Region midt
Ressursavdelingen
Trafikkseksjonen
31. oktober 2017

Statens vegvesen

E6 Åsen - Mære

Strateginotat for kollektivtrafikk, sykkel og gange

Knut Opeide

Forord

Det planlegges ny E6 mellom Åsen og Mære i Nord-Trøndelag. En ny E6 vil ha betydning for befolkningen på strekningen ved at de får et nytt og forbedret vegsystem, men også fordi omlegginger bidrar til en endret lokalvegstruktur, nye løsninger og gir muligheter for endringer i kollektivsystemet og infrastrukturen for gående og syklende. Det er derfor viktig å belyse utfordringer og muligheter en ny E6 på strekningen gir nettopp på disse områdene.

Dette strateginotatet omhandler sykkel-, kollektivtransport og gåing. Det sier noe om hva som kjennetegner god tilrettelegging, beskriver dagens situasjon, angir rammebetingelser og framtidige behov.

Notatet er utarbeidet av:

Tore Kvaal	Ressursavdelingen, trafikkseksjonen
June Stubmo	Vegavdeling Nord-Trøndelag, Plan og trafikkseksjonen

Trondheim, 31. oktober 2017

Innhold

Forord 1
1 Forutsetninger for god tilrettelegging 3
1.1 Lover, forskrifter, normaler og strategier 3
1.2 Tilbud for hvem ? 4
1.3 Hva skal til for at flere skal sykle, gå eller ta kollektivtransport? 5
2 Dagens situasjon og systemløsninger 6
2.1 Tilbud for gående og syklende langs E6 6
2.2 Potensialet for sykkeltrafikk 12
3 Rammebetingelser- Behov 15
4 Framtidig tilrettelegging 17
4.1 Kollektivknutepunkt 17
4.2 Sammenhengende gang- og sykkelvegnett 18
4.2.1 Generelle behov og føringer 18
4.2.2 Strekningsvise behov 19
5 Oppsummering 23

Vedlegg 1 Kart – Systemløsning – Dagens situasjon

Vedlegg 2 Kart – Systemløsning – Framtidig behov

Vedlegg 3 Kart – Innherredsruta sør

Vedlegg 4 Kart – Innherredsruta nord

1 Forutsetninger for god tilrettelegging

1.1 Lover, forskrifter, normaler og strategier

Som bakteppe er det viktig å ha med seg føringer og rammebetingelser for tilrettelegging for sykling, gåing og kollektivreiser. De mest sentrale er:

- Forskrift om anlegg av offentlig veg – §3 Vegnormaler, pkt.7:
  Ved planlegging og utbygging av vegnettet skal det fastlegges hvordan gang- og sykkeltrafikken skal avvikles.

- Nullvekstmålet og klimameldingen tilsier at persontransportveksten i byområder bør tas med kollektivtransport, sykling og gåing.

- Nasjonal transportplan (NTP) og nasjonal sykkelstrategi:
  Målsetting om dobling av sykkelandelen innen 2023
  (fra 4 til 8% på landsbasis) http://www.vegvesen.no/_attachment/317385

- Regional sykkelstrategi, Statens vegvesen Region midt 2016

- NTP og nasjonal gåstrategi. Strategien har to hovedmål:

  Det skal være attraktivt å gå for alle, og flere skal gå mer.
  http://www.vegvesen.no/_attachment/528926/binary/851213?fast_title=Nasjonal+g%C3%A5strategi.pdf

- Diskriminerings -og tilgjengelighetsloven, plan- og bygningsloven, samt NTP gir føringer for at utviklingen transportsystemet skal ivareta universell utforming og økt tilgjengelighet for alle. Universell utforming er ett av hovedmålene i NTP.

I tillegg gir vegnormaler og håndbøker føringer, hvor N100 Veg- og gateutforming, V122 Sykkelhåndboka, V123 Kollektivhåndboka og V129 Universell utforming av veger og gater er mest sentrale.

1.2 Tilbud for hvem ?

Gående og syklende er ingen homogen gruppe med like forutsetninger og behov. Ulike aldersgrupper, forutsetninger, holdninger og ferdigheter har ulike behov for tilrettelegging. En aktiv jobbsyklist har helt andre behov og forutsetninger enn for eksempel et barn. Det er mange grupper med ulike reisehensikter, og en inndeling for å illustrere dette mangfoldet kan være:

- Transportsykling (arbeidsreiser)
- Skoleveg
- Gå eller sykle i nærområdet (fritid)
- Samvirke med kollektivtrafikk
- Aktive syklister (trening og konkurranse)
- Sykkelturisme

For å oppnå målsetningen med å få flere til å sykle og gå er det viktig å tilrettelegge for at alle kan sykle og gå.

Følgende kriterier er avgjørende for om man velger å sykle og gå og hvordan tilretteleggingen framstår:

- Trygghet
- Framkommelighet
- Trafikksikkerhet
- Opplevelse (omgivelser, støy)

Kriteriene vektes ulikt for de ulike gruppene eller typer av syklister og gående. Men for å få flere til å sykle er trygghetsfølelsen sentral. I sum utgjør disse kriteriene *attraktivitet*.

God tilrettelegging for gående og syklende medfører også at kollektivtransporten blir mer tilgjengelig og attraktiv. Kollektivreiser innebærer ofte at flere av etappene i reisekjeden tas til fots eller på sykkel. For å få flere til å reise miljøvennlig er det viktig at det er korte og effektive koblinger til slike reisekjeder.

For alle reisemåtene gjelder det at det oppleves som trygt og effektivt å ferdes, og det må være universelt utformet og lett å orientere seg. Det bør tas vare på snarveger som er med på å øke framkommeligheten til gående.

1.3 Hva skal til for at flere skal sykle, gå eller ta kollektivtransport?

Her er det mange undersøkelser som er gjort med ulike premisser. Det er mange tiltak både på infrastruktur, kommunikasjon, restriktive tiltak for biltrafikk, arealbruk m.m. som har betydning for at flere velger å gå, sykle eller ta kollektivtransport. Den enkle og ofte uttalte konklusjonen er at det er summen av alle tiltak som får flere til å velge å gå, sykle eller bruke kollektivtransport i stedet for bil. Likevel er det to hovedtiltak som går igjen i de fleste studier;

Mer sammenhengende tilrettelegging og *bedre drift og vedlikehold*.

For å fremme sykkel som transportform er det spesielt viktig med en sammenhengende sykkeltilrettelegging. God drift og godt vedlikehold er en forutsetning for at løsningene skal være attraktive for både gående og syklende, uansett hvilken løsning som velges. Det er også sentralt for å forebygge ulykker med gående og syklende, øke trygghetsfølelsen, samt gi et universelt utformet tilbud for alle uavhengig av funksjonsevne.

Utbygging av vegsystem som gir barrierevirkninger og fører til lange omveier for gående og syklende bør unngås. For gående er det spesielt viktig at gangnettet er funksjonelt, effektivt, sammenhengende, finmasket og sikrer fremkommelighet i hele reisekjeder.

Sykkelparkering er en del av infrastrukturen for syklister

Sykkelparkeringen bør være av god kvalitet slik at det er føles trygt å sette fra seg sykkelen over en lengre periode. Å oppfylle forventninger om sikker sykkelparkering er en viktig forutsetning for nå målsetningen om økt sykkelandel, ikke minst med tanke på utbredelsen av dyrere typer sykler som f.eks. el-sykler.

2 Dagens situasjon og systemløsninger

2.1 Tilbud for gående og syklende langs E6

Tilretteleggingen for sykling og gåing på hovedstrekningen Åsen – Mære (–Steinkjer) i dag er varierende i omfang og kvalitet på de ulike delstrekningene. Dages sykkeltrasé (syklistenes alternativ til E6) fra Åsen til Mære er på totalt 53 km og går langs gang- og sykkelveg eller i blandet trafikk. Enkelte steder går den langs selve E6, mens den andre strekninger går langs parallell fylkesveg eller kommunal veg. Der det verken er gang- og sykkelveg eller alternativ rute langs lavtrafikkert Fv eller Kv, vil sykling langs E6 (blandet trafikk) være eneste mulighet. Der dette er tilfellet (Fleskhus-Røra-Mære) vil vi si at det i dag ikke eksisterer et tilbud for gående og syklende. De øvrige strekningene eksisterer det et tilbud, men av svært varierende kvalitet. Se kart som viser systemløsningene på ruta i dag i vedlegg 1.

Tabellen nedenfor viser hvordan de ulike systemene fordeler seg på de ulike vegkategoriene (riksveg, fylkesveg og kommunal veg).

Tabell 1 Dagens systemløsninger fordelt på vegkategorier (eiere). Tall i kilometer, regnet for prosjektstrekningen fra like sør for Ronglan til nord for Mærekrysset.

	E6	Fylkesveg	Kommunal veg	Privat veg	Totalt
Gang- og sykkelveg	13,5	6,2	0,6	0,6	20,9
Blandet trafikk (ÅDT>1000)	13,2	2,3	0,3		15,8
Blandet trafikk (ÅDT<1000)		7,4	3,3	0,7	11,4
Sykkelgate			0,4		0,4
Totalt	26,7	15,9	4,6	1,3	48,5

Systemløsninger

Som tabellen viser, er dagens systemløsninger langs E6 gang- og sykkelveg eller blandet trafikk. Inn mot og mellom byene vil det være behov for å skille gående og syklende. Da vil sykkelveg med fortau, sykkelfelt eller sykkelgate være aktuelt. Men like viktig som valg av system er *kvaliteten* på den løsningen som bygges.

De ulike systemløsningene er vist med kort kommentar, skisser og bilder nedenfor. For grundigere beskrivelse vises det til Statens vegvesen sine håndbøker *N100 Veg- og gateutforming* og *V122 Sykkelhåndboka*.

