



INNHERREDSVEIEN VEST

EVALUERING

Dette notat oppsummerer evalueringen som prosjektet har gjort av de alternativene som er utviklet gjennom prosjektarbeidet. Notatet dokumenterer hvilke vurderinger prosjektet har gjort og kommer også med anbefaling med forslag til videre prosess.

INNLEDNING

På vegne av miljøpakken utreder Trøndelag fylkeskommune løsninger for den vestre del av Innherredsveien. Prosjektet strekker seg fra Kjøpmannsgata, over Bakke bru til rundkjøringen ved Bassengbakken. Prosjektet er utredningsfase og skal derfor se på ulike alternativer for gateløpet før en evt regulerings- eller byggeplan. 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 tilsvare bybanens kvaliteter. Med god komfort, høy standard på billettering, holdeplasser og publikumsområder, bussmateriell, vognmateriell, rask fremføring og god regularitet. Tenk bane, kjør buss.»

Prosjektet er delt inn i tre delstrekninger. På hver delstrekning er det sett på to til tre alternativer. Det er tenkt at det skal være mulig å se på ulike kombinasjoner av alternativer på de ulike delstrekningene. Hver delstrekning er derfor evaluert for seg.

Evalueringen for hver delstrekning er delt opp i tre hovedtema. Først er alternativene vurdert opp mot i hvilken grad de når målene som er satt til prosjektet. Videre er det vurdert hvordan de påvirker samfunnet på øvrige relevante tema som ikke inngår som en del av måloppnåelsen, dette er kalt samfunnsvirkninger. Til slutt gjøres en vurdering av kostand og kompleksitet ved realisering, som er kalt prosjektvirkninger. Bakgrunnen for dette er at beslutningstagere og øvrige interessenter selv kan gjøre seg opp en mening om hvordan man vekter måloppnåelse, samfunnsvirkninger og kostnader opp mot hverandre. Evalueringen og alternativene skal derfor danne et kunnskapsgrunnlag for å ta en beslutning om hva som skal legges til grunn for videre arbeid med gaten.

Samtidig som utredningen har vært gjennomført pågår det diskusjoner om hvordan trafikken inn mot midtbyen og i Nonnegate skal reguleres, blant annet i Trondheim kommune sitt utkast til samferdselsplan. Siden det ikke er noe vedtak rundt dette har prosjektet lagt til grunn dagens vedtatte kjøremønster og nullvekst i trafikken i trafikale vurderinger. Usikkerheten rundt det fremtidige kjøremønster drøftes i evalueringen og anbefalingene fra prosjektet.

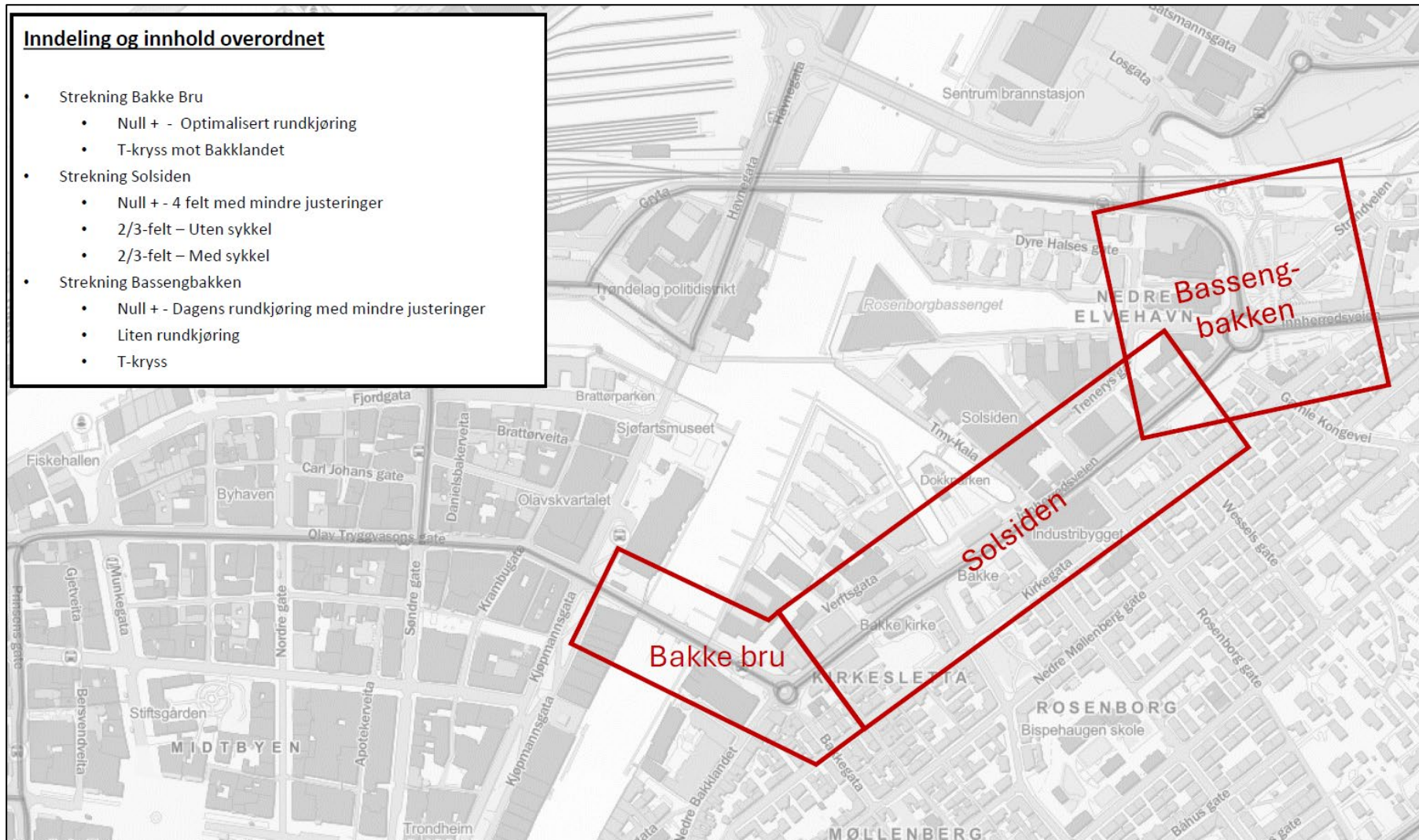
Innhold

Innledning	1
Oppsummering evaluering	3
Oversikt over alternativene	3
Delstrekning Bakke Bru	4
Delstrekning Solsiden	5
Delstrekning Bassengbakken	6
Prosjektets anbefaling	7
Viktige momenter i videre prosess	9
Mål og vurderingsskalaer	10
Prosjektets mål	10
Vurderingsskalaer	11
Skala for vurderinger av måloppnåelse og samfunnsvirkninger	11
Skala for vurdering av prosjektvirkninger	12
Evaluerings	13
Delstrekning Bakke bru	13
Måloppnåelse	13
Samfunnsvirkninger	15
Prosjektvirkninger	17
Delstrekning Solsiden	18
Måloppnåelse	18
Samfunnsvirkninger	21
Prosjektvirkninger	23
Delstrekning Bassengbakken	24
Måloppnåelse	24
Samfunnsvirkninger	26
Prosjektvirkninger	28

OPPSUMMERING EVALUERING

Under oppsummeres evalueringen i overordnede tabeller for hver delstrækning. For mer detaljer av vurderingene innenfor hvert punkt så kikk videre ned i dokumentet eller bruk lenkene i venstre kolonne for å komme rett til detaljene. For mer informasjon om alternativene se og notat «Innherredsveien vest – Alternativer»

Oversikt over alternativene



Delstrekning Bakke Bru

Under oppsummeres evalueringen i en overordnet tabell. For mer detaljer av vurderingene innenfor hvert punkt så kikk videre ned i dokumentet eller bruk lenkene i venstre kolonne for å komme rett til detaljene.

