



INNHERREDSVEIEN VEST ALTERNATIVER TIL EVALUERING

Dette notat oppsummerer kort de alternativer som er utviklet gjennom arbeidet i denne fasen av prosjektet. Det er de alternativene som presenteres her som vil bli tatt inn i evalueringen.

Bakgrunn

På vegne av miljøpakken utreder Trøndelag fylkeskommune løsninger for den vestre del av Innherredsveien. Prosjektet strekker seg fra Kjøpmannsgata til rundkjøringen ved Bassengbakken. Prosjektet er utredningsfase og det skal derfor sees på ulike alternativer for gateløpet før en evt regulerings- eller byggeplan. Det skal gjennomføres en prosjektavklaring/forprosjekt med vurdering av ulike kryss- og feltløsninger og belyse virkningene og måloppnåelse for disse. Dette skal videre danne beslutningsgrunnlag for å velge løsning som legges til grunn for videre detaljering.

Innherredsveien er en av de sentrale innfartsårene for kollektivtrafikken til Trondheim sentrum og er derfor en del av Metrobussporteføljen til miljøpakken. Alle prosjektene denne porteføljen skal planlegges etter følgende premisser definert i gjeldene byvekstavtale fra 2023:

«Metrobussprosjektet omfatter et helhetlig busskonsept med høy kvalitet på infrastruktur. Metrobussene skal gi et tilbud som i stor grad tilsvarer bybanens kvaliteter. Med god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og publikumsområder, bussmateriell, vognmateriell, rask fremføring og god regularitet. Tenk bane, kjør buss.»

Statens vegvesen gjorde en utredning av strekningen tilbake i 2019. Utredningen da vurderte at det ville gi best måloppnåelse og redusere til to kjørefelt, men trafikkmengende på det tidspunktet gjorde at det ble for utfordrende for bussfremkommeligheten. Videre ble denne delstrekningen satt litt bero for å prioritere utbygging av Innherredsveien øst.

Basert forutsetninger og tidligere historikk ble derfor følgende hovedaktiviteter definert for arbeidet:

- Vurdering av ulike løsninger og kryssutforming for å oppnå målsettingene i størst mulig grad
- Tilstrekkelig utredninger og tegninger slik at det danner grunnlag for å avklare og starte opp byggeplanlegging eller detaljregulering
- Tydelig avklaring av behov for regulering for ulike alternativer
- Kostnadsanslag med usikkert +/- 20-30 %

Prinsipper fra vedtatt gatebruksplan skal legges til grunn. Det er vesentlig med koordinering mot gateprosjekt i Olav Tryggvassons gate og Innherredsveien øst.



Prosjektet jobber ut ifra følgende mål:

Samfunnsmål	1. Miljøvennlig transport: Tiltaket skal støtte opp om nullvekstmålet ved å forbedre forholdene for kollektivtransport, gange og sykling, og gjøre disse alternativene mer attraktive enn bruk av personbil. 2. Attraktivt byområde: Innherredsveien skal være et godt byområde med gode ferdselsforhold for myke trafikanter og høy kvalitet på kollektivtransporten. 3. Bærekraftig utvikling: Tiltaket skal hensynta bærekraft og sirkulær økonomi ved å optimalisere mulig gjenbruk av eksisterende infrastruktur, hensynta livsløpskostnader
Effektmål	A. Robust kollektivgate • Sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss. Bidra til å styrke konkurranseforhold buss/bil i favør buss. • Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken ved behov • Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser. • Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser. B. Gaten skal knytte bydelen sammen • God framkommelighet for myke trafikanter • Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter • Redusere gatens barriereeffekt • Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering.
Resultatmål	• Utarbeide et godt forankret og faglig godt utredning som avklarer fremtidig løsning. • Avklare behov for detaljregulering eller videre byggeplanlegging.

Dagens situasjon og problembeskrivelse

For å få oversikt over dagens situasjon og for å få tydeliggjøre en problembeskrivelse er det gjennomført en stedsanalyse som er vedlagt dette notat. Under oppsummeres noen av de sentrale elementene

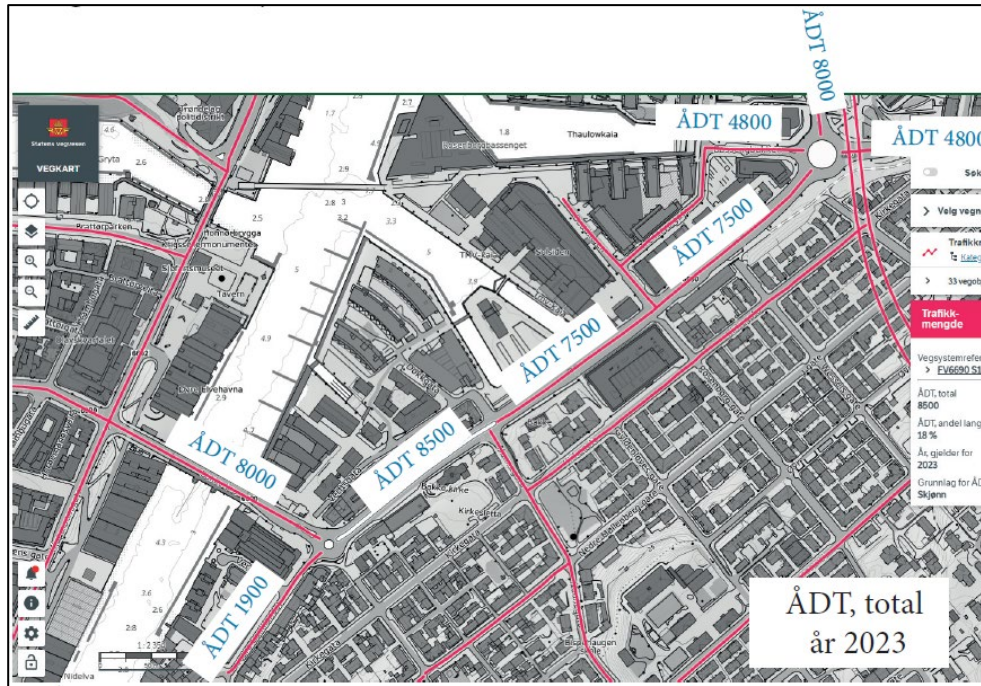
Dagens situasjon



Figur 1 Gangakser (t.v) og sykkeltilbud (t.h) i området

På figurene vises sentrale gangakser og det tilrettelagde sykkelnettet i området. Det er et stort antall gående på langs og på tvers av Innherredsveien. Tilbudet til gående langs gata er i dag varierende. På deler av strekninger er fortauene meget smale, der gående beveger seg tett på trafikken. Ved dagens busstasjoner deles fortausarealet mellom ventede busspassasjerer og forbipasserende gående. I figur 1 er det spesielt akse 3 og akse 4 som er sentrale gangakser, sammen med akse 1 som fungerer som en inngang mot Solsiden fra sør. Akse 3 binder sammen boligområdet sør for Innherredsveien med kollektivtransport og målepunktene ved Solsiden. Akse 4 kobler sammen boligområdet med handelssenteret, samt helserelatert virksomhet bak Solsiden. Derfra kan gående og syklende også nå Blomsterbrua, og da videre til Midtbyen.

