

Trondheim kommune Enhet for idrett og friluftsliv

Detaljregulering av Leangen Idrettspark

Miljøvennlig bevegelsesmønster (grønn mobilitet)



Oppdragsnr.: 5182823 Dokumentnr.: 1 Versjon: 2

Oppdragsgiver: Trondheim kommune Enhet for idrett og friluftsliv
Oppdragsgivers kontaktperson: Rune Sandøy
Rådgiver: Norconsult AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim
Oppdragsleder: Siri Bø Timestad
Fagansvarlig: Siri Bø Timestad
Andre nøkkelpersoner: Jill Hammari Sveen (KS)

2	2019-10-10	Miljøvennlig bevegelsesmønster (grønn mobilitet)	Siri Bø Timestad	Jill Hammari Sveen	Siri Bø Timestad
1	2019-05-10	Detaljregulering av Leangen idrettspark Miljøvennlig bevegelsesmønster (grønn mobilitet)	Siri Bø Timestad	Jill Hammari Sveen	Siri Bø Timestad
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

Sammendrag

Dagens situasjon

Området er i dag utformet på bilens premisser. Gående og syklende kommer seg relativt lett, men ikke tilfredsstillende trafiksikkert til Leangen idrettsanlegg. De må krysse høyt trafikkerte vegger.

Det er tilgjengelige gå- og sykkelmuligheter langs hovedvegnettet og turvegnettet som går til idrettsparken. Holdeplasser for kollektivtrafikk ligger langs hovedvegnettet og fortau er etablert fra holdeplassene til idrettsparken. Veinettet rundt idrettsparken kan oppleves som fysiske barrierer. Internt innen idrettsparken kommer en seg greit fram, men det er et uoversiktlig område der det ikke er enkelt å finne fram. Området er ikke spesielt tilrettelagt for gående og syklende.

Framtidig situasjon

Følgende hovedgrep er foreslått:

- Gående og syklende får prioritet.
 - Dagens adkomster opprettholdes, og adkomstforholdene for gående og syklende inn til idrettsparken blir mer trafiksikker enn i dag.
 - Det planlegges for sykkelveg med fortau langs Bromstadvegen og Brøsetvegen nord og Tungavegen som separerer gående og syklende og gjør ferdseien mer trafiksikker.
 - Tydelig hovedadkomst med drop-off sone og torgareal foran hovedinngangen.
 - Tydelig adkomst fra Bromstadvegen
 - Gå- og vrimlearealer- dagens interne vegnett skal utvikles til et internt gå- og vrimleareal der gående vil ha prioritet. Det tillates sykling på gåendes premisser og det er planlagt for hele 223 sykkelparkeringsplasser. Gå- og vrimlearealene utvikles med f.eks. opptegning i asfalten og aktiviteter langs ytterkantene der det ikke er i konflikt med bredeskapstrafikk og drift.
- Det er to hovedakser langs gå- og vrimlearealene:

1. Fra Tungavegen via eksisterende driftsveg til Peder Østlunds veg
 2. Fra Bromstadvegen til ny fotballhall.
- Turvegen langs Brøsetbekken opprettholdes med eksisterende snarveg til planlagt gå- og vrimleareal på østsiden av Brøsetbekken.
 - Flere aktivitetssoner og flere bygg vil øke bruken av området. Området blir mer attraktivt å gå- og sykle til og gjennom.



Figur 1 Internt gånett utendørs (rosa) og innendørs (oransje) med adkomstsoner (røde sirkler).

Innhold

1	Innledning	5
2	Gånett	6
2.1	Eksisterende adkomster for gående til idrettsparken	6
2.2	Gånett innenfor idrettsparken	7
2.3	Barrierer	7
2.4	Potensielt raskeste veg	8
3	Sykkelvegnett	11
3.1	Eksisterende hovedsykkelvegnett	11
4	Hva sier dagens brukere?	13
4.1	Resultater fra sosiokulturell stedsanalyse, (LEVA 2018)	13
4.2	Fra delrapport Medvirkning barn og unge (LEVA 11.12.2017)	13
4.3	Barnetråkk	14
4.4	Oppsummering	14

5	Framtidig bevegelsesmønster for gående og syklende	15
5.1	Overordna gå- og sykkelvegnett	15
5.2	Interne gangforbindelser utendørs	16
5.3	Innendørs gangforbindelser	19
5.4	Hovedinngang- torg	20
5.5	Drop-off sone	20
5.6	Sykkelparkering	21

1 Innledning

Målsettingen i planprogrammet for Leangen idrettsområde og Tungavegen 1 er å legge til rette for en ny og bærekraftig bydel i Trondheim øst, hvor det kan etableres nye boliger, med fokus på grønne fellesareal, flerfunksjonalitet og sambruk med kultur- og idrettstilbud for beboere i alle aldre. Planen skal følge opp kommuneplanens målsetting om at all trafikkvekst skal skje med miljøvennlig transport. Dette innebærer økt satsing på kollektiv, og tilrettelegging for gåing og sykling.

Rapporten omhandler dagens muligheter, og framtidig muligheter til fysisk å bevege seg til og fra idrettsparken og innen idrettsparken med et miljøvennlig bevegelsesmønster (grønn mobilitet). Det er muligheten for gåing og sykling til og fra området som omtales. Kollektivtrafikk omtales i rapport om trafikk.

For at folk ønsker å gå og sykle til idrettsparken må omgivelsene en skal bevege seg i være trygge og attraktive. Det skal oppleves nyttig, og det skal lønne seg tidsmessig.

