

Oppdragsnavn: NTNU Campussamling - Plantjenester detaljregulering
 Oppdragsnummer: 628332-01
 Utarbeidet av: Birgitte Nilsson og Jenny Persson
 Tilgjengelighet: Åpen
 Dato: 22.11.2021

Mobilitet konsekvenser Planområde 2 NTNU

Notatet inneholder en vurdering av konsekvenser for tema mobilitet på grunnlag av foreløpige planskisser¹ og illustrasjonsplan² for Planområde 2 Hesthagen.

	<p>Planområde 2 grenser til planområdet 3 i Klæbuveien mot nord og mot Gløshaugenplatået ovenfor Høgskoleparken i øst samt til delområde 4 i Gløshaugveien i sørøst. Det er et pågående sykkelprosjekt i Klæbuveien, i regi av Miljøpakken, som er en del av reguleringsplanforslaget.</p>
	<p>VPOR (Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser i Bycampus Elgeseter) angir en rekke tiltak i offentlige rom som det er nødvendig å gjennomføre samtidig med utbygging i planområdet for å sikre helheten i den fremtidige utbyggingen av bycampus. VPOR er utarbeidet av Trondheim kommune. Tiltakene innenfor planområde 2 er vurdert og omtalt nedenfor.</p> <p>I tillegg har Trondheim kommune utarbeidet et vedlegg til VPOR, Gangfremmende planlegging, som gir viktige føringer for planarbeidet.</p>

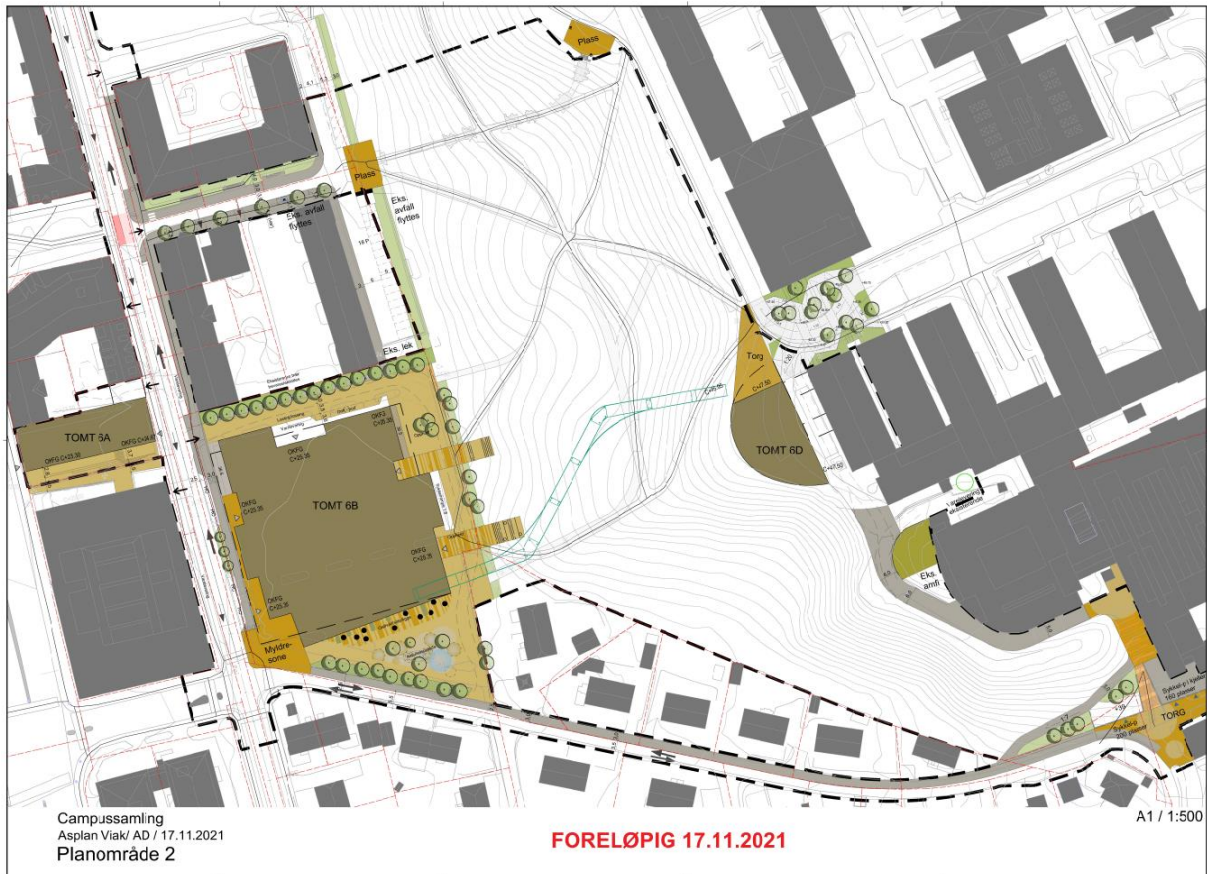
Figur 1 Planområde 2 og VPOR tiltak

¹ Planmateriale datert 2021-10-20

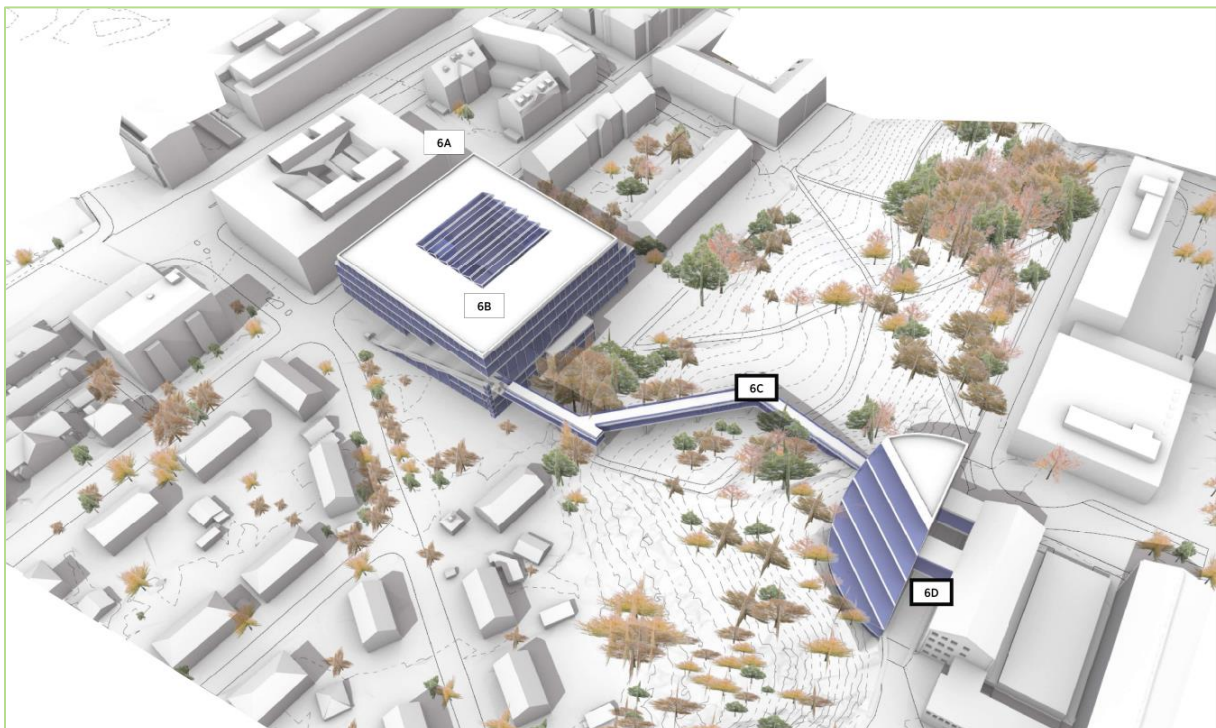
² Illustrasjonsplan utarbeidet av Asplan Viak, datert 2021-11-17.



Figur 2 Vegnett planområde 2 Hesthagen.



