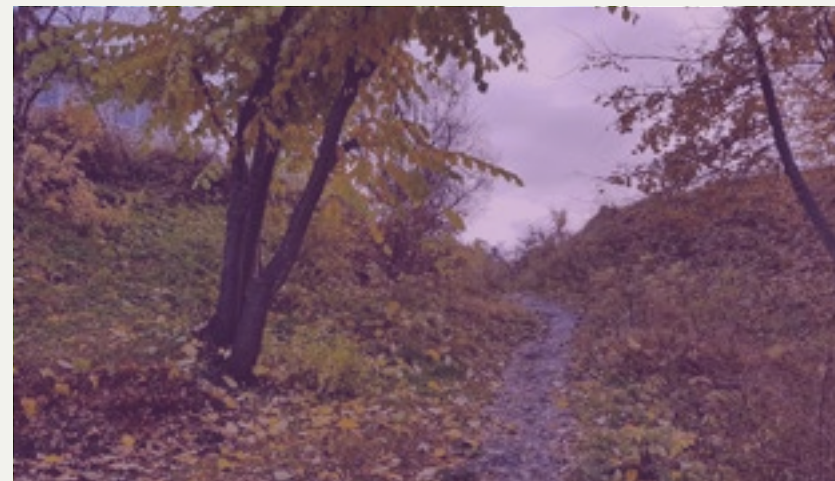




Rapport – gangforbindelser til **MetroBuss**-stasjoner



INNHOLDSFORTEGNELSE

1. Forord	side 3
2. Innledning	side 4
3. Metode	side 5
4. Oversikt	side 6
5. Strekninger og stasjonsområder	side 7
6. Tiltaksdel	side 9
7. Gjennomføring	side 87

FORORD

Miljøpakken har kartlagt gangforbindelser til de nye metrobusstasjonene som skal tas i bruk august 2019.

Målet har vært å redusere avstand og øke kvalitet og trygghet i gangforbindelsene. På bakgrunn av arbeidet er det kartfestet 64 tiltak.

Rapporten vil være et grunnlag for innspill til Miljøpakkens handlingsprogram og til aktuelle etater i Miljøpakke samarbeidet. Den vil også være et viktig innspill til pågående og kommende reguleringsplaner som ligger nær tilknytning til stasjonsområdene.

Arbeidsgruppen har bestått av representanter fra Miljøpakkens gågruppe (2 fra TK, 1 fra SV) samt ekstra ressurs fra Statens vegvesen på landskapsarkitektur og universell utforming.

Miljøpakkens gågruppe har vært orientert om prosessen underveis.

For innspill til prioritering av fortaus og g/s tiltak har det vært avholdt møte med Miljøpakkens trafikksikkerhetsgruppe.

Det har i tillegg vært tett dialog med ledelse og prosjektledere i Metrobuss for å få oversikt over løsninger på stasjonsområder og få innspill til behov som avdekkes i forprosjekt og reguleringsprosessene der.

Det er vår intensjon at dette skal være et levende dokument som kan og må justeres ved behov.

INNLEDNING

Ny rutestruktur for buss

August 2019 skal det etableres ny rutestruktur for buss i Trondheim. Hovedgrepet i strukturen er etablering av 3 hovedlinjer for MetroBuss med tilhørende tverrforbindelser.

Gåstrategi

I følge vedtatt gåstrategi og Miljøpakkens handlingsprogram 2017 - 2021 er kartlegging av atkomstforhold for gående til holdeplasser et av de prioriterte satsingsområdene.

Gjennom snarvegpakke-prosjektene og trafiksikkerhetstiltak i miljøpakken gjennomføres en kontinuerlig forbedring av forholdet for de gående til viktige målpunkt. Flere av disse tiltakene vil samtidig forbedre atkomsten til holdeplasser.

I dette prosjektet har man gjennomført en systematisk kartlegging av alle stasjoner i ny struktur og foreslått tiltak som er gitt prioritering ut fra gitte kriterier.

Utfordringer

Det har helt frem til i dag vært uklarheter rundt både stasjonsplassering og ikke minst hvilke tiltak som skal inngå i - og/eller finansieres av MetroBuss prosjektet.

Kartleggingsprosessen har pågått parallelt med diskusjoner rundt dette, noe som har gjort prosjektet ekstra krevende. Det er i skrivende stund fortsatt noen uklarheter og noen av forutsetningene for forslagene kan lide av dette.

Siden noen av tiltakene må kategoriseres som kritiske eller svært viktige, er det parallelt med prosjektet valgt å spille inn tiltak- og finansieringsbehov til Miljøpakkens handlingsprogram.

Parallell gjennomføring

Der prosjektet har avdekket viktige tiltak hvor man parallelt med kartlegging av behov har man valgt å igangsette enkelte tiltak finansiert gjennom gågruppas egne rammer for snarvegtiltak.

Noen tiltak ligger svært nær selve stasjonsområdet. I noen tilfeller har det derfor vært naturlig å forsøke å få tiltaket inn som del av byggeplanene til MetroBuss. Dette effektiviserer gjennomføringen både tidsmessig og økonomisk.

Hvilke tiltak dette gjelder fremgår av tiltaksdelen.



METODE

Kartlegging

Kartleggingen er avgrenset til 10 minutters gangavstand til stasjonene.

Kartlegging av dagens situasjon er gjennomført ved bruk av flere verktøy:

- Kart med relevante temadata (kartbaser) som gang- og sykkelvegnett, registrerte snarveier, sykkelveger, holdeplasser/stasjoner, rutestruktur, viktige målpunkt osv.
- Flyfoto og gatebilder
- Analyse; potensialet for gangtrafikk og varmekart
- Befaringer

Beskrivelser og vurderinger

Dagens situasjon beskrives. Under "vurderinger" gjøre avveininger av behovet for tiltaket og hvilke tiltak som bør gjennomføres. Det må gjøres mer grundige vurderinger av nivå på tiltak når det er aktuelt å gjennomføre tiltaket.

Prioritering

Tiltakene er gitt prioritering fra 1-3. Prioriteringene er gjort ut fra en samlet vurdering med følgende kriterier lagt til grunn:

Snarveger:

- antall brukere tiltaket vil tjene
- tidsbesparelse
- eierskap/planstatus (hvor enkelt)

Forutaus- og gang og sykkeltiltak:

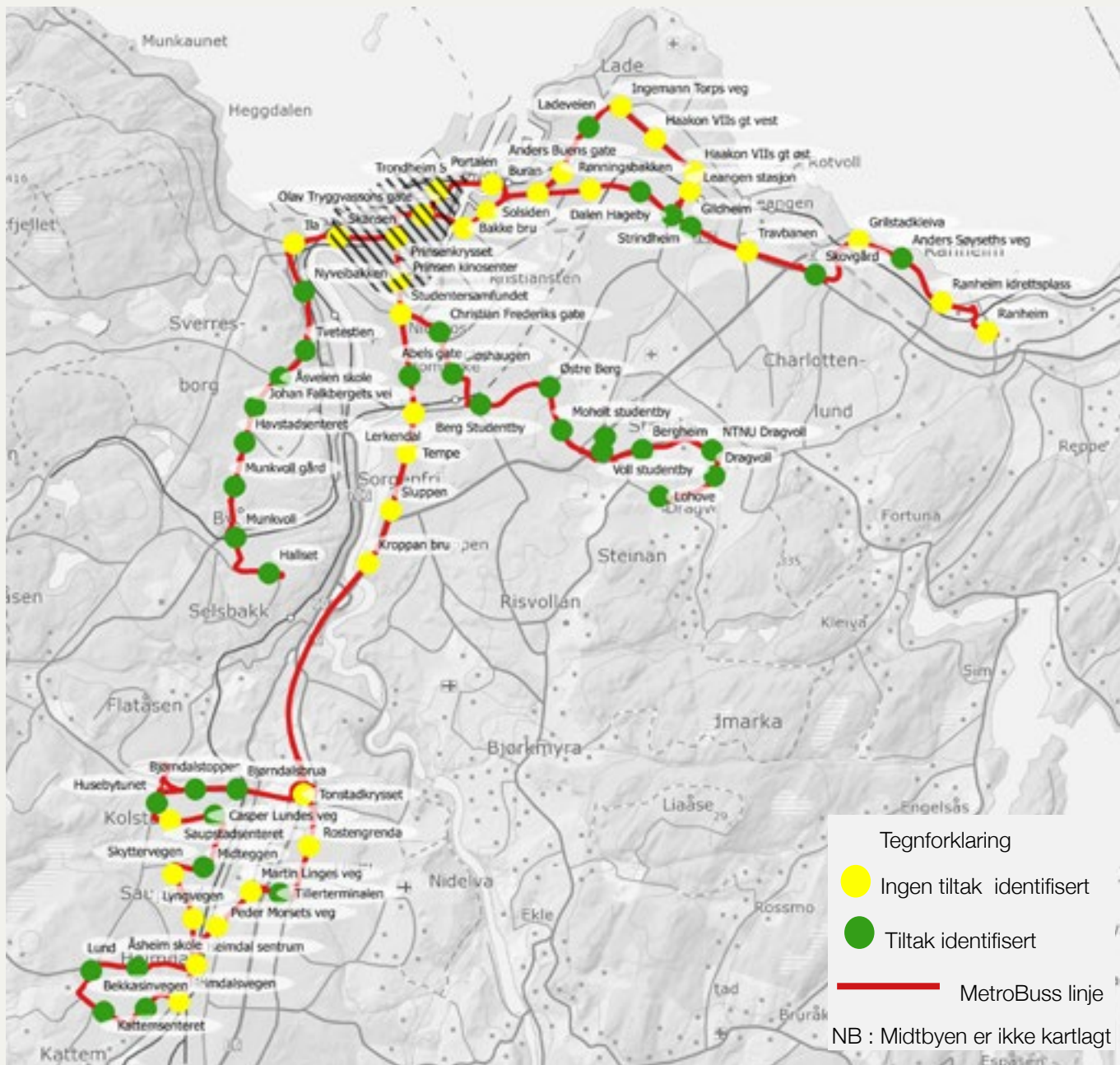
- ÅDT og fartsgrense
- potensielt antall brukere til målpunkt stasjon
- antall brukere til andre målpunkt (eks skole, sentrum, lokalsenter)
- dagens tilbud/tilstand
- hvor krevende tiltaket vil kunne bli (eierforhold mm)

Flere av tiltakene ligger som del av reguleringsplaner som er under utarbeidelse. Her har det vært viktig å spille behovene inn til planprosessen slik at de kan bli planmessig sikret. og i mange tilfeller utbygd gjennom rekkefølgekrav.

Kostnadsberegninger

Kostnadsberegningene er gjort ut fra erfringstall og er svært usikre. Ikke alle tiltak er kostnadsberegnet.





OVERSIKT

Det er ikke identifisert tiltak ved alle stasjoner. Kartet til venstre viser for hvilke stasjoner det er gjort funn. Det er disse stasjonene man vil finne igjen i tiltaksdelen.

Ingen funn trenger ikke å bety at det ikke finnes behov. Man har valgt å unnta områder/strekninger hvor :

- Gjeldende reguleringsplaner sikrer de manglende eller dårlige gangforbindelsene på sikt (eks Lade mot Håkon IVV gt)
- Stasjon ligger i område hvor det er igangsatt mulighetsstudier eller større planarbeid med sikte på større byomforming (eks. Tiller og Sluppen)
- Større strekningstiltak er under planlegging
- God løsning vil kreve omfattende og kostbare tiltak.

Noen av disse er omtalt i neste kapittel.

Midtbyen er også unntatt fra kartleggingen, da det naturlig nok er et godt etablert gangnett i sentrumskjernen. Også her er det enkelte barrierer og strekninger med utrivelige miljø for fotgjengere, men tiltak og løsninger her vil besluttes gjennom pågående prosesser med konkrete gateprosjekt og gatebruksplan.

SVÆRT LITE TILGJENGELIGE STASJONSOMRÅDER

Travbanen

Atkomst til og fra stasjonsområdet skjer via lange trappeløsninger som oppleves som tunge omveier. Stasjonene ligger langs riksveg 706 med en ÅDT på 23000 og fartsgrense 80 km/t. For de kollektivreisende er atkomsten til og fra stasjonene dårlig og mangler universell utforming. Å ta seg til stasjonene innebærer store omveier i et lite trivelig miljø, under og langs en relativt tungt trafikkert veg. Alternativt kan de reisende velge den kortere varianten som går via lange trappeløsninger som ikke vinterdriftes per i dag.

Det er ikke realistisk at dette vegsystemet vil bli bygget om for å sikre bedre løsninger for de reisende i nærmeste framtid. Men det er mulig å gjøre en rekke avbøtende tiltak. Det bør ses på stasjonene under ett der behov kartlegges og avbøtende mindre tiltak konkretiseres.

Strindheimkrysset

Strindheimkrysset forbinder riksveg, fylkesveg og kommunal veg. Området er under stor transformasjon og behovene er endret siden veganlegget ble bygget ut. Dagens kryssløsning tar bare delvis hensyn til myke trafikanter og det er behov for å se på område på nytt i lys av helhetlige løsninger for alle trafikantgrupper. Særlig mangler det gode gangforbindelser og fotgjengeroverganger

til og fra knutepunktet for MetroBuss nord for riksveganlegget mot Leangenbrua. Dette er heller ikke løst i MetroBussprosjektet, og bør løstes gjennom et eget forprosjekt i Miljøpakke-regi.

Tonstadkrysset

Dette krysset er en stor trafikkmaskin som naturlig nok utgjør en stor barriere for fotgjengere og syklister. Faktorer som høy ÅDT, svevestøv, støy og store asfaltflater gjør området utryvlig og ferdig i. Med så mye trafikk som skal avvikles vil det kreve store grep å forbedre forholdene.

Gangatkomster til omstigningspunktet må sikres fra alle større innfarter. Det er en fordel at dette primært vil være et omstigningspunkt og at få vil ha behov for å gå til denne stasjonen for å ta bussen. Hvis tilrettelegging for fotgjengere og syklister skal nedprioriteres, bør omstigning i størst mulig grad skje i selve punktet, og ikke på vegene omkring,

Det er uansett et behov for kryssing i plan i umiddelbar nærhet til omstigningspunktet, slik at de gående ikke ledes i omveier og ned i dagens kulvert. En robust og framtidsrettet løsning må ivareta alle trafikkstrømmene, ikke bare bussens og bilens behov. Vi må ikke bygge løsninger som legger opp til villkryssinger og trafikkfare.



Tonstadkrysset. En stor trafikkmaskin som oppleves som en barriere for forgjengere.



Holtermannsveien.



Byåsveien.



Husbytn - adkomst til stasjon via undergang.

Sluppenområdet, Holtermannsveien og overgangen til Elgsetergate.

Disse områdene er under planlegging i dag og plansituasjonen virker enda noe uavklart. På sikt skal det etableres et knutepunkt for kollektiv på Sluppen. Planene for Sluppenområdet, Holtermannsveien og Elgsetergate må ses i sammenheng hvis vi skal finne gode sømløse løsninger for alle trafikantgrupper. Det bør legges opp til en vegtype der det lar seg gjøre å etablere kryssing i plan med korte avstander uten store barrierer skapt av det overordnede vegsystemet slik situasjonen er i dag. I en midlertidig løsning for MetroBuss bør det vurderes flere gangfelt i kryssene som ligger i nærheten til stasjonene slik at vi unngår store omveier for de reisende.

Byåsvegen nedre

Nedre deler av Byåsveien har svært smale fortau som ikke vinterdriftes. Mye trafikk og bratte fjellskråninger på den ene siden gjør det lite attraktivt og bidrar til at fotgjengere kan føle seg utrygge. Terrenget her er den store utfordringen for å sikre et tilfredsstillende tilbud både for fotgjengere og ikke minst for syklister.

Den totale vegbredden er ikke stor nok til at det kan etableres et fullgodt tilbud for alle trafikantgrupper (inkludert kollektivfelt) i begge retninger. Det har vært gjennomført flere forprosjekter på strekningen,

men en endelig løsning er ikke vedtatt. Sv v/ Strategiseksjonen vil i løpet av høsten 2017 ta initiativ til oppstart av et nytt forprosjekt. Et premiss for dette arbeidet er allerede lagt av MetroBuss-prosjektet som har bestemt at det kun er stasjonene ut av byen skal bygges permanente.

I et forprosjekt vil forhold knytta til de myke trafikantene i retning inn til byen bli ivarettatt, men usikkert hva en får til i retning ut av byen når MetroBuss med sine permanente holdeplasser antakelig låser disponeringen av dette arealet. Det er derfor ekstra viktig at gode og effektive gangatkomster til de permanente stasjonene sikres og ivaretas til ny rutestruktur for buss har sin oppstart i 2019.

Husebytn

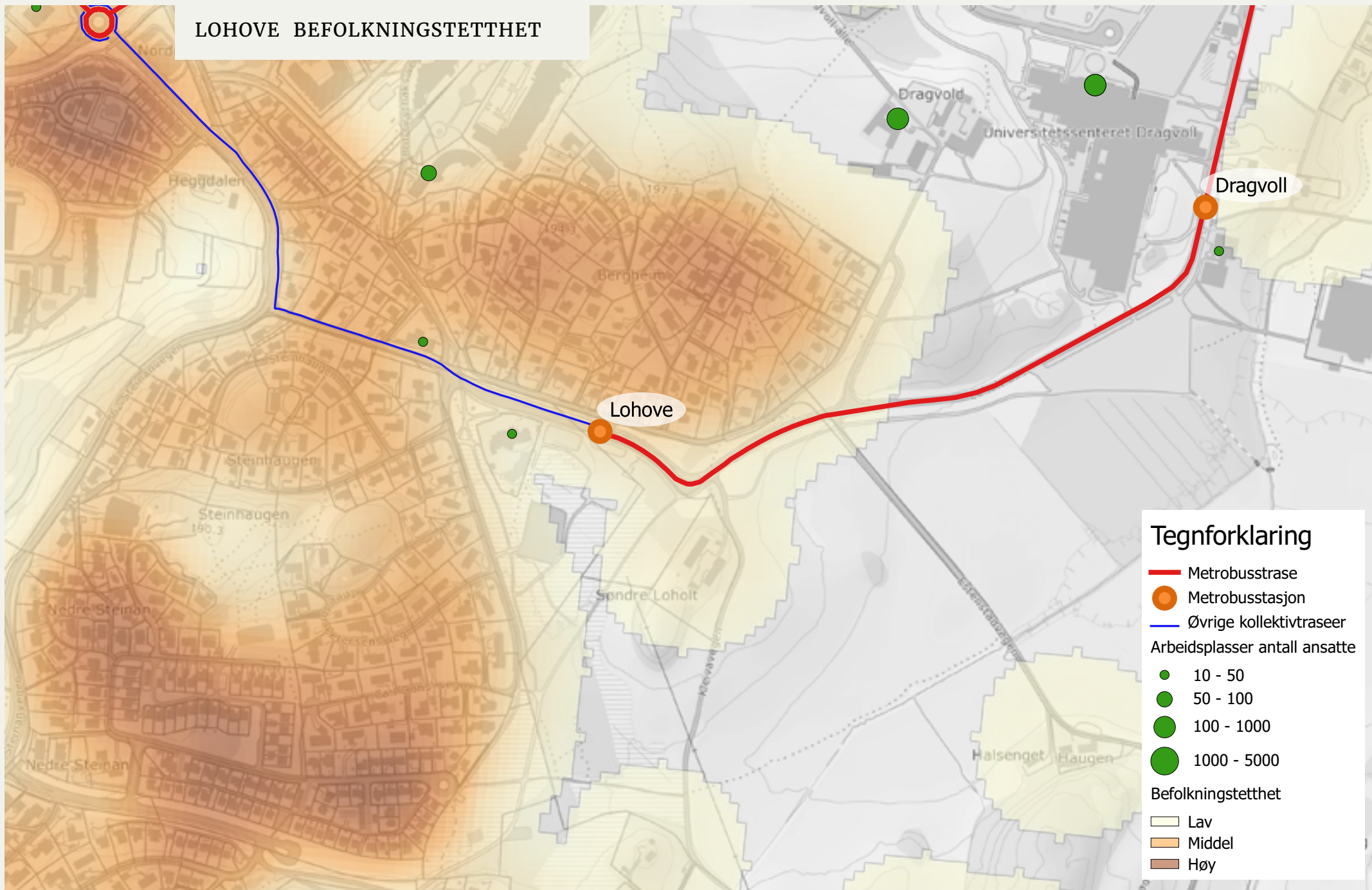
Stasjon Husebytn ligger midt i Kongsvegen. Denne vegstrekningen har en ÅDT på over 8000, fartsgrense 60 km/t og består av hele 5 kjørefelt. Atkomst til stasjon er tilrettelagt med undergang og rampe opp til plattformsområdet, men svært mange velger å gå opp skråningene og krysse i plan. Tydelige tråkk og observasjoner viser dette. Rampen opp til stasjonen er lite hyggelig da den er nedslitt, mørk og mangler snøsmelteanlegg. Området er lite attraktivt for fotgjengeren og kollektivreisende. Krever større ombygging og tiltak for å bedre forholdene.



