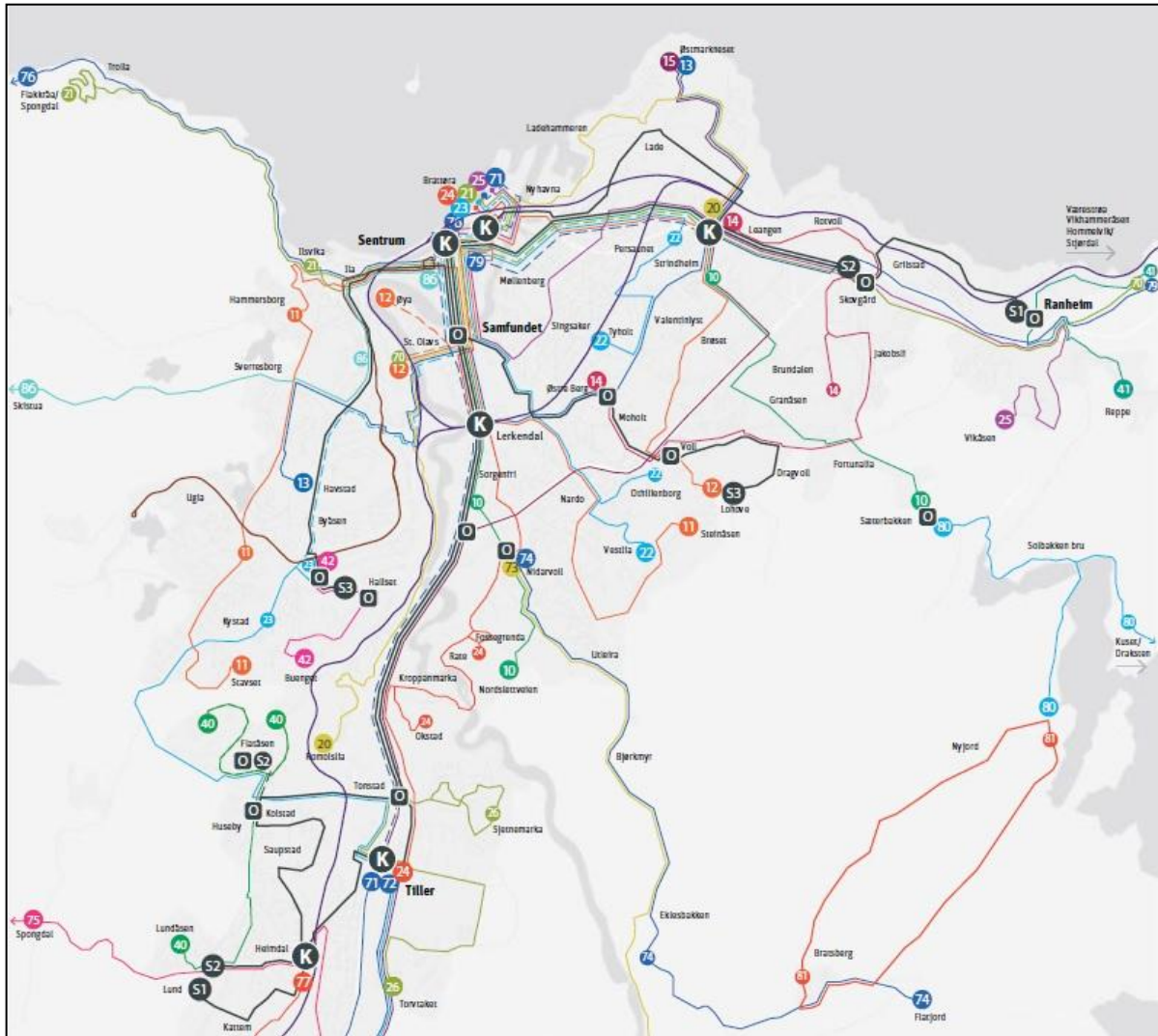


Holdeplasstilgjengelighet Trondheim



ATP-beregninger av gangavstander til superbusholdeplasser i dagens situasjon og fremtidige alternative situasjoner

Trondheim kommune 24. februar 2017

Revidert 20. april 2017

Innhold

Figurliste	3
Tabelliste	3
Innledning.....	4
Dagens situasjon – vinter 2017	6
Fremtidig situasjon – august 2019	8
Fremtidig situasjon i retning mot Midtbyen	9
Fremtidig situasjon i retning fra Midtbyen.....	10
Resultater ATP-beregninger - nøkkeltall	11
Bosatte 70 år og eldre	14
Endring gangavstand til holdeplass	17
Endring av gangavstand for ansatte til holdeplass.....	21
Oppsummering.....	23

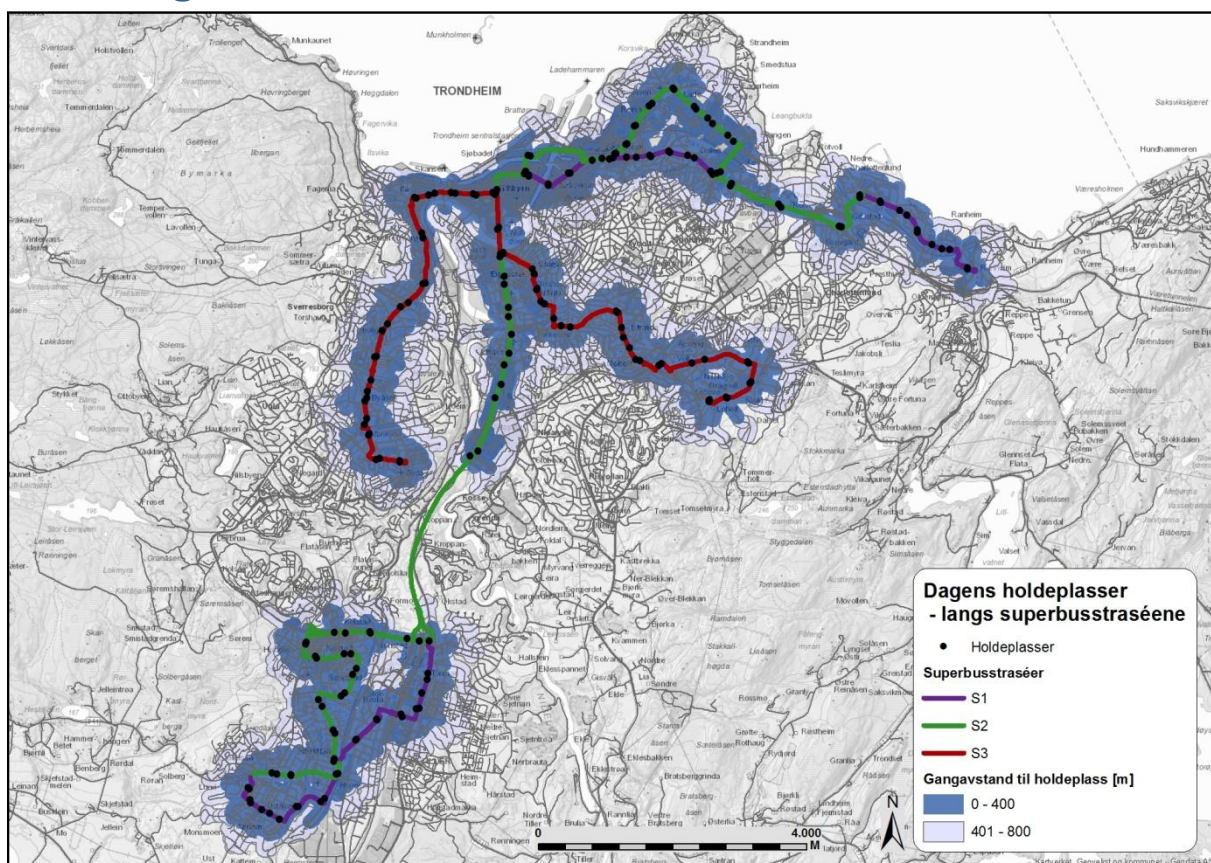
Figurliste

Figur 1: Gangavstand inntil 800 meter dagens holdeplasser langs superbuststraséene	4
Figur 2: Nærmeste holdeplass mot Midtbyen i dagens situasjon	6
Figur 3: Gangavstand fra bosatte til nærmeste holdeplass i retning mot Midtbyen – dagens.....	6
Figur 4: Nærmeste holdeplass fra Midtbyen i dagens situasjon	7
Figur 5: Gangavstand fra bosatte til nærmeste holdeplass i retning fra Midtbyen – dagens.....	7
Figur 6: Fremtidige superbuststasjoner – 800 meters gangavstand	8
Figur 7: Nærmeste holdeplass mot Midtbyen – fremtidig situasjon	9
Figur 8: Gangavstand fra bosatte til nærmeste hlp i retning mot Midtbyen – fremtidig situasjon	9
Figur 9: Nærmeste holdeplass fra Midtbyen – fremtidig situasjon.....	10
Figur 10: Gangavstand fra bosatte til nærmeste hlp i retning fra Midtbyen – fremtidig situasjon	10
Figur 11: Antall bosatte innenfor definerte intervaller av gangavstand til hlp mot Midtbyen.....	12
Figur 12: Antall bosatte innenfor definerte intervaller av gangavstand til hlp fra Midtbyen	12
Figur 13: Antall bosatte innenfor definerte gangavstander – mot Midtbyen.....	13
Figur 14: Antall bosatte innenfor definerte gangavstander – fra Midtbyen.....	13
Figur 15: Antall bosatte innenfor def. intervaller av gangavstand til hlp mot Midtbyen, bosatte 70 år og eldre.....	15
Figur 16: Antall bosatte innenfor def. intervaller av gangavstand til hlp fra Midtbyen, bosatte 70 år og eldre.....	15
Figur 17: Antall bosatte innenfor definerte gangavstander – mot Midtbyen - bosatte 70 år og eldre	16
Figur 18: Antall bosatte innenfor definerte gangavstander – fra Midtbyen - bosatte 70 år og eldre ..	16
Figur 19: Endret gangavstand til holdeplass – til og fra Midtbyen.....	17
Figur 20: Endret gangavstand til holdeplass – til og fra Midtbyen – bosatte 70 +	18
Figur 21: Endring i gangavstand til superbusholdeplass - mot Midtbyen	20
Figur 22: Endring i gangavstand til superbusholdeplass - fra Midtbyen	20
Figur 23: Antall ansatte innenfor definerte intervaller av gangavstand til holdeplass	21
Figur 24: Antall ansatte innenfor definerte gangavstander	21

Tabelliste

Tabell 1: Antall bosatte innenfor ulike strekningsintervaller til holdeplasser langs superbuststraséer	11
Tabell 2: Antall bosatte innenfor ulike strekningsintervaller til holdeplasser langs superbuststraséer – 70 år og eldre	14
Tabell 3: Sammenligning gjennomsnittlig gangavstand bosatte generelt og bosatte 70 år og eldre ...	14
Tabell 4: Prosentvis fordeling av antall bosatte innenfor ulike strekningsintervaller, sammenlignet med dagens situasjon	18
Tabell 5: Oppsummering endring gangavstand til holdeplass i fremtidige situasjon, sammenlignet dagens situasjon	19
Tabell 6: Inndeling av antall ansatte i 100 meters intervaller gangavstand holdeplass	22
Tabell 7: Oppsummering endring gangavstand til holdeplass i fremtidige situasjon, sammenlignet dagens situasjon	24

Innledning



Figur 1: Gangavstand inntil 800 meter dagens holdeplasser langs superbusstraséene

Figuren over viser dagens holdeplasser (februar 2017) langs superbusstraséene 1 – 3, samt gangavstand på 800 meter til disse holdeplassene. I noen tilfeller vil det være bosatte som vil kunne få andre holdeplasser som er nærmere enn superbusstasjonene, i fremtidig situasjon. I tillegg vil det være holdeplasser til materuter som ligger nærmere. Fokuset i denne rapporten er sammenligning av tilgjengelighet til holdeplasser/stasjoner langs superbusstraséene 1 – 3. Utvalget over inkluderer ca. 108 500 bosatte, basert på 2017-tall for antall bosatte i Trondheim kommune, hvilket utgjør ca. 60 prosent av totalt antall bosatte kommunen. Av disse er ca. 10 % 70 år eller eldre. Det er gjort en egen vurdering av bosatte i denne aldersgruppa.

Hensikten med dette notatet er å synliggjøre hvilke endringer i gangavstand til holdeplass de bosatte og ansatte langs superbusstraséene vil kunne oppleve i forhold til dagens situasjon ved innføringen av superbussystemet i 2019.