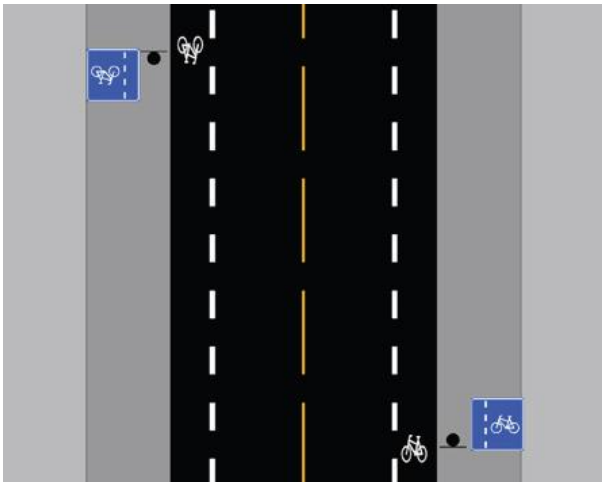
Blandet trafikk

Blandet trafikk betyr at syklende ikke har eget areal, men er blandet med øvrig trafikk. Dette kan være en god løsning langs lavtrafikkerte veger (ÅDT<1000) og der det er lav hastighet på biltrafikken.

Figur 1 Sykling i blandet trafikk
(Foto: Henriette Erken Busterud)

Sykkelfelt

Eget felt i kjørebanen forbeholdt syklister. Egnet løsning i byområder.

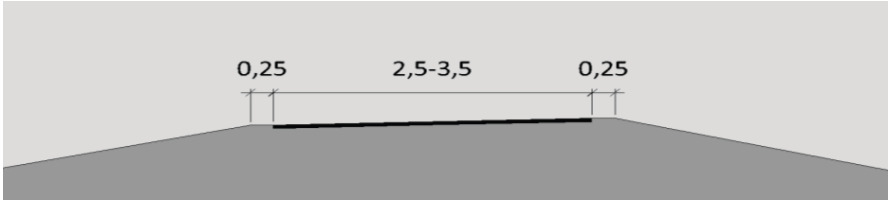


Figur 3 Skilting og oppmerking av sykkelfelt
[V122 Sykkelhåndboka]

Figur 2 Sykkelfelt i Stjørdal
[Foto: stjordal.kommune.no]

Gang og sykkelveg

Svært vanlig løsning i Norge. Egen veg (normalt 3m bred) forbeholdt gående og syklende. Egnet systemløsning utenfor byområder. Ved mye GS-trafikk blir det gjerne konflikt mellom gående og syklende. Da er det nødvendig med separate løsninger.

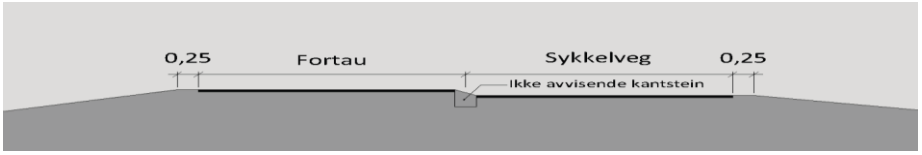


Figur 4 Tverrprofil for gang- og sykkelveg (mål i m) [V122 Sykkelhåndboka]

Figur 5 Gang- og sykkelveg i Mulelia [NVDB]

Sykkelveg (med fortau)

Som gang- og sykkelveg, men egne areal for hhv gående og syklende.



Figur 6 Tverrprofil for sykkelveg med fortau (mål i m) [V122 Sykkelhåndboka]

Figur 7 Sykkelveg med fortau i Trondheim
(Foto: Knut Opeide)

Sykkelgate

En sykkelgate er en gate hvor kjørebanen i utgangspunkt er reservert for sykkeltrafikk. Noe motorisert transport, som varelevering, kan tillates i samme kjøreareal som syklende. [Ref. Tiltakskatalogen).)

Denne systemløsningen er på forsøksstadiet i Norge, da det ikke er egen regulering og skilting iht regelverket. Det nærmeste vi har i Nord-Trøndelag er Sjøgata i Levanger, der det er markeringer (*Sharrows*) i vegbanen som viser egnet plassering og rutevalg for syklister.

Figur 8 Oppmerking med Sharrows i Sjøgata. (Foto: adressa.no)

For mer inngående forklaring om hensikten med sykkelgate vises det til Tiltakskatalogen til Transportøkonomisk institutt:
https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-3-tilrettelegging-sykkel/b-3-8/

Uansett valg av systemløsning er det viktig å få mest mulig enhetlig utforming ved ikke å veksle for ofte mellom ulike system. De systemskiftene (overgangene) som uansett må komme skal ha god lesbarhet og trafikksikker utforming. Det vil være avgjørende for å nå effektmålet om et gjennomgående gang- og sykkelvegnett på strekningen.

Innherredsruta

Mellom Åsen og Steinkjer er det skiltet sykkelrute *Innherredsruta*. Vedlegg 4 og 5 viser Innherredsruta på kart. Innherredsruta går hovedsakelig i spredt bebygde områder. Unntaket er gjennom Levanger sentrum og via Verdal sentrum. Mellom Åsen og Verdal er Innherredsruta sammenfallende med det som er dagens tilbud for syklister langs E6. Fra Verdal går Innherredsruta nordover via Stiklestad og på østsiden av Leksdalsvatnet. Dette er en fin rute for sykkelturister og andre med målpunkt Stiklestad, Leksdal, Henning eller Steinkjer. Men den er ikke syklistenes E6, da den ikke betjener målpunkt som Røra, Sparbu og Mære. Innherredsruta har heller ikke kobling mot Inderøy.

Dagens tilbud langs de enkelte delstrekninger (se også kart i vedlegg 1):

Åsen – Skogn (13,5 km)

På denne strekningen er det skiltet motortrafikkveg og dermed forbudt å sykle og gå på E6. Fra Åsen er alternativet å sykle eller gå langs gang- og sykkelveg fram til Fv111 ved Gullberget og følge denne videre til Skogn. Denne strekningen er skiltet som søndre del av Innherredsruta, og går i blandet trafikk. Mellom Gullberget og Ronglan er det også et alternativ å sykle langs gamle E6 (KV 9330).

Skogn – Levanger (6,5 km)

Denne strekningen har gang- og sykkelveg nesten hele strekningen. Fram til Gråmyra går sykkelruta langs Fv 754 (forbi Skogn sentrum) og videre langs gamle E6 (nå kommunal veg) til gang- og sykkelvegen langs dagens E6 som går gjennom Gråmyra og videre til Moan. Ved Nossum er det ikke gang- og sykkelveg, så der går ruta langs kommunal veg (Hyllvegen) i boligfeltet.

Levanger (Moan – Røstad, 2 km)
I følge kommunens vedtatte hovednett for sykkel i Levanger, går en av hovedrutene fra Moan gjennom sentrum i Sjøgata. Sjøgata er tilrettelagt med «sharrows» og andre tiltak for å legge til rette for gående og syklende. Hovedruta fortsetter på gang- og sykkelvegen langs Fv 125. Det er ikke åpenbart hvilken sykkelrute som skal være gjennomgående i sentrum. Hovednettet for sykkel i Levanger viser flere muligheter gjennom sentrum. Ruta fra Moan og via Sjøgata gjennom sentrum vil med utbedringer av eksisterende situasjon gi en mest mulig sammenhengende og naturlig rute for syklistene. For gående er det i dag et bedre tilbud i form av fortau i flere av sentrumsgatene, så der vil valget av rute kunne variere mer.

Levanger – Verdal (9,5 km)
Her er det gang- og sykkelveg hele strekningen. Det er utfordringer knyttet til krysningspunkt med Fv134, Fv133, Fv131 og særlig ved Fv 72. Dette er nok den lengre strekningen som har mest sykkeltrafikk. Data fra sykkeltellepunkt er vist på side 13.

Verdal (Vinne – Fleskhus, 6 km)
Fra Vinne følger ruta gang- og sykkelvegen fram til krysset Fv757/Fv173. Videre hovedsakelig gang- og sykkelveg langs Fv173, men stykkevis blandet trafikk og parallell boliggate, fram til Fleskhus. Denne traséen er også en del av vedtatt hovednett i Verdal.

Fra Verdal går *Innherredsruta* nordover via Stiklestad og på østsiden av Leksdalsvatnet. Dette er en fin rute for sykkelturister og andre med målpunkt Stiklestad, Leksdal, Henning eller Steinkjer. Men Innherredsruta er ikke syklistenes E6, da den ikke betjener målpunkt som Røra, Sparbu, Mære, og heller ikke har direkte kobling mot Inderøy.

Verdal (Fleskhus) - Røra
Strekningen er 5,5 km. På denne strekningen mangler det tilbud for gående og syklende. Det er tillatt å sykle langs E6 på strekningen, men med ÅDT på over 9.000 vil det for de aller fleste ikke være attraktivt å sykle og gå. Trafikksikkerheten for gående og syklende er heller ikke god nok.

Røra – Sparbu
Strekningen er 8 km. Denne strekningen mangler også tilbud for gående og syklende. Det er tillatt å sykle langs E6 på strekningen, men med ÅDT på nesten 9.000 vil det for de aller fleste ikke være attraktivt å sykle og gå. Trafikksikkerheten for gående og syklende er heller ikke god nok.

Sparbu – Mære
Strekningen er 1,5 km. Det er ikke noe eget tilbud langs E6, men fra Sparbu kan en følge Hamremsbakken (KV) og Fv258 fram til lokalvegen/ gang –og sykkelveg ved Mærekrysset. Dette er først og fremst skoleveg. Erfarne transportsyklister vil nok heller velge den kortere og flatere ruta i blandet trafikk langs E6. Videre mot Steinkjer følger ruta lokalveg/ gang- og sykkelveg langs Mæresmyra.

2.2 Potensialet for sykkeltrafikk

Potensialet for mengde og type (dvs reisehensikt) sykkeltrafikk vil variere på strekningen. Men flere forhold tilsier at det er behov for et betydelig større omfang og bedre kvalitet på tilrettelegging for sykling.