	Null +	T-kryss (mot Bakklandet)
MÅL		
MÅL A - Robust kollektivgate - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss - Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken - Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser - Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser	0/+ 0 0 ++ 0	+ 0 0 +++ +
MÅL B - Gaten skal knytte bydelen sammen - God framkommelighet for myke trafikanter (hovedfokus på langs i gata) - Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter - Redusere gatens barriereeffekt - Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering	++ ++ ++ + +	+++ +++ +++ +++ +++
SAMFUNNSVIRKNINGER		
Trafikal virkning	0	0
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	0	+++
Kulturminner og kulturmiljø	0	+
Driftskonsekvenser	-	-
Trafikksikkerhet	++	+++
PROSJEKTVIRKNINGER		
Kostnad (skala 0-5)	2	3
Gjennomførbarhet (skala 0-5)	2	3
Behov for ombygging og mulighet til å utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig og da også hensynta livsløpskostnader (skala 0-5)	2	3

Delstrekning Solsiden

Under oppsummeres evalueringen i en overordnet tabell. For mer detaljer av vurderingene innenfor hvert punkt så kikk videre ned i dokumentet eller bruk lenkene i venstre kolonne for å komme rett til detaljene.

	Null +	2/3-felt uten sykkel	2/3-felt med sykkel												
MÅL															
MÅL A - Robust kollektivgate - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss - Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken - Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser - Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser	0/+ <table><tr><td>-</td></tr><tr><td>+</td></tr><tr><td>+</td></tr><tr><td>+</td></tr></table>	-	+	+	+	+ <table><tr><td>--</td></tr><tr><td>++</td></tr><tr><td>++</td></tr><tr><td>++</td></tr></table>	--	++	++	++	+ <table><tr><td>---</td></tr><tr><td>+++</td></tr><tr><td>++</td></tr><tr><td>+</td></tr></table>	---	+++	++	+
-															
+															
+															
+															
--															
++															
++															
++															

+++															
++															
+															
MÅL B - Gaten skal knytte bydelen sammen - God framkommelighet for myke trafikanter (hovedfokus på langs i gata) - Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter - Redusere gatens barriereeffekt - Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering	+ <table><tr><td>+</td></tr><tr><td>0</td></tr><tr><td>+</td></tr><tr><td>+</td></tr></table>	+	0	+	+	++++ <table><tr><td>++</td></tr><tr><td>++++</td></tr><tr><td>+++</td></tr><tr><td>++++</td></tr></table>	++	++++	+++	++++	+++ <table><tr><td>++++</td></tr><tr><td>++</td></tr><tr><td>++</td></tr><tr><td>++</td></tr></table>	++++	++	++	++
+															
0															
+															
+															
++															
++++															
+++															
++++															
++++															
++															
++															
++															
SAMFUNNSVIRKNINGER															
Trafikal virkning	--	--	--												
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	+	+++	+												
Kulturminner og kulturmiljø	0	+	0												
Driftskonsekvenser	-	--	-												
Trafikksikkerhet	++	++++	+++												
PROSJEKTVIRKNINGER															
Kostnad (skala 0-5)	3	5	5												
Gjennomførbarhet (skala 0-5)	2	4	4												
Behov for ombygging og mulighet til å utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig og da også hensynta livsløpskostnader (skala 0-5)	2	5	5												

Delstrekning Bassengbakken

Under oppsummeres evalueringen i en overordnet tabell. For mer detaljer av vurderingene innenfor hvert punkt så kikk videre ned i dokumentet eller bruk lenkene i venstre kolonne for å komme rett til detaljene.

	Null +	Liten rundkjøring	T-kryss
MÅL			
MÅL A - Robust kollektivgate - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss - Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken - Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser - Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser (ikke aktuell for denne delstrekning)	0/- - 0 0	- ---- + 0	0 -- + +
MÅL B - Gaten skal knytte bydelen sammen - God framkommelighet for myke trafikanter (hovedfokus på langs i gata) - Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter - Redusere gatens barriereeffekt - Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering	+ 0 + + +	++ + ++ ++++ ++	+++ ++ +++ ++++ +++
SAMFUNNSVIRKNINGER			
Trafikal virkning	-	----	--
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	+	++	+++
Kulturminner og kulturmiljø	0	0	+
Driftskonsekvenser	-	-	---
Trafikksikkerhet	+	+	+++
PROSJEKTVIRKNINGER			
Kostnad (skala 0-5)	0	2	2
Gjennomførbarhet (skala 0-5)	1	5	5
Behov for ombygging og mulighet til å utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig og da også hensynta livsløpskostnader (skala 0-5)	1	5	5

PROSJEKTETS ANBEFALING

Innherredsveien er en svært viktig kollektivakse og er en av de sentrale innfartsårene for buss mot Trondheim. Gaten er også en viktig bygate med potensiale for å bedre forhold for myke trafikanter både på langs og tvers.

Gjennom trafikkvurderinger har det blitt klart det er størst trafikkbelastning i nordre del av prosjektområdet ved Bassengbakken og mot Strindheimstunnelen (Rv706). Det er også i dette området det hvor utviklingen av Nyhavna og andre områder vil påvirke trafikksituasjonen mest i tiden som kommer. Dette gjør at det er krevende å ha en tydelig formening av fremtidig trafikksituasjon og aktuelle tiltak. I tillegg jobber Trondheim kommune med en samferdselsplan som blant annet utreder tiltak for å redusere gjennomkjøring i Midtbyen og mulige bilrestriktive tiltak i Nonnegata. Dette er også tiltak som i stor grad påvirker trafikkmengdene og aktuelle løsningsvalg langs Innherredsveien vest.

Trafikkberegningene, som har tatt utgangspunkt i dagens kjøremønster og tatt høyde for utvikling på Nyhavna, viser at det er krevende å redusere utstrekningen av kollektivfelt før trafikken reduseres eller det innføres mer restriktive tiltak i området.