Beregningene er gjennomført av Trondheim kommune februar 2017. Det er benyttet ArcGIS og ATP-modellen i beregningene. Videre er gangnettet per 2016 benyttet som grunnlag for beregningene.

Areal- og transportplanleggingsmodellen, ATP-modellen, er både en metode og et hjelpeverktøy for bruk i samordnet areal – og transportplanlegging. Her analyseres sammenhengen mellom arealbruksmønstre og transportbehov, transporttilbud og trafikk. Resultatene er velegnet for bruk i vanlige planleggingsoppgaver og trafikkvurderinger. De er også nyttige ved planlegging av nye veger og kollektivtilbud og gir et godt grunnlag for å anvende lokaliseringsprinsippene i ABC-metoden ”Rett virksomhet på rett sted” (ATP-modellen, 2015).

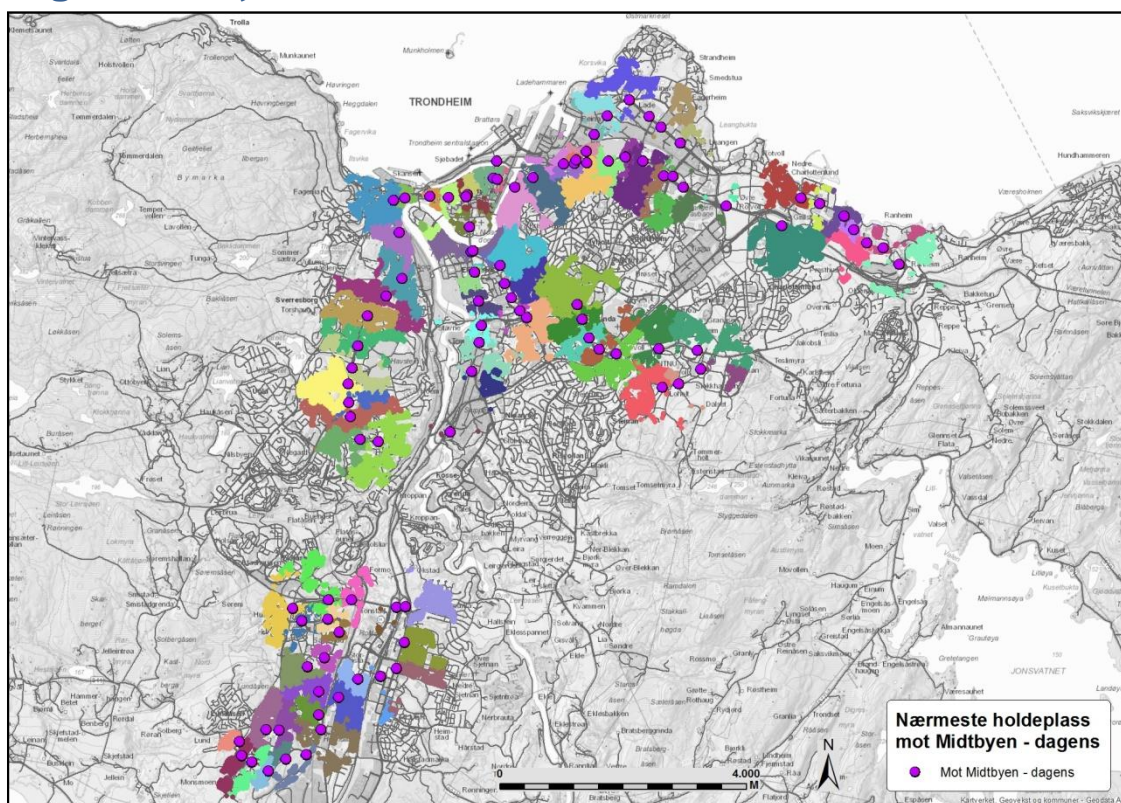
ATP-modellen er et GIS¹-basert analyse- og illustrasjonsverktøy til bruk i ArcView med Network Analyst. Analysene baseres på stedfestet informasjon om bosetting, bedrifter og arbeidsplasser på detaljert nivå, gjerne gateadresse. De samme beregningene kan foretas for alle trafikantergrupper - fotgjengere, syklist, kollektivtrafikanter og bilister. Metodikken er anvendelig i arealplanoppgaver og transportvurderinger:

- I **lokaliseringsanalyser** benyttes modellen til å beregne forventet transportbehov og hvor tilgjengelig de aktuelle lokalitetene er for ulike trafikanter.
- I **transporttilbudsanalyser** beregnes betydningen av nye veger og kollektivtilbud for folks tilgjengelighet til viktige målpunkt.
- I **trafikkanalyser** beregnes trafikkstrømmer på vegnettet, f.eks. skolebarn på veg til skole, arbeidsreiser til bestemte arbeidsplasser eller innkjøpsreiser til butikker.

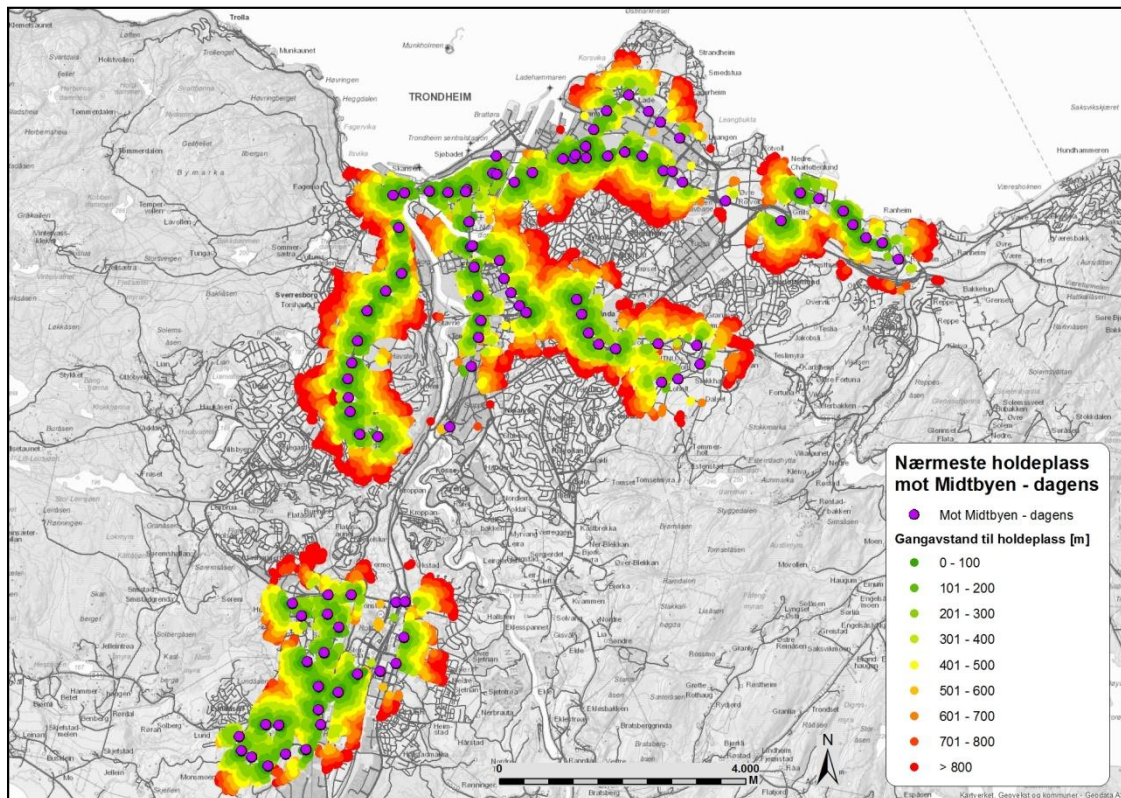
I ATP-modellen har de bosatte muligheter til å gå langs eksisterende bilveger, med mindre det er lagt inn noen ekstra sperringer manuelt. I dette tilfellet betyr det at de bosatte har anledning til å gå langs for eksempel Saupstadringen og andre tilsvarende veger, selv om det ikke er fortau her, da det ikke er skiltet forbud mot gang- og sykkeltrafikk langs slike veger. En følge av dette er at beregningene kan vise at de bosatte har sin raskeste veg langs en strekning som ikke har fortau eller gang- og sykkelveg. På strekninger hvor det helt klart er uønsket med gangtrafikk langs vegene, for eksempel Omkjøringsveien og tunneler er det lagt inn sperre mot bruk av vegen. En del snarveger er også utelatt.