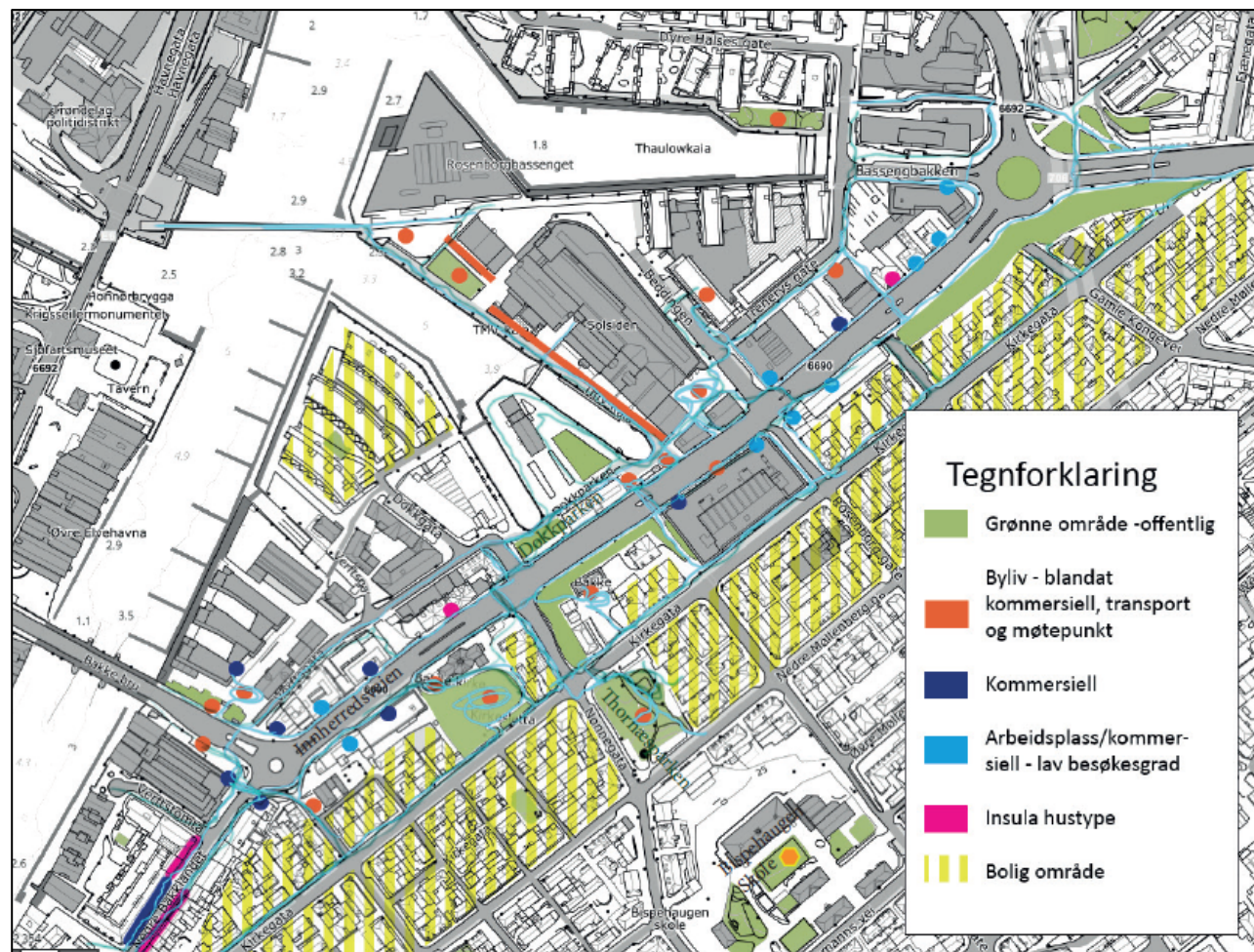
I dag er det tilrettelagt for sykkel i Kirkegata som hovedfartsåre for syklende i nord-sør-retning. Videre er det sykkelfelt på Bakke bru og sykkelvei fra Bassengbakken, via Solsiden og over Verftsbrua mot Midtbyen.



Figur 2 Dagens trafikk tall (ÅDT), kilde NVDB

Figur 2 viser at Innherredsveien vest har en årsgjennsnittstrafikk i gata mellom 7500-8500. Data er hentet ut januar 2023. Sammenligning med tidligere tellinger viser at trafikken har gått noe ned i de siste årene. Det må påpekes at trafikk tallene er usikre siden de er tatt ut med den forutsetning at Innherredsveien er stengt for normal trafikk. Dette gjør at det følges opp med nye tellinger og registreringer når Innherredsveien åpner for normal trafikk for å se om trenden holder seg.

Strekningen er en del av kollektivbuen som går fra Sluppen til Strindheim, og dermed en veldig viktig trasé for kollektivtrafikk. Innherredsveien er vist som kollektivtrasé i KPA. Det er i dag linjene 1,12,22,54,70,71 som trafikkerer gaten i tillegg til flybuss. Dette gjør at det er tett busstrafikk i gaten.



Figur 3 Aktivitet- og målpunktstudie – Oppsummering stedsanalysen

Oppsummering fra stedsanalysen viser at flere mål med byliv og sosiale arena er konsentrert nær Solsiden. I tillegg er det også noe byliv og næringsaktivitet ved Bakke bru. Med renoveringen av Thornæssparken er aksene langs Nonnegata viktig for bevegelse på tvers og som bidrar til en grønn gangpassasje som starter ved Dokkparken. Rosenborg gate har en fin visuell akse som kan være viktig for de boende som vil nå mål på Solsiden, som rekreasjonsområder, matvarebutikker, apotek og øvrige helsesenter. Gyldenløves gate er en tverrgate mellom disse to og en viktig gangakse mot Solsiden og mot bussholdeplasser.



