

Vurdering av toveiskjøring mellom Otto Nielsens veg og Tyholtveien

Ansvarlig: Johan Paulsen

Dato: 10.11.2020

Revidert: 20.11.2020

1 Bakgrunn

Trondheim byplankontors tilbakemelding på forslag til reguleringsplan for Ocean Space Center på Tyholt gjorde rede for at Trondheim kommune ønsker toveis bussrute langs Harald Bothners veg, Paul Fjermstads veg og Asbjørnsens gate. Kommunen ønsker også bussholdeplasser utenfor hovedinngang ved OSC. Det er også anbefalt å flytte fortauet på østsiden av veien.

Toveis kjørebane for buss tilsvarende 6 meters bredde på kjørevei.

Foreslått løsning i konsekvensutredningen er en videreføring av eksisterende situasjon med enveiskjøring mot nord. Langsgående parkeringsplasser tas bort til fordel for et fortau. Kjørebanelinjen følger retningslinjer for enveiskjorte veier og bør være 3,5 meter.

Bussrute 22 har i dag endestasjon ved Strinda vgs. og kjører om lokalsenteret Valentinlyst, før ruten igjen møter enden av Asbjørnsens gate og fortsetter videre nedover Persaunvegen.

Denne vurderingen ser på konsekvensene av løsningene for toveis- og enveiskjøring fra et trafikkperspektiv.

2 Toveiskjøring

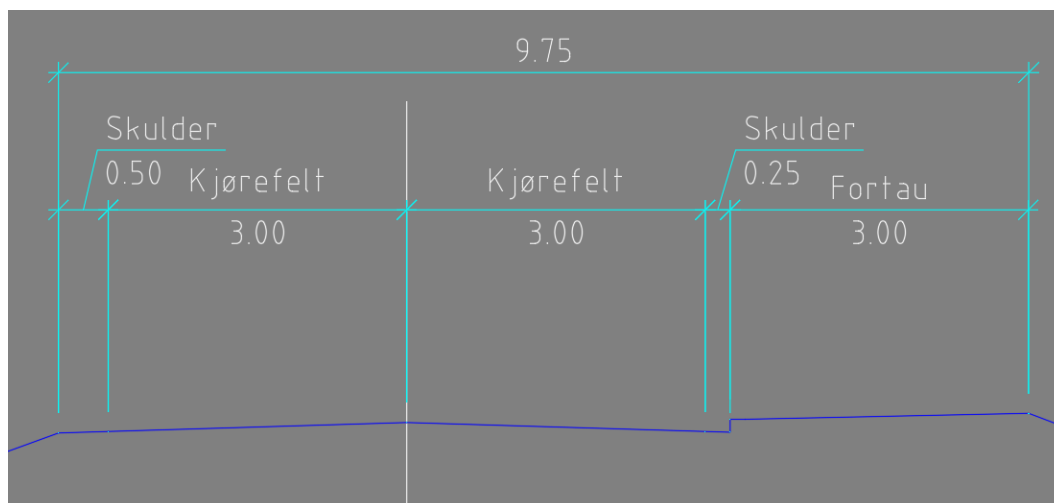
2.1 Foreslått utforming ved toveiskjøring

Byplan ønsker en kjøreveg med bredde 6 meter. Da det er snakk om toveis busstrafikk, antas det at bredden det er snakk om er kjørefeltene. Det gir kjørefeltbredder lik 3 meter. I tillegg kommer skuldre med 0,5 meter uten kantstein og 0,25 meter ved kantstein.

Fortauet er ønsket på siden mot OSC, altså på østsiden av vegen. For å opprettholde en god standard og enkel vinterdrift, vil Trondheim kommune ha en bredde på 3 meter. Dette inkluderer kantstein og skulder for fortauet.

Det gir en total bredde for tverrsnittet på 9,75 meter, se Figur 1.

En gate tilrettelagt for toveis busstrafikk bør ikke være enveis for bil, f.eks. med bom. Det ville innebære store inngrep, og skaper et bredt og utrivelig tverrsnitt, kun for buss. Dette alternativet medfører derfor bedre biltilgjengelighet.



Figur 1 Tverrsnitt ved toveiskjørt gate

2.2 Konsekvenser ved toveiskjøring

2.2.1 Framkommelighet og tilgjengelighet for kollektiv

Hovedårsaken til forslag om toveiskjøring mellom Otto Nielsens veg og Tyholtveien er å gjøre det mulig med en kollektivrute som kan stoppe foran hovedadkomsten til OSC og fortsette videre til Persaunvegen til sentrum.