Sett i lys av usikkerhet rundt fremtidig kjøremønster og dagens trafikkbilde anbefales det på kort sikt å realisere løsninger innenfor dagens vegareal som ikke trenger reguleringsplan. Dette vil bidra til god måloppnåelse og merverdi for både kollektivpassasjerer og øvrige myke trafikanter på relativt kort sikt. Samtidig anbefales det å starte en reguleringsprosess for å se på ny kryssløsning i Bassengbakken og eventuelt regulerer gateløpet forbi Solsiden hvis de overordnede trafikale føringer er mer avklart. En slik reguleringsplan bør ta utgangspunkt i løsningen med T-kryss på Bassengbakken som ut ser ut til å ha en god del positive virkninger for området.

Prosjektet anbefaler oppsummert følgende for de ulike delstrekningene:

Delstrekning Bakke bru

- Det anbefales å jobbe videre med delstrekning Bakke bru.
- Det anbefales å realisere løsning med T-kryss mot Bakklandet forutsatt at denne ikke har behov for reguleringsplan
- Dette vil gi oppgraderte holdeplasser og noe bedre bussfremkommelighet. I tillegg en tryggere og bedre sykkeløsning, samt bedre forhold for opphold i gaten og kryssing på tvers. Hvis det tiltaket skulle kreve regulering anbefales det å jobbe videre med alternativ 0+

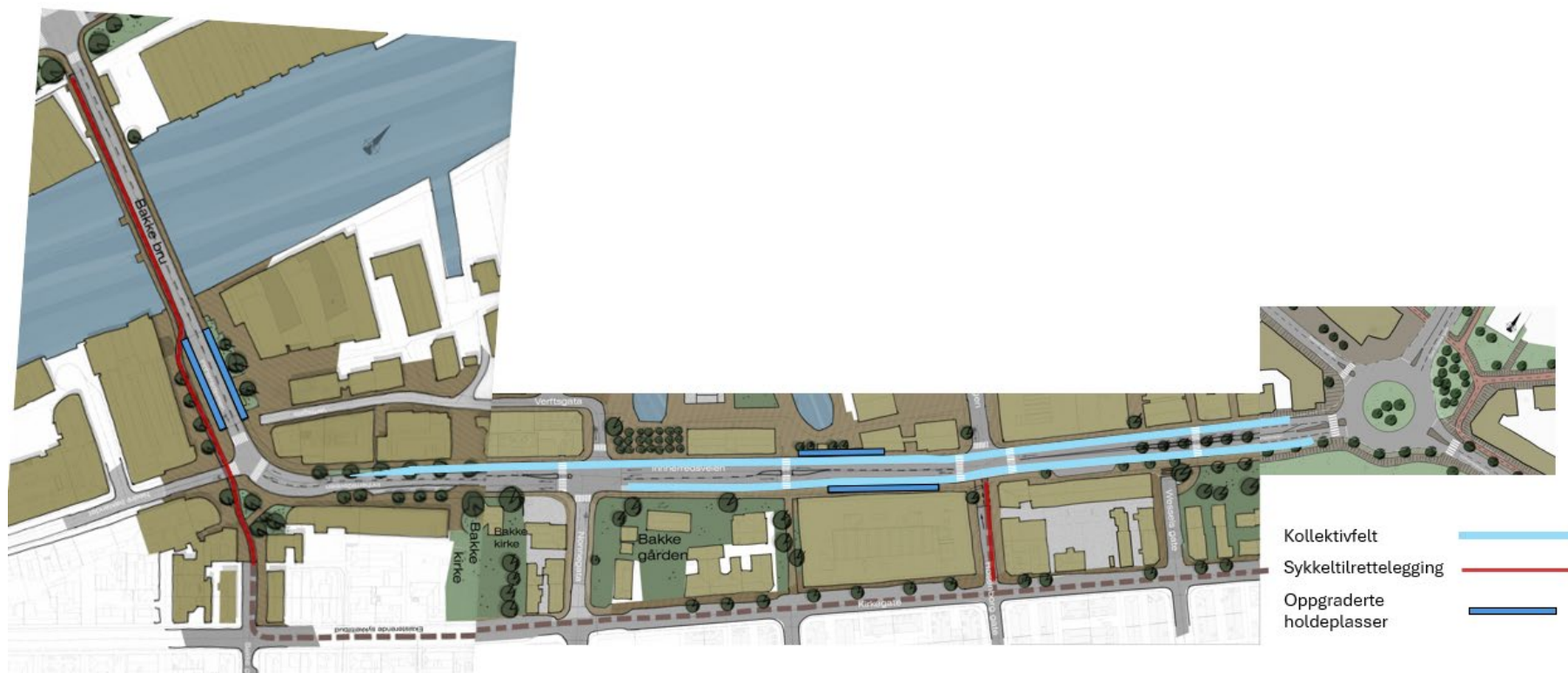
Delstrekning Solsiden

- Det anbefales å realisere alternativ 0+ i et omfang som ikke utløser krav om reguleringsplan.
- For delstrekning Solsiden kan omfang og mengden av tiltak tilpasses ambisjonsnivå og budsjett, men oppgraderinger av holdeplasser og forbedring av kryssing for gående ved Beddingen anbefales som et absolutt minimum
- Dersom budsjettet åpner for endringer utover dette bør det ses på oppstramming av kryss, forbedre sykkeltilgjengelighet på tvers og tiltak som vil øke trivselen langs gaten.

Delstrekning Bassengbakken

- Det anbefales og realiseres alternativet 0+ på kort sikt.
- Dette innebærer å se på muligheten til å få til en gangkryssing over armen mot Innherredsveien vest og samtidig bruke tilgjengelig grøntareal til å beplante og forbedre forholdene for myke trafikanter uten store investeringer
- Videre anbefales det at det startes opp en reguleringsprosess med utgangspunkt i alternativ T-kryss.
Dette alternativet gir positive virkninger for syklende og gående og frigjør areal som kan benyttes til andre formål. I tillegg gir det mulighet til å prioritere buss i den viktige akse mellom Innherredsveien øst og vest.
- Det anbefales at delstrekning Solsiden er inkludert i reguleringsplanen. Gjennom dette arbeidet vil det kunne avklares om fremtidig trafikkmonster og trafikkmengder gir mulighet for endring av tverrsnittet i gateløpet, samtidig som det opprettholdes akseptabel fremkommelighet for bussen. Det vil være naturlig å vurdere løsning med 2/3-felt i gaten som en del av dette arbeidet.

Anbefalt alternativ for realisering på kort sikt



VIKTIGE MOMENTER I VIDERE PROSESS

Valg av løsning og alternativer som det skal jobbes videre med er det opp til aktuelle beslutningstagere og avgjøre. Hvis anbefalingen fra prosjektet følges opp videre eller det skal jobbes videre med detaljering av deler av strekningen oppsummeres her viktige momenter som bør fokuseres på det i det arbeidet.