Tiltaksdel





LOHOVE BEFOLKNINGSTETTHET



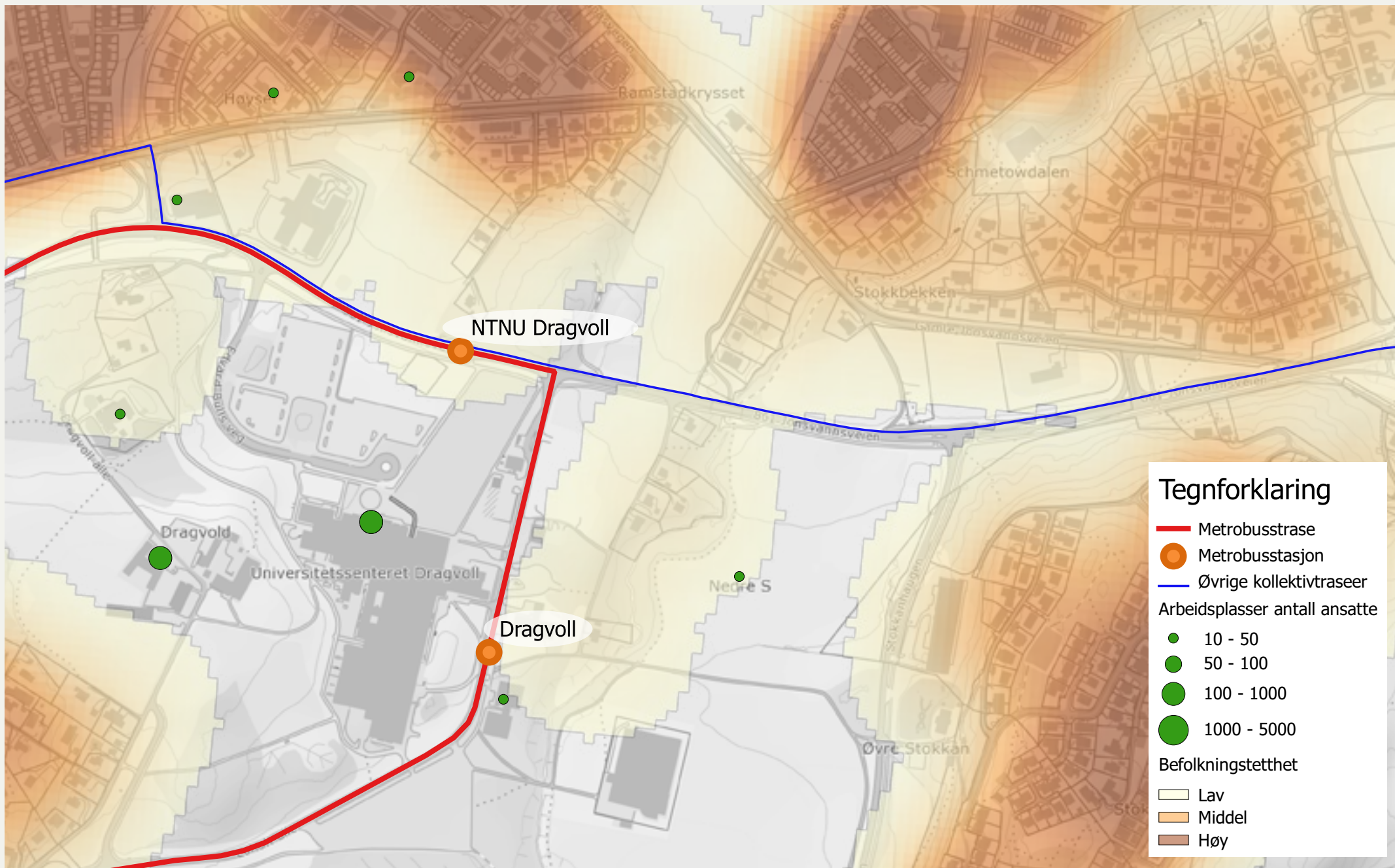
LOHOVE TILTAKSKART



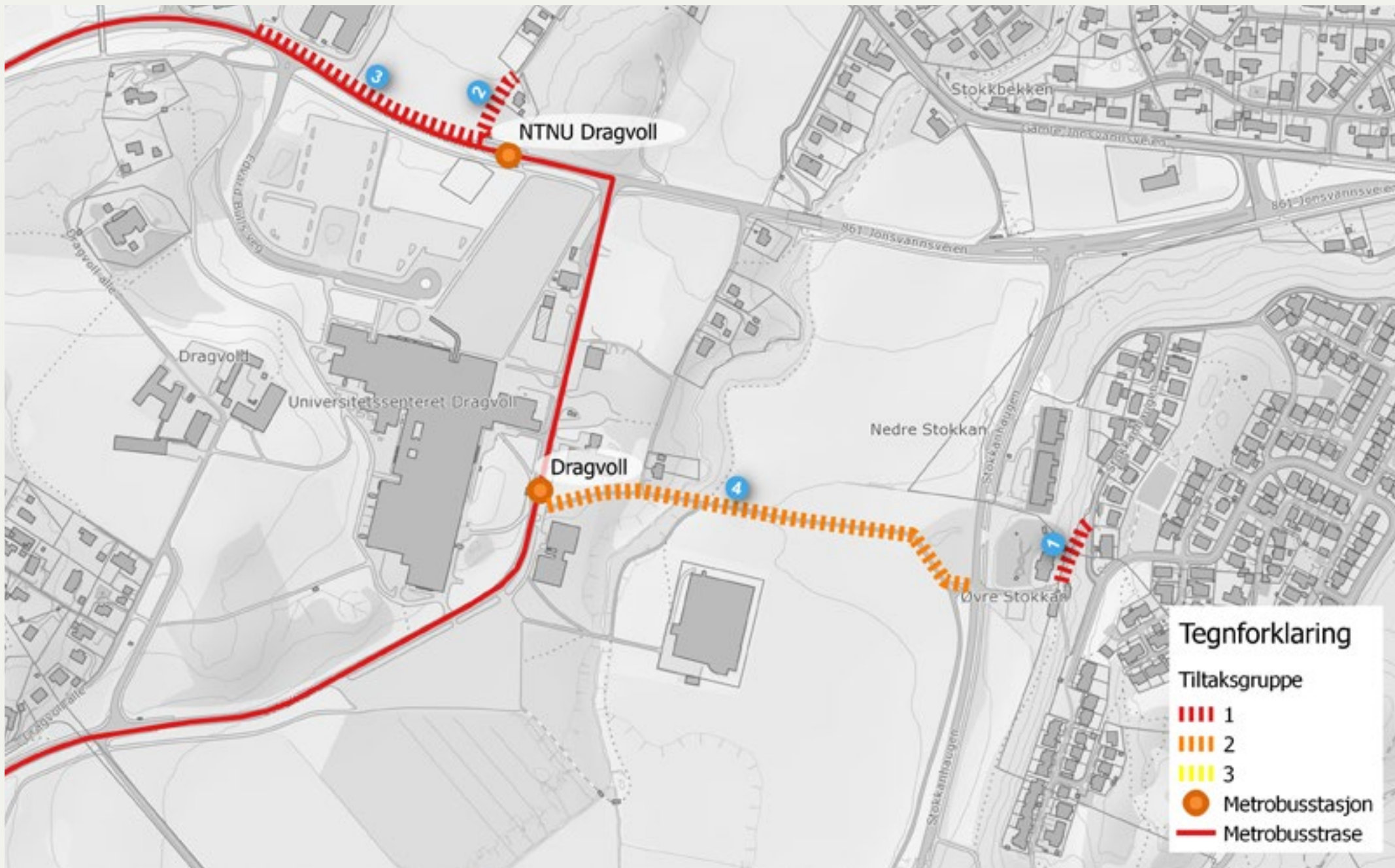
LOHOVE

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Fra Johan E Brodals v. går det flere stier på tvers av skiløpeområdet mot snuplass og stasjon.		Plan ID r0095a Planformål: Friområde	Ok for sommerbruk, men en trase burde hatt vinterstandard. Trasevalg avgjøres i samråd med avd. for idrett og friluftsliv.	Moderat tidsbesparelse og antall brukere gir: PRIORITET 3	
2	Regulert snarveg fra Theodor Petersens veg mellom to bolighus ut mot Steinhaugen friområde. Forbinder Ole Nordgaards veg. I dag er det kun et stitråkk her.		Plan ID: som ovenfor Formål: Friområde/ gangveg	Areal for sti mel boliger ble kjøpt av kommunen i 2013 i samsvar med plan. Betydelig tidsinnsparing for atkomst holdeplass for beboere i vestre del av Steinan (sjekk navn boligfelt). Trasevalg avgjøres i samråd med avd. for idrett og friluftsliv.	Stor tidsinnsparing, men et lite antall brukere gir: PRIORITET 2	

DRAGVOLL OG NTNU DRAGVOLL - BEFOLKNINGSTETTHET



DRAGVOLL OG NTNU DRAGVOLL - TILTAKSKART

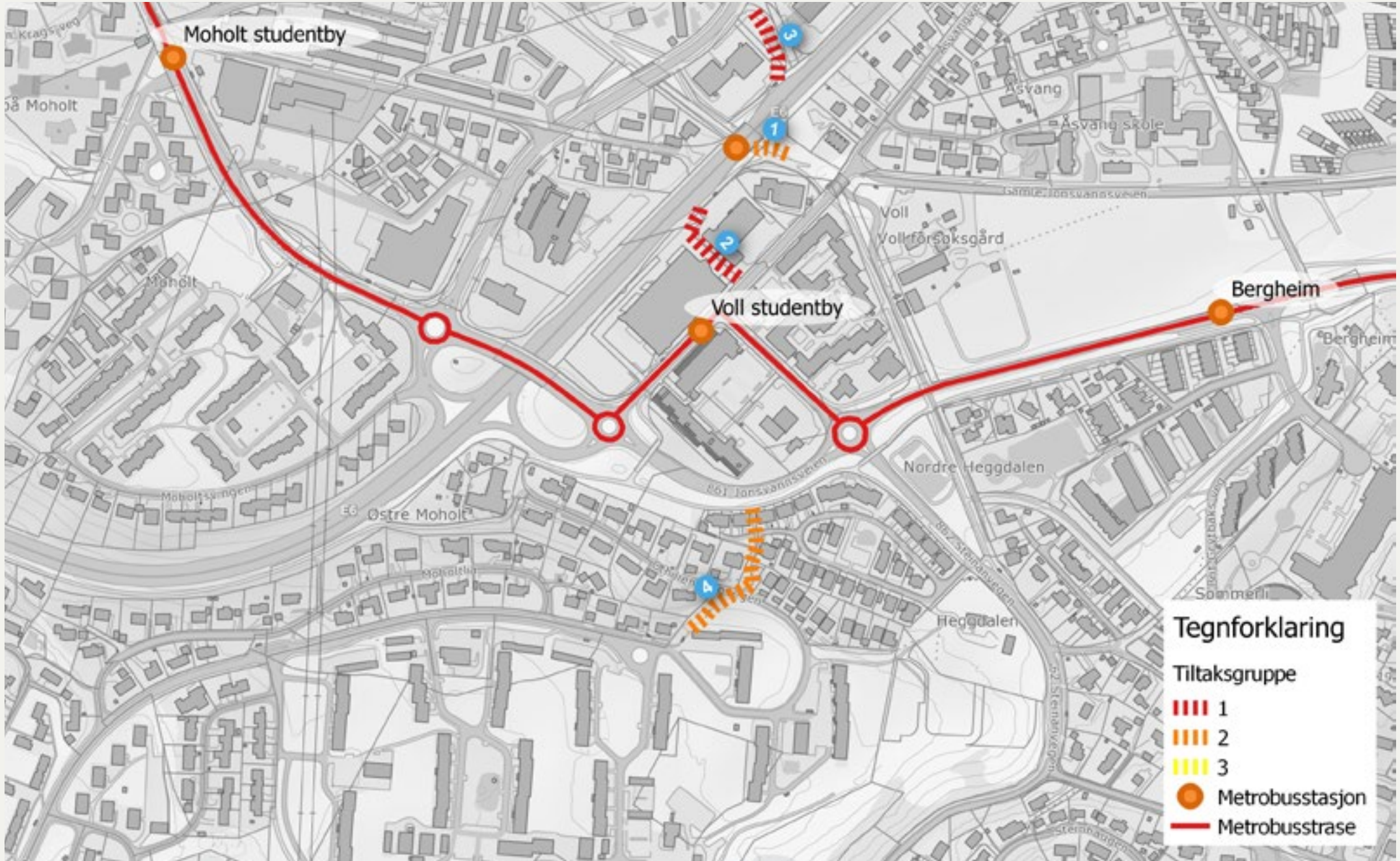


DRAGVOLL OG NTNU DRAGVOLL



Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Fra Stokkanhaugen er det etablert to snarvegforbindelser skiltet g/s – veg ned forbi Øvre Stokkan barnehage.		Plan ID: r0181 c Planformål: Felles gangveg	Nordligste snarveg er den som tjener flest og som er best egnet for oppgradering. Bør gis brøytestandard. Har lys	Enkel gjennomføring, mange brukere og stor tidsinnsparing gir PRIORITET 1	
2	I forlengelsen av privat veg som går fra gml. Jonsvannsv. sør retning Jonsvannsvn. går en traktorveg som går over i sti fram mot nordlige stasjon.		Plan ID: r1018 Planformål: off. bygninger og friområde Kommunalt eid	Noen har hatt på noe grus her. Denne bør imidlertid gis brøytestandard evt. belyses	Bygges 2017 samtidig med MetroBuss. Er finansiert fra programområdet gåing. PRIORITET 1	
3	Fra Rema 1000 og Dragvoll helse og velferdssenter mangler gangtilbud på nordsiden fram mot nordlige stasjon.		Plan ID: r1018 a & r1018e Planformål: noe uklart Plan ID: r20130064 Planformål: g/s-veg	ÅDT 5500, fartsgrense 60 km/t. Svært viktig å sikre g/s - veg på nordsiden inn mot stasjonen. Tydelig tråkk i vegkant	Mange brukere, høy ÅDT og fart og hovedatkomst gir PRIORITET 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
4	Fra Stokkanhaugen til universitetet på Dragvoll går det en grusveg i jordbrukslandskapet som er en mye brukt snarveg/turveg.		Plan ID: r1018a Planformål: Offentlig bebyggelse	Viktig snarveg med stor tidsinnsparing mellom Stokkanhaugen og Dragvoll. Driftes av NTNU. Trenger belysning og brøytestandard. Ok for sommerbruk .	Stor tidinnsparing og flere formål trekker opp. Kostnad og alt. busstilbud Jonsvannsvn. trekker ned: PRIORITET 2	




BERGHEIM, VOLL STUDENTBY (OMSTIGNINGSP), OMKJØRINGSVEGEN MOHOLT OG MOHOLT STUDENTBY TILTAKSKART



BERGHEIM, VOLL STUDENTBY (OMSTIGNINGSP), OMKJØRINGSVEGEN MOHOLT OG MOHOLT STUDENTBY 1/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Atkomst ned mot undergang under omkjøringsvegen fra Åsvangvn. er etablert sør for kulvert, men en alternativ og planfri løsning er lagt under Vegamot i kulvert. Denne har delvis dårlig dekke.		PlanID r0341. Formål: "park, turveg, anlegg".	Linje X3 på E6 er en meget viktig linje mot sør (Tiller). Det fins alternativt gangtilbud fra Vegamot sør for undergang, men denne er planskilt og mer trafiksikker	Mange brukere og enkelt tiltak , men liten tidsinnsparing gir: PRIORITET: 2	
2	Forbindelsen mellom Voll omstigningspunkt og HP omkjøringsveg Moholt sør kan forkortes ved å gå gjennom p-areal øst for Moholtsenteret. Denne er ikke tilrettelagt for gående.			Svært viktig pga viktig omstigningsforbindelse. Er ikke tilrettelagt som egen gangtrase. Reguleringsplan på gang; spilles inn her	Tiltak er spilt inn til reguleringsplan Vegamot PRIORITET 1	
3	Atkomst til stasjon "omkjøringsveien Moholt - nord" fra Brøsetvn. har unødig omvei rundt folkebiblioteket. Snarveg bør etableres.		Vedtatt reguleringsplan for Brøsetvn. og Kirkvollen – PlanID r1207 viser ny atkomst til forretningsområdet, men ikke helt opp mot holdeplass	God tidsinnsparing for mange brukere. Regulert ny atkomst til forretningsområdet må sikres fortau. For helhetlig forbindelse mot holdeplass må vegformål forlenges (krever reg.endring)	Avventes fordi: fortsatt diskusjon om stasjonsplassering og fordi denne trenger mindre reg.endring og dialog mot plan/grunneier. Ellers: PRIORITET 1	

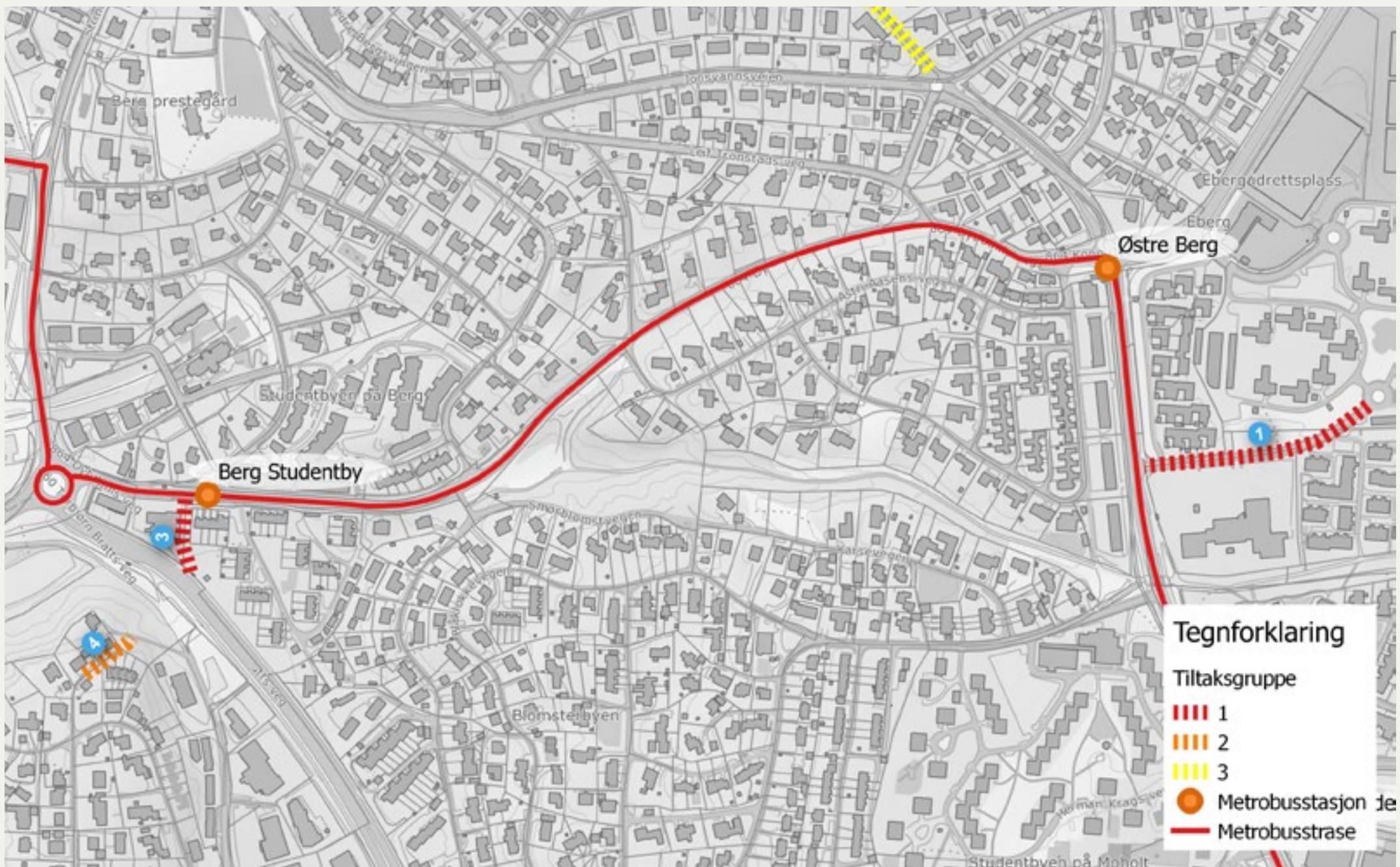
BERGHEIM, VOLL STUDENTBY, OMKJØRINGSVEGEN MOHOLT OG MOHOLT STUDENTBY 2/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
4	Det er i dag etablert en snarveg fra Othilienborg mot Moholtsenteret på tvers av Othilienborgvegen, over Heggdalsringen mot g/s veg Moholtruta. Dette gjennom en kombinasjon av dårlig stittråkk og en gruset og en asfaltert gangforbindelse.		<p>Stittråkk: KPA; Boligformål og privat eid</p> <p>Gruset forbindelse; PlanID r0377 – Formål: friområde Kommunalt eid</p> <p>Asfaltert parsell: regulert til g/s-veg.</p>	<p>Forbindelsen er en viktig snarveg, også for atkomst til linje B4 motsatt veg.</p> <p>Stittråkk er smalt og gjørmete. Mulige tiltak er trapp, utbedring dekke, rekkverk og belysning øvre del</p>	<p>Mange brukere og god tidsinnsparing tilsier høy prioritering .</p> <p>Usikker gjennomføring pga privat grunn på deler av strekning</p> <p>PRIORITET:2</p>	