Problembeskrivelse

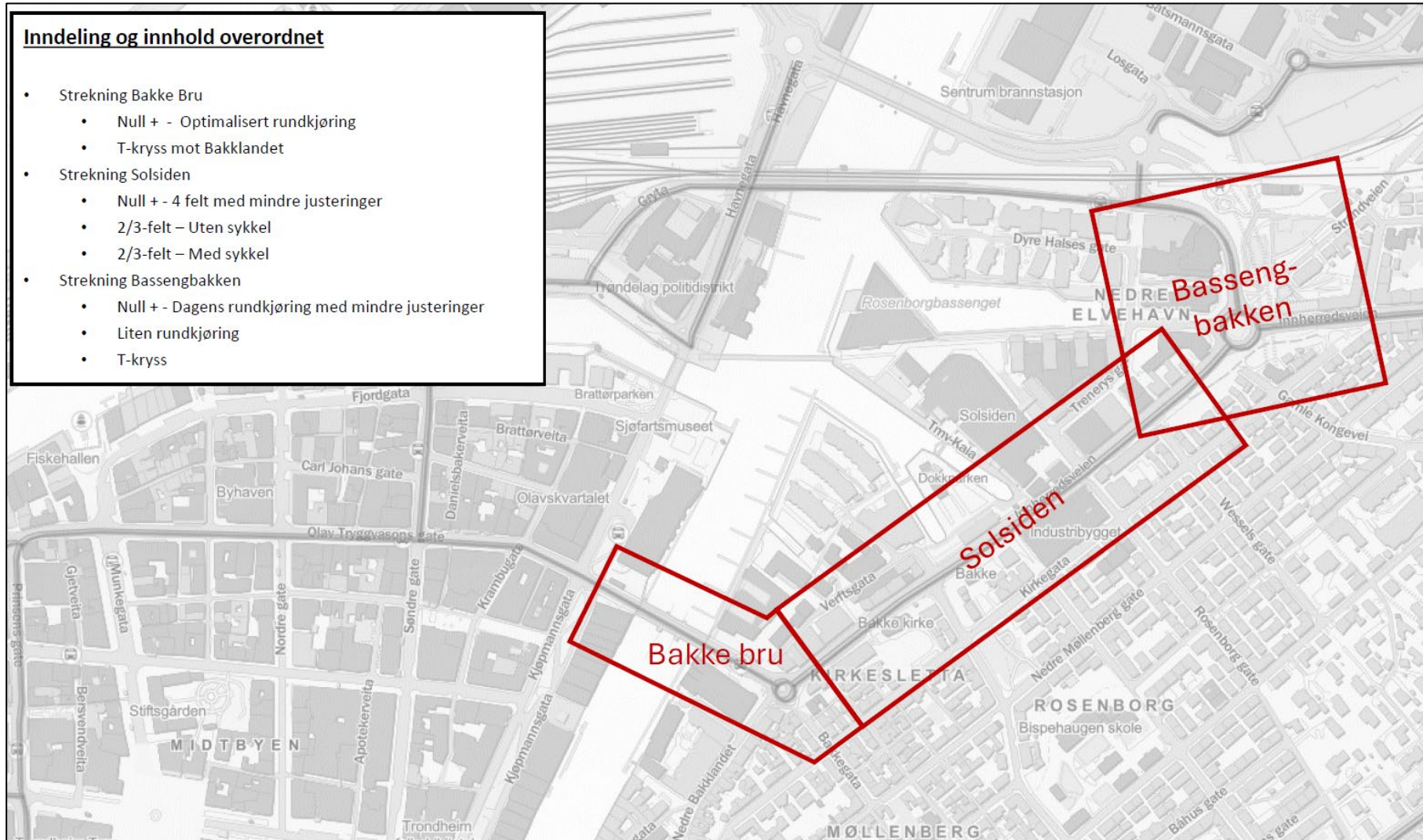
For kollektivtrafikken er fremkommelighetene med dagens gate god. Det er lite forsinkelse i rushtrafikken. Det som ikke er tilfredsstillende, er kvaliteten og synligheten til holdeplasser og ventearealer. Alle holdeplassene på strekningen ble bygget med en midlertidige standard og med korte eller ingen leskur og lav kvalitet på materialer. Dette er holdeplasser med svært mange bussavganger og svært mange på-/avstigende passasjerer. For å få etablert et kollektivsystem i tråd med ambisjonene fra byvekstavtalen bør det derfor være langt høyere kvalitet på holdeplasser og venteareal. Det er i dag lite areal tilgjengelig for ventende, og gang/sykkel-trafikk langs gata må i stor bevege seg gjennom ventearealet til holdeplassen. Det er også påpekt kapasitetsutfordring på holdeplass fra AtB. Dette gjelder da holdeplasser som ikke har tilstrekkelig lengde, da særlig ved Bakke bru, hvor da busser blir stående bak å vente for å kunne kjøre inn mot plattform.

For gående og syklende vil gata oppleves som en barriere og det er ikke godt tilrettelagt for langsgående ferdsel. Tilbudet til gående langs gata er i dag varierende. På deler av strekninger er fortauene meget smale, der gående beveger seg tett på trafikken. Flere steder er det krevende å passere for fotgjengere på grunn av murer, gjerder og trapper som stikker ut i fortauet. Dette er en enda større utfordring på vinterstid, da mangel på snøopplag forverrer situasjonen.

Stedsanalyser viser tydelig at området ved Solsiden, mellom Gyldenløves gate og Rosenborg gate, er et svært viktig område for gående hvor det både er sentrale bussholdeplasser og inngang til all aktivitet på solsiden. Dette området er, sammen med gangkryssing mot Bakklandet, det viktigste å styrke for å bedre forhold for myke trafikanter og øke tilgjengeligheten til kollektivtrafikken.

