



Miljøpakken

– bedre by

Orkanger sentrum Utredning sykkel



Konseptutvikling

Trondheim, 12.11.2025



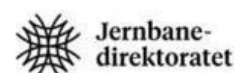
TRONDHEIM KOMMUNE



Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet

INNHOOLD

1	Forord	4
2	Sammendrag	5
3	Innledning	11
3.1	Grunnlag	11
3.2	Målsetninger	12
4	Trafikksituasjon	13
4.1	Trafikkmengde	14
4.2	Fartsgrense	15
4.3	Trafikkulykker	16
4.4	Eksisterende sykkeltilbud	17
4.4.1	Thamshamn – Bårdshaug	19
4.4.2	Gjølme – Bårdshaug	22
4.4.3	Thamshamn - Gjølme	25
4.5	Kollektivtransport	27
4.6	Målpunkter	28
4.7	Planforutsetninger	29
5	Løsningsforslag	30
5.1	Thamshamn – Bårdshaug	30
5.2	Gjølme – Bårdshaug	35
5.2.1	Furumoen	35
5.2.2	Kryss Havneveien/Furumoen	37
5.2.3	Vigorbrua (Havneveien)	39
5.2.4	Grønørveien	40
5.2.5	Tverradkomsten	42
5.3	Thamshamn – Gjølme	43
5.3.1	Byveien	44
5.3.2	Gammelosveien (Nærvikfjora)	45
5.3.3	Havneveien gangbru	46
5.3.4	Gammelosveien langs Gammelosen	47
6	Kostnadsberegning	51
6.1	Thamshamn – Bårdshaug	51
6.2	Gjølme – Bårdshaug	51
6.3	Thamshamn – Gjølme	51
7	Måloppnåelse	52
7.1	Thamshamn – Bårdshaug	52
7.1.1	Strekningstiltak	52
7.2	Gjølme – Bårdshaug	53
7.2.1	Furumoen (kryssingspunkt)	53
7.2.2	Rundkjøring Havneveien	53
7.2.3	Utvidelse Vigorbrua	54
7.2.4	Grønørveien	54
7.2.5	Tverradkomsten (Sykkelveg med fortau)	54
7.3	Thamshamn - Gjølme	55
7.3.1	Byveien (gang- og sykkelveg)	55
7.3.2	Nærvikfjora (gang- og sykkelveg)	55
7.3.3	Ny gang- og sykkelbru Havneveien	56
7.3.4	Gammelosveien (sykkelveg)	56
8	Anbefaling	57



8.1	Thamshamn – Bårdshaug	57
8.2	Gjølme- Bårdshaug	57
8.3	Thamshamn – Gjølme.....	58



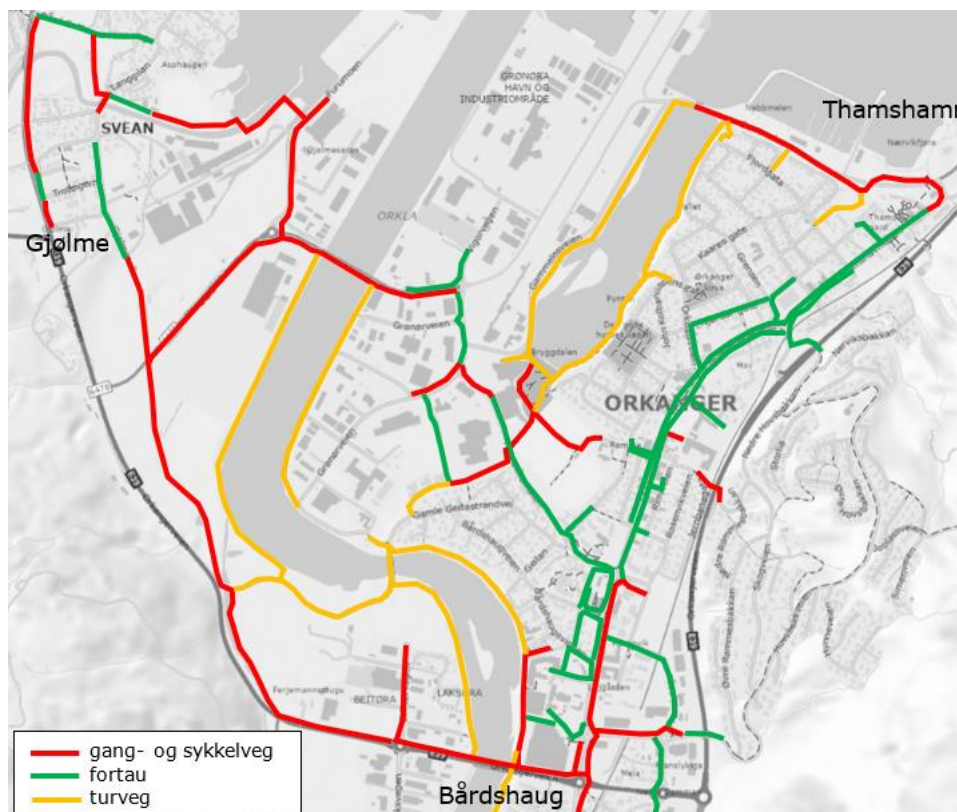
1 FORORD

Trøndelag fylkeskommune har i 2025 utarbeidet en konseptutvikling for sykkel i Orkanger. Den tar for seg tilbudet langs både fylkeskommunal og kommunal veg. Utredningen er basert på kjent kunnskap og gir en anbefaling av tiltak for å få et mer sammenhengende sykkeltilbud i Orkanger med mål om å øke andel syklende.

Trondheim, 12.11.2025

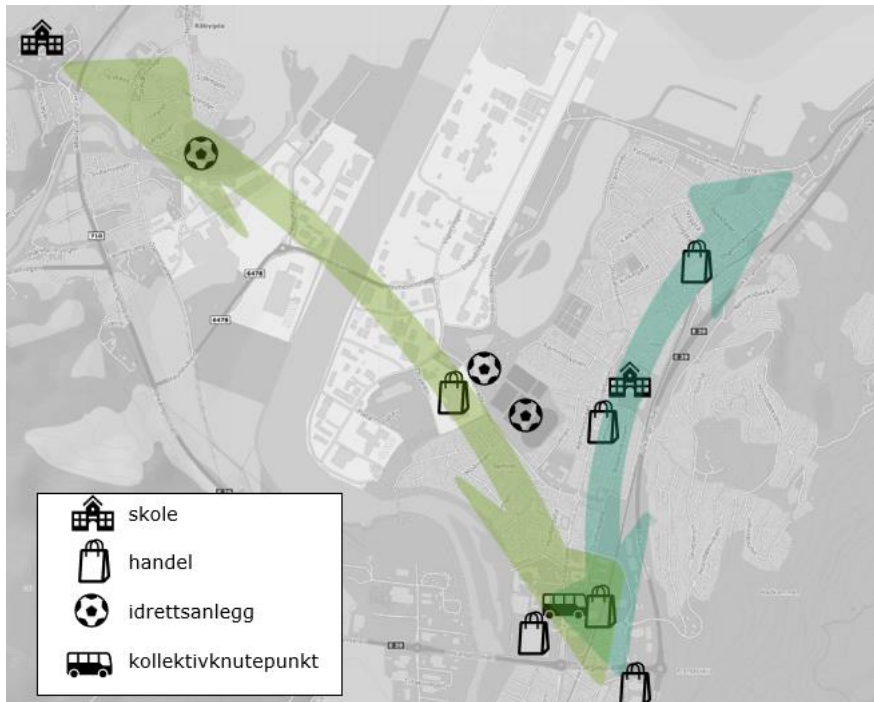
2 SAMMENDRAG

I triangellet Thamshamn – Bårdshaug – Gjølme er det i dag varierende standard på gang- og sykkeltilbud. Det varierer mellom gang- og sykkelveger, fortau og turveger mens det noen steder mangler tilbud helt.



Figur 1: gang- og sykkeltilbud Orkanger

De fleste målpunkter ligger langs aksene Thamshamn – Bårdshaug og Gjølme Bårdshaug.



Figur 2: Målpunkter Orkanger

Det er utarbeidet en rekke tiltak basert på følgende målsetning:

Løsningene skal bidra til et sammenhengende, effektivt og trafiksikkert tilbud for syklister i triangelet Thamshamn – Gjøлма – Bårdshaug og dermed føre økt sykling i Orkanger sentrum.

For å oppnå dette er det satt opp følgende effektmål:

- Økt andel syklende
- Trygt og trafiksikkert tilbud for syklende
- (Opprettholde) trygge løsninger for gående med god fremkommelighet
- Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)

Det foreslås følgende tiltak:

1. Nytt hovedsykkeltilbud mellom Thamshamn parallelt med hovedgata. Det tilrettelegges med skilting, forkjørregulering, sykkelgate osv.



Figur 3: Nytt hovedsykkeltilbud

2. Furumoen (krysningspunkt): Krysningspunktet opphøyes og skiltes for å få en tryggere kryssning.



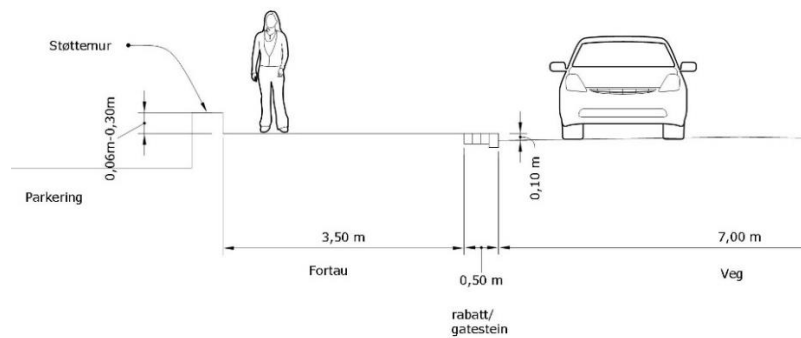
Figur 4: Krysningspunkt Furumoen

3. Rundkjøring Havneveien: Sentraløya utvides og krysningspunktene opphøyes for å senke farten og dermed få tryggere krysningspunkter.



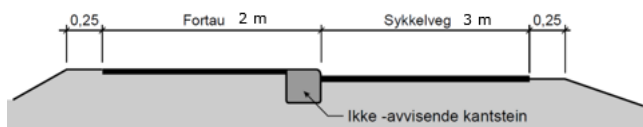
Figur 5: Rundkjøring Havneveien

4. Utvidelse Vigorbrua: Gang- og sykkelvegen over Vigorbrua utvides fra 2,5 m til 4 m for å skape nok plass til god trafikkavvikling.
5. Grønørveien: Dagens fortau er ikke egnet for sykling. Det utvides med en rabatt på 0,5m og en breddeutvidelse til 3,5 m samt en utbedring av krysningspunkt.



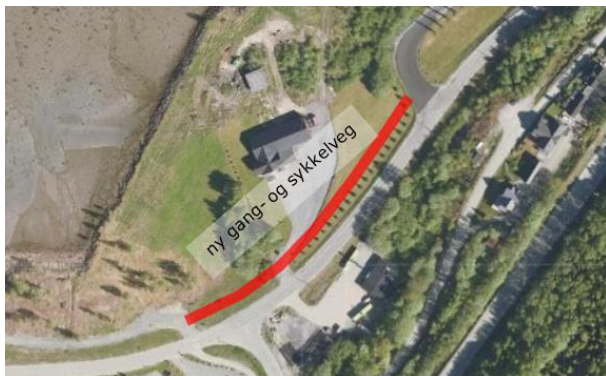
Figur 6: Tverrsnitt sykkeltilbud Grønørvegen

6. Tverradkomsten (sykkelveg med fortau): Det er flere målpunkter langs strekningen og dermed stort potensiale for sykling. Dagens løsning utvides til sykkelveg med fortau med 3 m sykkelveg og 2 m fortau. Der det er lite tilgjengelig areal reduseres tverrsnittet.



