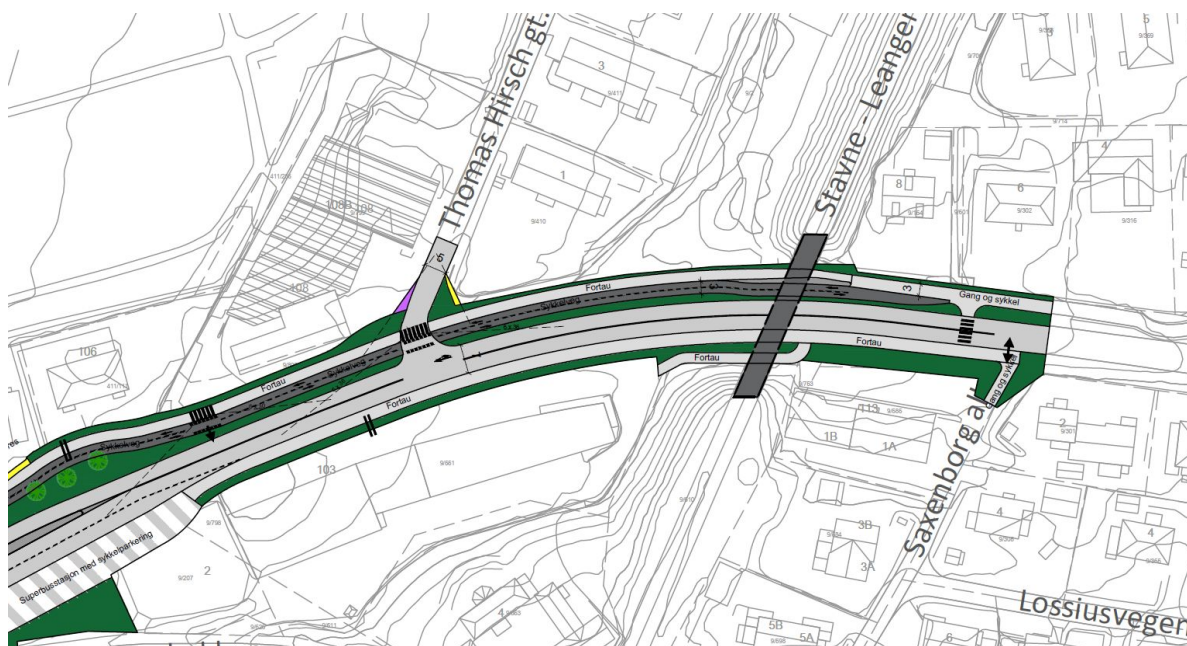


PLANFORSLAGET – STREKNINGSVIS BESKRIVELSE

Planforslaget omhandler i hovedsak trafikale forhold. I det følgende redegjøres det for planforslaget strekningsvis. Omtalen tar utgangspunkt i start i øst ved Saxenborg allé og slutt ved Stadsingeniør Dahls gate i vest. Planforslaget bygger på vegutforming basert på 4 normalprofiler langs strekningen. Se vedlagte illustrasjonsplan for eksakt plassering av snitt. Snittene nedenfor sees fra øst, dvs. venstre side er sør og høyre side er nord.

1.1 Strekningen Saxenborg allé – t.o.m Innhv. 108B (bensinstasjonen)



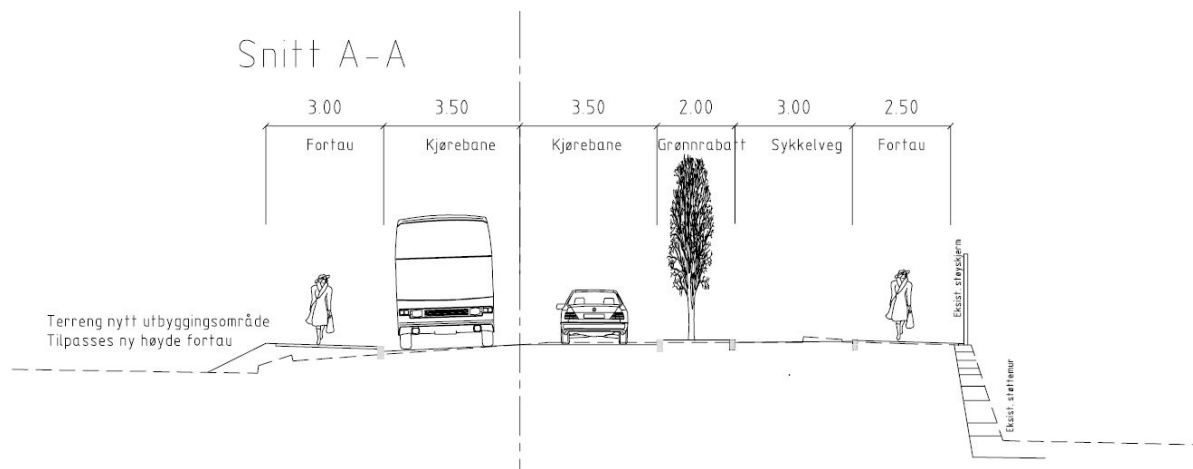
Figur 1: Utsnitt med illustrasjon

Figuren over viser illustrasjon av strekningen Saxenborg allé - Innherredsveien 108B

1.1.1 Vegutforming

Planforslaget legger opp til 2 gjennomgående kjørefelt tilsvarende strekningen øst for planområdet mot Persaunevegen. Dette gir rom for å utvide med fortau på sørsiden, samt buffersone/rabatt og egen sykkelveg med fortau, på nordsiden. Bussholdeplassen ved Saxenborg allé fjernes, ihht superbusstutredningen.

Det er søkt og godkjent fravik fra kravene til frisikt fra Thomas Hirsch gate, da frisikten er 8 og ikke 10 meter, som kravet tilsier. Dersom en skulle tilfredsstilt kravet til frisikt for sykkelvegen fullt ut, ville en måtte gjennom omfattende arbeider i hagen på Thomas Hirsch gate 1.



Figur 2 Normalprofil øst for Thomas Hirsch gate

Her er det (sør til nord); 3,0m fortau, 2x3,5m kjørebane, 2,0m rabatt, 3,0m sykkelveg og 2,5m fortau. I nord avsluttes anlegget mot eksisterende støyskjermskilt og mur.

1.1.2 Fortau, gang- og sykkelveg, sykkelveg med fortau

Fra øst kommer gang- og sykkelveg som splittes i egen sykkelveg med fortau ved brukonstruksjon, Stavne - Leangenbanen. På nordsiden følger foreslått fortau dagens gang- og sykkelveg, mens sykkelvegen legges i dagens kollektivfelt. På sørsiden av Innherredsveien foreslås det å opprettholde gangforbindelse under brua, i samme trasé som i dag, til tross for at endepunktet er privat eiendom, Innherredsveien 103.

Forbi bensinstasjonen (Innherredsveien 108B) er det behov for noe mer erverv for å gjennomføre tiltaket. Tilgang og bruk av pumpeanlegget vil ikke endres på grunn av dette.

1.1.3 Avkjørsler

Innherredsveien 113

Forslaget til reguleringsplan opprettholder avkjøring inn til og ut fra Innherredsveien 113, som i dag. Endres bruken fra næring, bør stengingen av Saxenborg allé flyttes nærmere Innherredsveien og inn og utkjøring fra tomte vendes sørover.