Alternativer til evaluering

Oversikt alternativer



Delområde Bakke bru

Alternativ Null + - Optimalisert rundkjøring

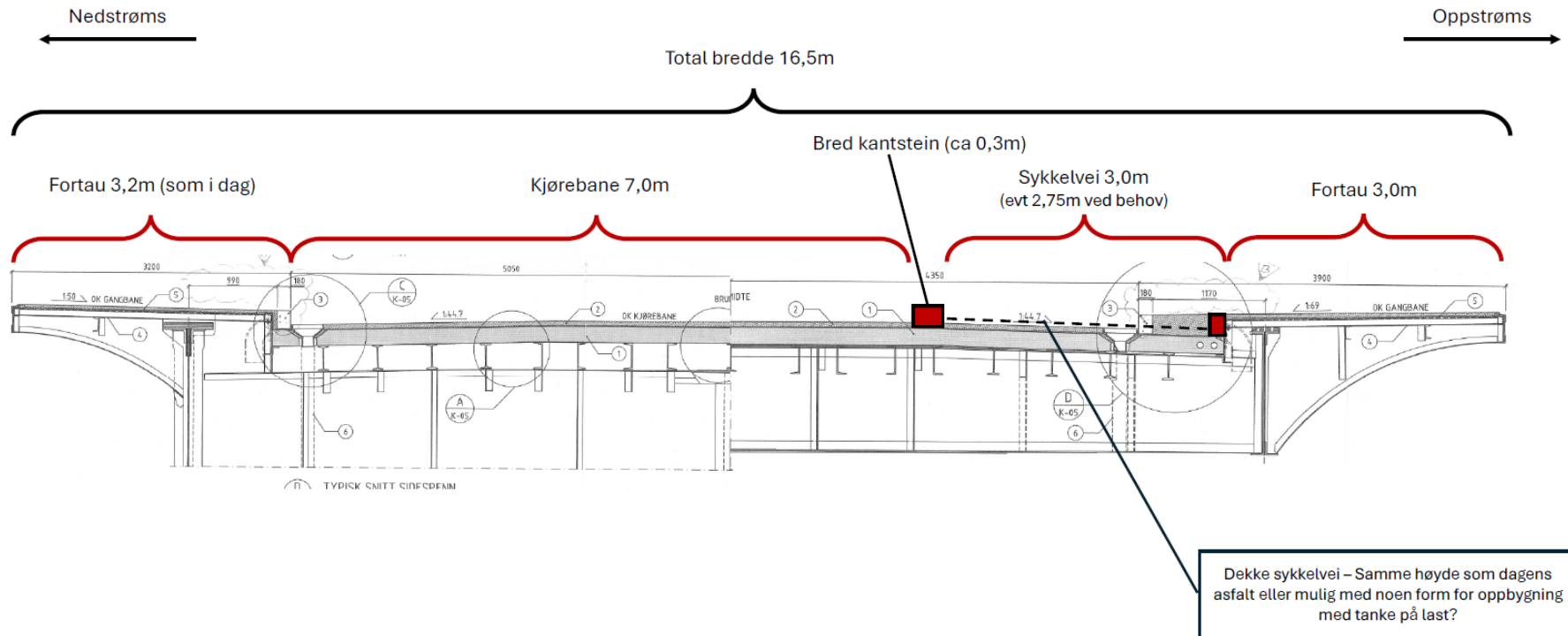




Alternativ T-kryss mot Bakklandet

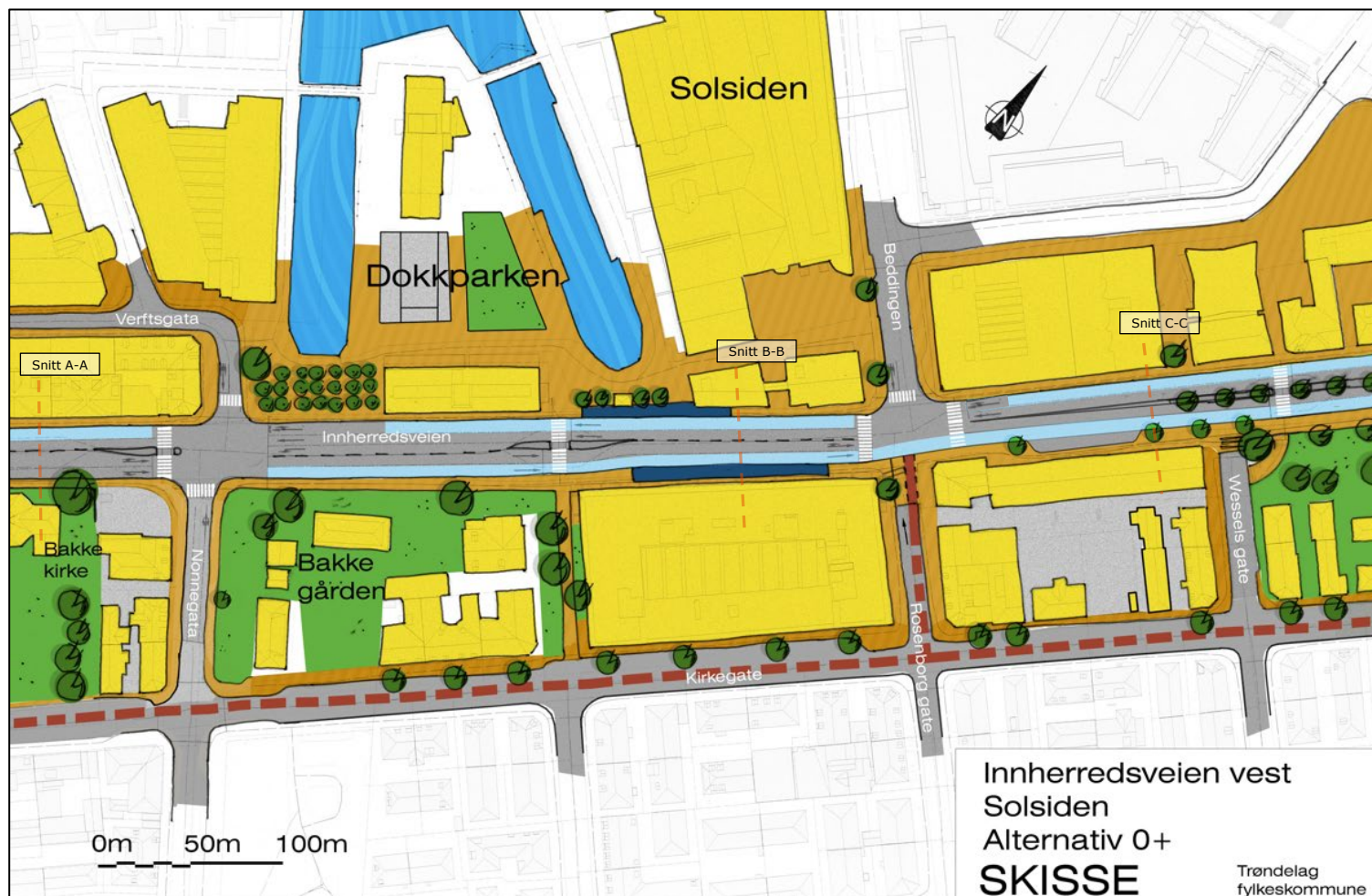


Snitt ny situasjon Bakke bru (retning øst)