Figur 7: Tverrsnitt sykkelveg med fortau Tverradkomsten

7. Byveien (gang- og sykkelveg): Det foreslås gang- og sykkelveg mellom eksisterende tilbud i Thamshavnveien og avkjørselen til Elkem. Det kan bidra til økt sykling til og fra jobb.



Figur 8: gang- og sykkelvegen Byveien

8. Nærvikfjora (gang- og sykkelveg): Gang- og sykkelvegen legges på sørsiden for å få et sammenhengende gang- og sykkelnett uten behov for kryssing av vegen.



Figur 9: gang- og sykkelveg Nærvikfjora

9. Ny gang- og sykkelbru Havneveien: Dagens smale bru med tredekke byttes ut med en bru med 3,5 m gang- og sykkelveg og fast dekke.

10. Gammelosveien (sykkelveg): Det bygges ny sykkelveg langs Gammelosveien. Dette bidrar til økt fremkommelighet for sykkel samtidig som forholdene langs eksisterende turveg forbedres ved å flytte sykkeltrafikken til sykkelvegen. Tilkoblingen til Grønørveien ved Orklandsbadet er viktig for å få et sammenhengende sykkelnett.

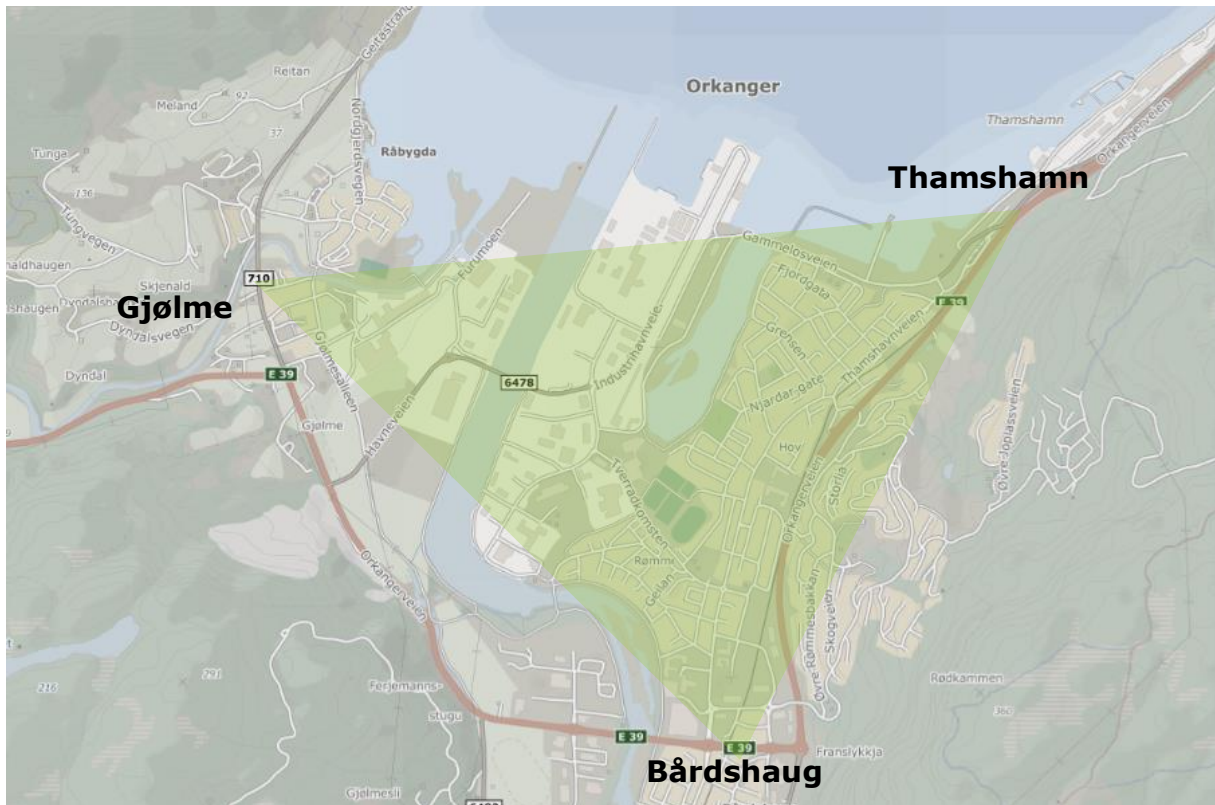


Figur 10: ny sykkelveg Gammalosveien

3 INNLEDNING

3.1 Grunnlag

Utredningen skal vurdere og anbefale løsning for hovedsykkeltilbud i trianglet Thamshamn – Bårdshaug - Gjølme. Dette tilbudet vil i stor grad være på kommunal veg.



Figur 11: Oversikt utredningsområde

Utredningen ses i sammenheng med utredningen langs fv. 800 mellom Øysand og Thamshamn



3.2 Målsetninger

Prosjektet etterstreber følgende samfunns mål:

Løsningene skal bidra til et sammenhengende, effektivt og trafiksikkert tilbud for syklister i triangelet Thamshamn – Gjølme – Bårdshaug og dermed føre økt sykling i Orkanger sentrum.

For å oppnå dette er det satt opp følgende effektmål:

- Økt andel syklende
- Trygt og trafiksikkert tilbud for syklende
- (Opprettholde) trygge løsninger for gående med god fremkommelighet
- Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)
- Oversiktlige og trafiksikre krysningspunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter

4 TRAFIKKSITUASJON

Det meste av vegene i Orkanger er kommunale vegar. I nordøstenden går fv. 800 fram til krysset med Thamshavnveien og Gammelosveien.

På vestsiden er Havneveien fylkesveg mellom E39 og rundkjøringen med Grønørveien/Industrihavnveien.

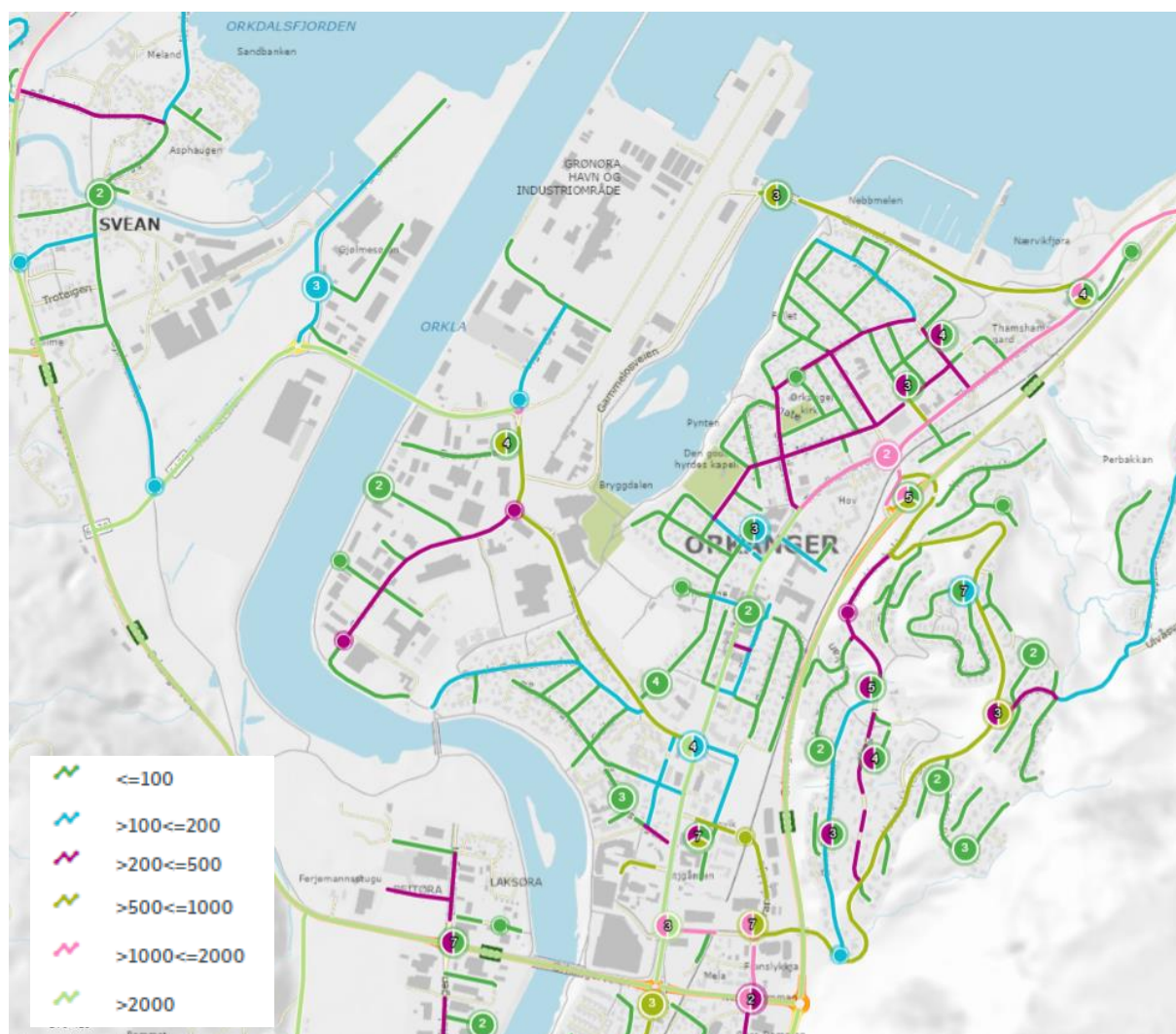


Figur 12: Funksjonsklasser (fylkesveger)

4.1 Trafikkmengde

Trafikkmengden i Orkanger sentrum er varierende med mest trafikk gjennom sentrum i Orkdalsveien med en ÅDT på 3000 kjt/dg og på vestsiden i Havneveien med en ÅDT på 3400 kjt/dg. Det finnes ikke noe pålitelige tall om andel tungtrafikk, men det går ut ifra at den er høy langs Havneveien.

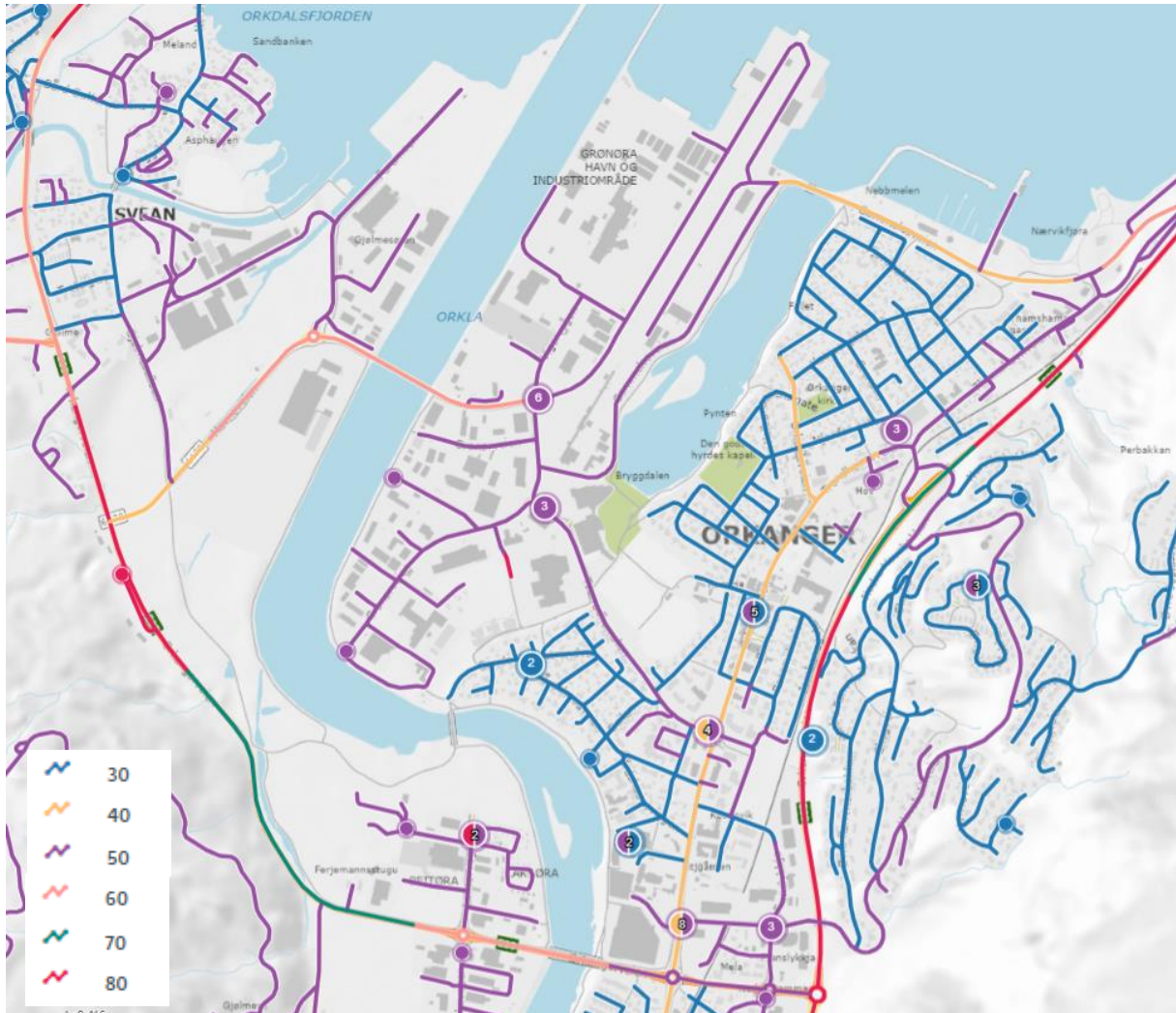
Det er ikke gjennomført tellinger av gående og syklende som del av utredningen.



