

Saksframlegg

Detaljregulering av Fv 910, Innherredsveien, fra Saxenborg allé til Stadsing Dahls gate, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 14/28039 (126859/16)

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Fv 910, Innherredsveien, fra Saxenborg allé til Stadsing Dahls gate ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll, datert 5.12.2016, sist endret 5.12.2016, i bestemmelser sist endret 26.2.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 26.2.2018.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Følgende skal avklares før sluttebehandling:

- a) Anders Buens gate foreslås stengt selv om det innsendte materialet viser den som åpen. Rådmannen ønsker innspill på dette i høringsperioden og vil vurdere stenging til sluttbehandling.
- b) Plankart og bestemmelser rettes i tråd med omforente merknader som oppsummert i saken.

Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av Rambøll som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen. Kommunen mottok komplett planforslag 19.12.2016 med supplert materiale 26.4.2017. Behandling av planen har avventet gjennomføring av og rapport om prøveprosjektet for Innherredsveien. Orienteringssak om prøveprosjektet for Innherredsveien blir lagt fram som orienteringssak til formannskapet 20.3.2018. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.

Som følge av åpningen av Strindheimtunnelen utredes ny utforming og bruk av Innherredsveien, fra Bakke bru til Strindheim. Det skal tilrettelegges for utvikling av Innherredsveien som en moderne, framtidsrettet hovedgate inn til Trondheim sentrum, med hovedvekt på tilbudet for gange og sykkel og framkommelighet for kollektivtrafikk. Reguleringsplanen skal forbedre framkommeligheten for syklende og gående, gi like god eller bedre framkommelighet for busser, sørge for best mulig trafikksikkerhet, samt legge til rette for hyggelige oppholdsplasser. Det tas med sideareal til veggen der det er behov for å vurdere avkjørselssanering.

Trondheim kommune



Figur 1: Kart over området, planområdets beliggenhet markert med ring.

Tidligere vedtak og planpremisser

I kommuneplanens arealdel 2012-24 er Innherredsveien avsatt til fjernveg/kollektivåre. Det foretas en mindre praktisk justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate. Planen erstatter eller berører flere gjeldende reguleringsplaner i området.

I formannskapet 16.10.2012 ble det gjort vedtak for gatebruksplan Innherredsveien, der planområdet ble vedtatt som Alternativ 1 med miljøgateprofil. Formannskapet vedtok 25.6.2013 tiltak for å overføre trafikk til Strindheimtunnelen og sikre bussen tilnærmet uhindret fremkommelighet: tilfartskontroll i sidegater, prioritering av buss i signalanleggene, bygge trapper inn i fasaden, sammenhengende og separat sykkeltrasé, sanering av avkjørsler og evaluering senest to år etter ferdigstilling med vekt på kollektivtransportens framkommelighet og virkningen av de trafikkregulerende tiltakene.

I Miljøpakkesammenheng ble prosjektet tatt inn som del av Handlingsprogrammet høsten 2013. Tiltak i Innherredsveien er viktige bidrag til målene i Nasjonal transportplan 2014-23 om at veksten i persontransport tas av kollektivtransport, gåing og sykling, og nullvekstmålet i Bymiljøavtalen.