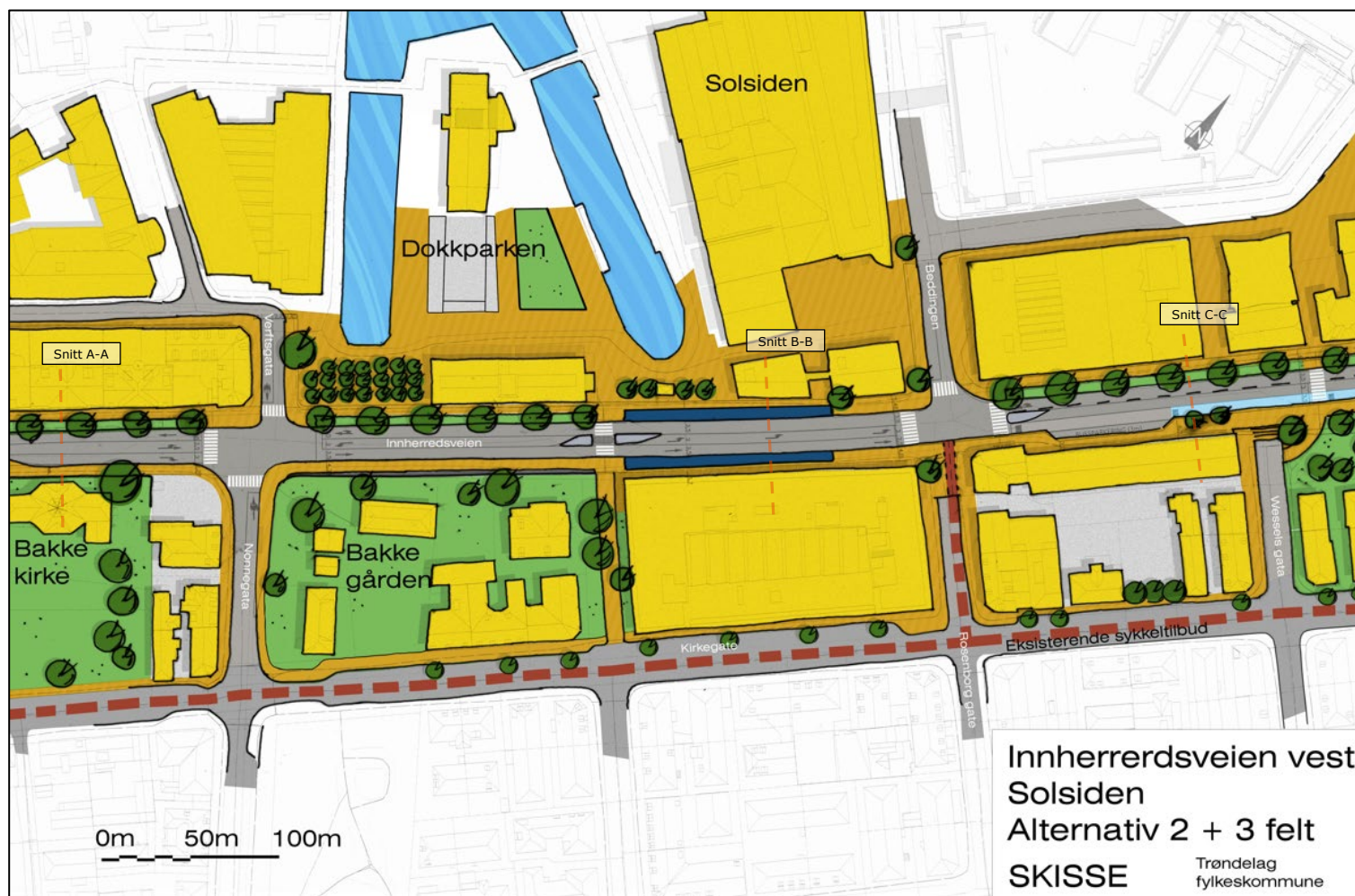
Delområde Solsiden

Alternativ Null + - 4 felt med mindre justeringer



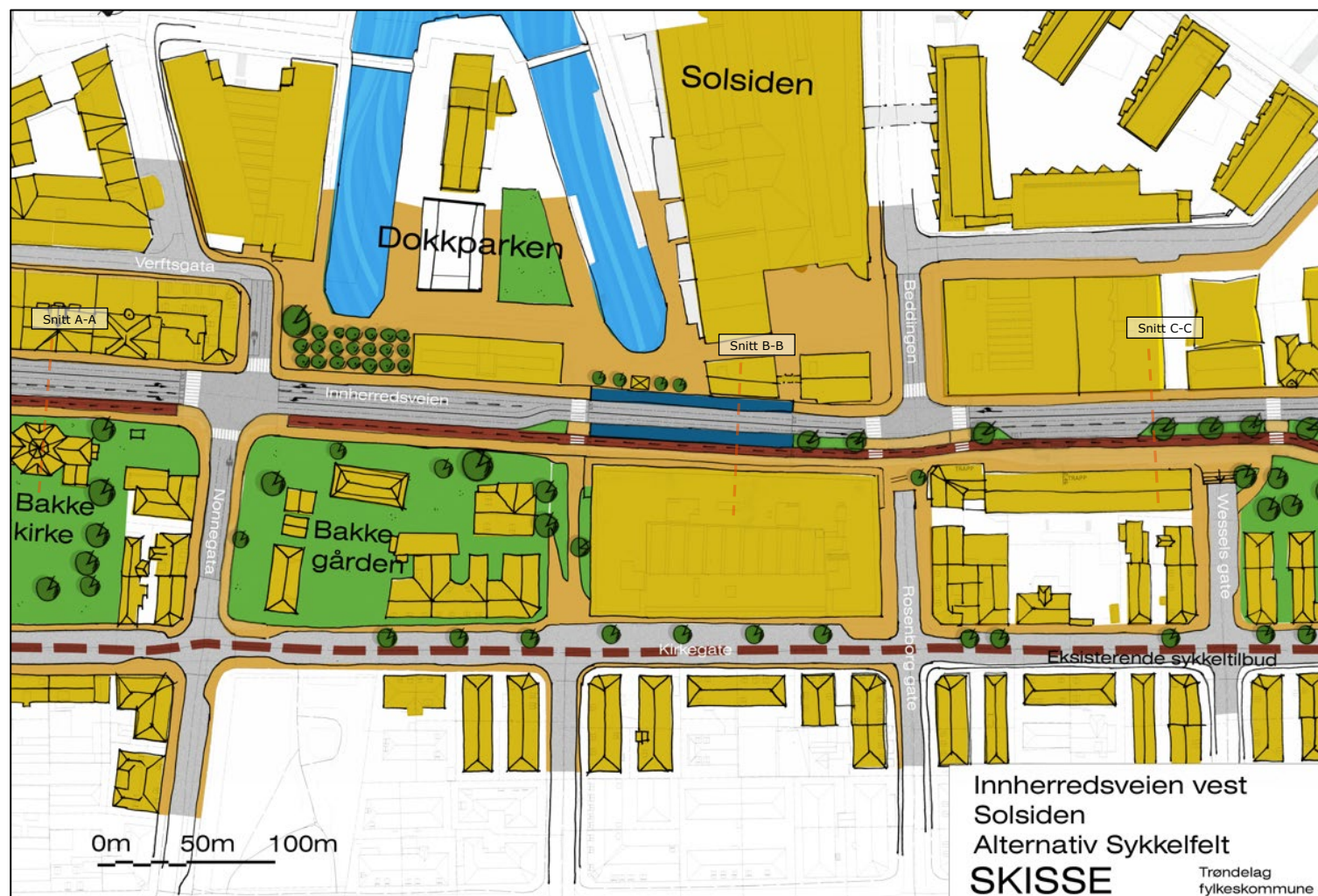


Alternativ 2/3-felt – Uten sykkel

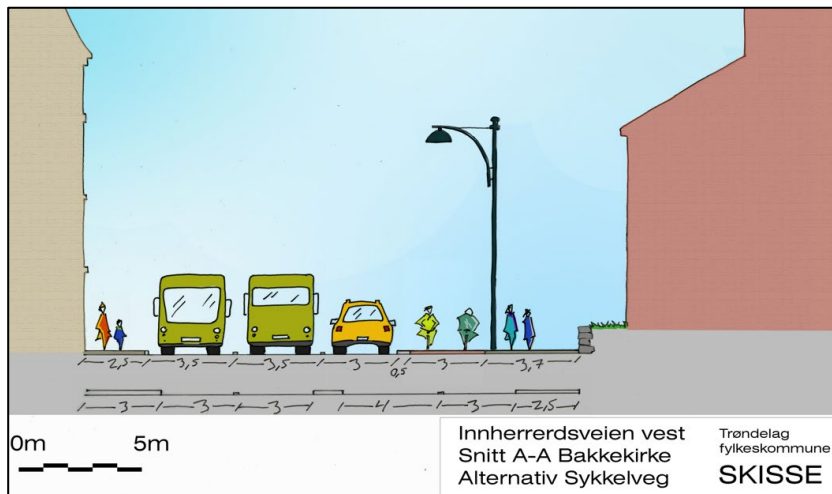