Innherredsveien 103

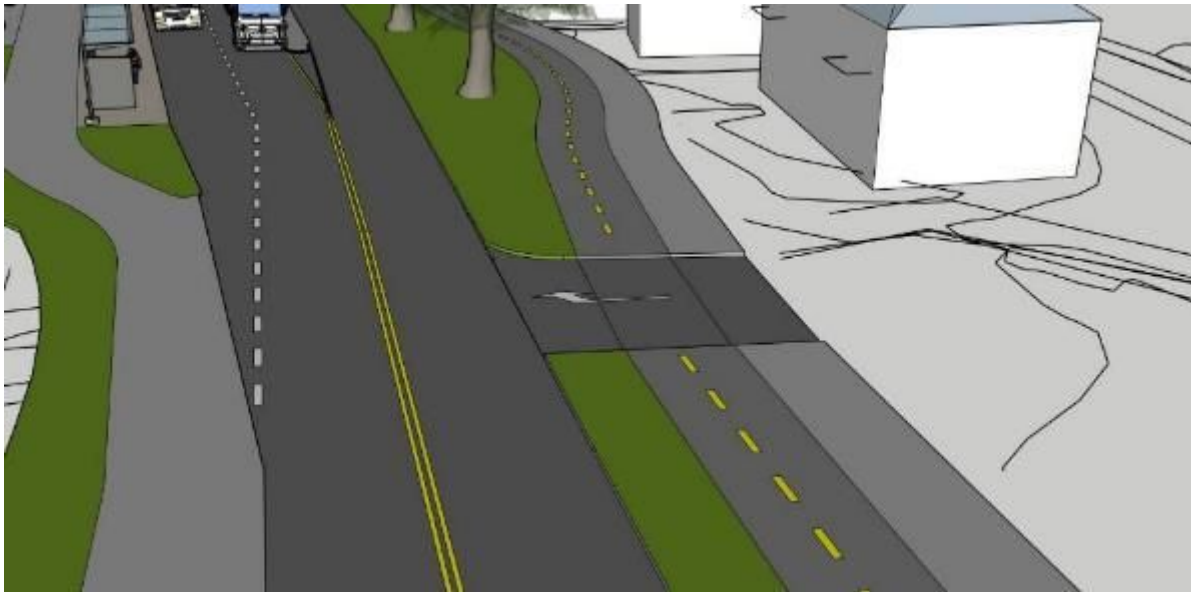
Det er påstartet planarbeid for Innherredsveien 103 (R 20120036). I dette arbeidet er det fra Statens vegvesens side bedt om å gi området en annen adkomst enn dagens, som er direkte fra Innherredsveien. I reguleringsplanen foreslås det derfor at avkjørselen til Innherredsveien 103 stenges.

Innherredsveien 108B

Innherredsveien 108B har i dag hovedatkomst fra Thomas Hirsch gate. Det er imidlertid også en direkte «høyre av og høyre på» avkjørsel til eiendommen. Opprettholdelse av denne utkjøringen er nødvendig for tankbiler som betjener bensinstasjonen. Det foreslås derfor at utkjørselen reguleres som midlertidig, fram til evt. annen bruk av eiendommen er aktuell.

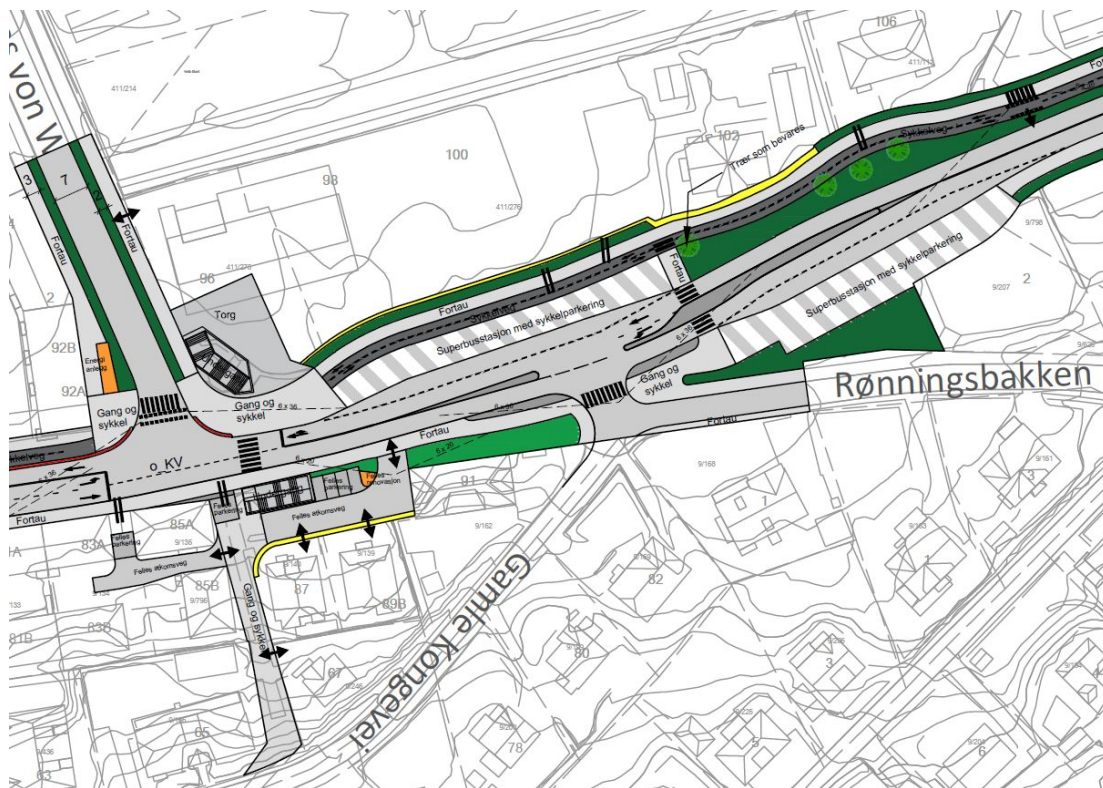
Innherredsveien 106

Innherredsveien 106 er ikke knyttet til prosjektutviklingen som skjer i Innherredsveien 96-104. En ny atkomst til denne eiendommen vil derfor avhenge av realiseringen av prosjektet på disse tomtene. Det legges derfor opp til at atkomst til nr 106 kan skje via sykkelveg med fortau fra bensinstasjonssiden (Innherredsveien 108/108B) fram til ny atkomstveg er realisert.