- Prosess for å avklare behov/ikke-behov for reguleringsplan

Prosjektet har hatt møte med Byplankontoret for å drøfte mulighetene for å gjennomføre de anbefalte løsninger uten reguleringsplan. Møtet ble gjennomført 10.juni 2025 konklusjonen fra møtet var at det kan se ut som de anbefalte løsningene kan realiseres uten reguleringsplan. For å gjøre en endelig avklaring på dette spørsmålet må Byplankontoret få oversendt følgende:

- Dokumentasjon på at arealbruk er innenfor dagens vegareal
- Dokumentasjon på at løsningene ikke fører til vesentlige trafikale virkninger
- Det må gjennomføres en enkel høringsprosess med nærliggende og berørte næringsdrivende og beboere

- Innledende fase i byggeplan

Prosjektet anbefaler at det gjennomføres en innledende fase av byggeplanleggingen hvor avklaring av reguleringsbehov gjennomføres og at det samtidig jobbes videre med noen tekniske avklaringer. Da særlig detaljering av hvordan kryssene skal endelig løses. Aktuelle tema vil da være blant annet:

- Kryss Olav Tryggvasons gt/Kjøpmannsgata – Se på detaljene rundt avslutning av sykkelveg og overgang til sykkelfelt
- Videre dialog med fagpersoner på bru om utforming av sykkelvegen på Bakke bru
- Kryss Beddingen – Se videre på holdeplassplassering ut av byen (kan vurderes å flyttes noe lenger sør) og optimalisering av faseplaner. Det bør startes en dialog med vegdirektoratet med tanke på vurderinger rundt signalsøknader for å avklare mulighetsrommet. Også sykkelsluse/løsning opp mot Rosenborg gt bør da sees på.
- Det vil også være en naturlig del av oppstarten av byggeplan å følge opp dialog med kabeleiere. Her kan man ta utgangspunkt i vedlagt resultat fra innledende dialog.

MÅL OG VURDINGSSKALAER

Under vises målene som de ulike alternativene skal vurderes opp mot og kort gjennomgang av de skalaene som er blitt benyttet for de ulike vurderingene.

Prosjektets mål

Prosjektet definerte i en innledende fase følgende effektmål som de alternative konseptene skal evalueres opp mot:

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 (hovedfokus på langs i gata)
- Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter
- Redusere gatens barriereeffekt
- Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering.

Vurderingsskalaer

Her redegjøres det for skalaen som benyttes for å sammenligne de ulike alternativene med nullalternativet. Nullalternativet settes til en fremtidig situasjon hvor gatenettet ikke er endret, men øvrig utvikling har funnet sted i henhold til vedtatte planer.

Skala for vurderinger av måloppnåelse og samfunnsvirkninger

Virkingen av tiltaket på ulike tema oppgis i ulike konsekvensgrader. Konsekvensene representerer, ut ifra samlet vurdering, viktigheten (betydningen) og omfanget av virkningen innenfor hvert tema. Året for sammenligning settes til 2040. Det bør også drøftes, og eventuelt kommenteres, i hvilken grad de ulike alternativene er robuste for endringer i et lenger perspektiv også innenfor de ulike vurderingskriteriene.

Verdi	Konsekvens
- - - - -	Svært stor negativ konsekvens (betydning*omfang)
- - - -	Stor negativ konsekvens (betydning*omfang)
- - -	Middels Negativ konsekvens (betydning*omfang)
- -	Noe negativ konsekvens (betydning*omfang)
-	Liten negativ konsekvens (betydning*omfang)
0	Ingen endring
+	Liten positiv konsekvens (betydning*omfang)
+ +	Noe positiv konsekvens (betydning*omfang)
+ + +	Middels positiv konsekvens (betydning*omfang)
+ + + +	Stor positiv konsekvens (betydning*omfang)
+ + + + +	Svært stor positiv konsekvens (betydning*omfang)

Skala for vurdering av prosjektvirkninger

Prosjektvirkningene er definert som tema som har størst relevans for prosjekteiere og beslutningstakere og som i mindre grad påvirker samfunnet for øvrig. Det er i dette prosjektet kostnad og kompleksitet som er trukket frem som de to sentrale virkningene som belyses.

På dette stadiet i prosjektet er det krevende å avklare prosjektkostnaden for de ulike alternativene da det er svært mange usikre elementer. Samtidig kan forventet kostnad for de ulike alternativene være svært relevant informasjon for beslutningstagere når det gjøres vurderinger av hvilke alternativer som det skal jobbes videre med. Det er derfor her valgt å operere med en 6-punktskala som har som formål å gi en god indikasjon på hvor stor forskjell i investeringsbehov det er for de ulike konseptene. Generelt vil det være stor usikkerhet i vurderingene her og det er også avhengig av hvilket ambisjonsnivå som velges når løsningen skal bygges ut.

Konsekvens	Beskrivelse
0 - Ingen investering/kompleksitet/grad av ombygging (svært stor grad av gjenbruk)	Tilnærmet ingen behov for investeringskostnader/ingen kompleksitet/ombygging i gjennomføring Kostnad 0-10 mill
1 - Svært liten investering/kompleksitet/grad av ombygging (stor grad av gjenbruk)	Behov for små investeringskostnader/liten kompleksitet/behov for ombygging for å realisere konseptet Kostnad 10-75 mill
2 - Liten investering/kompleksitet/grad av ombygging (middels grad av gjenbruk)	Behov for noen investeringskostnader/ noe kompleksitet/behov for ombygging for å realisere konseptet Kostnad 75-150 mill
3 - Middels investering/kompleksitet/grad av ombygging (liten grad av gjenbruk)	Behov for middels investeringskostnader/middels kompleksitet/behov for ombygging for å realisere konseptet Kostnad 150-250 mill
4 - Stor investering/kompleksitet/ grad av ombygging (svært liten grad av gjenbruk)	Behov for store investeringskostnader/store kompleksitet/behov for ombygging for å realisere konseptet Kostnad Over 250-350 mill
5 - Svært stor investering/kompleksitet/grad av ombygging (ingen grad av gjenbruk)	Behov for svært store investeringskostnader/svært stor kompleksitet/behov for ombygging for å realisere konseptet Over 350 mill

EVALUERING

Delstrekning Bakke bru

Måloppnåelse

Mål A - Robust kollektivgate					
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss. Bidra til å styrke konkurranseforhold buss/bil i favør buss - Generelt god fremkommelighet for buss på strekningen. Kantstopp ved holdeplass Bakkegata prioriterer buss foran bil. Sykkelfelt i gata kan gi utfordringer for fremkommelighet Delmål – Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken ved behov - Ett kjørefelt med kantstopp Delmål – Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser - Lite synlighet av kollektivgata og holdeplasser av lav standard og korte leskur. Bygget med forenklet standard i 2019 Delmål – Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser - Gode gangforbindelser mot holdeplasser.				
	Null +	0/+	Det er vurdert at fremkommelighet for buss vil være lik som nullalternativet Ingen endring i tiltak for å dempe personbiltrafikk eller i gangforbindelser til holdeplass. Dermot en forbedring av lesbarhet ved at det etableres lengre holdeplasser av høy kvalitet.	Fremkommelighet buss	0
				Dempe personbiltrafikk	0
				Lesbarhet	++
				Gangforbindelser holdeplass	0
T-kryss	+	Det er vurdert at fremkommelighet for buss vil være lik som nullalternativet. Lyskryss får ikke virkning for fremkommeligheten siden det antas at det kan tilsvare effekten til signalregulert gangfelt som er i nullalternativet Ingen endring i tiltak for å dempe personbiltrafikk. Tydelig forbedring for lesbarhet ved busstraseen blir gjennomgående og at det etableres lengre holdeplasser av høy kvalitet. I tillegg etableres nye gangfelt som gir bedre tilgjengelighet til holdeplass	Fremkommelighet buss	0	
				Dempe personbiltrafikk	0
				Lesbarhet	+++
				Gangforbindelser holdeplass	+

