

► Nils Uhlins veg -en vurdering av gå - og sykkeltafikk

Oppdragsnr.: 5187340 Dokumentnr.: 1 Versjon: Dato: 22.11.2018



Oppdragsgiver:

Oppdragsgivers kontaktperson: Kristin Grav Østvang

Rådgiver: Norconsult AS, Klæbuveien 127 B, NO-7031 Trondheim

Oppdragsleder: Siri Bø Timestad

Fagansvarlig: Siri Bø Timestad

Andre nøkkelpersoner:

Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent
---------	------	-------------	------------	----------------	----------

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. 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.

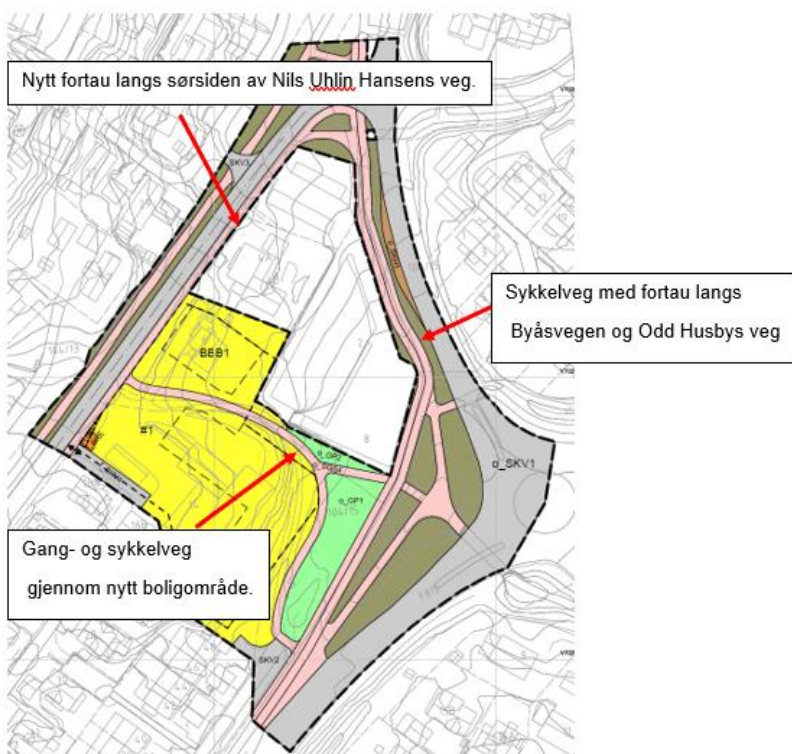
► Sammendrag

En vurdering av avstander til daglige målpunkt fra nytt boligområde i Nils Uhlin Hansens veg, viser at det er korte gå- og sykkelavstander. De fleste målpunkt nås innenfor 10 min gåing eller sykling fra bolig. Dette gjelder også fritidsmålpunkt som utgangspunkt for marka og fotballbane. Det betyr at bilbruken kan reduseres.

Stavset lokalsenter er tilgjengelig på under 10 minutter langs trafikksikker gå- og sykkelavstand. Dette kan bidra til at beboere velger det nære lokalsenteret når det skal handles og dermed blir lokalsentret styrket gjennom økt handel og besøk.

Legger vi reisevaneundersøkelsen for 2013/2014 til grunn for beregninger av antall nye fotgjengere og syklister som følge av nytt boligområde, vil ny utbygging medføre ca 107 nye fotturer og 35 nye sykelturer pr. døgn. Denne økningen i antall gå- og sykelturer i forhold til i dag vil sannsynligvis ikke være belastende på dagens gå- og sykkelvegnett. I 2025 dersom målene i Miljøpakkens gåstrategi og sykkelstrategi nås, vil gå og sykkeltrafikken øke med henholdsvis 12 gåturer og 25 sykelturer i tillegg. Dette vil heller ikke medføre vesentlig belastning på gang- og sykkelvegnettet

Antall bilturer pr døgn beregnes økt med 205 biler pr. døgn ved foreslått utbygging. Antallet som benytter kollektivtransport forventes det 41 personer pr. døgn.



I forslag til plan er følgende nye grep for gå- og sykkeltransport foreslått innenfor plangrensen:

- Nytt fortau langs sørsiden av Nils Uhlin Hansens veg.
- Gang- og sykkelveg gjennom nytt boligområde.
- Sykkelveg med fortau langs Byåsvegen og Odd Husbys veg.

Disse grepene vil medføre tryggere og enklere traseer til daglige gjøremål. Snarvegen gjennom boligområdet er ivaretatt som gang- og sykkelveg.

Det er forventet at økt biltrafikk fra nytt boligområde først og fremst vil påvirke trafikken i Nils Uhlin Hansens veg og i Odd Husbys veg.

► Innhold

1	Strategier og målsettinger for transport i framtiden	5
1.1	Bymiljøavtalen for Trondheim	5
1.2	Lokalsenter	5
1.3	Gåstrategi for Trondheim	5
1.4	Sykelstrategi for Trondheim	5
1.5	Reisemiddelfordeling	5
2	Eksisterende situasjon	7
2.1	Vegnavn	7
2.2	Viktige målpunkt til daglige gjøremål	7
2.3	Dagens trafikk	9
2.3.1	<i>Gåtrafikk</i>	9
2.3.2	<i>Skoleveg</i>	11
2.3.3	<i>Gangfelt, over- og underganger</i>	12
2.3.4	<i>Sykeltrafikk</i>	13
2.3.5	<i>Biltrafikk</i>	14
2.3.6	<i>Kollektiv</i>	15
2.3.7	<i>Registrerte ulykker</i>	16
2.1	Utfordrende punkter i dag.	17
3	Framtidig situasjon	19
3.1	Antall nye gående og syklende	19
3.1.1	<i>Turproduksjon</i>	19
3.1.2	<i>Reisevaner</i>	19
4	Virkninger av planforslaget	21
4.1	Framtidig gå- og sykkelløsning	21
4.2	Mulighet for å bygge opp om 0-vekst målet i persontrafikken – nærhet – tid/avstand	22
4.3	Sannsynlighet for at nye beboere lar bilen stå og heller sykler, går eller tar buss	22
4.4	Styrke lokalsentra ved at folk får sikret sine behov	23
4.5	Utfordrende punkter ved utbygging av prosjektet.	23
4.6	Forslag til avbøtende tiltak/løsninger	23

1 Strategier og målsettinger for transport i framtiden

1.1 Bymiljøavtalen for Trondheim

Trondheim kommune har i forbindelse med Bymiljøvekstavtalen inngått en avtale knyttet til nullvekstmål. Dette innebærer at personbiltrafikken i byområdet Trondheim ikke skal øke utover dagens nivå, selv om befolkningen øker. Den økte befolkningsmengdens behov for transport skal tas med satsing på kollektiv og tilrettelegging for gåing og sykling.

Utredningen baseres på at nullvekstmål nås i Trondheimsområdet, og at dagens vegsystem legges til grunn, med unntak av gang- og sykkelvegtiltak.

1.2 Lokalsenter

Stavset senter er et lokalsenter med flere butikker, og er avsatt som lokalsenter i kommuneplanens arealdel 2012-2024. Det er et mål om at lokalsentrene skal fortettes for bl a å utnytte korte gå- og sykkelavstander til daglige gjøremål, og dermed redusere bruk av bil.

