

## RIMOL MILJØPARK TRAFIKKNOTAT

Oppdragsnavn **Rimol Miljøpark**  
Prosjekt nr. **1350024867**  
Mottaker **Trondheim kommune**  
Dokument type **Rapport**  
Versjon **1.0**  
Dato **05.05.2021**  
Utført av **Hanna Johansen**  
Kontrollert av **Kristin Kråkenes**  
Godkjent av **Kristin Kråkenes**  
Beskrivelse **Trafikkrapport**

### INNHOLDSFORTEGNELSE

<b>1.</b>	<b>Innledning</b>	<b>2</b>
<b>2.</b>	<b>Dagens situasjon</b>	<b>2</b>
2.1	Tungtransport	2
2.2	Personbiltransport	5
2.3	Gående og syklende	7
2.4	Kollektivtransport	8
<b>3.</b>	<b>Fremtidig situasjon</b>	<b>10</b>
<b>4.</b>	<b>Konklusjon</b>	<b>10</b>

## 1. Innledning

I forbindelse med utarbeiding av ny reguleringsplan for Rimol Miljøpark skal det gjennomføres en vurdering av trafikksituasjon. Hensikten med planarbeidet er å utvide deponiets driftstid fra år 2025 – år 2040 samt volum fra 235.000 m<sup>3</sup> til ca. 450.000 m<sup>3</sup>. Deponering av mer masser vil skje innenfor planområdet vist Figur 1. Det er ikke lagt opp til mottak av flere billass per år, men utvidet driftstid i antall år, fra år 2025 frem til år 2040.

Åpningstidene til Rimol Miljøpark er primært mellom kl. 07.00 og 15.00, og det tas ikke imot nye masser etter dette. Ved behov holder de åpent lenger, blant annet i forbindelse med båtleveranse. Anlegget driftes hele året, med besøk av omtrent 12 000 lastebiler i året. Antall kjøretøy per måned eller dag er prosjektavhengig. Det er derfor stor variasjon i trafikken inn og ut fra Miljøparken gjennom året.