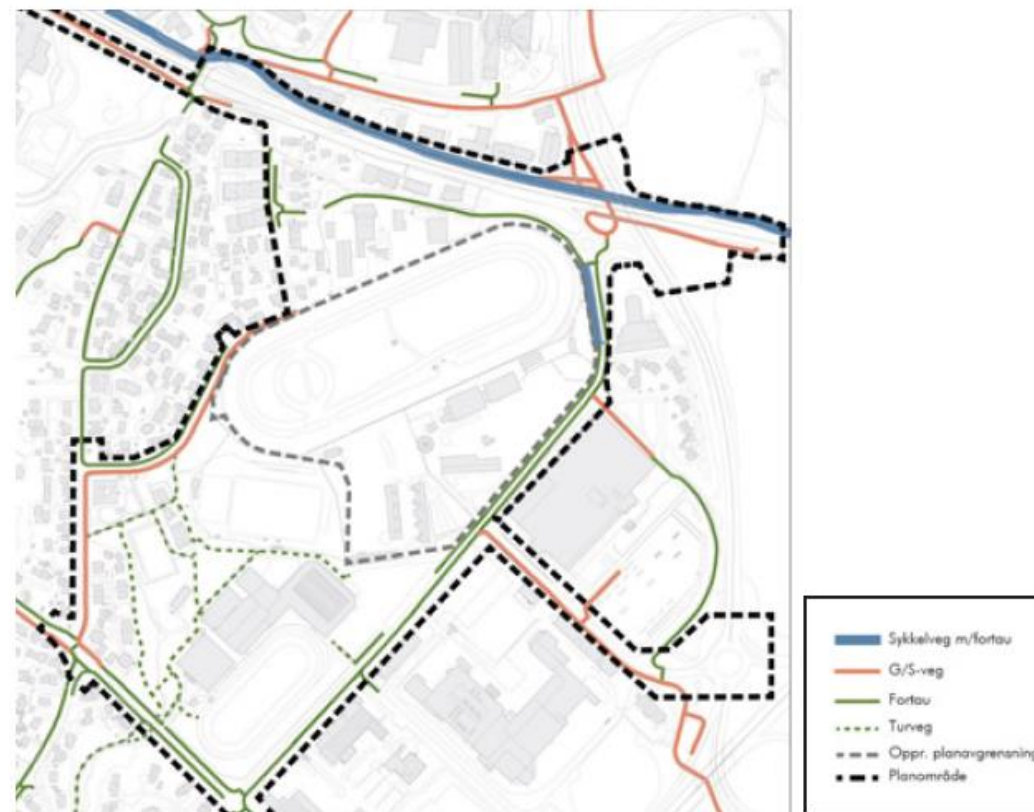
2 Gånett

2.1 Eksisterende adkomster for gående til idrettsparken

Gående kommer seg relativt lett, men ikke tilfredsstillende trafiksikkert til Leangen idrettsanlegg i dag. Et stort antall syklistar bruker samme areal som de gående, og de må krysse høyt trafikkerte veger. I tillegg mangler et tilbud langs Tungavegen mot Idrettsparken. Det er tilgjengelige gåmuligheter langs hovedvegnettet og turvegnettet som går til idrettsparken. Holdeplasser for kollektivtrafikk ligger langs hovedvegnettet og fortau kan benyttes fra holdeplassene til idrettsparken.

Eksisterende adkomstmuligheter:

- Langs Bromstadvegen er det bredt fortau (blandet gå og sykkeltrafikk) på begge sider.
- Langs Brøsetvegen nord (innenfor planområdet) er det gang- og sykkelveg på østsiden av vegen, nærmest idrettsparken.
- Langs Peder Østlunds veg er det gang- og sykkelveg (blandet gå- og sykkeltrafikk) på sørsiden, nærmest idrettsparken
- Langs Tungavegen er det ensidig fortau på motsatt side av idrettsparken, og «joggesti» i grønnstripe på samme side som idrettsparken.
- Langs turveg langs Brøsetbekken, som går i kulvert under Bromstadvegen og langs idrettsparken. Fra turvegen finnes flere snarveger inn til idrettsanleggene.
- Driftsveg fra hovedadkomsten til hovedinngangen/parkeringsareal fra Tungavegen, gjennom idrettsparken og til parkeringsplassen ved Peder Østlunds veg. Driftsvegen ivaretar gang- og sykkeladkomst til ulike deler av idrettsparken, og fungerer også som snarveg gjennom idrettsparken.

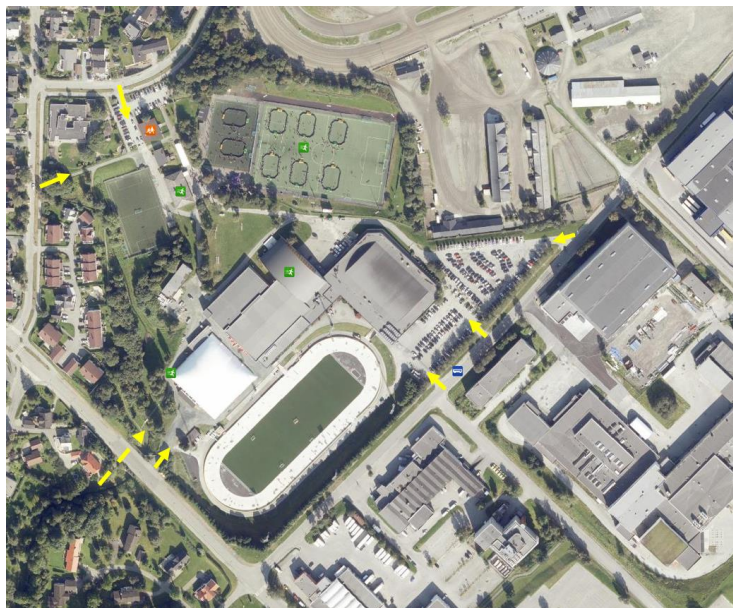


Figur 2 Tilgjengelighet i og rundt planområdet (Fra utredning om aktiv mobilitet, (LEVA 2017)

Ved at gående og syklende bruker samme areal øker risiko for ulykker. Syklende får redusert framkommelighet ved at de må passere gående i gangfart. Krysset Bromstadvegen/ Brøsetvegen er utfordrende og uoversiktlig for gående. Det oppstår trafikkfarlige situasjoner ved kryssing.

Det er viktig å planlegge gode og trafiksikre løsninger for å øke andelen som går og sykler til idrettsanlegget.

Gule piler på kartet viser dagens adkomster for gående og syklende inn til idrettsanlegget.



Figur 3 Gule piler viser hovedadkomstene til idrettsparken for gående og syklende i dag. Kilde google map.

2.2 Gånett innenfor idrettsparken

Utendørs gånett

Innenfor idrettsparken er det driftsveger rundt bygningene i anlegget, et internt sti-, parkvegnett og driftsveger gjennom de ubebygde delene av anlegget. Turstien langs Brøsetbekken er også en del av det interne gånettet.

Innendørs gjennomgående gånett

Flere av bygningene i idrettsparken er bygd sammen, og det er langt å gå rundt disse. Det er behov for flere innendørs snarveger gjennom byggene når idrettsparken utvides i framtiden.