Figur 3: Forslag til midlertidig utkjøring fra Innherredsveien 108B

1.2 Strekingen Innhv. 108B (bensinstasjonen)-Thomas von Westens gate



Figur 4: Utsnitt med illustrasjon

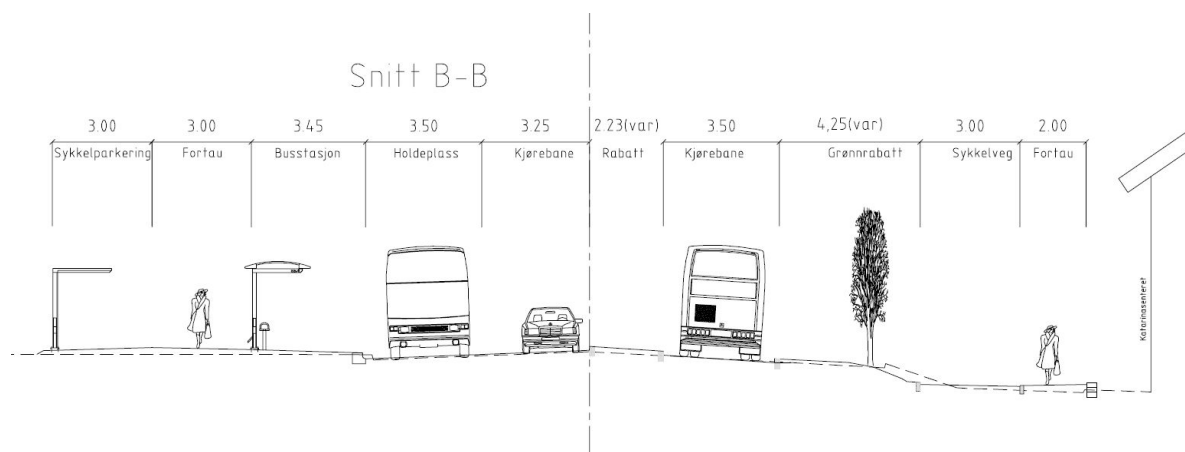
Figuren over viser illustrasjon av strekingen Innherredsveien 108B-Thomas von Westens gate.

1.2.1 Vegutforming

Vegutformingene bygger på samme prinsipp som ellers at det skal være ett gjennomløpende felt i begge retninger. Ved Rønningsbakken/Thomas von Westens gate foreslås det lagt en superbusstasjon på hver side. Kravene til utforming av disse er knyttet til superbuss, noe som innebærer 40 meter lange plattformer.

På denne strekingen har utforming av sykkelveg med fortau hensyntatt de fleste av dagens trær.

For å unngå uønsket tilbakeblokkering foreslås det at busstopp skjer i lommer og ikke som kantsteinstopp i selve kjørebane. Utformingen har hensyntatt mulighet for forbikjøring mens buss står på stasjonen.

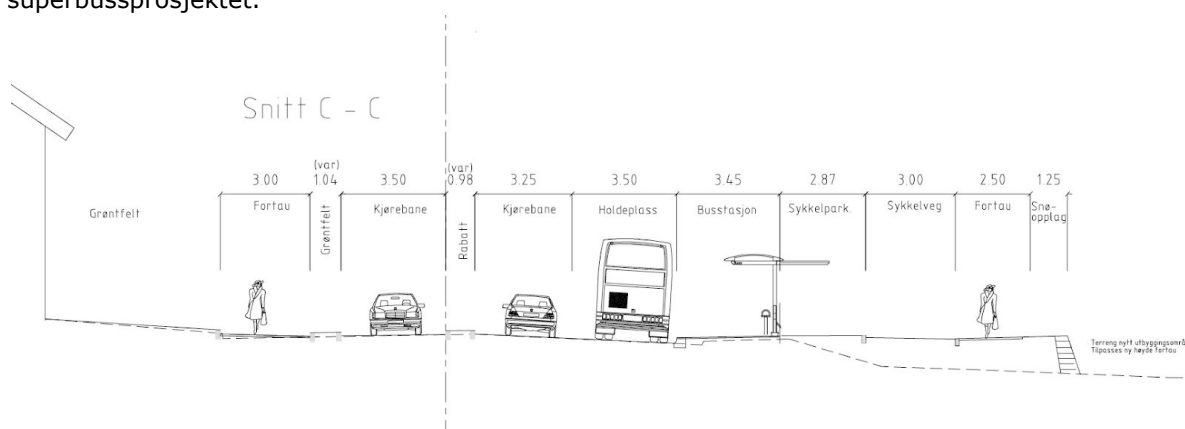


Figur 5 Normalprofil 2

Snitt B-B er snitt gjennom busstasjonen ved bunnen av Rønningsbakken/Katarinasenteret

Her er det (sør til nord); 3,0m fortau, 2x3,5m kjørebane, 2,0m rabatt, 3,0m sykkelveg og 2,5m fortau.

Plassering og størrelse av stasjonene er i henhold til holdeplasstrukturen utredet i superbussprosjektet.



Figur 6 Normalprofil 3

Snitt C-C er snitt gjennom busstasjonen ved Thomas von Westens gate

1.2.2 Superbusstasjoner

Det planlegges en superbusstasjon i hver retning i denne delen av planområdet, omtrent på samme sted som i dag. Plasseringen av busstasjonene skjer i forhold til frekvens for superbuss, omlandet som skal betjenes og mulighet for å tilfredsstille utformingskravene.

Busstasjonene er planlagt 40 meter lange og skal være tilknyttet sykkelparkering. Reguleringsformålet blir en blandet formål med sykkelparkering, gang og sykkelveg og holdeplassefunksjoner (o_HP/GS)



Figur 7: Illustrasjon busstasjon ved Rønningsbakken



Figur 8: Illustrasjon busstasjon ved Rønningsbakken



Figur 9: Illustrasjon busstasjon Thomas von Westens gt



Figur 10: Illustrasjon busstasjon Thomas von Westens gt

1.2.3 Fortau, gang- og sykkelveg, trær

På nordsiden følger sykkelveg med fortau dagens trasé for gang- og sykkelveg. Traséen heves noe, men horisontalutformingens hensyntar trærne i området. Ved busstasjonene er fortauene ført ut mot kryssing av Innherredsveien i plan. Mot tomtene på nordsiden forutsettes det enten mur eller at tomt eller nytt bygg legges på samme nivå.

Mot krysset over Thomas von Westens gate møtes både fortauer og sykkelveg. Det er valgt å regulere dette området som gang- og sykkelveg for å ha mulighet til å tilpasse og detaljutforme løsningen for gående og syklende i krysset byggefasen. En mulighet kan være å føre sykkelvegen fram til Thomas von Westens gate som skissert i Figur 79.

Det etableres et nytt kryssingspunkt i plan over Innherredsveien som sikrer bedre tilgjengelighet på tvers av gata og ivaretar universell utforming. Kryssing av Thomas von Westens gate tilrettelegges med både gangfelt og oppmerket sykkelkryssing.

Mot krysset er det vist sikringsgjerde mot Innherredsveien. Det stilles ikke krav om dette i reguleringsplanen. Det forutsettes imidlertid at en ved bygging av anlegget ivaretar tilstrekkelig sikkerhet enten ved avvisende kantstein eller gjerde.

Sør for Innherredsveien reguleres det gjennomgående fortau i tre meters bredde. Denne krysser Rønningsbakken og fortsetter langs Innherredsveien.

Fra fotgjengerundergangen ved Innherredsveien og sørover til Gamle Kongevei reguleres dagens offentlig gangvei, slik den er i dag. Denne skal i tillegg fungere som atkomst til Gamle kongevei 65 og 67.

Eksisterende trær som er av god forfatning er det lagt opp til å beholde. Disse har påvirket hvordan linjeføringen for sykkelvegen med fortau har blitt på denne strekningen.

1.2.4 Avkjørsler

Innherredsveien 100, 102, 104 og 106

Det er avkjørsler til Innherredsveien 102, 104 og 106 fra dagens gang og sykkelveg. I forbindelse med reguleringsplan som er under utarbeidelse forutsettes det at atkomst til disse eiendommene blir fra Thomas von Westens gate. I forslaget stenges avkjørslene mot Innherredsveien. I anleggsperioden aksepteres avkjørsel fra nr 106 via sykkelveg med fortau over nr 108/108B.