Ved å legge denne via Harald Bothners veg, Paul Fjermstads veg og Asbjørnsens gate, vil tilgjengeligheten for kollektivt øke for de boende på Tyholt. I tillegg vil busstoppet ligge nærmere OSC, slik at tilgjengeligheten til havforskningssenteret også øker. Samtidig mister kollektivruten lokalsentrumet Valentinlyst, men dette området har allerede en annen rute som går raskere mot Strindheim eller Lerkendal.

Ved at bussen ikke lenger kjører rundt Valentinlyst, vil reisetiden forkortes. Det er heller ikke nødvendig å bruke den trafikkerte Kong Øysteins veg og dens kryss og rundkjøringer.

Framkommeligheten vil bedres og tilgjengeligheten til OSC økes. Tilgjengeligheten til et kollektivreisemiddel øker for de boende på Tyholt, men forverres for lokalsenterområdet Valentinlyst.

2.2.2 Trafikksikkerhet i traséen

Trafikksikkerheten må anses som den viktigste konsekvensen fra et trafikperspektiv.

Med et fortau på 3 meter, vil trafikksikkerheten for myke trafikanter økes kraftig sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil innebære at myke trafikanter vil ha et eget og separat areal å ferdes i. I eksisterende situasjon er særlig vinteren problematisk, da myke trafikanter må bruke kjørebanelen på grunn av dårlig snørydding. Fortauet er helt nødvendig å ha ferdigstilt før anleggsperioden starter og vil ha gi en massiv forbedring i trafikksikkerhet.

Trafikksikkerheten må ses i sammenheng med fartsnivå og trafikkmengde. Denne traséen var tidligere toveiskjørt og det ble fra naboer beskrevet som en utrygg gate.

Dette ble forbedret da den ble omregulert til enveiskjørt gate. Gjennomkjøringen og trafikkmengden minsket. Ved å igjen innføre toveiskjøring, vil gjennomkjøringen øke og dermed også trafikkmengden. Med et bredere tverrsnitt og høyere standard enn eksisterende situasjon, vil også fartsnivået øke. Dette minsker trafikksikkerheten hvor myke trafikanter krysser kjørebanelen.

For å redusere fartsnivået, bør det innføres fartsreduserende tiltak som fartshumper. Dette vil igjen sørge for noe bedre trafikksikkerhet.

Trafikksikkerheten vil i stor grad øke, grunnet opparbeidelse av fortau. Samtidig vil høyere trafikkmengder gjøre kryssinger mer usikkert, særlig for skolebarn.

2.2.3 Nullvekstmålet til Trondheim kommune

Trondheim kommunes nullvekstmål er viktig med tanke på å redusere andel kjørende og øke andel myke trafikanter og kollektivreisende. Ved å åpne opp for gjennomkjøring mellom Otto Nielsens veg og Tyholtveien vil andel kjørende kunne øke noe. Samtidig forbedres kollektivdekningen i området og den spesifikke kollektivruten får en kortere reisetid. Ved å fjerne gateparkering til fordel for et fortau av høy standard, vil også bilandelen minskes mens myke trafikanter øker.

Det er vanskelig å si hvilke konsekvenser som veier tyngst. Det anses derfor at nullvekstmålet ikke påvirkes i stor grad.

2.2.4 Gatens preg / opplevelseskvalitet / attraktivitet for myke trafikanter

Denne konsekvensen er kanskje ikke det viktigste hva gjelder de normale trafikksikksensene, men det er viktig med tanke på hvordan gående opplever gaten, og hvordan naboer ser på området. Det vil si hvordan det brukes og hvilket reisemiddel som velges.

Dagens preg er en rolig boliggate med gateparkerte biler og hager, hekker og trær tett opptil gaten. Tverrsnittet er noe udefinert, noe som kan gi dårligere sikt og trafikksikkerhet. Samtidig gir den noe labre standarden og kvaliteten et lavere fartsnivå. De som ferdes her forstår at dette er en boliggate hvor barn kan leke etc.

Ved å innføre toveiskjøring og bredere tverrsnitt med fortau, får gaten et mer trafikkpreg. Attraktiviteten forsvinner noe og kjørebanelen vil kunne fungere mer som en barriere enn tidligere. Opplevelsen kan forverres noe. Trafikksikkerheten kan opprettholdes om fartsnivået holdes nede.