Figur 3 Foreløpig illustrasjonsplan for planområde 2 (Asplan Viak, 2021-11-17).

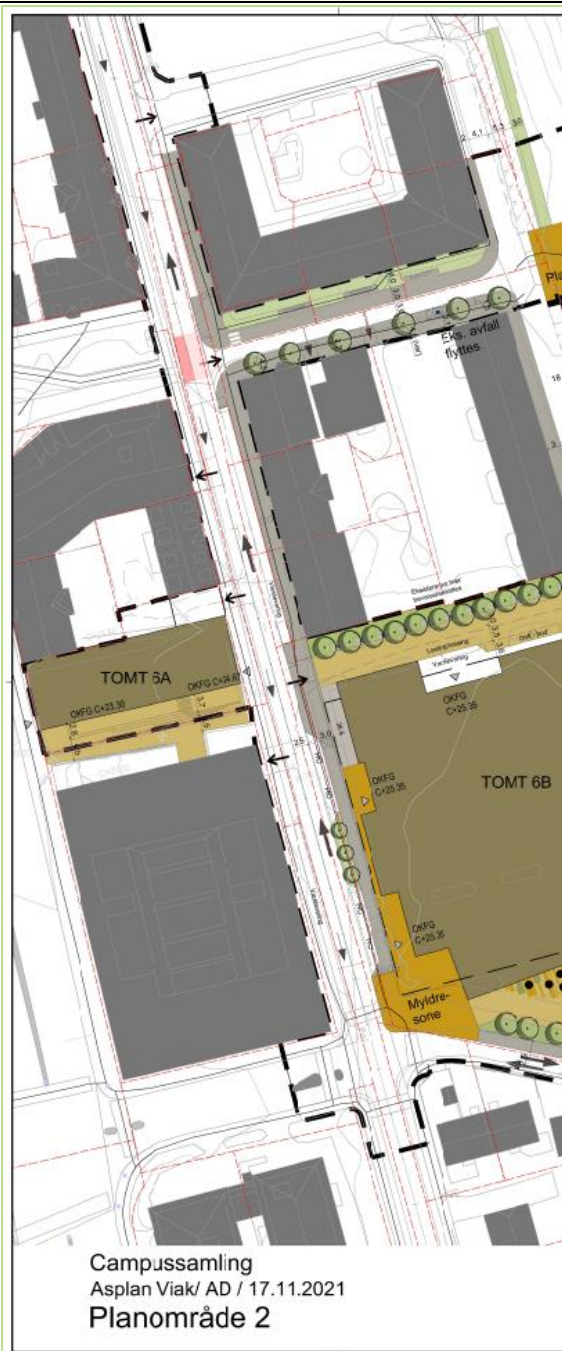


Figur 4 Illustrasjon av planlagt ny bebyggelse (6A, 6B, 6C, 6D) og ny gangforbindelse mellom Gløshaugenplatået og Hesthagen i foreløpig illustrasjonsmateriale (Rambøll, CF Møller arcitects m.fl., (2021-10-29)

Med utgangspunkt i foreliggende planmateriale er konsekvensen av planforslaget vurdert for flere tema innenfor mobilitet i tabellen nedenfor. Både konsekvensen sammenlignet med dagens situasjon, og i hvilken grad planforslaget ivaretar tiltak som er foreslått i VPOR, er sammenstilt i tabellen. Det er også lagt inn forslag til forbedringer innenfor fagtema mobilitet.

Gangforbindelser	
Dagens situasjon	
	<p>Gangsystemet er vist på kartet med blå og røde linjer, hvor de røde linjene angir strekninger der det er foreslått oppgraderinger i VPOR. Innenfor planområdet er det et relativt godt utbygd gangsystem med gangveger, som bidrar til korte avstander til viktige målpunkt og fortau langs hovedvegene.</p> <p>Det er stor høydeforskjell mellom Hesthagen og Gløshaugenplatået, noe som utgjør en barriere innenfor planområdet til sentrale deler av campus. Deler av gangtilbudet er ikke sikret med vedlikehold hele året.</p> <p>Gløshaugveien er viktig adkomst for gående til campus fra vest. Det er ikke eget gangtilbud langs gata i dag og gående deler veien med syklistene og kjørende.</p>
VPOR tiltak 16 Gatestrøk Klæbuveien	
	<p>Tiltaket:</p> <p>Helhetlig opprusting av Klæbuveien fra Strindvegen til Christian Frederiks gate. Opparbeides som kommunal byggate med bredere fortau og vegdekke og med tydelige krysningspunkter for fotgjengere. Vegetasjon, oppholdsmuligheter.</p> <p>Viktige hensyn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Møteplass • Hovedsykkelåre og viktig gangforbindelse • Skoleveg • Grenser til kulturminneområde og fredet park

VPOR tiltak 16 Konsekvens av planforslaget



Miljøpakken foreslår nytt gatetverrsnitt i Klæbuveien.

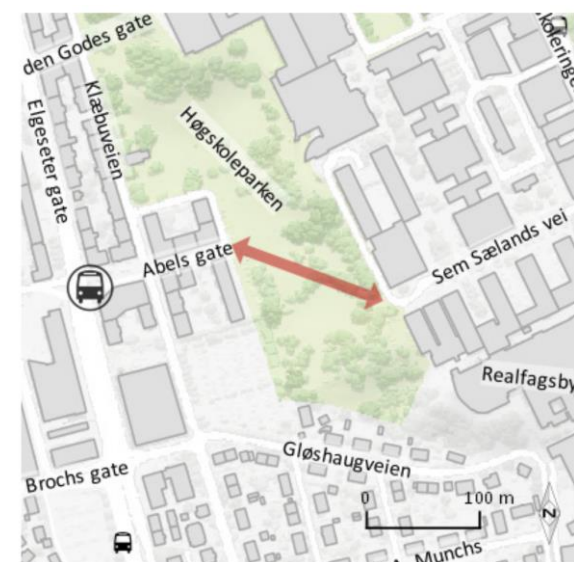
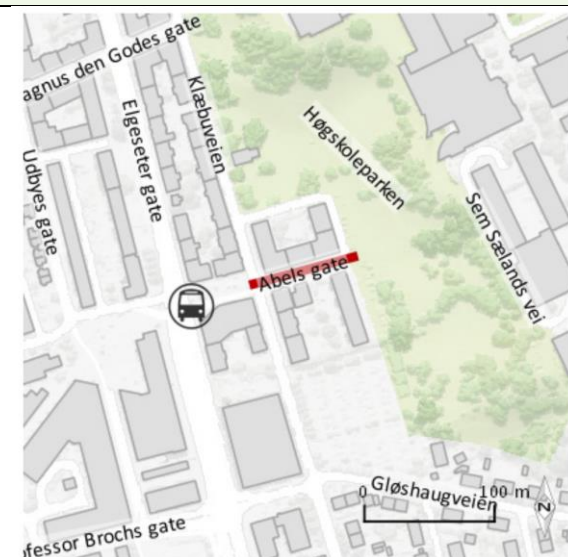
Sør for krysset Klæbuveien x Gløshaugveien er det planlagt sykkelgate med brede fortau og tillatt for kjøring til boligområdet på syklistene sine premisser (toveistrafikk).

Nord for krysset Klæbuveien x Gløshaugveien opprettholdes dagens kjøremønster med enveisregulert biltrafikk nordover. Strekingen frem til avkjøringen til Hesthagen foreslås også enveisregulert nordover. Dette frigjør areal til HC-parkering utenfor nytt planlagt bygg på Hesthagen og varelevering på østre side av veien utenfor tomt 6A. Sykkelfeltet i sørgående retning opprettholdes mens syklistene i retning nordover mot sentrum sykler i gata sammen med biltrafikk i samme retning. Løsninger gir bredere fortau på begge sider av veien, gateparkering og trær på østre side av Klæbuveien som bidrar til en hyggeligere og mer urban gate.