Tabell 2 viser framskrevet folkemengde etter SSBs middels vekstprognose (MMMM). Prognosen viser omtrent en vekst på over 15% i kommunene som berøres av prosjektet Åsen-Mære.

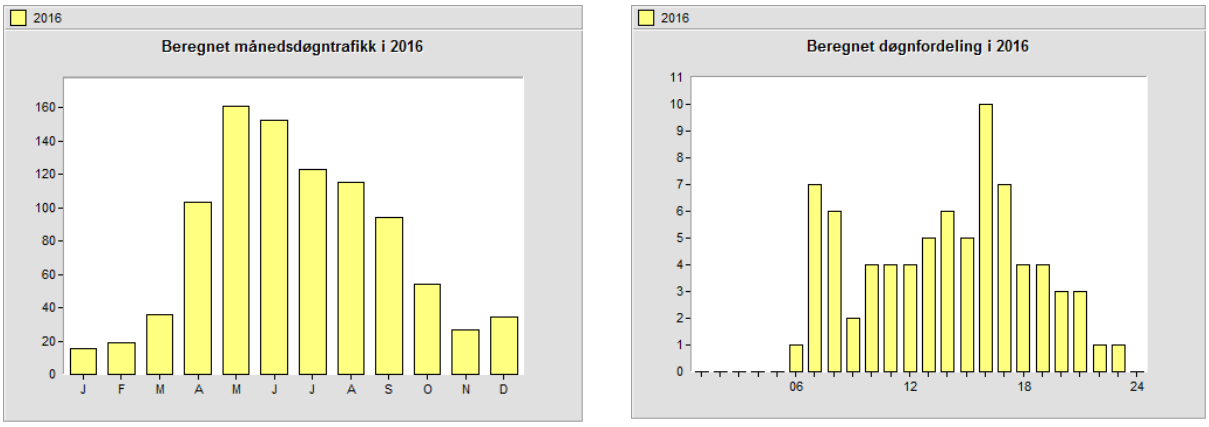
Tabell 2 Framskrevet folkemengde, SSBs middels prognose (MMMM)

Framskrevet folkemengde 1. januar, etter region, tid og statistikkvariabel

	2016	2030	2040
	Hovedalternativet (MMMM)	Hovedalternativet (MMMM)	Hovedalternativet (MMMM)
1702 Steinkjer	21 781	23 797	25 023
1719 Levanger	19 610	22 053	23 489
1721 Verdal	14 885	16 499	17 375
1756 Inderøy	6 769	6 826	6 871

Hvis det forutsettes 3,5 turer pr person pr dag, tilsvarer befolkningsveksten en økning på 34 000 turer pr dag. Dersom vi antar at de nye reisene skal holde det nasjonale målet med 8% sykkelturer, betyr det 2.700 flere sykkelturer bare som følge av befolkningsveksten. En stor del av disse sykkelturene vil foretas på deler av sykkelruta langs E6 Åsen-Mære.

Det er ett sykkeltellepunkt på strekningen. Det er Rinnelva på gang- og sykkelvegen mellom Verdal og Levanger. I sommerhalvåret 2016 viste registreringer for høyeste time (kl 15-16) 30-40 syklister. Figur 9viser gjennomsnittstall for hele året. Telling av syklister blir vanligvis gjort på hovednett i byene. Med det utgangspunktet er det vanskelig å si noe bestemt om potensialet for sykkeltrafikken. Det er ikke gjennomført tellinger av gående.



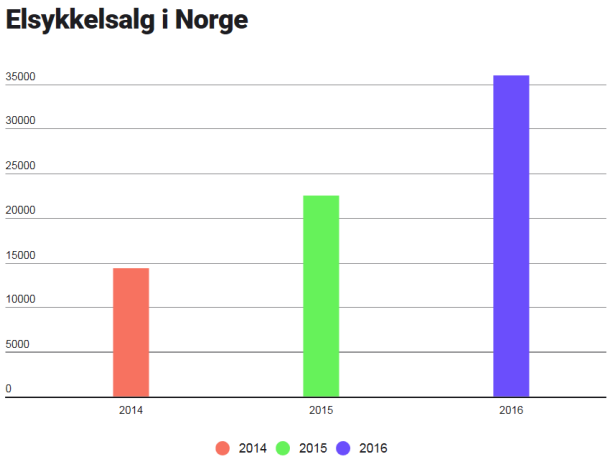
Figur 9 Diagram for sykkeltellepunktet Rinnelva mellom Levanger og Verdal; års- og ukevariasjon.

Vi må planlegge for framtidig sykkeltrafikk med målsetningene om at flere skal sykle. NTP og Nasjonal sykkelstrategi har som hovedmål at sykkeltrafikken i Norge utgjør8% av alle reiser innen 2023. Siste nasjonale reisevaneundersøkelse (RVU 2013/14) viser 4,5%. Nasjonal gåstrategi har som hovedmål at det skal være attraktivt å gå for alle og at flere skal gå mer.

Elsykkel – større potensiale

Økning i bruk av Elsykkel gjøre sykling over lengre distanser og lengre/brattere stigninger aktuelt for flere.

Høydeforskjeller er en viktig årsak til at sykkel velges bort som transportmiddel.
Det ligger et stort potensiale i el-sykkel for å senke terskelen til å velge sykkel. Med elsykkel vil man rekke over lengre avstander på kortere tid, samtidig som barrierer som motbakker utgjør vil bli mindre.



Kilde: Norsk elbilforening

En undersøkelse utført i 2017 av TNS Gallup på oppdrag fra NAF, viste at 4 av 10 mener at el-sykkelen kan erstatte noen av transportmidlene som de bruker til vanlig. Selv på landsbygda mener 32 % at de kan bruke el-sykkel til hverdagsreisene. (Kilde:https://www.naf.no/om-naf/nytt-fra-naf/elsykkel--den-neste-transportrevolusjonen/)

I tiltakskatalogen (http://www.tiltak.no/) står det mye mer om elsykkel. Som en oppsummering kan følgende avsnitt derfra trekkes fram:

Elsykler kan brukes i de fleste typer områder, men har et spesielt fortrinn der hvor det enten er mye bakker, eller der det ofte blåser. Selv om syklene har en rekkevidde på flere mil, er det en begrensning at toppfarten er satt til 25 km/t. En typisk arbeidsreise i en norsk by tar gjerne under en halv time (Hjorthol m.fl. 2014). Dette innebærer at elsykkelens reelle konkurranseflate for daglige reiser ligger på turer under ca 15 kilometer. Elsykkelen er også spesielt godt egnet for turer hvor man skal frakte barn eller varer. På arbeidsplasser hvor man ikke har tilgang til garderobe eller dusj, vil elsykkelen gi ansatte som ønsker å sykle uten å bli svette en mulighet til å sykle som de ellers ikke ville hatt.

3 Rammebetingelser- Behov

Det er angitt fem effektmål for strekningen E6 Åsen - Mære. Ett av effektmålene er at det skal være et gjennomgående gang- og sykkelvegnett på strekningen.

I konseptvalgutredningen for transportløsninger Trondheim-Steinkjer og i det oppfølgende arbeid er det foretatt valg av vegstandard på delstrekningene. Vegnormalene (N100) stiller krav til *Løsninger for gående og syklende* for alle dimensjoneringsklassene. Tabell 1 viser oversikt over dimensjoneringsklasse og tilhørende krav til løsning for gående og syklende i gjeldende vegnormaler (N100). Valg av standardklasse (H5 eller H8) vil i praksis ikke medføre forskjellige løsninger for gående og syklende.

Tabell 3 Dimensjoneringsklasser og krav til løsninger for gående og syklende

H5	H8
2-3-feltsveg med midtrekkverk, 90 km/t	4-felts veg, 100 km/t
Gående og syklende **skal ha et tilbud**. Dette **bør løses via lokalt vegnett**. Helhetlig/sammenhengende tilbud til gående og syklende skal framgå av overordnet plan. Eventuell **kryssing mellom gang- og sykkelveg og kjørevegen skal være planskilt**.	Det skal ikke være gang- og sykkeltrafikk langs vegen. Gående og syklende **skal ha et tilbud**. Dette **løses via lokalt vegnett**. Helhetlig/sammenhengende tilbud til gående og syklende skal framgå av overordnet plan.

Når tilbudet for gående og syklende løses via lokalt vegnett, er bl.a. fartsnivå og trafikkmengde (ÅDT), samt potensialet for gående og syklende på dette vegnettet førende for valg av standard på tilbudet for gående og syklende. Iht Statens vegvesens håndbok N100 bør det bygges eget tilbud for gående og syklende via lokalt vegnett. Det vil også bli realiteten så lenge gjennomgående sykkelrute blir liggende omtrent som i dag. Det er i hovedsak også hensiktsmessig, sett ut fra

lokalisering av boliger, arbeidsplasser, skoler og tjenestetilbud. Selv om ny E6 vil redusere trafikken langs gjennomgående sykkelrute, vil det være behov for å gjennomføre tiltak.

I fylkesvegplanen 2014-17 står bl.a.: *Vegnormalene sier at det bør etableres langsgående gang- og sykkelveg når årsdøgntrafikken (ÅDT) er over1000 og potensialet for gående og syklende overstiger 50 i døgnet, eller strekningen er skoleveg. Der fylkesvegen i vesentlig grad trafikkeres av barn, er det funnet rimelig å vurdere gang- og sykkelveg der ÅDT er over 500. Ved spesielle forhold kan bygging av gang- og sykkelveg også være aktuelt ved lavere ÅDT.*

4 Framtidig tilrettelegging

For de dimensjoneringsklassene som er lagt til grunn for framtidig E6 er følgende krav i håndbok N100 en fellesnevner:

Gående og syklende skal ha et tilbud.

