



TRONDHEIM KOMMUNE

Areal og samferdselskomiteen 2.juni 2021 -
Jofrid Burheim avd.leder Plan og strategi - Mobilitet og samferdselsenheten

Metrobusstrase over Nyhavna



Bakgrunn og mål

Bakgrunn:

Vedtak om metrobusstrase over Nyhavna i rutestrukturprosjektet
Omfattende transformasjon og arealutvikling av Nyhavna og Reina

Prosess:

Samarbeid med grunneiere, eiendomsutviklere og myndigheter

Workshop med mange alternativer

Utredet to alternativer og sammenlignet med nullalternativet (samferdsel og bymiljø)

Mål:

Nyhavna skal bli en klimavennlig og attraktiv bydel

Alternativ 1 - bruk av eksisterende vegtrase



- Metrobusstrase har tre kjørefelt sikrer egne kollektivfelt inn mot kryssområder, slakere svinger
- antall avkjørsler til kollektivtraseen fra boligområdene på Reina og Nyhavna begrenses til et minimum
- krysset fra Pirbrua mot Nyhavna bygges om
- avkjørsel til Dora og industriområdet ivaretas

Alternativ 2 - ny trase for bil



- Metrobusstrase har tre kjørefelt som sikrer egne kollektivfelt inn mot kryssområder og slakere svinger
- avkjørsler inn mot kollektivtraseen fra boligområdene på Reina og Nyhavna begrenses til et minimum,
- krysset fra Pirbrua mot Nyhavna bygges om.
- avkjørsel til Dora og industriområdet ivaretas.
- det bygges en separat vei for biltrafikk langs Reina

Kommunedirektørens begrunnelse

Både alternativ 1 og 2 sikrer et godt kollektivtilbud.

Alternativ 1 er mer arealeffektivt og har en langt lavere investeringskostnad

Alternativ 1 gir en klart større fordel for gående, syklende og bomiljøet, og bidrar til mindre privatbilkjøring i og gjennom området.

Alternativ 2 gir noe bedre fremkommelighet og kapasitet for metrobussen langs Strandveien, men bidrar med mer støy og barrierevirkninger som gir mindre attraktive bomiljøer. Alternativet har en ny separat vegtrase for personbil