Bestemmelser til lokalsenter i KPA 2012-2024 sier bla følgende om trafikk:

§ 39. Bestemmelsesområde lokalsenter

§ 39.1 sier*Nye etableringer må ikke belaste tilgrensende boligområder med vesentlig trafikk, støy eller andre miljøbelastninger.*

§ 39. sier:

Det skal legges stor vekt på trafiksikkerhet i og omkring senteret. Tilgjengelighet for fotgjengere skal prioriteres.

1.3 Gåstrategi for Trondheim

I Miljøpakkens (MP) Gåstrategi for Trondheim er det et framtidig mål om at 30 % av de daglige turene skjer til fots i 2025. Det er de korte reisene under to km som har størst potensial for flere turer til fots.

1.4 Sykkelstrategi for Trondheim

I sykkelstrategien for Trondheim er det lagt opp til at sykkelandelen skal være dobbelt så høy i 2025, som i 2009. Det innebærer at 15 % av alle reiser i Trondheim skal tas med sykkel. I dag skjer 80 % av sykkelreiser innenfor en sykkelavstand på fire km.

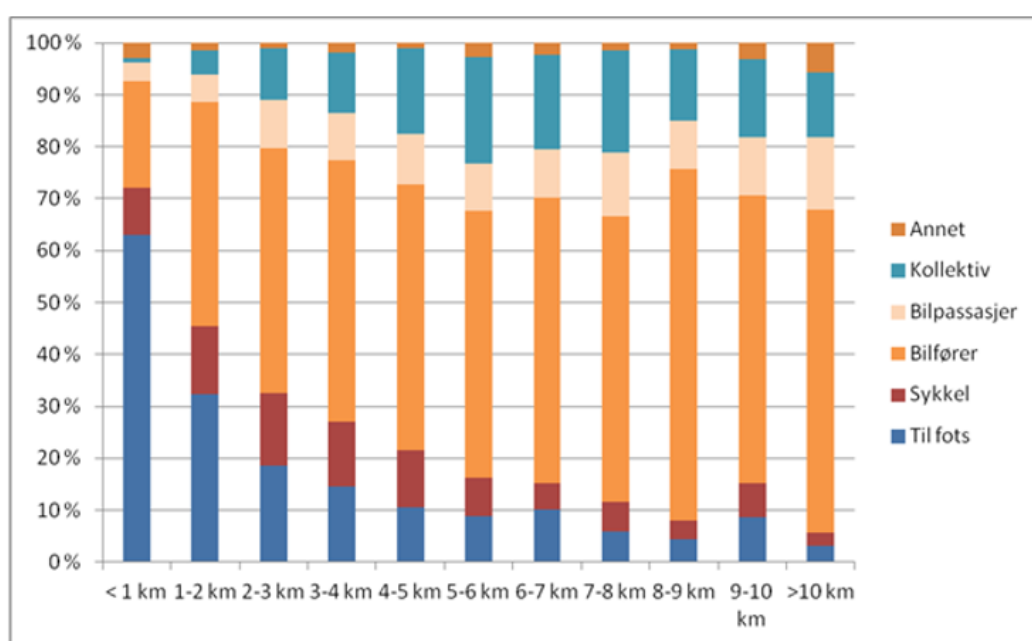
1.5 Reisemiddelfordeling

Nasjonal reisevaneundersøkelse 2013/2014 (RVU) viser at i Trondheim er 27 % av reisene som skjer til fots, 9 % på sykkel, 10 % reiser kollektivt og 51 % med bil (tabell 1).

Tabell 1 : Nasjonal reisevaneundersøkelse (RVU) 2013-2014 viser følgende reisemiddelfordeling for Trondheim (Kilde Gåstartegi for Trondheim)

Transport-form	Nasjonal RVU 2013/14
Bil	51,4 %
Til fots	26,8 %
Sykkel	8,7 %
Kollektivt	10,3 %
Annet	2,7 %
Sum	100,0 %

Den samme undersøkelsen viser også at de fleste gåturene er under 1-2 km (figur 1). Man bruker ca 15 minutter på å gå en km og ca. 30 min på to km med en hastighet på 5 km/time. Det ser ut som om befolkningen synes det greit å gå inntil 15- 30 minutter til et målpunkt som butikk, skole, holdeplass eller til utgangspunkt for fritidsaktivitet. Blir det lengre avstander er det lettere å ta bilen. Det er derfor viktig at de viktigste målpunktene i dagliglivet finnes innenfor en avstand på 15 – 20 minutter for at det skal være enkelt å gå.

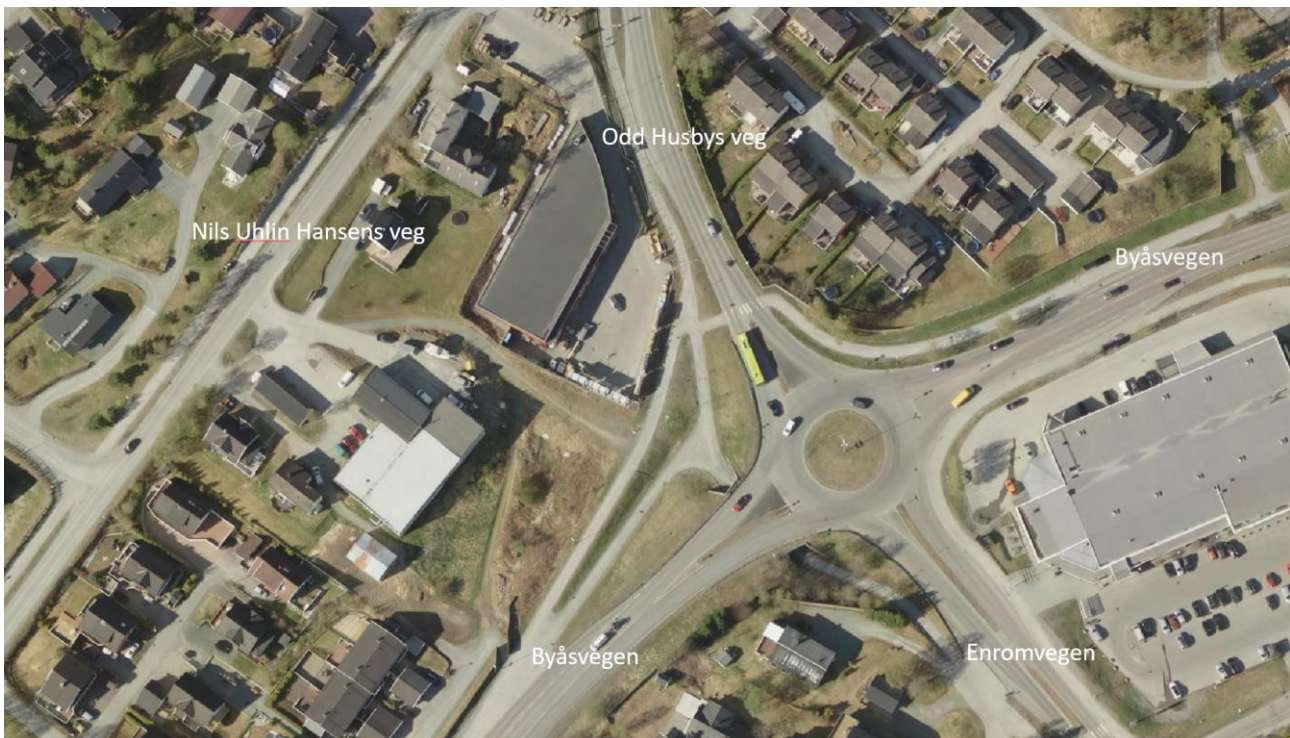


Figur 1 Diagrammet viser med blå søyler prosentvis antall som går i fordelt på km. De fleste som reiser til fots går 1-2 km til målpunkt (Kilde: Gåstrategi for Trondheim).