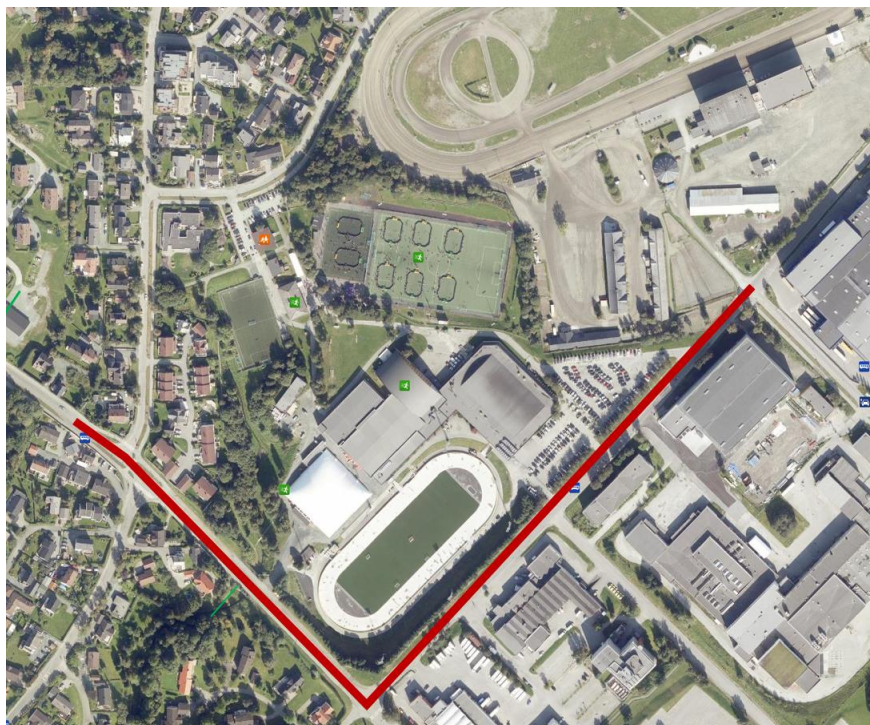


Figur 4 Gul strek viser eksisterende gjennomgående gangareal som starter ved hovedinngangen i øst og har utgang mot ishallen i vest. Kilde: Google map.

2.3 Barrierer

Bromstadvegen er den største barrieren for gående. Selv om det er brede fortau på begge sider er det få kryssingsmuligheter.

Langs Tungavegen er det stor trafikk både fra næringsbyggene og fra IKEA. Fortauet ligger på østsiden av vegen og brukerne av idrettsparken må krysse over vegbanen. Det er ingen etablerte gangfelt ved idrettsparken.

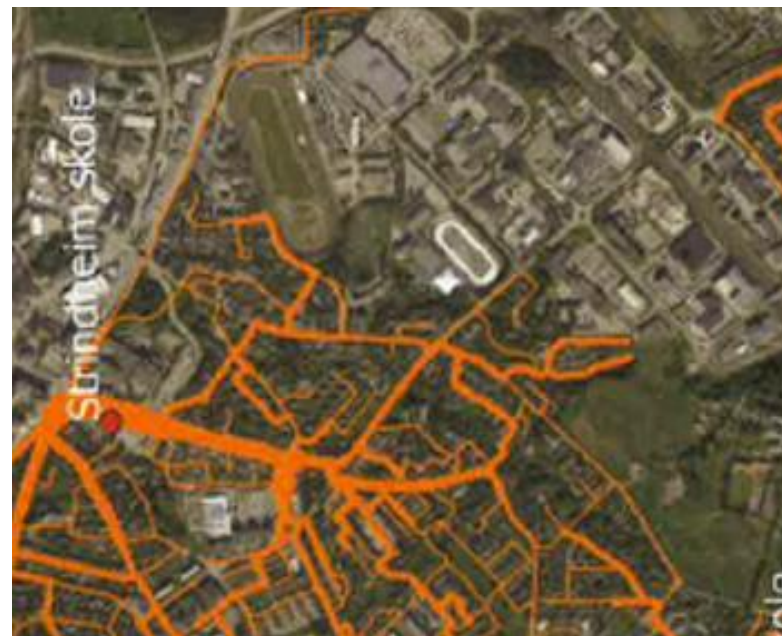


Figur 5 Røde streker viser Tungavegen og Bromstadvegen som barrierer for å nå Leangen idrettspark. Kilde Google map.

2.4 Potensielt raskeste veg

I utredningen om potensielt raskeste veg (Asplan 2016 for Miljøpakken) ble det gjort beregninger for potensielt raskeste veg fra bolig til skoler, lokalsentrum, og arbeidsplasser. Det ble ikke beregnet raskeste veg til idrettsanlegg, men

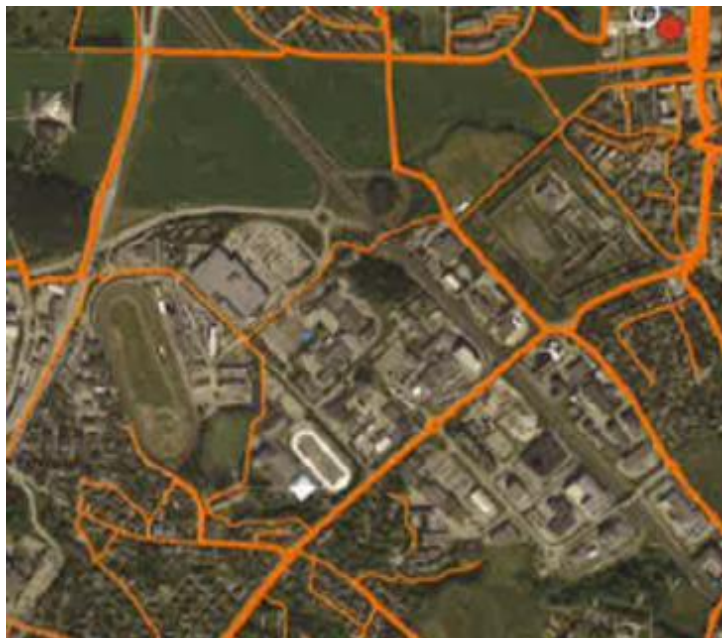
resultatene er viktig fordi gangvegen internt i idrettsparken brukes til skoleveg og snarveg til arbeidsplasser.



Figur 6 Potensielt raskeste veg for gående til barneskole. Kilde: Miljøpakken 2016

Til barneskole og ungdomsskole

Det er ingen skoleveg gjennom Leangen idrettsanlegg til Strindheim barneskole eller ungdomsskoler. Potensielt raskeste veg går langs Brøsetvegen og Bromstadvegen. Det samme gjelder til Blussuvoll ungdomsskole.



Figur 7 Potensielt raskeste veg for gående til videregående skoler. Kilde Miljøpakken 2016.

Til videregående skoler

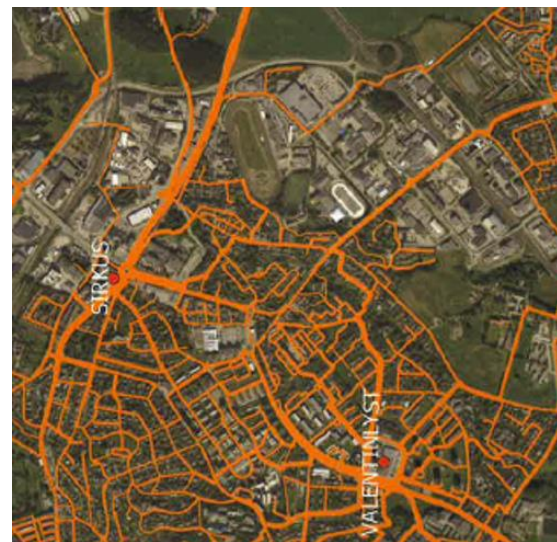
Driftsvegen gjennom Leangen idrettspark er en rask gåtrase til de videregående skolene Strinda i sørvest og Charlottenlund i øst. Bromstadvegen, Brøsetvegen og turvegen langs Brøsetbekken er også raske ruter.