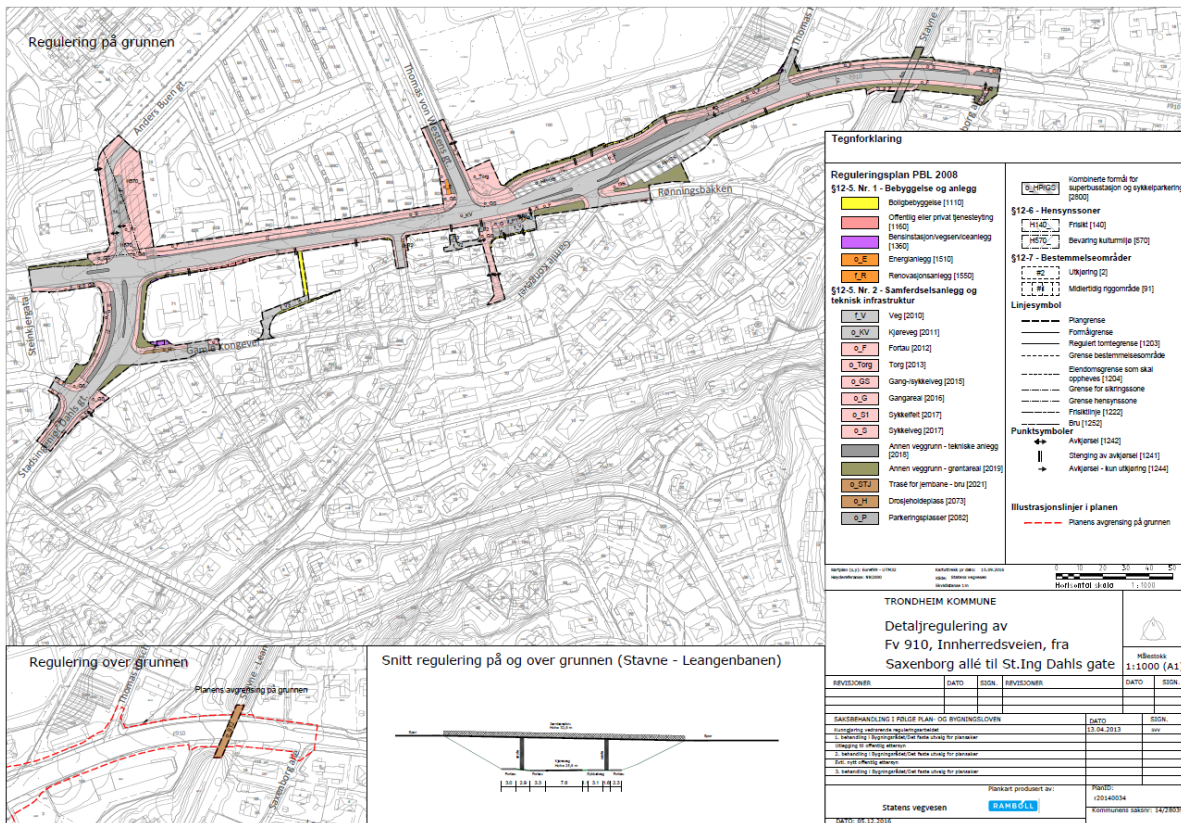
Planområdet

Planområdet ligger i Trondheim øst, 1 km fra sentrum, og dekker Innherredsveien fra Saxenborg allé i øst til og med krysset med Stadsingeniør Dahls gate i vest. Arealene er i hovedsak veigrunn i dag, samt noe annen arealbruk i tilknytning til Innherredsveien. Tilstøtende arealbruk er bolig, næring, arealer med planlagte boligprosjekter, bensinstasjon, Lademoen kirke og Rosendal kino.

Planområdet omfatter den delen av Innherredsveien der den tydelig endrer karakter fra vei til bygate. Det er spredt, lav bebyggelse som er trukket bort fra veien øst for krysset med Thomas von Westens gate, og blokkebebyggelsen på Volsdminde og delvis verneverdig trehusbebyggelse som ligger langs med gaten vest for krysset.

Beskrivelse av planen

Reguleringsplanen dekker totalt 26 dekar, hvor det aller meste foreslås satt av til samferdselsanlegg. Reguleringsplan utarbeides i 2 nivåer, på grunnen og over grunnen. Formålet over grunnen er jernbanebrua til Stavne- Leangenbanen over Innherredsveien. Denne reguleres til offentlig trasé for jernbane (o_STJ). I det følgende redegjøres det for planens forslag på nivå 2, dvs på grunnen.