2 Eksisterende situasjon

2.1 Vegnavn

Følgende større veger er mye omtalt i den videre utredningen:

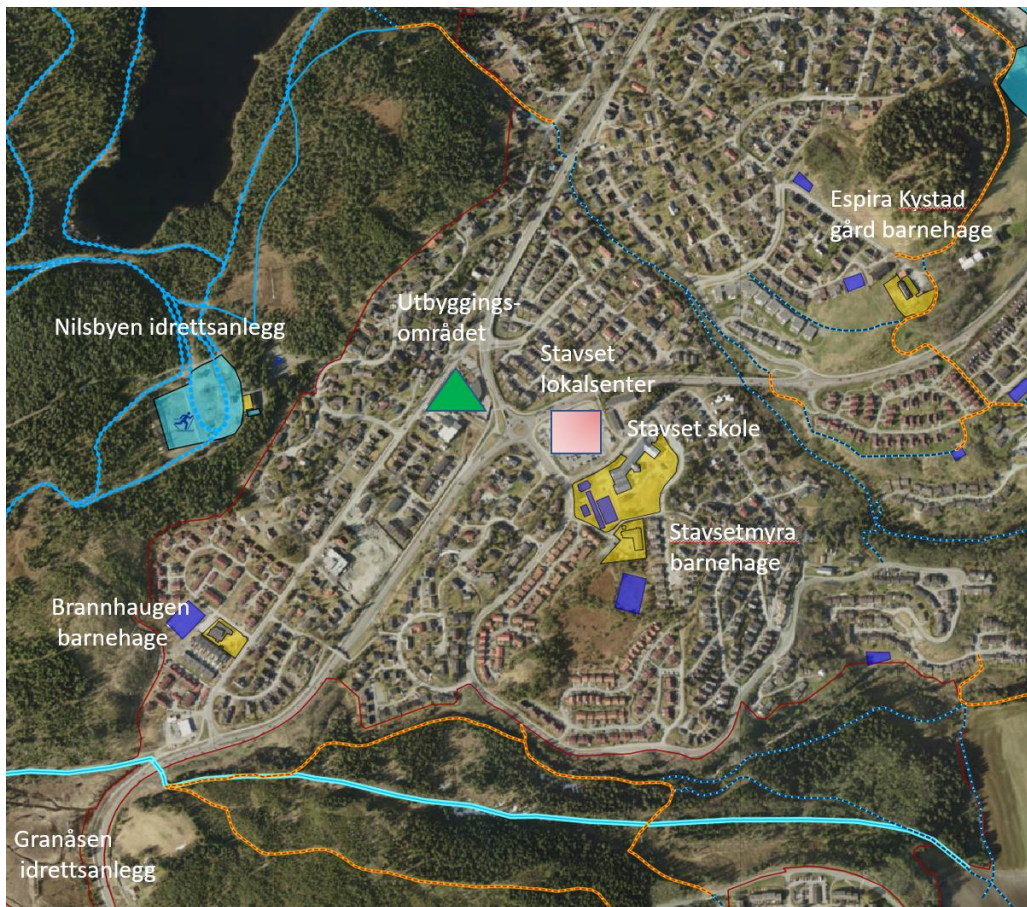


Figur 2 Viktige vegnavn (Kilde: Google map)

2.2 Viktige målpunkt til daglige gjøremål

Det er sett på følgende målpunkter; Stavset barneskole, Ugla ungdomsskole, barnehager, Stavset lokalsenter og idettsanleggene på Nilsbyen og Granåsen. Dette er målpunkt som brukes i dagliglivet.

Figur 3 viser nytt boligområde og viktige daglige målpunkt.



Figur 3 Vi ser utbyggingsområdet med grønn trekant, Stavset lokalsenter (rosa), Stavset skole (gul), barnehager (gul) og idrettsanlegg (blå). Blå firkanter er nærmiljøanlegg (Kilde: Plan for friluftsliv og grønne områder).

Tabellen nedenfor viser avstander i meter og i tid (beregnet ved bruk av google map) fra nytt boligområde til daglige målpunkt:

Tabell 2 Avstander i meter og tid i minutter fra nytt boligområde til daglige målpunkt (Kilde: Google map).

Målpunkt	Gå		Sykkel		Buss		Bil	
	Avstand (m)	Tid (min)	Avstand (m)	Tid (min)	Avstand (m)	Tid (min)	Avstand (m)	Tid (min)
Stavset barneskole	600	6	600	3			850	3
Ugla ungdomsskole	1700	22	1700	7		15	2300	6
Stavset lokalsenter	500	5	500	3			700	2
Brannhaugen barnehage	650	7	650	2			1700	4
Stavsetmyra barnehage	700	9	700	3			900	3
Espira Kystad gård barnehage	1200	17	1300	3			1600	5

Nilsbyen idrettsanlegg	550	5	550	2			650	3
Granåsen idrettsanlegg	1300	16	1300	6			2000	4

En vurdering av avstander til daglige målpunkt fra nytt boligområde i Nils Uhlin Hansens veg, viser at det er korte gå- og sykkelavstander. De fleste målpunkt nås innenfor 10 minutter gåing eller sykling fra bolig. Det betyr at bilbruk kan reduseres, eller ikke er nødvendig til daglige gjøremål. Det betyr også at boligområdet har gunstig beliggenhet i forhold til å få redusert bilbruk. Daglige målpunkt kan nås på kort tid ved å gå eller sykle.

2.3 Dagens trafikk

2.3.1 Gåtrafikk

Potensielt raskeste veg for de som går



Figur 4 Potensielt raskeste veg til alle målpunkt. Orange strek viser valgt strekning. Jo tykkere strek jo flere vi velge å gå strekningen (Kilde: Miljøpakken 2018).

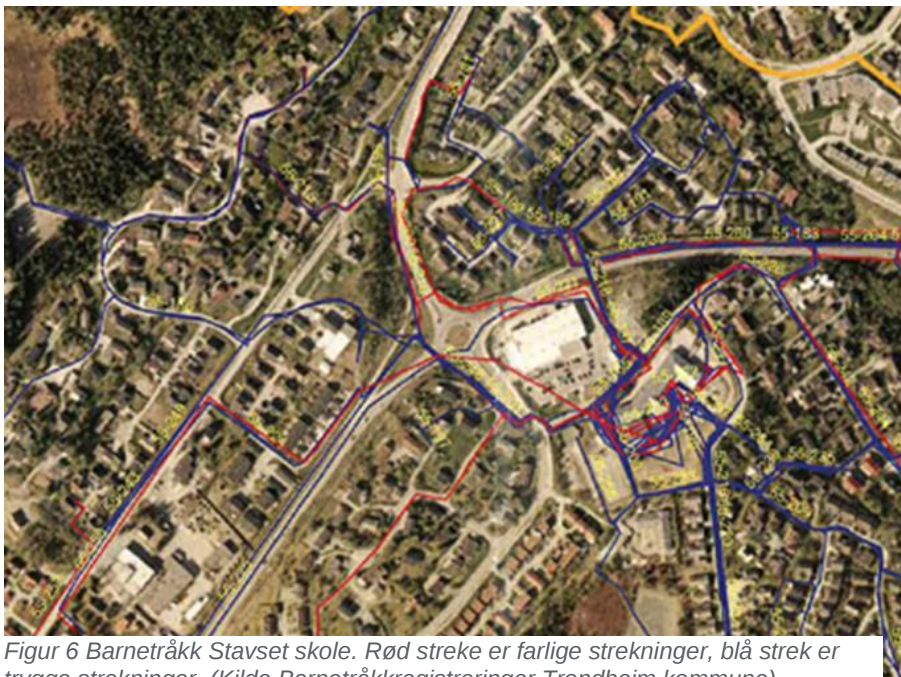
Ved hjelp av ATP-modellen er det beregnet potensielt raskeste veg for gående til målpunktene; lokalsenter, skoler og arbeidsplasskonsentrasjoner. Orange strek viser gåtraseer og jo tykkere strek jo flere er det som potensielt bruker denne gåtraseen. Snarvegen gjennom tomte som nytt boligområde skal utvikles på er vurdert til å være en rask gåtrase.