Om myke trafikanter foretrekker trafikksikkerheten fortauet gir eller om de heller foretrekker et mer boligområdepreg, er avhengig av hver enkelt person. Konsekvensen av et slikt tiltak kan muligens skape motstand fra naboer. Selv om preget er blitt dårligere, gir fortauet en trygghet og særlig for skolebarn er dette viktig.

Gata vil på kort sikt forverres, at trær og hekker forsvinner og må reetableres. En bredere gate og 50% mer asfaltert flate i en boliggate med småhusbebyggelse vurderes som negativt.

2.2.5 Konsekvenser for naboer

Selve inngrepet ved å oppgradere traséen, vil innebære at hekker, murer, trær og andre ting i nærheten av gaten ryker. Det er ikke kun i tverrsnittet det skal arbeides. For hver meter man graver ned, må man også grave en meter bort. Det kan i verste fall bety at garasjer må flyttes/rives.

Med tverrsnittet som Trondheim kommune foreslår, vil sannsynlig hekker, gjerder og murer langs hele traséen måtte tas bort ved opparbeidelse av gaten, for så å settes i stand igjen. Ved ferdig opparbeidet trasé, kan det være at innkjørsler er blitt for små, slik at garasjer og oppstillingsplasser ikke lenger kan brukes.

Kantstoppene ved OSC skal ha leskur og påstigningsplattformer som imøtekommer universell utforming. Dette er arealkrevende. Spesielt i retning sør, vil det være vanskelig å finne en egnet plass som ikke vil påvirke bygninger.

I tillegg vil gjennomkjøring og økt trafikk være negative konsekvenser. Det at det igjen åpnes for gjennomkjøring etter at dette var et problem som tidligere ble fikset ved å gjøre om gaten til enveiskjørt, kan skape forvirring. Konsekvensene er en forverret situasjon.

3 Alternativ enveiskjøring

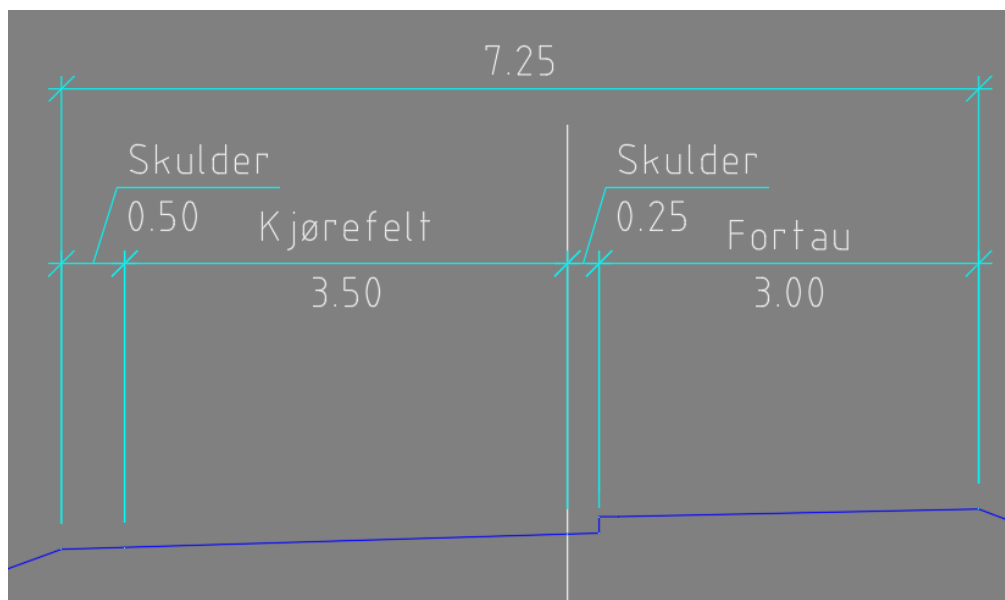
3.1 Foreslått utforming ved enveiskjørt

Utformingen som foreslås er en videreføring av hva som er opparbeidet i Asbjørnsens gate på motsatt side av Tyholtveien. Det vil også sørge for at dagens situasjon videreføres.

Foreslått utforming er kjørefeltbredde på 3,5 meter med kjøreretning mot nord. Med 3 meter fortau, vil tverrsnittet ha en bredde på 7,25 meter. [Figur 2](#) viser tverrsnittet.