Figur 2: Plankart

Planlagte samferdselsanlegg

Planen legger opp til to gjennomgående kjørefelt, med ekstra venstresvingefelt der det er behov for det. Langs nordsiden av gata planlegges det sykkelvei, som inngår i hovedsykkelrute. Det skal etableres bredere fortau enn i dag på begge sider av Innherredsveien, slik at fortauene er brede nok til å brøytes. Det er foreslått to nye krysningspunkt over Innherredsveien for fotgjengere, og flere kryssområder strammes opp fra dagens situasjon for å lage kortere og tryggere gangkryssinger. Det tilrettelegges for to torgområder i tilknytning til gata. De fleste direkteavkjørslene fra Innherredsveien saneres for å effektivisere kollektivtrafikken i gata. Dagens seks holdeplasser reduseres til to ved Rønningbakken med Metrobuss-standard.



Figur 3: Illustrasjonsplan

Trondheim kommune

Virkninger

Tiltaket bidrar til bedre og sikrere ferdsel for myke trafikanter langs Innherredsveien, og bedrer framkommeligheten for Metrobuss. Nedbygging av gata til to kjørefelt bidrar til mindre støv og støy fra trafikk.

Av vesentlige virkninger har det vært mest oppmerksomhet rundt sanering av avkjørsler og stenging av kryss, og påvirkning dette har for naboer og næringsdrivende i området. Avkjørselssaneringene vil bedre trafikkavvikling og trafiksikkerhet i Innherredsveien, men samtidig kreve erverv av areal til adkomster på de tomter hvor omleggingen skjer. Flere av grunneierne er imot de foreslåtte avkjørselssaneringene. Næringsinteresser blir berørt ved at automatstasjonstomta (Innherredsveien 101) helt eller delvis må utgå som næringstomt, drosjeholdeplassen foreslås flyttet til Gamle Kongeveg og Anders Buens gate vurderes stengt.

Det foretas en mindre justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø og nullvekstmålet i bymiljøavtalen

Planforslaget er positivt for klima og det ytre miljø, det legger opp til mer miljøvennlig transport og mindre forurensning fra trafikk i planområdet. Planen bedrer forholdene for fotgjengere og syklistene, som er positivt for folkehelsen og bidrar til reduksjon av CO₂-utslipp. Tilrettelegging for myke trafikanter og Metrobuss er i tråd med nullvekstmålet i bymiljøavtalen.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Opparbeiding av Innherredsveien til en bygate med tiltakene foreslått i reguleringsplanen anses for å være en framtidsrettet og samfunnsmessig god løsning med bedre og sikrere ferdsel for alle trafikanter i området. Rådmannen mener at planen burde tilrettelegge enda bedre for aktivitet langs gaten og elementer som får trafikken til naturlig å senke farten. Utformingen har fortsatt veipreg, brede veiareal med midtdele og venstresvingefelt. Mer av dette arealet burde bli avsatt for myke trafikanter som benytter seg av cafeer og butikker langs gaten og lager byliv og urban stemning. En slik prioritering vil styrke kollektivtilbudet fordi veien fram til holdeplassen blir mer attraktiv. Forskning viser at folk er villig til å gå lenger til bussholdeplassen når de får opplevelser langs veien (Helge Hillnhutter, 2016). En prioritering av at trafikk skal kjøre raskt gjennom området går fort på bekostning av gatemiljøet. Farten bør etter rådmannens syn senkes gjennom de delene av gaten som har en urban karakter og der det er spesielt ønske om byliv. Dette kan ikke sikres i planen. Elementer som skiller trafikanter, som gjerder og trafikkøyer, bidrar til å øke farten og kan fordrive byliv langs fortauet. Derfor vil gjerdet som er illustrert i deler av planforslaget bli tatt ut av bestemmelsene, og ut av illustrasjonene til sluttbehandling. En trafiksikker utforming må isteden planlegges med buffersone og avvisende kantstein. I tillegg anbefaler Rådmannen noen flere korrigeringer før sluttbehandling. Forslagsstiller er enig i endringene.