Figur 5 Snarveger mellom Byåsvegen og Nils Uhlins veg (Kilde: Google map)

Snarveger

To snarveger er tydelig mye i bruk for å forkorte avstanden mellom Byåsvegen og Nils Uhlins veg vest for rundkjøringen. Disse snarvegene er gode snarveger til Stavset barneskole, til Stavset lokalsenter og Stavsetmyra barnehage.



Figur 6 Barnetråkk Stavset skole. Rød streke er farlige strekninger, blå strek er trygge strekninger. (Kilde Barnetråkkregistreringer Trondheim kommune)

Barnetråkk

Stavset skole

Kartet viser at undergangen og overgangen over Byåsvegen er vurdert som trygge veger å gå. Fortau og snarvegen gjennom tomten til nytt boligområde er også vurdert som trygge. Kryssinger av Odd Husbys veg nord for rundkjøringene i gangfelt og fortauene på begge sider av Odd Husbys veg oppleves som farlige. Byåsvegen og Enromvegen kysse utenom gangfelt, over- og underganger, og disse kryssingene er vurdert som farlige.

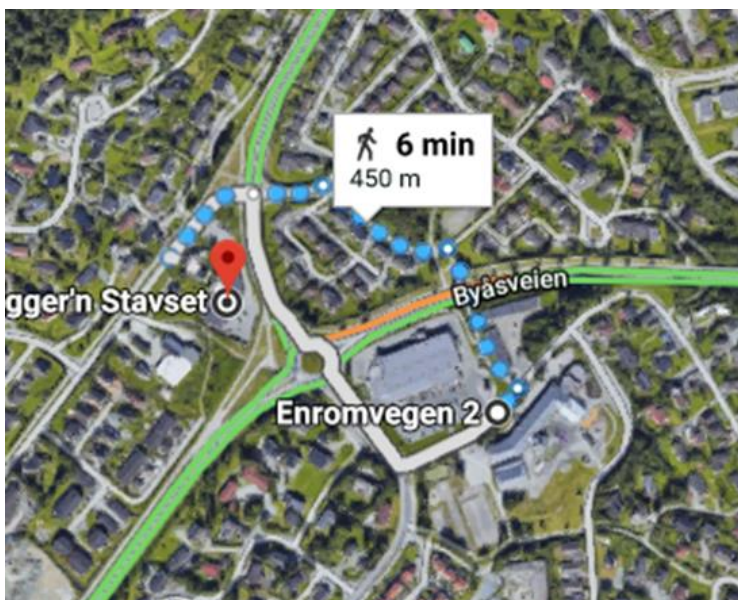


Figur 7 Blå strek viser med blå prikker skoleveg fra nytt boligområde til Uгла skole (Kilde: Google map)

2.3.2 Skoleveg

Til Uгла ungdomsskole

Skolevegen fra nytt boligområde til Ugla ungdomsskole er 1,6 km og er beregnet til å ta ca 20 minutter. Skolevegen går langs fortau fra Niils Uhliln Hansens veg til Odd Husbys veg. Det er gang- og sykkelveg fram til krysset Gamle Osloveg/ Uglastien. Skolevegne går videre opp Uglahaugstien og over Uglavegen i gangfelt til skolen.



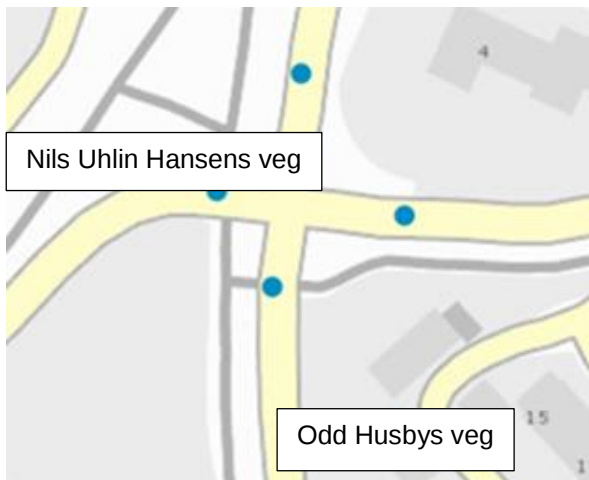
Figur 8 Skoleveg til Stavset barneskolevises med blå prikker. (Kilde:Google map).

Til Stavset barneskole

Fra nytt boligområde til Stavset barneskole er det ca 450 m å gå, og det tar ca 6 min.

Skolevegen går på fortau langs Nils Uhlin Hansens veg og over gangfeltet over Odd Husbys veg til Stolpstuvegen. Videre over gangbru over Byåsvegen og gang- og sykkelveg rett syd til skolen. Traseen er trafikksikker.

En annen mulig trase er å ta snarvegen mellom Nils Uhlin Hansens veg til Byåsvegen, gå under undergangen under Byåsvegen og over gangfelt over Enromvegen.

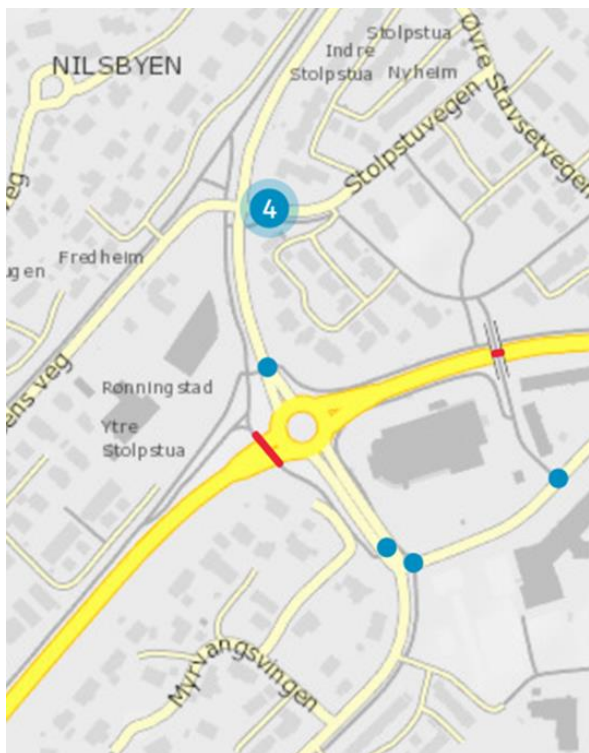


Figur 9 Gangfelt i krysset Nils Uhlins veg og Odd Husbys veg (Kilde: SVV-Vegkart).