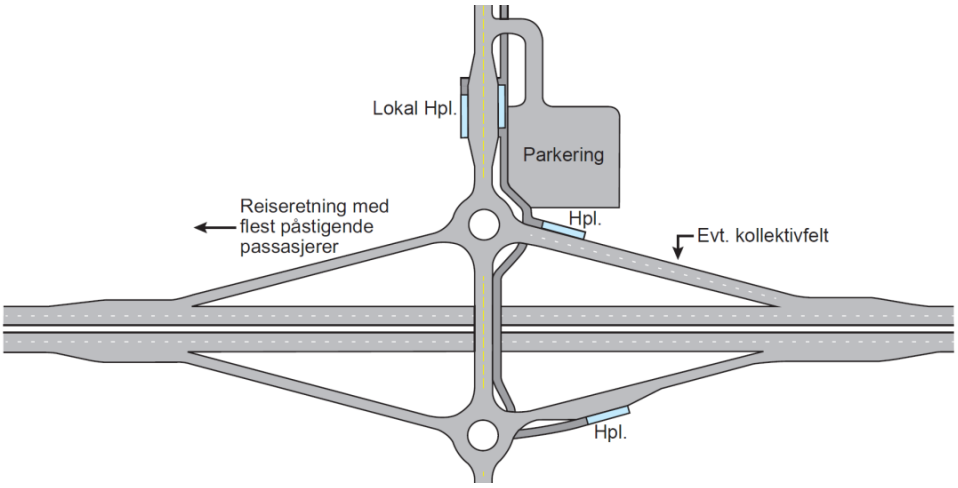
Dette gjelder for hele strekningen. Ut over det er det i et så stort prosjekt viktig å legge god kvalitet i løsningene, slik at de blir attraktive og brukt i tråd med retningslinjer om at flere skal gå og sykle.

4.1 Kollektivknutepunkt

Kollektivknutepunktene som eksisterer er først og fremst ved jernbanestasjonene. Det er ikke lagt opp til endringer i stasjonsstrukturen. Men etablering av nytt kryss på Mære gjør at det blir et attraktivt knutepunkt. Sett i det lyset bør flytting av stasjon fra Sparbu til Mære vurderes.

I planskilte kryss er ruterkryss med holdeplasser på rampene den mest gunstige løsningen for busstrafikken. Dette fordi det gir kort kjøretid, få svingebevegelser og god komfort. Eksempel på en slik løsning sammen med innfartsparkering er vist i Figur 10. Lengre omkjøringer fra hovedvegen svekker konkurranseforholdet mot personbiltrafikken. Antall kryss på E6 vil betydning for tilgjengelighet og potensialet for økt kollektivtrafikk. Flere kryss gir bedre tilgjengelighet.

Sykkelparkeringsplasser tilknyttet E6-prosjektet vil først og fremst være aktuelt ved holdeplasser og knutepunkt/innfartsparkering, og bør sikres godt innsyn og ligge i øyekontakt med kollektivtilbudet. Det bør tilstrebes korte gangavstander mellom sykkelparkering og holdeplass, samt settes av plass til økning av antall plasser ved økt behov. Der det er mulig bør det bygges sykkelparkeringsplasser på begge sider av hovedvegen.



Figur 10 Eksempel på plassering av holdeplasser i planskilt kryss, samt innfartsparkering

4.2 Sammenhengende gang- og sykkelvegnett

4.2.1 Generelle behov og føringer

Langs strekningen vil det variere hva slags systemløsning for syklende og gående som er best egnet. Et hovedskille går på om det er et eget tilbud for gående og syklende eller om det er blandet trafikk. Når det i beskrivelsen beskrives behov for eget tilbud, betyr det at det først og fremst ikke skal være blanding med motorisert trafikk. Det betyr at det enten er sykkelveg (med eller uten fortau) eller gang- og sykkelveg i spredt bebyggelse, mens det innebærer sykkelveg (med eller uten fortau), sykkelgate eller sykkelfelt i byer og tettsteder. Gang- og sykkelveg vil unntaksvis være en aktuell løsning i byene.

Sykling og gåing i blandet trafikk på avlastet vegnett vil være aktuelt på noen av strekningene lengst vekk fra bebyggelse. På disse strekningene vil det også være behov for tiltak. Et tiltak kan være å fjerne gul midtlinje og heltrukken kantlinje. Da etableres stiplet kantlinje. Med dette vil gående og syklende vil få en bredere skulder å ferdes langs, samtidig som en visuell innsnevring av kjørebanen vil invitere til lavere fartsnivå for bilister.

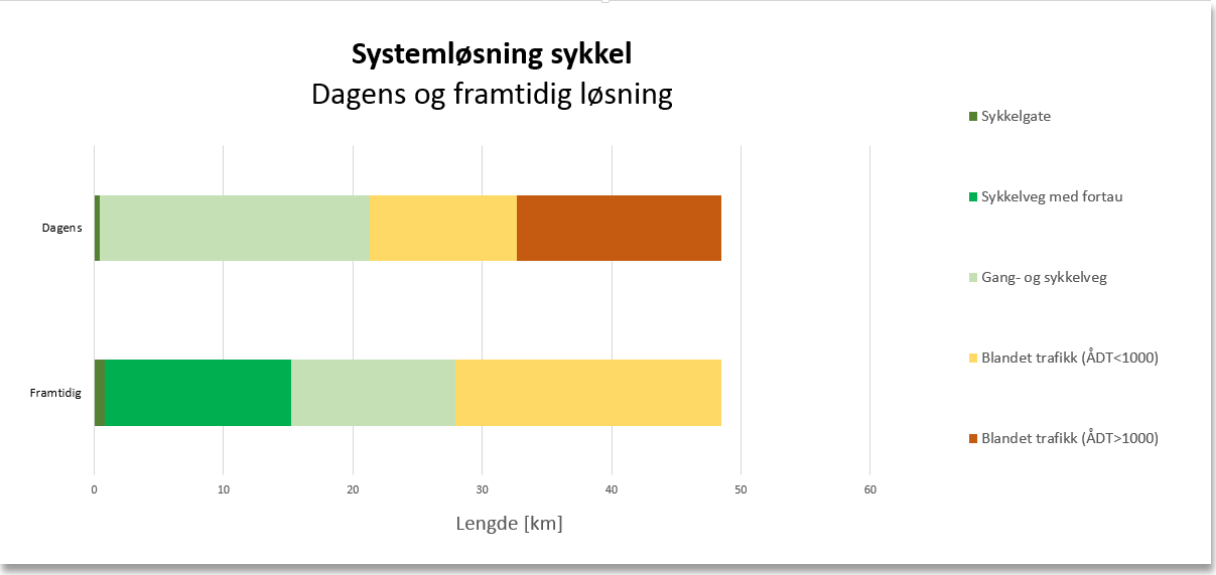
Andre tiltak kan være:

- Dekkefornying
- Oppmerking (trekke inn kantlinja for
- Oppgradere skilting av ruta
- Utbedre kryss og avkjørsler (sikt)

Behov for slike tiltak avdekkes gjennom *trafikksikkerhetsinspeksjoner* (videre omtalt som *TS-inspeksjoner*) med hovedfokus på gående og syklende. Slike tiltak omtales ofte som *strakstiltak*, da de ikke krever omfattende planlegging (regulering).

Både ved utbedring av eksisterende løsninger og etablering av nye tiltak for gående og syklende er det helt avgjørende å sikre god framkommelighet og sikkerhet for gående og syklende. Syklister er særlig var for omveger, og direkte og sikre løsninger må etterstrebes.

Vedlegg 2 viser kart med framtidig behov for systemløsning for syklister.



Figur 11 **Endring av systemløsning for gående og syklende på strekningen Åsen-Mære fra dagens system til framtidig behov.**

4.2.2 Strekningsvise behov

Åsen-Skogn

Fra Åsen og nordover går sykkeltraséen Innherredsruta langs fv. 111. Trafikkmengden på Fv 111 vil ifølge beregninger ikke endres mye som følge av ny E6. Dersom det viser seg at trafikkmengden øker betydelig, må det vurderes behov for eget tilbud for gående og syklende på enkeltstrekninger. Med sykling og gåing i blandet trafikk (som i dag) vil det likevel være behov for tiltak for å bedre trygghet og framkommelighet for syklende og gående. Dette sikres gjennom en TS-inspeksjon og strakstiltak med hovedfokus på gående og syklende.

> *På denne strekningen vil behovet være blandet trafikk langs lokalveg (gamle E6) med tiltak etter TS-inspeksjon med fokus på gående og syklende. Det bør likevel vurderes gang- og sykkelveg på deler av strekningen (skoleveg).*

Skogn-Levanger

Ved Skogn kan et alternativ til skiltet Innherredsrute være å fortsette fra Gamle E6 (FV111) via kommunal veg Lysaker (KV9900) videre langs Støreshøgda (FV111) til Gråmyra. Dette vil være en direkte rute for de som skal forbi Skogn, og vil først og fremst gjelde sykkelturister og landevegssyklister (tur, trening). I og med at det på strekningen Skogn-Levanger er et stort potensiale for økt sykling til/fra arbeid, vil skiltet Innherredsrute gi best tilknytning fra Skogn sentrum og nordover. På strekningen fra Gråmyra til Levanger er det en sammenhengende trasé langs dagens

E6. Denne er noe kronglete ved undergangen og i boligfeltet Nordmarka. En omfattende utbygging av E6 langs dagens trasé gir mulighet for å tilrettelegge en mer direkte og attraktiv sykkelrute. Det bør sikres areal både for gående og syklende.

På denne strekningen er behovet være et eget tilbud for gående og syklende som er mer direkte og «sømløst» enn dagens tilbud. Det er naturlig at framtidig sykkeltrasé i hovedsak dagens trasé, men må delvis legges om (og utbedres mellom Gråmyra og Levanger (Moan). Det anbefales å bygge sykkelveg med fortau, i hvert fall sørge for å skille gående og syklende.