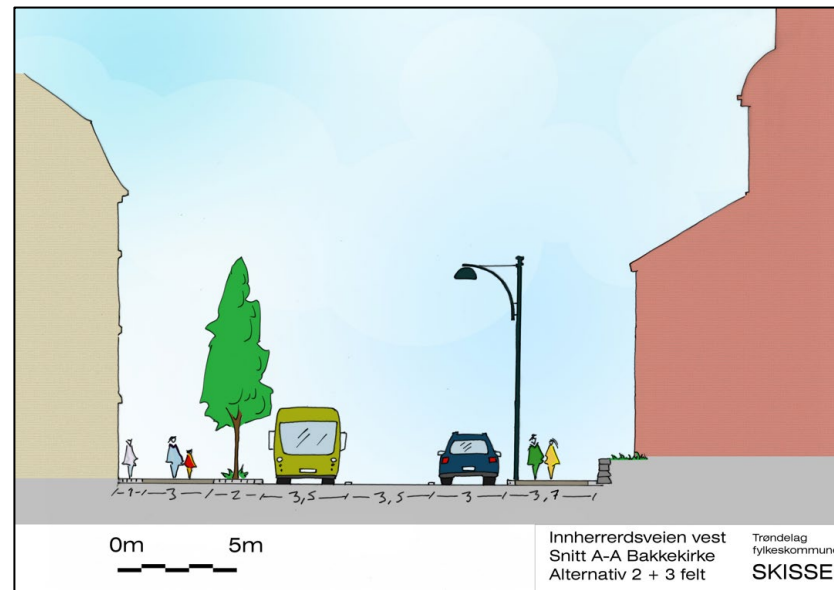
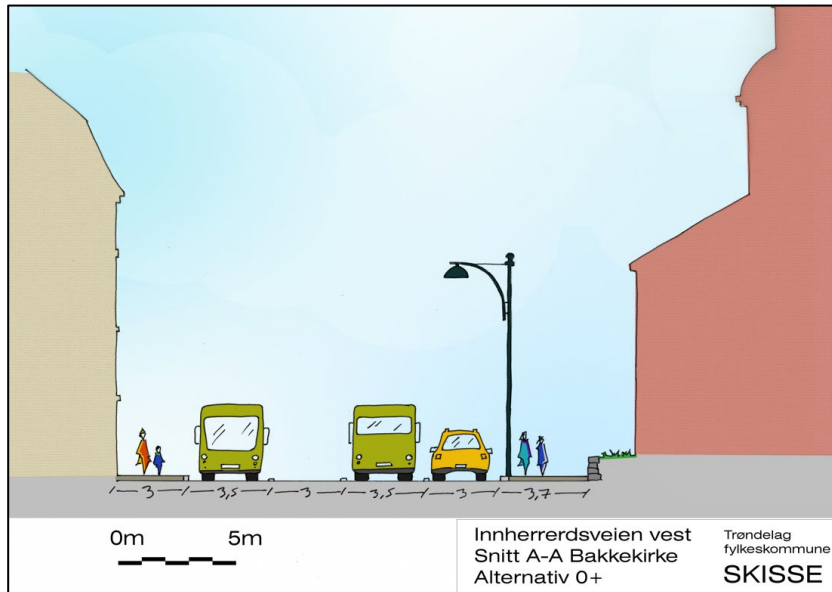




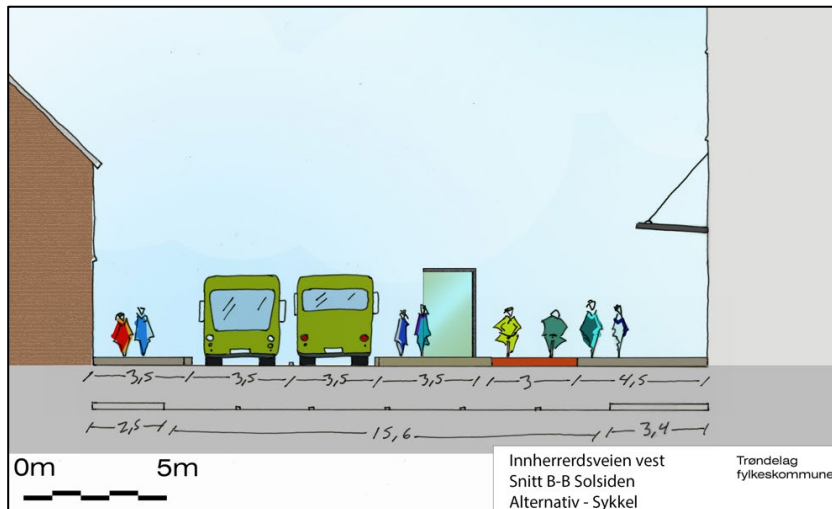
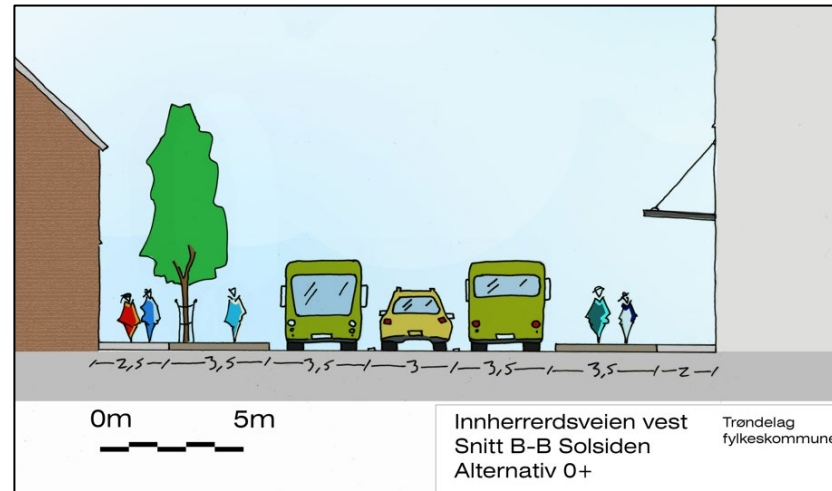
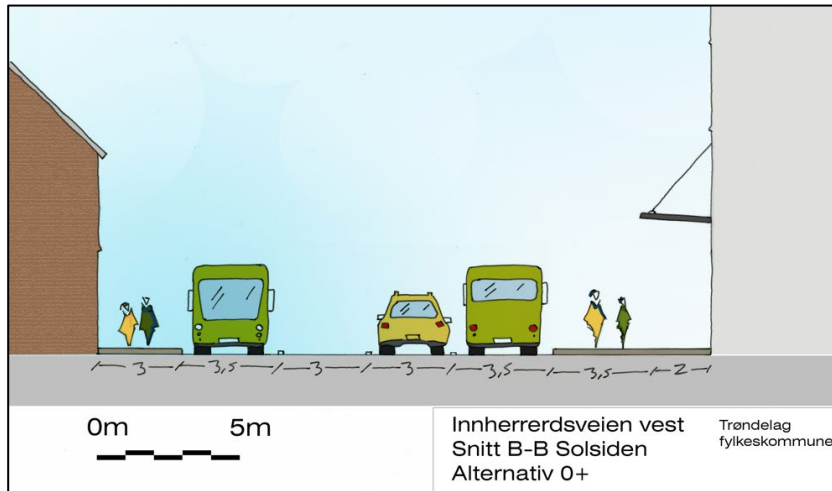
Alternativ 2/3-felt – Med sykkel