ØSTRE BERG (OMSTIGNINGSPUNKT) OG BERG STUDENTBY - BEFOLKNINGSTETTHET



ØSTRE BERG (OMSTIGNINGSPUNKT) OG BERG STUDENTBY - TILTAKSKART



ØSTRE BERG OG BERG STUDENTBY

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Adkomstveg Lidarende er tilknyttet over 200 boenheter. Dagens fortau er smale og delvis gjengrodd.		PlanID R1146b; Planformål: fortau. Formål utenfor fortau: boligområde I all hovedsak er strekning på kommunal grunn.	Med over 200 boenheter som sokner til denne vegen (ÅDT ikke angitt), er det stort behov for forbedret løsning for gående. Nytt fortau med brøytebredde	Samlet vurdering av antall brukere, skoleveg, trafikkmengde og gjennomførbarhet gir PRIORITET: 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
2	Sigurd Slembes veg har svært smale fortau. Vinterstid må fotgjengere gå i vegbanen.		Plan ID: r146a Planformål: Kjøreveg og bolig (noe uklar)	ÅDT: Ukjent Fartsgrense: 30 km/t. Vegen er del av en viktig hovedgangåre mot sentrum. Lav fart og behov for erverv av privat grunn trekker ned.	Lav fart, begrenset trafikk, ikke skoleveg og krevende gjennomføring gir: PRIORITET 3	
3	Det går en snarveg gjennom området i dag fra Torbjørn Bratts v. til Dybdahl v.		Tomt er under regulering.	Snarvegen gir god tidsbesparelse. Snarveg må sikres.	Tiltak er spilt inn til reguleringsplan r 20120031 - Dybdahls v. 3 og 5 PRIORITET 1	
4	I dag går det en snarveg fra Kringsjøvegen via privat veg, ned mot gren av Nardovegen (avkjørsel til enkeltbolig).		Plan ID øvre del r1016 (ikke stadfestet?) Formål: bolig - privat eid. Plan ID nedre del; r0172] Formål: felles grøntområde. Siste del: regulert til offentlig kjøreveg, g/s veg og snøopplag etc.	Vil fungere som snarveg for et moderat antall boenheter Standardheving og evt skilting. Sikre rettighet.	God tidsinnsparing, men moderat antall brukere og privat eierskap gir: PRIORITET 2	

GLØSHAUGEN OG CHRISTIAN FREDRIKS GATE - BEFOLKNINGSTETTHET



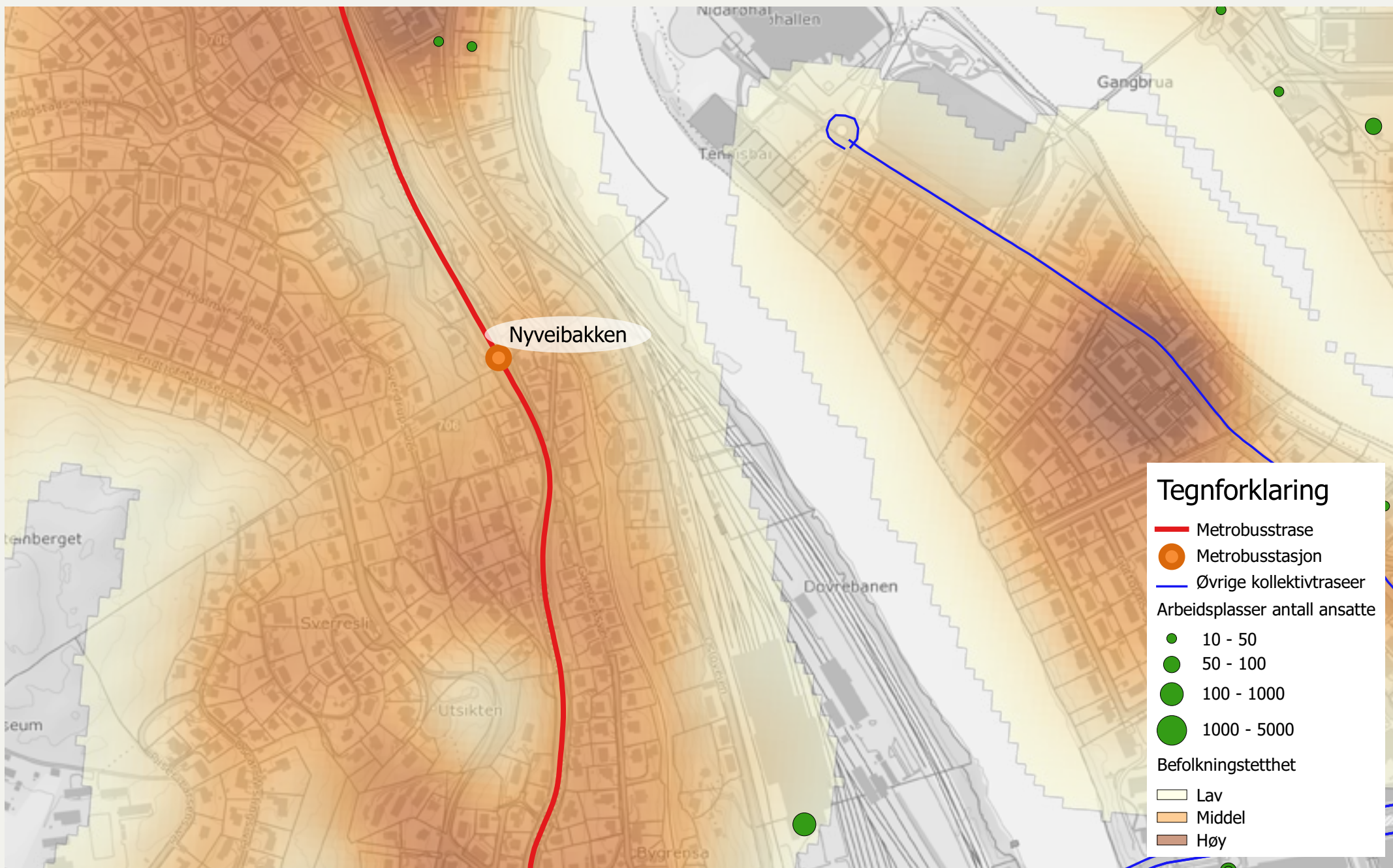
GLØSHAUGEN OG CHRISTIAN FREDRIKS GATE - TILTAKSKART



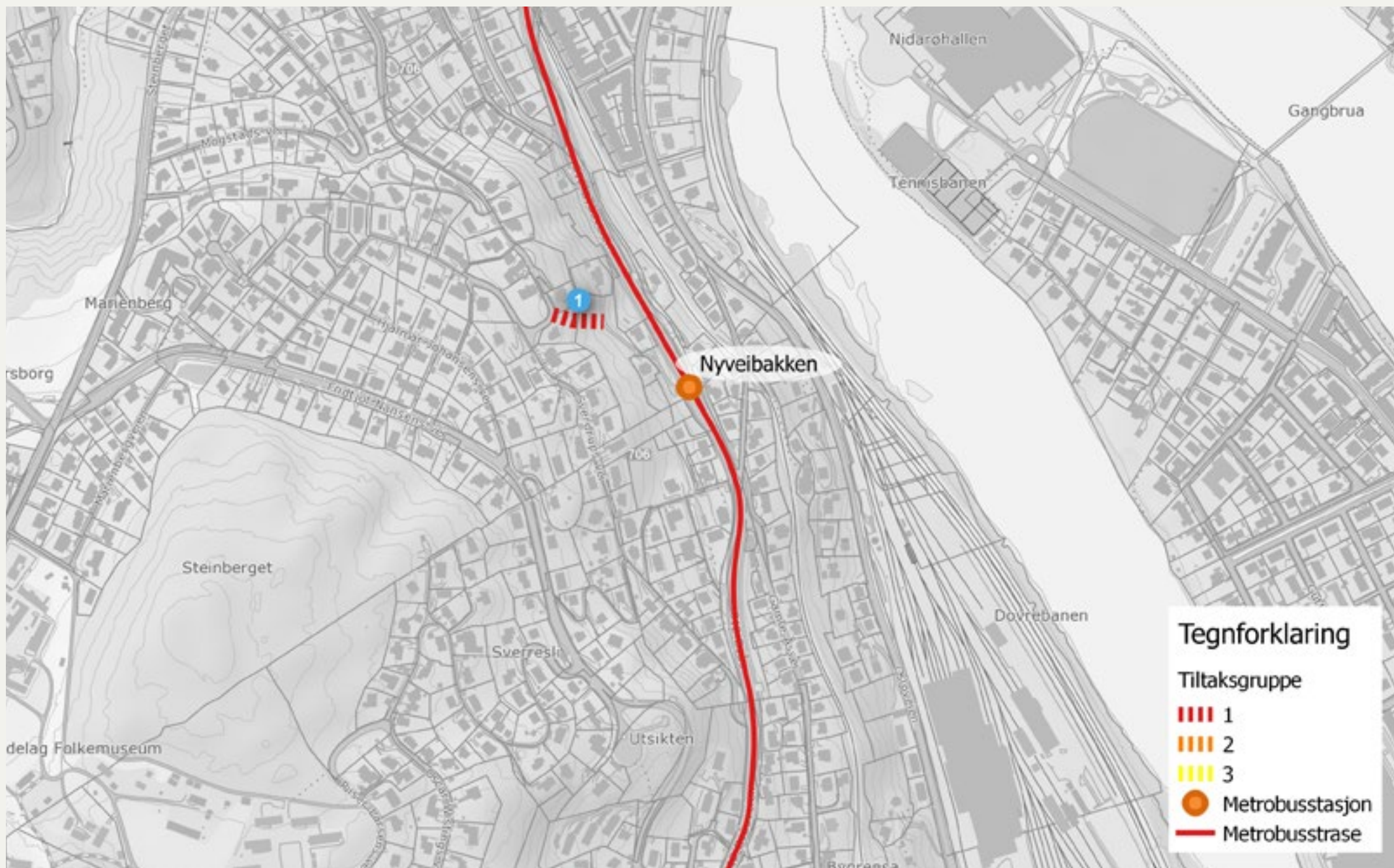
GLØSHAUGEN OG CHRISTIAN FREDRIKS GATE

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Ved atkomst fra Tidemanns gate kan man ta en snarveg bak geologibyggene hvor det mellom "PFI-bygget" og "Geologibygget" er etablert en steintrapp med videre forbindelse rett på holdeplass.		Uaktuelt jf tiltak	Snarveg er ok som den er, men bør skiltes Avklares NTNU	Enkelt og billig tiltak gir: PRIORITET 1	
2	Fra Tidemanns gate går en gruset snarveg retning Gløshaugen.		PlanID: r0203e Planformål: gang/sykkelveg	Traseene har ok standard, men mangler lys. Viktig snarveg for mange brukere. MP har mottatt innspill på denne	God tidsbesparelse for mange og enkel gjennomføring gir PRIORITET 1	Er planlagt 2017. Finansieres gågruppa
3	Mellom Jakob Rolls gt. og Parkvegen går en snarveg i form av et lite stitråkk retning holdeplass Chr. Frederiks gt.		PlanID: r0301f Planformål: offentlig gangveg Kommunalt eid	Snarveg med god tidsinnsparing til/ fra holdeplass og universitetet på Gløshaugen. Breddeutvidelse, bedre dekke og rekkverk	Snarveg med god tidsbesparelse for mange samt enkel gjennomføring gir: PRIORITET 1	Bygges i 2018. Snarvegpakke 4 Finansieres gågruppa


NYVEIBAKKEN - BEFOLKNINGSTETTHET



NYVEIBAKKEN - TILTAKSKART



NYVEIBAKKEN

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Det mangler snarveg fra Dyrborgvn. til stasjoner i Byåsvn.			Selv om det er svært bratt her vil dette være en viktig snarveg for mange pga lang omvei rundt.	Tiltak er spilt inn til reguleringsplan for Dyrborg - r20160037 PRIORITET 1	

TVETESTIEN - BEFOLKNINGSVEKST



TVETESTIEN - TILTAKSKART



TVETESTIEN

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Liten snarveg fra Jakobstien ut på g/s - veg langs Byåsveien rett på stasjon. Denne er ikke universelt utformet.		PlanID: r013b Planformål: Veg og fortau Delvis privat eid	Tiltak er spilt inn i forprosjekt MetroBuss	Enkel gjennomføring, antall brukere og god tidsinnsparing: PRIORITET 1	
2	Fra Tvetestien er det bygd en betongtrapp med trillerampe gjennom muren som fører rett ned på stasjon.		Plan ID: r135b, Formål: Eldre plan fra 1065 angir "brunt" (antatt gangareal)	Trappa er en svært viktig snarvegforbindelse rett ned på stasjon. Den er nedslitt og holdes ikke åpen om vinteren. Vurder nivå på oppgradering. Nytt rekkverk som minimum.	Stor tidsbesparelse for mange brukere, men ok for sommerbruk gir: PRIORITET 2	
3	Mellom Framvn. og Oskar Wistings v. går en viktig snarveg forbi Sverresborg skole.		PlanID: r0607 Planformål: offentlig areal	Snarvegen er helt ok for sommerbruk men kunne trengt belysning	Moderat tidsinnsparing for et moderat antall brukere, men ok for sommerbruk gir: PRIORITET 3	


JOHAN FALKBERGETS VEG - BEFOLKNINGSTETTHET



JOHAN FALKBERGETS VEG - TILTAKSKART



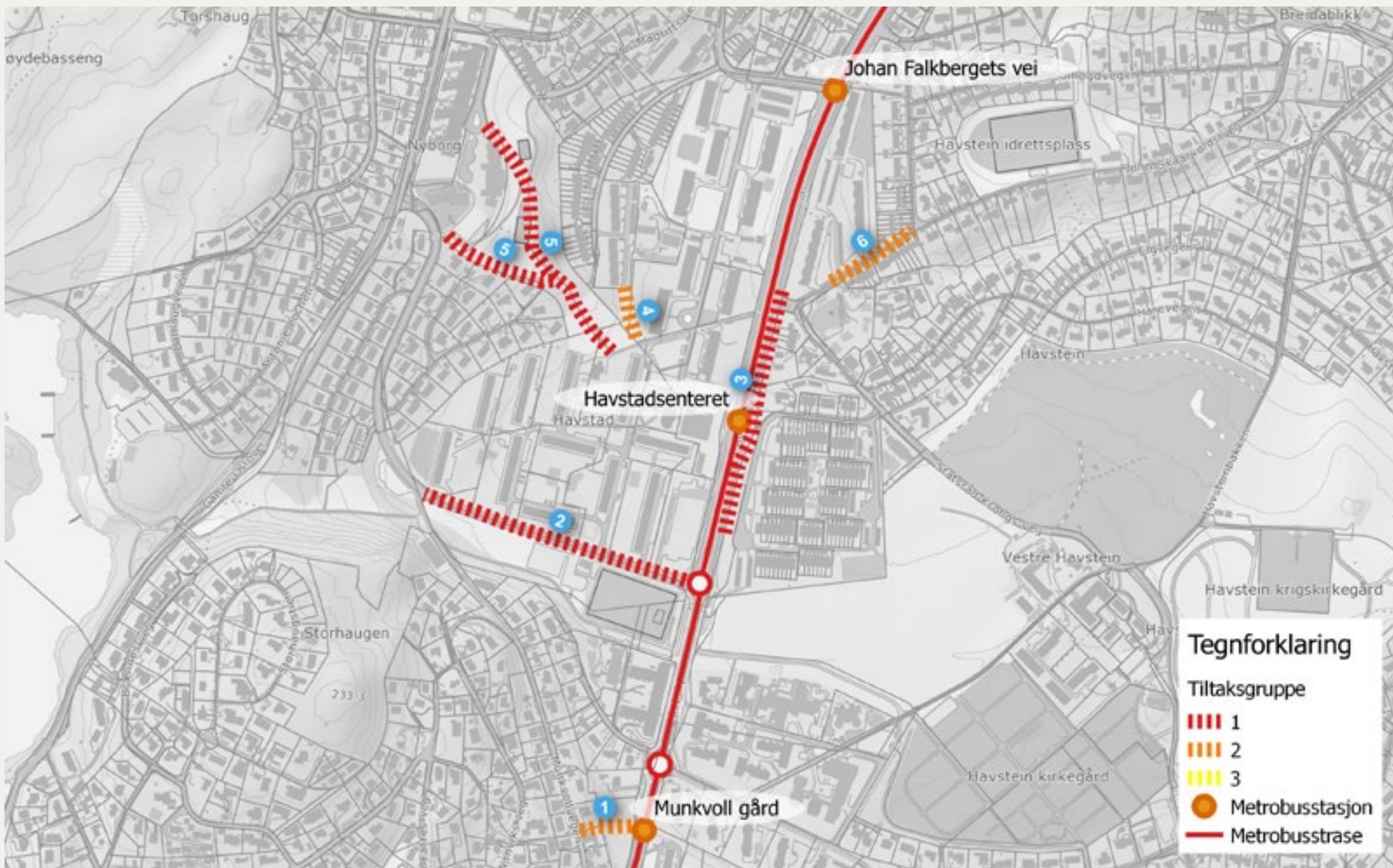
JOHAN FALKBERGETS VEG

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Johan Falkbergets veg har smale, og tosidige fortau. Kryss Eli Sjursdotters v. / Karolinervn. er utflytende og innbyr til fart.		Plan ID: 1356 Planformål: vegareal	ÅDT 1800. Fargsgrense: 30 km/t Siden det er trangt, opp Johan F v. er det mest realistisk å få utvidet og rustet opp fortau fra kryss med Eli Sjursdotters veg. Kryss bør strammes opp	Hovedatkomst og enkel gjennomføring (mulig å ta av kjørebane), men moderat ÅDT og ikke skoleveg gir: PRIORITET 2 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
2	Ved å åpne gjerde mot Byåsveien og forlenge privat innkjørsel til sameie sikres en snarveg fra Vidarheimsvn. mot stasjon Johan Falkbergets veg		Plan ID: r 0058 Planformål: uklar – eldre plan	Gir noe tidsinnsparing når man kommer fra buss. Avhengig av samtykke fra sameiet	Begrenset tidsinnsparing og privat grunn gir prioritet: PRIORITET 3	




MUNKVOLL GÅRD OG HAVSTADSENTERET - BEFOLKNINGSTETTHET



MUNKVOLL GÅRD OG HAVSTADSENTERET - TILTAKSKART



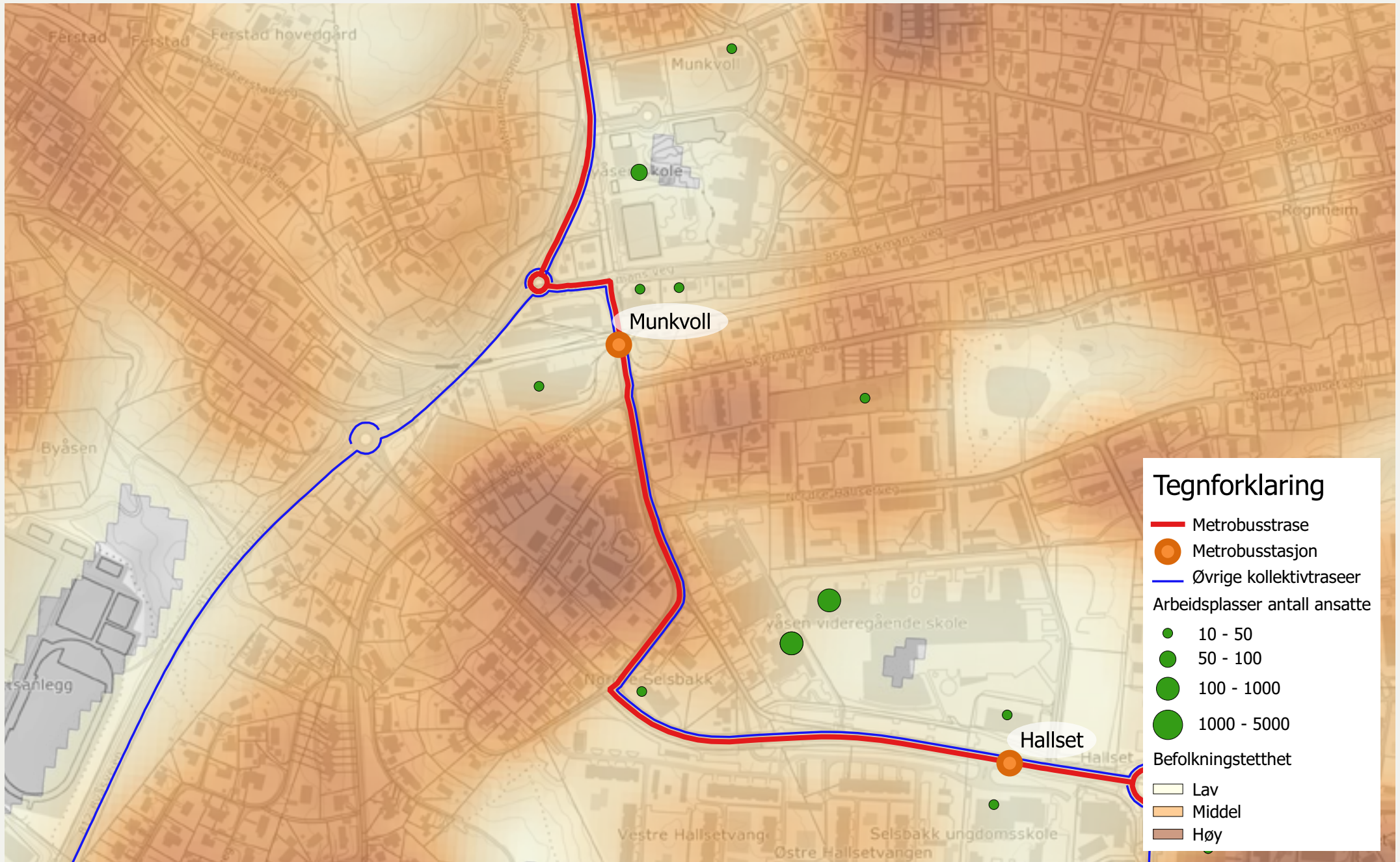
MUNKVOLL GÅRD OG HAVSTADSENTERET 1/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Det mangler en snarveg mellom Munkvollvn. og Byåsvn.		Øvre del: Plan ID r 0064 Planformål: eldre plan. Privat tomtedeling vist Nedre del: Plan under arbeid	Svært lang omvei rundt. Behov nedre del er spilt inn til reguleringsplan som er under utarbeidelse.	Stor tidsbesparelse for mange, men privat grunn gir: PRIORITET: 2	
2	Havstadvn. har manglende fortau på store deler av strekningen (kun kantstein - strekning har vært gravd opp).		Uklar	ÅDT: 1500, fartsgrense: 40 km/t.. Her er et tydelig brudd i sammenhengende fortau. Har ikke funnet historien bak hvorfor strekningen ikke er reparert etter at den er gravd opp. Rett og bred vegstrekning tilsier økt hastighet	Moderat ant brukere og trafikkmengde, men hovedadkomst, brudd i helhetlig nett og viktig atkomst idrettsanlegg mm gir: PRIORITET: 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
3	Sykkelveg med fortau langs Byåsveien slutter og går over i g/s veg like nord for rundkjøring Byåsvn. og Havstadvn.			Sykkelveg med fortau må forlenges på den ene siden. Foreligger forprosjekt for sykkelveg m/fortau Munkvoll – Ila hos SW	Inngår i større forprosjekt Byåsveien.. Gis ingen prioritet	