Arbeidsreiser

Driftsvegen gjennom Leangen idrettspark er en rask reiserute for gående til arbeid. Bromstadvegen er den potensielt raskeste og brukes av de fleste, men også Brøsetvegen og Tungavegen benyttes.



Figur 8 Potensielt raskeste veg for arbeidsreiser. Kilde Miljøpakken 2016



Figur 9 Potensielt raskeste veg til lokalsenter. Kilde Miljøpakken 2016

Reiser til lokalsenter

Bromstadvegen, Brøsetvegen og turstien langs Brøsetbekken er raske forbindelser til lokalsenter, eksempelvis Sirkus og Valentinlyst.

Oppsummert

Den gjennomgående driftsvegen gjennom Leangen idrettspark er en viktig og rask transportveg for gående fra boligområdene rundt Leangen idrettspark til videregående skoler, arbeidsplasser og lokalsenter. Gående til Leangen idrettspark vil bruke de samme traseene som gående til arbeid, lokalsenter og skoleveger.

3 Sykkelvegnett

3.1 Eksisterende hovedsykkelvegnett

Sykeltrafikk skiller seg fra gangtrafikk ved at sykling skjer i større fart og at de dermed kan benyttes over større reiseavstander. Syklende og gående kan komme i konflikt med hverandre, og det kan oppstå trafikkfarlige situasjoner dersom sykling og gåing skjer på samme areal. Målsettingen er derfor (Miljøpakken i Trondheim) å legge til rette for adskilte sykkel- og gangløsninger. Det er vedtatt et hovednett for sykkel som skal bygges ut over tid.

Oversikt over hovednett for sykkel og hvilke ulike systemer sykkelvegnettet er differensiert i pr.2017 (gjelder også 2019).

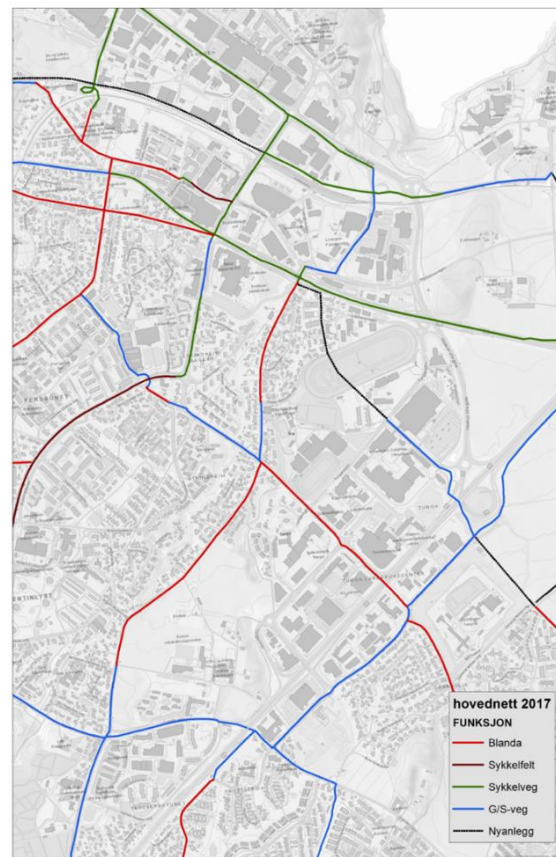
Sykkelnettet er differensiert i

- Blanda trafikk
- Sykkelfelt
- Sykkelveg
- Gang- sykkelveg
- Nyanlegg

Leangen idrettspark er tilknyttet følgende hovedsykkelvegnett i dag:

- Hovednett for sykkel går langs Bromstadvegen i dag. Det er brede «fortau» på begge sider av vegen for blanda trafikk mellom gående og syklende.
- Brøsetvegen nord for Bromstadvegen er en del av hovedsykkelvegnettet. Langs vegen er det etablert gang- og sykkelveg.

Peder Østlunds veg med gang- og sykkelveg og Tungavegen med smalt fortau er ikke en del av definert hovedsykkelvegnett, selv om mange sykler langs disse vegene.



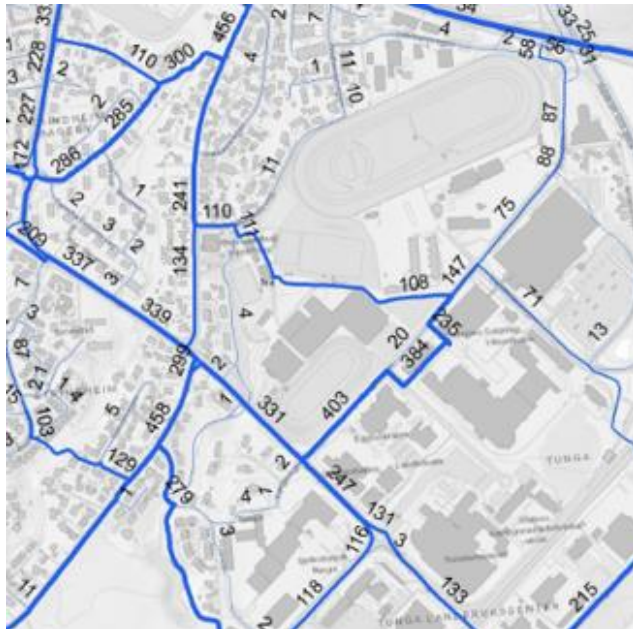
Figur 10 Kart som viser hovedsykkelvegnettet i Trondheim fordelt på type sykkelnett., Kilde Miljøpakken 2017.

Kartet viser at det er planlagt hovedsykkelrute gjennom det som i dag er omfattet som Byaksen i forslag til reguleringsplan for Tungavegen 1.

Antall syklist

Den nasjonale reisevaneundersøkelsen (RVU) fra 2010 viser hvor brukerne faktisk sykler til arbeid, skole, handel, arbeidsplass og fritidsreiser. RVU 2010

viser at det er et stort antall syklistar langs Bromstadvegen, Tungavegen, og Brøsetvegen. Tallene viser også at driftsvegen internt på Leangen idrettspark brukes som snarveg av mange syklistar.



Figur 11 Antall syklistar fordel på vegnettet rundt Leangen idrettspark. Kilde: RVU 2010.

4 Hva sier dagens brukere?

4.1 Resultater fra sosiokulturell stedsanalyse, (LEVA 2018)

Nedenfor er det gjengitt avsnitt fra rapport om sosiokulturell stedsanalyse utarbeidet av LEVA til reguleringsplan for Tungavegen 1, 2018. Stedsanalysen har resultater som også angår utvikling av Leangen idrettspark:

«Data fra Statens Vegvesen viser at selve prosjektområdet ikke er preget av høyt volum av trafikk, men både E6 og 706 ligger innen kort avstand fra prosjektområdet og skaper store trafikale barrierer og begrenser områdets tilgjengelighet.

