

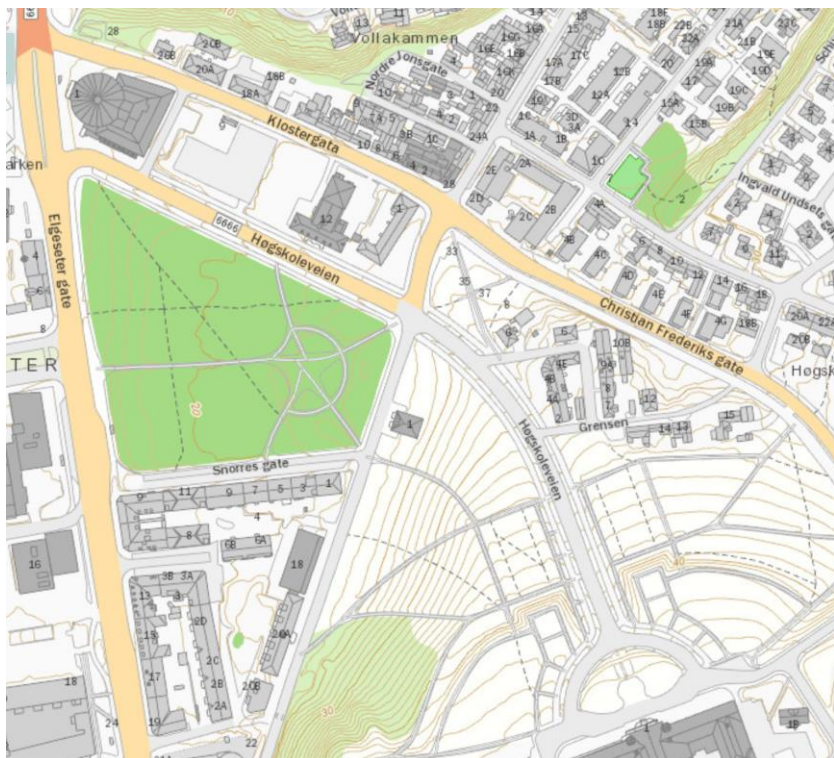
Oppdragsnavn: NTNU Campussamling - Plantjenester detaljregulering  
 Oppdragsnummer: 628332-01  
 Utarbeidet av: Birgitte Nilsson og Jenny Persson  
 Tilgjengelighet: Åpen  
 Dato: 07.10.2021

## Mobilitet konsekvenser Planområde 1 NTNU

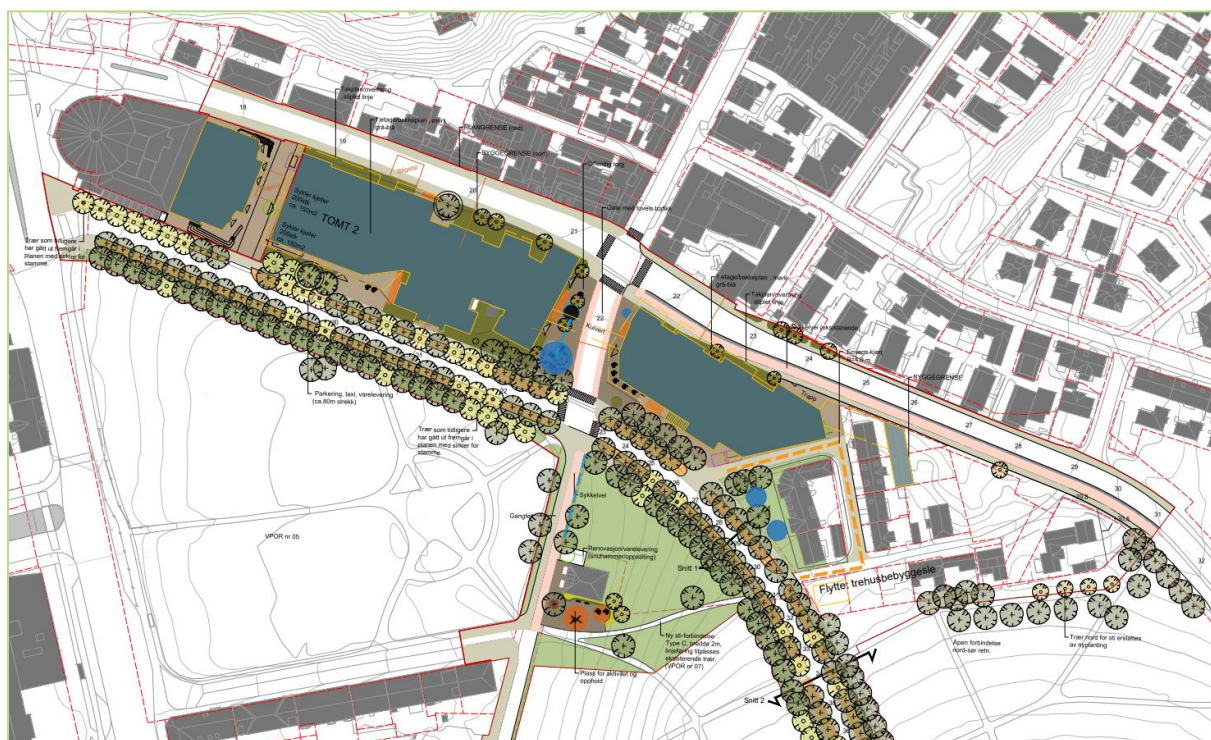
Notatet inneholder en vurdering av konsekvenser for tema mobilitet på grunnlag av planskisser for Planområde 1 Høgskoleveien og Grensen.