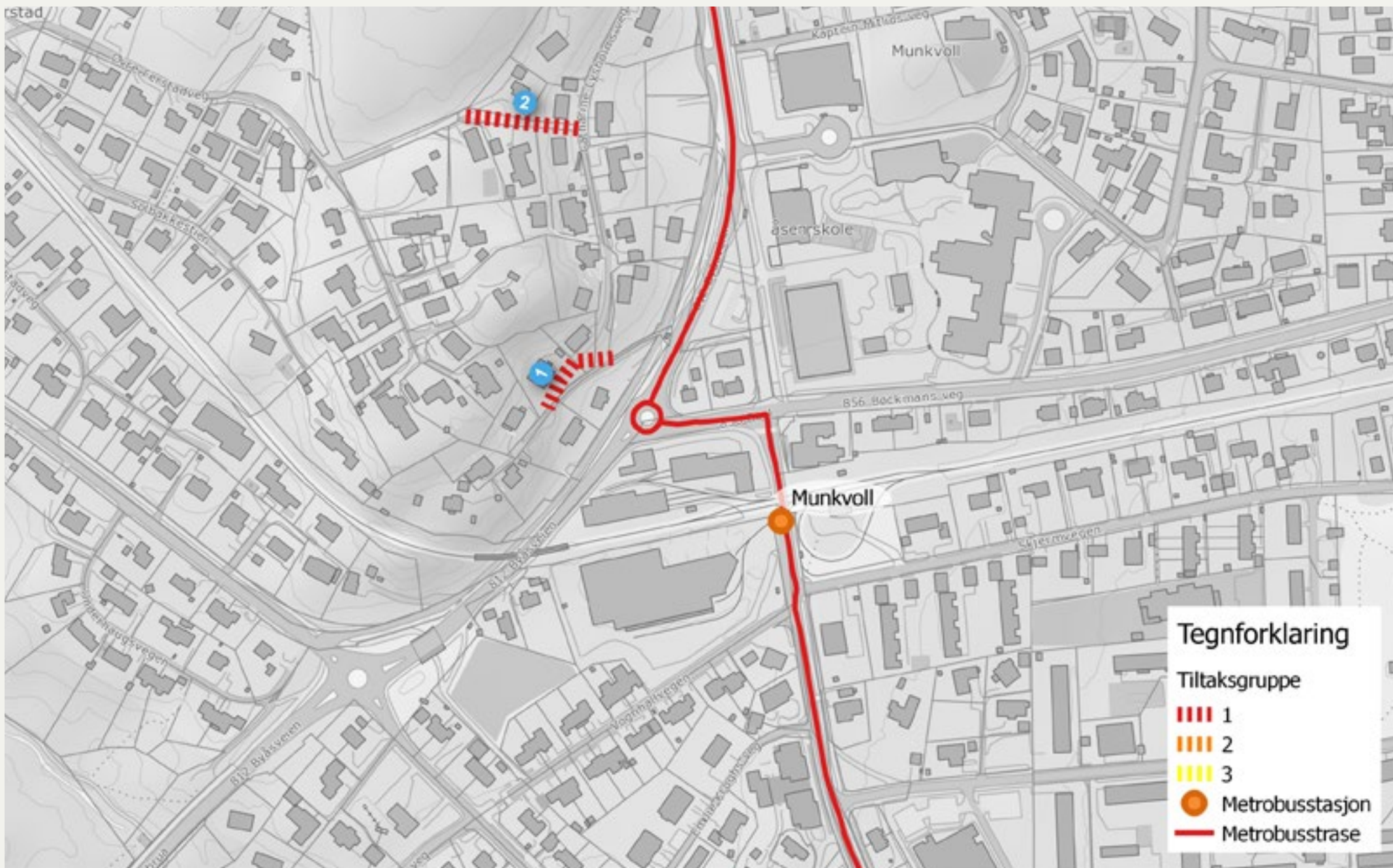
MUNKVOLL GÅRD OG HAVSTADSENTERET 2/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
4	Fra Eli Sjursdotters vei går et stittråkk i retning Havstadsenteret.		Plan ID: r0446, r1006d Planformål: Off. friområde og boligformål (nedre del)	Lang omveg, mange brukere, men ok for sommerbruk. Burde hatt brøytestandard Eid av borettslag	God tidsbesparelse og mange brukere, men privat og ok sommerstid gir: PRIORITET 2	
5	På begge sider av Nyborg skole går det snarvegtråkk gjennom friområdet ned mot Karolinervegen og Havstadsenteret.		Plan ID: som ovenfor Planformål: Off friområde	Turstien bør utvides og rustes opp med nytt dekke. Dette forkorter gangtid til lokalsenter skole og barnehage vesentlig.	Tiltak er planlagt gjennomført innen 2018 Finansieres gjennom programområdet gåing - mindre gåtiltak PRIORITET 1	
6	John Skaarvolds vei har smale tosidig, delvis kun ensidig fortau.		Plan ID r0058b Planformål: Uklar – eldre plan fra 1960	ÅDT 700. 30 km/t. Her er det trangt. Vurder ensidig fortau 2.5 m . tilsvarende regulert ved Rema 1000, men på nordsiden. En evt. stenging av avkjørsel til Vidarheimsvn. gir økt trafikk her. Vil kreve noe grunnerv	Forholdsvis lav ÅDT (vil kunne øke) og noe krevende gjennomføring, men hovedatkomst og atkomst idrettsanlegg gir PRIORITET 2	

MUNKVOLL (OMSTIGNINGSPUNKT) - BEFOLKNINGSTETTHET



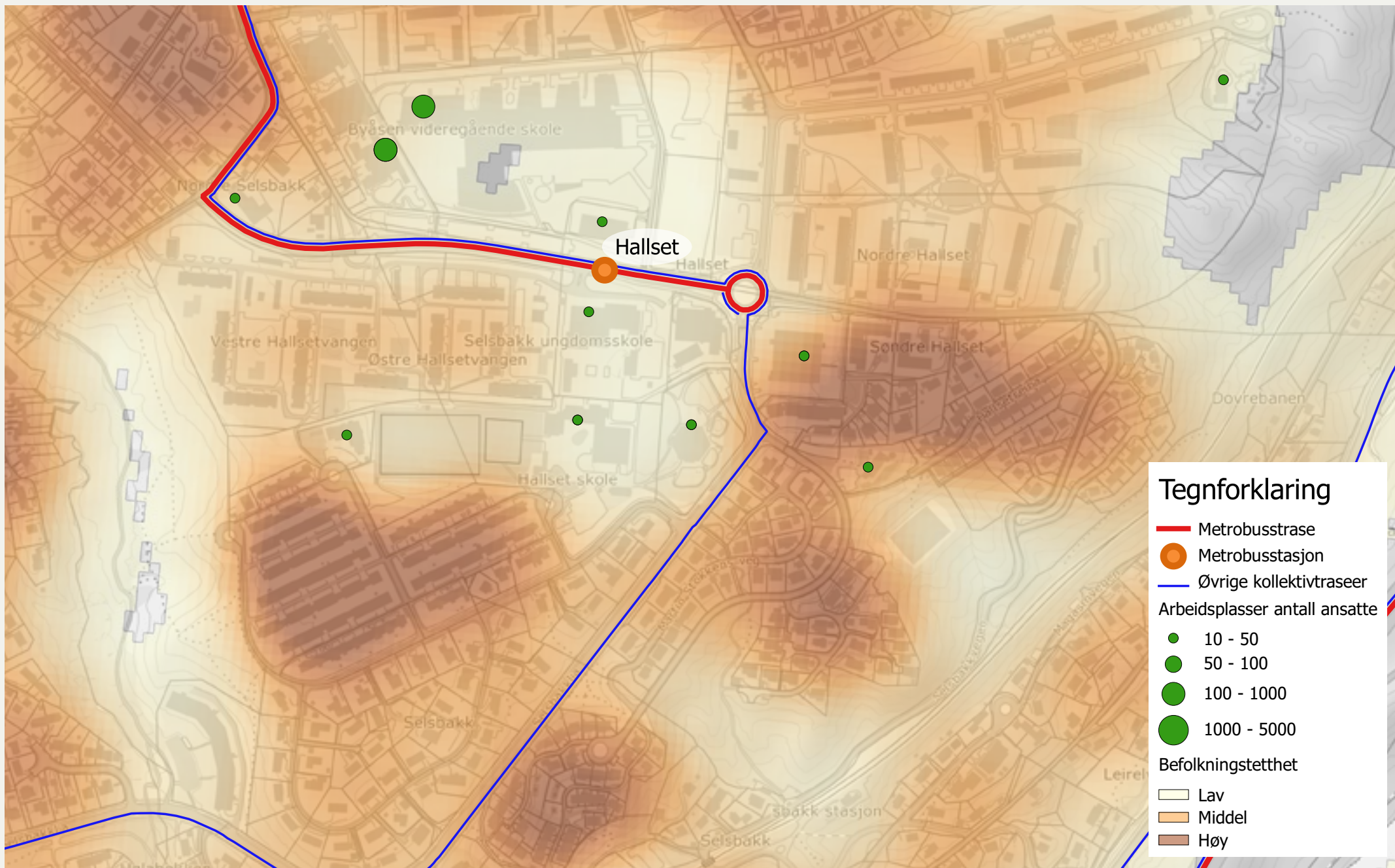
MUNKVOLL (OMSTIGNINGSPUNKT) - TILTAKSKART



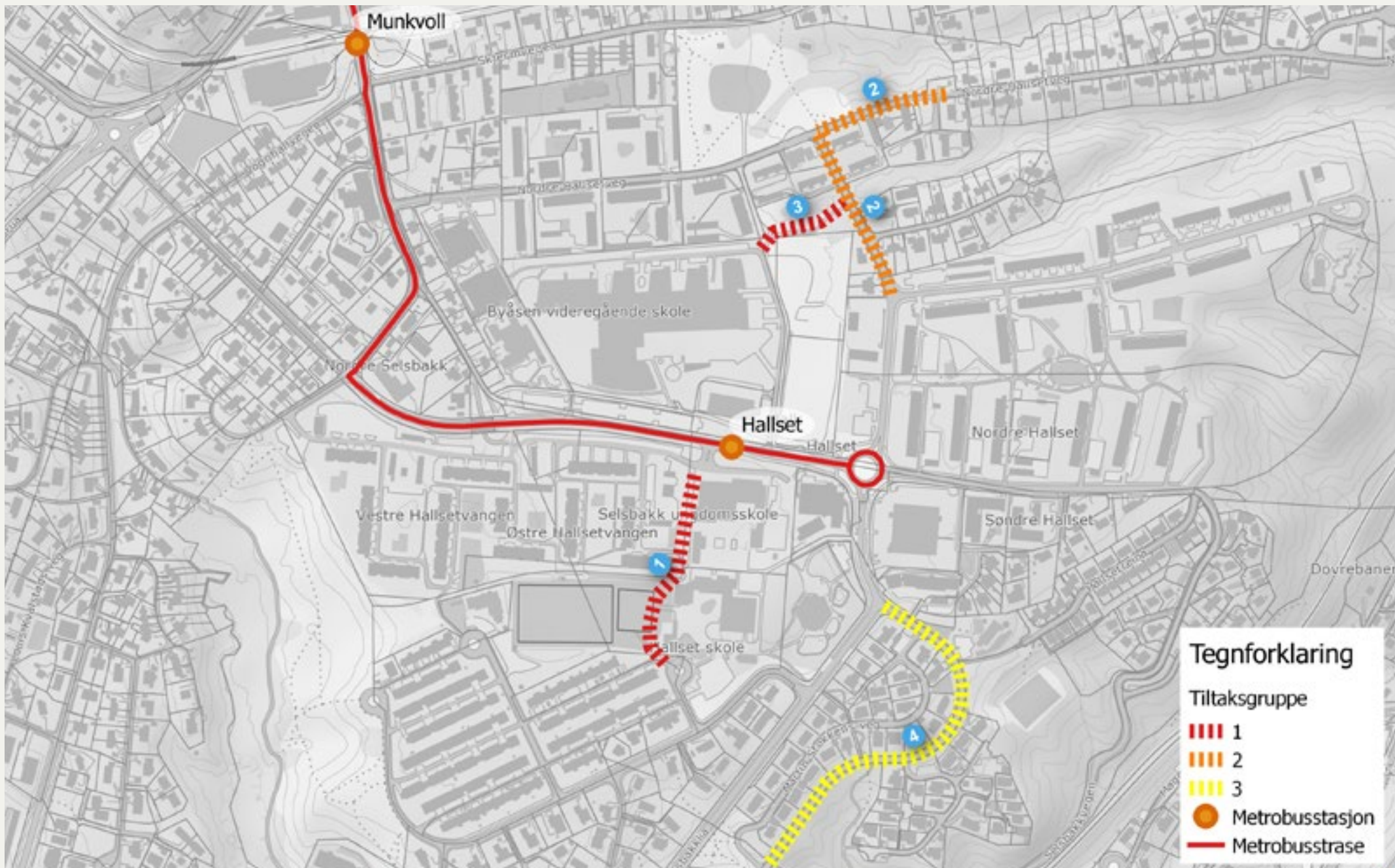
MUNKVOLL (OMSTIGNINGSPUNKT)

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Fra gren av Byåsveien går 2 eksisterende stitråkk i bratt terreng opp til Catharine Lysholms v. En av disse bør utbedres		Plan ID: r 01361 Planformål: Bolig Et av tråkkene er på kommunal grunn	Selv om snarvegene er bratte her gir de stor tidsbesparelse for beboere tilknyttet Øvre Ferstadveg. Krever samtidig oppgradering av trase/tiltak nr 2.	Stor tidsbesparelse og enkel gjennomføringsmulighet gir prioritet: PRIORITET 1	
2	Tilsvarende er det etablert et eksisterende stitråkk fra Catharine Lysholms v. til Øvre Ferstad v. som foreslås utbedret.		Plan ID: r 0042 (planstatus noe uklar - angitt "IKKE STADFESTET") Kommunalt eid	Som ovenfor. Eies av kommunen, og er derfor enkel å gjennomføre	Stor tidsbesparelse og enkel gjennomføringsmulighet gir prioritet: PRIORITET 1	

HALLSET (OMSTIGNINGSPUNKT) - BEFOLKNINGSTETTHET



HALLSET (OMSTIGNINGSPUNKT) - TILTAKSKART



HALLSET 1/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Sikre mer direkte atkomst til holdeplass fra boligfelt Solvangen vest for / gjennom Hallset og Selsbakk skoler.		PlanID r1051 Planformål: Offentlig bebyggelse.	Dagens forbindelse er lite direkte og består av gruset sti inn mot og ut fra grusbane før sammenkobling med gangveg bak skole. Et evt. tiltak og løsning må avklares mot Trondheim eiendom og skolen lokalt. Viktig snarveg pga tidsbesparelse.	God tidsinnsparing, mange brukere og flere målpunkt gir: PRIORITET: 1	
2	Manglende fortau Nordre Hallsetveg. Marginalt fortau Alette Beyers veg fram til Waldemar Aunes. veg.			ÅDT 500 (sannsynligvis høyere). Fartsgrense 30 km/t. Viktig atkomst til holdeplass, skole og lokalsenter. Blandet trafikk ok store deler av vegen, men en foreslår å hhv etablere og utvide fortau på siste del jf beskrivelse. Det er mottatt innspill fra skolebarn om strekningen	Lav ÅDT, men viktig skoleveg og hovedatkomst gir PRIORITET 2 Spilt inn til HP 2018 - 2021	

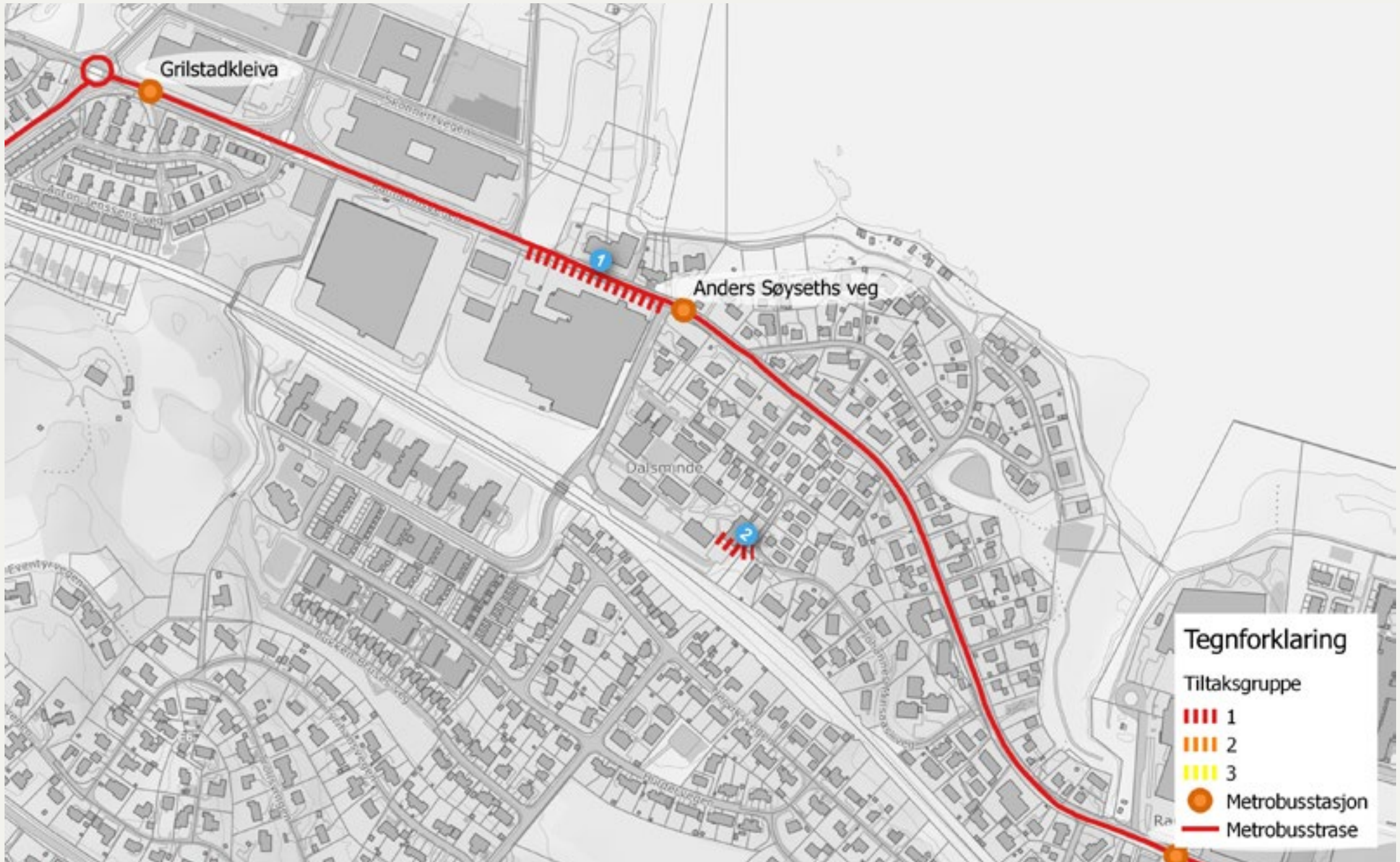
HALLSET 2/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
3	Sti etablert av kommunen som snarveg til skole. Trenger utvidelse og belysning.			Svært viktig snarveg både til barne-, ungdoms- og vgs i tillegg til metrobusstasjon. Trenger oppgradering og belysning.	Bygges 2018 Finansiert av programområde gåing - snarveger PRIORITET 1	
4	Langs Martin Stokkens vei er det kun sommerfortau.			På vinterstid når Fuglesangen ikke kan benyttes, er dette også skoleveg for barn. Svingete vegbane gjør den ekstra utrygg. Men tiltak er meget krevende pga terreng	Forholdsvis lav ÅDT/ få brukere, krevende gjennomføring og Fuglesangen som alternativ (kun sommerstid) gir PRIORITET: 3	