Anbefalte endringer før sluttbehandling

Oppstramming av gata

Det ses på mulighet for å stramme opp gatesnitt ytterligere for å lage minst mulig barriere for myke trafikanter. Trafikkøyer i krysset med Stadsingeniør Dahls gate og ved Metrobussstasjonene tas ut av planen. Der det er nødvendig for å fungere som opphold i fotgjengerfelt bør trafikkøyer reduseres til minimum størrelse. Delen av planområdet sør for Stadsingeniør Dahls gate skal oppdateres fram mot sluttbehandling etter erfaringer fra prøveprosjektet.

Trondheim kommune

Bedre tilrettelegging for fotgjengere og syklister

Det skal vises i illustrasjonsplanen at det er plass til å skille fotgjengere og syklister inn mot kryssene. Det skal etableres et fotgjengerfelt også øst for bussholdeplassene, i forlengelse av Thomas Hirsch gate for å skape et mer finmasket nett for fotgjengere ved bussholdeplassen, og for å forbinde kommende boligbebyggelse langs Innherredsveien. Det bør også vurderes fotgjengerfelt på vestsiden av krysset med Thomas von Westens gate.

I Stadsingeniør Dahls gate skal det vurderes om en bedre løsning for syklende er sykkelfelt langs begge sider av gaten med sykkelboks i krysset, istedenfor sykkelveg langs vestsiden av gaten. Krysset Innherredsveien/Anders Buens gate/Stadsingeniør Dahls gate har utadrettede funksjoner i alle kvadrantene, og er en viktig tilkomstvei til Innherredsveien fra Tyholt/Strindheim. Krysset har potensiale til å bli et viktig samlingspunkt når Innherredsveien oppgraderes til urban gate. Sykkelfelt istedenfor sykkelvei vil frigi areal for fotgjengere, og gjøre Stadsingeniør Dahls gate til en mindre barriere. Endelig løsning kommer til sluttbehandling.

Plassering av Taxi-holdeplass

Rådmannen og forslagsstiller har etter samrådsmøte med Norgestaxi og Nidaros taxi vurdert at det er behov for taxiholdeplasser i nærheten av bussholdeplassene for Metrobuss og flybuss. Det er for å sikre et godt kollektivsystem i kombinasjonen med buss og taxi. Den foreslåtte taxiholdeplassen i planen i Gamle kongevei opprettholdes for å ivareta tilbudet til beboere i området og målpoint som Lademoen kirke og Rosendal kino.

Trær som skal bevares

Trerekken ved Catharinasenteret må måles opp og registreres i kartet. Trærne skal bevares.

Sikring av nye avkjørsler ved stenging av avkjørsler

Ved stenging av avkjørsler skal det til sluttbehandling sikres ny avkjørsel.

Busslommer eller kantsteinsstopp på Metrobuss-stasjonene

Det er ikke avklart om flybuss skal bruke holdeplassene ved Rønningsbakken. Planen foreslår derfor Metrobuss-holdeplassene utformet som busslommer, ikke kantsteinsstopp, for å sikre fremkommeligheten for kollektivtrafikk. Dette bryter med vedtatt prinsipp i kollektivbuen og avsetter mer areal som kjøreareal til fordel for annet areal. Rådmannen vil vurdere nærmere om det er behov for løsning med busslommer fram til sluttbehandling.