1 GIS – geografiske informasjonssystemer

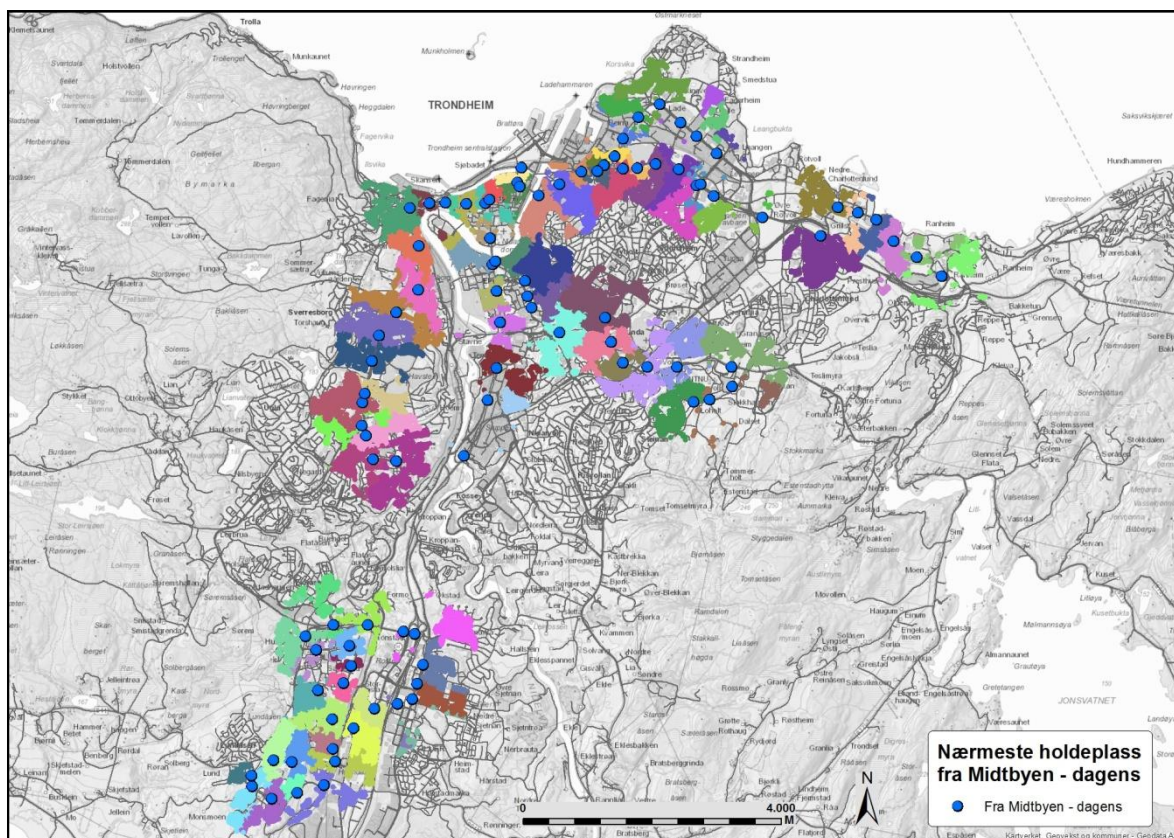
Dagens situasjon – vinter 2017



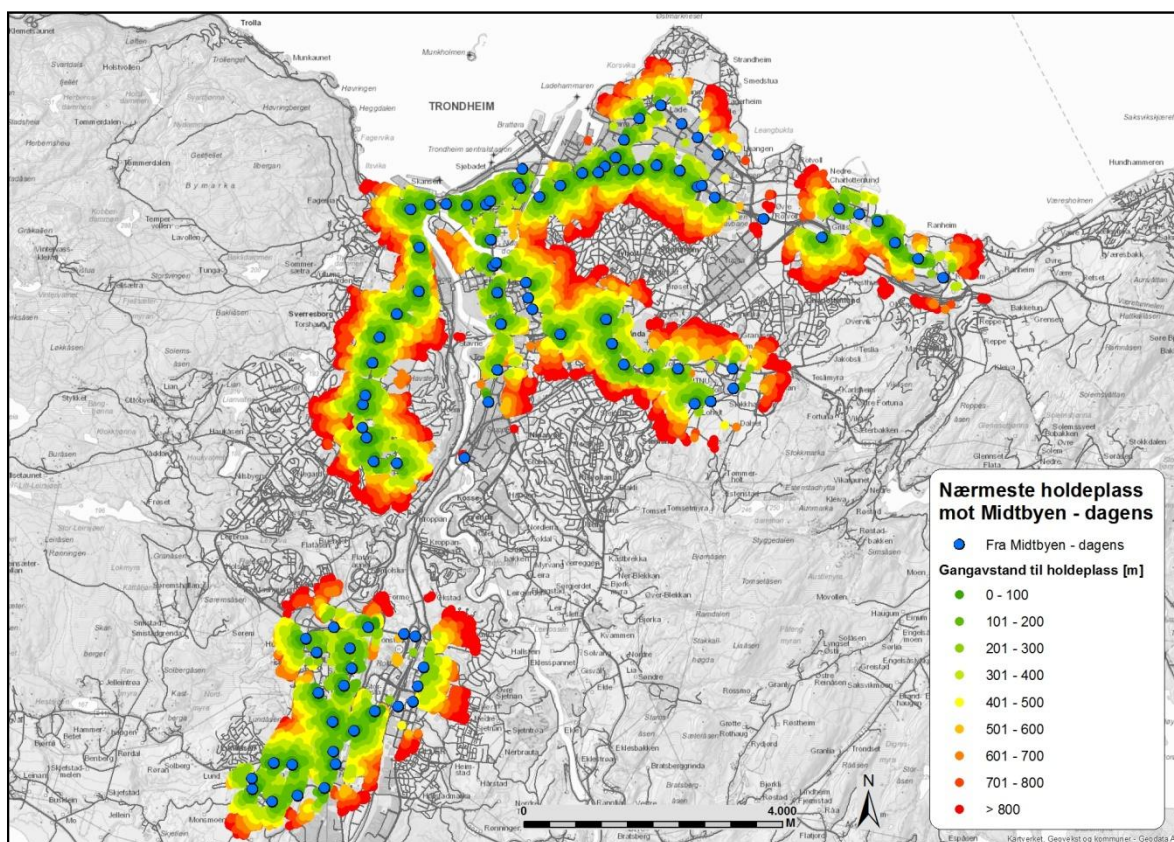
Figur 2: Nærmeste holdeplass mot Midtbyen i dagens situasjon



Figur 3: Gangavstand fra bosatte til nærmeste holdeplass i retning mot Midtbyen – dagens situasjon



Figur 4: Nærmeste holdeplass fra Midtbyen i dags situasjon



Figur 5: Gangavstand fra bosatte til nærmeste holdeplass i retning fra Midtbyen – dags situasjon

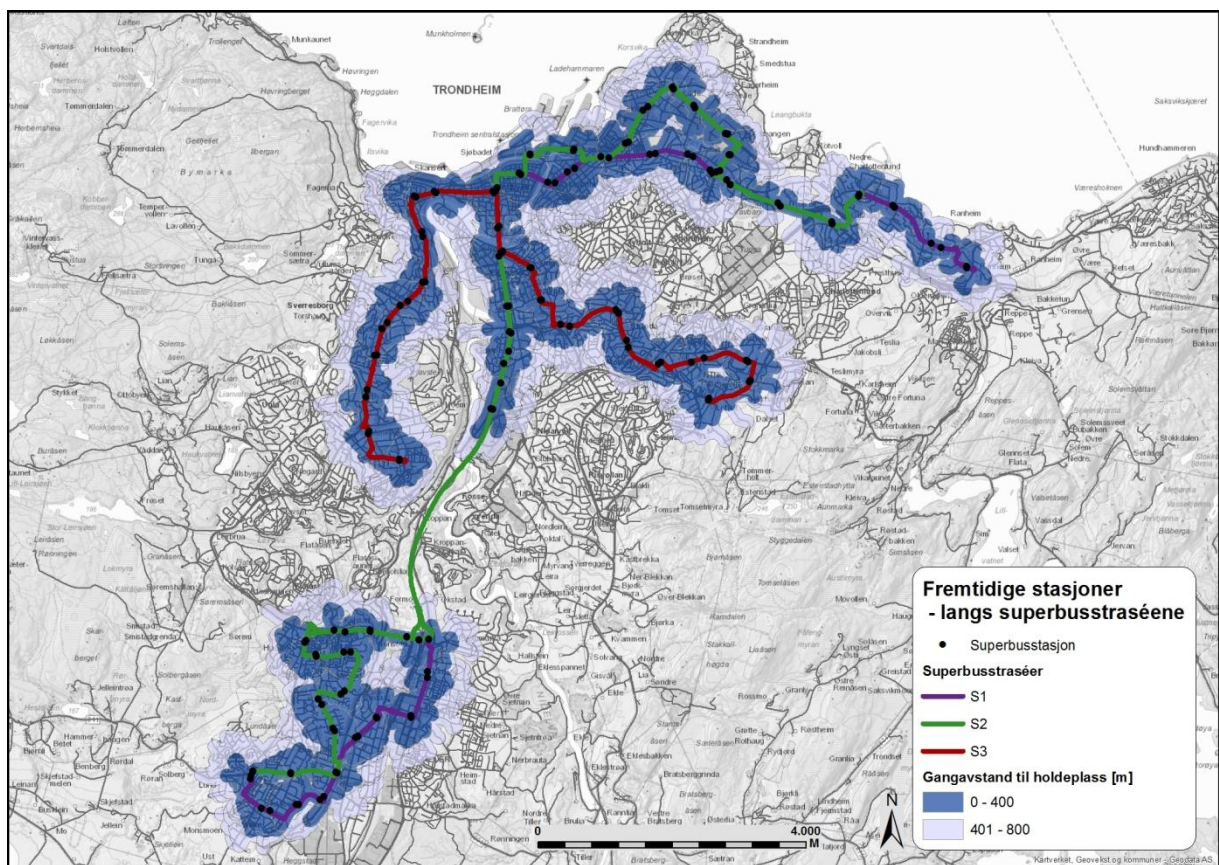
Fremtidig situasjon – august 2019

I denne analysen er det sett på tilgjengeligheten til holdeplasser i retning mot og fra Midtbyen i dagens situasjon, i tillegg til fremtidig situasjon.

Beregningene i denne rapporten tar utgangspunkt i stasjonene som er vist i Figur 6. Det er totalt 147 superbusstasjoner som inngår i beregningene, fordelt på 74 i retning mot Midtbyen og 73 i retning fra Midtbyen.

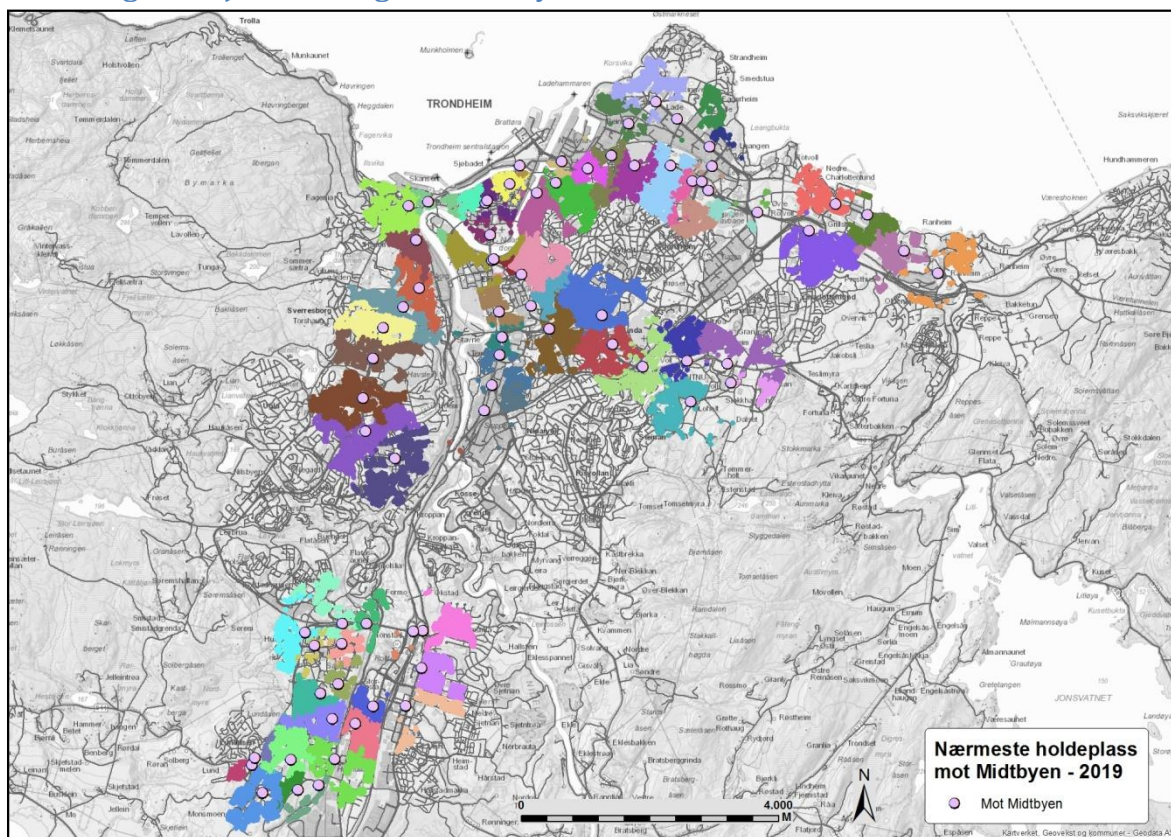
I dagens situasjon er det totalt 193 holdeplasser som inngår i beregningene, fordelt på 99 i retning mot Midtbyen og 94 i retning fra Midtbyen.

Det er valgt å se på lokaliseringen av holdeplasser i retning mot og fra Midtbyen hver for seg da plasseringen av disse kan varierer noe, samt at antallet holdeplasser i retning mot Midtbyen er høyere enn i retning fra Midtbyen i både dagens og fremtidig situasjon.