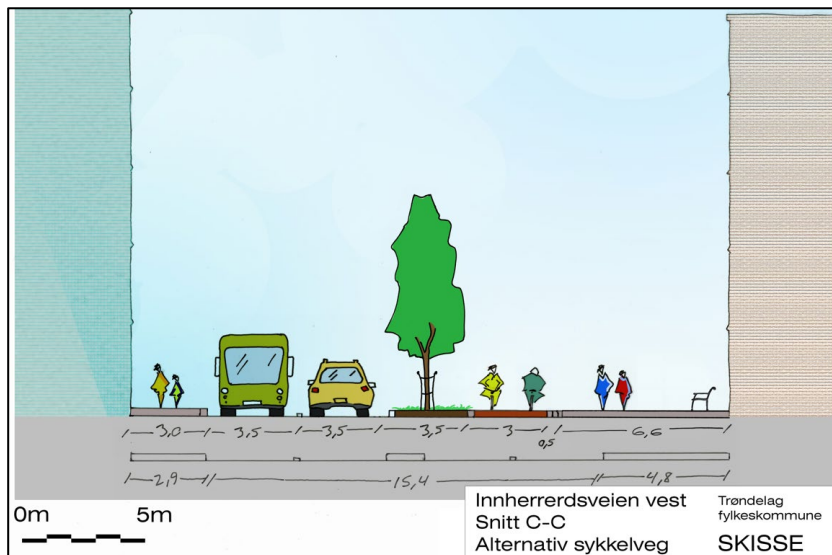
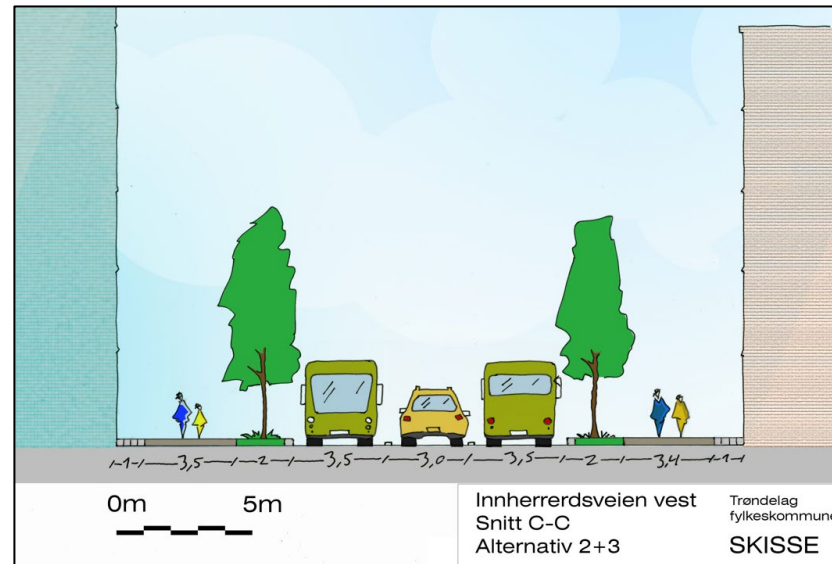
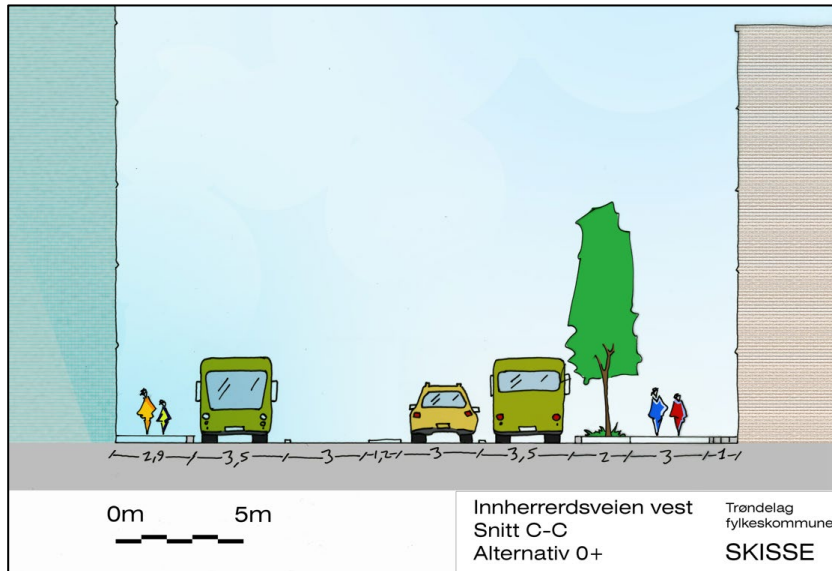
Snitt ved Bakke Kirke