	<p><b>Planområde 1</b> grenser til planområdet for gateprosjektet i Elgeseter gate. Eventuelle endringer i gatebruk og tverrsnitt i planområde 1 er helt nødvendig å avklare med Elgesetergateprosjektet og må ses i en større sammenheng, noe som vil kunne forsinke fremdrift og interne prosesser. Elgestergateprosjektet har per i dag ikke konkludert med løsninger for Elgeseter gate og tilstøtende vegnett.</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 1 er omtalt nedenfor. I tillegg har Trondheim kommune utarbeidet et vedlegg til VPOR, Gangfremmende planlegging, som gir viktige føringer for planarbeidet.</p>

Figur 1: Planområde 1 og VPOR tiltak



Figur 2: Vegnett planområde 1 Høgskoleveien og Grensen



Figur 3: Illustrasjonsplan for planområde 1, datert 22.09.2021.

Med utgangspunkt i foreliggende planmateriale er konsekvensene 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.



## Gangforbindelser

### Dagens situasjon



Gangsystemet er vist på kartet med blå og røde linjer, hvor de røde linjene angir strekninger der det er forslått oppgraderinger i VPOR. Innenfor planområdet er det et godt utbygd gangsystem med gangveger og fortau langs alle vegene. Inne i området Grensen er det delt areal mellom kjørende trafikk og myke trafikanter.

### VPOR tiltak 06 Allmenning mellom Vollan gård og «trekanttomta»



#### Tiltaket:

Nytt kommunalt plassrom rundt Klæbuveien som forplass foran verneverdige Vollan gård og foran nytt universitetsbygg. Tilrettelegging for gående og syklende (knutepunkt), samt oppholdsmulighet ved inngangspartier og vegetasjon

#### Viktige hensyn:

- Møteplass
- Synliggjøring og fremheving av kulturminner, Vollan gård og Høgskolealleen.
- Svært viktige naturverdier lokalt

### VPOR tiltak 06 Konsekvens av planforslaget



Planforslaget ivaretar opparbeidelse av plassrom og tilrettelegging for gående og syklende. Anbefalte bredder på fortauene er min. 3,5 meter, og om antallet gående er over 1.200 per time er det anbefalt 4,5 meter plus snøopplag 0,5 meter, ref. vedlegg til VPOR.

Gående er godt ivaretatt i planforslaget med brede fortau på begge sider av Vollabakken. Det ser litt knapt ut foran inngangen til nytt bygg på østre side av Vollabakken og dette er et område med mange myke trafikanter i bevegelse i flere retninger, samt behov for en oppholdssone utenfor hovedinngangen. Dette er viktig å ta med videre ved detaljering av bygg og løsninger for inngangen.

VPOR tiltak 07 Gangforbindelse Klæbuveien - Christian Fredriks gate



**Tiltaket:**

Opprusting av eksisterende sti- og gatestrukturer til en sammenhengende, helårs gangforbindelse fra Singsaker til Elgeseter gate - Øya.

Skilting og belysning. Gatedekke.

Viktig gangatkomst (snarveg) fra Møllenberg - Bakklandet til Gløshaugenområdet

**Viktige hensyn:**

- Fredet park.
- Kulturminneområde
- Skoleveg
- Trygghet

VPOR tiltak 07 Konsekvens av planforslaget



Gangforbindelse Klæbuveien - Christian Frederiks gate er vist i helhetsplanen (rosa strek vest- øst) og på illustrasjonsplanen vest for Høgskoleveien. Forbindelsen er videreført helt frem til Christian Frederiks gate i dagens trasé.

VPOR tiltak 07 -Gangforbindelse Klæbuveien - Christian Frederiks gate kan gjennomføres i sin helhet, slik som løsninger nå er fremlagt og vist i planene.

Det er ikke satt av areal til fortau på østre side av Klæbuveien, men valgt å omdisponere kjøreareal til parkareal. Det vil være naturlig å ferdes til fots også på østre side av vegen og det anbefales å se på en mulighet for å legge et gangareal/fortau også på denne siden fra nord frem til Trafoen og den nye forbindelse gjennom parken mot Høgskoleveien.