Innherredsveien 83A/B, 85A/B, 87A/B, 89A/B, 91, Gamle Kongevei 65 og 67

Disse eiendommene har i dag 3 atkomster direkte fra Innherredsveien. Det foreslås å sanere to av disse. For å muliggjøre dette må arealer brukt til parkering i dag, noe gårdsareal og nedgangen til undergangen under Innherredsveien omdisponeres.



Figur 11: Samling av avkjørsler og endring av parkering og utforming av undergang

1.2.5 Parkering

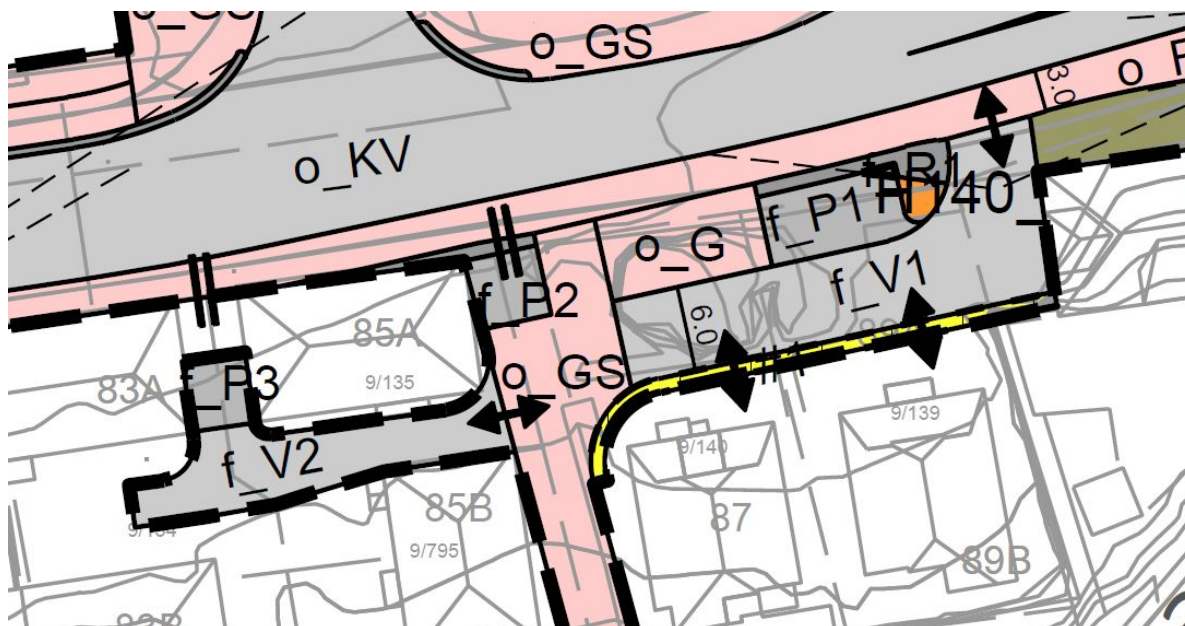
Offentlig parkering - sykkelparkering

Det foreslås å sette av rikelig med sykkelparkering ved hver av busstasjonene. Parkeringskravet per sykkel er 0,7x2 m. Parkeringsplassene inngår i kombinert holdeplassformål og skal utformes som en del av stasjonsutformingen.

Privat felles parkering

Innenfor planområdet er det noen justeringer av struktur og plassering av parkeringsplasser. I området Innherredsveien 83A-91 foreslås det å sanere to direkteavkjørsler. I den forbindelse må ny atkomst etableres der det parkeres i dag, og nye parkeringsplasser opparbeides ved stengingspunktene (f_P1, f_P2 og f_P3).

Dette vil imidlertid frigi areal for atkomst og parkering som vist på figuren nedenfor. Parkeringskapasiteten opprettholdes med dette som i dag.



Figur 12: Samling av avkjørsel til en felles, f_Vi og nye felles parkeringsplasser, f_P

1.2.6 Undergang

Kulverten under Innherredsveien er plasskrevende. Det er ønskelig å beholde undergangen, slik at planskilt kryssing fortsatt kan være mulig. For å få etablert ny avkjørselssituasjon i området er det nødvendig å bygge om av inngangspartiet til kulverten på sørsiden av Innherredsveien. Da det er ønskelig med en åpnere løsning og inntrykk er det ønskelig å bygge om inngangen på nordsiden også.



Figur 13: Illustrasjon undergang sørsiden-1



Figur 14: Illustrasjon undergang sørsiden-2



Figur 15: Illustrasjon undergang nordsiden-1



Figur 16: Illustrasjon undergang nordsiden-2

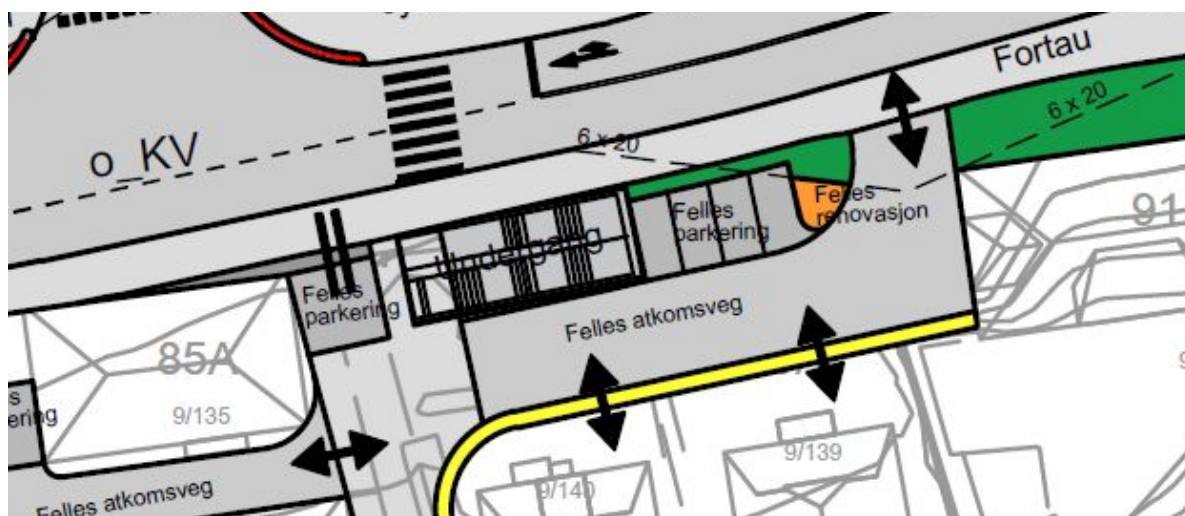
1.2.7 Renovasjon

I dag stopper renovasjonsbiler i Innherredsveien, der bilene ellers ikke har direkte tilkomstmulighet utenfor veien. Det er ønskelig å unngå slike situasjoner. På sørsiden legges det derfor opp til felles renovasjonspunkter, der containere kan graves ned i bakken. Ingen husholdning bør ha større avstand enn 50 meter fra ytterdør til nærmeste oppsamlingspunkt. Andre hensyn kan tilsi at man bør gjøre unntak fra dette, men ikke i noe tilfelle bør avstanden være mer enn 100 meter.