2.3.3 Gangfelt, over- og underganger

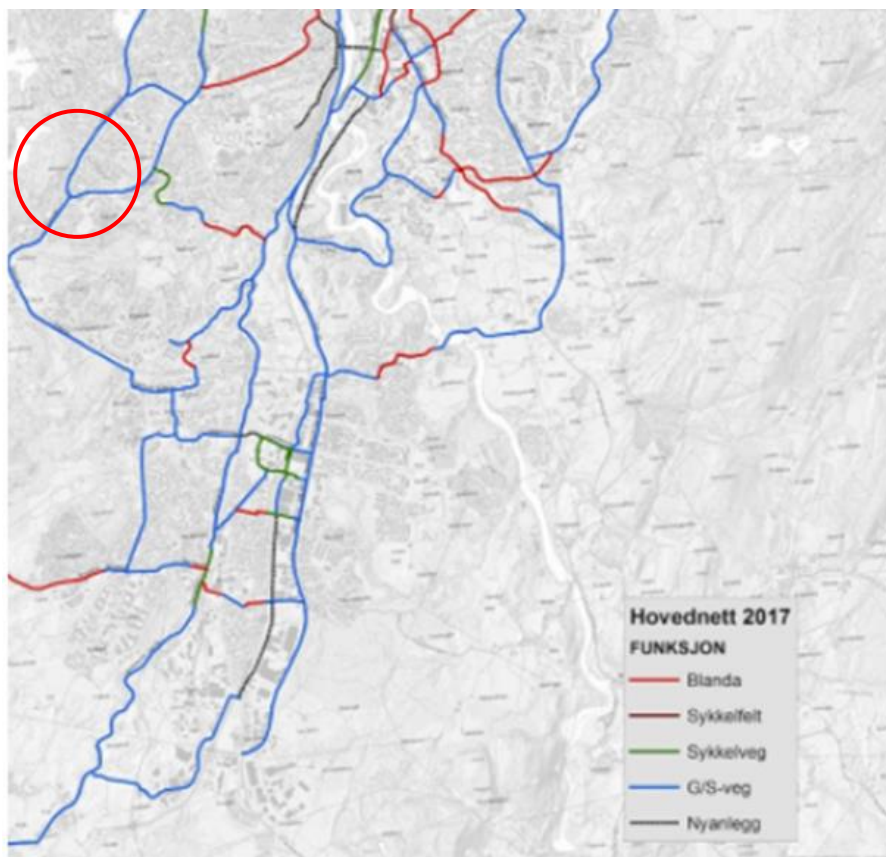
Blå farge i figur 9 og 10 viser gangfelt og rød farge viser undergang syd for rundkjøringen og fotgjengerovergang øst for rundkjøringen.

Fra nytt boligområde til Stavset lokalsenter, skolen og barnehagen, er det mulig å krysse omkringliggende veger i gangfelt. Byåsvegen kan krysses planfritt på to steder, under Byåsvegen vest for rundkjøringen og over Byåsvegen øst for rundkjøringen. Det er derfor mulig å krysse vegen trafiksikkert.



Figur 10 Oversiktskart over gangfelt (blått), under- og overganger (rødt) over vegene Byåsvegen, Enromvegen, Nils Uhlins veg og Odd Husbys veg (Kilde: SVV-Vegkart).

2.3.4 Sykkeltrafikk



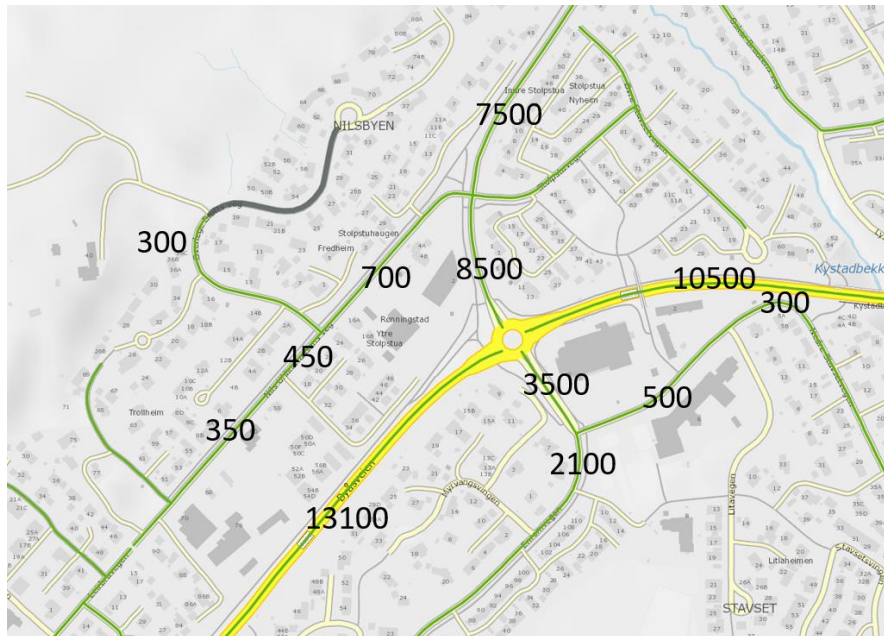
Figur 11 Kart over hovedsykkelnettet i sørlige del av Trondheim (Kilde: Miljøpakken 2018)

Hovedsykkelnett

Hovednett for sykkel går langs Byåsvegen og langs Odd Husbys veg. Figur 11 viser blå strek langs disse vegene som betyr at det opparbeidet gang- og sykkelveg. Det er en målsetting i Miljøpakken at framtidens hovedsykkelnett skal endre system til sykkelveg med fortau.

2.3.5 Biltrafikk

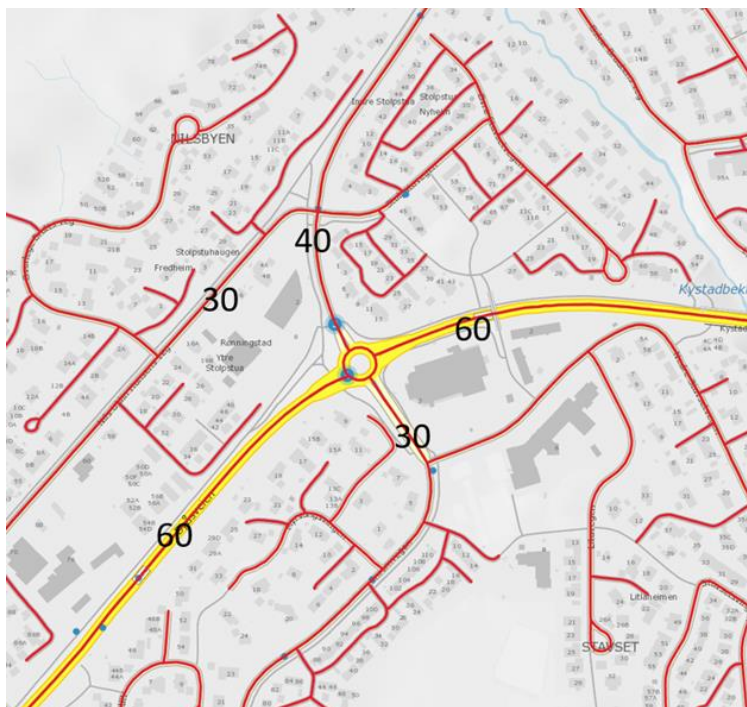
Kartene under er hentet ut fra Statens vegvesen sitt vegkart.