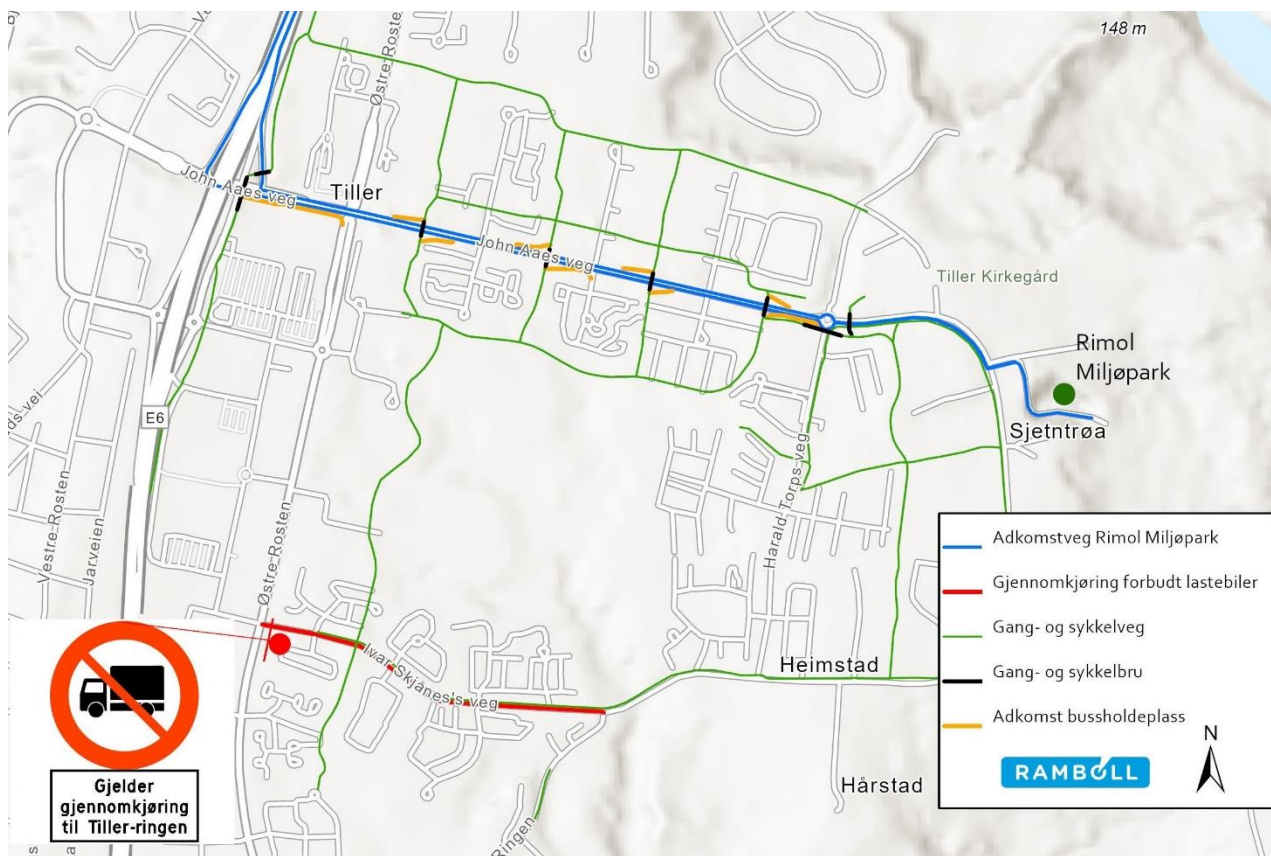
Figur 1 Planområdet for Rimol Miljøpark

## 2. Dagens situasjon

I John Aaes veg og videre rundt Tiller-ringen er fartsgrensen 50 km/t, bortsett fra i Ivar Skjånes's veg hvor fartsgrensen er 40 km/t. I John Aaes veg er det et felt i hver retning og i tillegg venstresvingefelt i kryssene. Det er planfri kryssing for gående og syklende. Tiller-ringen/Ivar Skjånes's veg har et felt i hver retning og kryssinger i plan for fotgjengere.

### 2.1 Tungtransport

Tungtransporten går i all hovedsak via John Aaes veg, for å gi kortest mulig veg mellom deponiet og E6. Det er satt opp skilt for gjennomkjøring forbudt for lastebiler til Tiller-ringen ved innkjøring til Ivar Skjånes's veg fra Østre Rosten, som vist i Figur 2. Eneste adkomstveg for større kjøretøy til miljøparken er dermed via John Aaes veg. Fra Tiller-ringen er det ikke skiltet for gjennomkjøring forbudt gjennom Ivar Skjånes's veg. Det er dermed mulig for større kjøretøy å kjøre ut denne veien, men ettersom dette er en omvei dersom man skal ut på E6 antas det at de færreste velger dette rutevalget.



**Figur 2 Gjennomkjøring forbudt for lastebiler til Tillerringen via Ivar Skjånes's veg**

Flatt terreng og åpent landskap som gjør at utkjørselen fremstår oversiktlig uten sikthindringer i noen av retningene. I Figur 3 vises innkjørselen til Rimol Miljøpark når man kommer fra nord. Inn- og utkjørsel fra anlegget vil ikke komme i konflikt med gående og syklende da det er gang- og sykkelstier på andre siden av veien.