Tabell 1: Vanlig dimensjonering er slik:

OPPSAMLINGSLØSNING	BRUTTO AREALBEHOV (M ²)	MERKNAD
Hver husholdning sin beholder	Ca. 3	
Felles beholdere for 20 husholdninger	Ca. 1,4	Oppstilling i avfallsbod eller inngjerdet område.
Felles beholdere for 30 husholdninger	Ca. 1,8	Oppstilling i avfallsbod eller inngjerdet område.
Nedgravde containere	Ca. 1	Ingen inngjerding eller behov for tak.

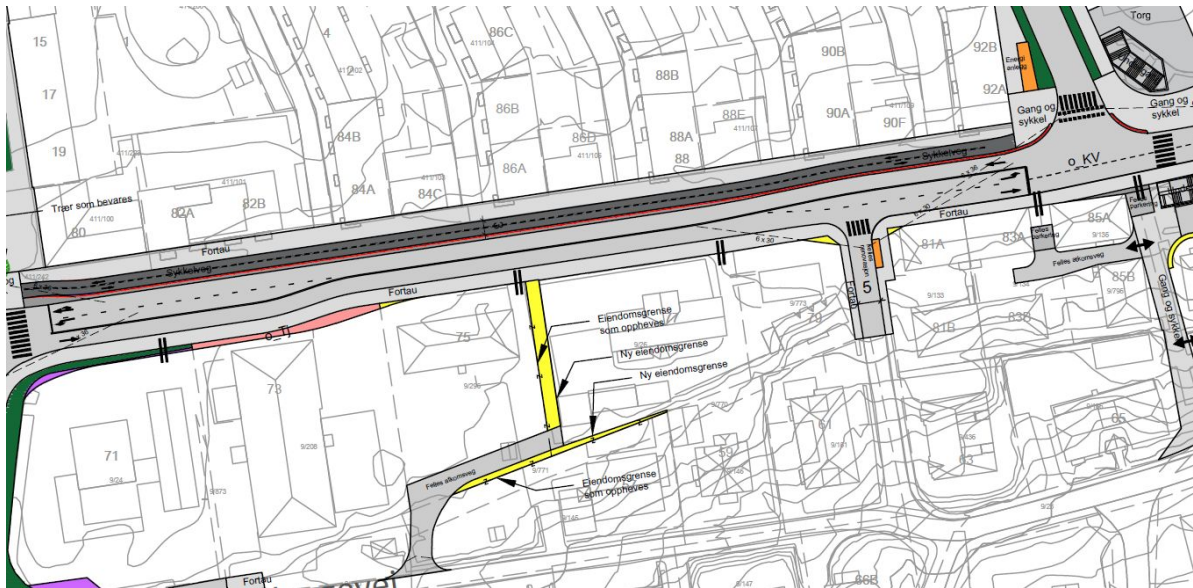
For de fleste eiendommene som er knyttet til f_V1 er tilfredsstillende renovasjonspunktet f_R1 dette. Her kan renovasjonsbilen rygge inn for tømning.



Figur 17: Felles renovasjonspunkt for eiendommer langs felles atkomstveg (f_V1)

I dag rygger renovasjonsbilen opp til Gamle Kongeveg 67 for tømning. Det kan bli vanskelig med den nye geometrien i atkomstvegen. Selv om containeren ligger i atkomstvegen til eiendommen er avstanden også noe lang, særlig fordi det også er bakke. For Gamle Kongeveg 67 bør det derfor etableres plass for søppelkopper ved Gamle Kongeveg. Dette ligger ikke som foreslått regulert tiltak i denne planen.

1.3 Strekingen Thomas von Westens gate – Stadsingeniør Dahls gate



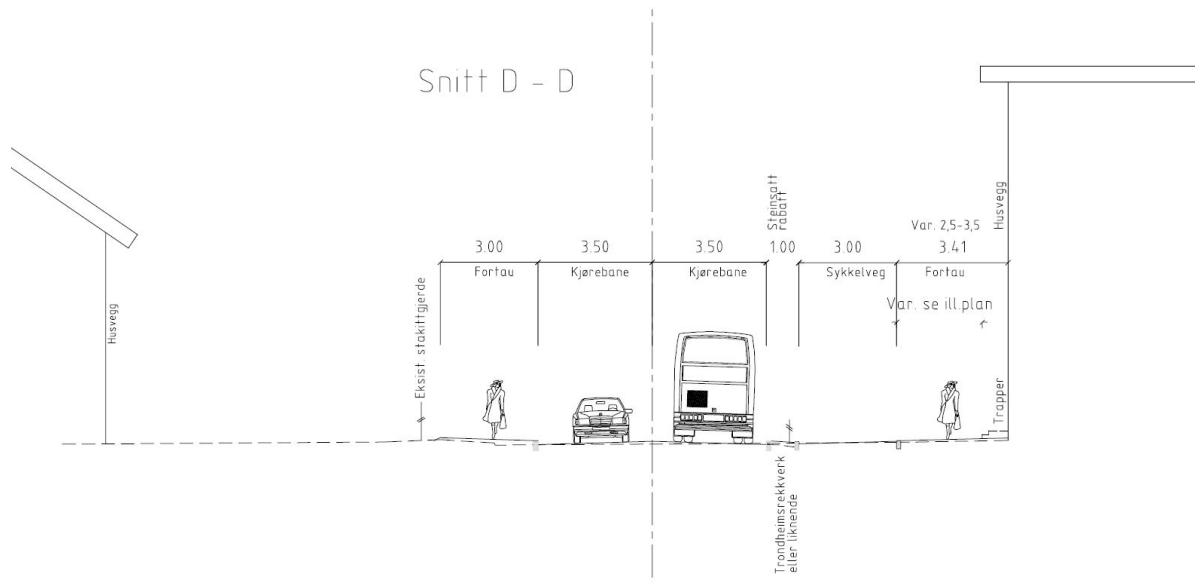
Figur 18: Strekningen Thomas von Westens gate (øst) til Stadsingeniør Dahls gate (vest)

1.3.1 Vegutforming

På dette partiet må det etableres funksjonelle venstresvingefelt for tversgående trafikk mellom Stadsingeniør Dahls gate og Thomas von Westens gate. Det er gjennomført trafikkberegninger som grunnlag for valg av feltlengder.