ANDERS SØYSETHS VEG - BEFOLKNINGSTETTHET



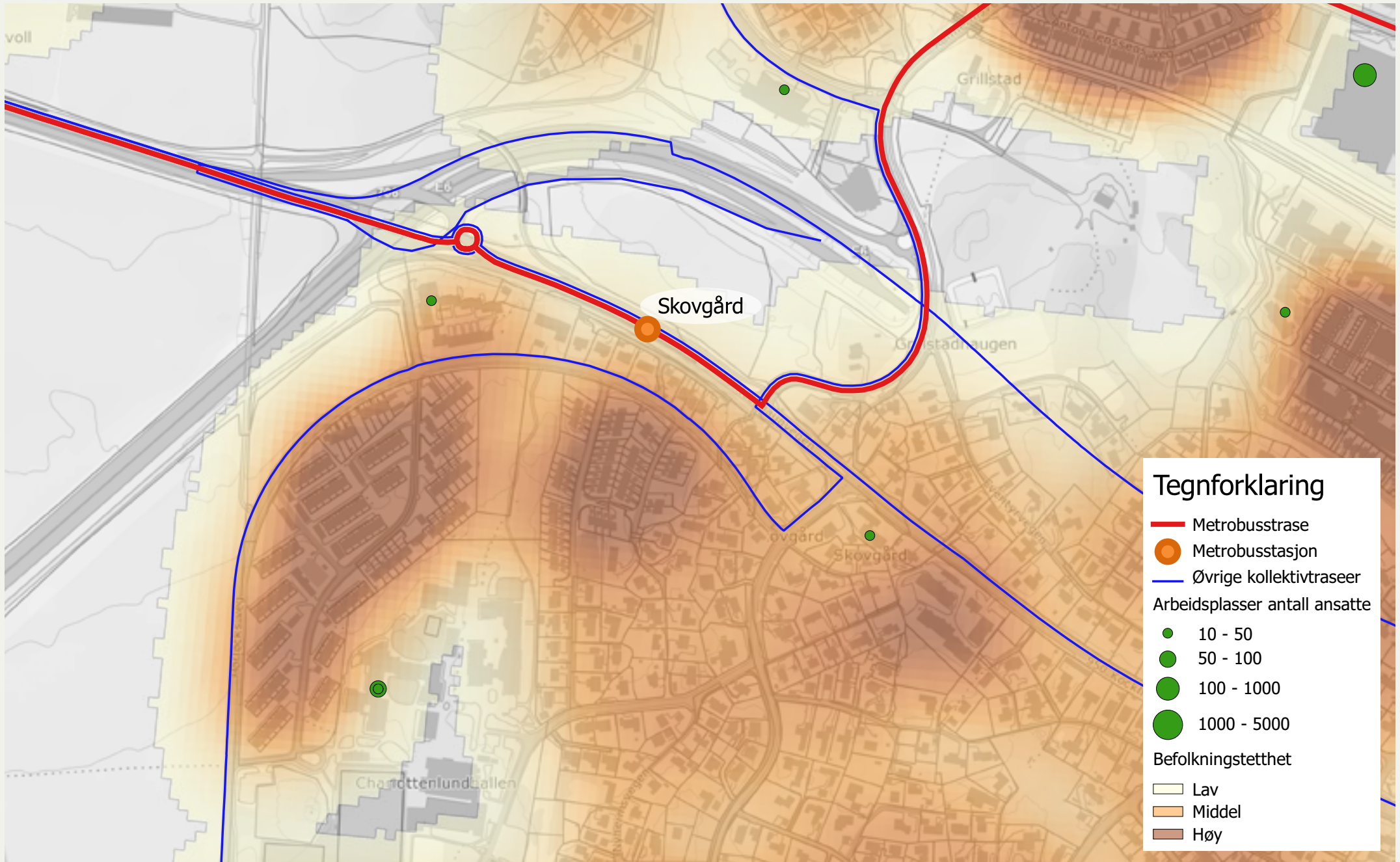
ANDERS SØYSETHS VEG - TILTAKSKART



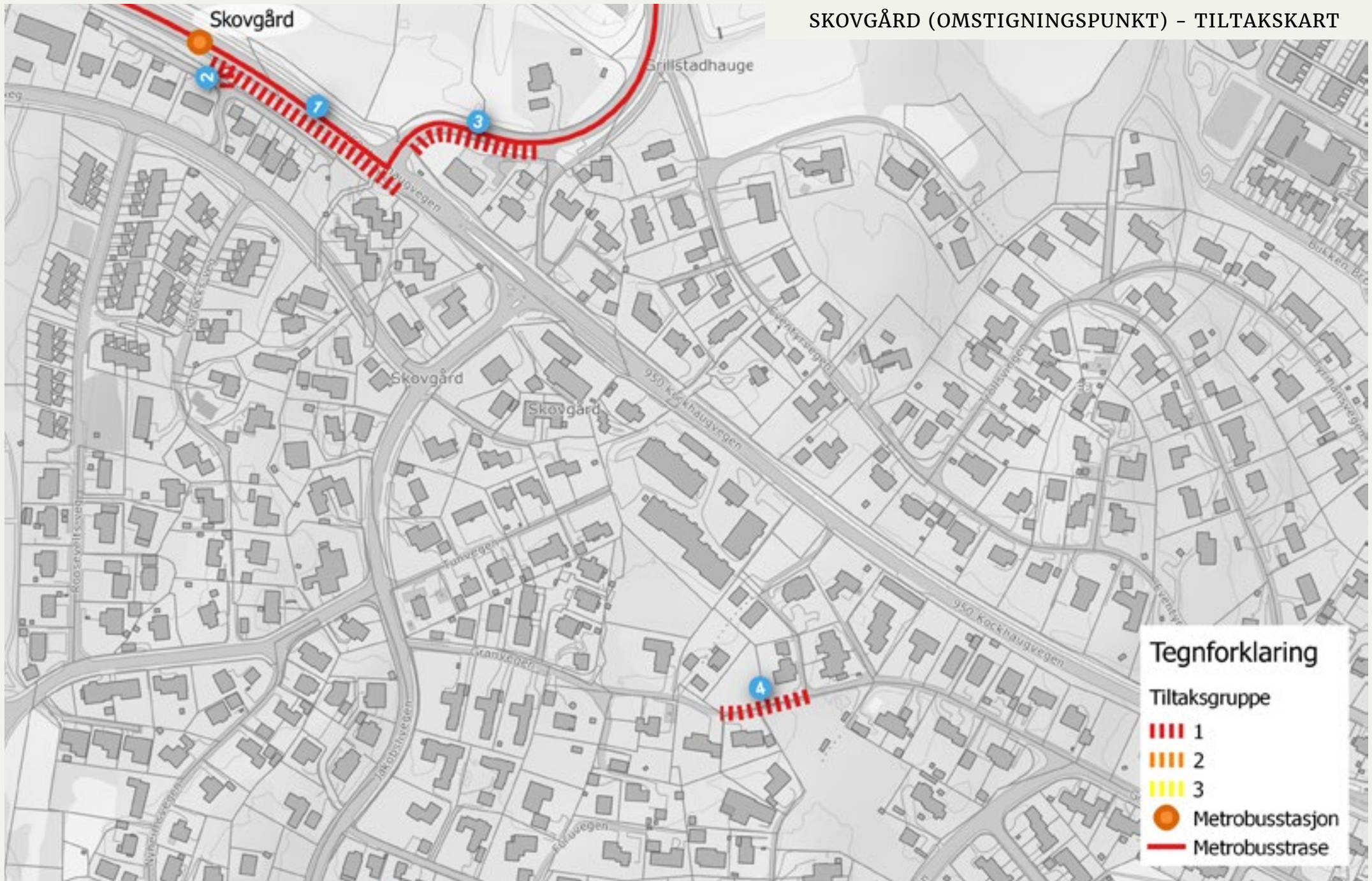
ANDERS SØYSETHS VEG

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Ranheimsvegen mangler tosidig gang/sykkeltilbud.		Plan ID: r0391a og Planformål: gang/ sykkelveg	Spilt inn til MetroBuss - forprosjekt for stasjon.	Forutsettes finansiert av MetroBuss PRIORITET 1	
2	Forbindelse mellom Amalienborgveien og Anders Søyseths veg består i dag av enkelt tråkk fram til basketbane ved Dalsminde Kronglete trase pga gjerde.		Plan ID: r 0373 Planformål: gangveg og boligformål. Alt areal inklusiv interne gangveger i boligområdet eies av Trondheim kommune.	Svært viktig forbindelse. Også tiltak i skolevegrapport. Trenger vesentlig oppgradering og mer direkte linjeføring mot p-plass sør for boliger.	God tidsbesparelse for mange brukere og skoleveg gir: PRIORITET 1	

SKOVGÅRD (OMSTIGNINGSPUNKT) - BEFOLKNINGSTETTHET



SKOVGÅRD (OMSTIGNINGSPUNKT) - TILTAKSKART



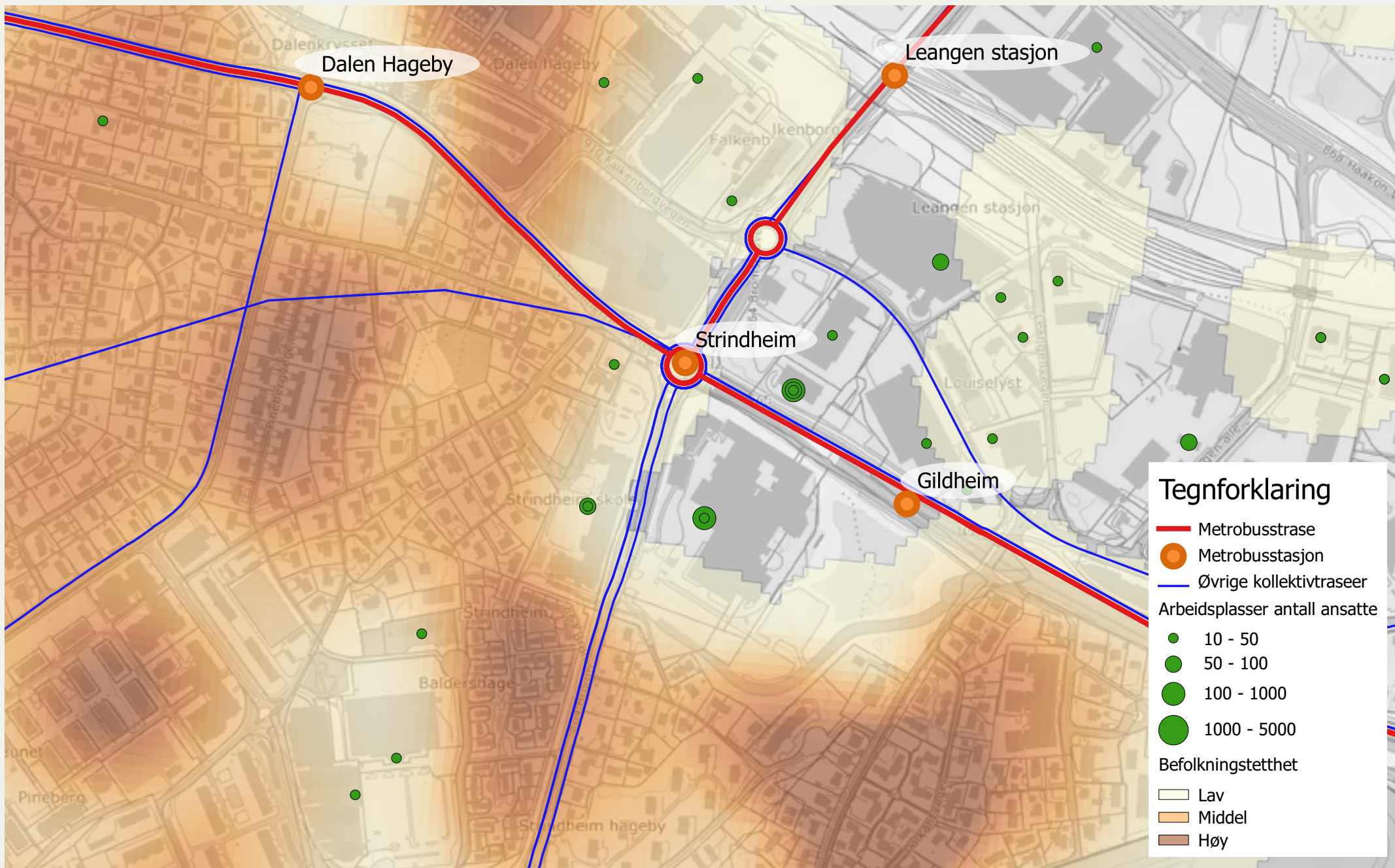
SKOVGÅRD (OMSTIGNINGSPUNKT) 1/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Stasjon skal flyttes. Til stasjon på sørsiden vil det mangle gang/sykkeladkomst langs gml E6 fra kryss Jakobslivn.		Ikke relevant. Området skal reguleres som del av plan for MetroBuss stasjon	ÅDT: 8100. Fartsgrense: 40 km/t Det må sikres fortau. Er spilt inn til forprosjekt MetroBuss. Forutsetter denne finansieres av MetroBuss	Svært høy ÅDT, hovedatkomst og omstigningspunkt gir: PRIORITET 1	
2	Det mangler en snarvegforbindelse fra Hørløcks veg ned på Fv 950 (gml E6)		Plan ID: r1776. Planformål: Annet trafikkformål Reguleres som del av plan for metrobusstasjon.	Her er svært bratt. Snarveg må løses som trapp. Er spilt inn til forprosjekt MetroBuss og til Miljøpakkens handlingsprogram 2018	Lang omveg, mange brukere og forholds enkel gjennomføring (off. eiendom): PRIORITET 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
3	Det mangler fortau langs deler av Grillstadvegen. Her går mange på gress-skulder		Plan ID: r20110027 Planformål: G/S – veg Reguleres som del av plan for metrobusstasjon	ÅDT: 3700. Fartsgrense: 50 km/t. Svært viktig atkomst mot holdeplass. Er spilt inn til Miljøpakkens handlingsprogram 2018	Høy ÅDT, hovedatkomst og mange brukere gir PRIORITET 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	

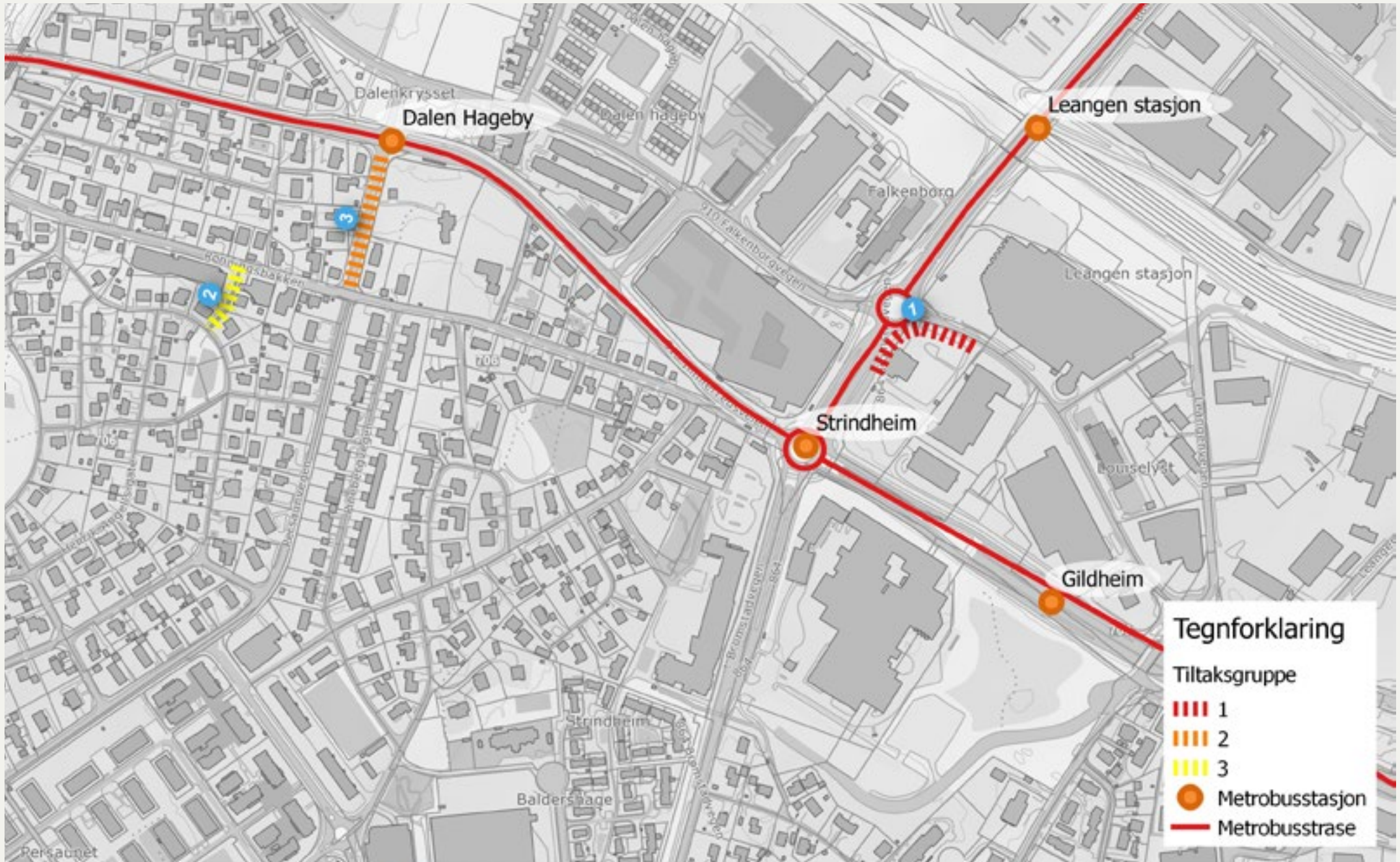
SKOVGÅRD (OMSTIGNINGSPUNKT) 2/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
4	Eksisterende snarveg binder sammen Granvegen (2 blindveger) Skiltet, men smal og mangler belysning			Viktig snarvegforbindelse for mange. Også skoleveg. Denne bør opprustes og gis belysning	Er under planlegging for bygging 2017/2018. Finansieres av programområde gåing - mindre gåiltak PRIORITET 1	