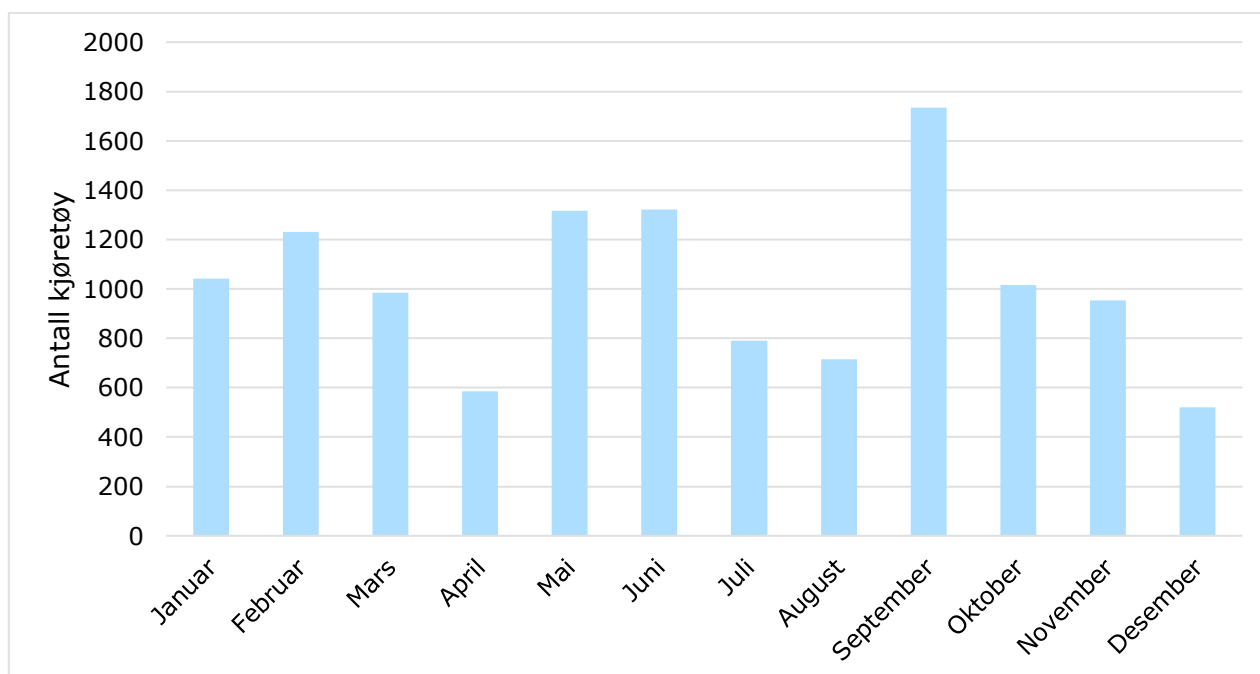
**Figur 3 Inn- og utkjørselen til Rimol Miljøpark når man kommer kjørende fra nord**

### Trafikkforhold

Ettersom åpningstidene til anlegget er mellom kl. 07.00-15.00, antas det at kjøretøyene inn og ut fra anlegget i hovedsak ikke vil kjøre på vegnettet samtidig som ettermiddagsrushet. Kjøpesenterområdet på Tiller, inkludert City Syd, har åpningstid mellom kl. 09-21. Den største trafikkbelastningen i området antas å være i tidsrommet kl. 15.00-17.00, altså etter anleggets åpningstider. De som eventuelt vil merke en økning i trafikken er de som laster i slutten av åpningstiden rundt kl. 15, som da kommer i rushtrafikken.

### Trafikk som anlegget genererer

Tall fra kontrollstasjonen på anlegget viser at det i år 2020 i snitt passerte litt over 1000 kjøretøy i måneden, hvor det på det meste var litt over 1730 kjt/mnd (september) og på det laveste 520 kjt/mnd (desember). Trafikk inn og ut fra anlegget varierer mellom 17-60 kjt/d eller 2-7 kjt/t. Dette betyr at anlegget bidrar med en ÅDT mellom 34-140 kjt/d på strekningen i John Aes veg. Figur 4 viser en oversikt over antall kjøretøy per måned for 2020.