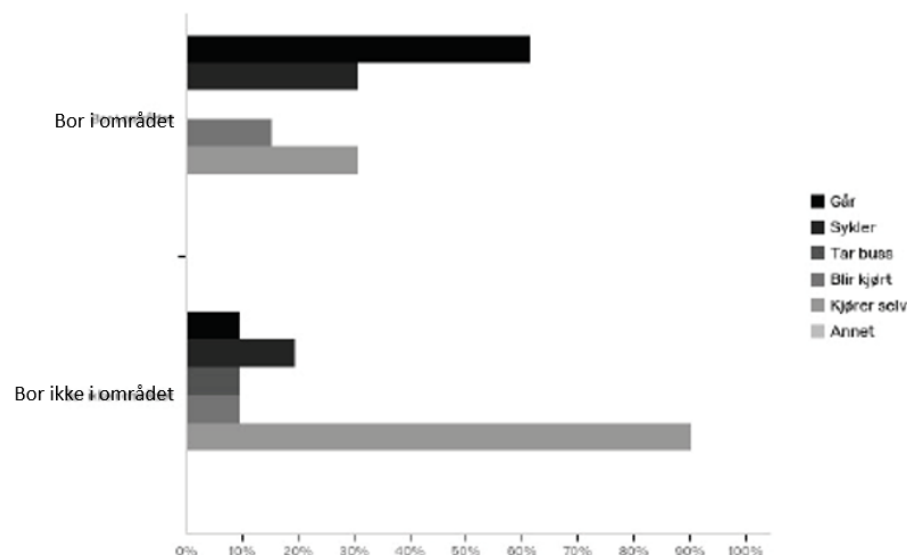
På syd og sydvest side av prosjektområdet preges Bromstadveien av en betydelig trafikkmengde. Dette har påvirkning på prosjektområdet siden det utgjør en stor barriere mot både barnehagen, skolen og andre dagligdagse gjøremål. Dette ble bekreftet i intervju med barnehageleder.

Resultater fra spørreundersøkelsen viser at det er en konflikt mellom dem som går og kjører til både trening og barnehage. Det vises at de som bor i området velger mellom å gå og kjøre bil, mens de som bor utenfor velger bil (figur 11).

For å øke andel av aktiv mobilitet vil det kreve at det blir mer attraktivt å bruke kollektivtransport for å komme seg til området, samtidig som koblinger til området må bli mer attraktive for syklist og gående innenfor studieområdet slik at bilen blir mindre aktuell å bruke. Normalt sett fungerer det best å skape gode rammer og attraktive omgivelser for å gå og sykle, fremfor gjennom lovpålagte reguleringer å blokkere bilbruk.

Vår kvalitative data viser at sykkel ikke er en spesielt populær måte å bevege seg på i området. Samtidig viser kvantitativ data at like mange sykler som går til barnehagen, og like mange sykler som kjører til trening. I følge Trondheim kommune sin sykkelstrategi blir det en ny ringrute langs Bromstadsveien og en sentrumsrute på tvers av prosjektområdet. Dette er i utgangspunktet positivt, men nyanser i hastighet og type bruk blant aktiv mobilitet må hensyntas. Syklistene kan også bidra til mindre trygge omgivelser for gående.»

Graf 1. Hvordan kommer du deg til trening vanligvis?



Figur 12 Diagram over hvordan folk har svart på en spørreundersøkelse om hvordan du kommer deg til trening (Sosiokulturell stedsanalyse, LEVA 2017)

Som kartlegging av eksisterende funksjoner indikerer må man krysse betydelige trafikale barrierer (som Bromstadveien) for å nå de nødvendige funksjoner. Det gjør at mental avstand er langt større en faktisk gangavstand.

4.2 Fra delrapport Medvirkning barn og unge (LEVA 11.12.2017)

Nedenfor er det gjengitt fra rapport om Medvirkning barn og unge utarbeidet av LEVA til reguleringsplan for Tungavegen 1, 2018. Stedsanalysen har resultater som også angår utvikling av Leangen idrettspark.

I henhold til mobilitet, så kommer det frem at målgruppen ungdomsskoleelever i hovedsak blir kjørt til, eller tar buss, til steder i byen. Dette skyldes sannsynligvis avstanden til sentrumsfunksjoner. Til steder i nærmiljøet/nabolaget benyttes i større grad sykkel og gange.

Ved besøket på barneskolen/ ungdomsskolen ble det registrert tråkk over jorden mot motorveien fra Charlottenlund. Noe som tyder på at barna opplever at gangveiene som er anlagt er omveier.

4.3 Barnetråkk

Kartet viser et utsnitt av barnetråkkregistreringene til Trondheim kommune. Skolene er knutepunkter til barnetråkkene. Kartet viser at turstien langs Brøsetbekken og de andre adkomstene til Leangen idrettsanlegg i vest fra områdene på Strindheim, oppleves stort sett trygge av barn. Det er strekningene langs Bromstadvegen (nordvest for planområdet), langs Brøsetvegen til idrettsparken og kryssing av disse vegene som oppleves som farlig. Kryssing av Bromstadvegen er et punkt som barna vil endre.

4.4 Oppsummering

Ut fra momentene overfor er utfordringene inn i planarbeidet til Leangen idrettspark å:

- Å gjøre området mer tilgjengelig for gående og syklende.
- Gjøre det enklere, tryggere, raskere og hyggeligere å komme seg til idrettsparken til fots og med sykkel for brukere i nærmiljøet.
- Å gjøre adkomstene til området og innen området tydeligere.
- Redusere Bromstadvegen som begrensende barriere.



Figur 13 Utsnitt fra barnetråkkregistreringene i Trondheim kommune. Kilde Trondheim kommune.

5 Framtidig bevegelsesmønster for gående og syklende

5.1 Overordna gå- og sykkelvegnett

Dagens gangsystem og adkomster til Idrettsparken opprettholdes, se figur 13. Turvegen fra Estenstadmarka til Ladestien opprettholdes og forsterkes i nord. Det planlegges for en ny adkomst fra nord når Tungavegen 1 bygges ut, se figur 15.

Adkomst til ny bydelshall fra Bromstadvegen tydeliggjøres og forbeholdes gående og syklende.

I plan for Tungavegen 1 planlegges det sykkelveg med fortau langs Tungavegen fram til Bromstadvegen. I plan for Leangen idrettspark planlegges sykkelveg med fortau både langs Bromstadvegen og Brøsetvegen. En slik løsning separerer gående fra syklende og gjør det mer trafikksikkert for begge trafikantgruppene. Langs Peder Østlunds veg opprettholdes dagens gang- og sykkelveg med blandet trafikk

Framkommeligheten for syklister bedres pga. mulighet for økt hastighet og dermed bruk av kortere tid til og fra idrettsparken. Dette øker tryggheten for å komme seg til Idrettsparken og gjør det å sykle og gå mer attraktivt.