STRINDHEIM (KNUTEPUNKT) OG DALEN HAGEBY - BEFOLKNINGSTETTHET



STRINDHEIM (KNUTEPUNKT) OG DALEN HAGEBY - TILTAKSKART



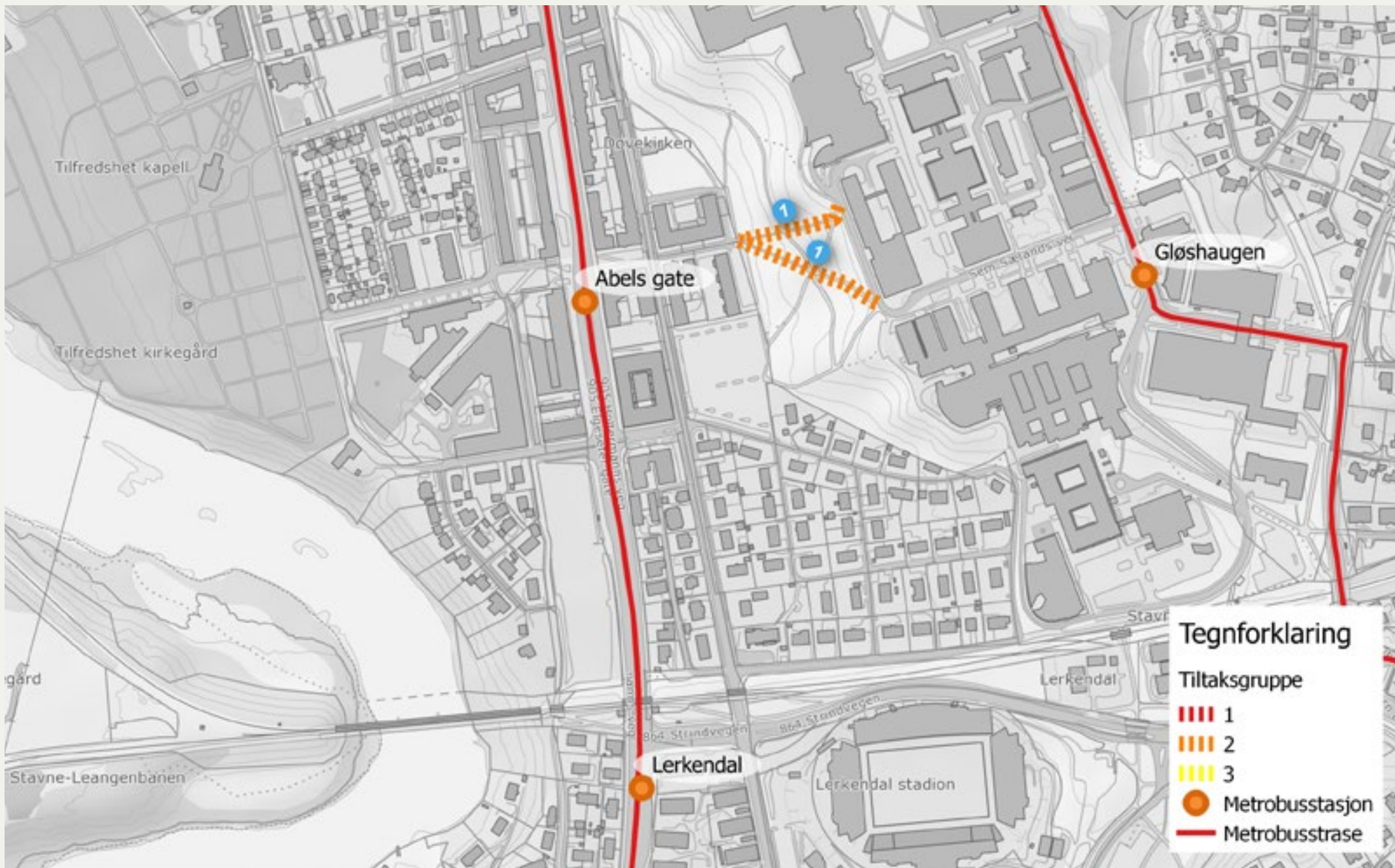
STRINDHEIM (KNUTEPUNKT) OG DALEN HAGEBY

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Det mangler gangtilbud fra stasjon til sentrum langs Bromstadvn. og inn i Falkenborgvn.		Plan ID: r1160a Planformål: Offentlig byggeområde	ÅDT: 12100 og 2700 Svært trafikkert veg og krevende omveg rundt. Forutsetter riving av brannstasjon. Vil kunne bli stilt som rekkefølgekrav til kommende plan for vgs mm, men tar tid.	Høy ÅDT, knutepunkt og lang omveg rundt gir: PRIORITET 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
2	Fra Lauritz Jenssens gt til Lossiusvn. via Rønningsbakken går to smale stitråkk som fungerer som snarveg/ alt. rute til stasjon.		Nordre sti: Plan ID: r0031c og r0031a Formål: gangsti og gangveg Søndre sti: ID: r0306 Formål: Turveg	Stien er smal og kunne kreve noe oppgradering. Vurder også belysning.	Hyggeligere trase enn kjørevegen, men få brukere og liten tidsinnsparing gir PRIORITET 3	
3	Persaunvn. har kun sommerfortau på vestsiden.		Plan ID: r381C Planformål: g/s- veg og annet vegareal Øvre deler: Eldre plan fra 1913, formål uklar Offentlig eid	ÅDT: 5200, Fart: 30 km/t Kommunen eier tilstrekkelig areal for breddeutvidelse her.	Forholdsvis høy ÅDT og hovedatkomst, men fullverdig tilbud på motsatt side gir: PRIORITET 2	

ABELS GATE - BEFOLKNINGSTETTHET



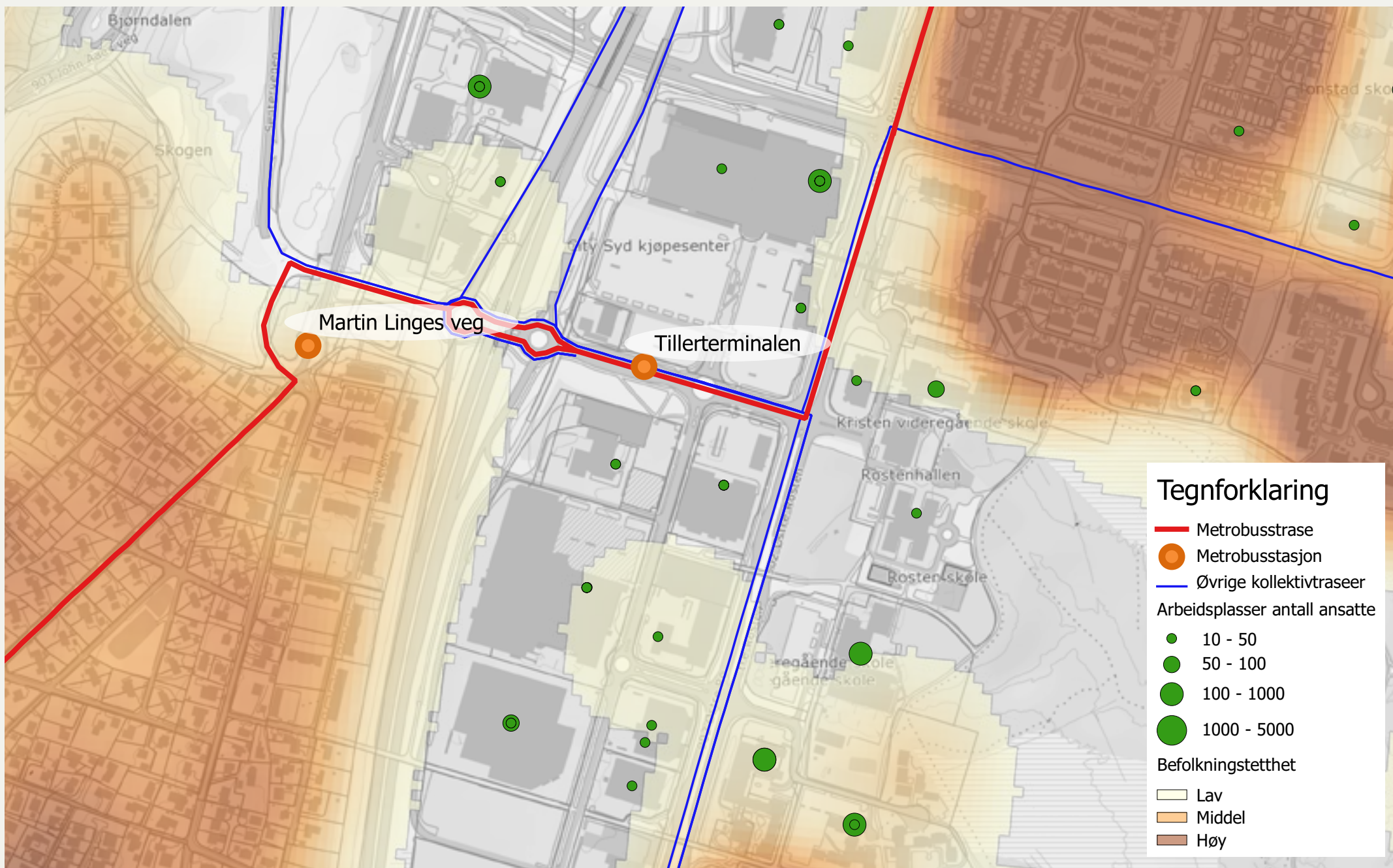
ABELS GATE - TILTAKSKART



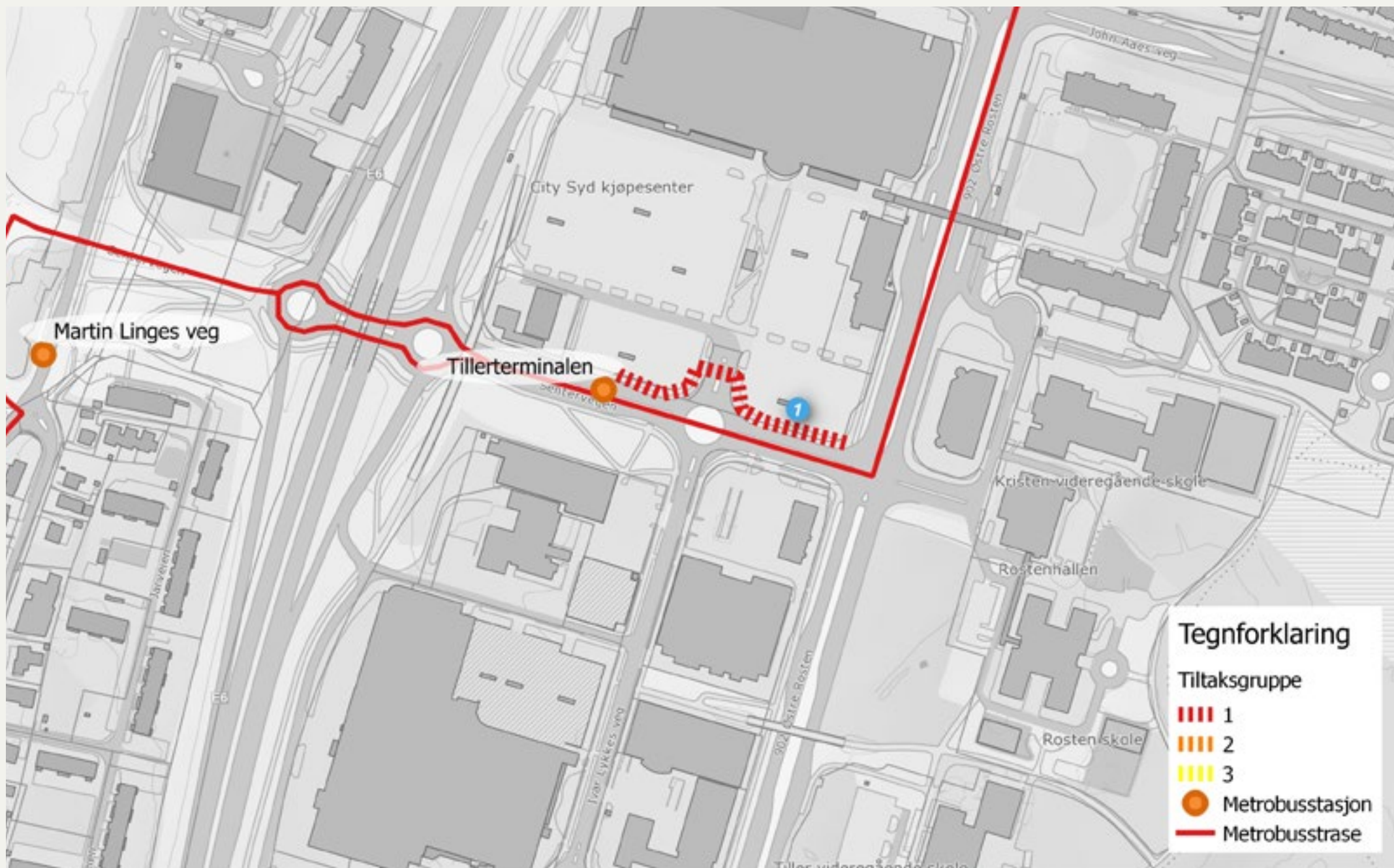
ABELS GATE

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	2 viktige snarvegstier fra Gløshaugen ned mot Elgeseter Gate og stasjon Abels gt. Den sørligste har snøsmelteanlegg.			Evt. tiltak kan være bedre dekke, lys og brøytestandard på en av disse. Dette er også snarveger til flere formål. Ulempe med gjennomføring nå er at området er under omforming pga planer nye Campus.	Mange brukere og stor tidsinnsparing trekker opp. At området er under omforming trekker ned. PRIORITET 2	

TILLER (KNUTEPUNKT) - BEFOLKNINGSTETTHET



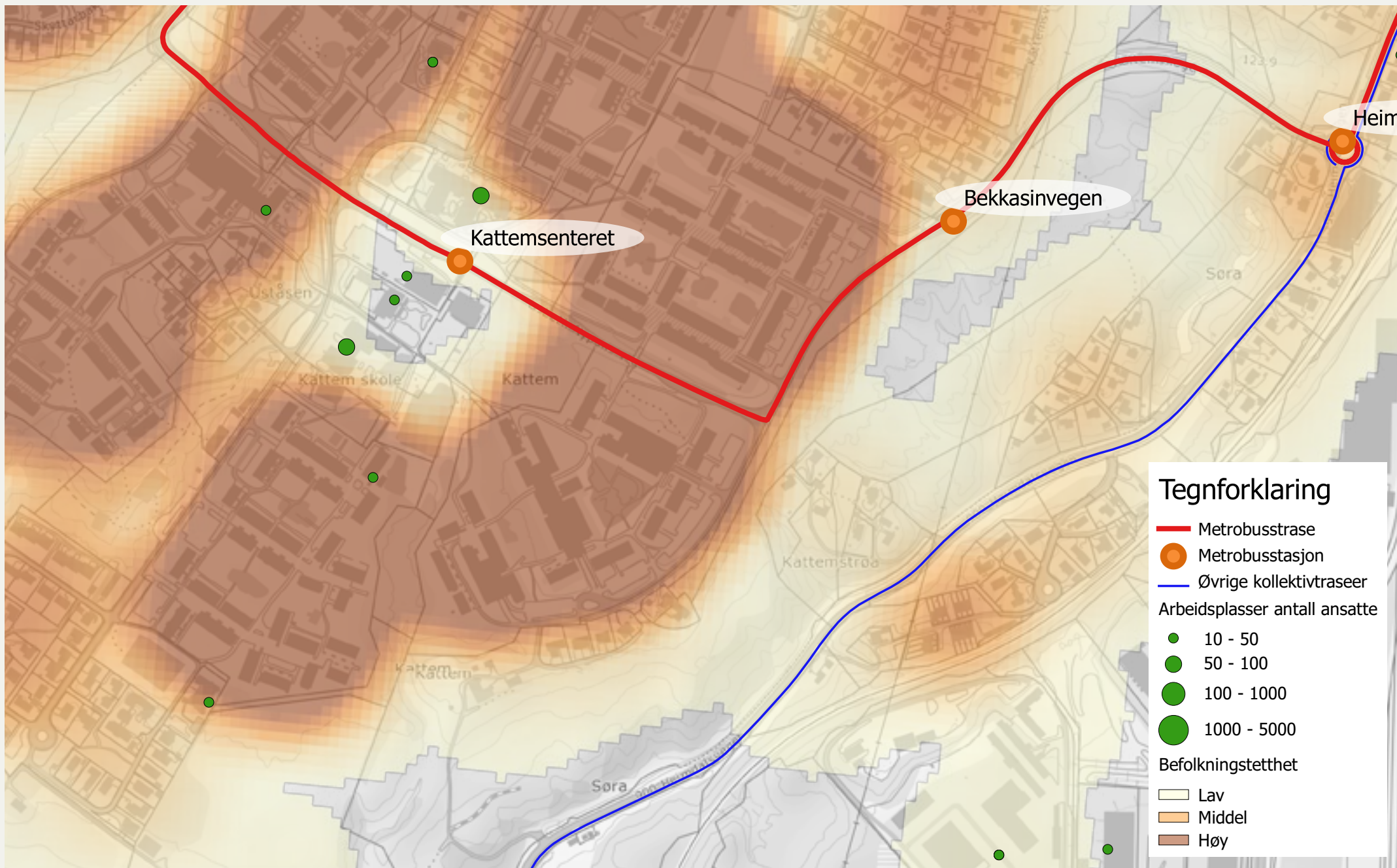
TILLER (KNUTEPUNKT) - TILTAKSKART



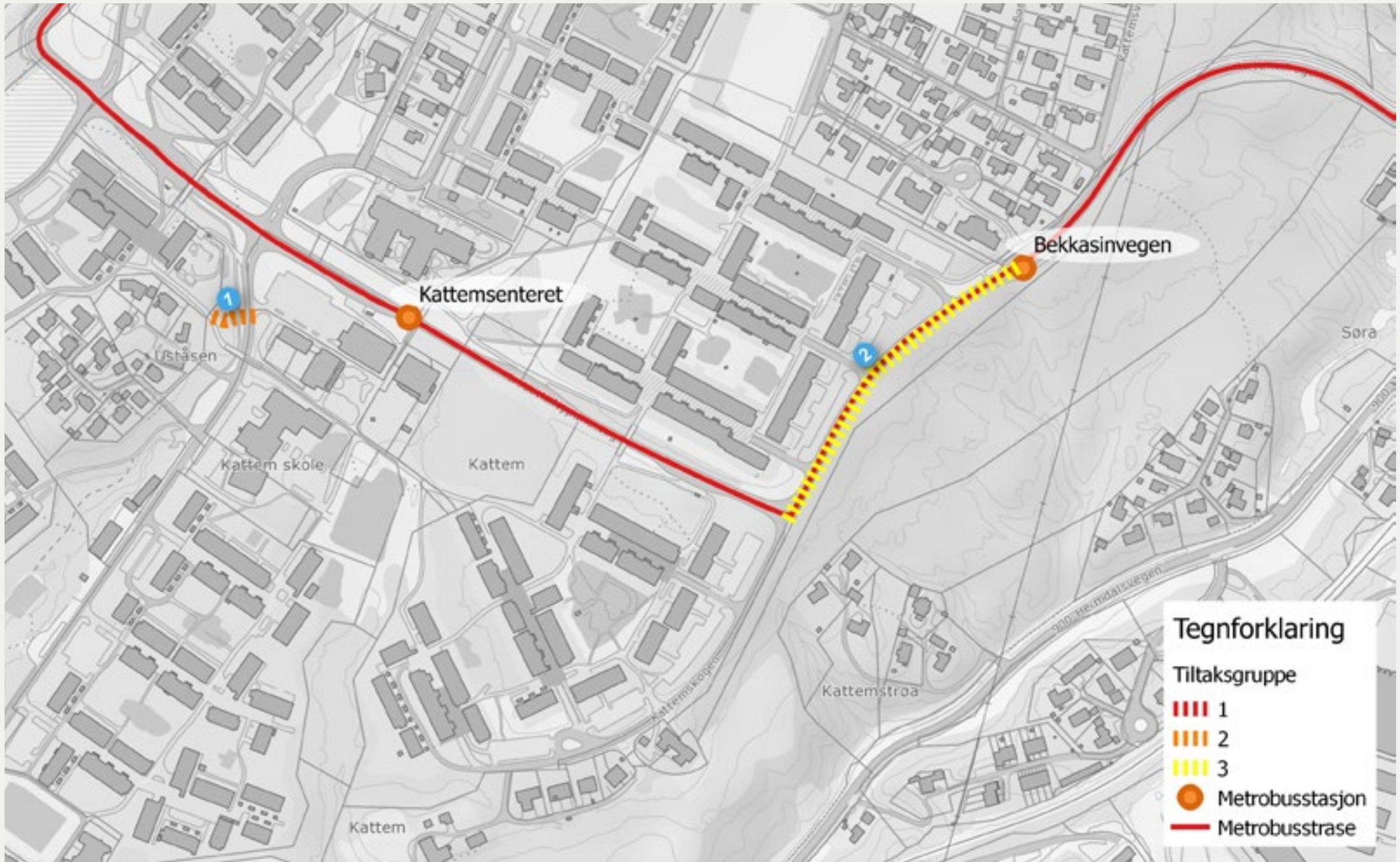
TILLER (KNUTEPUNKT)

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Det mangler gangtilbud på nordsiden av Sentervn. fra kryss med Østre Rosten mot stasjon fra sentrum.		Plan ID: r0316 Planformål: Forretning	ÅDT:10000 Fart: 40 km/t. Svært trafikkert veg og krevende omveg rundt. Flere planer på gang i området bl.a for Coop tomte. Uavklart om reguleres/finansieres MetroBuss	Høy ÅDT, knutepunkt og krevende omveg rundt gir: PRIORITET 1	