Figur 13: Trafikkmengder Orkanger sentrum (vegkart.no)

4.2 Fartsgrense

I Orkanger sentrum varierer fartsgrensen mellom 30 og 60 km/t.



Figur 14: Fartsgrenser Orkanger sentrum (vegkart.no)

4.3 Trafikkulykker

I Orkanger sentrum er det en rekke registrerte trafikkulykker. De er fordelt over hele sentrum, men krysset mellom Orkdalsveien og Franslykkja peker seg ut med 3 ulykker med sykkel involvert. Krysset er utflytende og dermed uoversiktlig.

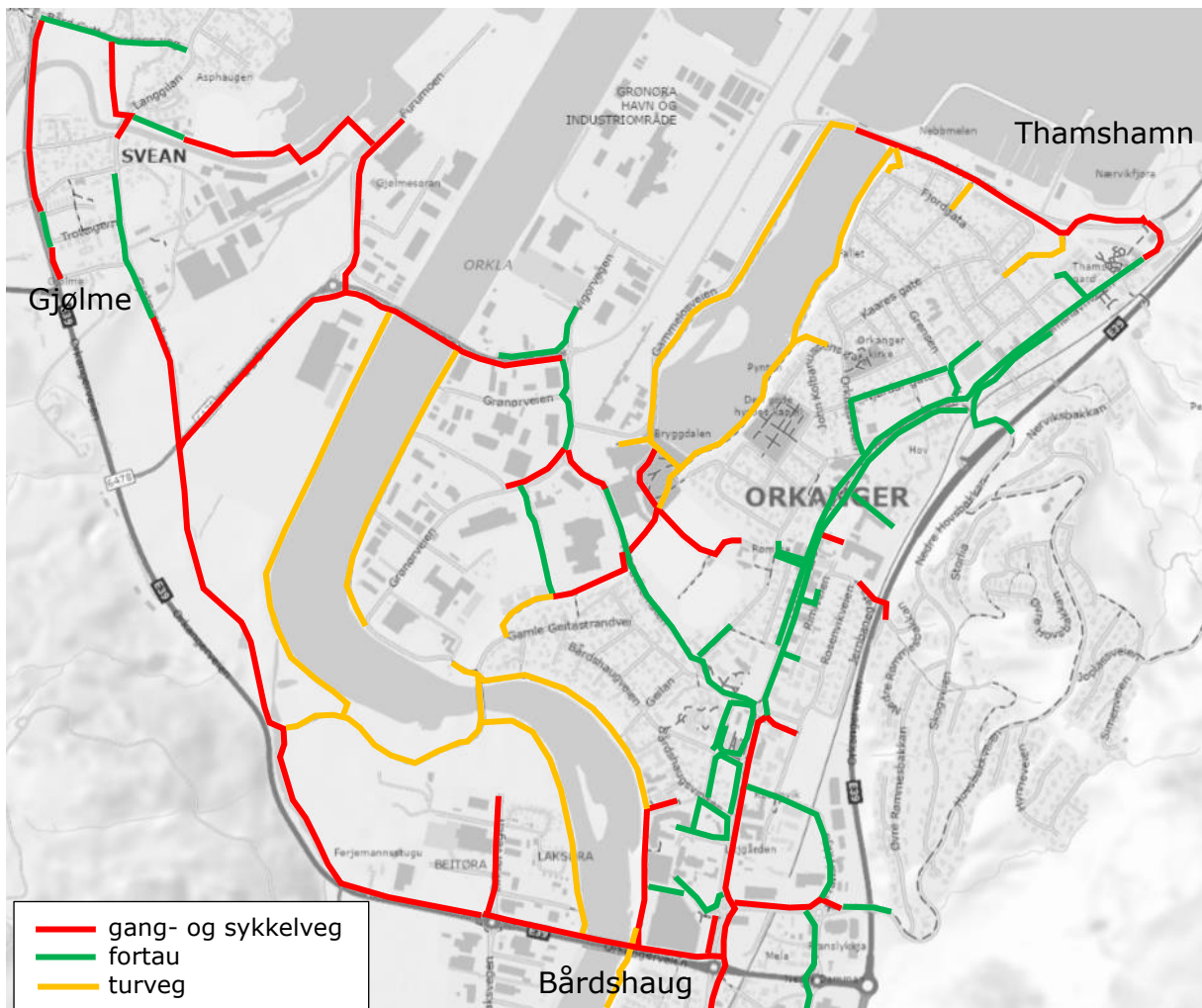


Figur 15: Registrerte trafikkulykker med sykkel i Orkanger sentrum (vegart.no)

4.4 Eksisterende sykkeltilbud

I Orkanger sentrum er det i dag hovedsakelig et tilbud for gående med fortausløsninger. Litt utenfor sentrum er det et variert tilbud med gang- og sykkelveger, fortau, turveger og blandet trafikk i bolig-gater.

Det mangler i dag et tydelig hovedtilbud for sykkel gjennom sentrum. I tillegg mangler det et godt tilbud mot Gjølme.



Figur 16: Registret gang- og sykkeltilbud i Orkanger sentrum (gang- og sykkelveg, fortau, turveg)

Det kan defineres 3 hovedakser:

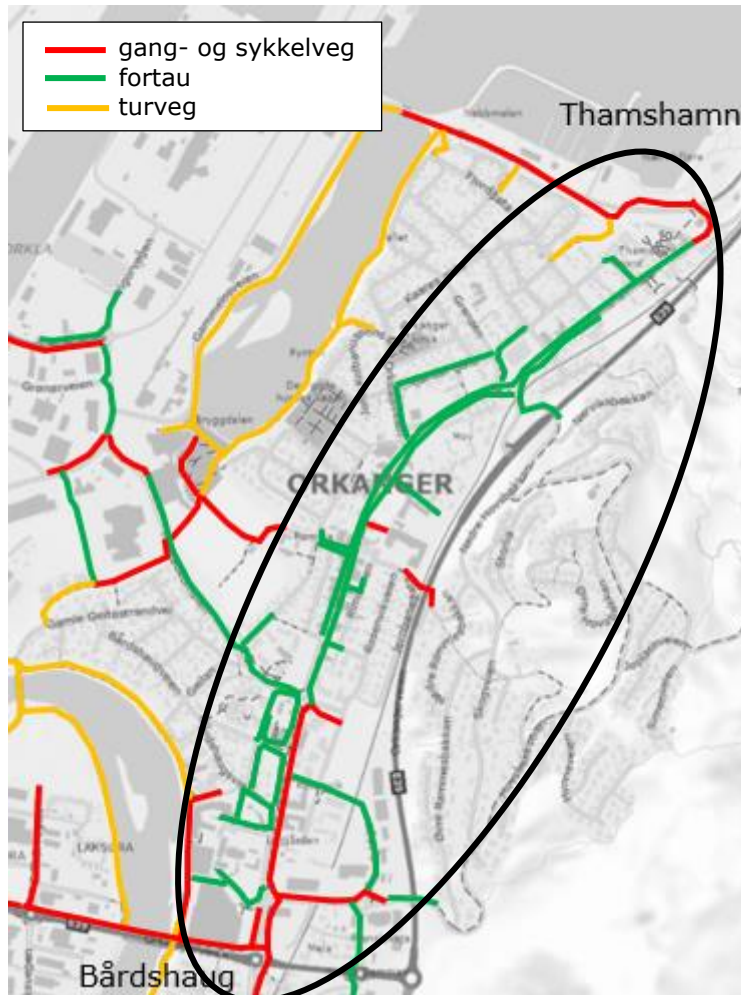
- Thamshamn – Bårdshaug
- Gjølme – Bårdshaug
- Thamshamn - Gjølme



Figur 17: Hovedakser sykkel Orkanger

4.4.1 Thamshamn – Bårdshaug

Strekningen mellom Thamshamn og Bårdshaug er rundt 2 km lang og forholdsvis flatt. På det meste av strekningen er det i dag ikke noe sykkeltilbud.



Figur 18: Tilbud på strekningen Thamshamn - Bårdshaug

I nordenden er det en strekning på rundt 400 m med fortau på vestsiden av vegen. Fortauet har en bredde på rundt 2,5 m.



Figur 19: Thamshavnveien (maps.google.com)

På resten av Thamshavnveien og nordre del av Trondheimsveien er det fortau på begge sider. Fortauene har en bredde på 2 til 2,5 m.



Figur 20 Trondheimsveien (maps.google.com)

I sentrum er det stort sett fortau på begge sider med gateparkering langs veien. Bredden varierer på grunn av bebyggelsen og gateparkeringen.



Figur 21: Orkdalsveien nordre del (maps.google.com)

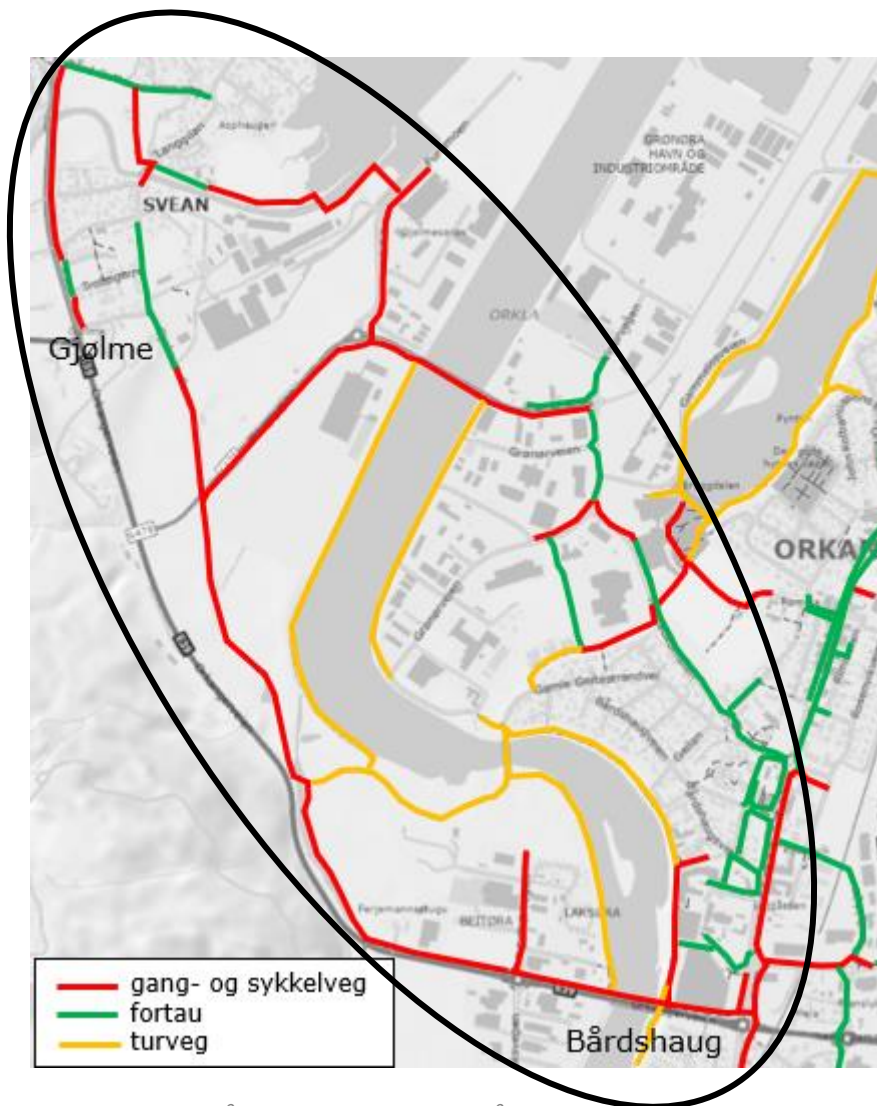
Fra Bårdshaugveien og sørover er det gang- og sykkelveg på østsiden av veien (3 m bredde) og fortau på vestsiden (fram til Bårdshaug Herregård, 2,5 m bredde).