Figur 12 Trafikk (ÅDT) fordelt på de ulike vegne i Stavsetområdet (Kilde: SVV-Vegkart).

Trafikk (ÅDT)

Trafikken (ÅDT) i Byåsvegen er beregnet til 13100 kjøretøy/døgn sør for Stavsetkrysset og 10500 kjøretøy/døgn nord for krysset. Fra rundkjøringen og langs Odd Husbys veg vestover fra Stavsetkrysset er ÅDT 8500 kjøretøy/døgn.



Figur 13 fartsgrenser langs de ulike vegne i Stavsetområdet (Kilde: SVV-Vegkart).

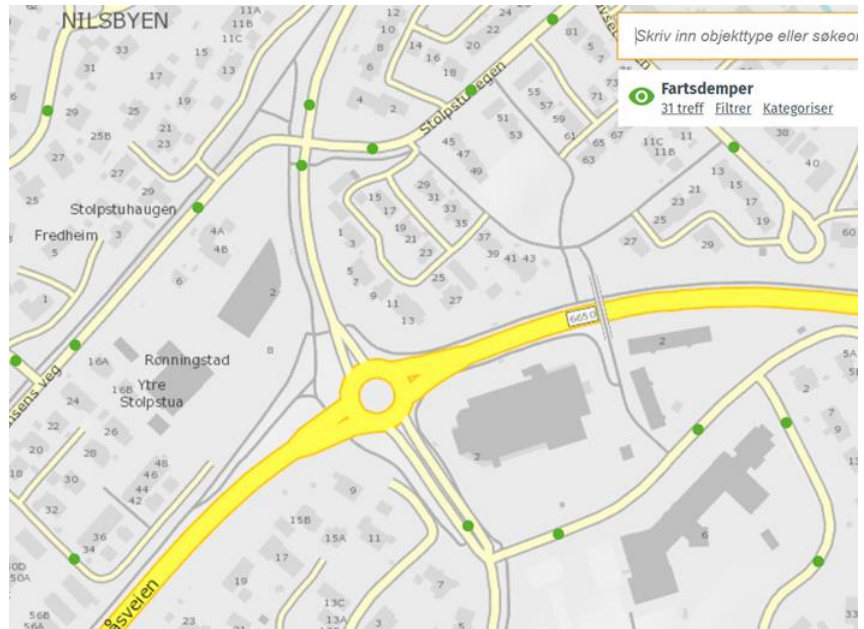
Fartsgrense 2018

Fartsgrensen langs Byåsvegen er 60 km i timer. I Nils Uhlin Hansens veg er det 30-sone og i Odd Husbys veg er det 40 sone. Enromvegen har 30-sone.

Fartsdempende tiltak

Fartsreduserende tiltak vises med grønne prikker.

Det er flere fartsreduserende tiltak i Nils Uhlins veg og i krysset Nils Uhlins veg og Odd Husbys veg før og etter gangfeltet.

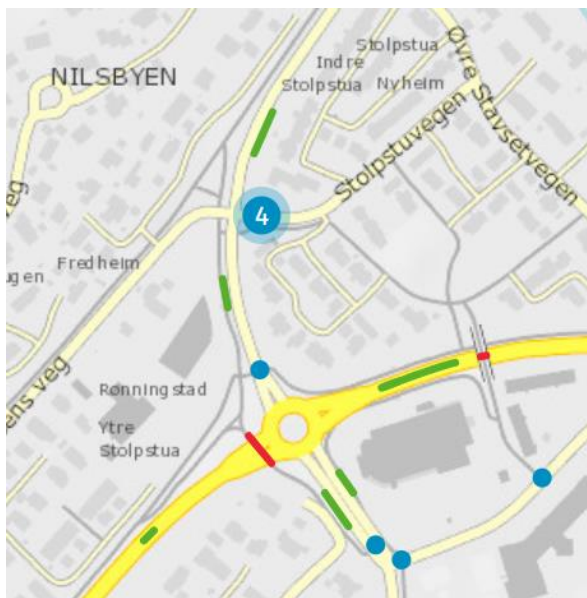


Figur 14 Grønne prikker viser fartsreduserende tiltak langs veger i Stavsetområdet (Kilde: SVV-Vegkart)

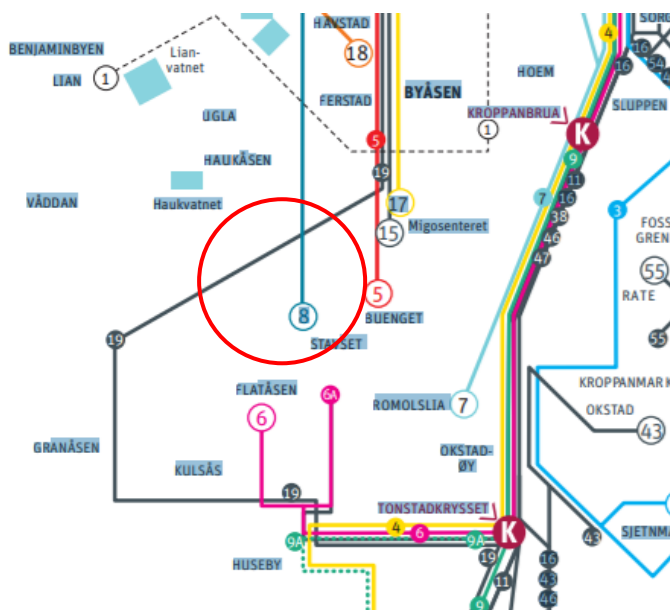
2.3.6 Kollektiv**Holdeplasser for buss**

Holdeplasser er markert med grønn strek. Gangfelt og under/overganger for gående og syklende vist i figur 15.

Holdeplassen vist øst for rundkjøringene medfører at folk springer rett ut i gata mot Stavset lokalsenter i stedet for å bruke brua. Det har oppstått farlige situasjoner (muntlig kilde).



Figur 15 Grønne streker viser holdeplass for buss. Blå prikker viser gangfelt og røde streker viser under og overganger (SVV-Vegkart).



Figur 16 Bussruter i Stavsetområdet 2018 (Kilde ATB nettside).

Bussruter

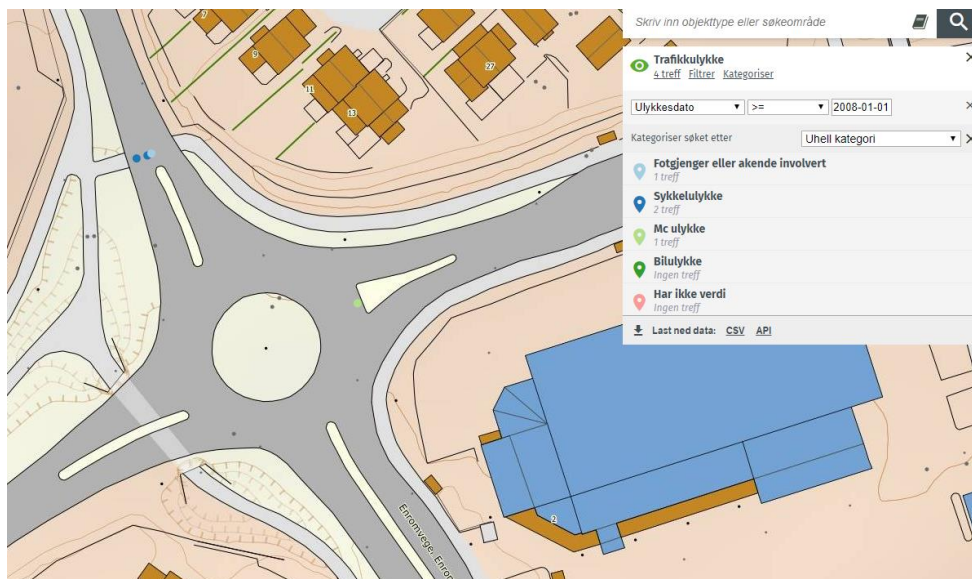
Fram til høsten 2019 gjelder følgende:

Buss nr 8 – Sentrumsterminalen – Stavset går hvert 10 minutt store deler av dagen. Buss nr 19 - Sentrum – Sandmoen går hvert 15 minutt, med unntak midt på dagen. Nytt boligområde har god tilgang på buss og god tilgjengelighet til bussholdeplasser i dag.