Gående er sikret med god tilrettelegging på brede fortau i Klæbuveien og i viktige krysningspunkter mellom bussholdeplasser i Elgesetergate, gjennom planområdet mot Høgskoleparken og til Gløshaugenplatået. Det bør ikke legges til rette for sykkelparkering på eller i kantsonene til fortau langs med Klæbuveien. Dette vil hindre ferdsel for myke trafikanter.

VPOR tiltak 21 Abels gate mellom Klæbuveien og Schøyens gate

VPOR tiltak 22 Gangforbindelse mellom Abels gate og Gløshaugen



Tiltaket:

Opprusting av gangforbindelse i offentlig gate mellom kollektivholdeplass og ny gangveg til Gløshaugen, med bredere fortau, 2,5 m med kantstein, ordne parkeringsforholdene. Styrke økologisk korridor. Planlegges i sammenheng med tiltak 22 og må hensynta tiltak 46.

Viktige hensyn:

- Skoleveg
- Grønn forbindelse
- Kulturminneområde

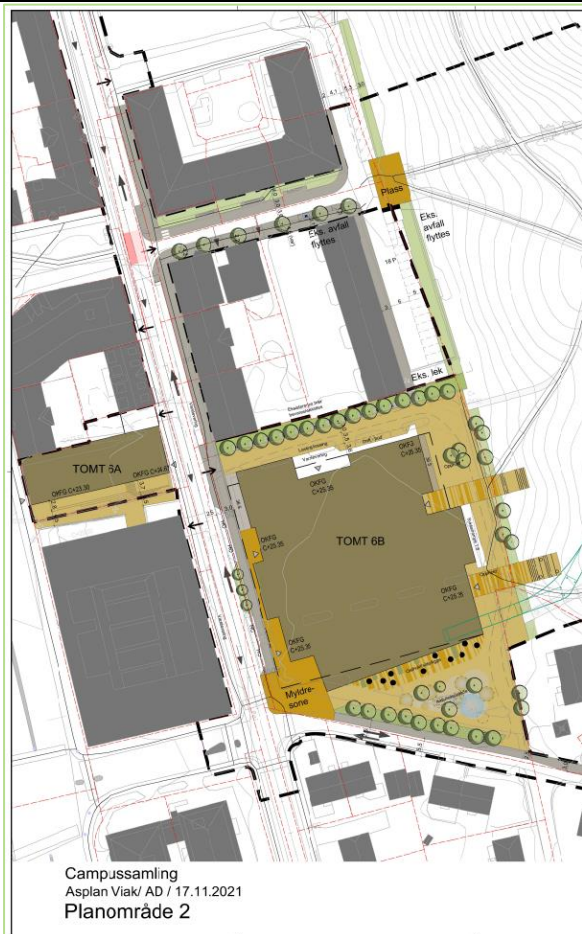
Tiltaket:

Ny, helårs gangforbindelse opp over Høgskoleparken Elgeseter park som forbinder Gløshaugen med metrobusstasjon i Elgeseter gate. Planlegges i sammenheng med tiltak 21.

Viktige hensyn:

- Skoleveg
- Grønn forbindelse
- Kulturminneområde

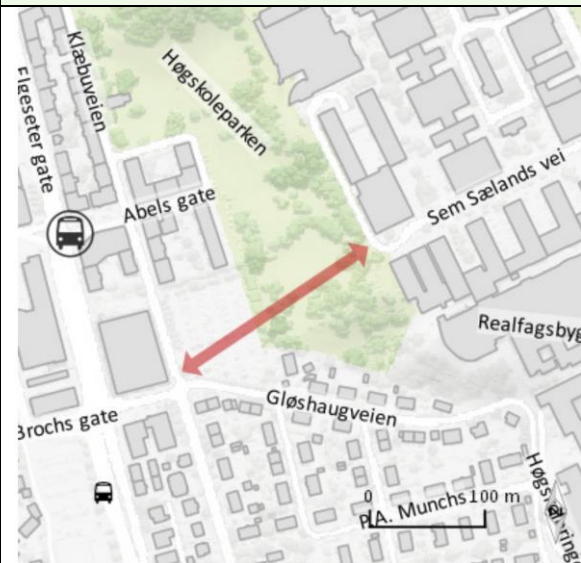
VPOR tiltak 21 og 22 Konsekvens av planforslaget



Abels gate øst for Klæbuveien foreslås enveisregulert for kjørende trafikk og areal omdisponeres til noe bredere fortau på begge sider av gata. Det er også drøftet et forslag å skilte gatetun mellom Klæbuveien og parken, noe som legger til rette for en opparbeidelse med enda bredere gangsoner i gata, der den naturlige ferdselsåren er, med tanke på målpunkter og videre gangforbindelser. Forbindelsen mellom Abels gate og Gløshaugenplataet gjennom Høgskoleparken er foreslått utbedret til 3 meter bredde, asfaltert, med helårsdrift og belysning (ender opp i en ny plass i Sem Sælands vei og starter i en plass som i tillegg har en rett gangforbindelse bratt opp skråningen).

Det er sikret et godt og sammenhengende gangtilbud i Abels gate øst for Klæbuveien og videre til Gløshaugenplataet. Den 3 meter brede gangvegen gjennom Høgskoleparken er sikret helårsbruk med varme i asfalten, belysning og håndløper. Det er viktig å sikre en god og trygg løsning for kryssing av Klæbuveien for gående langs Abels gate i videre planlegging/byggeplaner.

VPOR tiltak 23 Gangforbindelse Hesthagen-Gløshaugen



Tiltaket:

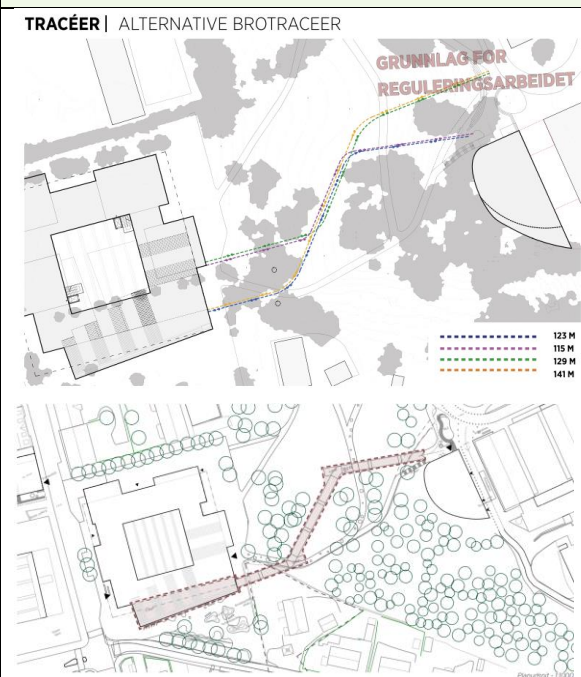
Ny helårs gangforbindelse som knytter Gløshaugen sammen med Hesthagens universitetsbygg og metrobusstasjon.. Optimalt stigningsforhold for fremkommelighet for gående. Vinterdrift. Belysning.

Tilgjengelighet til parken med oppholdsmuligheter i nærheten.

Viktige hensyn:

- Svært viktige naturverdier lokalt
- Landskapsverdier
- Rekreasjonsbruk
- Skoleveg
- Trygghet
- Tilgjengelighet

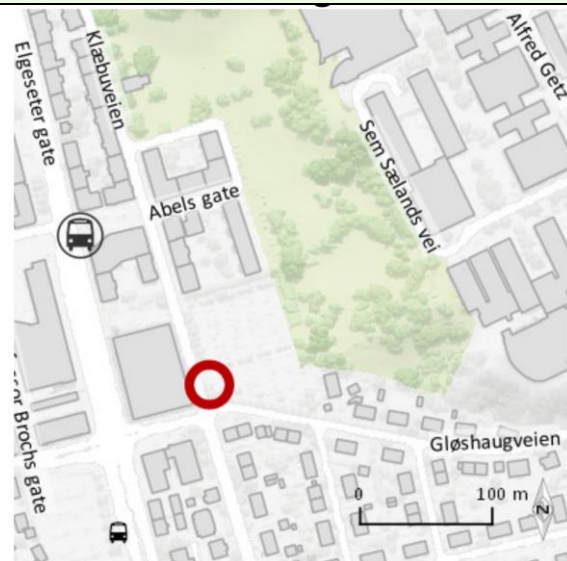
VPOR tiltak 23 Konsekvens av planforslaget



Foreløpig plan viser ny gangforbindelse mellom Hesthagen og Gløshaugenplatået utformet som en bru i 2 plan. Tilkoblingen er fra et torg/plass utenfor nytt planlagt bygg i krysset Klæbuveien x Gløshaugveien med en trappeløsning inspirert av trappen utenfor Trondheim S (Sjøgangen). Trappen og bru i øverste plan er åpen for allmenheten hele døgnet. Forbindelsen er sikret helårsbruk med varme i trapper og på brua. Det nedre planet har tilkobling direkte fra bebyggelsen og vil bety en viktig forbindelse mellom de to nye byggene, på Hesthagen og i enden av Sem Sælands vei.