Det er ikke lagt til grunn noen tiltak i krysset Bromstadvegen – Brøsetvegen. Dette punktet er omtalt i rapporten om trafikk.

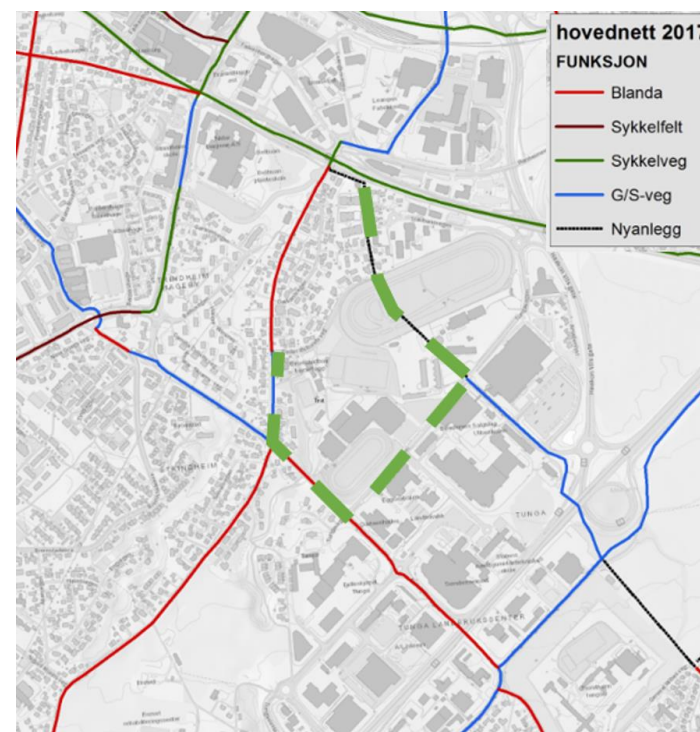
Driftsvegene gjennom Leangen idrettspark blir tilrettelagt som et gå- og vrimleområde, der syklister må avpasse hastighet i forhold til de som går og bruker området. Det er planlagt sykkelparkeringsplasser ved hovedadkomster og inne på området.

Totalt sett vil planen styrke tilgjengeligheten og tryggheten for gående og syklende ved følgende forsterkning/systemskifte av sykkelvegnettet:

Bromstadvegen: Fra bredt fortau med blanda trafikk ➡ sykkelveg med fortau

Brøsetvegen: Fra gang- og sykkelveg med blanda trafikk ➡ sykkelveg med fortau

Peder Østlunds veg: Gang- og sykkelveg med blanda trafikk ➡ som i dag



Figur 14 Hovednett for sykkel med planlagte endringer som medfører et tryggere og mer tilgjengelig sykkelvegnett til idrettsparken, vist med grønn stipling. Kilde: Hovedsykkelnett, Miljøpakken 2017.

I tillegg fremmer forslag til reguleringsplanen for Tungavegen 1 følgende forslag til forsterkning/systemskifte av gå- og sykkelvegnettet:

Tungavegen 1: Fra tråkk og fortau

→ Sykkelveg med fortau

Ny øst- vestforbindelse hovedsykkelvegnett
hovedsykkelveg i øst-vestlig retning gjennom hele planområdet.

→ Byaksen – ny



Figur 15 Eksempel på sykkelveg med fortau

5.2 Interne gangforbindelser utendørs

Generelt

Med interne gangforbindelser menes de utendørs og innendørs gå- og vrirlearealene og turvegene som finnes innenfor plangrensen til Leangen idrettspark.

Utendørs og innendørs gangforbindelser binder haller og utendørs idrettsflater sammen med arealer for uorganisert lek, aktivitet og opphold og tydeliggjør sammenhenger mellom disse. Det skal være attraktivt og enkelt å bevege seg, og

oppholde seg langs gangforbindelse. Det vil være hensiktsmessig å utvikle informasjonsskilt som tydeliggjør hvordan en kan finne fram, og bevege seg rundt i idrettsparken.

Forlengelse av eksisterende turveg og ny turveg

Dagens turveg på vestsiden av Brøsetbekken blir liggende som i dag, og forlenges gjennom naturaksen rundt framtidig fotballhall, langs 11-banen, og videre mot aktivitetsaksen inn i boligområdet Tungavegen 1, se figur 16.

Turvegen langs Brøsetbekken vil gi fine naturopplevelser og være en stille adkomst til idrettsparken. Eksisterende snarveger opp skråningen i sør til aktivitetsflatene og idrettsbyggene opprettholdes.

Det planlegges for en turveg fra idrettsparken mellom 9-erbanen og framtidig helse -og omsorgssenter og barnehage (aktivitetsaksen), og inn i boligområdet i reguleringsplanen for Tungavegen 1.



Figur 16 Turvegforbindelsen med dagens turveg med forlengelse mot øst og nord. Figuren viser også med grønn pil, naturaksen. Kilde

Gå- og vrimlearealer

Eksisterende gangforbindelser (uten turveger) opprettholdes og planlegges som framtidige gå- og vrimlearealer, se figur 18.

Gå- og vrimlearealene vil føre fram til inngangssonene til haller og idrettsflater. Gående vil ha prioritet på gå- og vrimlearealene, men det tillates sykling og nødvendige driftskjøretøy og beredskapstrafikk.

Gå- og vrimlearealene kan f. eks. dimensjoneres og tilpasses ulik bruk og omgivelser. For eksempel kan en «rød stripe» med asfalmaling, forhøyninger for bevegelse og lek igjennom anlegget skape en sammenheng, se eksempler, figur 17.



Figur 17 Eksempler på gå- og vrimlearealer med ulike oppmerkinger og tilrettelegging for aktivitet. Kilde



Figur 18 Internt gånett utendørs (rosa) og innendørs (oransje) med adkomstsoner (røde sirkler).

Gjennomgående gå- og vrimleareal fra Tungavegen til Peder Østlunds veg

Driftsvegen fra Tungavegen til Peder Østlunds veg, opprettholdes som en viktig gå og vrimleareal, se figur 19.

Driftsvegen skal i hovedsak forbeholdes gående. Der det er mulig, og ikke til hinder for beredskap og drift, kan gå og vrimlearealet opparbeides med for

eksempel aktivitetssoner med markeringer i asfalt eller aktivitetssoner langs kantene.

De som sykler må ta hensyn til de gående. Gjennomgående sykkeltrafikk til mål utenfor idrettsanlegget vil gå gjennom Byaksen i nytt boligområde Tungavegen 1, eller langs Tungavegen/Bromstadvegen/ Brøsetvegen.