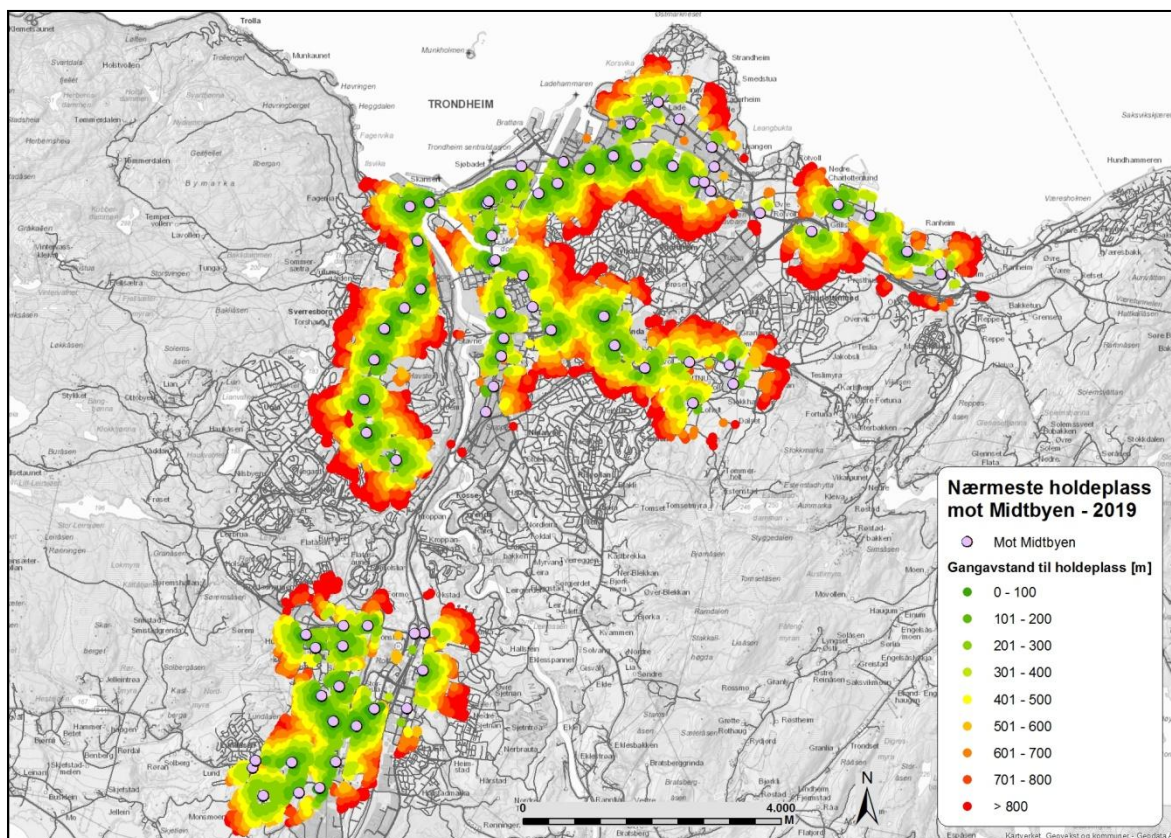


Figur 6: Fremtidige superbusstasjoner – 800 meters gangavstand

Fremtidig situasjon i retning mot Midtbyen

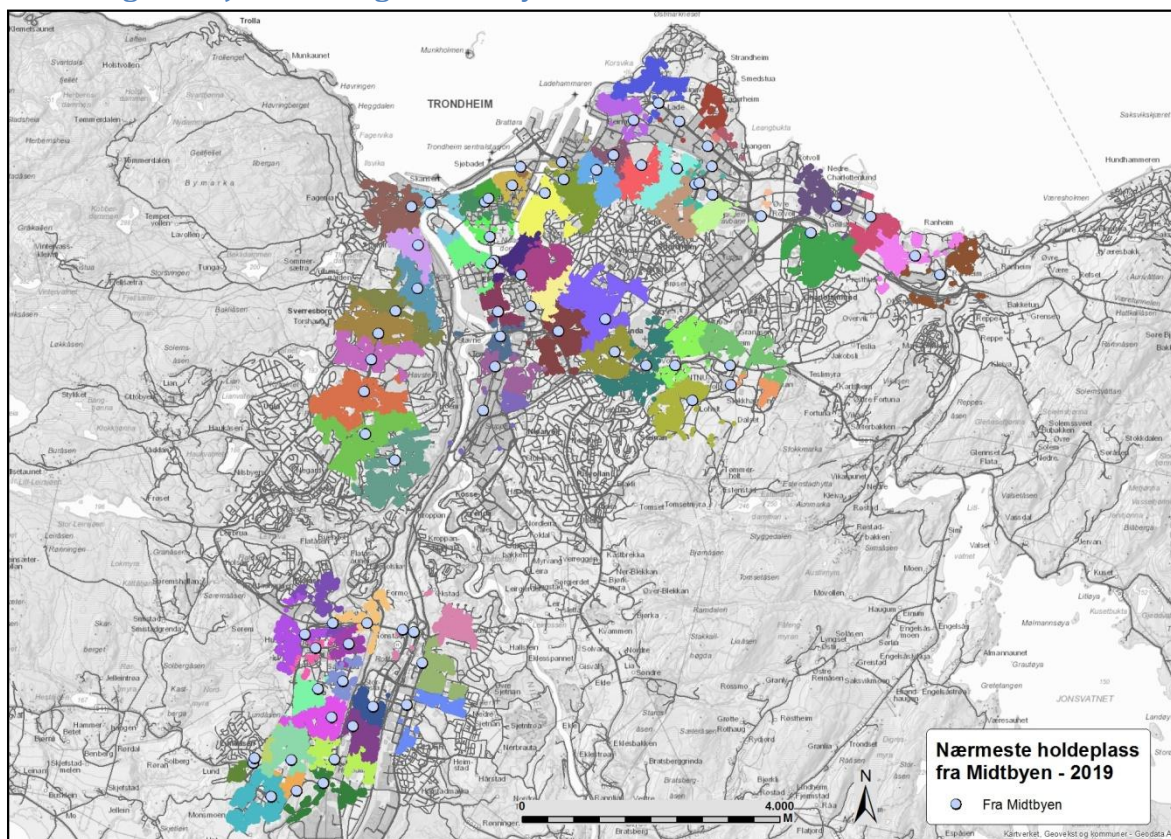


Figur 7: Nærmeste holdeplass mot Midtbyen – fremtidig situasjon

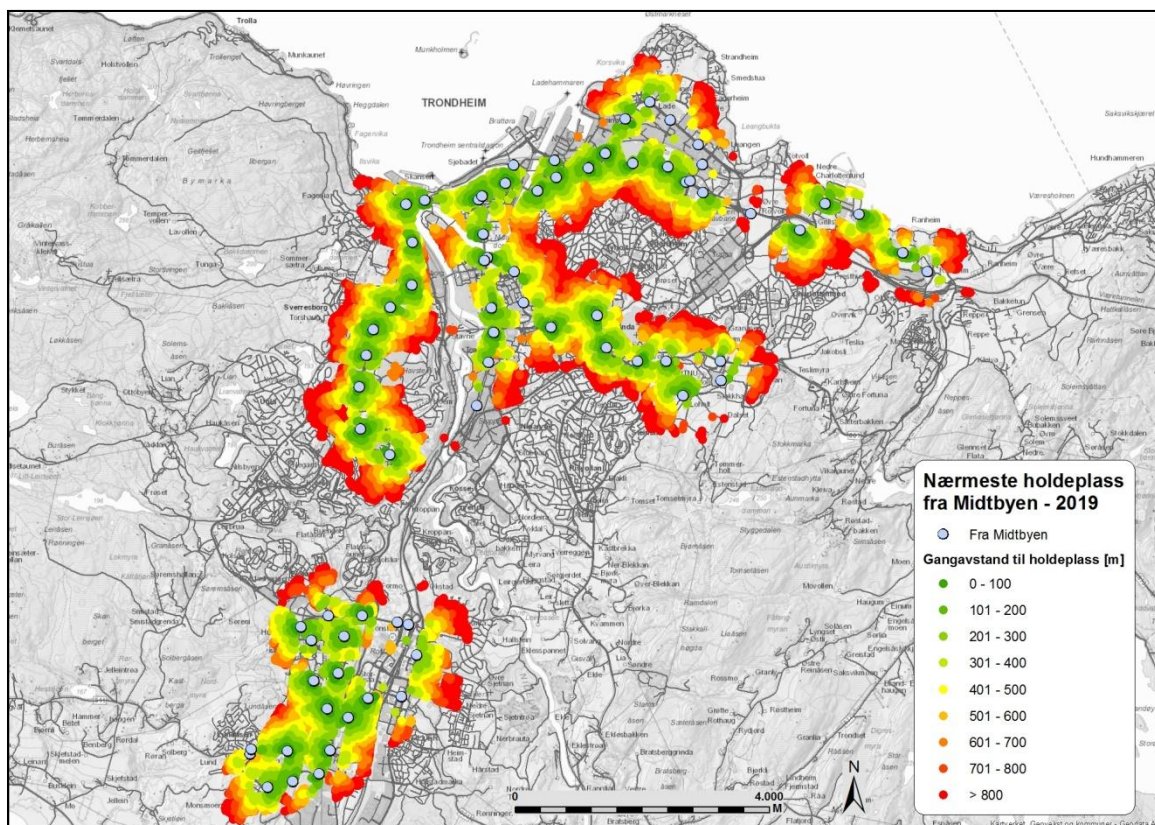


Figur 8: Gangavstand fra bosatte til nærmeste holdeplass i retning mot Midtbyen – fremtidig situasjon

Fremtidig situasjon i retning fra Midtbyen



Figur 9: Nærmeste holdeplass fra Midtbyen – fremtidig situasjon



Figur 10: Gangavstand fra bosatte til nærmeste holdeplass i retning fra Midtbyen – fremtidig situasjon

Resultater ATP-beregninger - nøkkeltall

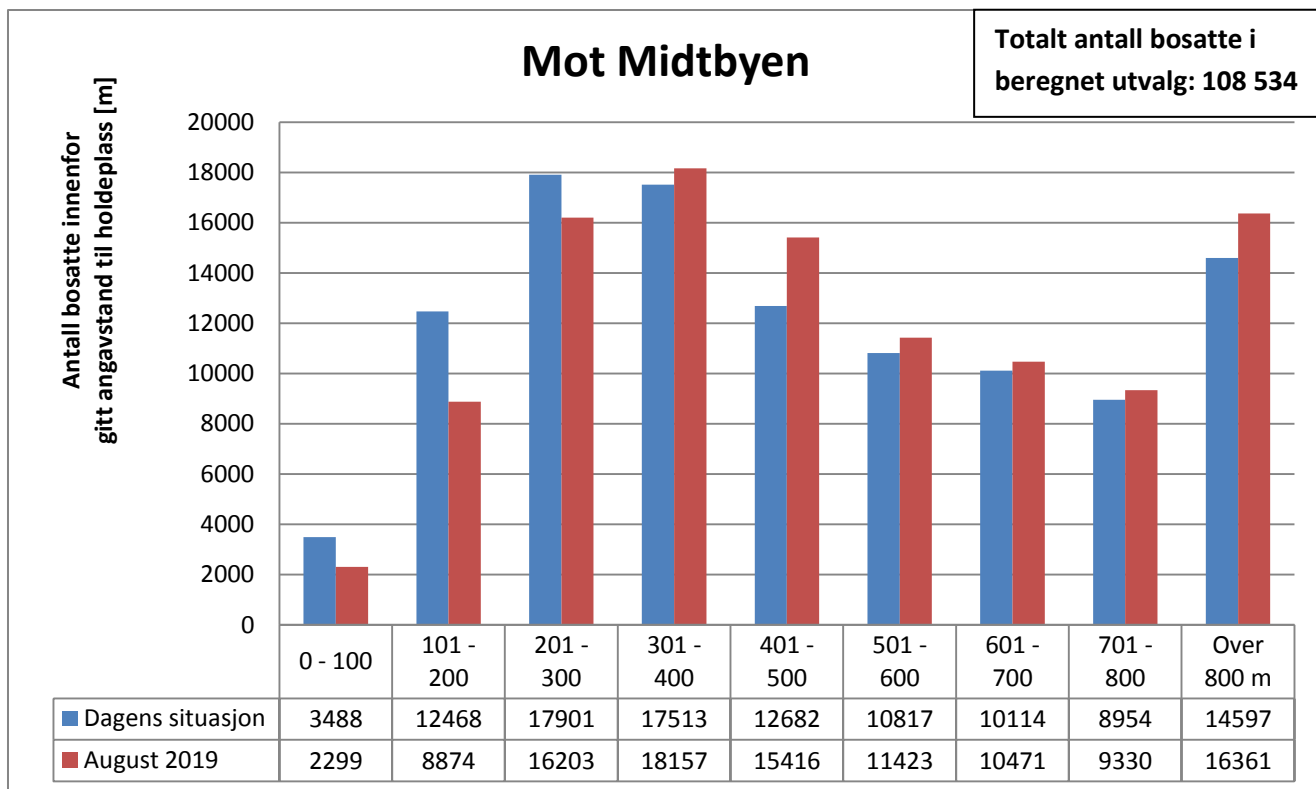
I det følgende er det presentert nøkkeltall og foretatt en enkel oppsummering av resultatene i fra ATP-beregningene for dagens og fremtidig situasjon av holdeplasslokaliseringen. Det er beregnet for alle de 108 534 bosatte i utvalget totalt og et utvalg av disse som inneholder bosatte som er 70 år eller eldre. Av de 108 534 bosatte er det 10 940 personer (ca. 10 %) som er 70 år eller eldre.