Undersøke behovet for undergangen i planområdet og om den bør oppgraderes

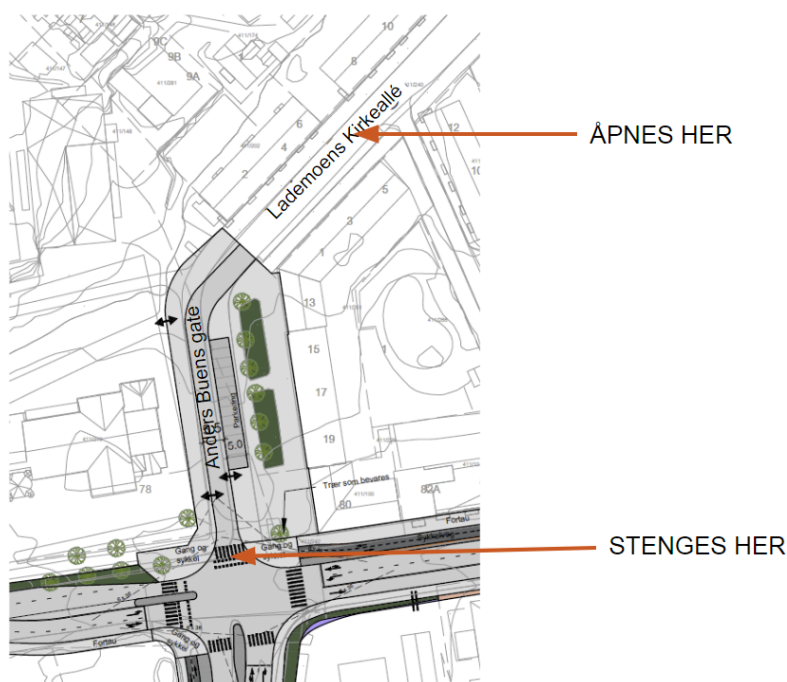
Rådmannen vil undersøke om undergangen ved krysset med Thomas von Westens gate oppleves som trygg, og om det er behov for den dersom Innherredsveien bygges ned til to kjørefelt og får lysregulert gangfelt i krysset. Nedgangene til undergangen er plasskrevende og kunne gitt areal til fortau og torg. Erfaringer fra Miljøgateprosjekt i Grong viser en vellykket løsning med å lukke en undergang og heller sikre trygg krysning i plan (Miljøgate 2014 en statusrapport, Vegdirektoratet 2014, s. 59). Krysset med undergangen er skoleveg, og dette må vurderes sammen med FAU på Lilleby skole. Rådmannen og forslagsstiller planlegger samrådsmøte med skolen i høringsperioden, for å få mer innsikt i hvordan undergangen brukes og oppleves i dag. Dersom den fortsatt er nødvendig for å sikre trygg skolevei må den opprettholdes, og dersom den ikke oppleves som trygg i dag må den oppgraderes. Vurderinger om dette vil belyses nærmere til sluttbehandling.

Krysset Anders Buens gate vurderes stengt

Å stenge avkjørsel fra Innherredsveien inn Anders Buens gate muliggjør en sammenhengende og sikker sykkelvei fra Innherredsveien i planområdet og videre inn mot sentrum, gjør at krysset kan

Trondheim kommune

strammes opp og bli lettere å krysse til fots og bidrar til bedre framkommelighet for kollektivtrafikk. Ved stenging flyttes dagens bom i Lademoens Kirkeallé sørover til avkjørselen til Anders Buens gate fra Innherredsveien, slik figuren under viser. Det må opparbeides snuhammer og plan for parkering og varelevering i Anders Buens gate.



Figur 4: Forslag til stenging av avkjørsel til Anders Buens gate.

Det har konsekvenser for Lademoen kirke og nærbutikken på motsatt hjørne ved at de får adkomst via Lademoens Kirkeallé, og for boligene langs Lademoens Kirkeallé som får den økte trafikken til disse to målpunktene. Rådmannen foreslår å sende planen på høring med Anders Buens gate stengt og ønsker innspill på dette i høringsperioden. Vurderinger rundt dette og beslutning gjøres til sluttbehandling.

Utredninger

Det skal lages en overordnet VA-plan i samarbeid med kommunalteknikk som følger reguleringsplanen til sluttbehandling. Undersøkelser viser at det er kvikkleire i området. Det må derfor gjøres geoteknisk vurdering av hele planen, og redegjøres for grunnforhold og gjennomføring med tilstrekkelig sikkerhet til sluttbehandling.