Mål B - Gaten skal knytte bydelen sammen				
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - God framkommelighet for myke trafikanter (på langs) Tilbudet til gående langs gata er i dag varierende. Ved dagens busstasjoner deles fortausarealet mellom ventede busspassasjerer og forbipasserende gående i retning mot byen. På Bakke bru er det sykkelfelt på brua. Det er i dag vanskelige systemskifter for syklister i overgangen til rundkjøringene ved Bakke bru. Dette fører til at en del syklister bruker fortausarealene på brua spesielt inn mot sentrum			
	Delmål – Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter Det er generelt lite tilrettelagt for opphold eller opplevelse langs gata. Det er i liten grad tilrettelagt for opphold eller utformet gode byrom langs gata. Liten opplevd trygghet for syklende og gående.			
	Delmål – Redusere gatens barriereeffekt (framkommelighet på tvers) Det er få kryssingsmuligheter langs gata, og alle har signalanlegg som kan medføre venting på grønn mann. Det er ikke mulig å krysse i alle armer av rundkjøringen			
	Delmål – Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering Det er lite grønt i gata på strekningen			
Null +	++	Svak for bedring for gående, i reduksjon av barriere og blågrønn faktor. Sykkelveg på sørsiden gir tydelig forbedring for sykkel. Friggjøring av areal ved redusere gatebredden gir forbedrede ferdselsområder	Fremkommelighet gående	+
			Fremkommelighet sykkel	+++
			Attraktive ferdselsområder	++
			Redusere barriereeffekt	+
			Blågrønn faktor	+
T-kryss	+++	T-kryss gir stor forbedring for attraktive ferdselsområder, mer areal og nytt gangfelt gir stor reduksjon i barriereeffekt og plass til grøntanlegg. Stor forbedring for sykkel ved å etablere gjennomgående sykkelveg til Bakkegata	Fremkommelighet gående	++
			Fremkommelighet sykkel	++++
			Attraktive ferdselsområder	+++
			Redusere barriereeffekt	+++
			Blågrønn faktor	+++

Samfunnsvirkninger

Utvalgte KU-tema

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	T-kryss
Trafikal virkning (fremkommelighet personbil, næring og utrykning)	God fremkommelighet for personbil og næringstransport. Utrykningskjøretøy har akseptabel fremkommelighet, men kan måtte benytte motgående kjørefelt ved kantstopp i Bakkegata	0 Ingen vesentlig endring i fremkommeligheten	0 Ingen vesentlig endring i fremkommeligheten
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	Der byrom grenser inn mot gata, er disse skjermet med vegetasjon/høydeforskjell og vender ryggen mot gata. Sidegatene har barrierer mot Innherredsveien og er i svært liten grad koblet til gateløpet. Det er innslag av både eldre bygårdsbebyggelse i mur, funkisgårder, gamle industribygg og nyere blokkbebyggelse med boliger og kontorer, noe som gjør gateløpet sammensatt og interessant.	0 Tilnærmet ingen endring i arkitektonisk og estetisk uttrykk i gata	+++ Ved å bygge om rundkjøringer frigjøres store arealer som kan brukes til å etablere torg/byrom som gir stor arkitektonisk og estetisk påvirkning. Også kryssformen gir et mer urbant uttrykk
Kulturminner og kulturmiljø	Store deler av bebyggelsen langs Innherredsveien er bygninger fra 1700-tallet og fram til 1900-tallet. Disse er klassifisert i klasse B Høy antikvarisk verdi eller C Antikvarisk verdi.	0 Tilnærmet ingen endring fra nullalternativet	+ Svak positiv virkning siden alternativet er med å gjenskape mer det historiske gateløpet

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	T-kryss
Driftskonsekvenser	Akseptable driftsforhold. Som øvrige høytrafikkerte gater med og tidvis lite areal gjør er det krevende å drifte.	– Antatt noe mer krevende å drifte sykkelvegen enn sykkelfelt – Positivt for oppgradering av holdeplasser og noe sideareal	– Antatt noe mer krevende å drifte sykkelvegen enn sykkelfelt – Positivt for oppgradering av holdeplasser og sideareal
Trafikksikkerhet	Politiregistrerte trafikkulykker etter tunellen åpnet (1.7.2014-aug 2018) viser færre ulykker, men fortsatt enkelte problematiske områder, spesielt mellom Bakke bro og Bassengbakken. De fleste ulykkene har vært mellom ulike trafikantgrupper, spesielt bil/sykkel og bil/fotgjengere.	++ Tydelig forbedring ved å samle sykkelvegen og samtidig gi mer areal til myke trafikanter	+++ Stor forbedring ved å samle sykkelvegen, gi mer plass til myke trafikanter og legge til rette for flere trygge lysregulerte kryssinger

Prosjektvirkninger

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	T-kryss
Kostnad	Ingen kostnader, men unntak av drift	2 Kostnadsberegnet til mellom 75 og 105 millioner	3 Kostnadsberegnet til mellom 135 – 170 millioner
Gjennomførbarhet Skal belyse kompleksitet ved å gjennomføre tiltaket.	-	2 Relativt liten kompleksitet. Håndtering av buss og evt trafikk kan være utfordrende.	3 Middels kompleksitet. Håndtering av buss og evt trafikk kan være utfordrende. Ombygging av rundkjøring gir mer omlegging av trafikk.
Utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig eller til fordel for prosjektet og da også hensynta livsløpskostnader	All eksisterende infrastruktur utnyttes	2 Relativt stor ombygging av overflate på brua – Rundkjøring kan i stor grad bevares	3 Relativt stor ombygging av overflate på brua – Rundkjøring må også bygges om til T-kryss