Fra høsten 2019 vil området få to bussruter som kjører gjennom krysset på Stavset, nr 11 som går etter dagens trase nr 8, og nr 23 som kommer fra sentrum og går videre over Granåsen, Flatåsen og til Heimdal.

2.3.7 Registrerte ulykker

I rundkjøringen ved Rønningen er det registrert fire ulykker med fire lettere skadde personer. Tre ulykker har skjedd i forbindelse med kryssing av Odd Husbys veg. To syklist og en fotgjenger påkjørt. I rundkjøringen er det skjedd en ulykke der en motorsyklist var involvert.



Figur 17 Kartet viser trafikkuulykker på vegnettet i Stavsetområdet (Kilde: SVV- Vegkart)

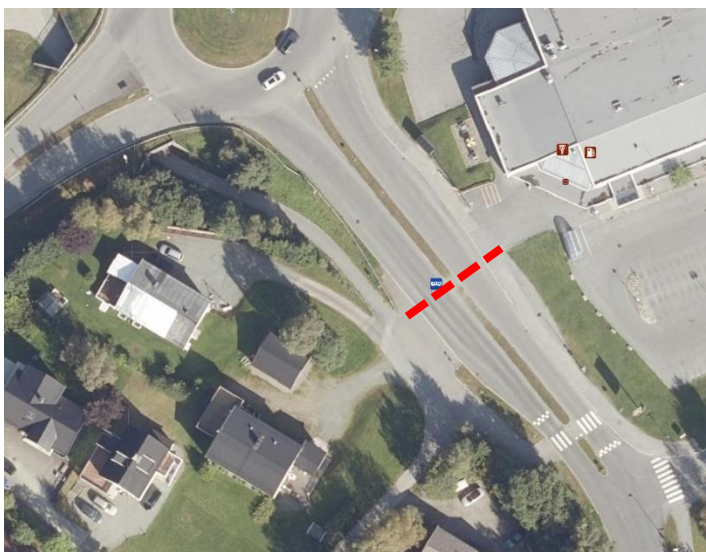
2.1 Utfordrende punkter i dag.



Bussholdeplass Byåsvegen

Det er tidligere pekt på at det er noe utfordrende adferd ved holdeplass for buss i Byåsvegen ved Stavset lokalsenter. Folk som går av bussen springer over vegen i stedet for å benytte gangbru, selv om det finnes en trafiksikker løsning. For å hindre dette bør en vurdere etablering av gjerde. For å bedre sikkerheten bør en arbeide med å påvirke folks holdninger.

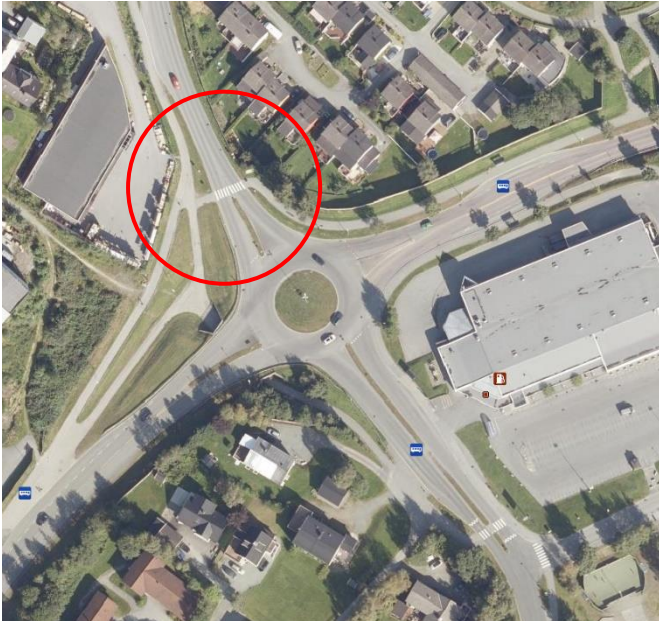
Figur 18 utfordring med løping over Byåsvegen markert med rødt (Kilde: Goggle map).



Kryssing over Enromvegen etter undergang og ved busstopp

Folk som benytter undergangen under Byåsvegen har en tendens til å springe rett over Enromvegen mot Stavset lokalsenter i stedet for å benytte fotgjengerfelt noe lengre ned i Enromvegen. Det samme gjelder folk som går av bussen på holdeplassen. Det er trafiksikker kryssing ved gangfelt i dag. Forslag til plan vil medføre økt gang- og sykkeltrafikk

Figur 19 Utfordring med løping over vegbanen markert med rødt (Kilde: Goggle map).



Figur 20 Rød sirkel viser gangfelt der det har vært ulykker. Fortauet kan utformes bedre med tanke på framtidig økt trafikk (Kilde Goggle map)

Gangfelt over Odd Husbys veg nordvest for rundkjøringen

205 nye bilturer vil sansynligvis mest belaste Nils Uhlins Hansens veg og del av Odd Husbys veg mot rundkjøringen, senter og skoler. I gangfeltet over Odd Husbys veg, rett før rundkjøringen, har det vært noen ulykker.

Ved økt både biltrafikk og gå- og sykkeltrafikk kan det vurderes om gangfeltet bør ha en annen utforming, e sk opphevet gangfelt eller ekstra belysning.

3 Framtidig situasjon

3.1 Antall nye gående og syklende

3.1.1 Turproduksjon

Hva vil nytt boligprosjekt bety av endringer for dagens situasjon og hvordan sikre gode trafikksikre forbindelser for nye beboere til daglige målpunkt.

Det er tatt utgangspunkt i SVV sin håndbok (V713 – 2014) om Trafikkberegninger, del A-1 Dimensjoneringsgrunnlag. I håndboken beregnes turproduksjon pr døgn for boliger. Vi har valgt å benytte middelerdien.

Nytt boligprosjekt vil få 70 nye boliger. Tabell 3 og 4 viser turproduksjonen basert på håndboken.

Tabell 3 Turproduksjon pr døgn middelerdi (Kilde: SVV-V713-2014)

Arealbruk	Personturer pr døgn
Bolig	3

Med personturer menes summen av turer ut og inn av et område.

Tabell 4 Beregning av antall turer ut fra 70 boenheter og beregnet turproduksjon

Boenheter	Personer pr bolig	Turer totalt ut fra 3 personturer pr døgn
70	1,9	399

I Trondheim kommune regnes det i snitt 1.9 personer pr bolig.

Nytt boligområde med 70 leiligheter medfører 399 nye personturer i området pr døgn.