VPOR tiltak 09 Gatestrøk Høgskoleveien



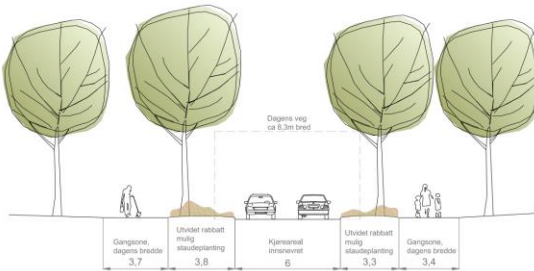
**Tiltaket:**

Helhetlig opprusting av eksisterende gateforbindelse og trerekke i allé. Tilrettelegging for økt bruk som et sentralt gatestrøk med oppholdsmuligheter og sted for møter.

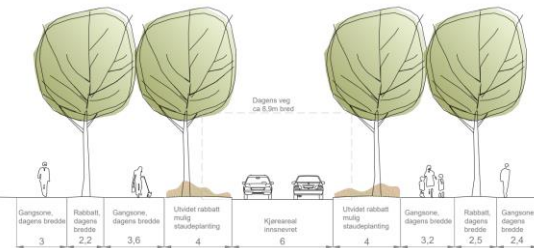
**Viktige hensyn:**

- Hovedsykkelåre og viktig gangforbindelse
- Skoleveg
- Kulturminneområde og fredet park

VPOR tiltak 09 Konsekvens av planforslaget

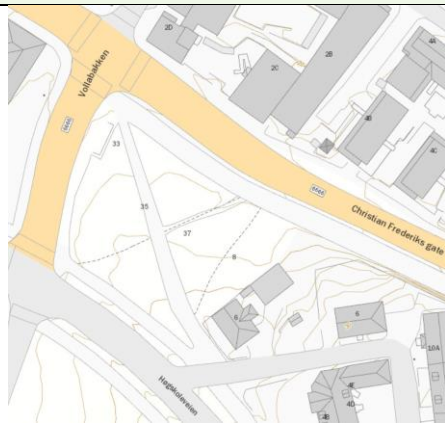


Gatesnitt til illustrasjonsplanen i Høgskoleveien viser at brede gangareal på begge sider av vegen ivaretas som i dagens situasjon (østre del). Det er også foreslått innsnevring av kjørebane slik at den grønne rabatten bli bredere på begge sider av vegen.



For vestre del av Høgskoleveien reguleres dagens løsning og eksisterende gateparkering kan brukes til HC-plasser, hente og bringetrafikk, og korttidsparkering til tomt 2. Det kan være andre interesser her ref. Miljøpakkens prosjekt i Elgeseter gate, noe som vil bli synlig på et senere tidspunkt. Det anbefales at taxiholdeplass opprettholdes i området.

Gangvegforbindelse gjennom parken på skrå fra Høgskoleveien til Chr. Frederiks gate



I dag går det en gruslagt gangforbindelse som en snarveg på skrå gjennom parken mellom Høgskoleveien og Christian Frederiks gate. Som en konsekvens av planforslaget og planlagt bebyggelse på dette området forsvinner denne gangforbindelsen. Det blir noe lengre å gå som følge av planlagt ny bebyggelse.

Sykkel	
Dagens situasjon	
	<p>Sykkelsystemet er vist på kartet med grønne og røde linjer, hvor de røde linjene angir strekninger der det er forslått oppgraderinger i VPOR. Innenfor planområdet er det tilrettelagt for sykling med røde sykkelfelt på begge sider av vegen i Vollabakken fra Høgskoleveien og videre nordover. Langs sørsiden av Christian Frederiks gate er det tovegs sykkelveg med fortau fra Vollabakken og videre gjennom Høgskoleringen. I Klostergata, Høgskoleveien og Klæbuveien er det ikke eget tilbud for syklistene.</p>

VPOR tiltak 02 Klostergata mellom Elgeseter gate og Klæbuveien	
	<p><b>Tiltaket:</b></p> <p>Opprustning av Klostergata (fylkesvei) mellom Elgeseter gate og Klæbuveien.</p>

VPOR tiltak 02 Konsekvens av planforslaget	
	<p>På illustrasjonsplanen datert 22.09.2021 er det ikke vist eget sykkeltilbud for syklistene i Klostergata mellom Elgeseter gate / sykkelveg i Christian Frederiks gate. Konsekvensen er at syklistene her må sykle på fortauet, alternativt sykle i kjørebanelen i blandet trafikk med store mengder busser og biler. Et sykkeltilbud på sørsiden av Klostergata er ønskelig for å gi et sammenhengende sykkeltilbud fra Midtbyen til Gløshaugen. Løsninger for sykkel må avklares i samarbeid med Elgesetergateprosjektet.</p>



## Sykkeltilrettelegging og sykkelparkering i Klæbuveien og Vollabakken



Miljøpakken har skissert en løsning med sykkelveg på østre side av veien på den korte strekningen i Vollabakken, forbi tomt 1B. Dagens løsning med sykkelfelt i begge retninger i Vollabakken og sykkelveg i Christian Frederiks gate anbefales videreført. Sykkelfelt er vurdert å bedre ivareta det viktige plassrommet, som skal binde sammen 1B og tomt 2, samt bidrar til enklere systemskifte for syklende på strekningen Klæbuveien- Vollabakken- videre mot Bakklandet.