Avveining av konsekvenser

Planforslaget tilrettelegger for at Innherredsveien kan bli mer attraktiv og trafiksikker for fotgjengere, syklister og kollektivtransport enn dagens situasjon. Nedbygging av Innherredsveien fra fire til to kjørefelt, og mer areal disponert til fotgjengere og syklister er et svært positivt grep som er i tråd med kommunens overordnede mål om folkehelse og nullvekst i biltrafikk. Det er en utfordring å få nok plass til trafikantgruppene som skal ivaretas i planområdet.

Fremkommeligheten for kollektivtrafikk har førsteprioritet, det skal være sammenhengende sykkelvei og fortau langs gaten og Innherredsveien skal bli en urban miljøgate som er god å oppholde seg langs. Samtidig er det på delstrekninger nødvendig med framkommelighet for bil. Mellom Stadsingeniør Dahls gate og Thomas von Westens gate fins det ikke noe godt alternativ for biltrafikk som skal mellom Singsaker og Lade uten å måtte kjøre stor omvei gjennom sentrum. Dette er samtidig det smaleste strekket av Innherredsveien i planområdet, og nødvendig

Trondheim kommune

trafikkareal for bil går her på bekostning av trafikantgruppene som skal prioriteres. Det er også her det er urban bebyggelse i dag, og potensialet er størst for utadrettet aktivitet langs fasadene og byliv. Rådmannen har derfor vurdert om det bør gjennomføres en overordnet analyse av kjøremønstre for å se på om det finnes andre alternativer til gjennomkjøring for bil enn dette strekket. En rask vurdering av dette viser at det kan frigi noe areal til bredere fortau, men samtidig vil det gi økt trafikkarbeid og gå på bekostning av mulighet for gjennomkjøringsforbudet som prøveprosjektet åpner for. Rådmannen vurderer derfor at det totalt sett ikke gir en bedre løsning.

Prøveprosjekt for Innherredsveien

I Innherredsveien har det fra juli til desember 2017, vært gjennomført et prøveprosjekt med reduksjon av antall kjørefelt, gjennomkjøringsregulering og gjennomgående sykkelveg mellom rundkjøringen ved Solsiden i vest og Bromstadvegen i øst. Forsøket er evaluert ved å se på endringer i antall gående og syklende langs Innherredsveien, endringer i kjøremønstre for bil og endringer i reisetid for buss langs strekningen. Fartsgrensen ble satt ned fra 50 til 40 km/t mellom Saxenborg Allé og Strandveien holdeplass som del av prøveprosjektet.



Figur 5: Prøveprosjektets utstrekning. Kilde: "Rapport for evaluering av trafikale effekter av prøveprosjekt i Innherredsveien"

Evalueringsrapporten for prøveprosjektet ligger vedlagt. Rapporten viser at trafikkmengden og gjennomkjøringstrafikken for bil er redusert for hele strekningen av prøveprosjektet, inkludert i planområdet. Gjennomsnittshastigheten på biltrafikk er også redusert. Trafikkmengden i Strindheimtunnelen har samtidig økt, det kan se ut til at 1 500 kjt/døgn eller 15% av trafikken er flyttet fra Innherredsveien til Strindheimtunnelen. Ytterligere 500 kjt/døgn er flyttet til andre ruter. Det er ikke funnet spor av overføring av trafikk til Haakon VII's gate, Stadsingeniør Dahls gate eller Festningsgata, men det har vært noe trafikkøkning på Hans Finnes gate og Mellomveien.

Bussen har fått bedre framkommelighet gjennom prøveprosjektet. Gjennomsnittlig reisetid med buss fra Strandveien til Strindheim er redusert i begge retninger og reisehastigheten, som også inkluderer holdeplasstid, er økt i begge retninger. Antall gående i Innherredsveien har økt i øst, delen planområdet omfatter, og er uendret i vest. Antall syklende har økt. Evalueringsrapporten viser at det er de syklende som har fått størst forbedring gjennom prøveprosjektet.