Levanger

Levanger kommune har sammen med Verdal kommune vedtatt hovedplan for sykkel, og gjennom det arbeidet utarbeidet et hovednett for sykkel. Det er hensiktsmessig å legge hovedruta via Levanger sentrum, da en når målpunktene (boliger, arbeidsplasser, handel, fritidsaktiviteter og kollektivknutepunkt) best. Gjennomgående trase- og systemvalg må framkomme som et samarbeid mellom staten, fylkeskommunen og kommunen.

På denne strekningen er behovet være et eget tilbud for gående og syklende. Det er også viktig å presisere at gående og syklende har ulike behov og i by ikke bør blandes. Gang- og sykkelveg er derfor ikke anbefalt løsning i og nær sentrum. Sykkelveg med fortau, brede sykkelfelt eller sykkelgate (med fortau) vil være å foretrekke på strekningen Moan-Røstad.

Levanger-Verdal

Denne strekningen er mest trafikkert på dagens E6 mellom Åsen og Mære. Det er mye pendling mellom Levanger og Verdal, og relativt flat trasé på 10 km gir et stort potensiale for sykling. For å gi et enda bedre tilbud enn dagens gang- og sykkelvegtrase, er det behov for å skille gående og syklende, gjøre gjennomgående sykkelrute mer friksjonsfri og sikker, ved planskilt kryssing av sideveger og utligne stigninger i Mulelia. Potensialet vurderes så pass stort at en må ha standard tilsvarende sykkelekspressveg som målsetning.

På denne strekningen vil behovet være et eget tilbud for gående og syklende som utligner uheldige stigningsforløp i Mulelia og eliminerer farlige og utrygge krysningspunkt med andre veger. Denne strekningen har stort potensiale, og

det bør bygges sykkelveg med fortau, for å skille gående og syklende. Ut fra potensialet bør en også vurdere høy standard tilsvarende sykkelekspressveg[1].

Verdal

Gjennom Verdal anbefales gjennomgående sykkeltrase å gå via sentrum langs FV173. Her vil det være behov for å skille gående og syklende med egne tilbud. Dagens trase med stykkevis gang- og sykkelveg, blandet trafikk, fortauløsning er ikke egnet i byområdet. Lengst nord (mot Fleskhus) kan gang- og sykkelveg være tilstrekkelig.

På denne strekningen er behovet være et eget tilbud for gående og syklende. Det er også viktig å presisere at gående og syklende har ulike behov og ikke bør blandes i byer. Gang- og sykkelveg er derfor ikke anbefalt løsning i og nær sentrum. Sykkelveg med fortau, brede sykkelfelt eller sykkelgate (med fortau) vil være å foretrekke på strekningen. Lengst nord (mot Fleskhus) kan gang- og sykkelveg være tilstrekkelig.

Verdal-Røra

Denne strekningen mangler i dag tilbud, og en sammenhengende trase for gående og syklende vil tilfredsstille et behov for å knytte sammen Røra og Inderøy med Verdal. Dette vil ha stor betydning både for sykling til og fra arbeid, fritidssykling, trening og sykkelturisme. Ny E6 vil gi svært mye bedre forhold for gående og syklende mellom Fleskhus og Røra. Men det vil likevel ikke være attraktivt for alle, da traséen er noe kupert og det fremdeles vil være trafikkert, (beregnet ÅDT 2000-3000, avhengig av kryssplassering på Røra). For å gi et reelt tilbud til alle vil det være behov for å utvikle en alternativ sykkelrute/turveg langs sjøen. Dersom det blir realisert vil det totalt sett være et godt tilbud for ulike grupper.

På denne strekningen vil behovet være et eget tilbud for gående og syklende langs fjorden på nedsida av dagens E6. Samtidig vil gåing og sykling langs dagens E6 være attraktivt for enkelte grupper, særlig de som bor langs strekningen og landeveissyklister (trening). Langs gamle E6 vil det være behov for TS-inspeksjon og påfølgende tiltak med fokus på gående og syklende.

[1] Sykkelekspressveg er et begrep på høystandard sykkelveg med god linjeføring, god bredde og uten blanding med andre trafikanter. Tilrettelegging for sykling uten geometriske og trafikale hindringer.

Røra-Sparbu

Langs denne strekningen vil dagens E6 bli lokalveg med lite biltrafikk (foreløpig beregnet ÅDT ca 500) være en attraktiv trasé for lokalbefolkningen, både når det gjelder gåing og sykling. Strekningen vil også bli et godt alternativ for sykkelturisme og trenings- og tursykling, gjerne i kombinasjon med rundløype på Inderøy (*Den Gyldne Omvei*). Anbefalt systemløsning her vil være sykling i blandet trafikk på lokalveg. Som strekningen Åsen-Skogn er det behov for en TS-inspeksjon med hovedfokus på gående og syklende.

> *På denne strekningen vil behovet være blandet trafikk langs lokalveg (gamle E6) med tiltak etter TS-inspeksjon med fokus på gående og syklende. På hoveddelen av strekningen vil dette gjelde uavhengig av alternativ for ny E6, men nær krysset på Røra kan det på kortere strekninger vær behov for eget tilbud for gående og syklende.*

Sparbu-Mære

På denne strekningen vil det være behov for et eget tilbud for gående og syklende langs E6. Fra Sparbu vil det da bli et sammenhengende tilbud helt til Steinkjer sentrum. Denne må ses i sammenheng med lokalvegen mellom Sparbu og Mære. Med økende interesse for el-sykler vil den relativt flate strekningen Sparbu-Steinkjer (ca 11 km) være overkommelig for de fleste.

Ved passering av Mærekrysset er det viktig at sykkelvegen får en direkte føring og ikke omveg for å passere kryssområdet. Dagens forbindelse mellom Sparbu og Mære (KV3320 og KV975) vil fortsatt være en viktig skoleveg.

> *På denne strekningen vil behovet være et eget tilbud for gående og syklende langs E6 og tilrettelegging av attraktiv passering av Mærekrysset. Løsningen vil være uavhengig av alternativ.*

5 Oppsummering

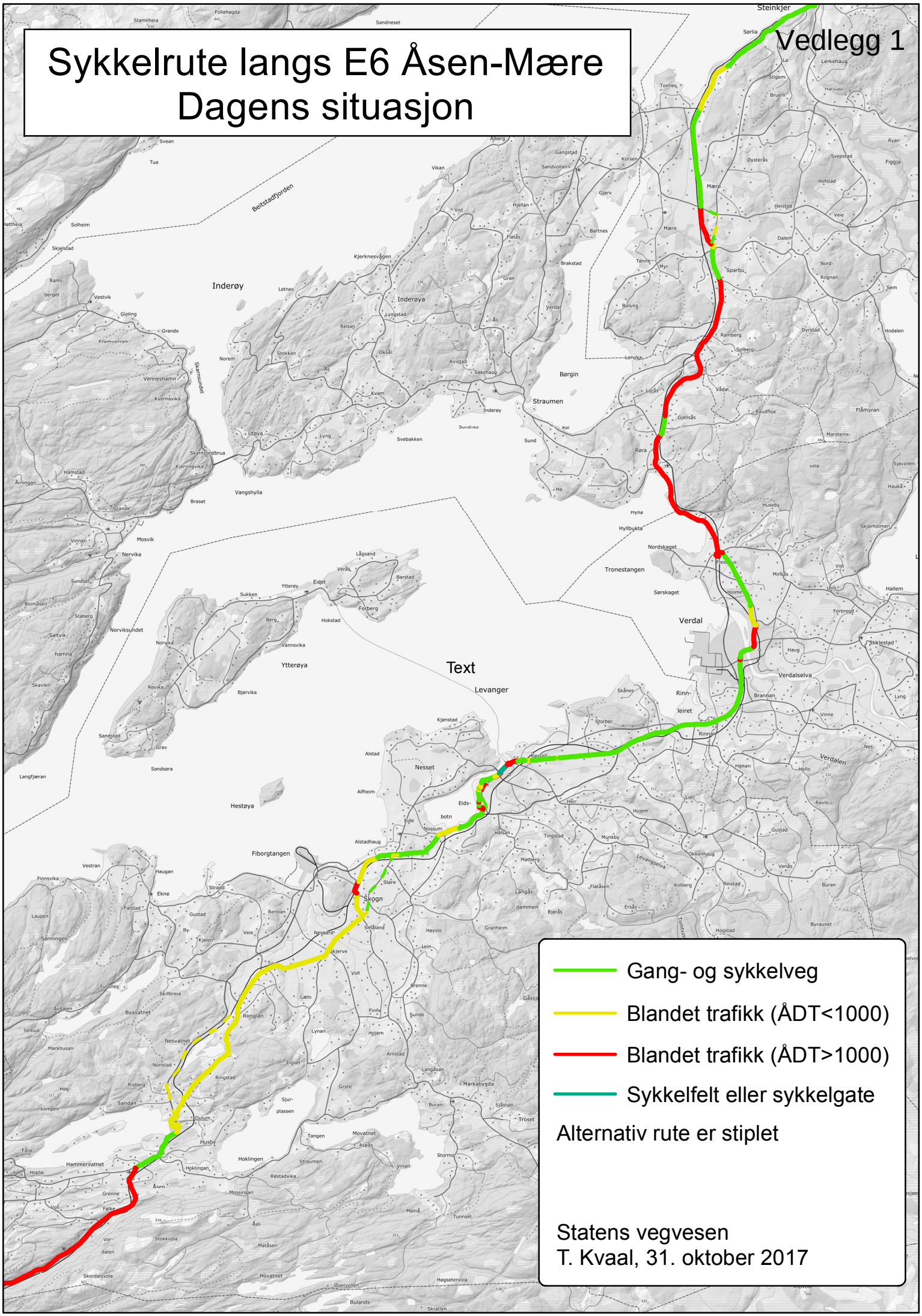
Viktige premisser for å ivareta og legge til rette for gående, syklende og kollektivreisende på strekningen:

