut til kryssområdet gi et tydelig skille mellom gående og kjørende i utkjøringen. Fortau langs parkeringsarealet sikrer trygge gangforbindelser fra parkerte biler og hente- og bringesonen til idrettshallen, og skiller arealene for gående og kjørende.

For gående fra Kyvannsvegen vil det også være mulig å benytte eksisterende forbindelse mellom gjerdet til barnehagen og parkeringsarealet for direkte adkomst til eksisterende aktivitetsflater og spillerinngangen til idrettshallen. Fotgjengere på denne forbindelsen vil ikke ha behov for å krysse adkomstene til parkeringsarealene, og konflikten mellom gående og kjørende vil bli minimalisert. Inngangspartiene til hallen vil være forbundet med universelt utformede gangforbindelser både inn- og utvendig.

Adkomstmulighet mellom nærmiljøanlegget på Myra og turvegen i Gløttrenna vil sikres også i fremtidig situasjon.

3.7. Trafikksikkerhet

Gangforbindelsen mellom gjerdet til barnehagen og parkeringen er viktig å videreføre da denne ikke krysser biladkomsten til barnehagen. Da de yngste barna i idretten ofte er avhengige av at foreldre følger dem til trening blir første treningstidspunkt ofte gitt til barn som er litt eldre og i stor grad klarer å komme seg til/fra trening på egenhånd. Dette gjør at det ved første treningstidspunkt ofte er ekstra mange myke trafikanter i området. Dette tidspunktet korresponderer ofte med det travleste tidspunktet for henting i barnehagen. En gangforbindelse utenom parkeringsadkomstene vil dermed minimere konflikten mellom kjørende og myke trafikanter.

Kjøring mot kjøreretningen for store vareleverings- og renovasjonskjøretøy vil være uheldig for trafikksikkerheten. Samtidig antas det at dette i hovedsak vil foregå utenom aktivitetsperiodene i idrettsanlegget. Å endre kjøreretningen på den envegskjørte sløyfen for alle kjøretøy vil være ugunstig med tanke på øvrig bruk, da dette vil resultere i økt konflikt mellom kjørende til og fra idrettsanlegget (disse får kryssende kjøreretning ved utkjøringen). Endret kjøreretning vil også få konsekvenser for organiseringen av området, der endringer knyttet til hente- og bingesonen vil kunne resultere i et økt antall myke trafikanter i kjørearealet fremfor på fortauet.

4. ADKOMSTVEG FOR ARNEBYVEGEN 2B

Det er utarbeidet en avtale mellom Trondheim Kommune og Arnebyvegen 2b om etablering av en adkomstveg til sistnevnte eiendom som en forlengelse av eksisterende adkomstveg til Kyvannsvegen 14. Traséen er ikke endelig avklart, men denne er foreslått til å gå parallelt med Gløttrenna langs/over nordre deler av nærmiljøanlegget på Myra.

En adkomstveg vil trekke biltrafikk inn i et område for lek og idrett. Trafikkmengdene til én enkelt eiendom er veldig begrenset, og konflikten mellom myke trafikanter og kjørende vil dermed bli liten. Hvis det senere åpnes opp for bruk av adkomstvegen for andre eiendommer vil dette kunne føre mer trafikk inn i området, og øke konflikten med de myke trafikantene.

Legges adkomstvegen med direkte tilknytning til aktivitetsflatene vil dette øke sannsynligheten for at disse blir benyttet som ekstra parkering for idrettsanlegget, spesielt siden området i tilknytning til adkomstvegen kun er opparbeidet som en grusflate. Ved eventuell etablering av en adkomstveg bør denne utformes på en måte som sikrer at grusflaten ikke benyttes til parkering. Utformingen, for eksempel ved bruk av et gjerde, må ikke hindre offentlig ferdsel for myke trafikanter på tvers.

En adkomstveg vil etablere en barriere mellom nærmiljøanlegget på Myra og turvegen i Gløttrenna, noe som vil være uheldig for myke trafikanter på veg til idrettsanlegget. En adkomstveg her vil fjerne den eneste bilfrie forbindelsen mellom nærmiljøanlegget og områdene rundt.

En løsning der det ikke etableres kjørbare adkomstveg til eiendommen gjennom planområdet, men kun gangforbindelse langs nordre deler av nærmiljøanlegget, vil kunne være en positiv løsning for området som helhet. Dette forutsetter at utformingen ikke hindrer forbindelser på tvers og offentlig ferdsel i området.

5. OPPSUMMERING

Det er igangsatt et reguleringsplanarbeid for Olaf Grilstads veg 3 for å legge til rette for bygging av ny idrettshall på Myra idrettsplass ved Kyvatnet. Med noe flytting av eksisterende aktivitetsflater vil dagens bruk kunne opprettholdes etter utbygging.

Planforslaget er forventet å generere en økning i ÅDT på ca. 200 kjt/døgn langs Olaf Grilstads veg. Majoriteten av trafikken er forventet å fordele seg langs Kyvannsvegen, men noe er forventet å benytte bolig gatene frem til Uglavegen. I makstimen i forbindelse med trening på ettermiddagen/kvelden er området forventet å generere ca. 90 kjt/time i sum til og fra.

I tilknytning til den nye hallen vil det opparbeides et parkeringsareal med egen hente- og bringesone. Denne vil sammen med sambruk av eksisterende parkeringsplass ved Myra barnehage dekke parkeringsbehovet ved anlegget. Det tilrettelegges også for etablering av sykkelparkering, med mulighet for sambruk med Myra barnehage.

Planområdet ligger i en sone med svært god tilgang til kollektivtransport, med gangavstand til både trikk og buss.

Planforslaget legger til rette for gode, trafikksikre løsninger for myke trafikanter, som minimerer konflikten med kjørende. Dette inkluderer blant annet fortau langs Olaf Grilstads veg og parkeringsarealet ved idrettshallen, samt forbindelser til Gløttrenna.

Det er ikke registrert ulykker med personskaade i området etter 2014. Det er få registrerte ulykker de siste 10 årene, og ingen av ulykkene involverte myke trafikanter.

Varelevering og renovasjon er planlagt utført fra det nye parkeringsarealet, i forbindelse med hente- og bringesonen. Ufordrende stigningsforhold i Olaf Grilstads veg gjør at store kjøretøy vil ha behov for å kjøre mot kjøreretningen i den envegskjørte sløyfen. Dette vil være uheldig med tanke på trafikksikkerheten. Samtidig antas det at dette i hovedsak vil foregå utenom aktivitetsperiodene i idrettsanlegget.

Etablering av en kjørbar adkomstveg mellom Kyvannsvegen 14 og Arnebyvegen 2b vil føre med seg flere negative aspekter for ferdsel til og bruk av området på Myra. En alternativ etablering av en ren gangforbindelse langs nordre deler av nærmiljøanlegget, vil kunne være en positiv løsning for området som helhet.