Hastighetsnivået for bil inne på forsøksstrekningen som er et resultat av redusert fartsgrense, nytt opphøyd gangfelt og smalere kjørebane, er tilfredsstillende i forhold til å gi varig trafiksikkerhetseffekt. Hastighetsnivå øst for Thomas von Westens gate er fortsatt for høyt og må følges opp. Oppsummert har forsøket fjernet biltrafikk, gitt vesentlig økt sykkeltrafikk og noe økt gangtrafikk i Innherredsveien. Endringene er gjennomført uten at det har gått ut over

Trondheim kommune

fremkommeligheten til bussen. Samlet sett vurderes forsøket som vellykket med tanke på å gi gående og særlig syklende et bedre tilbud uten at fremkommeligheten for buss har blitt dårligere. Gata fungerer godt for buss og for bil med bare to kjørefelt, og trafikkmengden er redusert med de positive virkningene det har for barriere, støy og trafiksikkerhet.

Gjennomkjøringsforbudet og den reduserte hastigheten som praktiseres i prøveprosjektet bør etter rådmannens syn opprettholdes. Det kan ikke sikres i planen, ettersom det er skiltvedtak, men planen legger i midlertidig til grunn at både gjennomkjøringsforbudet og den reduserte hastigheten opprettholdes.



Figur 6: Foto av prøveprosjektet med tre kjørefelt, sperrefelt og sykkelveg inn mot kryss med Thomas von Westens gate. Kilde: "Rapport for evaluering av trafikale effekter av prøveprosjekt i Innherredsveien"

Erverv av tomter for nye avkjørsler

Sanering av direkteavkjørsler i Innherredsveien krever at det opparbeides nye avkjørsler fra baksiden, og dette krever noe erverv av tomter. Flere av grunneierne er imot de foreslåtte avkjørselssaneringene. Fordelene med tiltaket vurderes å være større enn ulempene for den enkelte grunneier.

Krysset Rønningsbakken - Gamle kongevei

Krysset munner rett ut i bussholdeplassen, og strider mot prinsippet om å sanere avkjørsler langs resten av Innherredsveien. Det er et vanskelig kryss for syklister på grunn av dårlig sikt. Det vurderes som nødvendig å holde krysset åpent for ikke å skape for mye trafikkøkning inn Gamle Kongevei via Stadsingeniør Dahls gate, men det bør vurderes tiltak for å bedre sikten for syklister.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket vurderes i utgangspunktet til ikke å ha økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune. Det vil likevel være spørsmål om kostnader til oppgradering av teknisk infrastruktur i grunnen.

Planavgrensningen omfatter deler av "Uffa-tomta" med gårdsnummer/bruksnummer 411/277 som kommunen eier.

Medvirkningsprosess

Oppstartsmøte ble avholdt 19.6.2014. Det ble varslet oppstart 13.4.2013 og på nytt 1.9.2014 på grunn av utvidelse av plangrensen. Det er gjennomført møter med naboer og myndigheter, se oversikt i planbeskrivelsen. Det har i tillegg vært flere møter om prøveprosjektet med Lademoen velforening og syklistenes landsforening. Innkomne merknader til planen er vedlagt.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Rådmannen i Trondheim, 4.3.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Maria Nervik
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: ROS- analyse
- Vedlegg 5: Detaljert beskrivelse av planforslaget
- Vedlegg 6: Detaljert beskrivelse av dagens situasjon
- Vedlegg 7: Innkomne innspill
- Vedlegg 8: Trafikksikkerhetsrevisjon
- Vedlegg 9: SIDRA beregning
- Vedlegg 10: Forprosjekt VA
- Vedlegg 11: Vurderte trafikkløsninger
- Vedlegg 12: Evaluering av trafikale effekter av prøveprosjekt i Innherredsveien