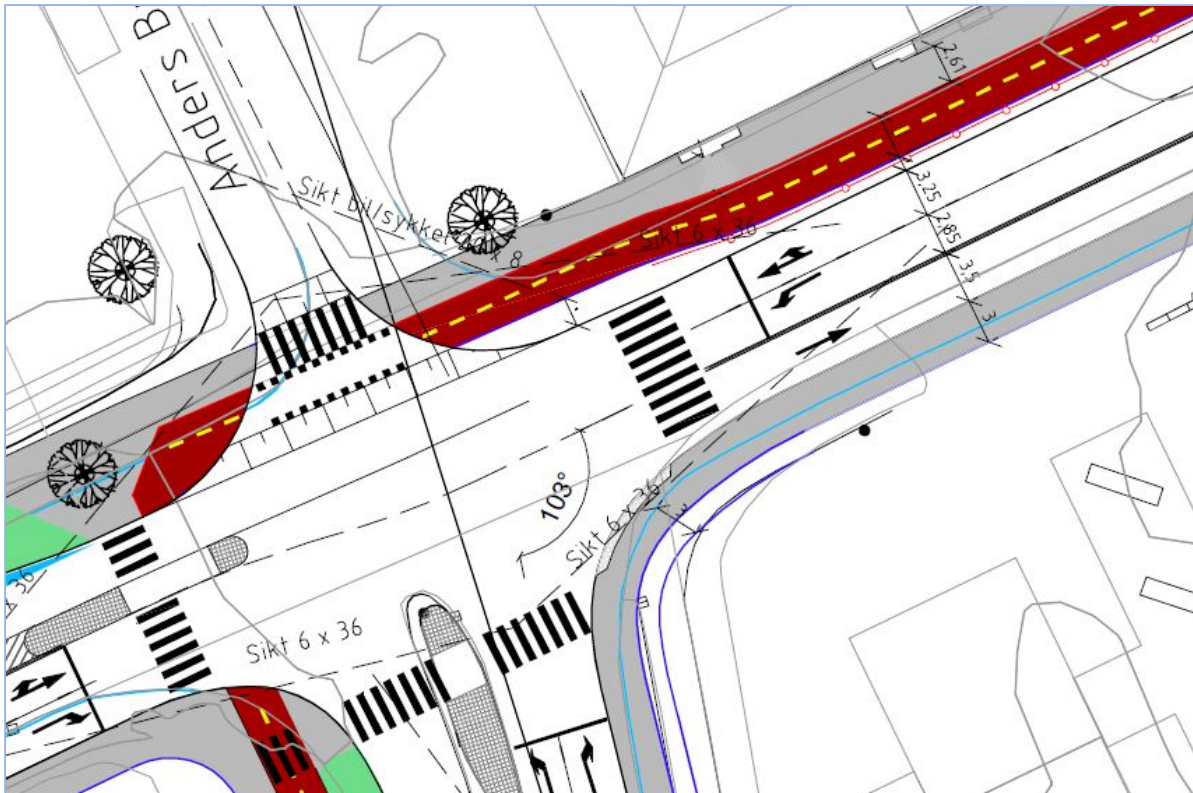
Feltbreddene ved nedkjøring til Thomas von Westens gate er 3,25 for gjennomkjørende felt og 2,75 for svingefeltet

I snitt D-D. der det kun er to kjørefelt er feltbredden 3,5 meter.



Figur 19 Snittet D-D

Snittet over viser strekningen mellom Thomas von Westens gate og Anders Buens gate.



Figur 20: Svingefelt og breddemål mot Stadsingeniør Dahls gate

I krysset mot Stadsingeniør Dahls gate er de gjennomgående kjørebanelene henholdsvis 3,25 og 3,5 meter, med venstresvingefelt på 2,85 meter.

1.3.2 Fortau, gang- og sykkelveger

Fortauet på sørsiden er gjennomgående 3,0 meter. Sykkelvegen på nordsiden er 3,0 meter. Fortauet reguleres helt inn til vegglivet/eiendomsgrensen til boligbebyggelsen. Det stikker imidlertid ut trapper og sjakter, noe som fører til variable bredder på fortauet, fra 1,75 til 4 meter. I hovedsak er fortausbredden ca 3,0 meter på strekningen.

Mellom den toveis sykkelvegen og kjørevegen er det satt av 06-1,0 meter buffersone. Dette er smalt og det anbefales å sette opp ledegjerde, selv om krav om det ikke foreslås inntatt i bestemmelsene.

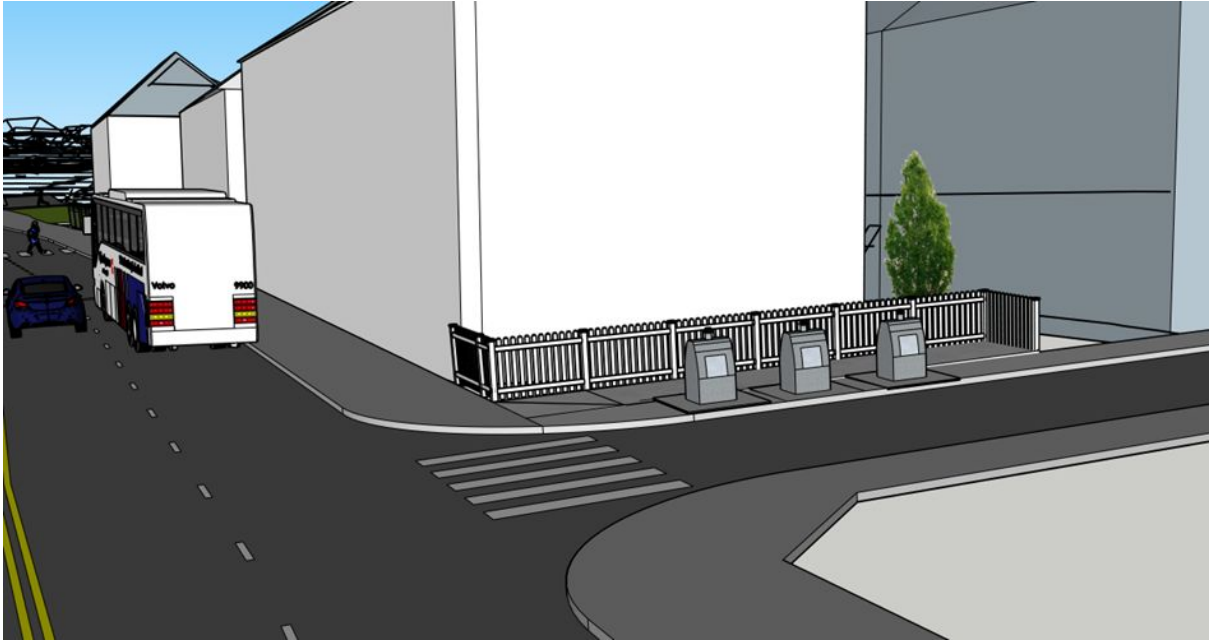


Figur 21: Det bør vurderes sikringsgjerde langs deler av Innherredsveien

1.3.3 Renovasjon

For å unngå stopp av renovasjonskjøretøy i Innherredsveien er det ikke ønskelig at søppelkopper står plassert i hager eller mellomrom mellom bygg ut mot Innherredsveien.

For Kvartalet Innherredsveien 81A/B-85A/B foreslås det derfor å plassere nedgravde containere for enden av Bakkaunvegen.