Tiltaket med ny 2-plans bru gjennom Høgskoleparken vil bety en vesentlig oppgradering av gangtilbudet på tvers av Høgskoleparken både for campus og for gående øst-vest på Elgeseter- Gløshaugen-Moholt/Tyholt.

VPOR tiltak 27 Plass i krysset mellom Klæbuveien og Professor Brochs gate



Tiltaket:

Nytt, sydvendt plassrom med sittemuligheter i et viktig knutepunkt for hovedgang- og sykkelforbindelser og som forplass for bebyggelsen på Hesthagen.

Grønt preg, vegetasjon som styrker økologisk korridor.

Viktige hensyn:

- Møteplass
- Skoleveg
- Flomveg
- Grønn forbindelse mellom Gløshaugen og Nidelva

VPOR tiltak 27 Konsekvens av planforslaget



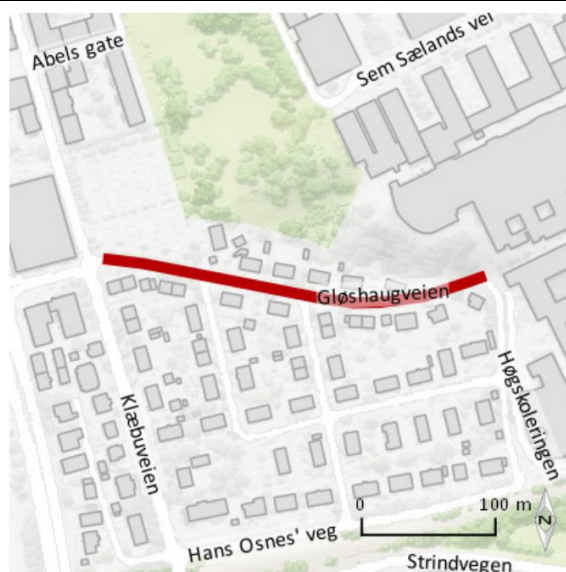
Det er foreslått en ny plass i søndre del av tomten på Hesthagen.

Den nye plassen sør på Hesthagen blir et viktig møtepunkt i området. Det er planlagt adkomst til stor sykkelparkering i kjeller fra østre side på det nye bygget. Det blir kort vei til mange viktige målpunkt og god tilrettelegging for gåing og opphold i dette området.

Arealet mellom inngang til trapp og plassen ser knapp ut (spesielt i alternativ med heis på hjørnet) og dette er en viktig ferdselsåre mellom Elgeseter gate- eksisterende bygg NTNU Handelshøyskolen- nytt bygg på Hesthagen og Gløshaugenplatået.



VPOR tiltak 28 Gløshaugveien



Tiltaket:

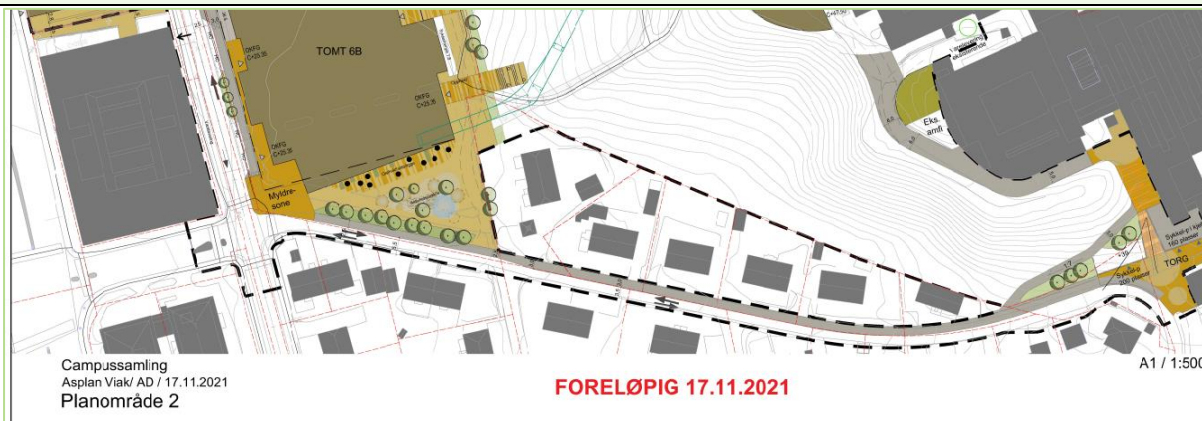
Opprusting av offentlig gate med fortau, evt. nytt gatedekke.

Planlegging bør samordnes med planlegging av gatestrøktiltak 30.

Viktige hensyn:

- Lokal boliggate
- Kulturminneområde
- Skoleveg.

VPOR tiltak 28 Konsekvens av planforslaget



Gløshaugveien er planlagt som en toveis boliggate mellom campus og Klæbuveien. Gaten har lite biltrafikk, og det er spesielt lite trafikk i den indre delen av veien.

Det er foreslått 3 meter bredt fortau på norde side av Gløshaugveien og sykling i gaten. Dette blir en god oppgradering for de myke trafikantene med separering av gående og syklende.

VPOR tiltak 29 Sykkelveg med fortau



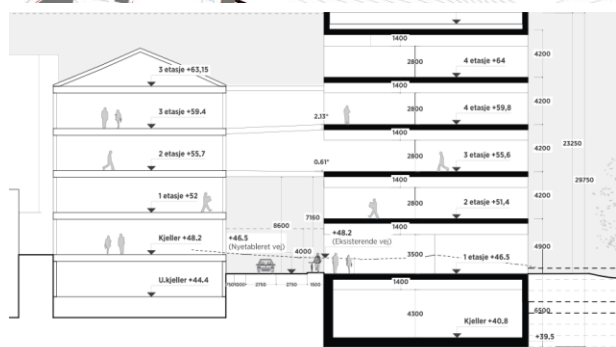
Tiltaket:

Ny vegforbindelse for sykkel- og gange mellom Gløshaugen sør og Gløshaugplatået. Intern campusforbindelse.

Viktige hensyn:

- Svært viktige naturverdier
- Grøntstruktur
- Landskapsverdier
- Skoleveg

VPOR tiltak 29 Konsekvens av planforslaget



Det er planlagt en ny bygning vest for Kjemi-blokkene, tomt 6D, sør for enden av Sem Sæland vei. Gange-, sykkel- og varetransport deler arealet mellom bygningene.

Det er viktig å sikre lavt konfliktnivå mellom varelevering til det nye bygget (som er på vestsiden), rygging til varemottak på kantine på realfagsbygget (på østsiden), samtidig som gange- og sykkeltrafikken skal kunne passere trygt. Det er i dag gassleveranser til Kemi-bygget og denne ser ut å være fjernet for å få til foreslåtte løsninger. Det er ikke kjent hvor evt. ny gasstank er plassert og hvor disse transportene kjører.

På skissene ser det ut som at det ikke er satt av tilstrekkelig areal til gående og syklende i gatetverrsnittet der det skal foregå varelevering til bygget på tomt 6D. Det er ikke tilstrekkelig med et 1,5 meter bredt fortau. Omdisponering av kjøreareal til fortau er en bedre løsning, men må også ses i sammenheng med tilrettelegging for gange og sykkel videre sørover.