Delstrekning Solsiden

Måloppnåelse

Mål A - Robust kollektivgate					
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss. Bidra til å styrke konkurranseforhold buss/bil i favør buss - Generelt god fremkommelighet for buss på strekningen. Ingen tiltak for styrke konkurranseforholdet i favør buss Delmål – Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken ved behov - Tilnærmet ingen tiltak som bidrar til å dreie konkurranseforholdet i bussens favør Delmål – Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser - Lite synlighet av kollektivgata og holdeplasser av lav standard og korte leskur. Holdeplasser bygget med forenklet standard i 2019 Delmål – Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser - Ikke tilstrekkelig gode gangforbindelser mot holdeplasser, manglende gangfelt sør for kryss med Beddingen gir omveger for gående.				
	Null +	0/+	I alternativet opprettholdes kollektivfelt på hele strekningen slik som i dag. Det er allikevel vurdert en svak reduksjon i fremkommelighet på grunn av nytt gangfelt og ombygging av kryss ved Beddingen. Oppstramming av sidegater (kun ett felt i hver retning) og fjerning av venstresvingefelt gir svak positiv virkning for reduksjon av personbiltrafikk. Oppgraderte holdeplasser, bredere fortau og nytt gangfelt ved Bedding gir svak positiv effekt for lesbarhet og gangforbindelse til holdeplass	Fremkommelighet buss	-
				Dempe personbiltrafikk	+
				Lesbarhet	+
				Gangforbindelser holdeplass	+
2/3-felt uten sykkel	+	+	Alternativet har 3 felt og redusert utstrekning av kollektivfelt sammenlignet med nullalternativet. Trafikkberegningene viser at med nullvekst vil det være vanskelig å sikre bussens fremkommelighet. Derfor er vurdert som tydelig negativt for bussen fremkommelighet. Redusert antall felt og innsnevring av sidearmer gir tydelig positiv effekt for å redusere personbiltrafikk. Også lesbarhet og gangforbindelser gir tydelig forbedring, med flere gangfelt og oppgraderte holdeplasser	Fremkommelighet buss	--
				Dempe personbiltrafikk	++
				Lesbarhet	++
				Gangforbindelser holdeplass	++

2/3-felt med sykkel	+	Alternativet har 3 felt og redusert utstrekning av kollektivfelt sammenlignet med nullalternativet. Trafikkberegningene viser at med nullvekst vil det være vanskelig å sikre bussens fremkommelighet. Derfor er vurdert som tydelig negativt for bussen fremkommelighet. Alternativet stenger venstresving inn mot Beddingen. Dette er positivt for fremkommeligheten i gateløpet, men trafikkanalysen viser at det gir større utfordringer for bussen i krysset med Bassengbakken. I praksis vil nok det bli større grad av fletting og tilpassing av ulike sjåførers adferd, men med bakgrunn i trafikkutredningen gis det en tydelig negativ virkning. Redusert antall felt, innsnevring av sidearmer og ikke tillatt venstresving inn Beddingen gir større positiv effekt for måloppnåelse delmål redusere personbiltrafikk. Også lesbarhet og gangforbindelser gir forbedring, men på grunn av sykkelvegen blir den kun svak positiv virking for gangforbindelser til holdeplass	Fremkommelighet buss	---
			Dempe personbiltrafikk	+++
			Lesbarhet	++
			Gangforbindelser holdeplass	+

Mål B - Gaten skal knytte bydelen sammen

Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - God framkommelighet for myke trafikanter (på langs) 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. 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. Det finnes ikke egne tiltak eller tilrettelegging for sykling langs Innherredsveien vest i dag. Syklistene sykler enten i blandet trafikk i Innherredsveien eller i Kirkegata, eller sykler sammen med fotgjengere i parallellgatene ved Solsiden/Verftsgata.			
	Delmål – Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter Det er generelt lite tilrettelagt for opphold eller opplevelse langs gata. Det er i liten grad tilrettelagt for opphold eller utformet gode byrom langs gata.			
	Delmål – Redusere gatens barriereeffekt Det er få kryssingsmuligheter langs gata, og alle har signalanlegg som kan medføre venting på grønn mann. Spesielt i kryss med beddingen er det mangelfullt til bud får gående på tvers. (nonnegate)			
	Delmål – Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering Det er lite grønt i gata på strekningen. Noe grønt er å finne i områdene utenfor gaten, ved gamle Bakke gård og helt i nordenden mot Bassengbakken hvor det er mer plass på siden av gaten.			
Null +	+	Noe forbedring i framkommelighet til gående på langs med bedre fortau ved Beddingen. Ingen endring for sykkel eller attraktiviteten for ferdselsområder. Nytt gangfelt og fjerning av venstresvingefelt gir noe redusert barriereeffekt. Mulighet for mer grønt i østre del gir svak positiv virkning for blågrønn faktor.	Fremkommelighet gående	+
			Fremkommelighet sykkel	0
			Attraktive ferdselsområder	0
			Redusere barriereeffekt	+
			Blågrønn faktor	+
2/3-felt uten sykkel	++++	Tydelig positiv virkning for gående på langs og reduksjon av barriereeffekt pga henholdsvis bredere fortau og færre felt/flere gangfelt. Stor positiv virkning for attraktivitet og blågrønn faktor med bakgrunn i en gjennomgående bred grøntrabatt som både gir gode opplevelser og mulighet for å etablere blågrønne løsninger. Svak positiv virkning for sykkel pga bredere fortau	Fremkommelighet gående	+++
			Fremkommelighet sykkel	+
			Attraktive ferdselsområder	++++
			Redusere barriereeffekt	+++
			Blågrønn faktor	++++
2/3-felt med sykkel	+++	Stor positiv virkning for sykkel med egen sykkelveg gjennomgående (med unntak av kryss Nonnegata). Positiv virkning for attraktivitet og blågrønn faktor pga noe mer	Fremkommelighet gående	+++
			Fremkommelighet sykkel	++++
			Attraktive ferdselsområder	++
			Redusere barriereeffekt	++

		grønt, men ikke lange sammenhengende arealer. Færre felt gir en tydelig positiv effekt for barrierevirkning, samtidig vil sykkelvegen påvirke negativt for samme tema. I sum blir det positiv virkning.	Blågrønn faktor	++
--	--	---	-----------------	----

Samfunnsvirkninger

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	2/3-felt u/sykkkel	2/3-felt m/sykkkel
Trafikal virkning (fremkommelighet personbil, næring og utrykning)	God fremkommelighet for personbil og næringstransport. Utrykningskjøretøy har god fremkommelighet og kan enkelt veksle mellom de mange kjørefeltene.	-- I dette alternatet er det ikke store endringer fra dagens situasjon. Men justeringer som kun ett felt ned fra Nonnegata og fjerning av venstresvingefelt langs strekningen påvirker fremkommeligheten for personbiler. Spesielt det at venstresving og rett frem i krysset med Beddingen bruker samme felt kan gi trafikale utfordringer.	-- Alternativet har 3 felt og redusert utstrekning av kollektivfelt sammenlignet med nullalternativet. Trafikkberegningene viser at med nullvekst vil det være vanskelig å sikre at gaten avviker de opptredende trafikkmengder. Analysen viser at trafikkmengdene må reduseres for å få tilstrekkelig avvikling. Derfor er vurdert som tydelig negativ trafikal virkning.	-- Alternativet har 3 felt og redusert utstrekning av kollektivfelt sammenlignet med nullalternativet. Trafikkberegningene viser at med nullvekst vil det være vanskelig å sikre at gaten avviker de opptredende trafikkmengder. Analysen viser at trafikkmengdene må reduseres for å få tilstrekkelig avvikling. Derfor er vurdert som tydelig negativ trafikal virkning.