Figur 22 Forslag til regulering av felles renovasjonspunkt f_R2

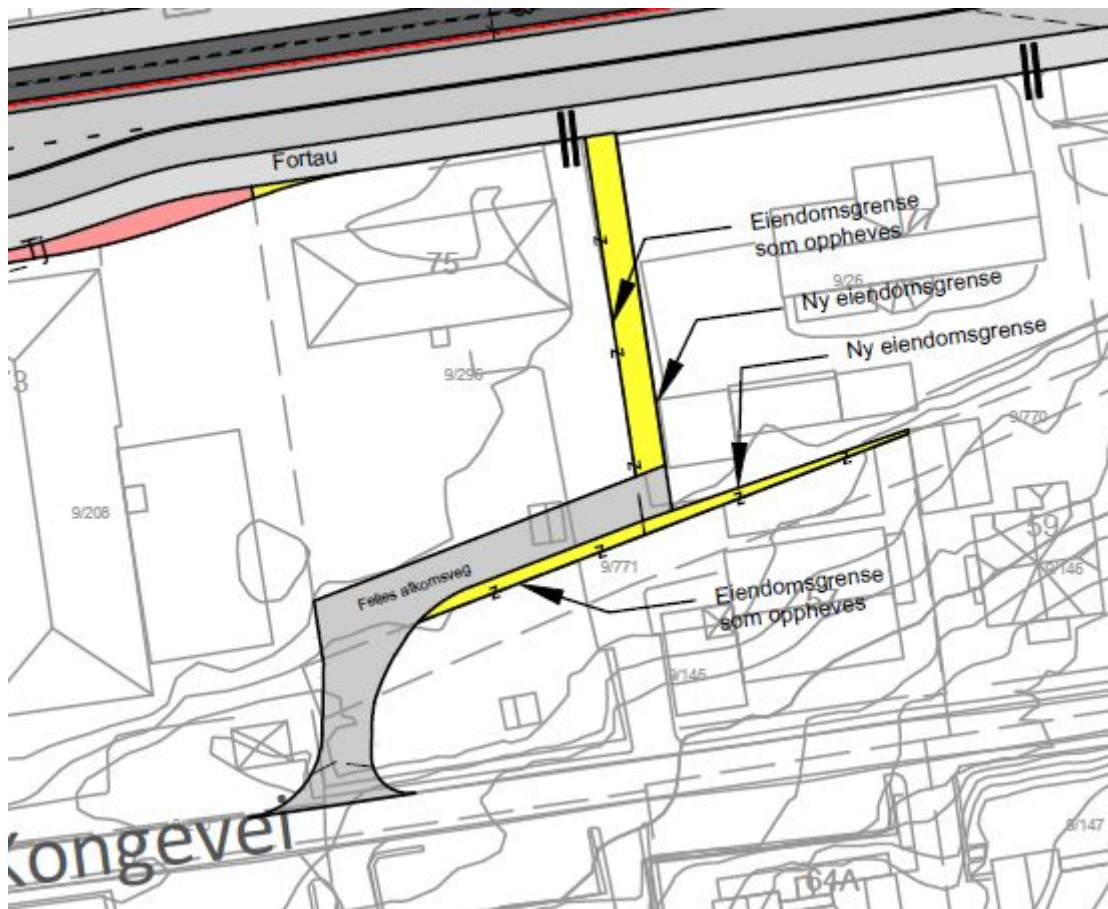
En slik løsning krever imidlertid avtale om arealbruk eller erverv med grunneier.

1.3.4 Avkjørsler

Innherredsveien 71, 75 og 77 har hver sin direkte avkjørsel ut i Innherredsveien. Alle disse foreslås stengt. For Innherredsveien 71 (bensinstasjonen) er det allerede etablert en hovedatkomst fra Gamle Kongevei.

For Innherredsveien 75 og 77 har en i løpet av planprosessen vurdert en rekke løsninger, der alle bygger på en modell om samling av atkomst for berørte eiendommer. I planforslaget legges atkomsten fra Gamle Kongevei, delvis over kommunal veigrunn, delvis over Gamle Kongevei nr. 57 og delvis over Innherredsveien nr 75.

Den nye atkomstvegen er lagt slik at det slik at det med makeskifte mellom eiendommene i området er mulig å fordele arealbelastningen likt mellom berørte eiendommer, Gamle Kongeveg 57, Innherredsveien 75 og Innherredsveien 77. Gamle Kongeveg 57 får igjen avstått areal og Innherredsveien 75 får igjen areal fra Innherredsveien 77. Statens vegvesen vil være den som gjennomfører tiltakene. Statens vegvesen trenger hjemmelsgrunnlag for gjennomføringen. Dette begrunner reguleringen oppheving av eiendomsgrenser og nye eiendomsgrenser i området. På den måten sikres hjemmelsgrunnlag for gjennomføringen, noe som ellers kan være vanskelig for Statens vegvesen å få til.



Figur 23: Forslag til endring

Figuren over viser forslag til endring av eiendomsgrenser og ny felles atkomstveg f_V3 for Innherredsveien 75 og 77.

1.4 Kryssområdet Stadsingeniør Dahls gate/Anders Buens gate

1.4.1 Anders Buens gate

Planforslaget innebærer at trafikk inn Anders Buens gate skal gå som i dag. Krysset strammes opp, noe som gir kortere kryssingslengder i gangfelt.

For å synliggjøre prioritet og få best mulig linje i sykkelveg og gangkryssing foreslås det å heve disse i kryss over Anders Buens gate. Dette synliggjøres ikke i reguleringsplanen. Det reguleres samtidig innkjøring til tiliggende eiendommer over fortau.



Figur 24: Nytt kryssområde

1.4.2 Vegutforming og parkering

Det foreslås å stramme opp denne delen av gateløpet i Anders Buens gate. Veglinja justeres noe mot vest for å få en best mulig føring inn mot krysset. Det foreslås en vegbredde på 6,0 meter, med 5 meter fortau mot kirka. Samlet vil veganlegget ikke komme nærmere enn dagens lysmaster på plen vest for kirka. Det foreslås videre ca 30 meter med 5 meter dyp parkering. Her vil en da få plass til 13 biler.

Dagens to holdeplasser ved Rosendal før og etter krysset blir lagt ned og erstattes med superbusstasjoner ved Rønningsbakken.

Som omtalt tidligere foreslås det et større område avsatt til areal for uteliv. Reguleringsformålet er satt til fortau (o_F1) og skal detaljplanlegges og utformes i samarbeid med Trondheim kommune.



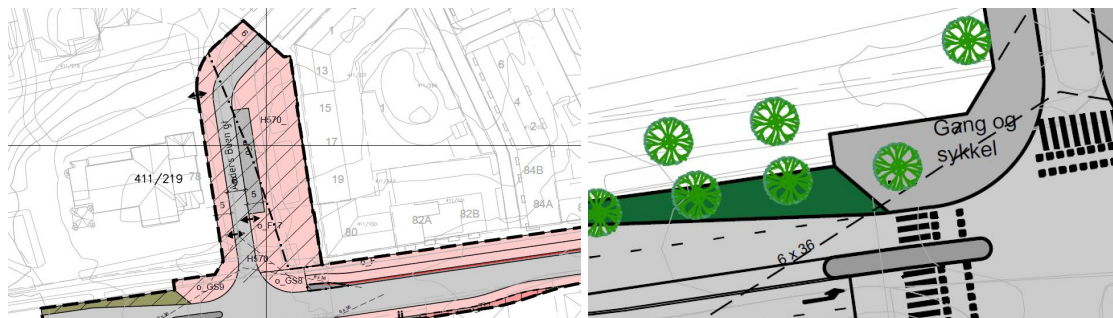
Figur 25: Reguleringen

Dagens parkering i området reguleres til foreslåtte parkeringsplasser, men selve atkomst til eiendommene skal ivaretas.

Krysset må optimaliseres mtp feltbruk, svingebevegelser og signalbruk for å sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken i Innherredsveien.

1.4.3 Hensynssone kulturmiljø

Kommuneplanens føringer mtp kulturmiljø tas inn i forslaget til reguleringsplan som hensynssone H570_. Bestemmelsene er utformet i henhold til kommuneplanen.