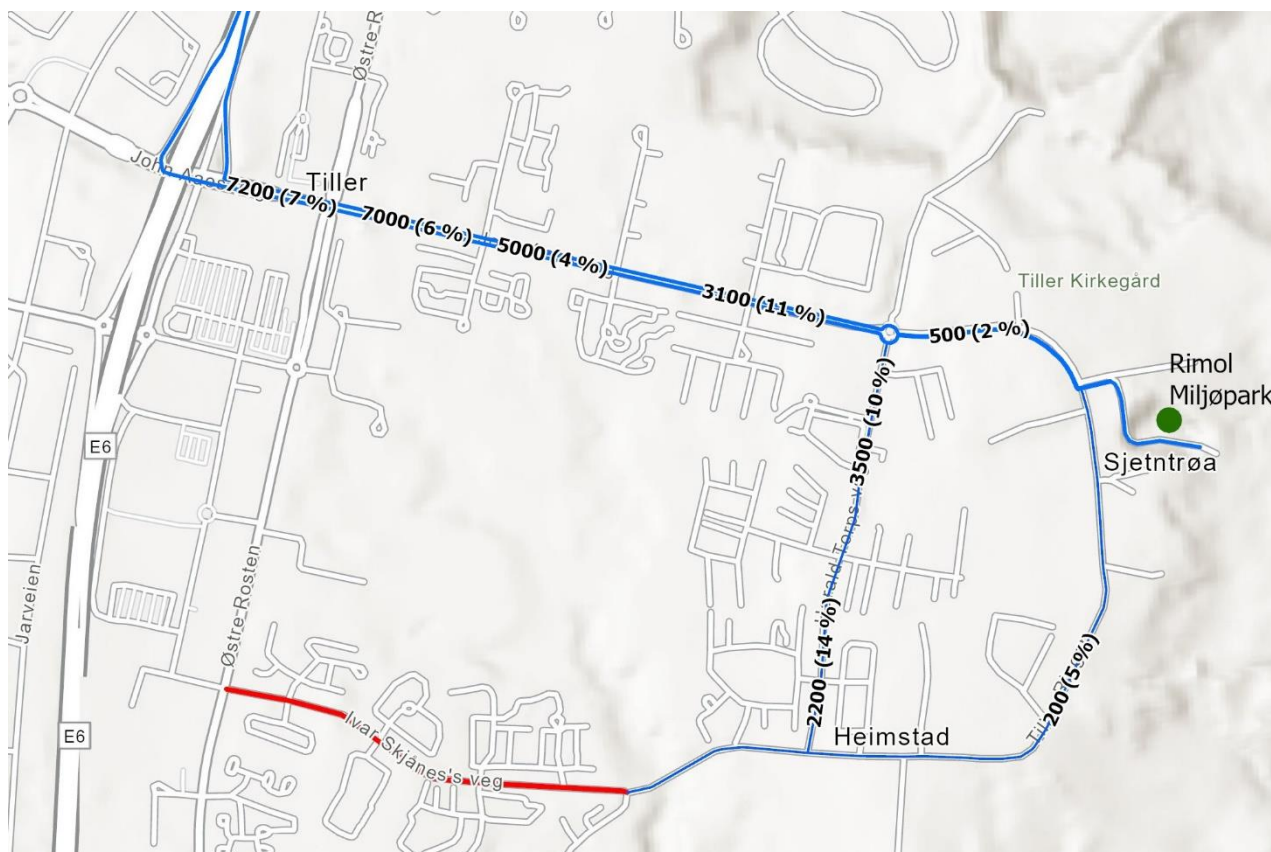
**Figur 4 Antall kjøretøy som passerte kontrollstasjonen på anlegget i 2020**



## 2.2 Personbiltransport

### ÅDT

I Figur 5 er det vist en oversikt over ÅDT i Tillerringen, i området i nærheten av Rimol Miljøpark. Tallene er hentet fra NVDB (Nasjonal vegdatabank) og er basert på tellinger og skjønn. Gjeldene år for grunnlag av tallene varierer mellom 2013 og 2020. På bakgrunn av besøkstallene fra Rimol for 2020, vil prosentandelen tungtrafikk være høyere enn det som er oppgitt i Figur 5.



Figur 5 ÅDT Tillerringen (NVDB)

### Trafikkulykker

Det er registrert tre trafikkulykker i løpet av de ti siste årene i John Aaes veg, derav to krysrelatert og én utenfor kryss/avkjørsel. Se Figur 6 for ulykkessted. I 2012 ble det registrert en ulykke i krysset mellom John Aaes veg og Harald Torps veg, hvor en personbil og en lastebil var involvert (3). I 2016 ble det anlagt rundkjøring i dette krysset. Siste rapporterte ulykke var i 2019 i krysset mellom John Aaes veg og Torvmyra (1) mellom to personbiler. Ulykken i punkt 2 var kjøretøy utfor vegen i 2011. Figur 7 viser rundkjøringen som ble anlagt i 2016, samt to av gangbruene som går over John Aaes veg og Harald Torps veg.