Figur 22: Orkdalsveien søndre del (maps.google.com)

4.4.2 Gjørme – Bårdshaug

Strekningen mellom Gjørme og Bårdshaug er i overkant av 3 km lang nesten helt flatt. Mellom Gjørme og Bårdshaug er det et sykkeltilbud på størstedelen av strekningen. Strekningen får økt betydning i framtiden med tanke på utbygging av havna som fører til flere arbeidsplasser og mer trafikk (spesielt tungtrafikk) langs strekningen.



Figur 23: Tilbud på strekningen Gjørme - Bårdshaug

Fra Gjørme har det i 2022 blitt opprettet gang- og sykkelveg forbi Glimt stadion til Furumoen og videre til Havneveien fram til Grønørveien.



Figur 24: Sykkeltilbud Gjørme – Havneveien

Stort sett har gang- og sykkelvegen en bredde på 3 – 3,5 m. Over Grønørbrua er bredden på bare 2,5 m.



Figur 25: Grønørbrua (maps.google.com)

Langs Grønørveien er det fortau (3 m bredde) som er mindre egnet til sykkel.



Figur 26: Grønørveien (maps.google.com)

Fra Orklahallen frem til Orkdalsveien ble det i 2018 bygd et bredt fortau med oppmerking for sykkel. Totalbredden er 4 m hvorav 1,5 m sykkel og 2,5 m gange.

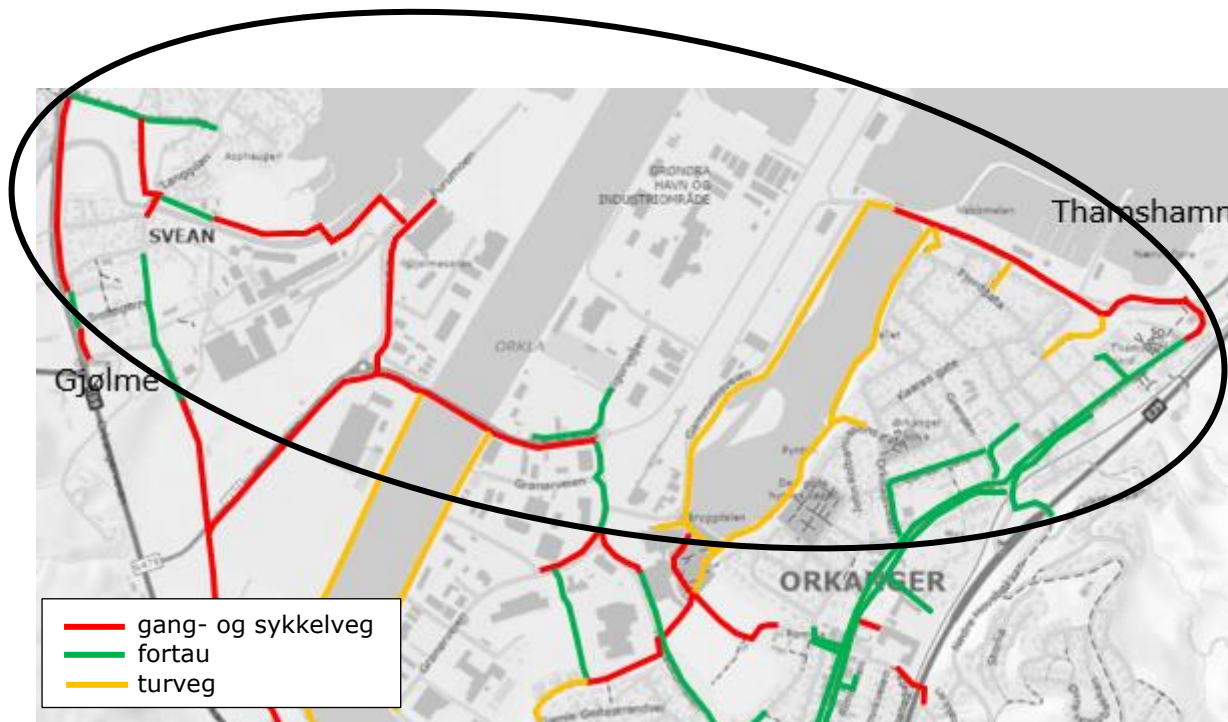
Tilbudet er godt for gående, men 1,5 m bredde for sykkel i begge retninger er for smalt, siden to sykler ikke kan møtes.



Figur 27: Tverradkomsten (maps.google.com)

4.4.3 Thamshamn - Gjølme

Strekningen mellom Thamshamn og Gjølme er rundt 4 km lang og nesten helt flatt. Det er et nesten sammenhengende tilbud bestående av gang- og sykkelveg og turveg.



Figur 28: Tilbud på strekningen Thamshamn -Gjølme

Fra Thamshamn til utløpet av Gammelosen er det gang- og sykkelveg med en bredde på 2,5 til 3 m. På deler av strekningen er gang- og sykkelvegen adskilt fra vegen med rekkverk.



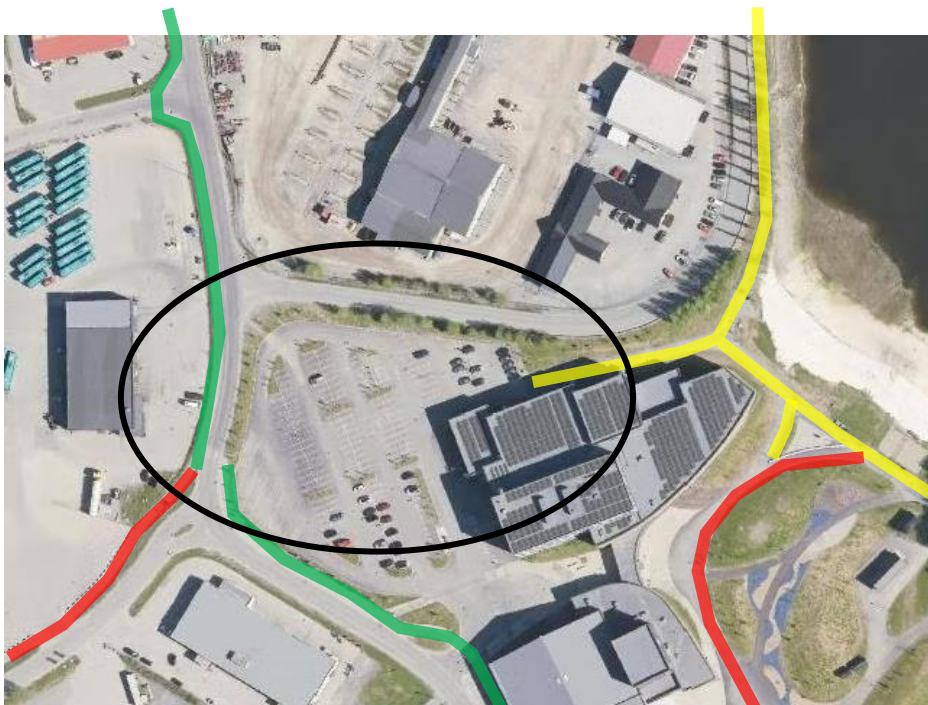
Figur 29: Gammelosenveien (maps.google.com)

Langs Gammelosen er det en turveg med grusdekke,



Figur 30: Turveg langs Gammelosen (maps.google.com)

I sørvestenden av Gammelosen mangler det et tydelig tilbud på en kort strekning og tilknytningen til tilbudet langs Grønørveien mangler.



Figur 31: Manglende tilbud ved Orklandbadet

Fra Orklahallen og nordvestover mot Gjølme sammenfaller akse med Gjølme – Bårdshaug (se lenger opp).

4.5 Kollektivtransport

Strekningen langs fv. 800 trafikkeres av linje 410 (mellom Trondheim S og Fannrem stasjon). Linjen har inntil 19 avganger daglig i hver retning.

Linje 310 kjører samme strekning, men benytter seg av E39 istedenfor fv. 800.

Begge linjer trafikkerer gjennom Orkanger sentrum.



Figur 32: Utsnitt av rutekartet til AtB

4.6 Målpunkter

Det er en rekke målpunkter i Orkanger, både skoler, handel og idrettsanlegg samt kollektivknutepunkt ved Bårdshaug. De fleste målpunkter ligger langs aksene Thamshamn-Bårdshaug og Gjørme-Bårdshaug.

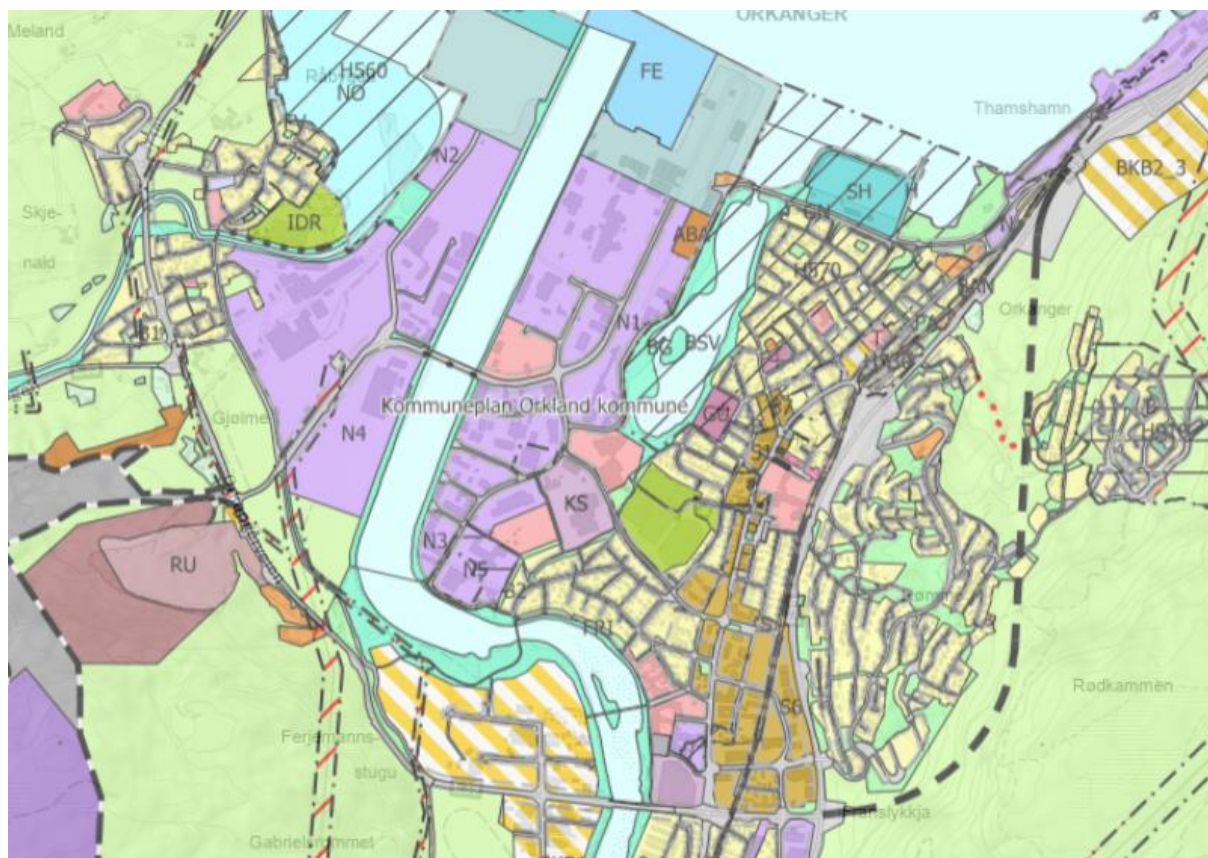
Korte avstander kombinert med flatt terreng gir et stort potensial for betydelig økt sykkeltransport med god tilrettelegging.