Tabell 1: Antall bosatte innenfor ulike strekningsintervaller til holdeplasser langs superbustraséer

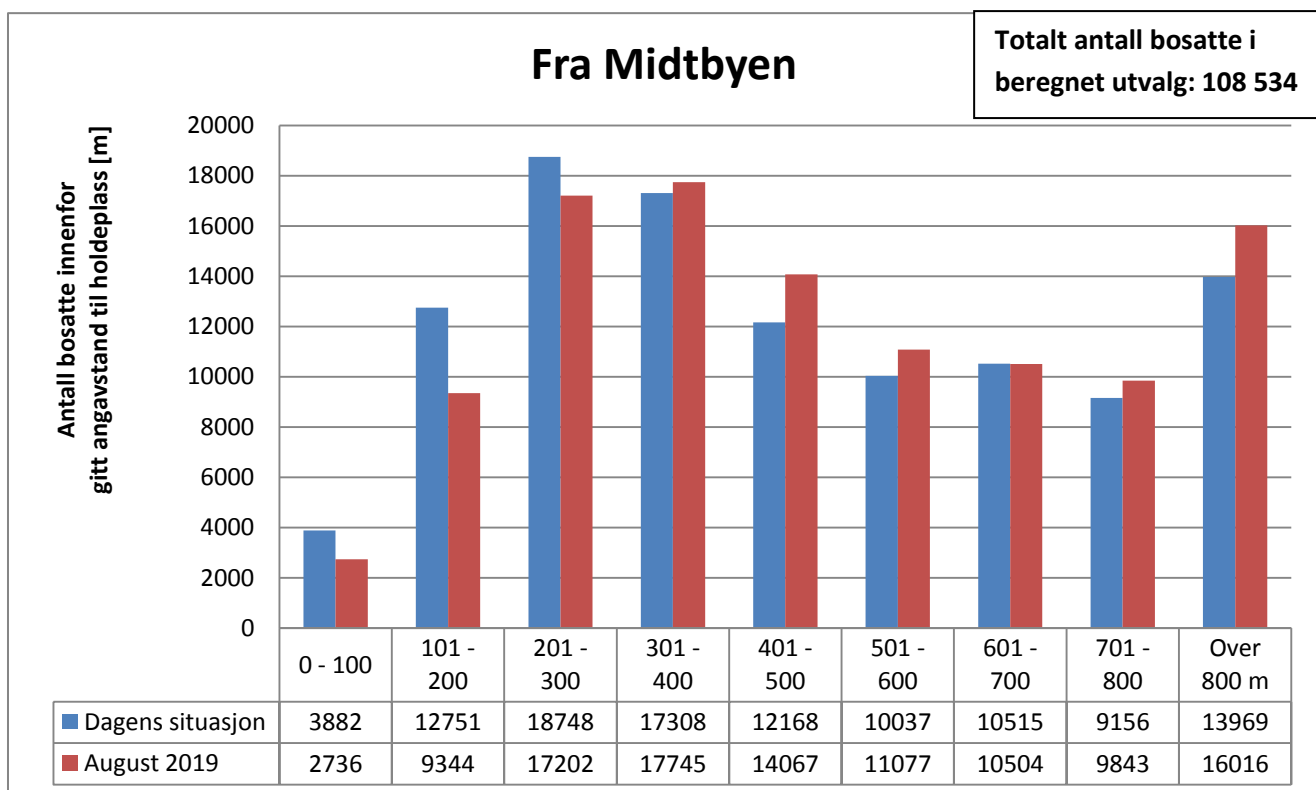
	Mot Midtbyen		Fra Midtbyen	
	Dagens situasjon	Fremtidig situasjon	Dagens situasjon	Fremtidig situasjon
0 - 100	3 488	2 299	3 882	2 736
101 - 200	12 468	8 874	12 751	9 344
201 - 300	17 901	16 203	18 748	17 202
301 - 400	17 513	18 157	17 308	17 745
401 - 500	12 682	15 416	12 168	14 067
501 - 600	10 817	11 423	10 037	11 077
601 - 700	10 114	10 471	10 515	10 504
701 - 800	8 954	9 330	9 156	9 843
Over 800 m	14 597	16 361	13 969	16 016
Totalt i utvalget	108 534	108 534	108 534	108 534
Gjennomsnittlig gangavstand per bosatt	468	496	463	492
Endring	-	28	-	29

Beregningene viser at den gjennomsnittlige gangavstanden til superbusholdeplassene øker i fremtidig situasjon, i retning mot og fra sentrum, sammenlignet med dagens situasjon. I retning mot Midtbyen øker gjennomsnittlig gangavstand til holdeplass med 28 meter per bosatt i fra 468 meter til 496 meter. I retning fra Midtbyen øker gjennomsnittlig gangavstand til holdeplass med 29 meter per bosatt i fra 463 meter til 492 meter.

En grafisk presentasjon av Tabell 1 er vist på neste side.

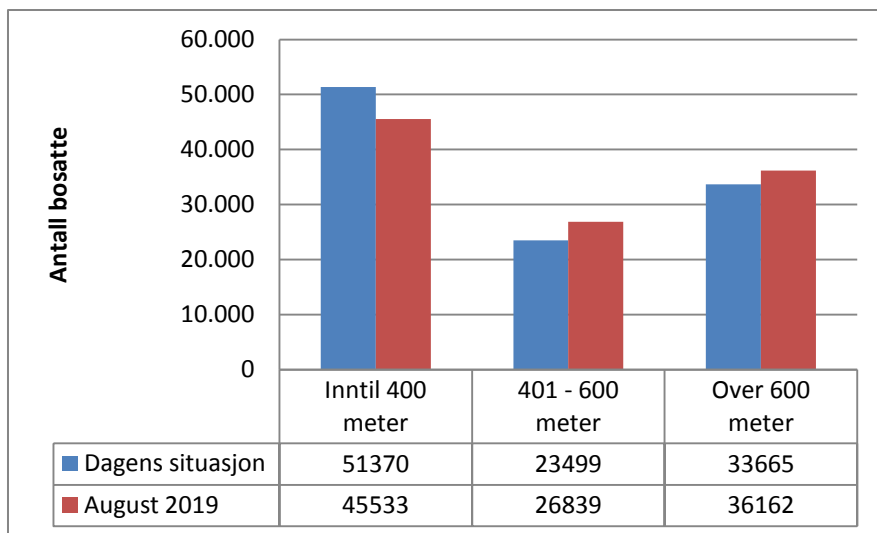


Figur 11: Antall bosatte innenfor definerte intervaller av gangavstand til holdeplass mot Midtbyen

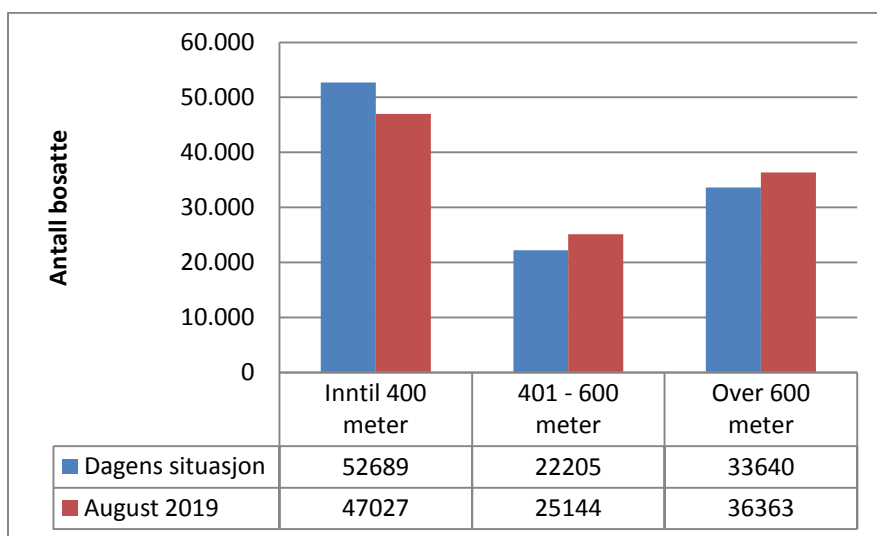


Figur 12: Antall bosatte innenfor definerte intervaller av gangavstand til holdeplass fra Midtbyen

Generelt reduseres antall bosatte innenfor 300 meters gangavstand til holdeplass i både retning mot og fra Midtbyen i fremtidig situasjon i forhold til dagens situasjon.



Figur 13: Antall bosatte innenfor definerte gangavstander – mot Midtbyen



Figur 14: Antall bosatte innenfor definerte gangavstander – fra Midtbyen

I dagens situasjon bor ca. 51 000 bosatte innenfor 400 meters gangavstand til holdeplasser i retning mot Midtbyen, mens ca. 52 000 bosatte bor innenfor 400 meters gangavstand til holdeplasser i retning fra Midtbyen.

I fremtidig situasjon reduseres dette i begge retninger, da henholdsvis 45 000 og 47 000 bosatte vil kunne bo innenfor 400 meters gangavstand til holdeplasser i retning mot eller fra Midtbyen.

Antallet bosatte med over 400 meter til holdeplasser langs superbusstraséen øker både mot og fra Midtbyen.

Dette skyldes at man har færre superbusstasjoner langs superbusstraséen i fremtidig situasjon sammenlignet med antall holdeplasser i dag.

Bosatte 70 år og eldre

Det er sett spesielt på endringer i gangavstand for bosatte som er 70 år eller eldre i utvalget i beregningene.

Tabell 2: Antall bosatte innenfor ulike strekningsintervaller til holdeplasser langs superbustraséer – 70 år og eldre

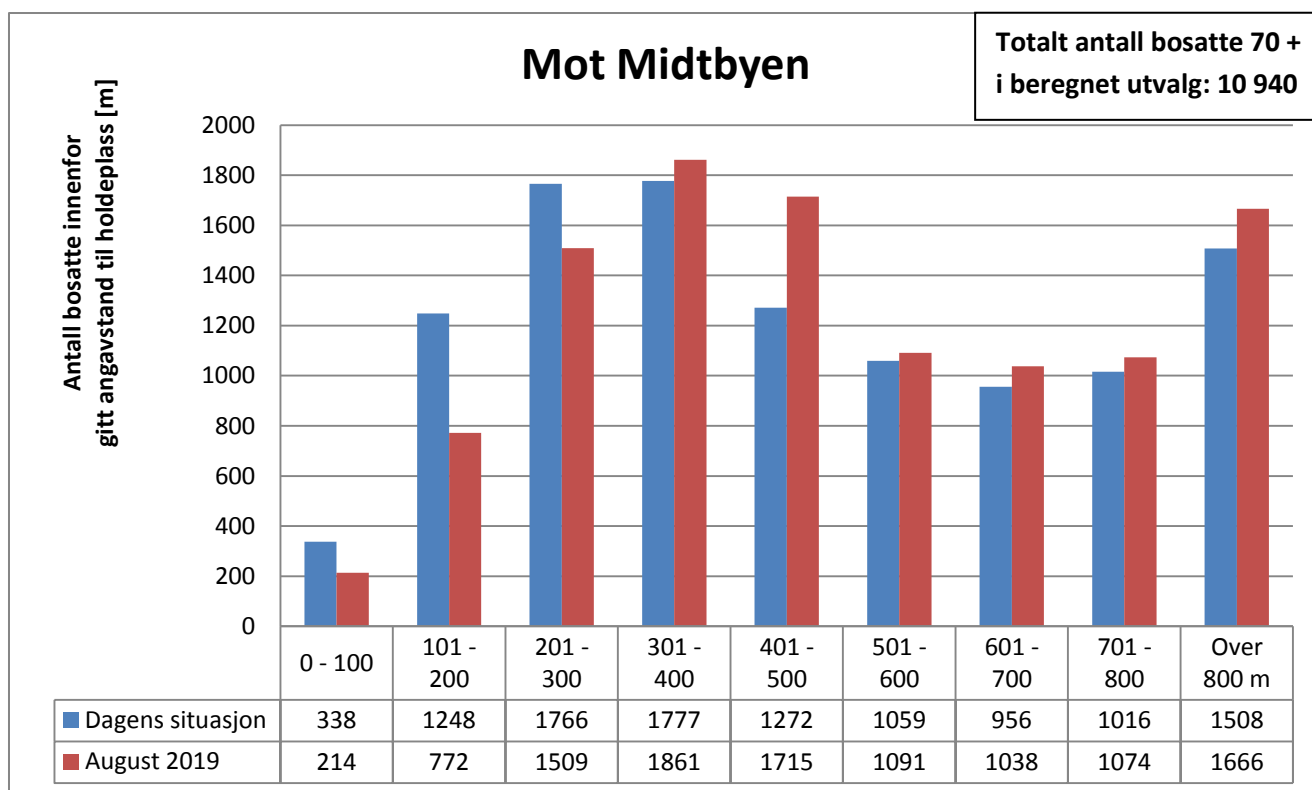
	Mot Midtbyen		Fra Midtbyen	
	Dagens situasjon	Fremtidig situasjon	Dagens situasjon	Fremtidig situasjon
0 - 100	338	214	3 882	2 736
101 - 200	1 248	772	12 751	9 344
201 - 300	1 766	1 509	18 748	17 202
301 - 400	1 777	1 861	17 308	17 745
401 - 500	1 272	1 715	12 168	14 067
501 - 600	1 059	1 091	10 037	11 077
601 - 700	956	1 038	10 515	10 504
701 - 800	1 016	1 074	9 156	9 843
Over 800 m	1 508	1 666	13 969	16 016
Totalt i utvalget	10 940	10 940	10 940	10 940
Gjennomsnittlig gangavstand per bosatt	473	506	468	500
Endring	-	33	-	32

Beregningene viser at, i likhet med for befolkningen generelt, øker den gjennomsnittlige gangavstanden til superbusholdeplassene i fremtidig situasjon, i retning mot og fra sentrum, sammenlignet med dagens situasjon. I retning mot Midtbyen øker gjennomsnittlig gangavstand til holdeplass med 33 meter per bosatt i fra 473 meter til 506 meter. I retning fra Midtbyen øker gjennomsnittlig gangavstand til holdeplass med 32 meter per bosatt i fra 468 meter til 500 meter.