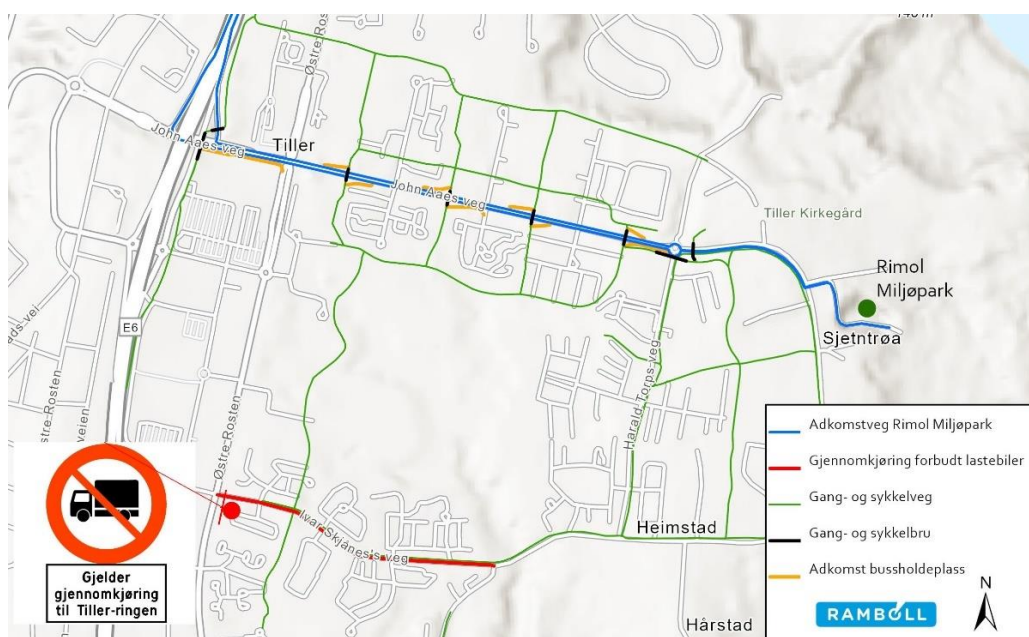
Figur 6 Trafikkulykker i John Aaes veg de ti siste årene (NVDB)



Figur 7 Nyanlagt rundkjøring i John Aaes veg i 2016

### 2.3 Gående og syklende

Gang- og sykkelssystemet i Tillerringen er hovedsakelig adskilt fra de mest trafikkerte bilveiene. All kryssing av gang- og sykkeltrafikk over John Aaes veg skjer via gangbruer. I tillegg til kryssing i eget plan, vil all gang- og sykkeltrafikk foregå separat fra bilveien. I tillegg er det direkte adkomstveger til bussholdeplassene via gangvegsystemet. Videre i Tillerringen er det gang- og sykkelveg i samme plan som bilvegen, men adskilt fra bilveg med egen gang- og sykkelveg. Ettersom det er gjennomkjøring forbudt for lastebiler fra Østre Rosten og inn Ivar Skjånes's veg, vil man unngå en del tungtrafikk i området. Det ligger både skole og barnehage i nærheten, så mindre tungtrafikk gjør det mer trafikksikkert å ferdes for gående og syklende. Det er ingen registreringer for antall gående og syklende i området.