Det er vist i illustrasjonsplanen at det kan etableres en kulvert under Vollabakken og denne kan eventuelt også romme sykkelparkering. Det er ikke vist hvor det er tenkt adkomst til sykkelparkeringen og det er viktig at adkomsten ikke kommer i konflikt med areal avsatt til gående/opphold eller på en måte som bidrar til at det oppstår farlige situasjoner med kjørende trafikk.

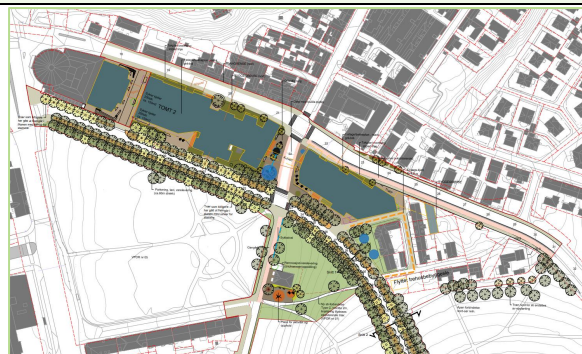
I bestemmelsene til reguleringsplanen er det angitt at adkomst til sykkelparkering skal skje fra sentrale plasser/hovedsykkelvegnettet.

En stenging av Klæbuveien i nord, for kjørende trafikk, muliggjør omdisponering av kjøreareal. Det er i planforslaget lagt til grunn toveis sykkelveg, et fortau som legges inn mot sykkelvegen og vest for dette (dagens fortau) settes det av areal til sykkelparkering (vist med blå skravur i figuren under avsnitt om sykkelparkering). Foreslått sykkelløsning er i samsvar med Miljøpakkens sykkelprosjekt.

Tverrsnittet i Klæbuveien er noe smalere sammenlignet med i dag (noe areal gjøres om til grøntareal). Adkomst til Trafoen (eies av Studentersamfundet og brukes til kontor) med bil kan skje fra sør og fra nord, med skiltet tillatt kjøring til Trafoen. Det anbefales innkjøring fra nord pga nærhet og behov for god forbindelse til Studentersamfundet.

En slik løsning kan skape utfordringer for lesbarhet og bidra til feilkjøring (for eksempel kjøring til og fra Snorres gate hvis det ikke settes opp hindringer), noe som vil kunne gi trafikkfarlige situasjoner mellom kjørende trafikk og syklister.

## Sykkelparkering for planområde 1



BAMBOLL | C.F. HILLER ARCHITECTS | ROLVING OG BRØNSTED ARCHITECTS | FABEL ARCHITECTS | OSLO WORKS | MFIN | A&S JAKOBSEN

Det er viktig at det legges godt til rette for sykling innenfor planområde 1 og at det er god tilrettelegging med sykkelparkering innen kort gangavstand til målpunkter (innganger). Det er knapt med areal til etablering av sykkelparkering utendørs og det bør etterstrebes å legge sykkelparkering i nye bygg. Store innendørs anlegg for sykkelparkering bør legges i tilknytning til viktige målpunkt, og det bør være maks 200 meter til viktige målpunkt.

Planforslaget viser sykkelparkering i nye bygg, vist i illustrasjonsplanen, i vestre del av nytt bygg på tomt 2, 400 plasser, og østre del av nytt bygg på tomt 1B, 200 plasser, vist i helhetsplanen. I helhetsplanen er det vist forslag til hvor det kan etableres sykkelparkeringsplasser utendørs. Disse er ikke angitt med et antall og de er i hovedsak plassert ut ved innganger til nye bygg og i Klæbuveien, i tilknytning til fortausareal.