Det er ikke planlagt separat gang- og sykkelveg på vestsiden av realfagsbygget, men en vesentlig oppgradering av gang- og sykkelforbindelsen ned til Gløshaugveien.

Sykkel

Dagens situasjon



Foto: Jenny Persson

Sykkelsystemet er vist på kartet med grønne og røde linjer, hvor de røde linjene angir strekninger der er forslått oppgraderinger i VPOR.

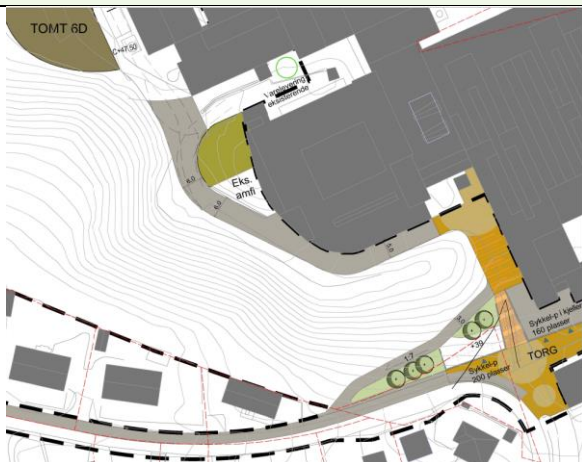
Klæbuveien går igjennom planområdet og er en del av hovedsykkeltraséene til Midtbyen fra sør. I dag er det røde sykkelfelt på begge sider av veien. Sykkeltilbudet har god tilkobling til overordnet sykkelvegnett.

Syklister sykler i blandet trafikk gjennom boligområdet i Gløshaugveien, og veien er adkomst til vestre del av Campus på Lerkendal. I enden av Gløshaugveien er det i dag et viktig målpunkt for syklister til/fra Campus og mange parkerer sykkelen sin her.

Det er mange som har området rundt Hesthagen som målpunkt for sykkelreiser. Både de skal til området, men det er også sykler parkert i nærheten av gangforbindelser opptil Gløshaugenplatået, som indikerer at også reiser med målpunkt på platået ønsker å parkere nede på flaten.

Konsekvens av Planforslaget

Gløshaugveien, oppgradert forbindelse for sykkel, nye sykkelparkeringsplasser



Etablering av sykkelforbindelser innenfor planområde 2 er krevende på grunn av bratt stigning fra Hesthagen til Gløshaugenplatået. Gløshaugveien er en viktig forbindelse som kan ivareta kravet om UU, og også kan gi en sykkelforbindelse som ikke har for stor stigning. Gløshaugveien skal også fungere som adkomst til boligene langs veien, også for store kjøretøy for både for renovasjon, brannbiler, flyttebiler osv.

Det er foreslått en utbedring av gang- og sykkelforbindelsen fra Realfagsbygget ned til Gløshaugveien.

Trafikkmengdene i Gløshaugveien er så lave at det ikke vil være behov for eget sykkeltilbud. Det er foreslått bredt fortau på nordre side av Gløshaugveien som separer syklende og gående.

Oppgradert forbindelse på vestsiden av realfagsbygget vil gjøre det lettere å sykle mellom Sem Sælunds vei og Hesthagen, og det er derfor viktig å sikre et godt tilbud for syklende i den nye passasjen ved det nye bygget på tomt 6D.

Planen legger til rette for en betydelig oppgradering av sykkelparkeringsplassene i enden av Gløshaugveien både i antall (til ca. 360 plasser) og standard (plassert inne i bygg/under bakken).

Etablering av 1600 nye sykkelparkeringsplasser i kjeller på Hesthagen



Det legges til rette for ca. 1600 nye sykkelparkeringsplasser i kjeller i nytt bygg på tomt 6B. Dette er plasser som både vil dekke behovet i den nye planlagte bebyggelsen på Hesthagen, tomt 6 A og 6B, men også et tilbud til dem som vil sette fra seg sykkelen før stigningen til Gløshaugenplatået. Ny gangbruforbindelse vil sikre en god transportvei fra nedre del av campus til platået.

Illustrasjonsplanen viser enkel adkomst til innendørs sykkelparkering på Hesthagen i nærheten av det nye torget/plassen i sør. Planen viser ingen sykkelparkeringsplasser ute, og utearealer er satt av til opphold og gange. Oppholdsareal og tydelige ferdelszoner må sikres uten hindringer av parkerte sykler i dette området.

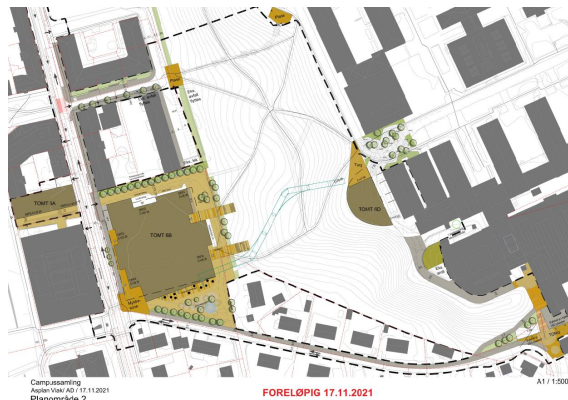
Kollektivtrafikk

Dagens situasjon



Planområdet har god kollektivdekning. Viktig kollektivtrasé med høy frekvens på buss i Elgeseter gate. Det er kort vei til dagens bussholdeplasser i Elgeseter gate, som ligger innen 100-200 meter fra Hesthagen. Holdeplassene er også viktig for dem med målpunkt på Gløshaugenplatået. Det er i dag utfordrende med stigning til platået og manglende helårsdrift av gangvegnettet i Høgskoleparken. Det er også gangavstand til bussholdeplasser med mange avganger og togstasjon med avganger ved start/slutt arbeidsdag på Lerkendal.

Konsekvens Planforslaget gangforbindelser til/fra kollektivholdeplasser



Planen omtaler strekningen mellom Elgeseter gate og Klæbuveien sør for tomt 6A som Passasjen. Illustrasjonsplanen viser nytt bygg med opphold utenfor bygget i en amfiløsning med trapper, og bredden på ferdselsarealet, som er universelt utformet med tanke på stigning, er beholdt som i dag.



Foto: Jenny Persson

I arbeidet med Elgesetergate-prosjektet vil plasseringen av holdeplassene i Elgeseter gate bli vurdert, og det er ikke utenkelig at de blir justert. **Krysningspunktene av Klæbuveien kan endres med endrede plasseringer av bussholdeplasser i Elgeseter gate.** Foreløpig tilbakemelding fra Trondheim kommune er at holdeplassene kommer nærmere Abels gate, noe som betyr at holdeplassen for busser inn mot sentrum flyttes mot sentrum.

Dagens passasje mellom Elgeseter gate og Klæbuveien, nord for Handelshøyskolen, er kun ca. 2 meter på de smaleste partiene.

Det er parkert mange sykler i ferdselssonen på strekningen og plassert trær i ganglinjen. Se figurer.

For å sikre at planen er robust, med tanke på plassering av bussholdeplasser i Elgeseter gate, bør det settes av bredere gangareal/ferdselszone mellom Elgeseter gate og Vestskråningen. Dette gjelder mellom eksisterende og nytt bygg i den omtalte Passasjen, tomt 6A. Passasjen vil kunne få stor betydning når bussholdeplasser i Elgeseter gate er bestemt/flyttet. Sykler (og evt. trær) i ferdselssoner må fjernes. Det anbefales en bredde på 4,5 meter pluss areal for snøopplag 0,5 meter, totalt 5 meter, for gåing i denne passasjen.

Det bør sikres et bredt og attraktivt gangtilbud videre mellom Klæbuveien og Gløshaugenplatået fra Passasjen. Planen viser 3 meter fortau på vestsiden, mot boligbebyggelsen. Dette fortauet treffer ikke på den naturlige ganglinjen fra passasjen, men heller på oppstillingsarealet til vareleveringen til nytt bygg på tomt 6B.