Figur 33: Potensielle målpunkter Orkanger sentrum

4.7 Planforutsetninger

Kommuneplanen til Orkland kommune legger opp til en del utbygging, både boliger og spesielt industri.



Figur 34: Kommuneplan Orkland kommune

Et fremtidig sykkeltilbud bør tilpasses utbyggingen og dermed økt transportbehov. Siden Orkland kommune er part i Miljøpakken skal nullvekstmålet legges til grunn. Det betyr at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, ikke med bil. Derfor er det behov for et godt tilbud for gående og syklende.

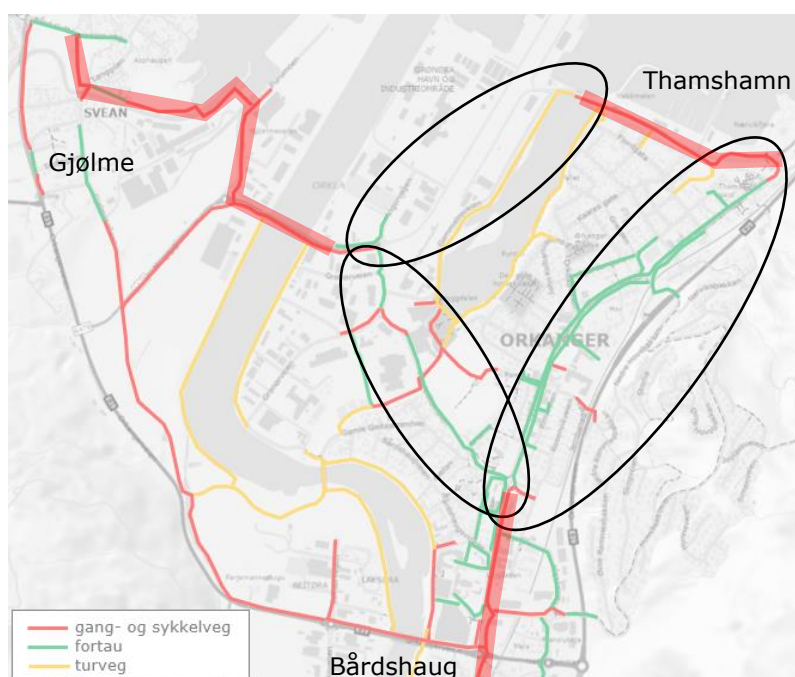
5 LØSNINGSFORSLAG

I dag er det sykkeltilbud med variert utforming og standard.

Det er ønskelig med et godt og tydelig lesbart sykkeltilbud i aksene:

- Thamshamn – Bårdshaug
- Gjølme – Bårdshaug
- Thamshamn – Gjølme

I dag mangler det et godt sykkeltilbud på deler av disse aksene.



Figur 35: Dagens nett for gående og syklende med manglende tilbud

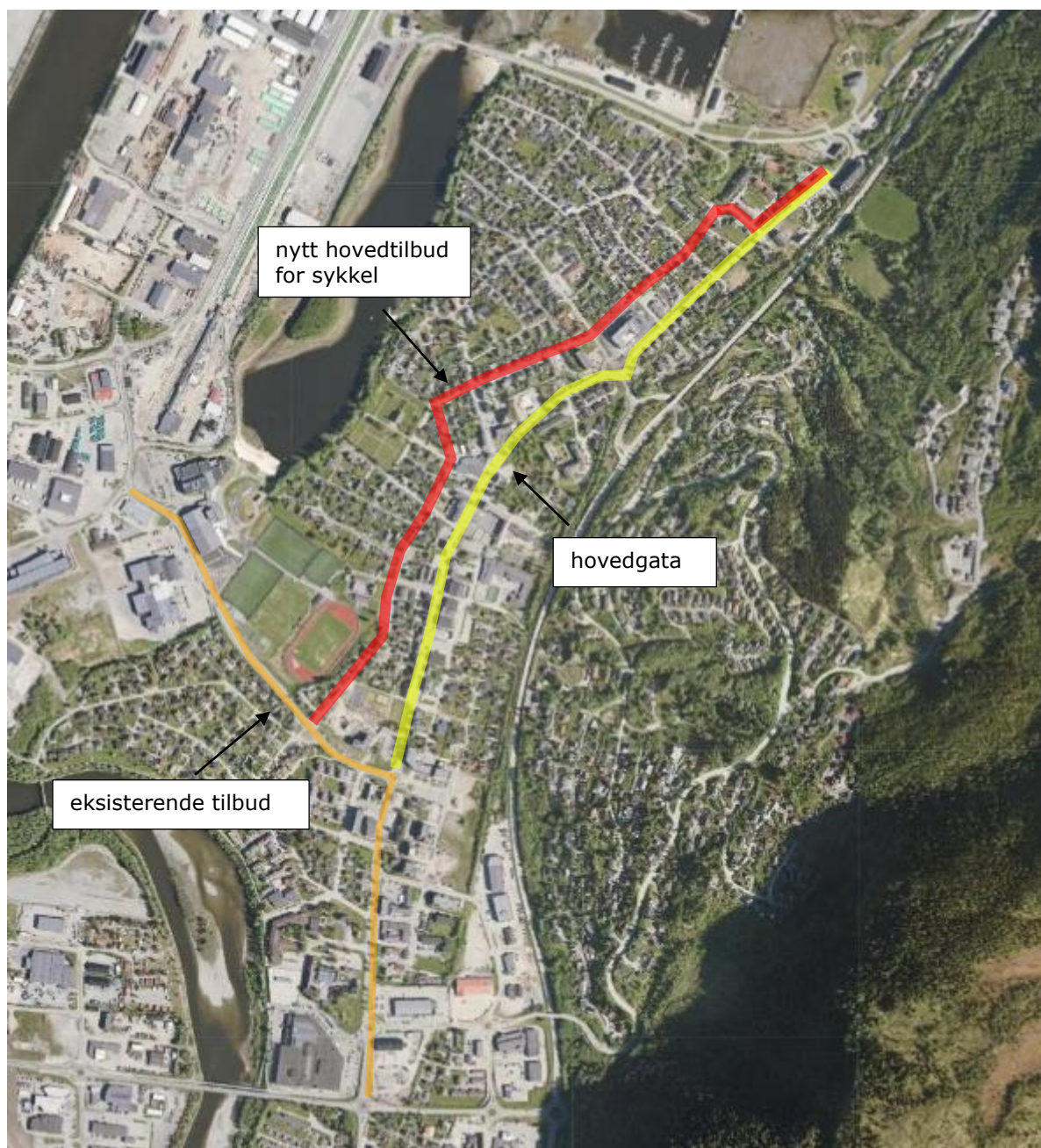
De forslåtte tiltak er utarbeidet av en tverrfaglig prosjektgruppe i Trøndelag fylkeskommune basert på en workshop avholdt sammen med Orkland kommune 13.01.2025.

5.1 Thamshamn – Bårdshaug

Aksen Thamshamn – Bårdshaug mangler i dag et tilbud for sykkel (se Figur 35).

Det ble vurdert å legge sykkeltilbudet i hovedgata (Thamshavnveien, Trondheimsveien, Orkdalsveien). Den brukes i dag av bil og gående (det er stort sett tosidig fortau) samt gateparkering. Et trygt sykkeltilbud med god fremkommelighet har forholdsvis stort plassbehov. For å få det til på strekningen er det behov for å fjerne gateparkering og noe inngrep i eiendommer. Dette anses på nåværende tidspunkt for å være uaktuelt. Det ble derfor sett på mulige tilbud i parallelgater.

Det som utpeker seg som løsning for syklende er Njardar gate – Søster Signes vei – Geilan (rød strek i Figur 36). Aksen ligger nær hovedgata og har i dag lite trafikk og noe tilrettelegging for sykkel i Njardar gate. Strekningen har en lengde på rundt 1,5 km og er hovedsakelig flatt.



Figur 36: forslag til hovedsykkeltilbud mellom Thamshamn og Bårdshaug

Det er en rekke tiltak som kan forbedre forholdene for syklende langs hovedaksen:

- Tydelig skilting og oppmerking (sykkelprioritert gate)



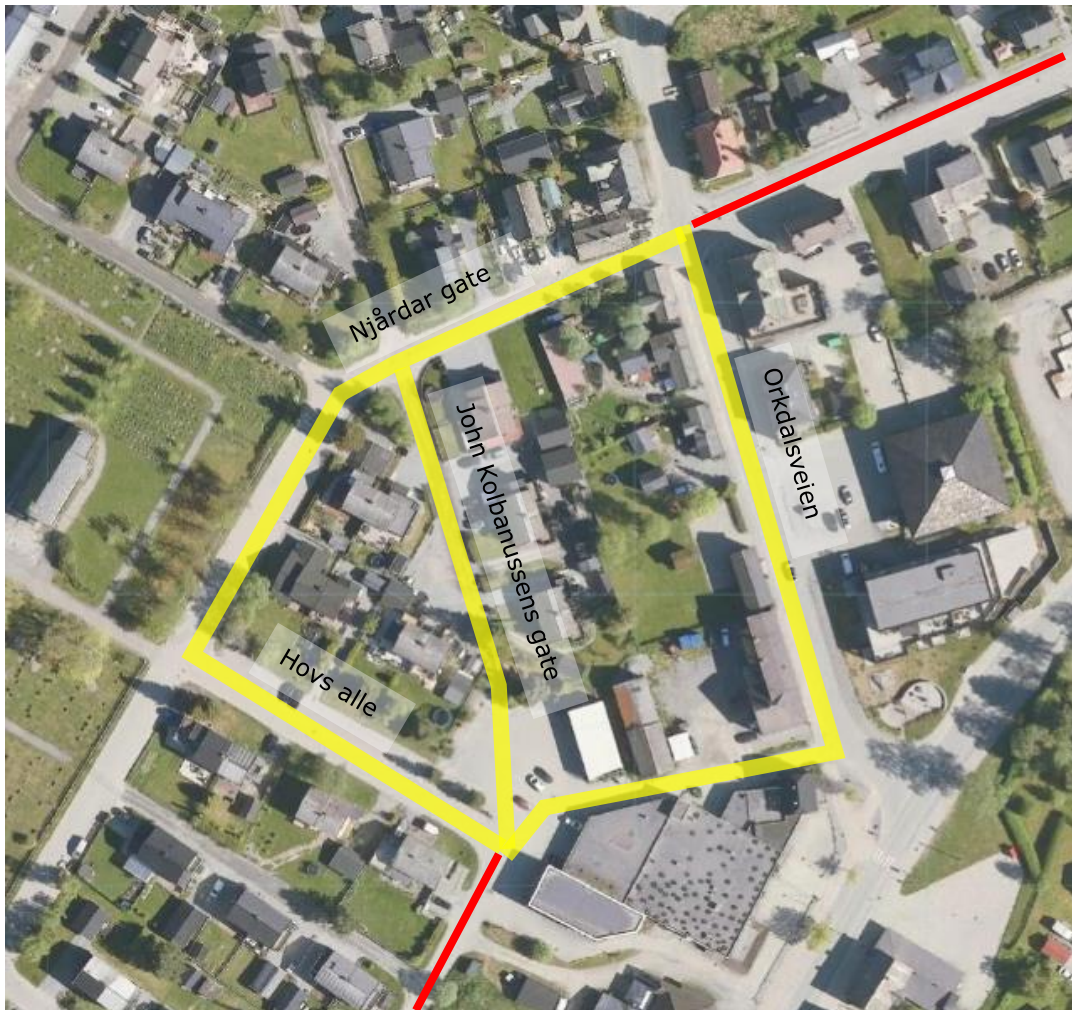
Figur 37: Oppmerking og skilting (Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim)