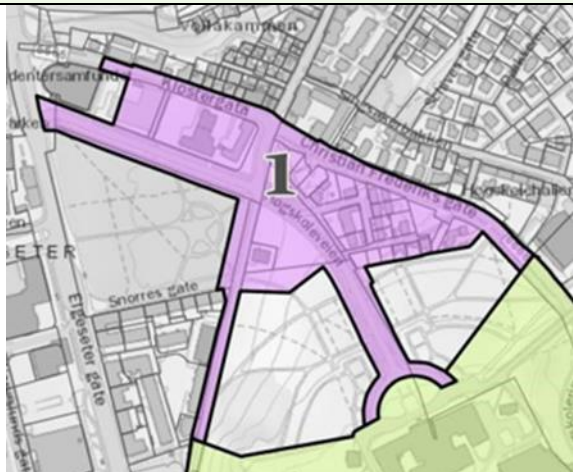
Det er viktig at sykkelparkering ikke blir etablert på bekostning av areal for gangtrafikken, som skal ha høyest prioritert på campus. Det er lite sykkelparkering i området i dag og planforslaget legger til grunn en vesentlig økning. Sykkelparkering må ikke etableres til hinder for gående, men bør etableres der den vil bli brukt, med god kvalitet og minst mulig konflikt med andre formål.

Sykkelparkeringsplasser på tomt 2 skal være felles med Studentersamfundet, som i hovedsak har behov for parkering til andre tider på døgnet enn KAMD.



Kollektivtrafikk	
Dagens situasjon	
	<p>Planområdet har god kollektivdekning. Viktige kollektivtraséer med høy frekvens på buss i Elgeseter gate og Klostergata/Christian Frederiks gate. Bussholdeplassene ligger i ytterkant av planområde 1 ved Studentersamfundet og Idrettsbygget til NTNU, med 500 meter mellom holdeplassene. Gangavstand til Hovedbygget på NTNU fra Elgeseter gate er 600 meter og fra Idrettsbygget er 200 meter.</p>

VPOR tiltak 04 Plass veg Studentersamfundet	
	<p><b>Tiltaket:</b></p> <p>Opparbeidelse av viktig kommunalt plassrom.</p> <p>Aktuelt å opparbeide i forbindelse med opprusting av Elgeseter gate.</p> <p><b>Viktige hensyn:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Møteplass</li> <li>• Svært viktige nasjonale kulturminner: Elgeseter bru og Høgskolealleen, Studentersamfundet</li> <li>• Siktrom til Nidarosdomen</li> <li>• Flomvei</li> <li>• Sikkerhet og trygghet, skoleveg</li> </ul>

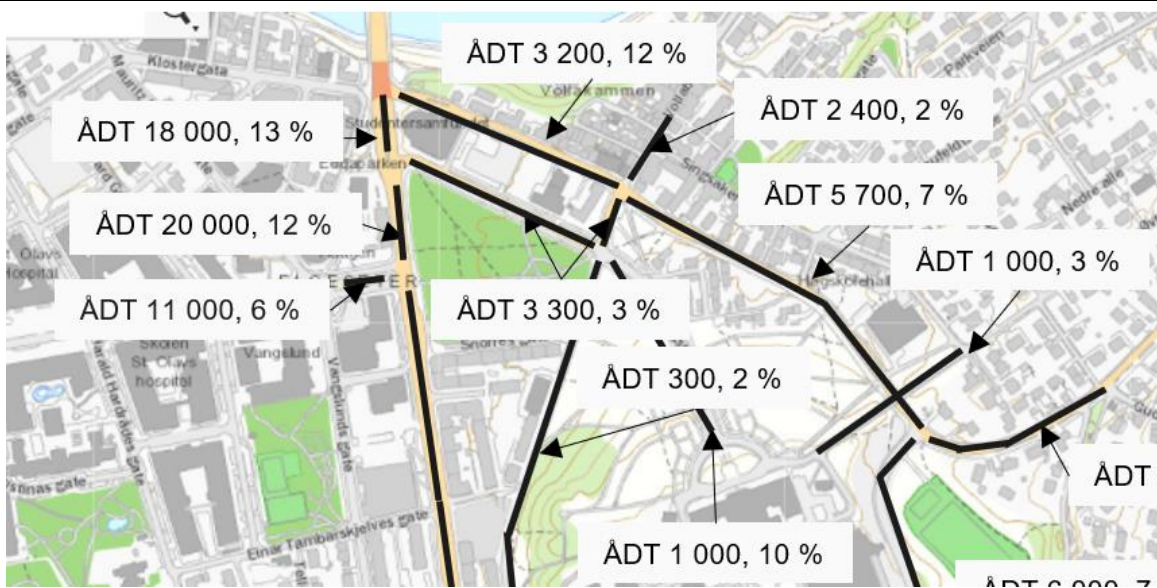
VPOR tiltak 04 Konsekvens av planforslaget	
	<p>Tiltak som er under planlegging i Elgeseter gate og kryssområdet ved Studentersamfundet ligger i grensesnittet til planområde 1. Fremtidig utforming av bussholdeplassene og vegsystemet i dette området vil kunne få stor betydning for fremkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtilbudet, og det er derfor viktig at planarbeidet for planområde 1 og Elgeseter gate prosjektet koordineres og ses i sammenheng.</p>