Det er lag til grunn en sikring av snarvegen, med høyere standard enn i dag, opp mot platået i denne ganglinjen, noe som vil invitere flere til å velge å gå her.



Foto: Jenny Persson



Foto: Jenny Persson



Foto: Jenny Persson



Foto: Jenny Persson

Planforslaget sikrer gode helårs gangforbindelser mellom Hesthagen og Gløshaugenplatået flere steder innenfor planområdet. Planen legger til rette for evt. justeringer av holdeplassene i Elgeseter gate. Det er ingen kjente planlagte endringer av kollektivtilbudet for buss og tog på Lerkendal.

Det siste bildet viser hvordan høydeforskjellen er løst på eksisterende bygg mellom Elgeseter gate og Klæbuveien. Det er ikke en slik løsning som er lagt til grunn på skissene.

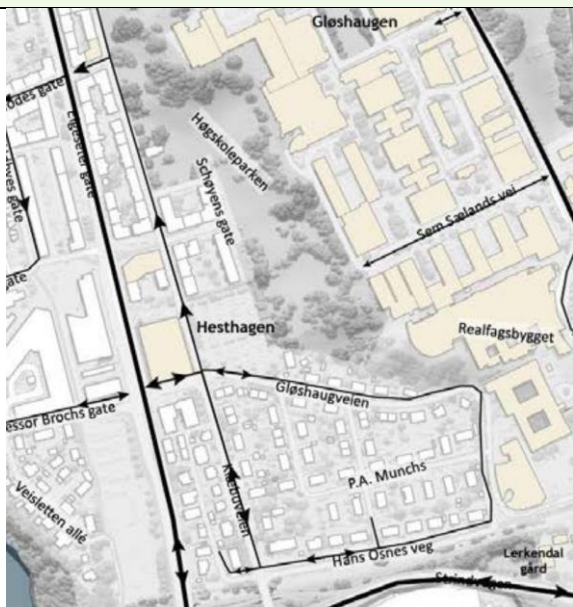
Biltrafikk

Dagens situasjon



Dagens kjøreveger for biltrafikk er markert med blå linjer. Kjørevegene innenfor planområdet har de fleste steder tovegstrafikk. Kryssene er regulert med vikeplikt fra høyre, men i praksis oppfattes Klæbuveien som forkjørsregulert. Klæbuveien er enveisregulert mot nord, nord for innkjøringen til parkeringsplassen på Hesthagen. Det oppleves som lite biltrafikk innenfor planområdet, men nærheten til Elgeseter gate bidrar til at det av og til er kø og tett trafikk fra flere kanter i området nærmest Hesthagen.

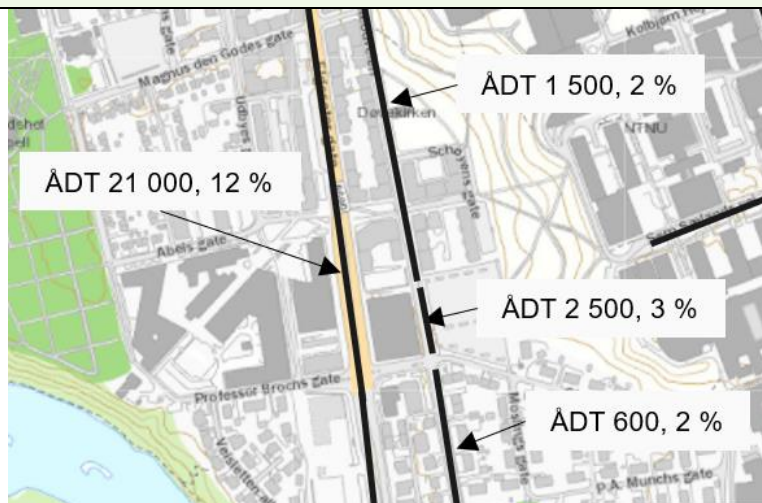
VPOR- forslag til tiltak



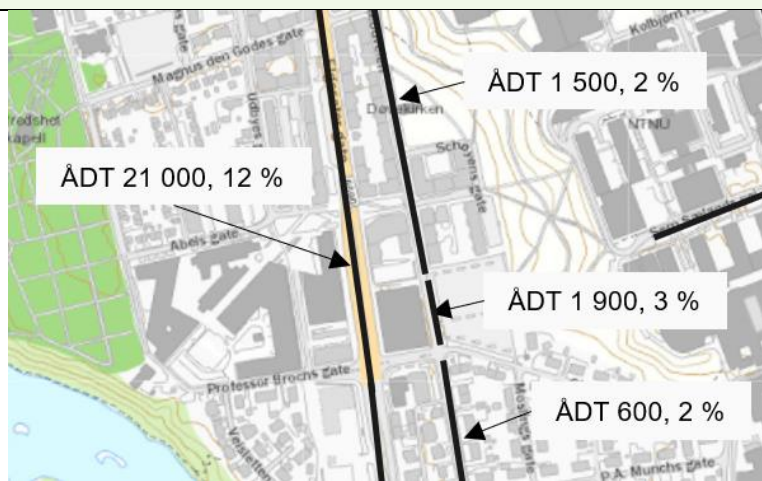
VPOR foreslår i stort sett at dagens kjøremønster innenfor planområdet opprettholdes, men foreslår å enveisregulere Klæbuveien også forbi nytt bygg på Hesthagen.

- Gjennomgangstrafikk med personbiler skal bruke nett som er egnet for dette, innenfor planområdet er dette kun Elgeseter gate. Øvrig nett skal ikke ha gjennomgangstrafikk men gi god tilgjengelighet til samtlige målpunkt.
- Bygninger med krav til universell utforming skal ha parkeringsplasser for forflytningshemmede nær hovedinngang.
- Elgeseter gate er hovedåre for kollektivtransport. Klæbuveien og Udbyes gate har funksjon som lokalgate uten gjennomgangstrafikk for bil.

Biltrafikk ÅDT og andel tungtrafikk - dagens situasjon



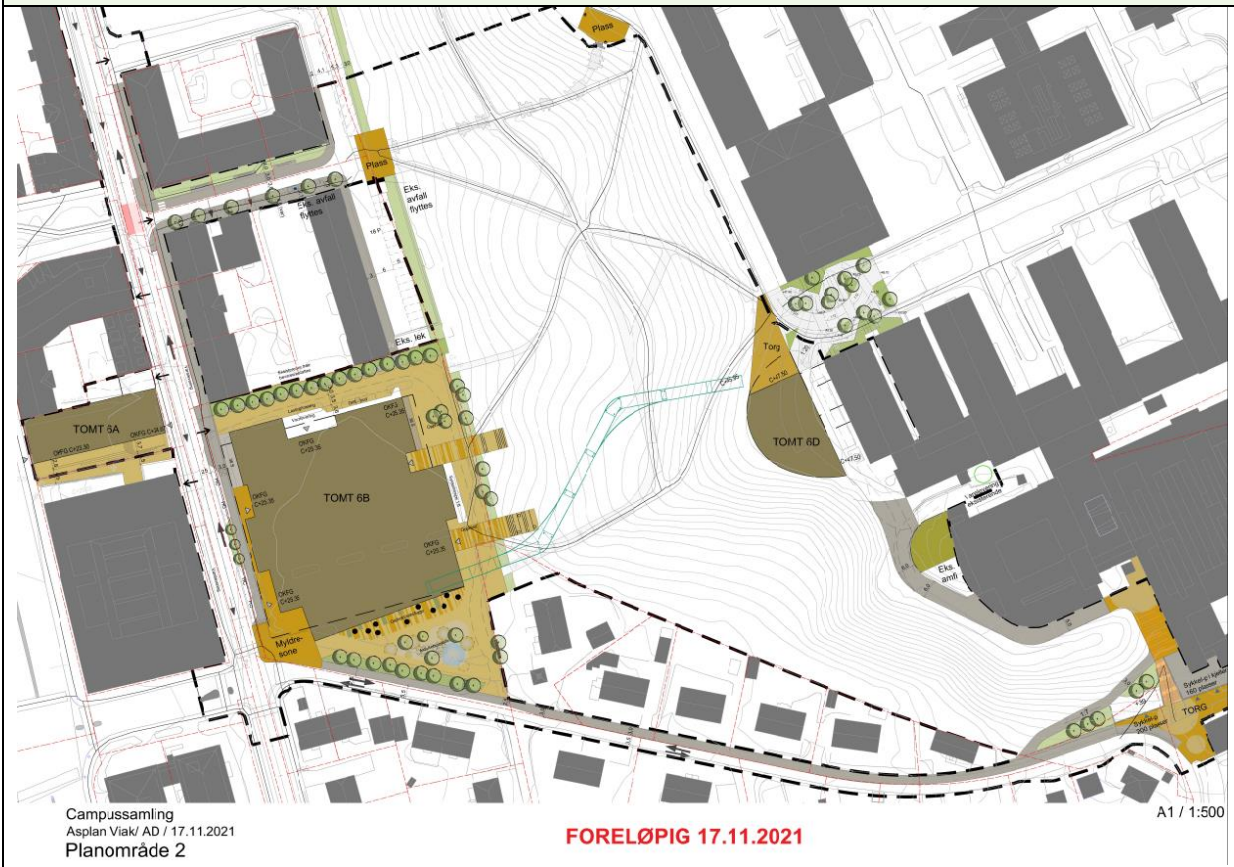
Biltrafikk ÅDT og andel tungtrafikk - med stengte veier for gjennomgangstrafikk