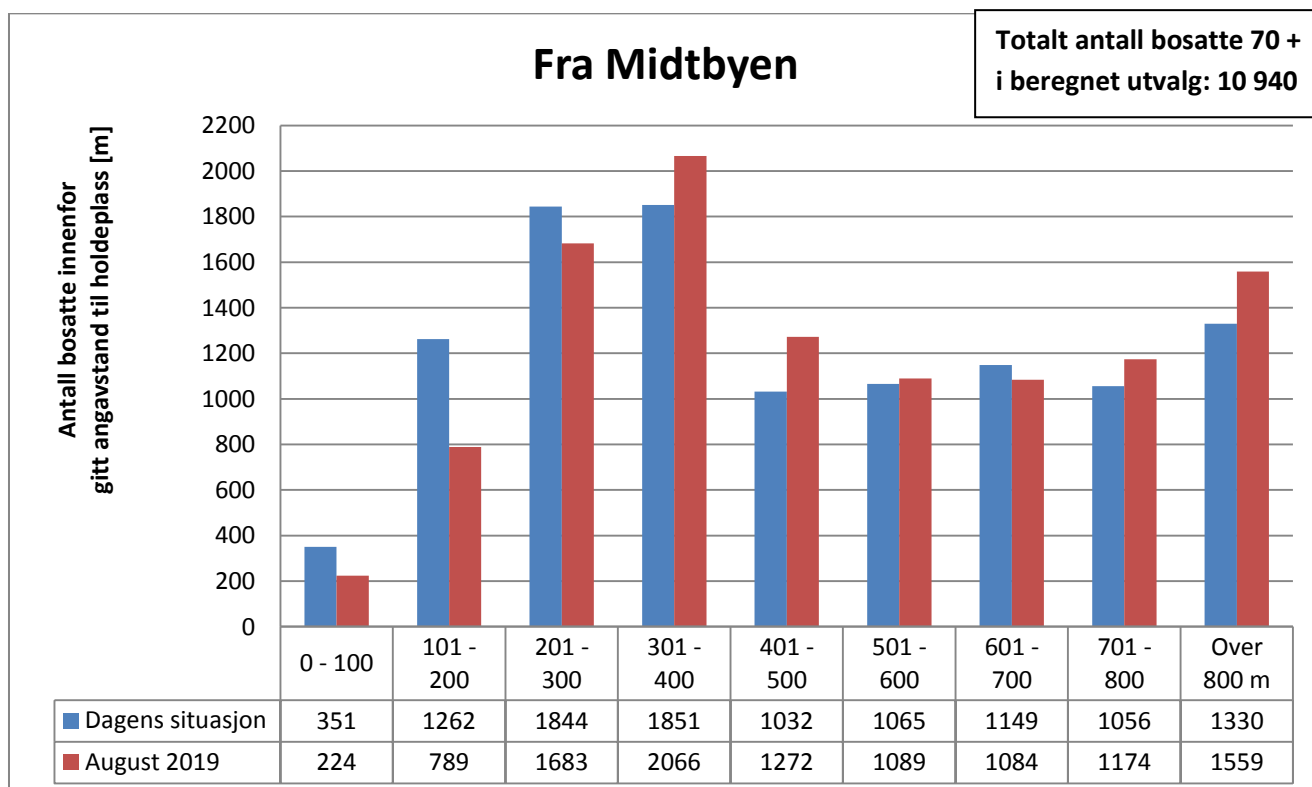
Tabell 3: Sammenligning gjennomsnittlig gangavstand bosatte generelt og bosatte 70 år og eldre

	Mot Midtbyen		Fra Midtbyen	
	Dagens situasjon	Fremtidig situasjon	Dagens situasjon	Fremtidig situasjon
Totalt i utvalget	108 534	108 534	108 534	108 534
Gjennomsnittlig gangavstand per bosatt	468	496	463	492
Endring	-	28	-	29
Totalt i utvalget 70 +	10 940	10 940	10 940	10 940
Gjennomsnittlig gangavstand per bosatt	473	506	468	500
Endring bosatte 70 +	-	33	-	32

En grafisk presentasjon av Tabell 2 er vist på neste side.

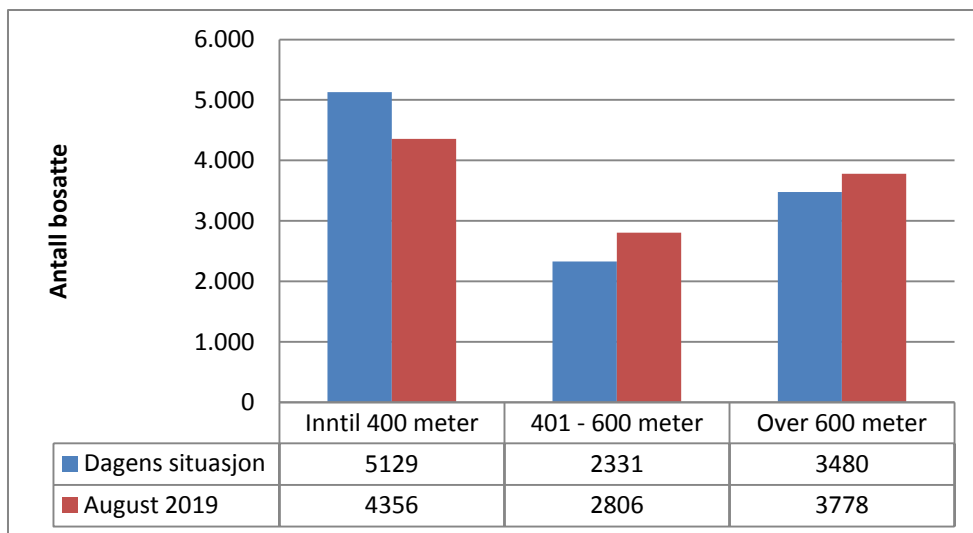


Figur 15: Antall bosatte innenfor definerte intervaller av gangavstand til holdeplass mot Midtbyen, bosatte 70 år og eldre

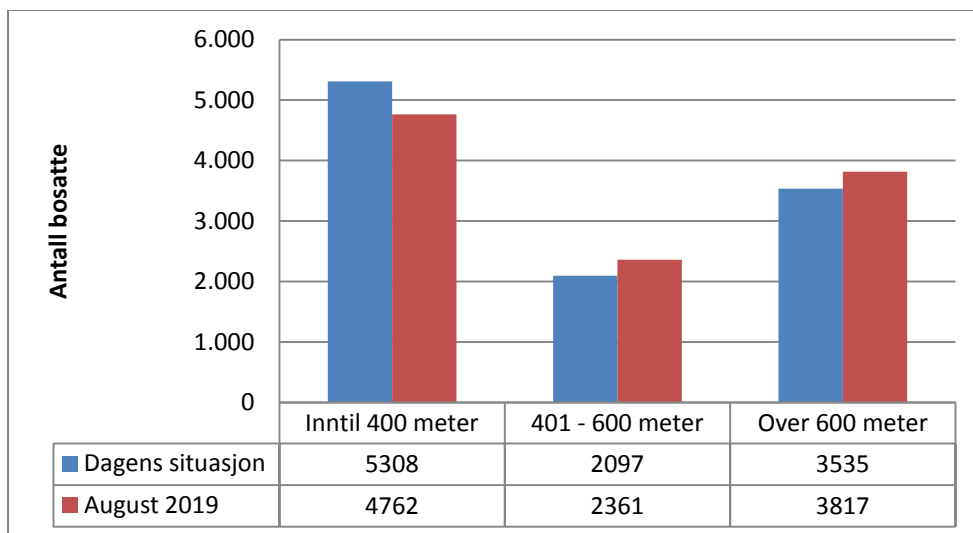


Figur 16: Antall bosatte innenfor definerte intervaller av gangavstand til holdeplass fra Midtbyen, bosatte 70 år og eldre

Generelt reduseres antall bosatte i gruppa 70 + innenfor 300 meters gangavstand til holdeplass i både retning mot og fra Midtbyen i fremtidig situasjon i forhold til dagens situasjon.



Figur 17: Antall bosatte innenfor definerte gangavstander – mot Midtbyen - bosatte 70 år og eldre



Figur 18: Antall bosatte innenfor definerte gangavstander – fra Midtbyen - bosatte 70 år og eldre

I dagens situasjon bor ca. 5 100 bosatte innenfor 400 meters gangavstand til holdeplasser i retning mot Midtbyen, mens ca. 5 300 bosatte bor innenfor 400 meters gangavstand til holdeplasser i retning fra Midtbyen.

I fremtidig situasjon reduseres dette i begge retninger, da henholdsvis 4 300 og 4 700 bosatte vil kunne bo innenfor 400 meters gangavstand til holdeplasser i retning mot eller fra Midtbyen.

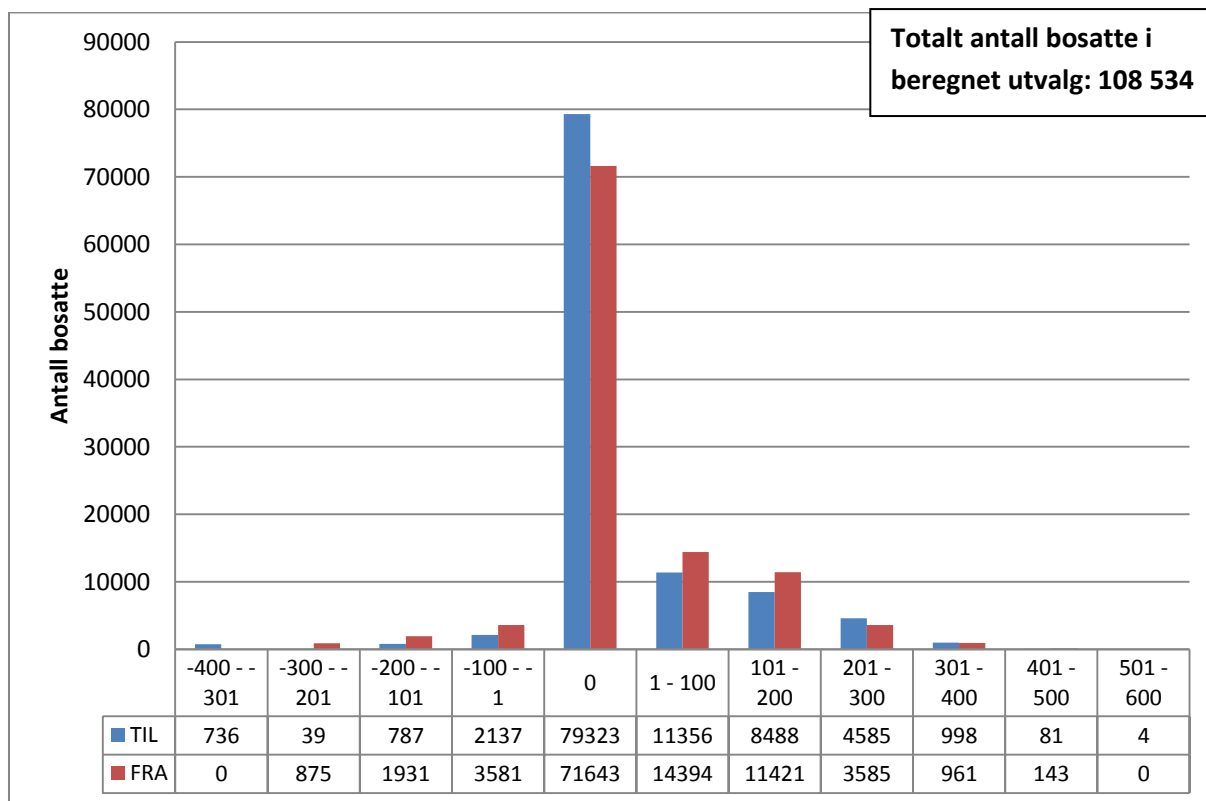
Antallet bosatte med over 400 meter til holdeplasser langs superbustraséen øker både mot og fra Midtbyen.

Dette skyldes at man har færre superbustasjoner langs superbustraséen i fremtidig situasjon sammenlignet med antall holdeplasser i dag.

Generelt ser man de samme endringene hos bosatte i aldersgruppen 70 år og eldre, som i den øvrige befolkningen i utvalget som inngår i beregningene.