- Forkjøringsregulering for sykkel langs aksen (trygge og effektive kryssingspunkt)
- Hastighetsreducerende tiltak
- Trafikkregulerende tiltak som gjennomkjøring forbudt for motorkjøretøy og enveisregulering med tillat sykkel i motsatt retning



Figur 38: Sykkelprioritering i enveisregulert gate, Sverres gate Trondheim (maps.google.com)

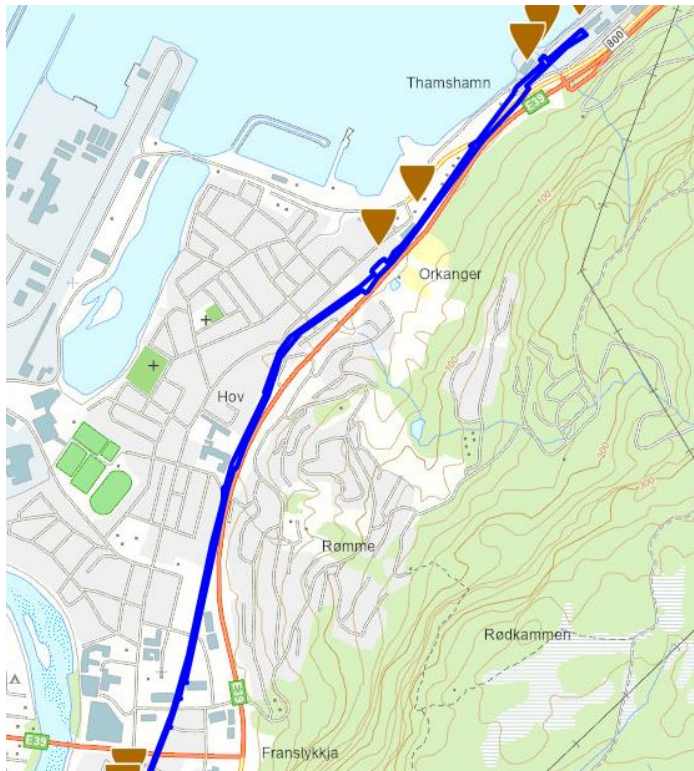
- Forsterket belysning i kryss
- I området ved Orkdalsveien, Njårdar gate/Hovs alle, John Kolbanussens gate er det flere mulige traseer. Disse krever ulik grad av tiltak. Valg av trasé må tas i neste planfase.



Figur 39: Alternative traseer Orkdalsveien, Njårdar gate/Hovs alle, John Kolbanussens gate

Det har blitt vurdert å opprette sykkeltilbud langs traseen til Thamshavnbanen mellom Thamshavn og Bårdshaug. Traseen ligger parallelt til hovedgata og er i dag ikke i bruk. Det hadde vært et veldig fint supplement til tilbudet i Njardar gate. Men fredningen av togstrekningen tillater hverken fjerning av skinnegangen eller utvidelse av traseen.

Dermed er det ikke mulig å bygge gang- og sykkelveg langs strekningen. Løsningen blir derfor forkastet.

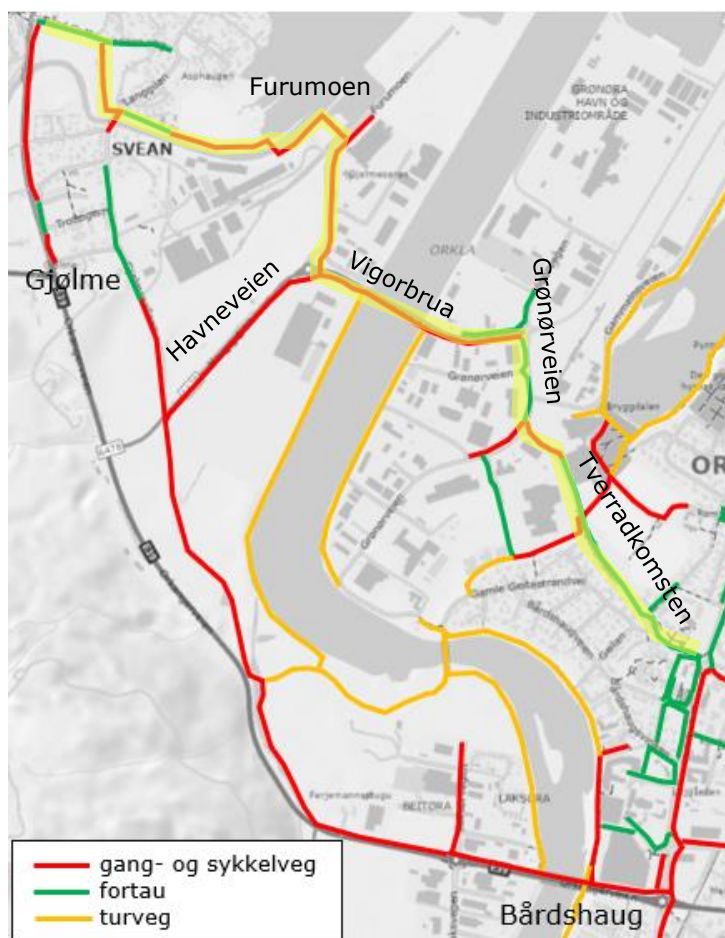


Figur 40: Fredet kulturminne «Thamshavnbanen»

5.2 Gjørme – Bårdshaug

Det er et nesten sammenhengende sykkeltilbud fra Gjørme til Bårdshaug i dag. Tilbudet er av varierende standard. Det er flere punkter og delstrekninger som har behov for oppgradering med tanke på å få til et fullverdig sykkeltilbud.

Dagens tilbud varierer mellom gang- og sykkelveg og fortau. For å få til et framtidsrettet tilbud bør det være få systemskifter og et tydelig lesbart tilbud.

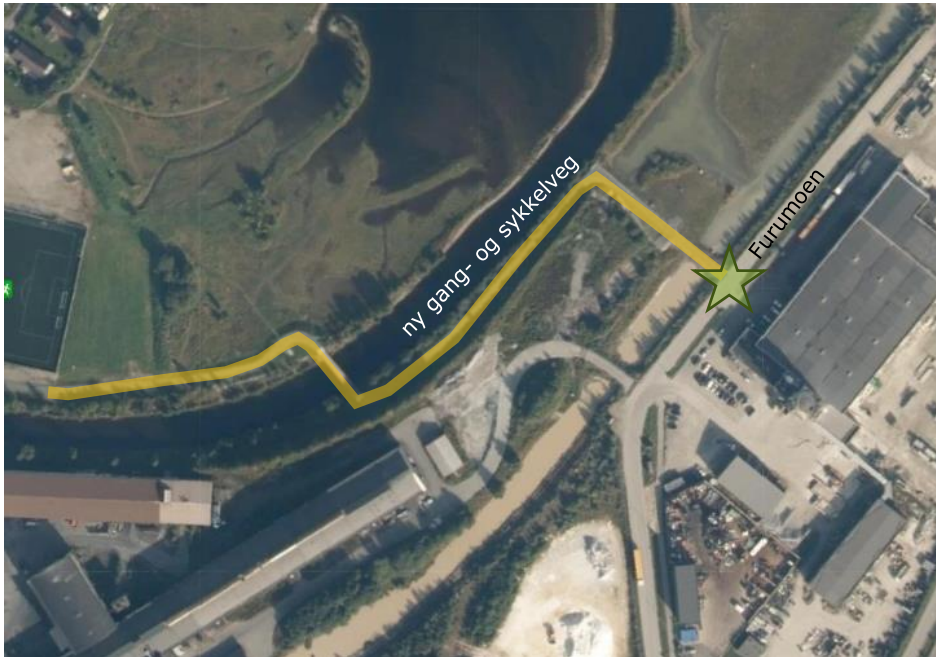


Figur 41: Eksisterende tilbud mellom Gjørme og Bårdshaug

5.2.1 Furumoen

I 2022 ble det bygget gang- og sykkelveg som krysser Skjenaldelva og knytter seg til gang- og sykkelvegen langs Furumoen.

Kryssingen av Furumoen er noe uoversiktlig og det er høyt fartsnivå langs strekningen. I tillegg er tilbudet på vestsiden noe sideforskjøvet sånn at det ikke er mulig å krysse vegen i rett vinkel.



Figur 42: Kryssing Furumoen

Det er behov for en rekke tiltak for å gjøre kryssingen mer trafikksikker og trygg:

- Etablering av tilbud på østsiden framkølet fra avkjørselen
- Detektering av myke trafikanter og varselsblink
- Fartsdempende tiltak (opphevd krysningspunkt)



Figur 43: Oppgradering sykkelkryssing Furumoen

5.2.2 Kryss Havneveien/Furumoen

Det er høy fart gjennom rundkjøringen. Spesielt sørfra langs Havneveien er det lite avbøying og dermed lite behov for fartsreduksjon. Det gjør kryssingen for myke trafikanter utrygg.

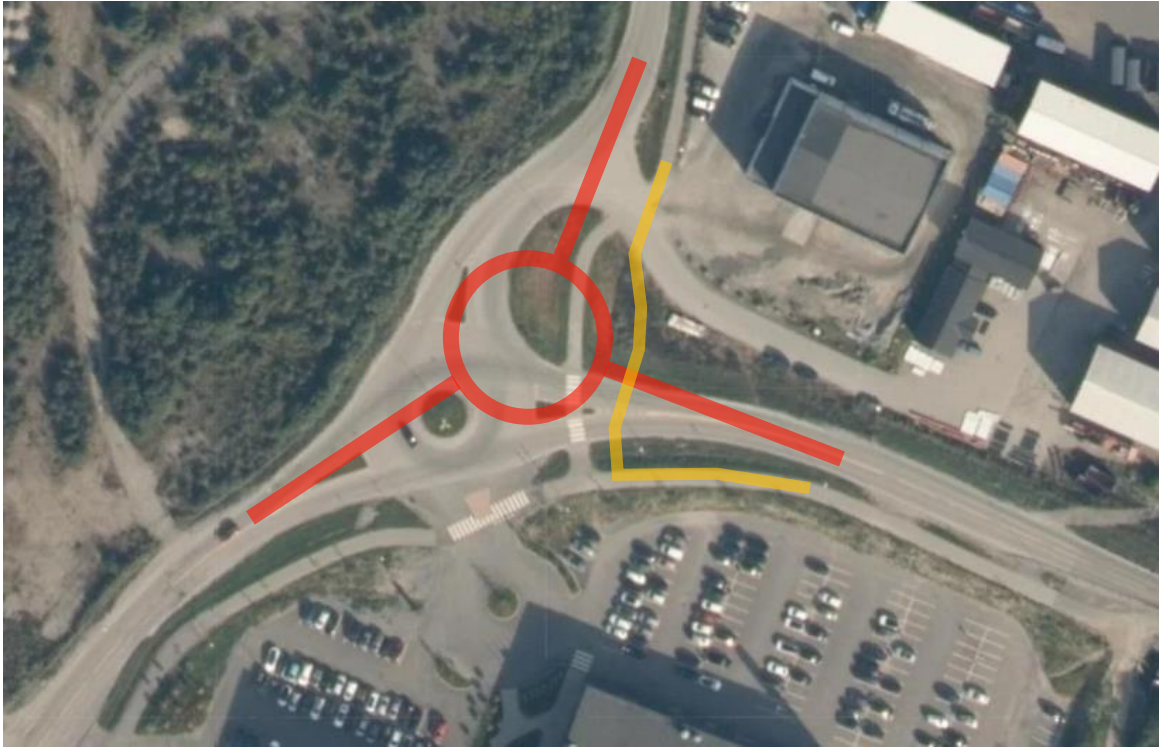
Det bør gjennomføres tiltak for å få ned fartsnivået.