For å beregne hvor mange av disse turene som er gå eller sykkelture, er beregningene basert på tall fra RVU 13/14 og Miljøpakkens målsettinger for 2025 i sykkel- og gåstrategien i Miljøpakken.

3.1.2 Reisevaner

RVU 2013/2014 viser 27% av antall reiser skjer til fots og 8,7 % av reisene er på sykkel, 10.3 % med kollektiv og 51,4% med bil.

Legger vi Reisvaneundersøkelsen for 2013/2014 til grunn for beregning vil ny utbygging medføre ca 107 nye fotturer og 35 nye sykkelture pr. døgn. Denne økningen i antall gå- og sykkelture i forhold til i dag vil sannynligvis ikke være belastende på dagens gå- og sykkelvegnett. I 2025 dersom målene i Miljøpakkens gåstrategi og sykkelstrategi nås, vil gå og sykkeltrafikken øke med henholdsvis 12 gåture og 25 sykkelture i tillegg. Dette vil heller ikke medføre vesetlig belastning på gang- og sykkelvegnettet.

Antall bilturer pr døgn vil øke med 205 biler pr. døgn ved foreslått utbygging. Antallet som benytter kollektivtransport vil øke med 41 personer pr. døgn.

Tabell 5 Beregning av antall som vil gå, sykle, bruke kollektiv og kjøre bil ut fra 70 boenheter, og bruk av dagens reisemiddelfordeling (RVU 13/14). Tabellen viser også Miljøpakkens mål for gående og syklende i 2025.

Bo-enheter	Personer pr bolig	Estimert antall personer totalt	Person-turer 3 turer pr person	Fotturer RVU 13/14 27%	Fotturer Gå-strategi framtid 30%	Sykkelturer RVU 13/14 8,7%	Sykkelturer Sykkel-strategi Framtid 15%	Bilturer RVU 13/14 51,4%	Kollektiv RVU 13/14 10,3%
70	1,9	133	399	107	119	35	60	205	41

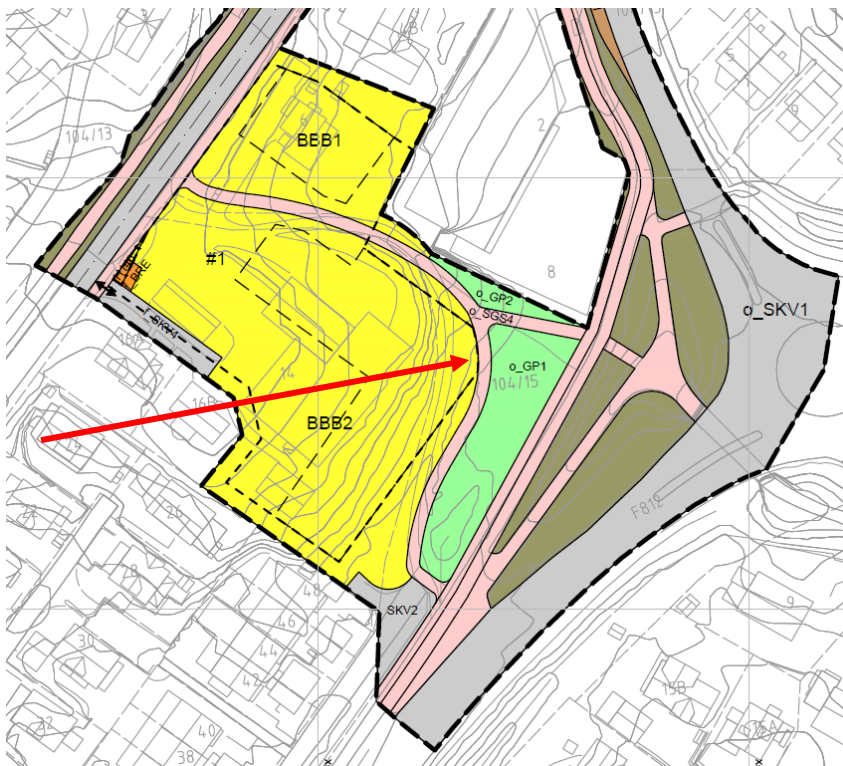
4.2 Mulighet for å bygge opp om 0-vekst målet i persontrafikken – nærhet – tid/avstand

En vurdering av avstander til daglige målpunkt fra nytt boligområde i Nils Uhlins veg, viser at det er korte gå- og sykkelavstander. De fleste målpunkt nås innenfor 10 min gåing eller sykling fra bolig. Dette gjelder også fritidsmålpunkt som utgangspunkt for marka og fotballbaner. Det betyr at bilbruk kan reduseres, eller ikke er nødvendig til daglige gjøremål.

De nye boligene vil ha gunstig beliggenhet i forhold til å kunne redusere bilbruken når daglige målpunkt kan nås på kort tid ved å gå eller sykle.

4.3 Sannsynlighet for at nye beboere lar bilen stå og heller sykler, går eller tar buss

Sannsynligheten for å nye beboere lar bilen stå og sykler, går eller tar kollektiv er større jo kortere og mer trafiksikker adkomsten til daglige gjøremål er. I forslag til plan er snarvegen mellom Byåsvegen og Nils Uhlins veg ivare tatt gjennom nytt boligområde. Snarvegen er avsatt som offentlig gang- og sykkelveg. Dette medfører at når den opparbeides vil dette bli en trygg og god snarveg som gir innsparing i tid for å nå både Stavset skole, barnehage, bussholdeplasser og lokalsenter. Snarvegen munner ut i trafiksikker undergang under Byåsvegen og gangfelt over Odd Husbys veg.



Figur 22 Snarveg ivare tatt i form av gang- og sykkelveg gjennom boligområdet (Kilde: Forslag til plankart 15.11.18).

4.4 Styrke lokalsentra ved at folk får sikret sine behov

Stavset lokalsenter er tilgjengelig på under 10 minutter langs trafikksikker gå- og sykkelavstand. Dette kan bidra til at beboere velger det nære lokalsenteret når det skal handles og dermed blir lokalsentret styrket gjennom økt handel og besøk.

4.5 Utfordrende punkter ved utbygging av prosjektet.

Systemskifte gåtraseer og sykkelveger

Innenfor plangrensen i dag er det langs Bynesvegens og Odd Husbys veg etablert gang- og sykkelveg der gående og syklende ikke er adskilt. Fra Nils Uhlin Hansens veg til Byåsvegen er det en snarveg som ikke har noe spesielt system for gående og syklende, men begge trafikantgruppene benytter snarvegen,

I forslag til plan er snarvegen avsatt som offentlig gang- og sykkelveg der gående og syklende er blandet i samme felt. Langs Byåsvegen og Odd Husbys veg er det avsatt sykkelveg med fortau. Dette er ønsket system for hovedsykkelnettet i Trondheim. Sykkelveg med fortau medfører adskilt fortau fra sykkelvegen og trafikantgruppene blir adskilt. Dette er et mer trafikksikkert system.

Utfordringen ligger i at det innenfor planområdet blir etablert ulike system som gir systemskifte og kan forvirre brukerne.

4.6 Forslag til avbøtende tiltak/løsninger

Systemskifte gåtraseer og sykkelveger

Det er viktig at de nye systemene for gående og syklende innenfor plangrensen blir merket og skiltet på en god måte slik at trafikkfarlige situasjoner mellom gående og syklende unngås. Forslag til plan regulerer ulike typer gå og sykkel systemer, men ikke type skilting og oppmerking. Det er det vegtrafikkloven som regulerer.