- Det skal etableres et tilbud for gående og syklende langs hele strekningen. (Åsen-Mære)
- Den gjennomgående ruta skal skiltes med visningsskilt for sykkel.
- Systemløsningene bør være separate tilbud for gående og syklende fra biltrafikken, evt. sykkelrute langs lokalveg, dvs blandet trafikk langs lavtrafikkerte veger (ÅDT<1000).
- Der valgt løsning blir sykling eller gåing i blandet trafikk langs lavtrafikkerte veger er det behov for å gjennomføre TS-inspeksjon med særlig fokus på trygghet, trafikksikkerhet, framkommelighet og opplevelse for gående og syklende. Inspeksjonen må etterfølges av strakstiltak, som for eksempel dekkeutbedring, rydding av sideterreng, tydeligere markering av kryss, skilting og fartsreduserende tiltak for biltrafikken. Der det er skoleveg bør det bygges gang- og sykkelveg og/eller gjennomføres andre trafikksikkerhetstiltak.
- For enkelte strekninger vil det være aktuelt med sykkelveg med fortau ut fra potensialet for antall syklister og gående.
- Der sykkelruta går i bysentrum bør også sykkelfelt eller sykkelgate vurderes. Andre løsninger som *Sharrows* (oppmerking av sykkelsymbol og pil i vegbanen) kan også vurderes. Sjøgata i Levanger har en slik løsning.
- Kryssinger mellom gang- og sykkelveg (evt lokalveg) og ny E6 skal være planskilt. Det må etableres kryssinger, hvor linjeføring, stigning, bredder, belysning og sikt gir attraktive løsninger for gående og syklende. Det er en forutsetning at universell utforming ivaretas.
- Den gjennomgående ruta vil sammenfalle med hovednettet for sykkel i Levanger og Verdal, og må ha en god forbindelse med det øvrige sykkelvegnettet i disse byene.
- Det må settes av plass til sykkelparkering ved kollektivknutepunktene. Sykkelparkeringen skal plasseres nærmere målpunkt (selve holdeplassen) enn bilparkeringen.

Dette er i hovedsak rettet mot sykling og gåing *langs* strekningen. I tillegg er det behov for å ha tilrettelegging også *på tvers* av ruta, for å ha god tilgjengelighet til viktige målpunkt som kollektivknutepunkt, holdeplasser, skoler, lokale sentrumsfunksjoner og boligfelt.

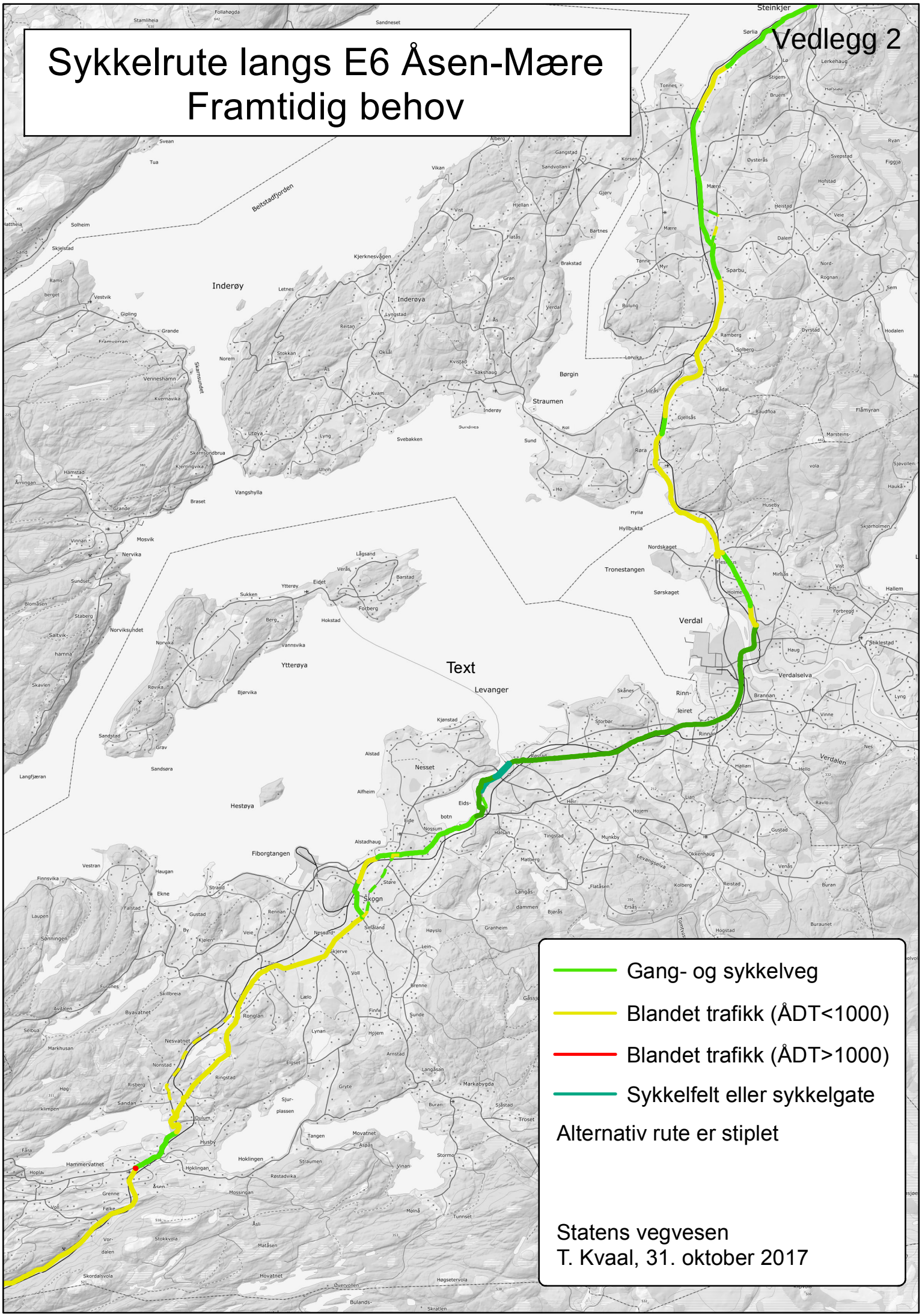
Sykkelrute langs E6 Åsen-Mære
Dagens situasjon