Biltrafikk	
Dagens situasjon	
	<p>Dagens kjøreveger for biltrafikk er markert med blå linjer. Kjørevegene innenfor planområdet har tovegs trafikk. I kryssene Klæbuveien / Vollabakken / Høgskoleveien og Vollabakken / Klostergata / Christian Frederiks gate er det signalregulering. I dag er Klæbuveien stengt for gjennomkjøring med bil sør i planområdet ved Klæbuveien 20b. Kronprinsesse Märthas allé (østre side av Studentersamfundet) er i dag enveisregulert for kjøring i retning mot Klostergata.</p>

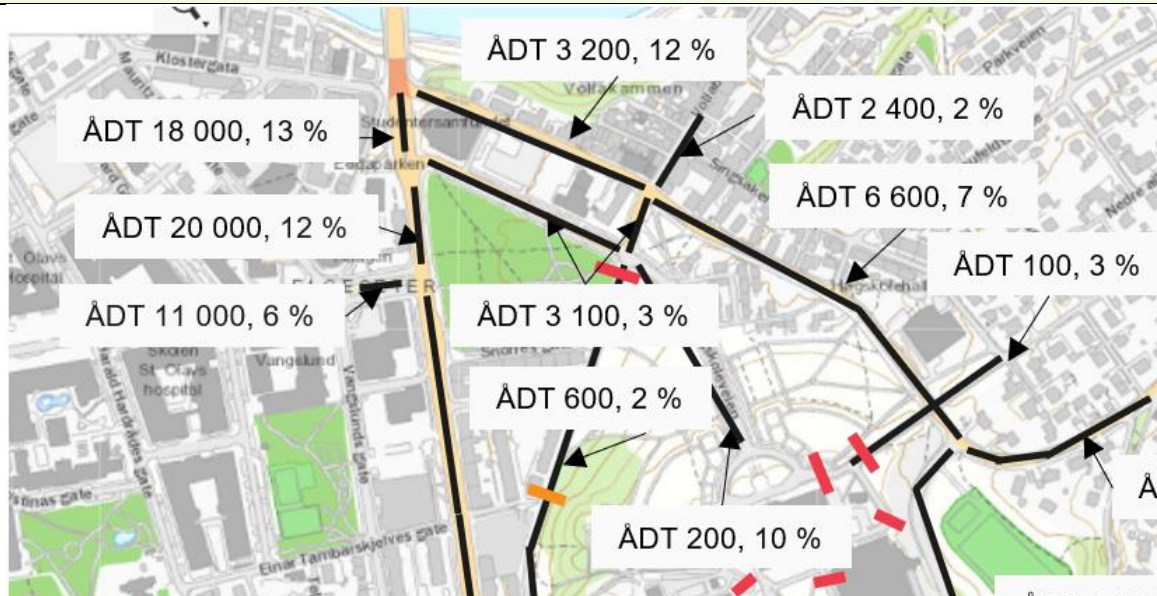
VPOR tiltak 11 Øvre allé og 13 Høgskolevegen, stenging for gjennomkjøring med bil	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gjennomgangstrafikk med personbiler skal bruke nett som er egnet for dette, innenfor planområdet er dette kun Elgeseter gate. Øvrig nett skal ikke ha gjennomgangstrafikk men gi god tilgjengelighet til samtlige målpunkt.</li> </ul> <p>VPOR foreslår stenging av veger for biltrafikk markert med røde kryss. Dagens kjøremønster i og til/fra kryssene med Vollabakken er foreslått opprettholdt som i dag. Kronprinsesse Märthas allé er foreslått flyttet litt lengre øst for Studentersamfundet og endret til toveisregulert.</p>



Biltrafikk ÅDT og andel tungtrafikk - dagens situasjon



Biltrafikk ÅDT og andel tungtrafikk - med stengte veger for gjennomgangstrafikk



Kartene viser trafikktall før og etter stenging av veger for gjennomkjøring. Røde linjer markerer nye stengninger, og den oransje linjen er dagens bom som forutsettes fjernet. Konsekvensen av de nye stengningene er anslått ved manuelle betraktninger, og det er ikke benyttet trafikkmodell for å beregne konsekvensen. Endringene er vurdert ut fra dagens trafikktall kun ut fra stenging av veger for gjennomgangstrafikk, og uten andre endringer i parkeringstilbud eller trafikkvekst generelt. Størst positiv konsekvens får stengningen i Høgskoleveien sør for Klæbuveien hvor trafikken er anslått å reduseres fra ÅDT 1.000 til ÅDT 200, og i Øvre allé med en reduksjon fra ÅDT 1.000 til ÅDT 100 lengst vest. Størst negativ konsekvens forventes i Christian Frederiks gate med en økning fra ÅDT 5.700 til ÅDT 6.600. Nord i Klæbuveien frem mot Snorres gate forventes en økning fra ÅDT 300 til ÅDT 600.