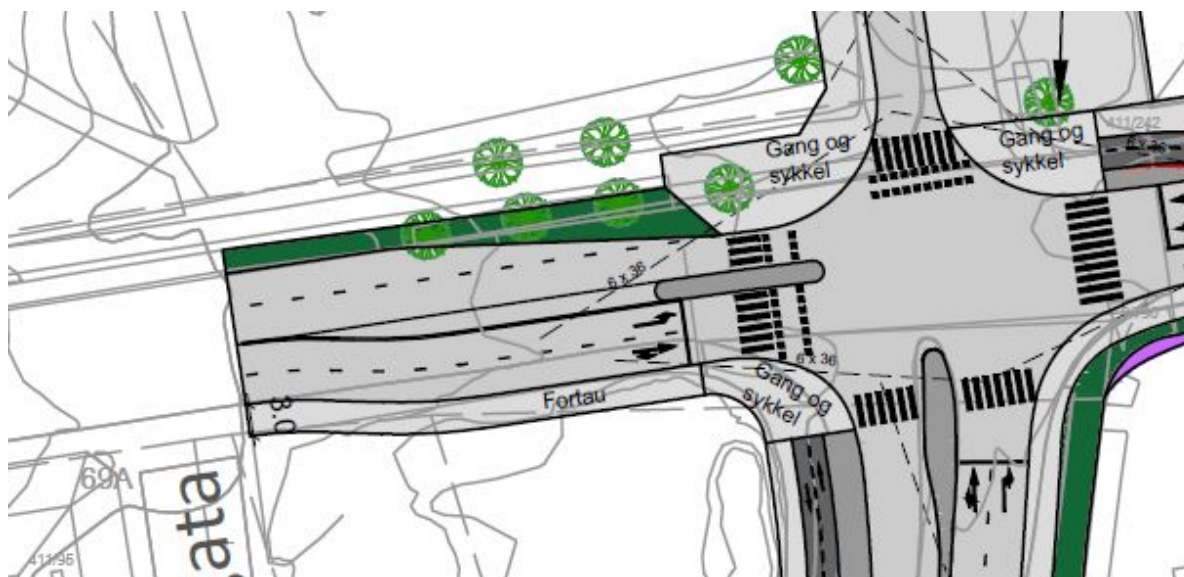


Figur 26: Hensynssonen og beplantningen

Alle trærne i hensynssonen bevares.

1.4.4 Vegføring i Innherredsveien, vest for Stadsing. Dahls gate

Planområdet slutter like vest for krysset med Stadsingeniør Dahls gate. Der vil kjørebane mot vest gå over til to felt, dvs. utvides med ett kollektivfelt.



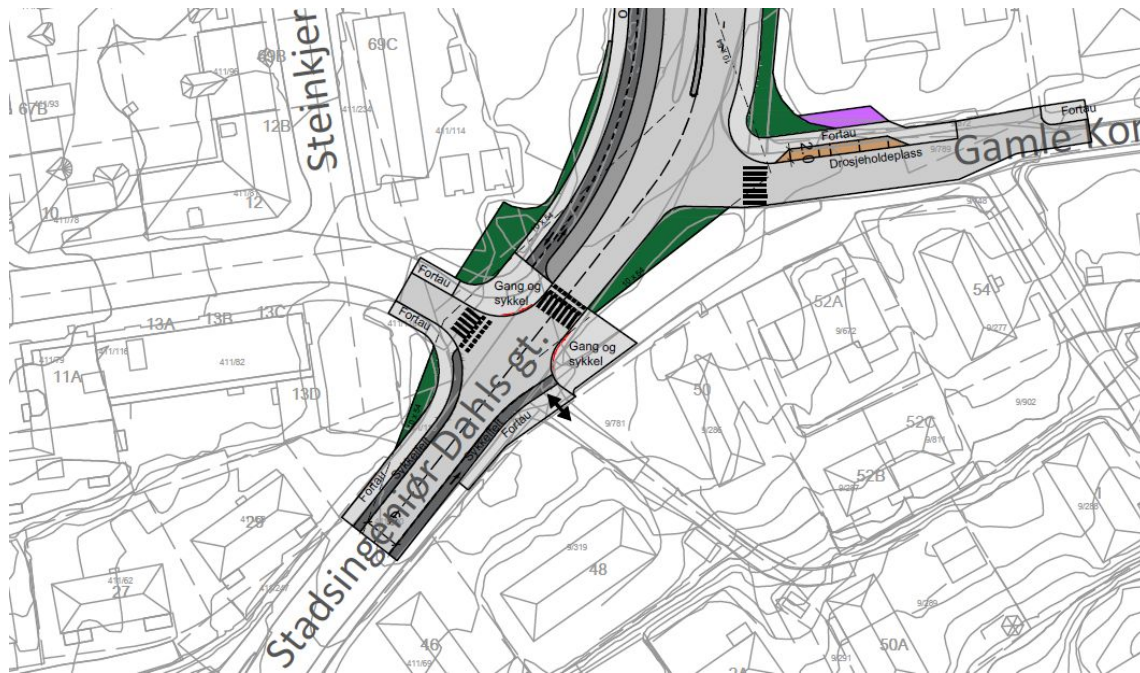
Figur 27: Avslutningen av planområdet

Sykkelveg og fortau går over til gang- og sykkelveg vest for Anders Buens gate. På sørsiden av Innherredsveien reguleres et 3 meter bredt fortau.

I Anders Buens gate plasseres gang- og sykkelveg på vestsiden av kjørevegen.

1.5 Stadsingeniør Dahls gate

I området Stadsingeniør Dahls gate – Gamle Kongeveg er plangrensen satt i forhold til overgang mellom ønsket planløsning og eksisterende situasjon i Stadsingeniør Dahls gate. Samtidig er plangrensen satt slik at denne planen helt er sammenfallende med gjeldende reguleringsplan for området. Områder for bebyggelse foreslås det ikke nye bestemmelser for – her videreføres de gjeldende bestemmelsene.



Figur 28: Avslutningen på Stadsingeniør Dahls gate

1.5.1 Vegutforming

Krysset med Innherredsveien er betydelig strammet opp i forhold til dagens situasjon. En har forsøkt så langt det er mulig å gi gateløpene rettlinjet «bypreget» utforming med oppstrammet kryssløsning. Dimensjonerende kjøretøy er buss og når vegene møtes i spissere vinkel enn 90 grader vil en måtte få noe breddeutvidelser. I tillegg slår det ut at en trenger et svingefelt for innkjøring til Gamle Kongeveg. Dette bidrar også til et breiere kryssområde enn strengt tatt ønskelig.

1.5.2 Fortau, gang- og sykkelveg

Fra sør kommer Stadsingeniør Dahls gate med tosidig sykkelfelt og fortau. Disse fanges opp og føres inn på sykkelveg (o_S2) på vestsiden av Stadsingeniør Dahls gate ned mot Innherredsvegen og kryssing av denne. Sykkelfelt i Gamle Kongeveg foreslås tatt bort. Fortaue (o_F) har gjennomgående 3 meters bredde.

1.5.3 Drosjeholdeplass

Drosjeholdeplassen i Anders Buens gate foreslås flyttet til Gamle Kongeveg. Her reguleres drosjeholdeplass (o_H) med plass for 3 biler.