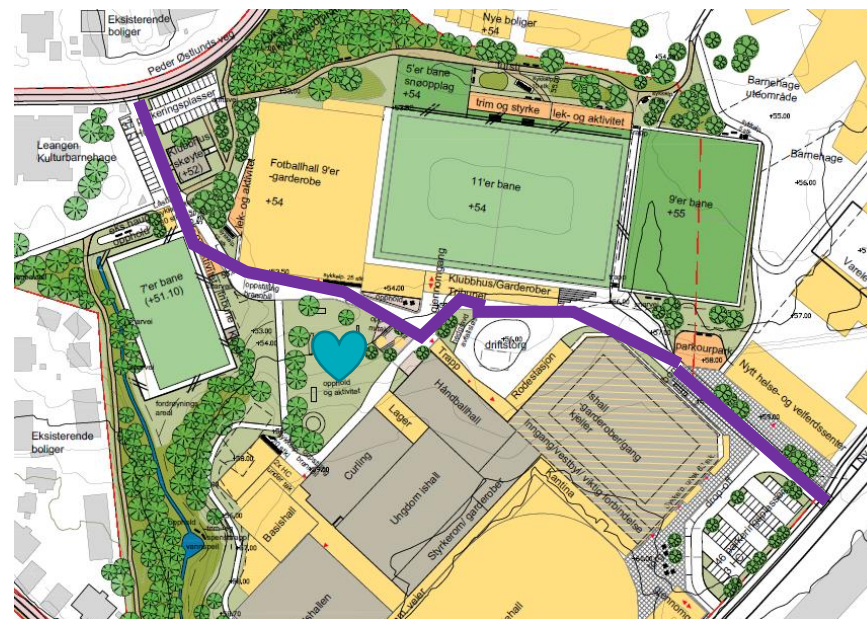
Nedenfor beskrives bevegelsesmønsteret langs gjennomgående driftsveg:

Gående og syklende vil komme inn i området mellom idrettens aktivitetshus og utkjøringen av drop-off sonen til torget foran hovedinngangen. Torgarealet er utvidet rundt ishallen og fram til nytt helse- og velferdssenter. Biler, busser og driftskjøretøy vil kjøre inn hovedadkomst til parkering og videre over torget mellom ishallen og nytt helse- og velferdssenter. Her vil det være blandet trafikk der gående har prioritet.

Det er planlagt et driftstorg der det i dag er parkering bak ishallen. Driftstorget er planlagt dimensjonert for at busser og renovasjonsbil kan snu. Idrettslag utenbys gis mulighet for å sette av utøvere og parkere her etter spesielle avtaler. Dette er også adkomst til avfallshåndteringen med nedgravde containere. På denne delen av driftsvegen vil det på de mest hektiske dagene være trafikk av både busser, driftskjøretøy og personbiler til HC-parkering ved curlingbanen. Det er derfor planlagt med fortau på 2,5 meter langs driftsvegen fra torgarealet fram til rundkjøringen for å sikre trafiksikkerhet for gående.

Forbi fotballbanene og fotballhallen må driftsvegen ha en bredde på minimum 5 meter, men bredden må økes ved oppstillingsplass for brannbil foran ny fotballhall. Strekningen binder sammen gang- og vrimlearealene rundt hjertet, med 7-er banen, fotballhallen, turvegen og parkeringsanlegget. Leangen kulturbarnhage er også tilknyttet dette gå- og vrimlearealet.

I forslag til plan er gå- og vrimlearealet foreslått som kombinert formål grønnstruktur/idrett/gatetun.

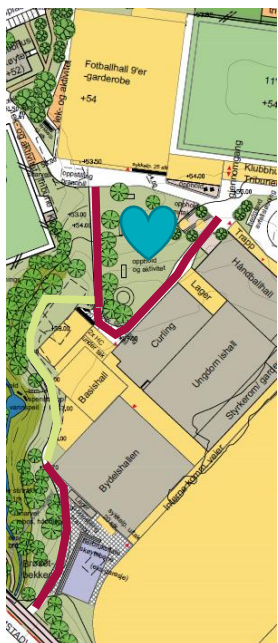


Figur 19 Gå og vrimleareal fra Tungavegen til Peder Østlunds veg. Kilde Illustrasjonsplan 2019.

Gjennomgående gå- og vrimlearealer fra Bromstadvegen til ny fotballhall

Det er foreslått et sammenhengende gå- og vrimleareal fra gangveg inn til idrettsparken fra Brøsetvegen, over torgarealet foran ny flerbrukshall, og videre langs planlagt gangveg mellom flerbrukshallen og basishall/vektløfting/ styrkeløft. Videre deler gå- og vrimlearealet seg i to armer på hver side av hjertet, fram til ny fotballhall.

Gå og vrimlearealet skal i hovedsak beholdes gående. Der det er mulig, og ikke til hinder for beredskap og drift, kan gå- og vrimlearealet opparbeides med for eksempel aktivitetssoner med markeringer i asfalt eller aktivitetssoner langs kantene. Det er tillatt å sykle langs disse arealene, men gående har prioritet.



Figur 20 Gå og Vrimleareal fra Bromstadvegen til ny fotballhall. Kilde: Illustrasjonsplan 2019.

Adkomst fra Bromstadvegen til ny flerbrukshall og utendørs flerbruksbane er i forslag til plan opprettholdt som gangveg. Foran ny flerbrukshall som er under oppføring, utendørs flerbruksbane og ny skøytehall er det forslått et torgareal som markerer en tydelig inngangssone til disse hallene.

Det er planlagt en ny gangforbindelse mellom ny bydelshall og basishall/vektløfts- og styrkeløftshall. Gangforbindelsen er en forlengelse av adkomsten fra Bromstadvegen, og vil gi noen inngrep i skråningen mot Brøsetbekken. Den vil gripe noe inn i naturaksen. Gangforbindelsen bør opparbeides i maksimalt 2,5 meter bredde, med 25 cm gruset skulder. Stien legges med fall på maksimalt 1:15, og tilpasses eksisterende terreng. Vegen bør ha rekkverk og brøytes med mindre kjøretøy. I forbindelse med planleggingen av gangforbindelsen bør en minimere inngrep i gresskledd skråning langs Brøsetbekken. Det vil ikke tillates

inngrep i Brøsetbekken. Å gå langs denne gangforbindelsen skal også i framtiden gi gode natur- og landskapsopplevelser.

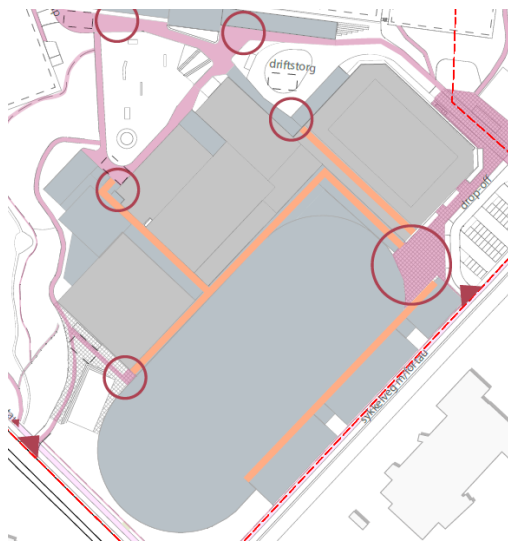
Gå og vrimlearealer på begge sider av hjertet opprettholdes og utvikles.