## 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.

Forslag til plan viser to punkter for varelevering innenfor planområde 1. Varemottak for tomt 1B er vist øst for bebyggelsen med adkomst i envegs kjøreretning fra Høgskoleveien. Denne løsningen forutsetter at dagens bilparkering blir fjernet og at det legges opp til lav fart, da kjørende må dele arealet med mange trafikanter.

For tomt 2 er det vist varelevering vest for bygget. Her er det ikke vist kjøreretning, men VPOR legger til grunn toveis trafikk i Kronprinsesse Märthas allé. Det er viktig at det blir satt av tilstrekkelig plass til toveistraffikk i Kronprinsesse Märthas alle og at gående får et trygt areal å ferdes på (brede fortau) slik at trafikken ikke kommer for nært byggene med inn og ut ganger mot denne gaten. Det er viktig at varelevering får kjøreadkomst fra Høgskoleveien, spesielt av hensyn til trafikksikkerhet dersom det etableres ny sykkelveg på sørsiden av Klostergata, og for trafikkavvikling og framkommelighet for busser i Klostergata.

Angående sentralt mottak for vareleveranser til NTNU er dette et eget prosjekt som på nåværende tidspunkt ikke har nådd en konklusjon. Dette kan ha betydning for hyppighet av leveranser i planområde 1 samt størrelsen på kjøretøyene.



### Trafikksikkerhet og skoleveg

Forslag til plan viser ingen tiltak som har stor påvirkning og vesentlige konsekvenser for trafikksikkerhet og skoleveg.

Boligområdet i Grensen, som i dag har en grusveg med samlet bruk for bilparkering og myke trafikanter/lek, vil få en stor endring med foreslått plan for kjøring til et vare- og avfallsmottak. Det er viktig at kjøretraséen blir utformet med tanke på ferdsel og opphold for myke trafikanter. Utformingen av omlagt kronprinsesse Märthas allé er også viktig å sikre med tanke på de myke trafikantens behov.

Adkomst til sykkelparkeringsanlegg og plassering av sykkelparkering og bør skje uten store konflikter med areal for myke trafikanter eller kjørende trafikk, for å få god trafikksikkerhet.

Tverrsnittet i Klæbuveien er noe smalere sammenlignet med i dag. Adkomst til Trafoen med bil kan skje fra sør og fra nord, med skiltet tillatt kjøring til Trafoen. Det anbefales innkjøring fra nord pga nærhet og behov for god forbindelse til Studentersamfundet. En slik løsning kan skape utfordringer for lesbarhet og bidra til feilkjøring (for eksempel kjøring til og fra Snorres gate hvis det ikke settes opp hindringer), noe som vil kunne gi trafikkfarlige situasjoner mellom kjørende trafikk og syklist.

## Oppsummering av konsekvenser for mobilitet planområde 1

Konsekvenser sammenlignet dagens situasjon og tiltak foreslått i VPOR.

### Gangforbindelser

- Gående er godt ivaretatt i planforslaget med brede fortau på begge sider av Vollabakken. Det ser litt knapt ut foran inngangen til nytt bygg på østre side av Vollabakken og dette er et område med mange myke trafikanter i bevegelse i flere retninger, samt behov for en oppholdssone utenfor hovedinngangen. Dette er viktig å ta med videre ved detaljering av bygg og løsninger for inngangen.
- Gangforbindelse Klæbuveien - Christian Frederiks gate er vist i helhetsplanen (rosa strek vest- øst) og på illustrasjonsplanen vest for Høgskoleveien. Forbindelsen er videreført helt frem til Christian Frederiks gate i dagens trasé.
- For vestre del av Høgskoleveien reguleres dagens løsning og eksisterende gateparkering kan brukes til HC-plasser, hente og bringe- trafikk, og korttidsparkering til tomt 2. Det kan være andre interesser her ref. Miljøpakkens prosjekt i Elgeseter gate, noe som vil bli synlig på et senere tidspunkt. Det anbefales at taxiholdeplass opprettholdes i området.
- Gruslagt gangforbindelse/snarveg på skrå gjennom parken mellom Høgskoleveien og Christian Fredriks gate forsvinner. Det blir noe lengre å gå som følge av planlagt ny bebyggelse.
- Det er ikke satt av areal til fortau på østre side av Klæbuveien, men valgt å omdisponere kjøreareal til parkareal. Det vil være naturlig å ferdes til fots også på østre side av vegen og det anbefales å se på en mulighet for å legge et gangareal/fortau også på denne siden fra nord frem til Trafoen og den nye forbindelse gjennom parken mot Høgskoleveien.