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	2/3-felt u/sykkel	2/3-felt m/sykkel
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	Der byrom grenser inn mot gata, er disse skjermet med vegetasjon/høydeforskjell og vender ryggen mot gata. Sidegatene har barrierer mot Innherredsveien og er i svært liten grad koblet til gateløpet. Det er innslag av både eldre bygårdsbebyggelse i mur, funkisgårder, gamle industribygg og nyere blokkbebyggelse med boliger og kontorer, noe som gjør gateløpet sammensatt og interessant.	+ Svak positiv effekt med mer grønt i østre del og oppstramming av gateareal ved Beddingen	+++ Stor positiv virkning med bred beplantet grøntrabatt og bedre strukturering av gata	+ Svak positiv effekt med mer grønt i østre del og oppstramming av gateareal og noe grønt ved Beddingen
Kulturminner og kulturmiljø	Store deler av bebyggelsen langs Innherredsveien er bygninger fra 1700-tallet og fram til 1900-tallet. Disse er klassifisert i klasse B Høy antikvarisk verdi eller C Antikvarisk verdi. Ved Bakke gård er det automatisk fredet middelalderbygrunn med et klosteranlegg under hovedbygningen på Bakke gård. Det er i tillegg avdekket graver fra klosterets kirkegård flere steder på eiendommen samt et vegfar i skråningen mot Innherredsveien.	0 Tilnærmet ingen endring fra nullalternativet	+ Svak positiv virkning på grunn av en gjennomgående grøntdel på langs som er med binder gaten mer sammen	0 Tilnærmet ingen endring fra nullalternativet
Driftskonsekvenser	Akseptable driftsforhold. Som øvrige høytrafikkerte gater med og tidvis lite areal gjør er det krevende å drifte.	- Svak negativ virkning på grunn av etablering av grøntrabatt mot øst	-- Gjennomgående grøntrabatt gir økt drift og noe mer utfordrende med snørydding.	- Svak negativ virkning på grunn av mer grønt og sykkelveg som gir flere «nivåer» med areal å drifte sett opp mot nullalternativet

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	2/3-felt u/sykkell	2/3-felt m/sykkell
Trafikksikkerhet	Politiregistrerte trafikkulykker etter tunnelen åpnet (1.7.2014-aug 2018) viser færre ulykker, men fortsatt enkelte problematiske områder, spesielt mellom Bakke bro og Bassengbakken. De fleste ulykkene har vært mellom ulike trafikantgrupper, spesielt bil/sykkell og bil/fotgjengere.	++ Smalere tverrsnitt i sidegater og færre felt ved Beddingen gir forbedret trafikksikkerhetssituasjon.	++++ Stor forbedring i trafikksikkerhet med færre felt i side- og hovedgate, grøntdeler mellom veg og gangareal og flere gangfelt	+++ Tydelig forbedring for trafikksikkerhet med færre felt i side- og hovedgate, bredere fortau, egen sykkelveg og flere gangfelt. Sykkelvegen gir svak negativ virkning da det kan oppstå konflikt mellom gående og syklende

Prosjektvirksomninger

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	2/3-felt u/sykkell	2/3-felt m/sykkell
Kostnad	Ingen kostnader, men unntak av drift	3 Kostnadsberegnet til mellom 150 og 190 millioner	5 Kostnadsberegnet til mellom 300 og 400 millioner	5 Kostnadsberegnet til mellom 300 og 400 millioner
Gjennomførbarhet Skal belyse kompleksitet ved å gjennomføre tiltaket.	-	2 Liten kompleksitet	4 Stor kompleksitet	4 Stor kompleksitet
Utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig eller til fordel for prosjektet og da også hensynta livsløpskostnader	All eksisterende infrastruktur utnyttes	2 Stor grad av gjenbruk – Kun større ombygging rundt holdeplasser og ved kryss Beddingen	5 Komplet ombygging av gata – Hele gate skiftes ut	5 Komplet ombygging av gata – Hele gate skiftes ut

Delstrekning Bassengbakken

Måloppnåelse

Mål A - Robust kollektivgate				
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - Sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken med prioritet i kryss. Bidra til å styrke konkurranseforhold buss/bil i favør buss - Generelt god fremkommelighet for buss på strekningen. Ingen tiltak for styrke konkurranseforholdet i favør buss Delmål – Implementere tiltak for å dempe personbiltrafikk og prioritere kollektivtrafikken ved behov - Ingen nye tiltak er etablert Delmål – Sikre lesbare og tydelige kollektivgate med godt plasserte og synlige holdeplasser - Lite synlighet av kollektivgata. Det er ikke holdeplasser på strekningen. Delmål – Sikre gode gangforbindelser til holdeplasser - Det er ikke holdeplasser i området			
	Null +	0/-	Det å innføre gangfelt i søndre arm har en svak negativ virkning for fremkommeligheten for buss. Forøvrig tilnærmet ingen endring fra nullalternativet	Fremkommelighet buss
Dempe personbiltrafikk				0
Lesbarhet kollektivgate				0
Gangforbindelser holdeplass				Ikke aktuell
Liten rundkjøring	-	Det er å redusere antall kjørefelt i rundkjøringen og samtidig anlegge krysningspunkter i plan for myke trafikanter i alle armer påvirker fremkommeligheten for buss svært negativt. Trafikkmodellen viser stor belastning fra rundkjøringen ved Strindheimstunnelen og dette forplanter seg opp mot krysset i Bassengbakken. Kapasitetsreduksjon og gangfelt i nordre arm vil derfor påvirke fremkommeligheten svært negativt For øvrige delmål tilnærmet lik som nullalternativet, men færre felt og gangkryssing i plan gir svak positiv konsekvens for å dempe personbiltrafikken	Fremkommelighet buss	----
			Dempe personbiltrafikk	+
			Lesbarhet kollektivgate	0
			Gangforbindelser holdeplass	Ikke aktuell
T-kryss	0	Det å bygge om krysset til lyskryss gir en negativ effekt for fremkommeligheten for buss sammenlignet med nullalternativet. Dagens store rundkjøring er effektiv og har stor kapasitet. Men lyskryss det gir bedre	Fremkommelighet buss	--
			Dempe personbiltrafikk	+