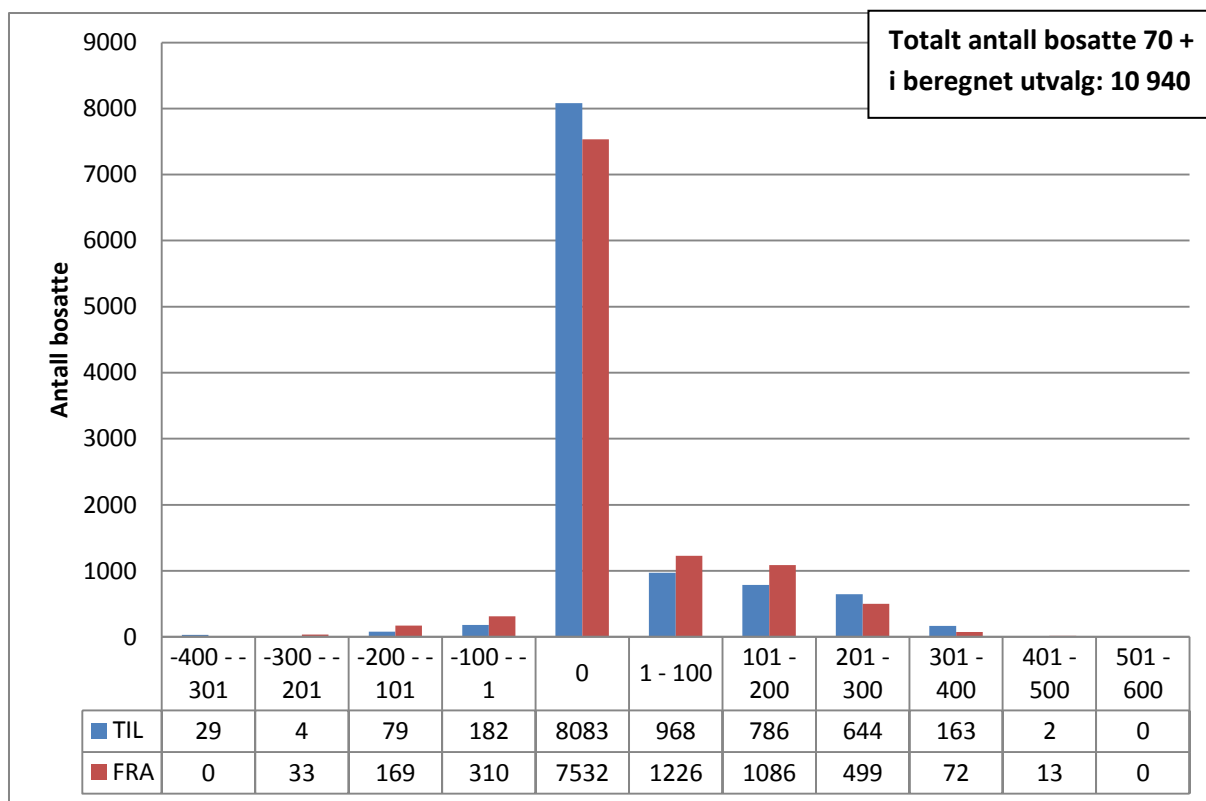
Endring gangavstand til holdeplass

Det er gjort en sammenligning av gangavstander til nærmeste superbussholdeplass i retning mot og fra Midtbyen for fremtidig situasjon i forhold til dagens plassering av holdeplasser.



Figur 19: Endret gangavstand til holdeplass - sammenlignet med dagens gangavstand – til og fra Midtbyen

Beregningene viser at henholdsvis 73 % og 66 % av de bosatte vil kunne oppleve å ikke få noen endring til eller fra Midtbyen i forhold til i dagens situasjon. Videre vil ca. 10 % få en økning på inntil 100 meter i både retning til og fra Midtbyen. Disse verdiene skyldes i hovedsak at holdeplasspunktene som er brukt i beregningene har noe avvik i fremtidig situasjon i forhold til dagens situasjon, enn at det nødvendigvis skjer en slik endring.



Figur 20: Endret gangavstand til holdeplass - sammenlignet med dagens gangavstand – til og fra Midtbyen – bosatte 70 +

Tabellen under viser den prosentvise fordelingen av antall bosatte totalt og antall bosatte 70 år og eldre innenfor de ulike intervallene. I begge tilfeller vil et klart overtall bosatte ikke få endringer i gangavstanden i fremtidig situasjon, sammenlignet med dagens situasjon.

Tabell 4: Prosentvis fordeling av antall bosatte innenfor ulike strekningsintervaller, sammenlignet med dagens situasjon

Endring gangavstand	Fremtidig - dagens		Fremtidig – dagens bosatte 70+	
	Mot Midtbyen	Fra Midtbyen	Mot Midtbyen	Fra Midtbyen
-400 - -301	0,7 %	0,0 %	0,3 %	0,0 %
-300 - -201	0,0 %	0,8 %	0,0 %	0,3 %
-200 - -101	0,7 %	1,8 %	0,7 %	1,5 %
-100 - -1	2,0 %	3,3 %	1,7 %	2,8 %
0	73,1 %	66,0 %	73,9 %	68,8 %
1 - 100	10,5 %	13,3 %	8,8 %	11,2 %
101 - 200	7,8 %	10,5 %	7,2 %	9,9 %
201 - 300	4,2 %	3,3 %	5,9 %	4,6 %
301 - 400	0,9 %	0,9 %	1,5 %	0,7 %
401 - 500	0,1 %	0,1 %	0,0 %	0,1 %
Totalt	100 %	100 %	100 %	100 %

Totalt vil ca. 70 % og 66 % av de bosatte ikke oppleve endring i gangavstand til holdeplassen i henholdsvis retning mot Midtbyen og fra Midtbyen. I retning mot Midtbyen vil ca. 25 % av de bosatte få økte gangavstander, mens i retning fra Midtbyen er tilsvarende ca. 30 %.

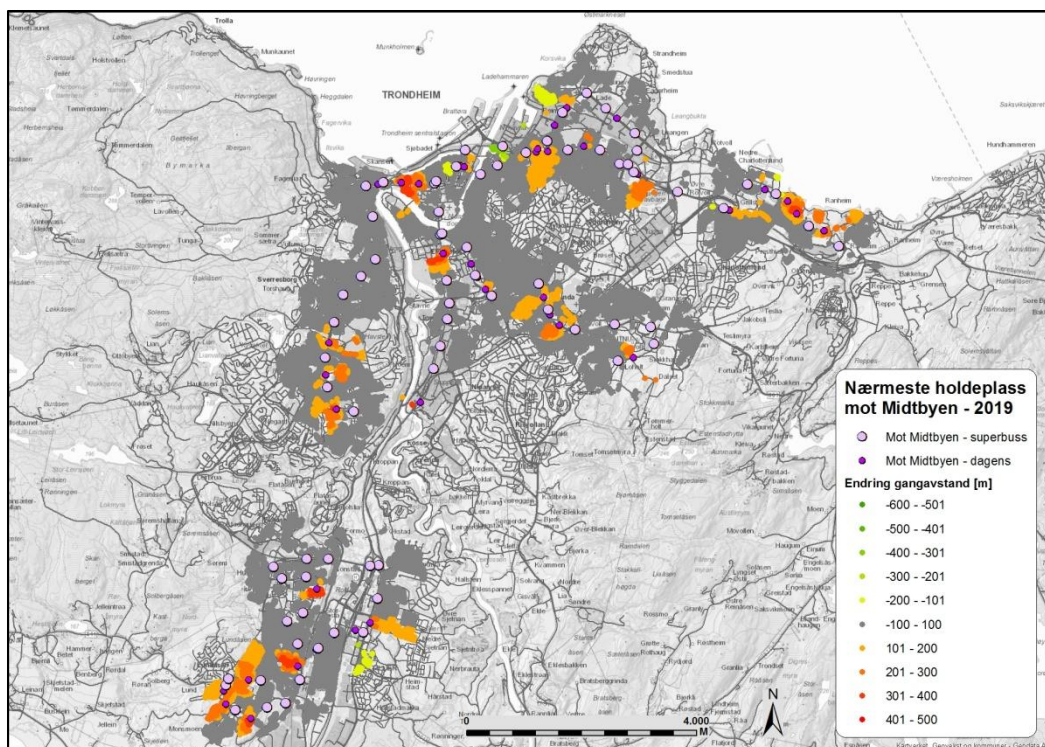
I begge retninger vil henholdsvis 3 og 6 % av de bosatte få reduserte gangavstander som følge av at man har opprettet nye holdeplasser eller flyttet eksisterende holdeplasser.

For bosatte 70 år og eldre er situasjonen stort sett den samme som for den øvrige befolkningen. Totalt vil ca. 75 % og 70 % av de bosatte ikke oppleve endring i gangavstand til holdeplassen i henholdsvis retning mot Midtbyen og fra Midtbyen. I retning mot Midtbyen vil ca. 25 % av de bosatte få økte gangavstander, mens i retning fra Midtbyen er tilsvarende ca. 25 %.

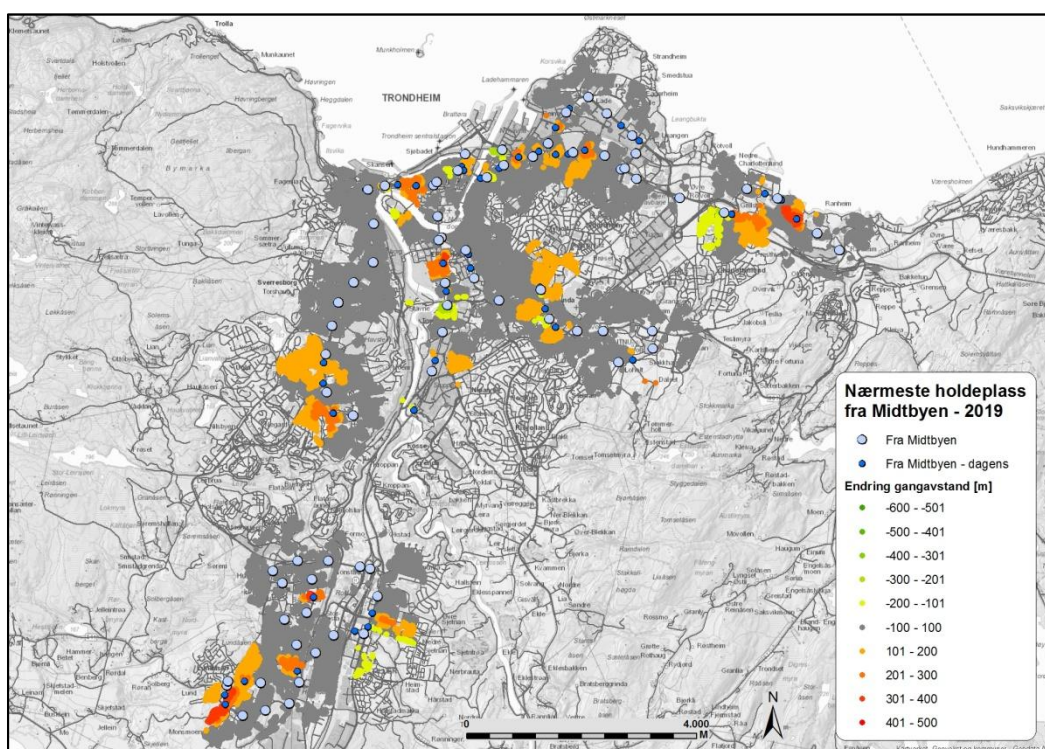
I begge retninger vil henholdsvis 3 og 5 % av de bosatte få reduserte gangavstander som følge av at man har opprettet nye holdeplasser eller flyttet eksisterende holdeplasser.