5.3 Innendørs gangforbindelser

Gangforbindelsene gjennom byggene som eksisterer i dag og nye som planlegges foreslås slik, se figur 21:

- Eksisterende areal gjennom ankomshallen og kafeen. Eksisterende adkomst gjennom ankomshallen opprettholdes.
- Fra ankomshallen etableres en gangadkomst sørover langs håndballhallene med egen inngang i sør.
- Det etableres inngang til Bydelshallen i øst, som knyttes til nytt gangsystem langs håndballhallen
- Mellom idrettens aktivitetshus og skøytehallen etableres gangadkomst.

Snarveier, trapper og ramper kobler sammen de ulike banene, veiene og funksjonene. Disse kan også betraktes som snarveger mellom innendørs haller og utendørs idrettsflater og aktivitetsområder.



Figur 21 Innendørs gangforbindelser markert med oransje farge.

5.4 Hovedinngang- torg

Det planlegges et torg foran hovedinngangen som strekker seg mot framtidig helse- og omsorgssenter fra reguleringsplan for Tungavegen 1. Dette kan utvikles som felles torg med framtidig helse- og velferdssenter.

Torget bør opparbeides slik at det er tydelig at dette er hovedinngangen til idrettsparken. Torget kan utvikles til adkomstsoner, droleplass, møteplass, venteplass og aktivitetsområde. Belegningsstein, fargebruk i dekket og skilt vil markere hovedinngangen.



Figur 22 Dagens hovedinngang til Leangen idrettspark til venstre. Til høyre et bilde som kan inspirere til en framtidig hovedinngang.

5.5 Drop-off sone

I dag kjøres barn fram til hovedinngangen før de slippes av. Området mangler en tydelig inndeling av gangsoner og parkeringssoner. Dette er ikke trafiksikkert.

Det planlegges en egen drop-off sone mellom torgarealet og adkomstveg ved hovedinngangen. Ved å skille drop-off sone og parkeringsarealer vil situasjonen bli mer trafiksikker. Sonen vil også gi et tydelig skille mellom gående og kjørende på torgplassen foran hovedinngang.



Figur 23 Torg, vist med ruteraster og drop-off sone og parkering foran hovedinngangen til Leangen idrettspark. Kilde: Illustrasjonsplan 2019.

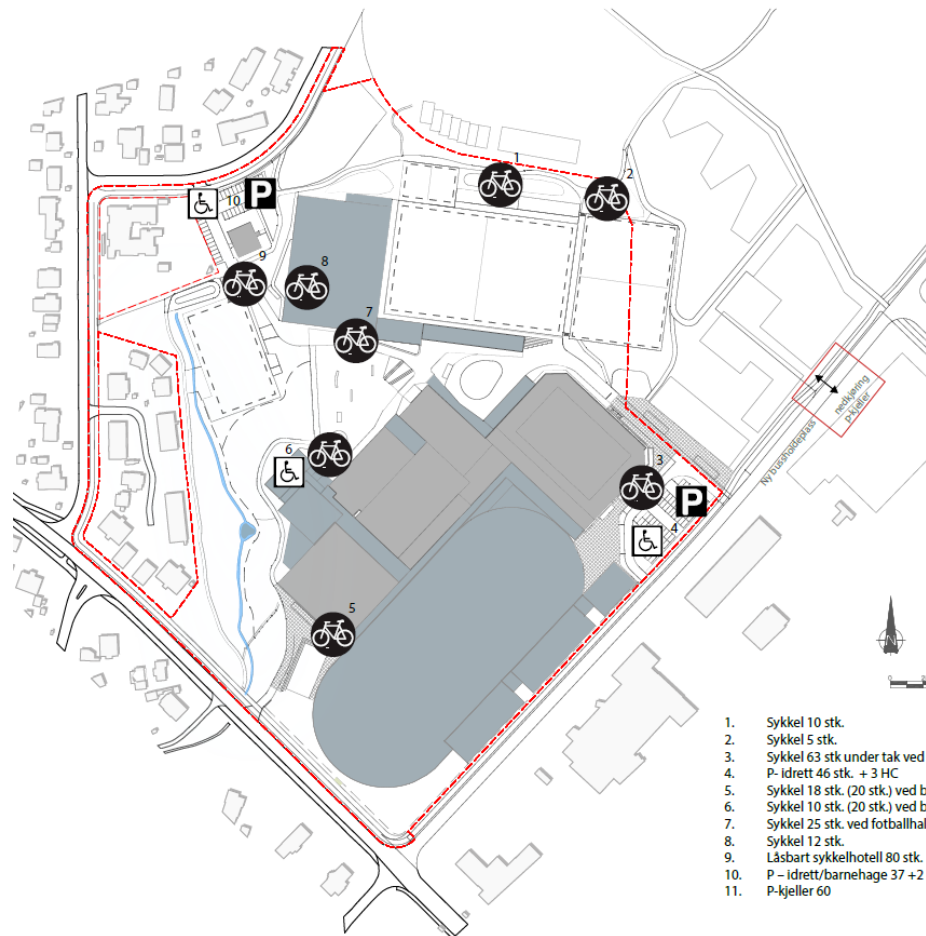
5.6 Sykkelparkering

Som en del av prosjektet anlegges det sykkelparkering som skal fremme aktiv og miljøvennlig transport i området. Sykkelparkeringene er planlagt etablert ved hovedadkomsten og inngangssonene. Disse er naturlige adkomstpunkt. I tillegg er det planlagt sykkelparkering ved alle inngangspartier til de ulike anleggene.

Det er planlagt til sammen 223 sykkelparkeringsplasser. Figur 25 viser antall og plasseringen av disse. Disse er fordelt slik:

1. Sykkel 10 stk.
2. Sykkel 5 stk.
3. Sykkel 63 stk under tak ved hovedinngang
4. P- idrett 46 stk. + 3 HC
5. Sykkel 18 stk. (20 stk.) ved bydelshall
6. Sykkel 10 stk. (20 stk.) ved basishall
7. Sykkel 25 stk. ved fotballhall
8. Sykkel 12 stk.
9. Låsbart sykkelhotell 80 stk.
10. P – idrett/barnehage 37 +2 HC
11. P-kjeller 60

I reguleringsbestemmelsene er det krav om at 10% av sykkelparkeringsplassene skal være for transportsykler.



Figur 24 Sykkelparkering er vist med sykkelsymboler