		mulighet for bedre prioritere kollektiv i aksen Innherredsveien øst – Innherredsveien vest Svak positiv virkning for å dempe personbiltrafikken siden den nå kan nedprioriteres i lyskryss. Også det å la Innherredsveien øst og Innherredsveien vest bli den gjennomgående aksene gir svak positiv virkning for lesbar kollektivtrase	Lesbarhet kollektivgate	+
			Gangforbindelser holdeplass	Ikke aktuell
Mål B - Gaten skal knytte bydelen sammen				
Beskrivelse av nullalternativet (år 2040 uten endringer i infrastruktur, men med utvikling langs gata)	Delmål - God framkommelighet for myke trafikanter (på langs) - Tilbudet til gående langs gata er i dag varierende. Ved Bassengbakken er det stort sett akseptable bredder på løsningen for myke trafikanter, men det mangler på god krysningspunkter. Sykkelløsningen i undergang under armen mot Rv706 kan tidvis oppleves som for smal i forhold til sykkeltrafikken som bruker denne. Delmål – Attraktive ferdselsområder for myke trafikanter - Det er generelt lite tilrettelagt for opphold eller opplevelse langs gata. Det er i liten grad tilrettelagt for opphold eller utformet gode byrom langs gata. Delmål – Redusere gatens barriereeffekt - Det er få kryssingsmuligheter langs gata. Det er ikke mulig å krysse i alle armer av rundkjøringen. Delmål – Styrke den blågrønne faktoren gjennom grøntanlegg og overvannshåndtering - Det er lite grønt i gata på strekningen. Noe grønt er å finne i områdene utenfor gaten, da særlig på østsiden mot Møllenberg. Men dette grøntanlegget er av lav kvalitet			
Null +	+	Tilnærmet lik nullalternativet, men ett nytt gangfelt, utvidelse av sørvestre kvadrant og mulighet for oppgradering av sideareal gir en svak positiv virkning enkelte delmål	Fremkommelighet gående	0
			Fremkommelighet sykkel	0
			Attraktive ferdselsområder	+
			Redusere barriereeffekt	+
			Blågrønn faktor	+
Liten rundkjøring	++	Ved å redusere kjøreareal i rundkjøringen og få inn gangfelt i samme plan økes fremkommelighet, barriere på tvers reduseres, blågrønn faktor og attraktiviteten for ferdsel får en stor positiv virkning	Fremkommelighet gående	0
			Fremkommelighet sykkel	++
			Attraktive ferdselsområder	++
			Redusere barriereeffekt	++++
			Blågrønn faktor	++
T-kryss	+++	Ved å bygge om krysset til et T-kryss gir det en stor positiv virkning på fremkommelighet (spesielt sykkel med eget sykkelsignal), barriere på tvers reduseres, blågrønn faktor og attraktiviteten for ferdsel får en svært stor positiv virkning	Fremkommelighet gående	+
			Fremkommelighet sykkel	+++
			Attraktive ferdselsområder	+++
			Redusere barriereeffekt	++++
			Blågrønn faktor	+++

Samfunnsvirkninger

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	Liten rundkjøring	T-kryss
Trafikal virkning (fremkommelighet personbil, næring og utrykning) Lesbarhet trafikksystem	God fremkommelighet for personbil og næringstransport. Utrykningskjøretøy har god fremkommelighet.	- Svak negativ trafikal virkning på grunn av nytt gangfelt	---- Stor negativ trafikal virkning på grunn redusert kapasitet og gangfelt i plan	-- Negativ trafikal virkning siden lyskryss reduserer kapasiteten fra dagens rundkjøring
Arkitektonisk og estetisk utforming, uttrykk og kvalitet	Der byrom grenser inn mot gata, er disse skjermet med vegetasjon/høydeforskjell og vender ryggen mot gata. Sidegatene har barrierer mot Innherredsveien og er i svært liten grad koblet til gateløpet. Det er innslag av både eldre bygårdsbebyggelse i mur, funkisgårder, gamle industribygg og nyere blokkbebyggelse med boliger og kontorer, noe som gjør gateløpet sammensatt og interessant.	+ Svak positiv effekt ved å noe mer byrom på sørvestre kvadrant og etablering av mer bymessig utforming av sørøstlig kvadrant	++ Gir tydelig positiv effekt ved å fjerne kjøreareal og legge til rette for et større byrom/torg	+++ Gir stor positiv effekt ved å gi store arealet til mulig torg/byrom som kan gi området et tydelig arkitektonisk løft.

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	Liten rundkjøring	T-kryss
Kulturminner og kulturmiljø	I dette området er det potensial for skipsfunn etc. Skipsfunn eldre enn 100 år er automatisk fredete kulturminner, og inngrep i grunnen innenfor dette området må derfor tidlig avklares med NTNU Vitenskapsmuseet. Store deler av bebyggelsen langs Innherredsveien er bygninger fra 1700-tallet og fram til 1900-tallet. Disse er klassifisert i klasse B Høy antikvarisk verdi eller C Antikvarisk verdi.	0 Ingen endring fra nullalternativet	0 Ingen endring fra nullalternativet	+ Svak positiv effekt ved at det mer historiske gateløpet og kryssutformingen reetableres
Driftskonsekvenser	Akseptable driftsforhold. Som øvrige høytrafikkerte gater med og tidvis lite areal gjør er det krevende å drifte.	- Svak negativ virkning på grunn av mer beplantning og grønne flater som må vedlikeholdes	- Svak negativ virkning på grunn av mer beplantning og grønne flater som må vedlikeholdes	--- Tydelig negativ virkning på grunn mer byrom/torg som må driftes og et nytt signalanlegg som krever vedlikehold

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	Liten rundkjøring	T-kryss
Trafikksikkerhet	Politiregistrerte trafikkulykker etter tunellen åpnet (1.7.2014-aug 2018) viser færre ulykker, men fortsatt enkelte problematiske områder, spesielt mellom Bakke bro og Bassengbakken. De fleste ulykkene har vært mellom ulike trafikantergrupper, spesielt bil/sykkel og bil/fotgjengere.	+ Svak positiv effekt ved å få på plass et gangfelt der det er antatt stor mengde viltkryssing. I tillegg kun ett felt ut av rundkjøringen mot Innherredsveien vest	+ Svak positiv effekt for å få færre felt inn mot rundkjøring og flere gangkryssinger som erstatter villkryssing, men nye gangfelt som i dag er planskilt kan også være negativt. I sum svak positivt	+++ Stor positiv virkning ved å få trygge gangkryssinger i plan og syklende i eget sykkelssignal.

Prosjektvirksomheter

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	Liten rundkjøring	T-kryss
Kostnad	Ingen kostnader, men unntak av drift	0 Kostnadsberegnet til mellom 5 og 10 millioner	2 Kostnadsberegnet til mellom 100 og 140 millioner	2 Kostnadsberegnet til mellom 100 og 140 millioner
Gjennomførbarhet Skal belyse kompleksitet ved å gjennomføre tiltaket.	-	1 Svært liten kompleksitet	5 Svært stor kompleksitet da spesielt med tanke på trafikkavvikling	5 Svært stor kompleksitet da spesielt med tanke på trafikkavvikling

Virkning tema	Beskrivelse nullalternativ	Null +	Liten rundkjøring	T-kryss
Utnytte eksisterende infrastruktur der det er hensiktsmessig eller til fordel for prosjektet og da også hensynta livsløpskostnader	All eksisterende infrastruktur utnyttes	1 Svært stor grad av gjenbruk – Rundkjøring kan i stor grad bevares	5 Komplett ombygging av området - Rundkjøring må i stor grad bygges om	5 Komplett ombygging av området – Hele krysset må bygges om