BEKKASINVEGEN OG KATTEMSENTERET - BEFOLKNINGSTETTHET



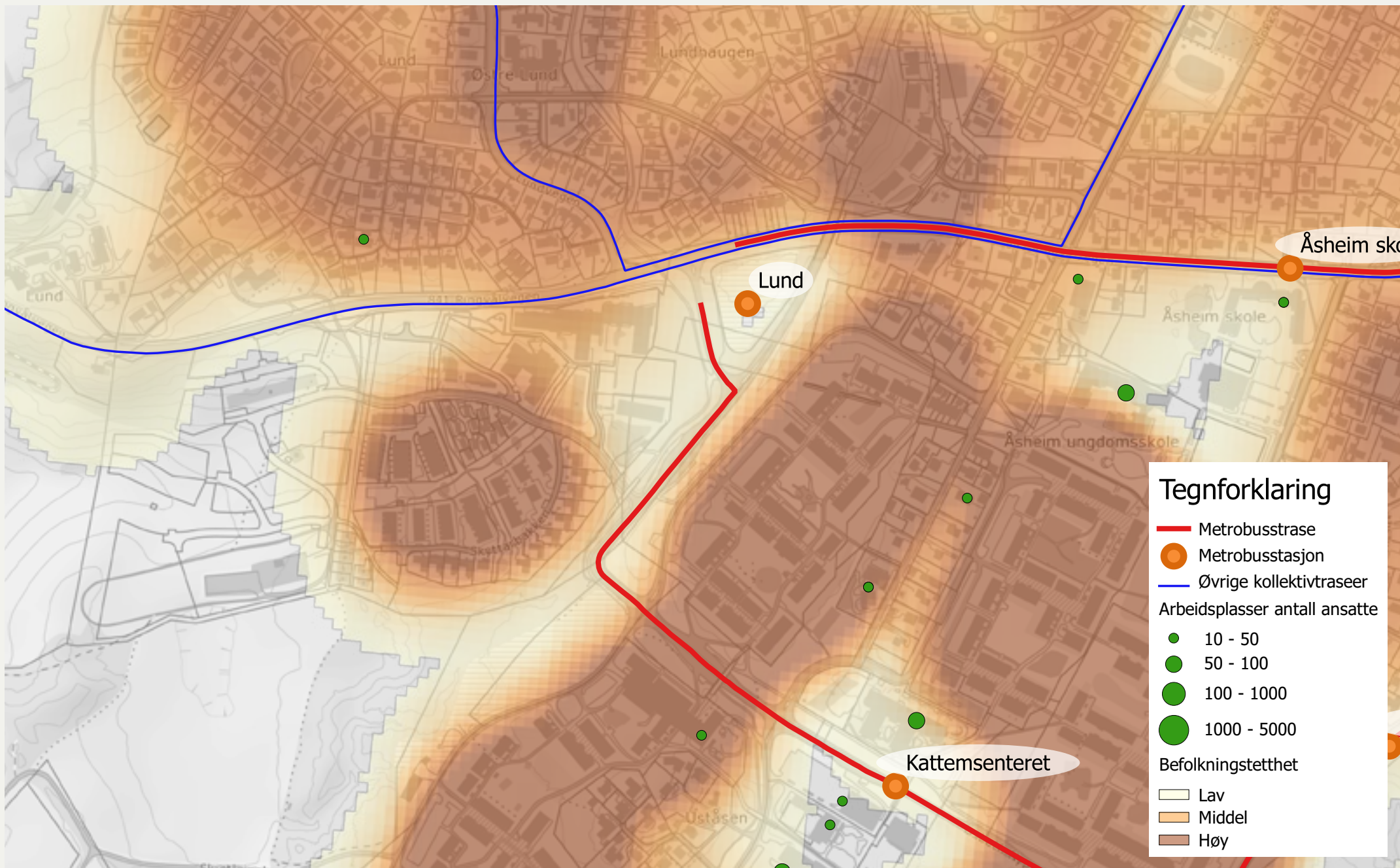
BEKKASINVEGEN OG KATTEMSENTERET - TILTAKSKART



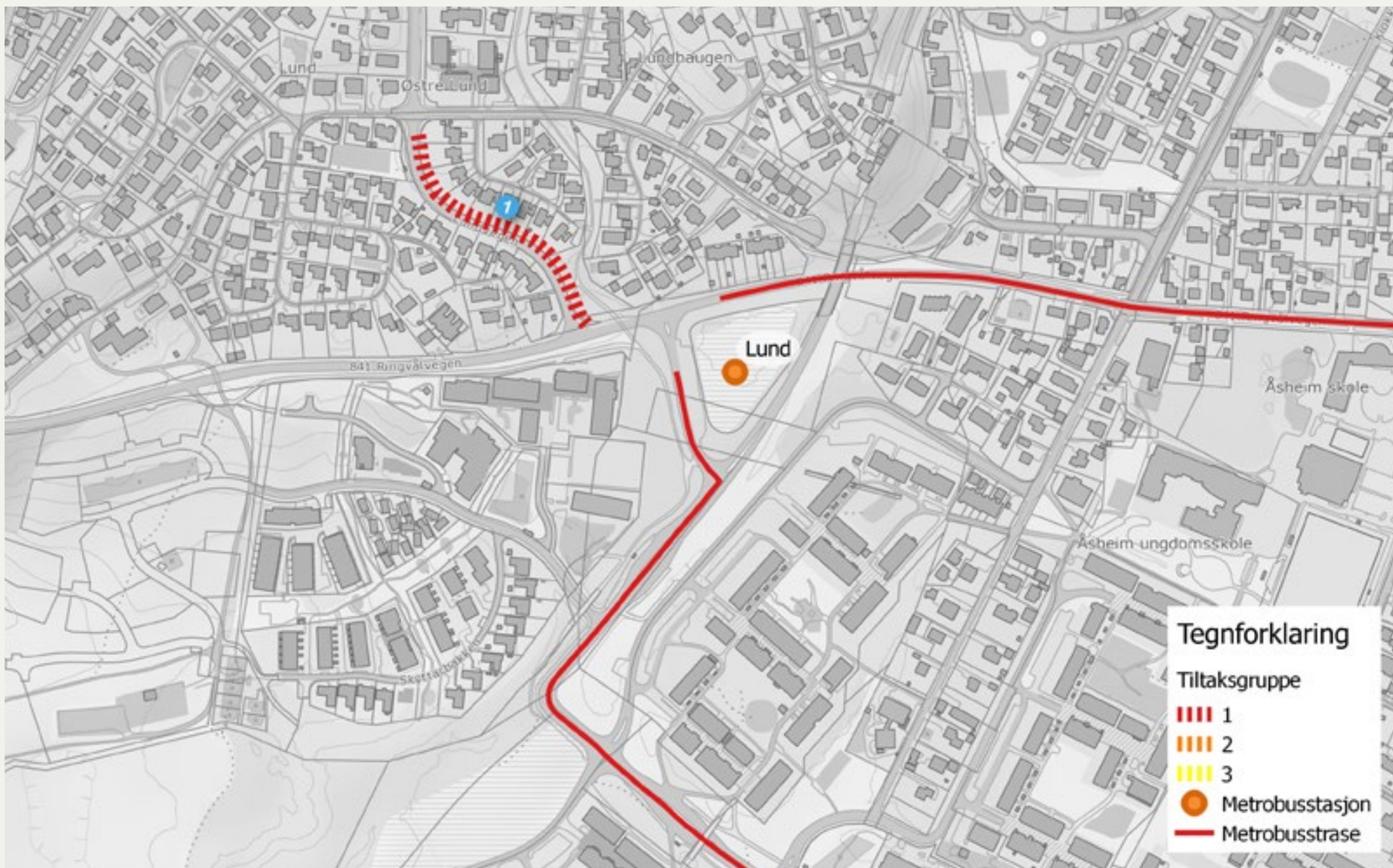
BEKKASINVEGEN OG KATTEMSENTERET

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Tilrettelagt gangforbindelse for boligområdet vest for Uståsen er ved gangbro til Kattemsenteret. Dette blir omveg til holdeplassen for mange, og folk går på gruset sti langs hovedveg og krysser i plan nord for gangbru.		Plan ID r1082: Planformål: Park, turveg, anlegg Plan ID r108: Friområde	Tråkk bør oppgraderes til turveg. Snarveg har også butikk som målpunkt.	God tidsinnsparing, enkel gjennomføring og høyt antall brukere gir: PRIORITET 2	
2	Kattemskogen mangler fortau. Nytt boligfelt under planlegging mellom Kattemskogen og Heimdalsvn.		Plan ID r1081a: Planformål: Offentlig vegareal.	ÅDT 4400 Fartsgrense: 50 km/t	Kostbart tiltak samt godt tilbud på nordsiden og internt i boligområdet gir: PRIORITET 3	

LUND - BEFOLKNINGSTETTHET



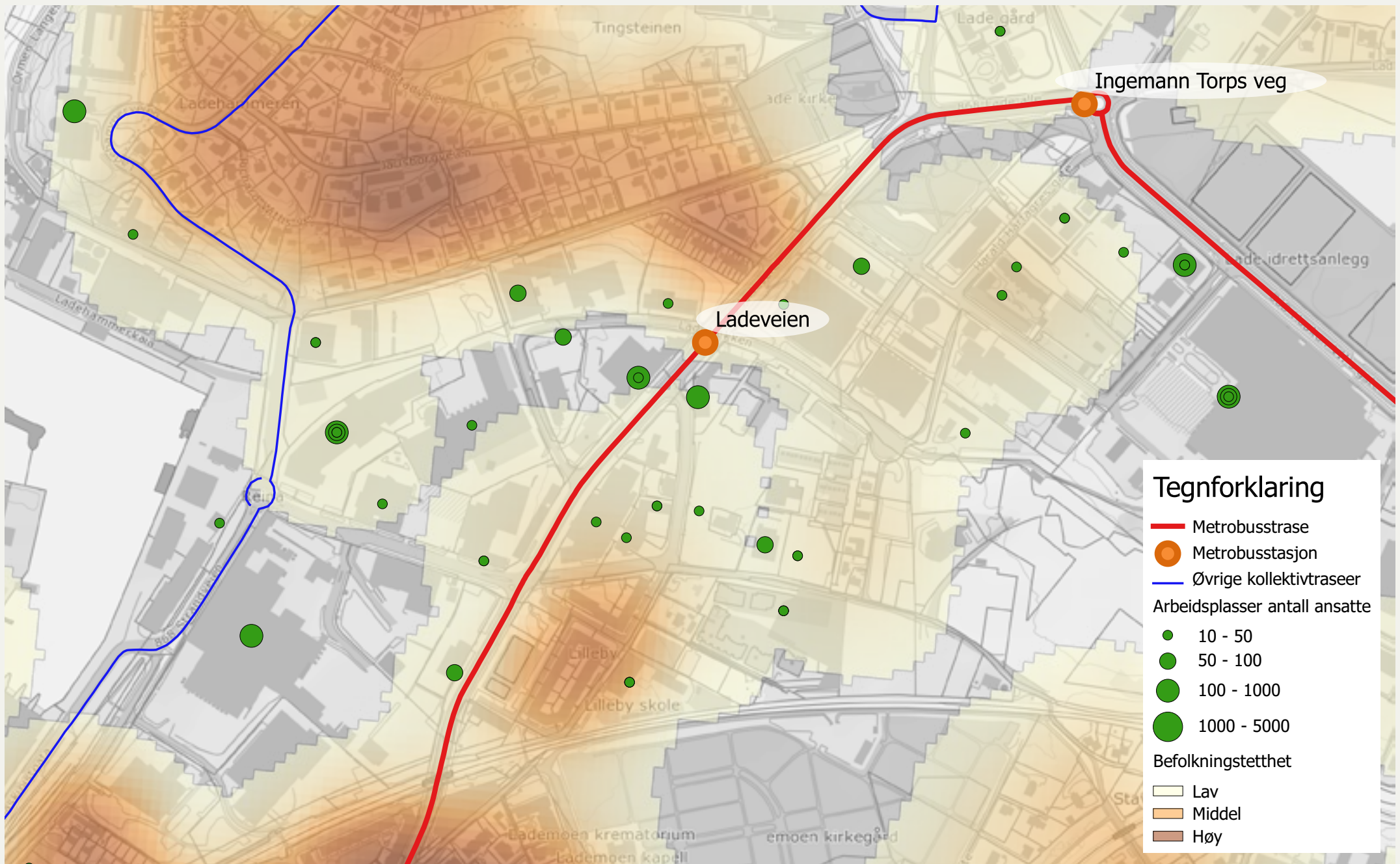
LUND - TILTAKSKART



LUND

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Det mangler gangtilbud ned Lundveien. Er regulert i gammel plan.		PlanID: r11011 Planformål: gang/ sykkelveg	ÅDT: 3200 Fartsgrense 30 km/t, men pga bratt bakke antas faktisk fart høyere. Svingete. Må etablere fortau.	Manglende tilbud, høy ÅDT og omstigningspunkt gir: PRIORITET 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	




LAVEVEIEN - BEFOLKNINGSTETTHET



LADEVEIEN - TILTAKSKART



LADEVEIEN

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Det mangler en "direkte" forbindelse fra Ladebekken og opp på holdeplassen på Jarleveien fra øst.		Plan ID: r0449 Planformål: Kontorbebyggelse	For reisende som kommer langs Ladebekken fra øst vil det bli omveg å følge eksisterende vegtraseer.	God tidsbesparelse og moderat antall brukere men privat grunn gir: PRIORITET 2	
2	Det mangler en "direkte" forbindelse fra Ladebekken og opp på holdeplassen på Jarleveien fra vest.		Plan under arbeid: Plan ID r 20150036 – reguleringsplan for Strandveien 75, Lade alle og Ladebekken	For reisende som kommer langs Ladebekken fra vest, vil det bli lang omveg å følge eksisterende gangsystem opp på Jarleveien.	Er spilt inn i reguleringsplan. PRIORITET 1	
3	Lade allè har hhv smale og fraværende fortau.		Plan ID: (gjeldende) r20090017 Plan ID (planforslag): r20150036	Øst for undergang: 2-sidig fortau sikret i plan. Vest for undergang: Sykkelveg og fortau forventet sikret jf. planforslag på høring.	Er hhv sikret / foreslått sikret i reguleringsplan. PRIORITET 1	

BJØRNDALSBRUA OG BJØRNDALSTOPPEN - BEFOLKNINGSTETTHET



BJØRNDALSBRUA OG BJØRNDALSTOPPEN - TILTAKSKART



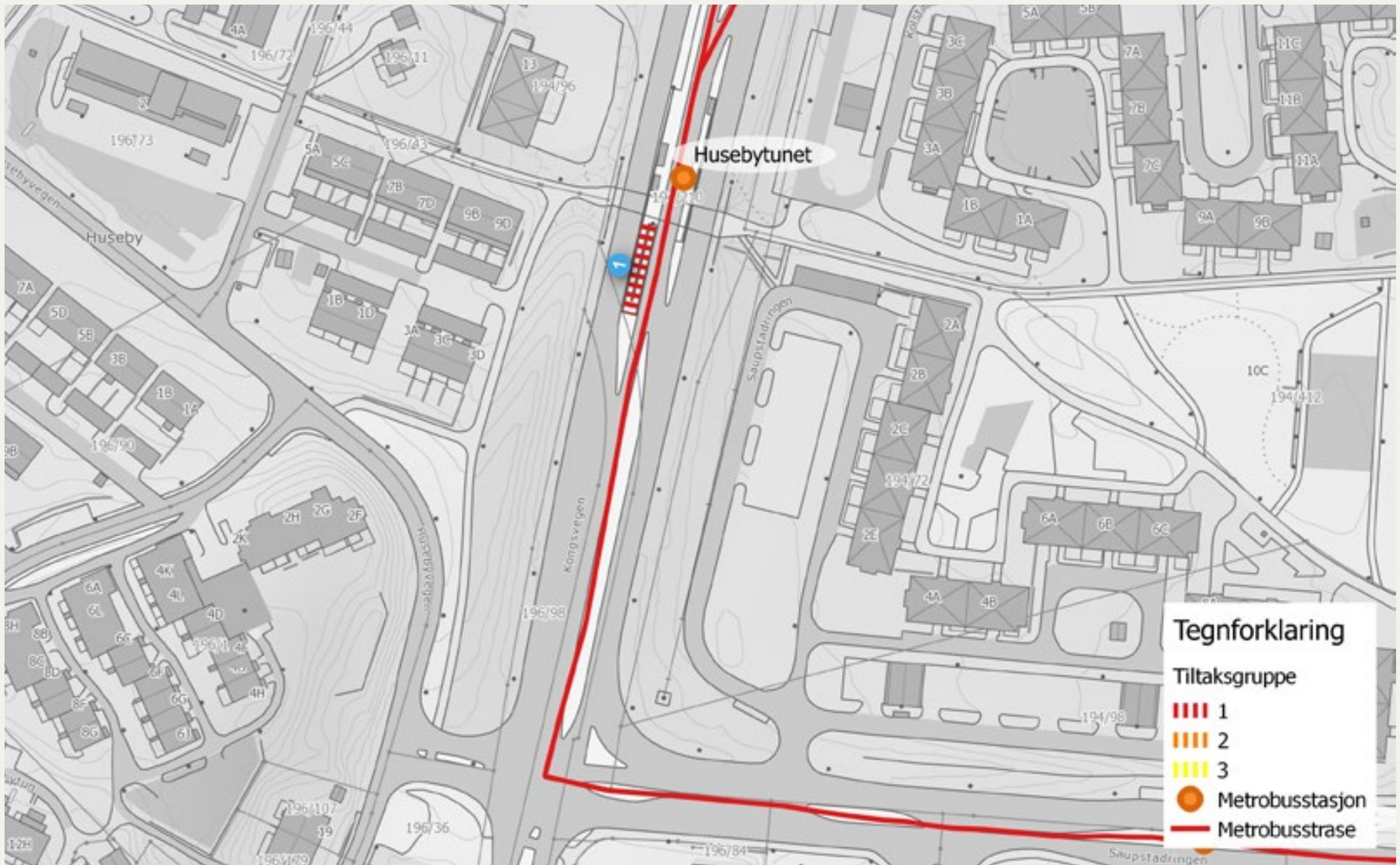
BJØRNDALSBRUA OG BJØRNDALSTOPPEN

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Fra Kolstadflata ligger det til rette for en snarveg ned mot gang/sykkelveg som leder inn mot stasjon til sentrum.		Plan ID: r1126 Planformål: Bolig	Tiltaket er etterspurt av beboere og gir mer direkte og rask forbindelse ned mot stasjonen.	God tidsbesparelse for mange brukere gir: PRIORITET 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
2	Fra undergang under Kolstadvegen mangler snarvegtrapp opp mot stasjon fra sentrum.		Plan ID: R20110095 Planformål: Annen veggrunn - grøntareal	Tiltaket er også foreslått av MetroBuss prosjektet. Offentlig eid grunn gir enkel gjennomføring.	God tidsbesparelse, enkel gjennomføringsmulighet og mange brukere gir: PRIORITET 1	
3	Fra Anton Bergs v. går en gruset snarvegsti over grøntareal inn på g/s - veg som bl.a. leder mot stasjon fra sentrum.		Plan ID: r0378a Planformål: gangveg	Snarvegen gir god tidsinnsparing for atkomst fra boligfelt Anton Bergs veg. Trenger noe oppgradering. Vurder brøytstandard.	God tidsinnsparing og enkel gjennomføring (regulert) , men moderat antall brukere gir: PRIORITET 2	