Kartene viser trafikktall før og etter endring av Klæbuveien til enveisregulert gate innenfor hele planområdet samt fjerning av bilparkeringsplasser på Hesthagen. Konsekvensen av disse endringene er anslått ved manuelle betraktninger, og det er ikke benyttet trafikkmodell for å beregne konsekvensen. Endringene er vurdert ut fra dagens trafikktall og endringer i parkeringstilbud.

Konsekvensen av redusert antall bilparkeringsplasser på Hesthagen samt enveisregulering av Klæbuveien innenfor hele planområdet er vurdert til å få stor positiv konsekvens i Klæbuveien, hvor trafikken er anslått å reduseres fra ÅDT 2.500 til ÅDT 1.900. Dette vil bidra til at området får mindre biltrafikk og at det blir bedre tilrettelagt for myke trafikanter.

Varelevering og renovasjon



VPOR Planretningslinjer kjøresystem

- Vegnett for næringstrafikk bør planlegges for å gi god framkommelighet og kort veg til viktige målpunkter uten å skape konflikter med gange og sykkel
- Alle hovedinnganger skal ha kjøreatkomst. Det skal være god tilgjengelighet for nødetater.
- I større utbyggingsområder og reguleringsplaner bør det tilrettelegges for sentral varelevering og renovasjonsordninger, slik at potensiell konflikt med annen trafikk og oppholds kvalitet begrenses. Reguleringsplaner bør vise til en slik plan eller en strategi for varelevering.

Planforslaget viser varelevering og renovasjonsløsning nord for nytt bygg på tomt 6B på Hesthagen. Løsningen legger opp til enveiskjørt rute fra Klæbuveien og rundt bygningen og ut i Gløshaugveien. Det legges ikke opp til situasjoner med rygging av kjøretøy, men det er heller ikke utenkelig at sjåfører heller velger å rygge tilbake til Klæbuveien enn kjøre rundt bygget. Det vil være felles areal med myke trafikanter, da det ikke er satt av plass til separat løsning for gangtrafikken i denne traséen. Det må sikres tilstrekkelig sikt ved passering av ny bruforbindelse både med tanke på hjørner på bygg og konstruksjoner. Det er et gangstrøk til/fra forbindelsen i parken også i dette området.

Det er ikke kjent hvordan bruken bygningen er tenkt og hvilke behov som vil bli med tanke på nyttetransport. For eksempel vil kantinedrift bidra til hyppige transporter med leveranse av mat. Det bør vurderes om en snuhammer er en bedre løsning eller om det er aktuelt å legge til rette for at både levering av varer og renovasjon kan løses over fortau fra Klæbuveien (satt av til HC-parkering i illustrasjonsplanen). En felles varedistribusjonssentral for NTNU sine bygg, vil også kunne påvirke type kjøretøy frekvens på leveranser og valg av tidspunkter.

Bygget på tomt 6A er planlagt med varelevering fra Klæbuveien. Dette bør skje i tiltenkt vareleveringslomme på høyre side, noe som betyr kryssing av Klæbuveien og motgående sykkelfelt med varer. Små kjøretøy kan kjøre inn i bakgården og hente avfall.

Trafikksikkerhet og skoleveg

Foreløpig planforslag legger til grunn mange tiltak som vil bidra til at flere velger å gå og sykle innenfor planområde 2. Trafikksikkerheten er vurdert å være ivratatt i stort sett i hele planområdet. Det er ikke lagt opp til situasjoner med rygging av store kjøretøy, men en løsning med levering av varer tett på Klæbuveien og lang kjørevei rundt bygningen på tomt 6A vil kunne friste sjåfører til å rygge tilbake. Den foreslåtte kjøretraséen for varetransport og renovasjonsbiler rundt det nye bygget på Hesthagen er smal og den er også foreslått som en felles løsning med myke trafikanter. Det er et viktig målpunkt for mange syklister øst for bygningen, da ned/oppkjøringsrampen til et stort sykkelparkeringsanlegg i kjeller er plassert her. Traséen krysser også en viktig gangforbindelse mot Høgskoleparken. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig bredde for alle trafikanter rundt bygget, at krysningspunkter for gående blir tydeliggjort, at det er god sikt og lav fart, slik at myke trafikanter ikke blir påkjørt. Det bør vurderes om snuhammer eller levering av varer fra Klæbuveien er en bedre løsning. Levering av varer til bygningen på tomt 6A bør skje fra planlagt vareleveringslomme på høyre side av veien. Det er forutsatt få leveranser til bygget, lite trafikk i Klæbuveien og vurdert som en akseptabel løsning. Varelevering og renovasjon bør utføres på tidspunkt der det er lite antall gående, noe som i viss grad kan være mulig om NTNU selv kjører ut varer og henter avfall.

Oppsummering av konsekvenser for mobilitet planområde 2

Konsekvenser av planen sammenlignet dagens situasjon og tiltak foreslått i VPOR.

Gangforbindelser

- Gående er sikret med god tilrettelegging på brede fortau i Klæbuveien og i viktige krysningspunkter mellom bussholdeplasser i Elgesetergate og til/fra/gjennom planområdet.
- Det bør ikke legges til rette for sykkelparkering på eller i kantsonene til fortau langs med Klæbuveien. Dette vil hindre ferdsel for myke trafikanter.
- Det er sikret et godt og sammenhengende gangtilbud i Abels gate øst for Klæbuveien og videre til Gløshaugenplatået. Den 3 meter brede gangvegen gjennom Høgskoleparken er sikret helårsbruk med varme i asfalten, belysning og håndløper. Det er viktig å sikre en god og trygg løsning for kryssing av Klæbuveien for gående langs Abels gate i videre planlegging/byggeplaner.
- Tiltaket med ny 2-plans bru gjennom Høgskoleparken vil bety en vesentlig oppgradering av gangtilbudet på tvers av Høgskoleparken, både for campus og for gående øst-vest på Elgeseter-Gløshaugen-Moholt/Tyholt.
- Den nye plassen sør på Hesthagen blir et viktig møtepunkt i området. Det er planlagt adkomst til stor sykkelparkering i kjeller fra østre side på det nye bygget. Det blir kort vei til mange viktige målpunkt og god tilrettelegging for gåing og opphold i dette området.
- Arealet mellom inngang til trapp og plassen ser knapp ut (spesielt i alternativ med heis på hjørnet) og dette er en viktig ferdselsåre mellom Elgeseter gate- eksisterende bygg NTNU Handelshøyskolen- nytt bygg på Hesthagen og Gløshaugenplatået.
- Det er foreslått 3 meter bredt fortau på norde side av Gløshaugveien og sykling i veien. Dette blir en god oppgradering for de myke trafikantene med separering av gående og syklende.
- Det er viktig å sikre lavt konfliktnivå mellom varelevering til det nye bygget (som er på vestsiden), rygging til varemottak på kantine på realfagsbygget (på østsiden), samtidig som gange- og sykkeltrafikken skal kunne passere trygt. Det er i dag gassleveranser til Kemi-bygget og denne ser ut å være fjernet for å få til foreslåtte løsninger. Det er ikke kjent hvor evt. ny gasstank er plassert og hvor disse transportene kjører.
- På skissene ser det ut som at det ikke er satt av tilstrekkelig areal til gående og syklende i gatetverrsnittet der det skal foregå varelevering til bygget på tomt 6D. Det er ikke tilstrekkelig med et 1,5 meter bredt fortau. Omdisponering av kjøreareal til fortau er en bedre løsning, men må også ses i sammenheng med tilrettelegging for gange og sykkel videre sørover.
- Det er ikke planlagt separat gang- og sykkelvei på vestsiden av realfagsbygget, men en vesentlig oppdragdering av forbindelsen ned til Gløshaugveien.