Vedlegg 1

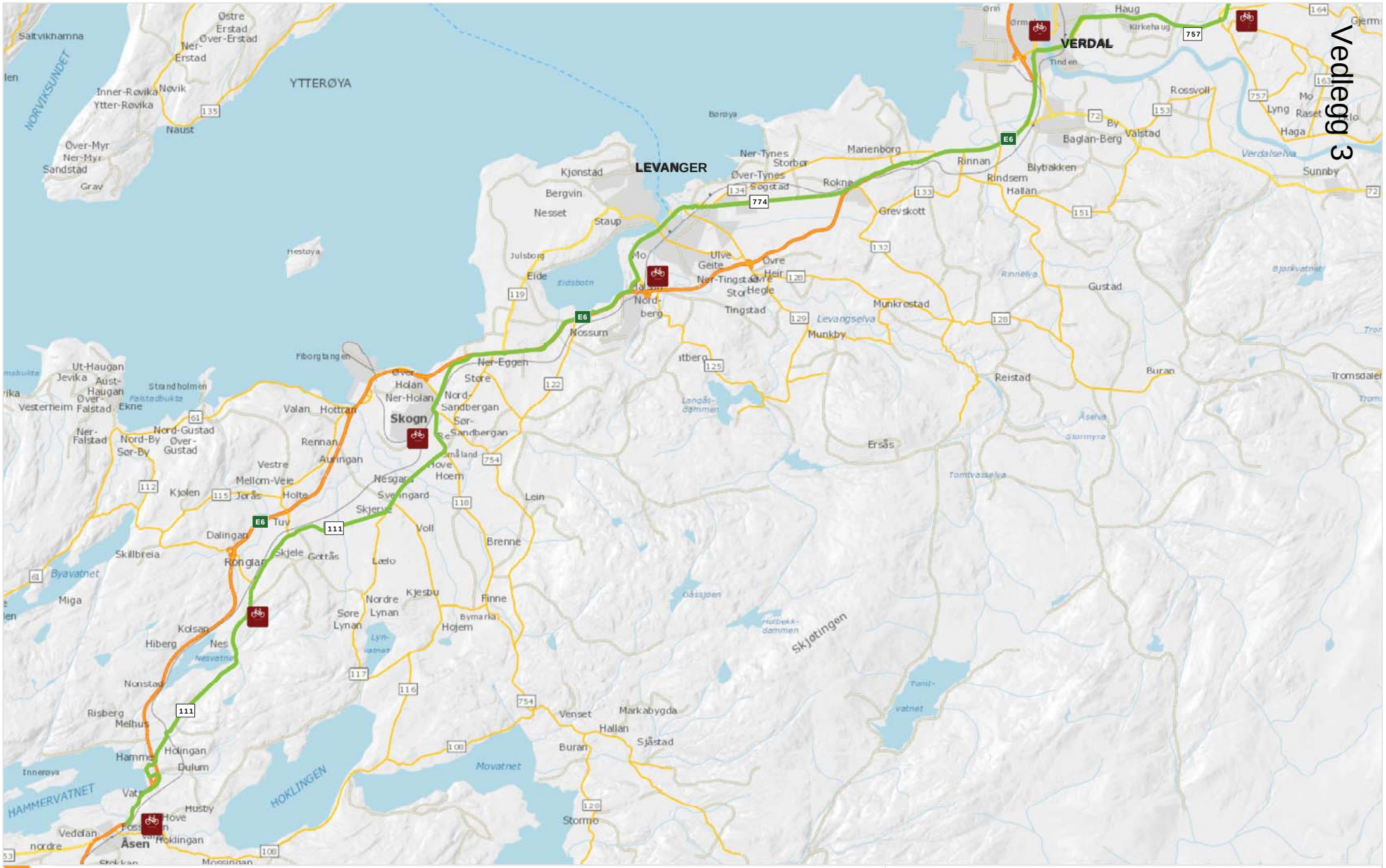

Steinkjer
Inderøy
Inderøya
Beitstadfjorden
Skarnsundet
Skarnsundbrua
Vangshylla
Mosvik
Nervika
Norviksundet
Ytterøya
Hestøya
Fiborgtangen
Text
Levanger
Nesset
Eids-
botn
Skogn
Verdal
Verdalselva
Verdalen
Mære
Sparbu
Ramberg
Solberg
Straumen
Børgin
Rørø
Gjellsås
Hylla
Hyllbukta
Nordskaget
Tronestangen
Sørskaget
Rinn-
leiret
Rinnan
Røstad
Alstadhaug
Alstad
Alfheim
Nesset
Kjønstad
Lågsand
Verås
Eidet
Sukken
Ytterøy
Hokstad
Forberg
Bjørvika
Vannsvika
Rovika
Sandsøra
Langfjæren
Vestvik
Gipling
Grande
Framverran
Venneshamn
Kvernavika
Solheim
Skjelstad
Svean
Tua
Vikan
Alberg
Gangstad
Sandvollan
Korsen
Gjerv
Hjellan
Vist
Flatås
Bartnes
Brakstad
Kjerknesvågen
Letnes
Reitan
Lyngstad
Stokkan
Oksøl
Kvistad
Sakshaug
Kvam
Lyng
Svebakken
Sundnes
Sund
Ho
Myll
Husetiv
Skjørholmen
Flåmyran
Marsteins-
Sjøvollen
Haukå
Hallem
Forbregg
Stiklestad
Haug
Brannan
Vinne
Lyng
Skånes
Storbø
Hallan
Hello
Ravlo
Gustad
Okkenhaug
Venås
Buran
Buraunet
Reistad
Kolberg
Flatåsen
Ersås
Langås-
dammen
Bjerås
Granheim
Høyslo
Lein
Småland
Neseard
Skjerve
Voll
Brenne
Sunde
Finne
Højem
Arnstad
Langåsan
Markabygda
Sjur-
plassen
Gryte
Elgset
Lælo
Ronglan
Lynan
Nesvatnet
Nonstad
Ringstad
Risberg
Sandan
Dulum
Husby
Hoklingen
Straumen
Røstadvika
Mossingan
Åsen
Grenne
Folke
Hammervatnet
Hopla
Høklingen
Tangen
Movatnet
Aspås
Vinan
Stormo
Troset
Sjåstad
Molnå
Tunnset
Åsli
Matåsen
Stokkvola
Vor-
dalen
Skordalsvola
Hovatnet
Øvervollen
Høgsetervola
Bulands-
Skratlen
Høgstad
Tomhaug
Gåssjø
Vestran
Haugan
Finnsvika
Ekne
Falstad
Laupen
Sønningen
Strand
Gustad
By
Kjølen
Veie
Rennan
Fuglnes
Skillbreia
Avdalen
Byavatnet
Selbua
Markhusan
Hog
klimpen
Sandøra
Langfjæren
Grav
Sandstad
Bjørvika
Rovika
Staberg
Blomåsen
Sundset
Vinnan
Hamstad
Årningen
Grande
Braset
Kjerringvika
Ulvin
Utøya
Lyng
Skavlen
Saltvik-
hamna
Norvika
Berg
Vestvik
Gipling
Grande
Framverran
Venneshamn
Kvernavika
Solheim
Skjelstad
Svean
Tua
Hattheia
Sand
Rams-
berget
Stamliheia
Follahøgda
Sandneset
Steinkjer
Sørlia
Lo
Lerkehaug
Stigem
Bruem
Tonnes
Ryan
Figgja
Svepstad
Øysterås
Hofstad
Heistad
Veie
Dalem
Nord-
Rognan
Sem
Myr
Tønnes
Bulung
Dyrstad
Hodalen
Lørvika
Lorås
Vådal
Raudfloa
Rørø
Ho
Husetiv
Skjørholmen
Flåmyran
Marsteins-
Sjøvollen
Haukå
Hallem
Forbregg
Stiklestad
Haug
Brannan
Vinne
Lyng
Skånes
Storbø
Hallan
Hello
Ravlo
Gustad
Okkenhaug
Venås
Buran
Buraunet
Reistad
Kolberg
Flatåsen
Ersås
Langås-
dammen
Bjerås
Granheim