HUSEBYTUN - BEFOLKNINGSTETTHET



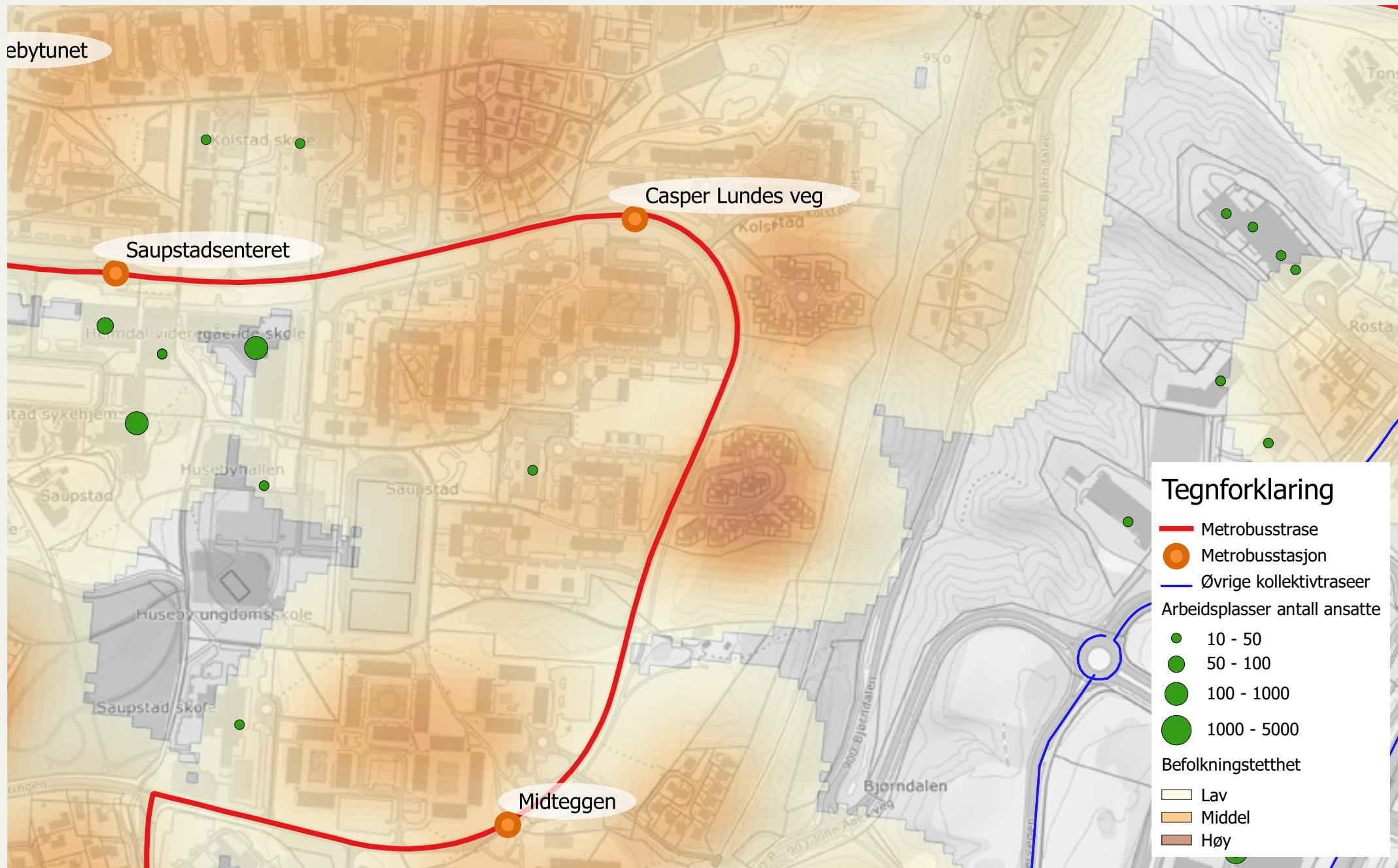
HUSEBYTUN - TILTAKSKART



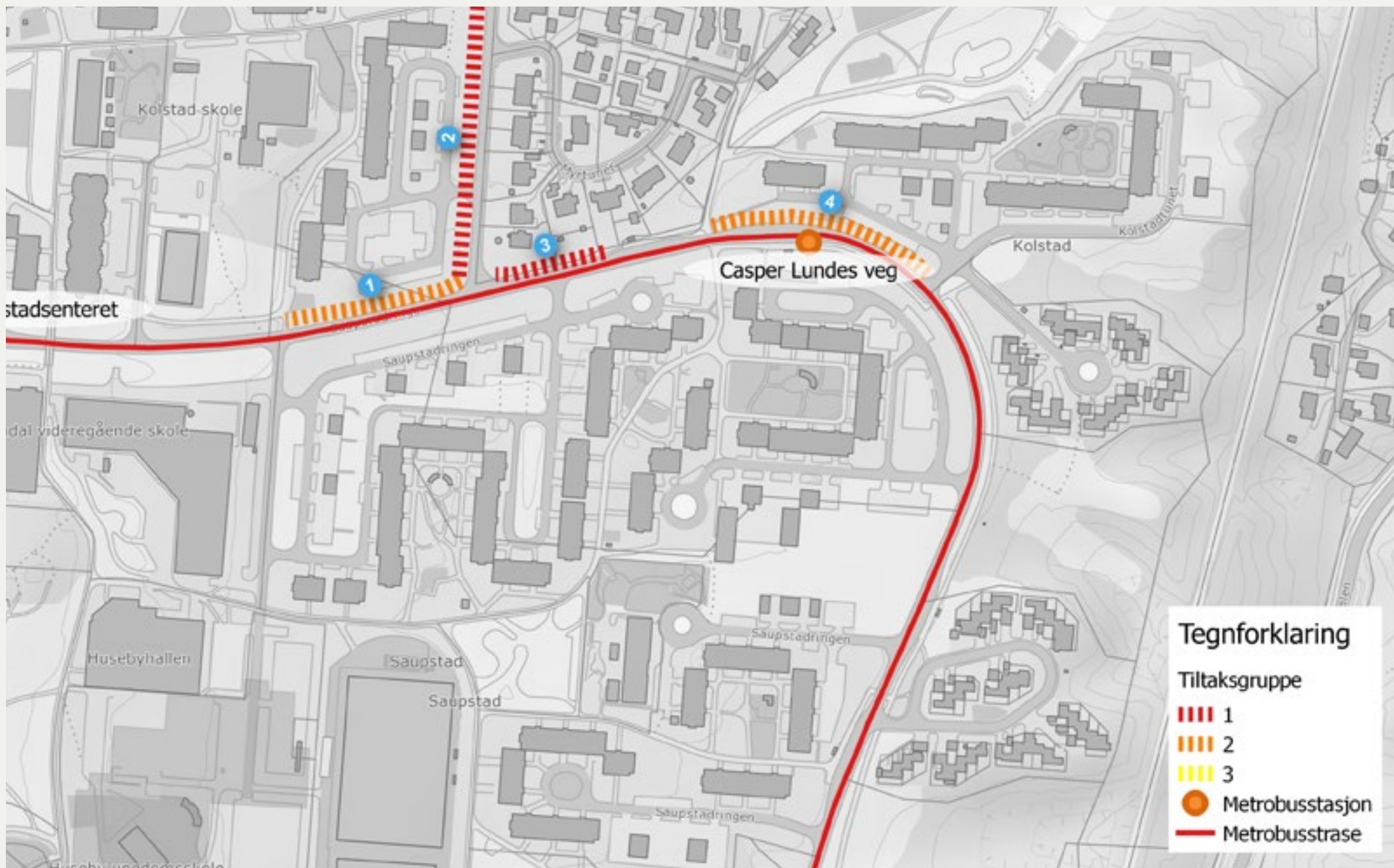
HUSEBYTUN

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Rampe opp til Husebytun er utrivelig, mørk og mangler snøsmelteanlegg.		Plan ID: Uaktuelt Planformål: Uaktuelt Offentlig eid	Rampa gir en lite attraktiv atkomst til metrobus stasjon. Må sikres fremkommelighet også i den mørke årstiden. Belysning og varmekabler.	Mange brukere, svært dårlig standard og enkel gjennomføring gir: PRIORITET 1	

CASPER LUNDES VEG - BEFOLKNINGSTETTHET



CASPER LUNDES VEG - TILTAKSKART



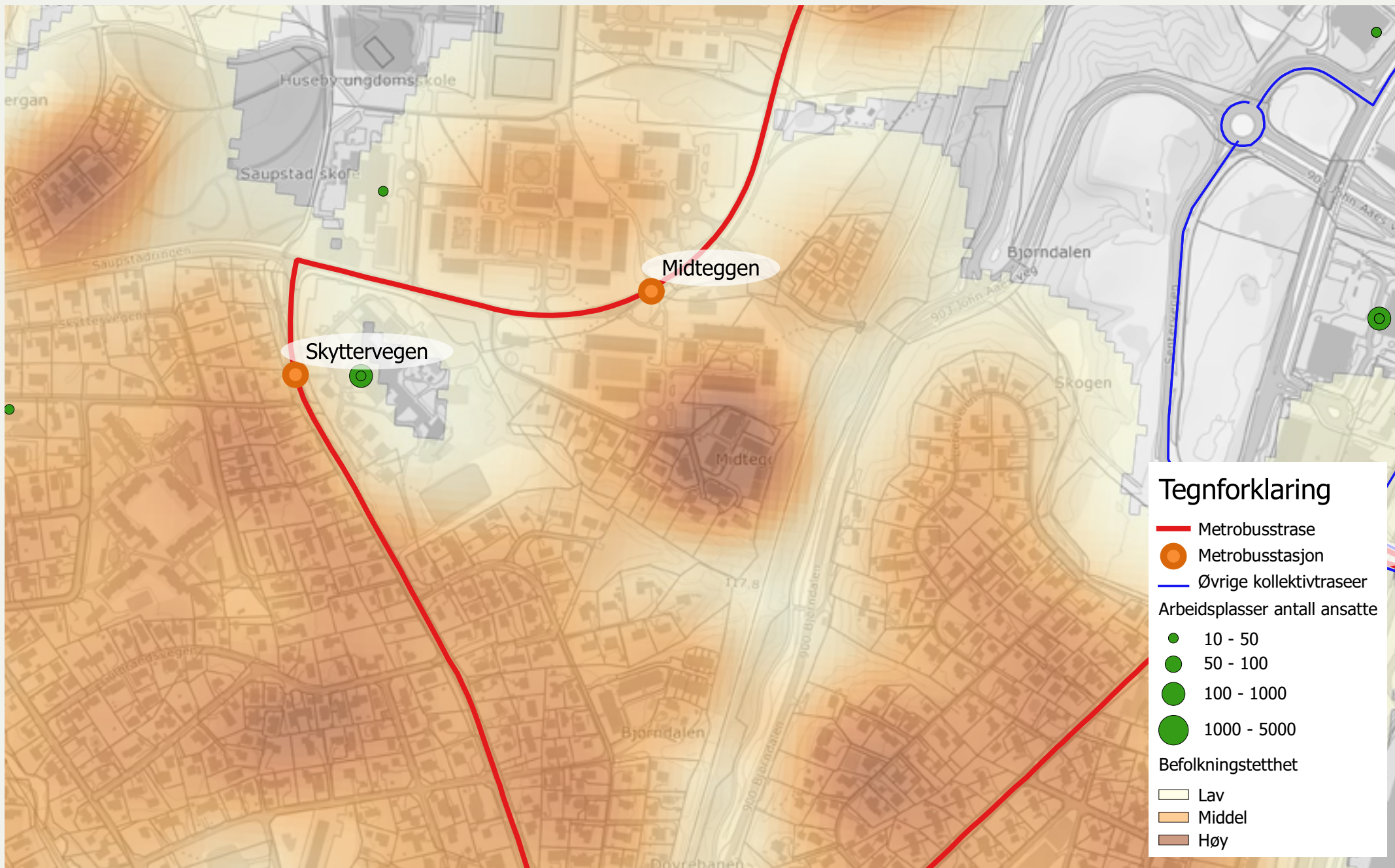
CASPER LUNDES VEG 1/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	For å få et sammenhengende gang/sykkeltilbud langs Saupstadringsen, mangler bl.a. en lenke fra Casper Lundes veg til Bliesterhaugvegen.		Plan ID: r1126ba og r1126 Planformål: bankett (noe uklart) og privat tomteareal Privat eid	Saupstadringsen er høyt trafikkert (ÅDT 3500). Alternativ atkomst vil for noen brukere vil bli via interne omveier. Tiltaket vil også ha stor generell betydning for g/s tilbudet langs ringen.	Høy ÅDT men mer begrenset relevans for adkomst stasjon gir prioritet: PRIORITET 2 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
2	Langs Casper Lundes veg mangler fortau.		Plan ID: r1126 Planformål: uklart	Vegen er skoleveg og hovedatkomst til stasjon. ÅDT 1600.	skoleveg, høyt antall brukere og hovedadkomst gir prioritet: PRIORITET 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	

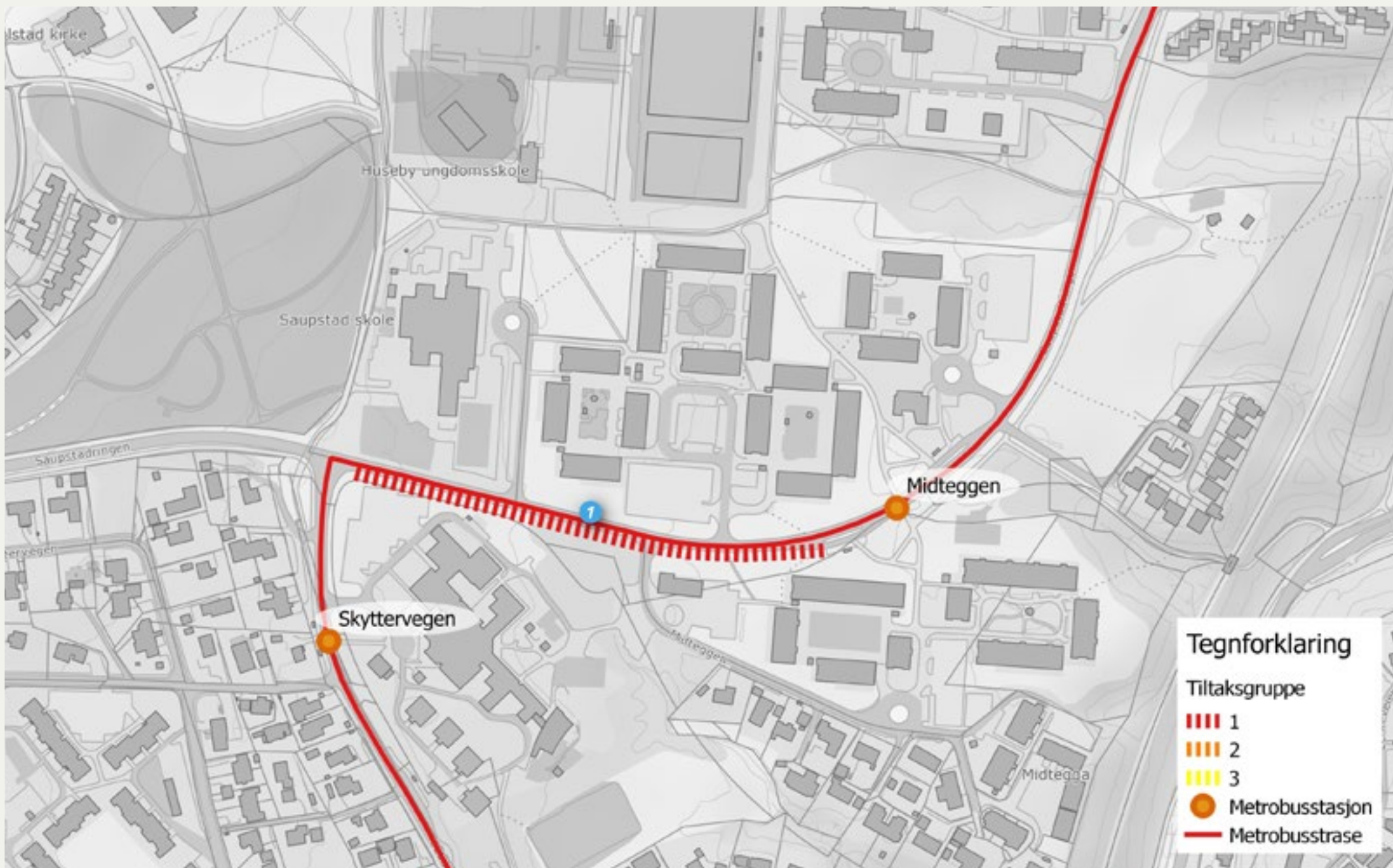
CASPER LUNDES VEG 2/2

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
3	Fra Casper Lundes v til stasjon til sentrum mangler g/s - tilbud		Plan ID: r1126 ba Planformål: g/s - veg (noe uklart)	ÅDT: 2600 Fartsgrense: 50 km/t Gangtilbud er fraværende. På sikt bør løsning være g/s veg. Som midlertidig løsning for bygging samtidig med metrobusstasjon foreslås fortau.	Høy ÅDT, hovedatkomst og mange brukere gir prioritet : PRIORITET 1 Spilt inn til HP 2018 - 2021	
4	Fra Kolstadtunet til stasjon til sentrum mangler g/s - tilbud		PlanID:r1126 Planformål: Bolig Privat eid	ÅDT og fart som ovenfor Fra deler av Kolstadtunet vil dette være en raskere og mer direkte atkomst.	Høy ÅDT, hovedadkomst, men moderat antall brukere gir prioritet: PRIORITET 2	

MIDTEGGEN - BEFOLKNINGSTETTHET



MIDTEGGEN - TILTAKSKART



MIDTEGGEN

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Det mangler gang/sykkel - tilbud på sørsiden av Saupstadringen.		Plan ID: r2019009 (under utarbeidelse) Planformål: G/S -veg	ÅDT: 2100 Viktig forbindelse mellom stasjon og nye Huseby skole og fra Saupstadvn. mot snarveg Bjørndalen og planlagt nye Bjørndalsbrua. Del av strekning kan bli rekkefølgekrav til skolen. Sykkelgruppa i MP vurderer å delfinansiere strekningen.	Høy ÅDT, skoleveg og viktig forbindelse mot Bjørndalsbrua gir: PRIORITET 1	




ÅSHEIM SKOLE - BEFOLKNINGSTETTHET



ÅSHEIM SKOLE - TILTAKSKART



ÅSHEIM SKOLE

Nr	Beskrivelse	Bilde	Planstatus	Vurdering	Prioritering	Kostnad
1	Det mangler fortau på nordsiden av Ringvålvegen fra kryss Ole Laulos veg til Kongsvegen.		PlanID: r1065 og r1065a Planformål: uklar (plan fra 50-tallet)	ÅDT > 5000 og hovedadkomst. Er tilbud på sørsiden. Krevende gjennomføring, private hager	Krevende gjennomføring, men høy ÅDT og hovedadkomst gir: PRIORITET 1	
2	Mellom Kongsvn. og Klocksteinvn. er det etablert en gruset snarveg/ tverrforbindelse langs grusbane.		Plan: KPA Planformål: Grønnstruktur	Forbindelsen er viktig for flere formål og krever noe oppgradering. Vurder brøytestandard og evt lys (lys på tilgrensende grusbane i dag).	Mange brukere, men liten tidsinnsparing og ok for sommerbruk gir: PRIORITET 3	
3	Fortau på østsiden av Kongsvegen er smalt sommerfortau.		PlanID: r0094 Planformål: Gangveg, sykkelveg	ÅDT 1900, Fart 40 km/t. Skoleveg. Godt tilbud på motsatt side men burde vært tosidig. Godt alternativ å gå intern i feltet	Moderat ÅDT, godt tilbud på motsatt side og alternativ internt i feltet gir: PRIORITET 3	

GJENNOMFØRING

90 % av alle bussreiser har en gangreise i begge ender. Effektiv og trafikksikker gangatkomst til metrobusstasjonene er derfor meget viktig for at det nye rutetilbudet skal oppleves attraktivt.

Etter hvert som metrobusprosjektet har utviklet seg, er det gjort erkjennelse av at det med få unntak vil være rom for å bygge ut viktige gangforbindelser fram til stasjonene innenfor MetroBuss' rammer og framdrift.

Gjennomføring av foreslåtte tiltak i denne rapporten er betinget av flere forhold:

1. At det avsettes tilstrekkelig midler til gjennomføring til riktig tid
2. Tilstrekkelige ressurser hos involverte enheter i Miljøpakken og utbyggingsorganisasjonen i etatene
3. For enkelte prosjekt: At tiltak tas inn i nye plan- og byggeprosjekt og at utbygging sikres gjennom rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler der dette kan kreves

Det er få tiltak som kan kategoriseres som svært kritiske og som må være på plass innen den nye rutestrukturen er i drift fra august 2019, men det er

flere tiltak som burde vært det for å sikre et attraktivt, trafikksikkert tilbud og for å redusere faren for kritikk fra brukerne.

Det er derfor utarbeidet en tabell som kategoriserer tiltakene med utgangspunkt i utbygging før eller etter 2019. Tiltakene er plassert i 3 kategorier etter følgende kriterier

- Tiltak må sikres før aug 2019: Manglende tilbud langs høyt trafikkert veg. Tilbud på motsatt side ikke tilstrekkelig.
- Tiltak bør sikres før aug 2019: Manglende tilbud langs høyt trafikkert veg, men eksisterende tilbud på motsatt side med tilrettelagt kryssing kan benyttes. Tilbudet er allikevel dårlig og vegskulder vil sannsynligvis bli brukt. Snarveger som tjener mange og som gir vesentlig tidsinnsparing
- Tiltak kan gjerne utsettes til etter 2019: Øvrige

De fleste snarveger som er er gitt høyeste prioritet i tiltaksdelen er ikke listet opp i tabellen. Snarveger til metrobusstasjoner vil bygges ut fortløpende etter gitt prioritering og i konkurranse med andre snarveger med utgangspunkt i økonomiske rammer gitt i miljøpakkens handlingsprogram.

Noen tiltak er allerede planlagt for gjennomføring før 2019 fordi man har funnet rom for dette innenfor programområdenes økonomiske rammer. Dette gjelder primært snarveger, men også noen gang- og sykkelveger eller sykkelveger med fortau. Noen tiltak er spilt inn i reguleringsplanprosesser og det vil bli viktig å spre kjennskap om tiltaksdelen ut i organisasjonen slik at noen av tiltakene kan fanges opp i nye planer.

De fleste tiltak betinger imidlertid at det blir satt av nødvendige midler i Miljøpakkens handlingsprogram for kommende år.

Det henvises til tabell på neste side.

GJENNOMFØRING

Nr	Stasjon	Strekning	Tiltak	Merknad
1	Skovgård	FV 950 fra kyss Jakobsivn. til stasjon	fortau sørsiden	reguleres MetroBuss, forutsettes finansiert MetroBuss
2	Skovgård	Grillstadvn	g/s veg østside	reguleres MetroBuss
3	Skovgård	Hørløcks v - FV 950	snarvegtrapp	reguleres MetroBuss
4	Strindheim	FV 864 og Falkenborgvn.	fortau øst og sørside (B vn)	reguleres MetroBuss. Krevende pga brannstasjon må rives
5	Åsheim skole	FV 841 fra Kongsvn til Simon Leunums v.	fortau nordside	krever regulering. Krevende pga hageerverv, realistisk 2019?
6	Lund	Lundveien	fortau østside	krever regulering
7	NTNU Dragvoll	FV 861	g/s veg nordside	krever regulering. Eldre plan men offentlig eid
8	Casper Lundes veg	Fra Casper L veg til stasjon	fortau nordside	kan bygges samtidig MetroBuss
9	Senterveien	Fra Østre Rosten til stasjon fra sentrum	sykkelveg med fortau	uavklart om regulering og finansiering. Coop har plan på gang som kan berøre området
10	Tvetestien	Jakobstien - Byåsvn.	snarveg - universell utforming	kan bygges samtidig MetroBuss
11	Midteggan	Fra kryss Saupstadvn/Saupstadrangen til stasjon	g/s - veg sørside	er under regulering
12	Hallset	Nordre Hallset og Alette Beyers veg	fortau	krever regulering
13	Østre Berg	Lidarende	fortau	er regulert
14	Casper Lundes veg	Fra Casper Lundes veg til Blisterhaugsveien	g/s - veg nordside	krever regulering
15	Casper Lundes veg	Fra Kolstadtunet til stasjon	g/s - veg nordside	krever regulering
16	Casper Lundes veg	Casper Lundes veg	fortau	krever regulering
17	Johan Falkbergets veg	Johan Falkbergets veg	fortau - utvidelse	bygge innenfor vegbane?
18	Havstadsenteret	Havstadvegen	fortau - utvidelse	bygge innenfor vegbane?
	Øvrige snarveger			
		Må bygges før aug . 2019		
		Bør bygges før aug - 2019		
		Kan bygges etter aug 2019		