### Sykkel

- Et sykkeltilbud på sørsiden av Klostergata er ønskelig for å gi et sammenhengende sykkeltilbud fra Midtbyen til Gløshaugen. Det er ikke vist eget sykkeltilbud i Klostergata mellom Elgeseter gate / sykkelsystemet på Elgeseter bru og sykkelvegen i Christian Frederiks gate Konsekvensen er at sykklister her må sykle på fortauet, alternativt sykle i kjørebanelen i blandet trafikk med store mengder busser og biler. Løsninger for sykkel må avklares i samarbeid med Elgesetergateprosjektet.
- Dagens løsning med sykkelfelt i begge retninger i Vollabakken og sykkelveg i Christian Frederiks gate anbefales videreført. Sykkelfelt er vurdert å bedre ivareta det viktige plassrommet, som skal binde sammen 1B og tomt 2, samt bidrar til enklere systemskifte for syklende på strekningen Klæbuveien- Vollabakken- videre mot Bakklandet.
- . Det er i planforslaget lagt til grunn toveis sykkelveg, et fortau som legges inn mot sykkelvegen og vest for dette (dagens fortau) settes det av areal til



sykkelparkering. Foreslått sykkelløsning er i samsvar med Miljøpakkens sykkelprosjekt.

- Det er viktig at det legges godt til rette for sykling innenfor planområde 1 og at det er god tilrettelegging med sykkelparkering innen kort gangavstand til målpunkter (innganger). Det er knapt med areal til etablering av sykkelparkering utendørs og det bør etterstrebes å legge sykkelparkering i nye bygg. Store innendørs anlegg for sykkelparkering bør legges i tilknytning til viktige målpunkt, og det bør være maks 200 meter til viktige målpunkt.
- Det er viktig at sykkelparkering ikke blir etablert på bekostning av areal for gangtrafikken, som skal ha høyest prioritert på campus. Det er lite sykkelparkering i området i dag og planforslaget legger til grunn en vesentlig økning. Sykkelparkering må ikke etableres til hinder for gående, men bør etableres der den vil bli brukt, med god kvalitet og minst mulig konflikt med andre formål.

#### Kollektivtrafikk

- Ingen nye tiltak eller konsekvenser for kollektivtrafikken.
- Tiltak som er under planlegging i Elgeseter gate og kryssområdet ved Studentersamfundet ligger i grensesnittet til planområde 1. Fremtidig utforming av bussholdeplassene og vegsystemet i dette området vil kunne få stor betydning for fremkommelighet og tilgjengelighet til kollektivtilbudet, og det er derfor viktig at planarbeidet for planområde 1 og Elgeseter gate prosjektet koordineres og ses i sammenheng.

#### Biltrafikk

- Stenging av veger for gjennomgangstrafikk medfører noe økt trafikk i Christian Fredriks gate og nord i Klæbuveien frem mot Snorres gate. Stengningen medfører noe redusert trafikk i Høgskolevegen øst for Klæbuveien/Vollaballen opp mot Hovedbygget til NTNU og i Øvre allé lengst vest. Tiltakene er relativt små, noe endring i kjøremønster og er vurdert til å kun ha liten konsekvens for biltrafikken.

#### Varelevering og renovasjon

- Løsninger for varelevering og renovasjon er vurdert ivare tatt både knyttet til ny bebyggelse og kjøremønster. Forslag i planen har ingen vesentlig konsekvens for varelevering og renovasjon, dersom det blir mulig med adkomst via Høgskoleveien.
- Sentralt varemottak (utenfor planområdet) kan påvirke hyppighet og type kjøretøy som skal til de nye byggene innen planområdet.

#### Trafikksikkerhet og skolevei

- Forslag til plan viser ingen tiltak som gir vesentlige konsekvenser for trafikksikkerhet og skoleveg, men det er nødvendig å synliggjøre behovene for myke trafikanter inne i området Grensen og omlagt Kronprinsesse Märthas allé.
- Boligområdet i Grensen, som i dag har en grusveg med samlet bruk for bilparkering og myke trafikanter/lek, vil få en stor endring med foreslått plan for

kjøring til et vare- og avfallsmottak. Det er viktig at kjøretraséen blir utformet med tanke på ferdsel og opphold for myke trafikanter. Utformingen av omlagt kronprinsesse Märthas allé er også viktig å sikre med tanke på de myke trafikantens behov.

- Adkomst til sykkelparkeringsanlegg og plassering av sykkelparkering og bør skje uten store konflikter med areal for myke trafikanter eller kjørende trafikk, for å få god trafiksikkerhet.
- Tverrsnittet i Klæbuveien er noe smalere sammenlignet med i dag. Adkomst til Trafoen med bil kan skje fra sør og fra nord, med skiltet tillatt kjøring til Trafoen. Det anbefales innkjøring fra nord pga nærhet og behov for god forbindelse til Studentersamfundet. En slik løsning kan skape utfordringer for lesbarhet og bidra til feilkjøring, noe som vil kunne gi trafikkfarlige situasjoner mellom kjørende trafikk og syklister.