Sykkelrute langs E6 Åsen-Mære
Framtidig behov

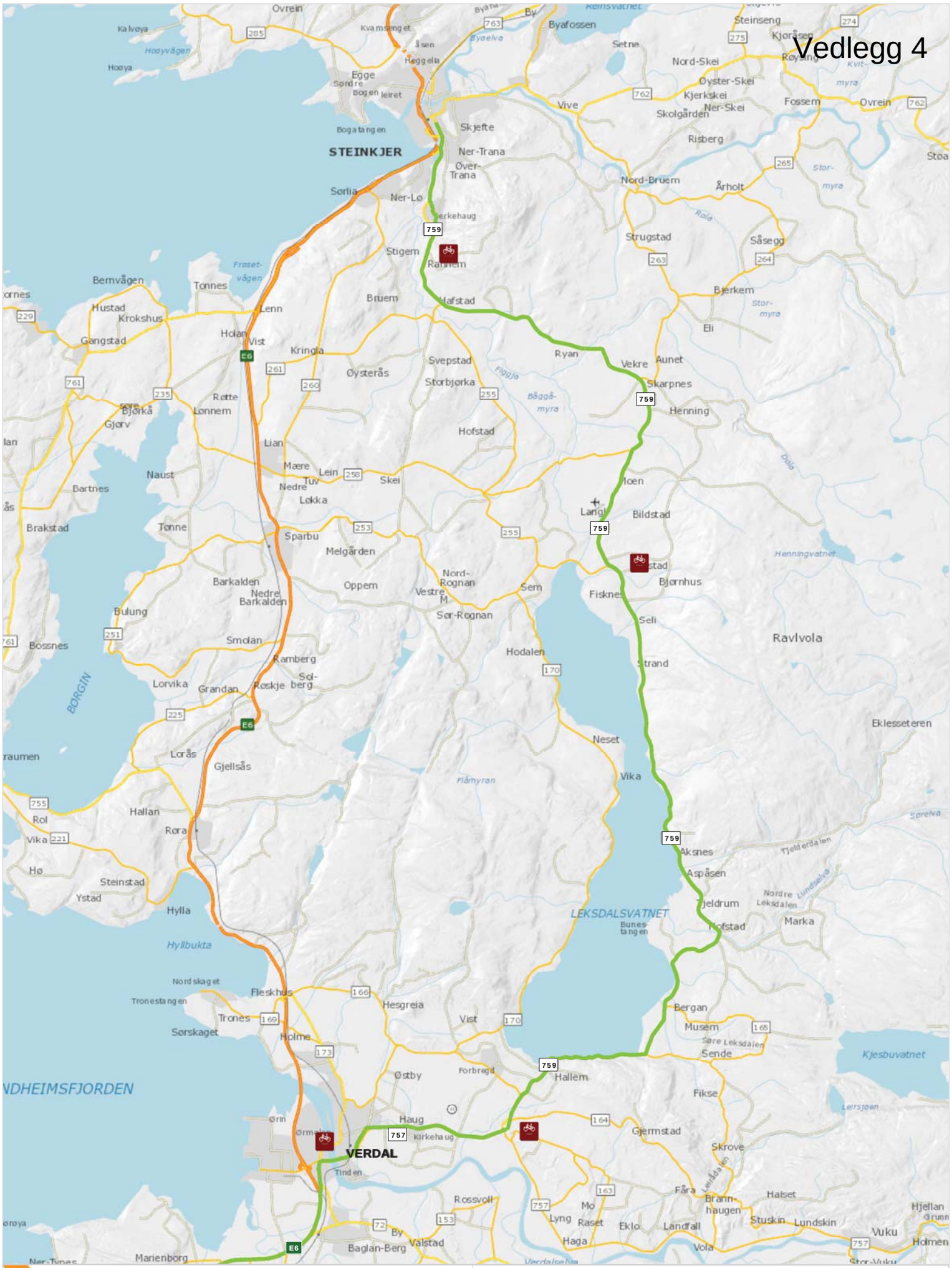
Vedlegg 2


Steinkjer
Inderøy
Inderøya
Beitstadfjorden
Skarnsundet
Skarnsundbrua
Vangshylla
Mosvik
Nervika
Norviksundet
Ytterøya
Hestøya
Fiborgtangen
Text
Levanger
Verdal
Verdalselva
Verdalen
Nesset
Eids-
botn
Skogn
Åsen
Hammervatnet
Mære
Sparbu
Ramberg
Solberg
Straumen
Børgin
Tronestangen
Nordskaget
Sørskaget
Hylla
Hyllbukta
Rinn-
leiret
Rinnan
Ranstad
Alstadhaug
Nesset
Alfheim
Kjønstad
Lågsand
Eidet
Ytterøy
Sukken
Hokstad
Forberg
Bjørvika
Sandsøra
Langfjæren
Svebakken
Kjerringvika
Ulvin
Lyng
Utøya
Stokkan
Kvistad
Sakshaug
Kvam
Reitan
Oksøl
Lyngstad
Gangstad
Sandvollan
Vikan
Alberg
Vist
Hjellan
Flatås
Bartnes
Brakstad
Gjerv
Korsen
Tonnes
Myr
Bulung
Verdal
Gjellsås
Rørå
Lørås
Vådal
Raudfloa
Ho
Sund
Sundnes
Kjerknesvågen
Letnes
Norem
Venneshamn
Kvernavika
Gipling
Grande
Framverran
Vestvik
Skjelstad
Solheim
Svean
Tua
Sandneset
Follahøgda
Stamliheia
Sørlia
Lerkehaug
Stigem
Bruem
Oysterås
Svepstad
Ryan
Figgja
Hofstad
Heistad
Veie
Dalem
Nord-
Rognan
Sem
Dyrstad
Hodalen
Flåmyran
Marsteins-
Sjøvollen
Haukå
Skjørholmen
Hallem
Forbregg
Stiklestad
Haug
Brannan
Vinne
Lyng
Nes
Ravlo
Gustad
Venås
Buran
Buraunet
Høgstad
Reistad
Kolberg
Okkenhaug
Munkby
Tingstad
Mattberg
Langås-
dammen
Bjørås
Granheim
Høyslo
Lein
Småland
Neseåra
Skjerve
Voll
Brenne
Sunde
Finne
Højem
Arnstad
Langåsan
Markabygda
Gryte
Sjur-
plassen
Buran
Sjåstad
Troset
Movatnet
Aspås
Stormo
Vinan
Straumen
Røstadvika
Mossingan
Molnå
Tunnset
Øvervollen
Høgsetervola
Bulands-
Skratlen
Hovatnet
Matåsen
Stokkvola
Vor-
dalen
Skordalsvola
Åsli
Grenne
Folke
Voll
Hopla
Høklingen
Hoklingen
Husby
Dulum
Sandan
Risberg
Ringstad
Nonstad
Nesvatnet
Elgset
Markhusan
Selbua
Avdalen
Byavatnet
Skillbreia
Ronglan
Lælo
Lynan
Finnset
Sjøvollen
Haugan
Ekne
Strand
Gustad
Rennan
Veie
Kjølen
By
Falstad
Laupen
Sønningen
Finnsvika
Vestran
Fuzdnes
Hagen
Klimpen
Fåra
Hopla
Grenne
Voll
Vestvik
Solheim
Skjelstad
Sand
Ramsberget
Hattheia
Svean
Tua
Stamliheia
Follahøgda
Sandneset
Steinkjer
Sørlia
Lerkehaug
Stigem
Bruem
Tonnes
Ryan
Figgja
Svepstad
Oysterås

Vedlegg 3


VERDAL
LEVANGER
Skogn
Åsen
YTTERØYA
NORVIKSUNDET
HAMMERVATNET
HOKLINGEN
Skjøtingen
Verdalselva
Levangselva
E6
757
774
111
754
Haug
Kirkehaug
Rossvoll
Lyng
Raset
Haga
Sunnby
Baglan-Berg
Valstad
Blybakken
Rindsem
Hallan
Rinnan
Marienborg
Rokne
Grevskott
Gustad
Munkrostad
Munkby
Reistad
Buran
Ersås
Tromsdalen
Ner-Tynes
Storbø
Over-Tynes
Sogstad
Kjønstad
Bergvin
Nesset
Staup
Julsborg
Eide
Eidsbotn
Mo
Ulve
Geite
Ner-Tingstad
Tingstad
Nossum
Ner-Eggen
Store
Holan
Ner-Holan
Nord-Sandbergan
Sør-Sandbergan
Valan
Hottran
Rennan
Auringan
Vestre
Mellom-Veie
Jorås
Holte
Kjølen
Nesgard
Svenngard
Hove
Hoem
Lein
Voll
Brenne
Lælo
Kjesbu
Finne
Bymarka
Hojem
Nordre Lynan
Søre Lynan
Lyn-vatnet
Tuv
Dalingan
Skjele
Gottås
Rønglan
Skillbreia
Byavatnet
Miga
Kolsan
Hiberg
Nes
Nesvatnet
Nonstad
Risberg
Melhus
Hamme
Hølingan
Dulum
Innerøya
Vatn
Husby
Hove
Veddan
Fossen
Høklingan
Movatnet
Venset
Markabygda
Hallan
Sjåstad
Buran
Stormo
Tunstad
Vatnet
Gåsjøen
Halbekk-dammen
Langås-dammen
Stormyra
Åselva
Tomtvasselva
Bjørkvatnet
Rinnelva
Tinden
Ørin
Berøya
Hestøya
Fiborgtangen
Strandholmen
Falstadbukta
Saltvikhamna
Østre Erstad
Over-Erstad
Ner-Erstad
Inner-Røvika
Ytter-Røvika
Nøvik
Naust
Over-Myr
Ner-Myr
Sandstad
Grav
Ut-Haugan
Jevika
Aust-Haugan
Over-Falstad
Vesterheim
Ekne
Ner-Falstad
Nord-By
Sør-By
Nord-Gustad
Over-Gustad
Nord-berg
Ner-Tynes
Over-Tynes
Ulve
Geite
Ner-Tingstad
Over Heir
Hegle
Stor
Nord-berg
Langås-dammen
Gåsjøen
Halbekk-dammen
Tunstad-vatnet
Movatnet
Innerøya
Veddan
Fossen
Høklingen
Stokkan
Mossingan
Nordre
Over-Holan
Ner-Holan
Nord-Sandbergan
Sør-Sandbergan
Svenngard
Skjerve
Nesgard
Hove
Hoem
Lein
Voll
Brenne
Lælo
Kjesbu
Finne
Bymarka
Hojem
Nordre Lynan
Søre Lynan
Lyn-vatnet
Nesvatnet
Nonstad
Risberg
Melhus
Hamme
Hølingan
Dulum
Vatn
Husby
Hove
Veddan
Fossen
Høklingan
Åsen
Stormo
Venset
Markabygda
Hallan
Sjåstad
Buran
Movatnet
Tunstad-vatnet
Gåsjøen
Halbekk-dammen
Langås-dammen
Stormyra
Åselva
Tomtvasselva
Bjørkvatnet
Rinnelva
Verdalselva
Levangselva
Eidsbotn
Fiborgtangen
Strandholmen
Falstadbukta
Byavatnet
Skillbreia
Miga
Kolsan
Hiberg
Nes
Nesvatnet
Nonstad
Risberg
Melhus
Hamme
Hølingan
Dulum
Innerøya

Vedlegg 4


STEINKJER
VERDAL
LEKSDALSVATNET
BORGIN
NDHEIMSFJORDEN
Ravlvola
Henningvatnet
Kjesbuvatnet
Ovrein
Kalvøya
Hooyvågen
Hooya
Kvamsenget
Åsen
Heggelia
Byafossen
Byaelva
Steinseng
Kjoråsen
Royang
Setne
Nord-Skei
Øyster-Skei
Kjerkskei
Ner-Skei
Skolgården
Fossem
Vive
Risberg
Skjefte
Ner-Trana
Over-Trana
Nord-Bruem
Årholt
Stoa
Sørlia
Ner-Lø
Strugstad
Såsegg
Stigem
Ramnem
Bjerkem
Bernvågen
Tonnes
Fraset-vågen
Bruem
Hafstad
Eli
Hustad
Krokshus
Lenn
Gangstad
Holan
Vist
Kringla
Ryan
Vekre
Aunet
Øysterås
Svepstad
Storbjørka
Figgja
Skarpnes
Henning
Rette
Lonnem
Gjørv
Hofstad
Lian
Mære
Lein
Naust
Nedre
Tuv
Skei
Bartnes
Løkka
Ioen
Langi
Bildstad
Brakstad
Tonne
Sparbu
Melgården
Bjørnhus
Barkalden
Nedre Barkalden
Oppem
Nord-Rognan
Vestre M.
Sem
Fisknes
Bulung
Sør-Rognan
Seli
Bossnes
Smolan
Hodalen
Ramberg
Lorvika
Grandan
Røskje
Sol-berg
Strand
Eklesseteren
Neset
Lorås
Gjellsås
Vika
Flåmyran
Hallan
Rol
Rørø
Aksnes
Tjelderdalen
Aspåsen
Steinstad
Ystad
Tjeldrum
Nordre Leksdalen
Hofstad
Marka
Hylla
Hyllbukta
Nordskaget
Fleskhus
Tronestangen
Hesgreia
Vist
Bergan
Trones
Sørskaget
Holme
Musem
Søre Leksdalen
Sende
Østby
Forbregd
Hallem
Fikse
Leirsjøen
Ørin
Haug
Kirkehaug
Gjermstad
Skrove
Tinden
Rossvoll
Fåra
Leirdalen
Brann-haugen
Halset
Mo
Lyng
Raset
Eklo
Landfall
Stuskin
Lundskin
Hjellan
Vuku
Holmen
By
Valstad
Baglan-Berg
Haga
Vola
Marienborg
Ner-Tynes
Verdalselva
Sørelva
Stor-Vuku
Stor-myra
Kvit-myra
Rola
Dola
Bøggå-myra
Flåmyran
Kjerkehaug
Bogatangen
Bogen
Egge
Søndre
Leiret
Fraset-vågen
Ørnin
Tinden
Kirkehaug
Hallem
Hofstad
Sende
Musem
Bergan
Aksnes
Vika
Neset
Hofstad
Bjørnhus
Langi
Ioen
Henning
Skarpnes
Vekre
Ryan
Figgja
Svepstad
Storbjørka
Øysterås
Kringla
Holan
Vist
Lenn
Tonnes
Bernvågen
Hustad
Krokshus
Gangstad
Gjørv
Rette
Lonnem
Lian
Mære
Naust
Bartnes
Brakstad
Tonne
Sparbu
Melgården
Barkalden
Nedre Barkalden
Oppem
Bulung
Smolan
Ramberg
Lorvika
Grandan
Røskje
Sol-berg
Lorås
Gjellsås
Hallan
Rørø
Rol
Vika
Steinstad
Ystad
Hylla
Hyllbukta
Nordskaget
Fleskhus
Tronestangen
Trones
Sørskaget
Holme
Hesgreia
Vist
Østby
Forbregd
Hallem

Statens vegvesen
Region midt
Ressursavdelingen
Postboks 2525 6404 MOLDE
Tlf: (+47) 22073000
firmapost-midt@vegvesen.no