Figur 8 Hovedlinjer gang- og sykkelveg i Tillerringen

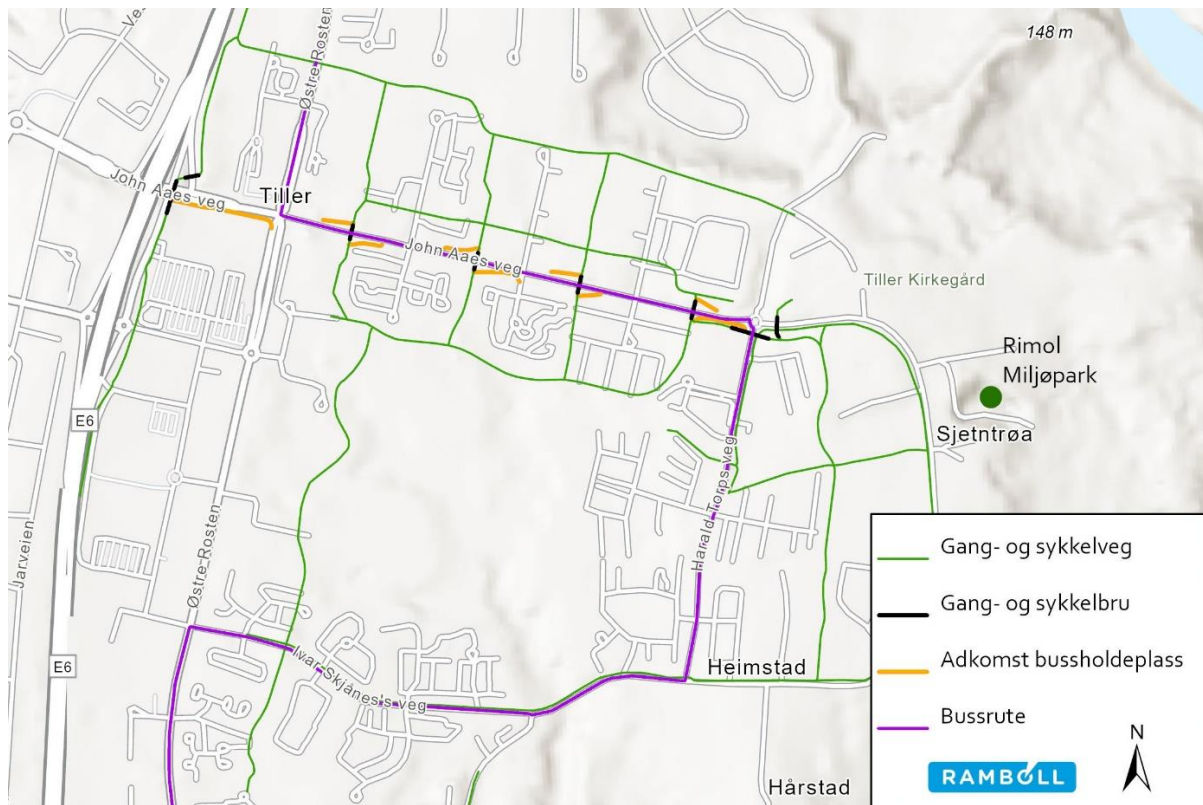


Figur 9 Adskilt gang- og sykkelveg og bilveg i Ivar Skjånes's veg



## 2.4 Kollektivtransport

Det går tre busslinjer gjennom Tillerringen (15, 16 og 45) hvor det er avganger med minimum 10 minutters frekvens. Bussen kjører gjennom Harald Torps veg, og ikke forbi avkjøringen til Rimol Miljøpark. Bussruta gjennom Tillerringen er vist i Figur 10.



**Figur 10: Bussrute gjennom Tillerringen (busslinje 15, 16 og 45)**



Ettersom biltrafikken og gang- og sykkeltrafikken er separert over to plan, finnes det derfor egne adkomstveger til bussholdeplassene fra gang- og sykkelvegene. Eksempler på dette er vist i Figur 11 og Figur 12. Her ser man også noen av gang- og sykkelbruene som krysser over John Aaes veg.



**Figur 11 Eksempel 1 på adkomstveg til bussholdeplass direkte fra gang- og sykkelveg**



**Figur 12 Eksempel 2 på adkomstveg til bussholdeplass direkte fra gang- og sykkelveg**

### **3. Fremtidig situasjon**

Selv om Rimol Miljøpark skal utvide deponiet, legges det ikke opp til en økning av dagens trafikk til og fra anlegget. Det betyr at tungtransportandelen til og fra Rimol inngår i de ÅDT-tallene som NVDB har i dag. Det betyr at det blir tilnærmet ingen endring i trafikken som følge av utvidelse av anlegget.

Det skal etableres nye boligområder i området i fremtiden. Det vil føre til generelt mer biltrafikk og en større andel gående og syklende. Tungtransporten til og fra anlegget skal hovedsakelig gå gjennom John Aaes veg som ikke har tilknytning til gang- og sykkelvegnettet. Dagens gang- og sykkeløsninger ligger adskilt fra bilveien gjennom hele Tillerringen, og vil i liten grad påvirkes av eventuell økning i trafikken. Inn- og utkjørsel fra anlegget vil ikke komme i konflikt med gående og syklende da det er gang- og sykkeløsning på andre siden av veien.

### **4. Konklusjon**

Det er ikke lagt opp til økning av trafikken til/fra Rimol Miljøpark i forhold til i dag. Driftstiden, antall år utvides, så det er behov for mer areal til deponering.

Tunge kjøretøy til/fra Rimol Miljøpark bruker i hovedsak John Aaes veg som adkomstveg. Fotgjengere og syklister krysser planfritt langs denne veien.

Det er svært få ulykker i området. Den eneste registrerte ulykken der tungt kjøretøy var involvert var i krysset John Aaes veg x Haralds Torps veg. Dette krysset er nå bygd om til rundkjøring.

Det skal etableres flere nye boligområder i Tillerringen i fremtiden. Det vil føre til generelt mer biltrafikk og flere gående og syklende. Potensielt kan det være flere beboere som kan bli utsatt for trafikkstøy.