I første omgang bør det gjennomføres fartsdempende tiltak som skilting, oppmerking og fartshumper/opphevede gangfelt og oppstramming av kjørerareal/utvidelse av sentraløya hvis mulig samt forsterket belysning i gangfelt.



Figur 44: Opphevede gangfelt (gul), utvidet sentraløy (grønn) og kantstein (lilla)

Hvis disse tiltakene viser seg å ikke ha tilstrekkelig effekt bør det vurderes å legge om rundkjøringen for å få mer avbøying.

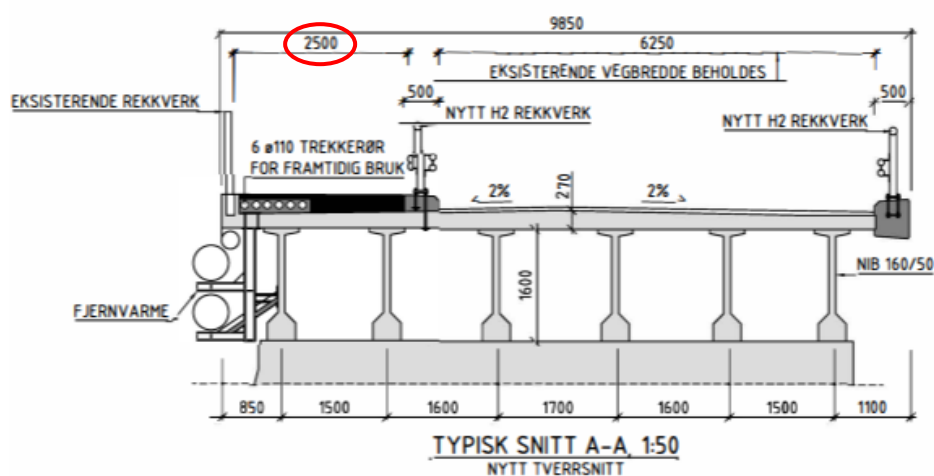


Figur 45: Mulig omlegging rundkjøring Havneveien

5.2.3 Vigorbrua (Havneveien)

Vigorbrua har gang- og sykkelveg med en bredde på 2,5 m adskilt fra kjørebanelen med rekkverk. Det er noe smalere enn tilstøtende gang- og sykkelveg med en bredde på rundt 3 m.

Ved økt sykkelandel blir sykkeltilbudet på brua for smalt. Da må det vurderes å utvide brua med 0,5 m, noe som er teknisk mulig, men innebærer plassering av 1 stk ekstra bjelke og utvidelse av brufundamenter og brudekke. Denne prosessen er krevende og kostnadsbærende. Som et alternativ kan separat g/s-bru som ligger parallelt med dagens bru vurderes. Det anbefales derfor å utarbeide forprosjekt der begge alternativ vurderes i forhold til kost-nytte hvis det blir behov for utvidelse av tverrsnittet.



Figur 46: Tverrsnitt Vigorbrua

5.2.4 Grønørveien

Langs Grønørveien er det i dag en løsning med et fortau på 3 m langs veien. Fortau er i utgangspunktet ikke noe løsning tilpasset syklister. Løsningen er også forholdsvis smalt for å kombinere gående og syklende.

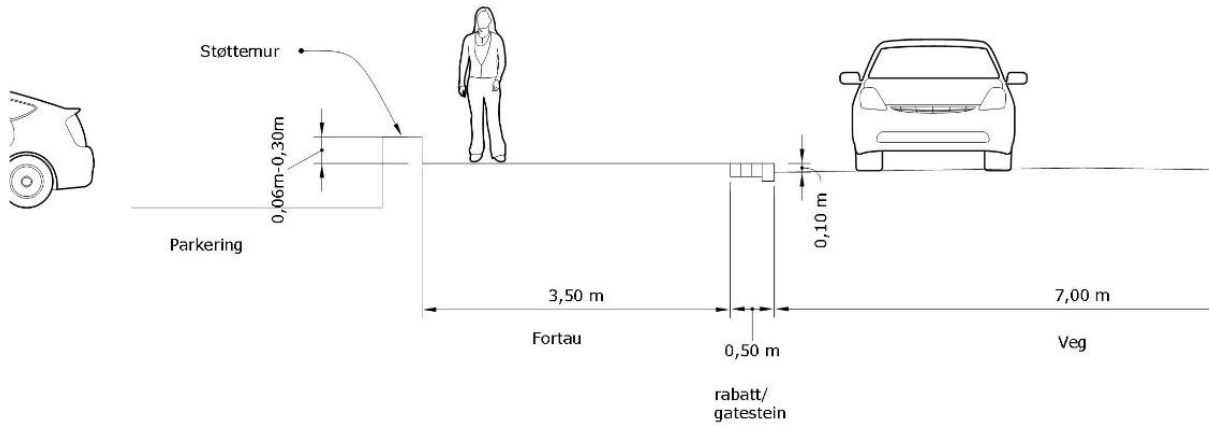


Figur 47: Grønørveien

En optimal løsning hadde vært å skille gang- og sykkelvegen fra kjørebanelen med en grøft på minimum 1,5 m bredde. Dette tar beslag på mye areal av de tilstøtende parkeringsområder.

For å spare areal er det derfor vurdert å skille kjørebanelen og gang- og sykkelvegen med rekkverk. Men rekkverk er sikthindrende og kan skape konfliktpunkter.

Løsningen som foreslås er å utvide fortauet med 0,5 m og lage en buffer på 0,5 m med gatestein inn mot veien.



Figur 48: Prinsippskisse Grønørveien

I tillegg bør kryssingen av sidevegen opphøyres for å skape et bedre og mer oversiktlig krysningspunkt samt forsterket belysning.

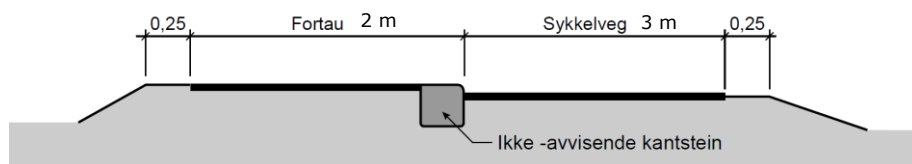
5.2.5 Tverradkomsten

Langs Tverradkomsten er det i dag en løsning med fortau på mellom 4 og 4,5 m som er delt inn i en sykkeldel og en gangdel med oppmerking (se Figur 27). Sykkeldelen er på bare rundt 1,5 m, noe som er for smalt til toveissykling.



Figur 49: Tverradkomsten

Der det er nok tilgjengelig areal foreslås det å opprette sykkelveg med fortau som er adskilt fra kjørebanelen med en grøft på minst 1,5 m eller med rekkverk. Fortauet skal være på 2 m og sykkelvegen på 3 m.

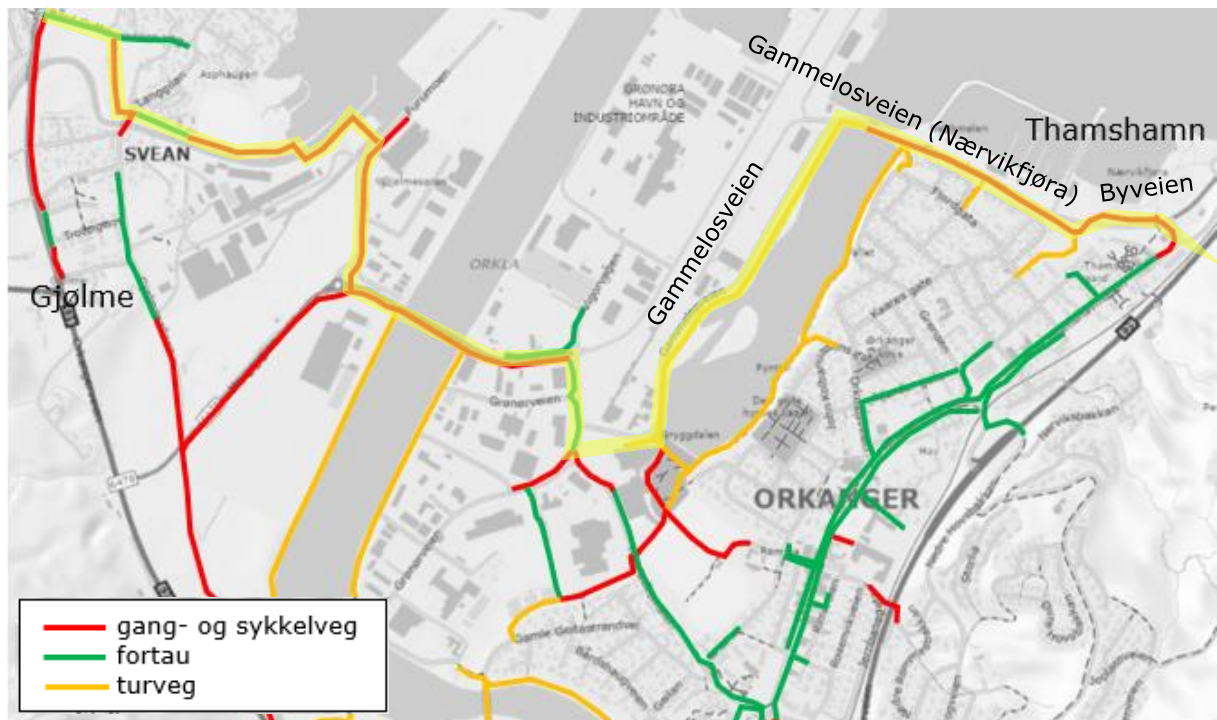


Figur 50: Skjemaskisse sykkelveg med fortau (vegvesen.no)

Der det er begrenset med tilgjengelig areal er det mulig å redusere bredden til 1,5 m fortau og 2,5 m sykkel eller droppe separeringen og opprette gang- og sykkelveg med en bredde på 3 – 4 m.

5.3 Thamshamn – Gjølme

Strekningen er adkomst til mange arbeidsplasser. I dag er det et tilbud langs stort sett hele strekningen, men en bedre tilrettelegging for sykkel og et bedre skille mellom transportsyklister og tur/rekreasjon kan øke andel syklende på strekningen.



Figur 51: Eksisterende tilbud mellom Thamshamn og Gjølme

Det er en rekke tiltak som kan forbedre situasjonen.

5.3.1 Byveien

Det mangler i dag et sykkeltilbud mellom krysset med Thamshavnveien og avkjørselen til Elkem.

Ved å opprette gang- og sykkelveg på strekningen økes potensialet for sykling til og fra jobb. Det foreslås gang- og sykkelveg med en asfaltert bredde på 3 m.



Figur 52: Mulig forlengelse av gang- og sykkelveg til Elkem

5.3.2 Gammelosveien (Nærvikfjora)

I dag ligger sykkeltilbudet på nordsiden av Gammelosveien på en strekning på rundt 170 m. Sykkelvegen er ikke asfaltert. I tillegg er det behov for kryssing av kjørevegen på to steder på en kortere strekning.

Det er derfor ønskelig å legge gang- og sykkelvegen på sørsiden av veien på hele strekningen.



Figur 53: Mulig flytting av gang- og sykkelveg ved Nærvikfjora

5.3.3 Havneveien gangbru

Bru ved utløpet av Gammelosen har en bredde på i underkant av 2 m. Det er for smalt når to sykler skal møtes. I tillegg har brua tredekke som kan bli glatt i regnvær.

Det foreslås å erstatte brua med en ny bru med 3,5 m bredde og slitelag av asfalt.