Tabell 5: Oppsummering endring gangavstand til holdeplass i fremtidige situasjon, sammenlignet dagens situasjon

Bosatte totalt	Mot Midtbyen	Fra Midtbyen
Kortere Uendret Lengre		
Bosatte 70 +	Mot Midtbyen	Fra Midtbyen
Kortere Uendret Lengre		



Figur 21: Endring i gangavstand til superbussholdeplass fremtidig situasjon - dagens situasjon - mot Midtbyen

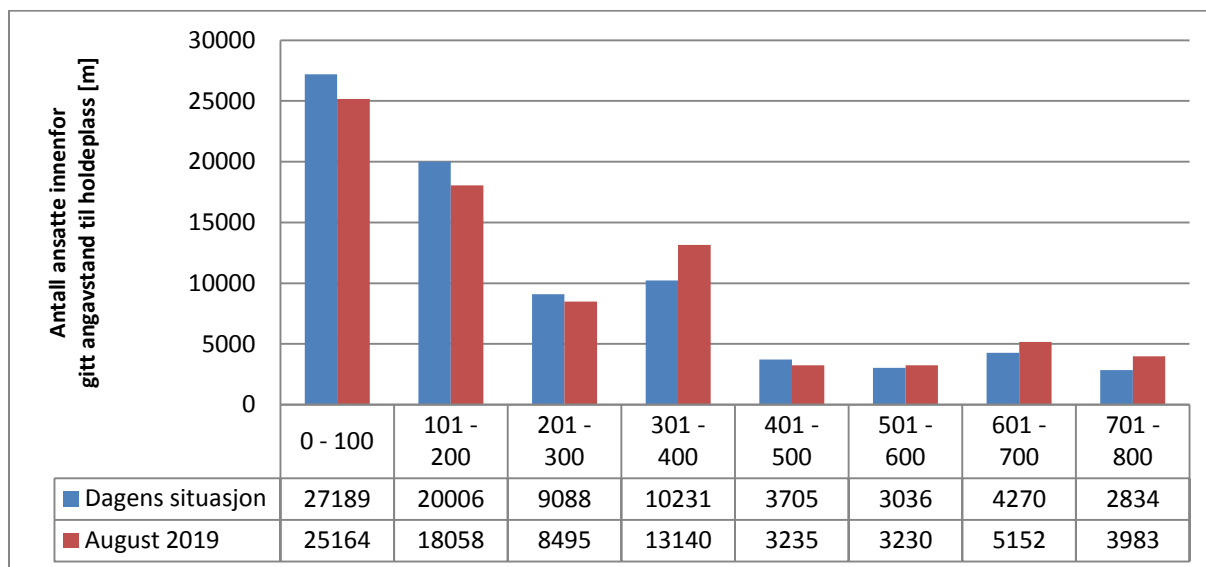


Figur 22: Endring i gangavstand til superbussholdeplass fremtidig situasjon - dagens situasjon - fra Midtbyen

Beregningene viser at bosatte i områdene rundt Kattem, Moholtsletta, Innherredsveien, Ranheimsletta og Byåsen skole vil ha økte gangavstander i fremtidig situasjon. Flere av disse stedene vil imidlertid betjenes med stambusser og matebusser, slik at den reelle endringen gangavstanden til nærmeste holdeplass vil bli mindre enn det som fremkommer i kartet over. Ved Nidelv bru vil etableringen av en ny holdeplass gi noe reduksjon i gangavstand til enkelte bosatte.

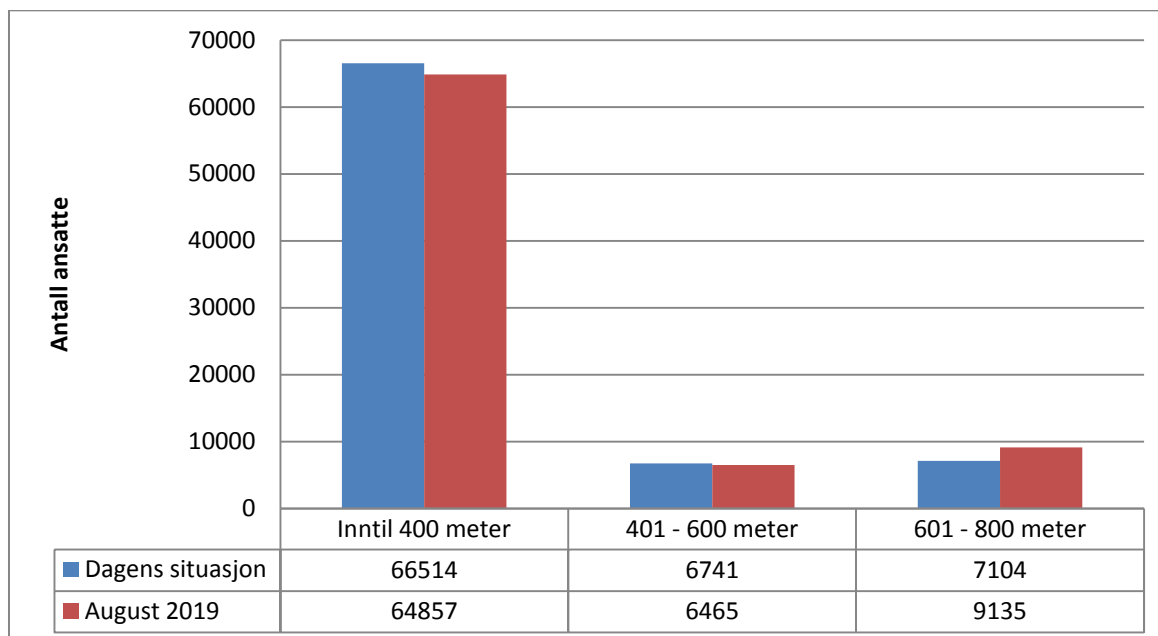
Endring av gangavstand for ansatte til holdeplass

Det er her sett på gangavstand for ansatte til holdeplasser langs superbuststraséen. Det er gjort ATP-beregninger i dagens situasjon og i fremtidig situasjon, for å avdekke endringen i gangavstanden for ansatte.



Figur 23: Antall ansatte innenfor definerte intervaller av gangavstand til holdeplass

Beregningene viser at man i fremtidig situasjon vil totalt nå ca. 100 flere ansatte innenfor en gangavstand på 800 meter til superbuststasjonene, sammenlignet med dagens situasjon. Til gjengjeld vil flere få lengre gangavstand i fremtidig situasjon, sammenlignet med dagens situasjon. Særlig vil antallet ansatte i kategorien 301 – 400 meter øke med den nye holdeplasstrukturen.



Figur 24: Antall ansatte innenfor definerte gangavstander

I hovedsak vil de fleste ansatte i utvalget, ca. 80 %, være innenfor 400 meter til holdeplass og superbuststasjon i begge situasjonene. Totalt sett er imidlertid endringene små i fremtidig situasjon,

sammenlignet med dagens situasjon. Antallet innenfor 300 meters gangavstand reduseres i fremtidig situasjon, mens antallet går opp i intervallet 300 – 400 meter.

Tabell 6: Inndeling av antall ansatte i 100 meters intervaller gangavstand holdeplass

Gangavstand [m]	Dagens situasjon	August 2019	Dagens situasjon	August 2019
0 - 100	27 189	25 164	34 %	31 %
101 - 200	20 006	18 058	25 %	22 %
201 - 300	9 088	8 495	11 %	11 %
301 - 400	10 231	13 140	13 %	16 %
401 - 500	3 705	3 235	5 %	4 %
501 - 600	3 036	3 230	4 %	4 %
601 - 700	4 270	5 152	5 %	6 %
701 - 800	2 834	3 983	4 %	5 %
Totalt i utvalget	80 359	80 457	100 %	100 %

Oppsummering

Det er i dette notatet sett på endringer av gangavstand til holdeplasser som følge av innføringen av superbusslinjene 1 – 3 i august 2019. I superbussystemet legges det opp til lengre avstand mellom holdeplasser for å bedre fremkommeligheten for superbussene. Hensikten med dette notatet har vært å tallfeste antall bosatte og ansatte som vil kunne oppleve stor økning i gangavstanden til sin nærmeste superbusstasjon, sammenlignet med dagens situasjon.

Beregningene har tatt utgangspunkt i eksisterende holdeplasser langs de fremtidige superbussstraséene og et forslag til lokalisering av fremtidige superbusstasjoner. Da dette notatet ble utarbeidet (februar 2017) var stasjonene i flere områder ikke fastsatt, det vil dermed kunne komme endringer før endelig igangsetting av ny rutestruktur med superbuss i august 2019.

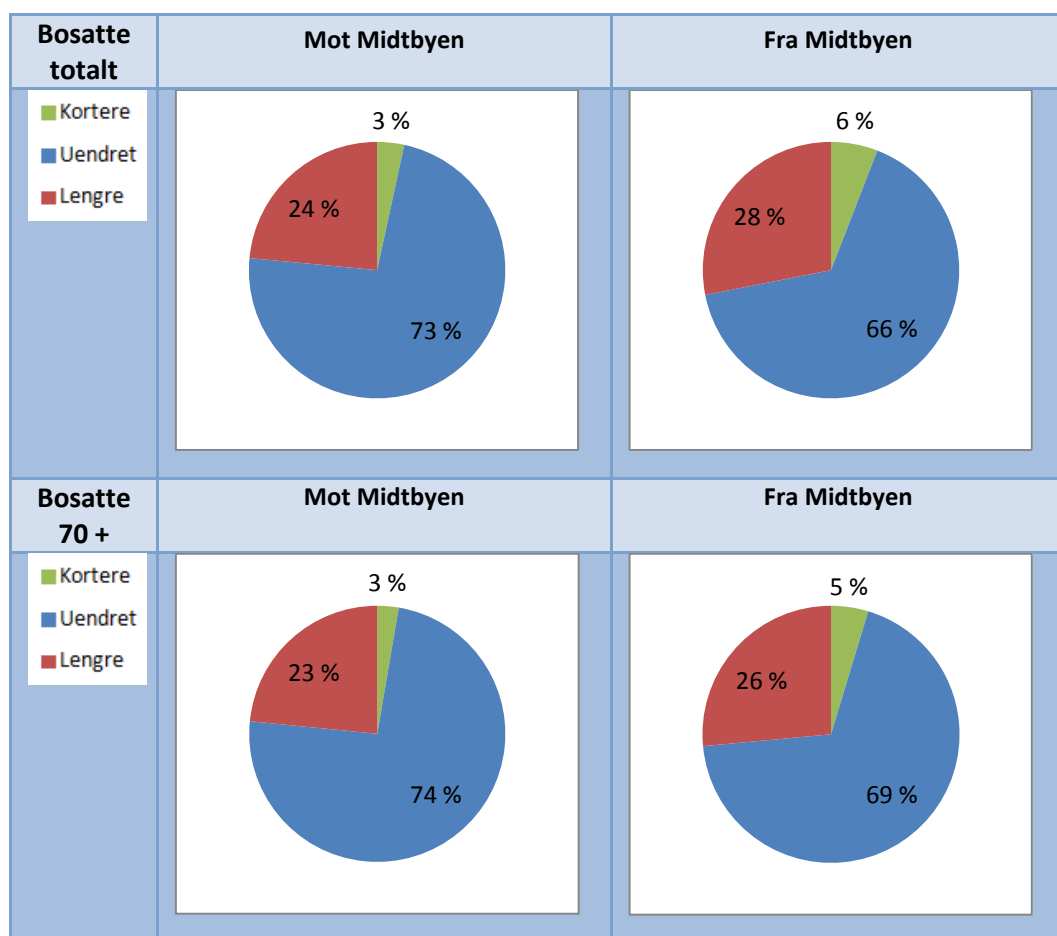
For de bosatte viser beregningene at totalt vil ca. 70 % og 66 % av de bosatte ikke oppleve endring i gangavstand til holdeplassen i henholdsvis retning mot Midtbyen og fra Midtbyen. I retning mot Midtbyen vil ca. 25 % av de bosatte få økte gangavstander, mens i retning fra Midtbyen er tilsvarende ca. 30 %.

I begge retninger vil henholdsvis 3 og 6 % av de bosatte få reduserte gangavstander som følge av at man har opprettet nye holdeplasser eller flyttet eksisterende holdeplasser, i retning mot og fra Midtbyen.

Det er gjort et eget utvalg av bosatte 70 år og eldre for å kunne se spesielt på om eldre bosatte vil kunne oppleve endringer i gangavstander som skiller seg ut i fra den øvrige befolkningen. Beregningene viser at de bosatte i denne aldergruppa utgjør ca. 10 % av det totale utvalget bosatte som inngår i beregningene. Videre viser beregningene at situasjonen for bosatte 70 år og eldre er stort sett den samme som for den øvrige befolkningen. Totalt vil ca. 75 % og 70 % av de bosatte ikke oppleve endring i gangavstand til holdeplassen i henholdsvis retning mot Midtbyen og fra Midtbyen. I retning mot Midtbyen vil ca. 25 % av de bosatte få økte gangavstander, mens i retning fra Midtbyen er tilsvarende ca. 25 %.

I begge retninger vil henholdsvis 3 og 5 % av de bosatte få reduserte gangavstander som følge av at man har opprettet nye holdeplasser eller flyttet eksisterende holdeplasser.

Tabell 7: Oppsummering endring gangavstand til holdeplass i fremtidige situasjon, sammenlignet dagens situasjon



Det er gjort beregninger av antall ansatte innenfor 800 meters gangavstand til holdeplasser i dagens situasjon og superbuststasjoner i perioden etter august 2019. Disse viser at endringen i holdeplasstrukturen totalt sett har liten påvirkning på gangavstanden for disse. I både dagens og fremtidig situasjon vil ca. 80 % ha inntil 400 meters gangavstand til holdeplass, mens ca. 20 % vil ha fra 401 – 800 meters gangavstand. I fremtidig situasjon vil ca. 100 flere ansatte befinne seg innenfor det beregnet gangområdet på 800 meter.