Snitt sør for Rosenberg gate

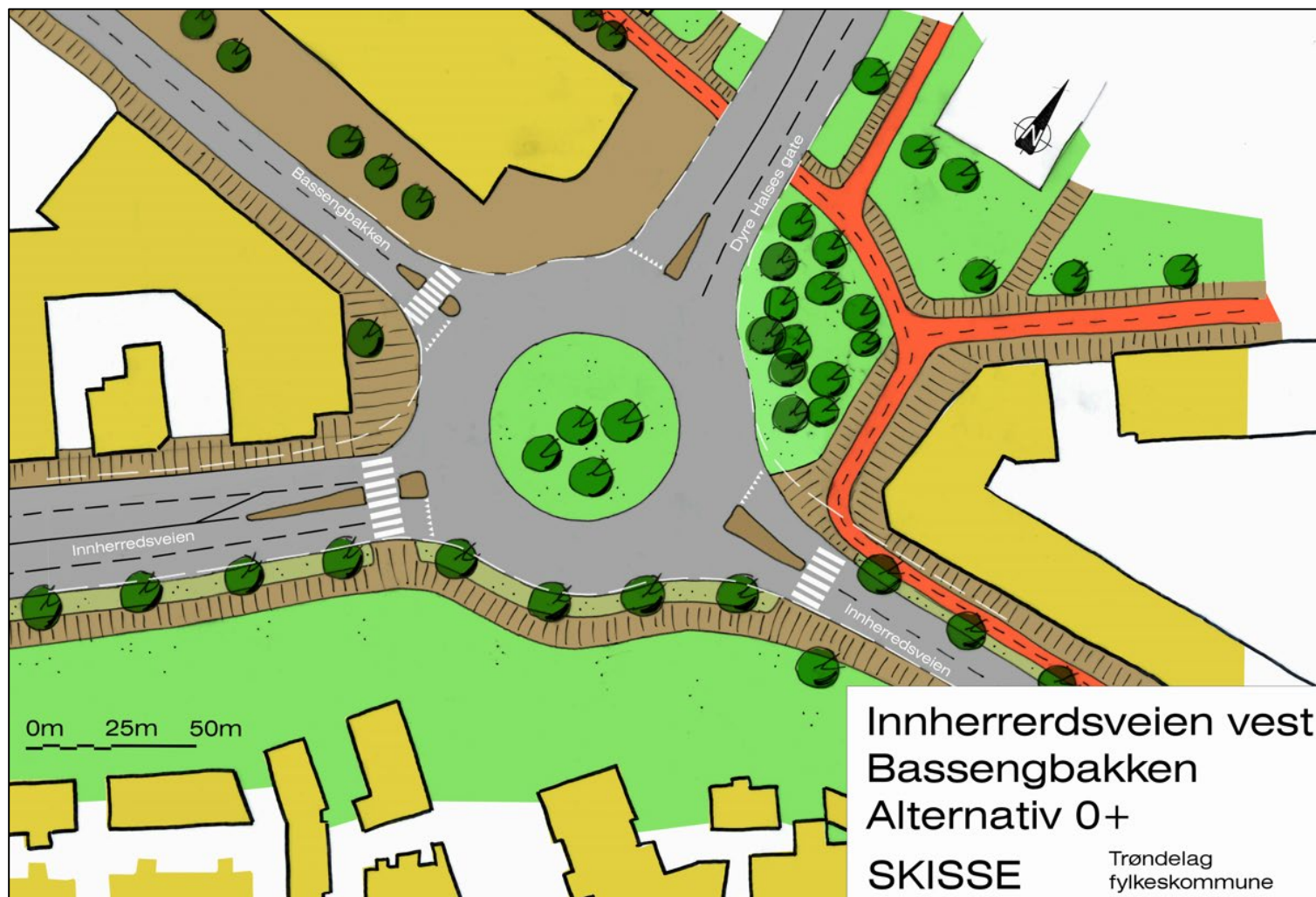


Snitt sør for Wessels gate

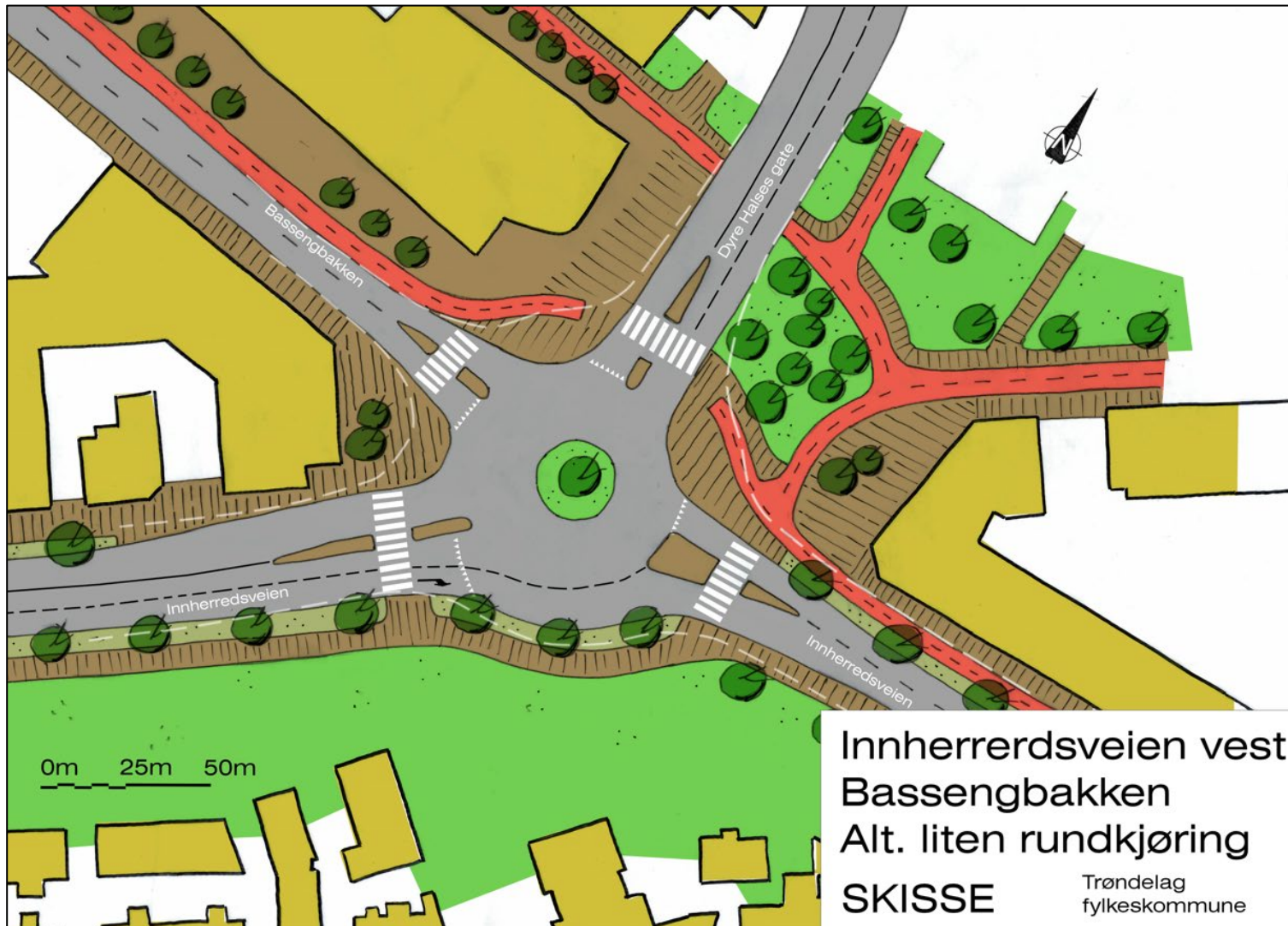


Delområde Bassengbakken

Alternativ Null + - Dagens rundkjøring med mindre justeringer



Alternativ Liten rundkjøring





Alternativ T-kryss