Sykkel

- Trafikkmengdene i Gløshaugveien er så lave at det ikke vil være behov for eget sykkeltilbud. Det er foreslått bredt fortau på nordre side av Gløshaugvegen som separer syklende og gående.

- Oppgradert forbindelse på vestsiden av realfagsbygget vil gjøre det lettere å sykle mellom Sem Sælunds vei og Hesthagen, og det er derfor viktig å sikre et godt tilbud for syklende i den nye passasjen ved det nye bygget på tomt 6D.
- Planen legger til rette for en betydelig oppgradering av sykkelparkeringsplassene i enden av Gløshaugveien både i antall (til ca. 360 plasser) og standard (plassert inne i bygg/under bakken).
- Det legges til rette for ca. 1600 nye sykkelparkeringsplasser i kjeller i nytt bygg på tomt 6B. Dette er plasser som både vil dekke behovet i den nye planlagte bebyggelsen på Hesthagen, tomt 6 A og 6B, men også et tilbud til dem som vil sette fra seg sykkelen før stigningen til Gløshaugenplatået. Ny gangbruforbindelse vil sikre en god transportvei fra nedre del av campus til platået.
- Illustrasjonsplanen viser enkel adkomst til innendørs sykkelparkering på Hesthagen i nærheten av det nye torget/plassen i sør. Planen viser ingen sykkelparkeringsplasser ute, og utearealer er satt av til opphold og gange. Oppholdsareal og tydelige ferdselssoner må sikres uten hindringer av parkerte sykler i dette området.

Kollektivtrafikk

- Planforslaget sikrer gode helårs gangforbindelser mellom Hesthagen og Gløshaugenplatået flere steder innenfor planområdet. Planen legger til rette for evt. justeringer av holdeplassene i Elgeseter gate. Det er ingen kjente planlagte endringer av kollektivtilbudet for buss og tog på Lerkendal.
- For å sikre at planen er robust, med tanke på plassering av bussholdeplasser i Elgeseter gate, bør det settes av bredere gangareal/ ferdselssone mellom Elgeseter gate og Vestskråningen. Dette gjelder mellom eksisterende og nytt bygg i den omtalte Passasjen, tomt 6A. Passasjen vil kunne få stor betydning når bussholdeplasser i Elgeseter gate er bestemt/flyttet. Sykler (og evt. trær) i ferdselssoner må fjernes. Det anbefales en bredde på 4,5 meter pluss areal for snøopplag 0,5 meter, totalt 5 meter, for gåing i denne passasjen.
- Det bør sikres et bredt og attraktivt gangtilbud videre mellom Klæbuveien og Gløshaugenplatået fra Passasjen. Planen viser 3 meter fortau på vestsiden, mot boligbebyggelsen. Dette fortauet treffer ikke på den naturlige ganglinjen fra passasjen, men heller på oppstillingsarealet til vareleveringen til nytt bygg på tomt 6B.
- Det er lag til grunn en sikring av snarvegen, med høyere standard enn i dag, opp mot platået i denne ganglinjen, noe som vil invitere flere til å velge å gå her.

Biltrafikk

- Konsekvensen av redusert antall bilparkeringsplasser på Hesthagen samt enveisregulering av Klæbuveien innenfor hele planområdet er vurdert til å få stor positiv konsekvens i Klæbuveien, hvor trafikken er anslått å reduseres fra ÅDT 2. 500 til ÅDT 1.900. Dette vil bidra til at området får mindre biltrafikk og at det blir bedre tilrettelagt for myke trafikanter.

Varelevering og renovasjon

- Planforslaget viser varelevering og renovasjonsløsning nord for nytt bygg på tomt 6B på Hesthagen. Løsningen legger opp til enveiskjørt rute fra Klæbuveien og rundt bygningen og ut i Gløshaugveien.

- Det legges ikke opp til situasjoner med rygging av kjøretøy, men det er heller ikke utenkelig at sjåfører heller velger å rygge tilbake til Klæbuveien enn kjøre rundt bygget.
- Det vil være felles areal med myke trafikanter, da det ikke er satt av plass til separat løsning for gangtrafikken i denne traséen. Det må sikres tilstrekkelig sikt ved passering av ny bruforbindelse både med tanke på hjørner på bygg og konstruksjoner. Det er et gangstrøk til/fra forbindelsen i parken også i dette området.
- Det er ikke kjent hvordan bruken bygningen er tenkt og hvilke behov som vil bli med tanke på nyttetransport. For eksempel vil kantinedrift bidra til hyppige transporter med leveranse av mat. Det bør vurderes om en snuhammer er en bedre løsning eller om det er aktuelt å legge til rette for at både levering av varer og renovasjon kan løses over fortau fra Klæbuveien (satt av til HC-parkering i illustrasjonsplanen).
- En felles varedistribusjonssentral for NTNU sine bygg, vil også kunne påvirke type kjøretøy frekvens på leveranser og valg av tidspunkter.
- Bygget på tomt 6A er planlagt med varelevering fra Klæbuveien. Dette bør skje i tiltenkt vareleveringslomme på høyre side, noe som betyr kryssing av Klæbuveien og motgående sykkelfelt med varer. Små kjøretøy kan kjøre inn i bakgården og hente avfall.

Trafikksikkerhet og barns skoleveg

- Foreløpig planforslag legger til grunn mange tiltak som vil bidra til at flere velger å gå og sykle innenfor planområde 2.
- Trafikksikkerheten er vurdert å være ivratatt i stort sett i hele planområdet. Det er ikke lagt opp til situasjoner med rygging av store kjøretøy, men en løsning med levering av varer tett på Klæbuveien og lang kjørevei rundt bygningen på tomt 6A vil kunne friste sjåfører til å rygge tilbake.
- Den foreslåtte kjøretraséen for varetransport og renovasjonsbiler rundt det nye bygget på Hesthagen er smal og den er også foreslått som en felles løsning med myke trafikanter. Det er et viktig målpunkt for mange syklister øst for bygningen, da ned/oppkjøringsrampen til et stort sykkelparkeringsanlegg i kjeller er plassert her. Traséen krysser også en viktig gangforbindelse mot Høgskoleparken. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig bredde for alle trafikantgrupper rundt bygget, at krysningspunkter for gående blir tydeliggjort, at det er god sikt og lav fart, slik at myke trafikanter ikke blir påkjørt. Det bør vurderes om snuhammer eller levering av varer fra Klæbuveien er en bedre løsning.
- Levering av varer til bygningen på tomt 6A bør skje fra planlagt vareleveringslomme på høyre side av veien. Det er forutsatt få leveranser til bygget, lite trafikk i Klæbuveien og vurdert som en akseptabel løsning.
- Varelevering og renovasjon bør utføres på tidspunkt der det er lite antall gående, noe som i viss grad kan være mulig om NTNU selv kjører ut varer og henter avfall.