Figur 54: Havneveien gangbru

I denne utredning baserer seg på en vurdering av sykkeltilbudet. På lang sikt bør det også vurderes å erstatte dagens kjørebru med bare et felt med en bru med to kjørefelt, eventuelt i kombinasjon med gang- og sykkeltilbudet.

5.3.4 Gammelosveien langs Gammelosen

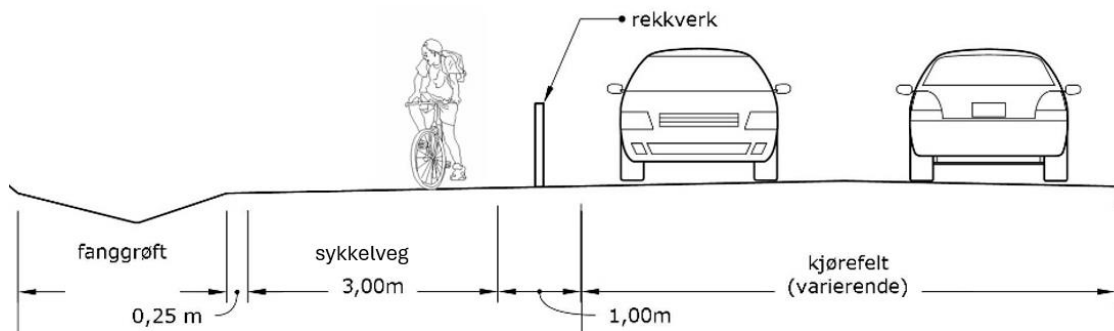
I dag er det en kombinert sykkel- og turveg langs Gammelosen. Dette er et fint tilbud til gående og tursykling, mens det ikke er egnet til transportsykling til og fra arbeidsplasser og fritidsaktiviteter.



Figur 55: Eksisterende tilbud langs Gammelosen

Det foreslås å opprette en sykkelveg på 3 m bredde langs Gammelosveien mellom gang- og sykkelbrua og Orklandbadet på sørøstsiden av veien.

Det er lite tilgjengelig areal langs Gammelosveien. Det foreslås derfor å bygge sykkelveg som er adskilt fra kjørebanelen med rekkverk.



Figur 56: Prinsippskisse gang- og sykkelveg adskilt med rekkverk

Det bør tas noe areal på begge sider av dagens veg for å minimere inngrepet i grøntstrukturen og bevare verdien av Gammelosen.

Helt i sør er det minst tilgjengelig areal. Der bør det vurderes å slå sammen sykkelvegen med dagens turveg på en strekning på rundt 150 m. Da må dagens tilbud utvides noe for å unngå konflikter mellom syklister og turgåere.



Figur 57: Ny sykkelveg langs Gammelosveien

I sørvestenden forlenges tilbudet over parkeringsplassen og det opprettes en tilkobling til Grønørveien. Dette er i dag en «missing link» i sykkelnettet



Figur 58: Sammenkobling av tilbudet langs Gammelosen og Grønørveien (markert rødt)



6 KOSTNADSBEREGNING

Det er gjennomført et enkelt kostnadsoverslag med en nøyaktighet på +- 50 % for alle skisserte løsninger. Kostnadene er inkl. mva og i 2025-kroner. Kostnadsoverslaget er basert på mengder (areal, løpemeter, antall) og erfaringspriser (fra tidligere entrepriser).

6.1 Thamshamn – Bårdshaug

- Strekningstiltak 4 mill. kr.

6.2 Gjølme – Bårdshaug

- Furumoen (kryssingspunkt) 1,3 mill. kr.
- Utbedring rundkjøring Havneveien 9 mill. kr.
- *Ny rundkjøring* 50 mill. kr.
- Utvidelse Vigorbrua 35 mill. kr.
- Grønørveien 10,5 mill. kr.
- Tverradkomsten (Sykkelveg med fortau) 27 mill. kr.

6.3 Thamshamn – Gjølme

- Byveien (gang- og sykkelveg) 7,5 mill. kr.
- Nærvikfjora (gang- og sykkelveg) 8 mill. kr.
- Ny gang- og sykkelbru Havneveien 14 mill. kr.
- Gammelosveien (sykkelveg) 56 mill. kr.



7 MÅLOPPNÅELSE

Det er følgende målsetninger løsningene skal vurderes opp mot:

- Flere syklende
- Trygt og trafikksikkert tilbud for syklende
- Gode løsninger for gående
- Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)
- Oversiktlige og trafikksikre krysningpunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter

Måloppnåelse er vurdert i forhold til følgende skala:

- +++ svært positiv effekt
- ++ positiv effekt
- + noe positiv effekt
- 0 ingen effekt
- noe negativ effekt
- negativ effekt
- svært negativ effekt

7.1 Thamshamn – Bårdshaug

7.1.1 Strekningstiltak

Veg	KV3250 / KV4100 / KV 1900
Kostnader	4 mill. kr.
Økt andel syklende	+
Trygt og trafikksikkert tilbud for syklende	+
Gode løsninger for gående	0(+)
Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	++
Oversiktlige og trafikksikre krysningpunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	+

7.2 Gjørme – Bårdshaug

7.2.1 Furumoen (kryssingspunkt)

Veg	KV1788
Kostnader	1,3 mill. kr.
Økt andel syklende	0(+)
Trygt og trafiksikkert tilbud for syklende	++
Gode løsninger for gående	+
Tydlig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	+
Oversiktlige og trafiksikre krysningspunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	++

7.2.2 Rundkjøring Havneveien

Veg	FV6478	
	Utbedring	Ny rundkjøring
Kostnader	9 mill. kr.	50 mill kr.
Økt andel syklende	0(+)	0(+)
Trygt og trafiksikkert tilbud for syklende	+	+(+)
Gode løsninger for gående	+	++
Tydlig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	+	+
Oversiktlige og trafiksikre krysningspunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	+(+)	++



7.2.3 Utvidelse Vigorbrua

Veg	FV6478
Kostnader	35 mill. kr.
Økt andel syklende	+
Trygt og trafikksikkert tilbud for syklende	+
Gode løsninger for gående	++
Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	0
Oversiktlige og trafikksikre krysningspunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	

7.2.4 Grønørveien

Veg	KV2105
Kostnader	11 mill. kr.
Økt andel syklende	+
Trygt og trafikksikkert tilbud for syklende	+
Gode løsninger for gående	+
Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	++
Oversiktlige og trafikksikre krysningspunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	+

7.2.5 Tverradkomsten (Sykkelveg med fortau)

Veg	KV4255
Kostnader	27 mill. kr.
Økt andel syklende	++
Trygt og trafikksikkert tilbud for syklende	++
Gode løsninger for gående	+
Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	++
Oversiktlige og trafikksikre krysningspunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	+



7.3 Thamshamn - Gjørme

7.3.1 Byveien (gang- og sykkelveg)

Veg	FV800
Kostnader	7,5 mill. kr.
Økt andel syklende	++
Trygt og trafiksikkert tilbud for syklende	++
Gode løsninger for gående	++
Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	++
Oversiktlige og trafiksikre krysningpunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	

7.3.2 Nærvikfjæra (gang- og sykkelveg)

Veg	KV1794
Kostnader	8 mill. kr.
Økt andel syklende	+
Trygt og trafiksikkert tilbud for syklende	++
Gode løsninger for gående	++
Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	++
Oversiktlige og trafiksikre krysningpunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	



7.3.3 Ny gang- og sykkelbru Havneveien

Veg	KV1794
Kostnader	16 mill. kr.
Økt andel syklende	0
Trygt og trafikksikkert tilbud for syklende	+
Gode løsninger for gående	+
Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	0
Oversiktlige og trafikksikre krysningpunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	

7.3.4 Gammelosveien (sykkelveg)

Veg	KV1794
Kostnader	56 mill. kr.
Økt andel syklende	++
Trygt og trafikksikkert tilbud for syklende	++
Gode løsninger for gående	+
Tydelig og lesbart tilbud for syklende (og gående)	++
Oversiktlige og trafikksikre krysningpunkter med god fremkommelighet for myke trafikanter	+



8 ANBEFALING

8.1 Thamshamn – Bårdshaug

Det anbefales å gjennomføre strekningstiltak på strekningen mellom Thamshamn og Bårdshaug. Det kan skapes en tydelig sykkelrute gjennom Orkanger sentrum ved forholdsvis små tiltak og lave kostnader.

Tiltakene må konkretiseres i neste planfase. Strekningstiltakene kan gjennomføres uten reguleringsplan. Etter en konkretisering av tiltakene kan man gå rett på byggeplan.

8.2 Gjørme- Bårdshaug

Det er skissert en rekke tiltak på strekningen mellom Gjørme og Bårdshaug:

- Furumoen (krysningspunkt): Tiltaket har god effekt med tanke på trafikksikkerhet for myke trafikanter og anbefales bygd. Tiltaket trenger noe koordinering med tanke på innkjørsel til industriområde, men det er ikke behov for reguleringsplan.
- Rundkjøring Havneveien: En utvidelse av sentraløya, og bygging av opphøyde krysningspunkter har god effekt med tanke på trafikksikkerhet for myke trafikanter og anbefales bygd. Tiltaket berører ikke areal utenom dagens veggrunn og trenger dermed ikke regulering. En nybygging av rundkjøring hadde ført til noe bedre forhold for gående og syklende enn en utbedring av eksisterende, men kostnadene er betydelig høyere. Dermed anses det ikke som aktuelt å bygge ny rundkjøring.
- Utvidelse Vigorbrua: Utvidelse av Vigorbrua har positiv effekt med tanke på kapasitet på strekningen. Men prisen er høy. Utvidelsen anses som aktuelt i kombinasjon med de andre tiltakene langs strekningen, men bør ikke ha høyest prioritet.
- Grønørveien: Grønørveien er i dag delstrekningen med dårligst standard på akse mellom Gjørme og Bårdshaug. Derfor bør oppgraderingen ha høy prioritet for å få et sammenhengende sykkelnett. Det er behov for reguleringsplan.
- Tverradkomsten (sykkelveg med fortau): Det er flere målpunkter langs Tverradkomsten med Oti-senteret og Orklahallen/Orklandbadet. Dermed er det stort potensiale for økt sykling. Dermed anbefales byggingen av sykkelveg med fortau på strekningen. Det er behov for reguleringsplan.



8.3 Thamshamn – Gjølme

Det er flere aktuelle tiltak på strekningen mellom Thamshamn og Gjølme:

- Byveien (gang- og sykkelveg): Gang- og sykkelveg mellom Thamshavnveien og avkjørselen til Elkem kan bidra til økt sykling og mindre bruk av bil. Tiltaket anbefales derfor gjennomført. Det er behov for reguleringsplan.
- Nærvikfjora (gang- og sykkelveg): Bygging av sammenhengende gang- og sykkelveg på sørsiden av Gammelosen fører til en tydelig forbedring av trafiksikkerheten og fremkommeligheten for myke trafikanter. Tiltaket anbefales gjennomført. Det er behov for reguleringsplan.
- Ny gang- og sykkelbru Havneveien: En ny og bredere gang- og sykkelbru har positiv effekt for gående. Men prisen er høy. Tiltaket har ikke så høy prioritet. Det bør også ses i sammenheng med eventuell bygging av ny kjørebri som bare har et felt i dag.
- Gammelosen (sykkelveg): ny sykkelveg langs Gammelosen bidrar til å sikre et godt sammenhengende sykkelnett. Det viktigste på kort sikt er å få en kobling mellom eksisterende tilbud rundt Gammelosen og tilbudet langs Grønørveien. Der er det i dag en missing link. Dette bør ha høy prioritet. På resten av strekningen er det i dag et tilbud (turveg langs Gammelosen). Bygging av sykkelveg der bidrar til å forbedre fremkommelighet for syklende og sikre et trygt tilbud for gående langs turvegen. Dermed bør dette gjennomføres på lenger sikt. Det er behov for reguleringsplan.



Miljøpakken

– bedre by



TRONDHEIM KOMMUNE



Trøndelag
fylkeskommune



Statens vegvesen



Jernbane-
direktoratet