Kollektivtrafikken vil da enten kunne gå som i dag, rundt Valentinlyst, eller som en sløyfe rundt Tyholt/Valentinlyst, og kunne fange opp lokalsenteret, arbeidsplasser i Otto Nielsens veg 10 og Ocean Space Centre på samme rute.

Det kan da opprettes kantstopp ved hovedinngangen til OSC.



Figur 2 Tverrsnitt ved enveiskjørt gate

3.2 Konsekvenser ved enveiskjøring

3.2.1 Framkommelighet og tilgjengelighet for kollektiv

Framkommeligheten og tilgjengeligheten vil ikke nå det samme nivået som ved en toveiskjørt gate, men ved å ta i bruk en sløyferute, kan det forbedres noe i forhold til dagens situasjon ved å nå ut til flere målpunkter og dermed øke passasjerpopulasjonen.

Konsekvensen vil uansett bli noe dårligere lokalt for dekningsområdet lokalt i Paul Fjermstads veg, enn ved toveiskjørt gate, men ikke dårligere enn dagens løsning.

3.2.2 Trafikksikkerhet i traséen

I denne alternative løsningen vil det også opparbeides et fortau, noe som bedrer trafikksikkerheten. Men i forhold til toveiskjørt, vil kun enveiskjøring være tiltatt. Trafikkmengden vil derfor være lik som i dag eller noe mindre, da gateparkering fjernes. Tverrsnittet vil heller ikke bli like bredt som ved toveiskjøring, derfor vil ikke fartsnivået øke like mye her. Den nye og bedre standarden vil kunne øke farten noe, og også her bør det vurderes fartsreducerende tiltak.

Trafikksikkerheten vil forbedres mer enn ved toveiskjøring.

3.2.3 Nullvekstmålet til Trondheim kommune

Ved å videreføre dagens enveiskjøring, vil ikke denne løsningen påvirke trafikkmengden som ved toveiskjøring og dermed gjennomkjøring. Opparbeidelsen av enveiskjørt tverrsnitt, kun fjerne gateparkerte biler, noe som kan redusere bilandelen noe i forhold til dagens situasjon. Sammen med fortauet og et ikke-forverret kollektivtilbud, vil konsekvensen være noe positiv for nullvekstmålet.

3.2.4 Gatens preg / opplevelseskvalitet / attraktivitet for myke trafikanter

Med en enveiskjørt gate vil dagens preg bli værende i større grad enn ved en toveiskjørt gate. Et mindre tverrsnitt gir sterkere følelse av en boliggate og et sted hvor man skal ta det rolig enn ved et bredere tverrsnitt. Dagens preg vil allikevel i en viss grad forsvinne ved å modernisere elementene i gaten. Akkurat som ved den toveiskjørte gaten, vil et bredt fortau og generelt høyere standard føles mer moderne og ta vekk det preget som gaten i dag har.



Figur 3 Gaten er smal og har et grønt preg. Selv om standard på fortauet er lav, er det for gående et attraktivt gaterom, der biltrafikken også er lav.

Som ved toveiskjørt, vil en enveiskjørt løsning gjøre det tryggere og dermed mer attraktivt å bruke for myke trafikanter. Ved at mer av dagens preg beholdes ved enveiskjørt, vil konsekvensene være noe bedre enn ved toveiskjørt.

3.2.5 Konsekvenser for naboer

Med en mindre bredde vil gaten kunne tilpasses mer til dagens situasjon og det eksisterende tverrsnittet. Det betyr at det i større grad vil være mulig å unngå garasjer, oppstillingsplasser og annet areal på private eiendommer enn ved den toveiskjørte utformingen. Det betyr også at opparbeidelsen vil påvirke færre hager, hekker, gjerder, murer og trær. Dette anses som positivt.

Ved å videreføre reguleringen om enveiskjørt gate, vil trafikkmengdene forbli som i dag. Det gir også naboene en viss forutsigbarhet ved å videreføre dagens løsning. Det fører til uendrede konsekvenser for naboene, som ansees som positivt.

4 Sammenstilling av konsekvensene

Konsekvensene er vurdert opp mot dagens situasjon, i tillegg til enkelte sammenligninger seg imellom. [Tabell 1](#) viser disse konsekvensene opp mot hverandre og rangerer alternativene.

Tabell 1 Sammenstilling av konsekvensene for alternative utforminger av Harald Bothners veg, Paul Fjermstads veg og Asbjørnsens gate.

Tema	Toveiskjørt	Enveiskjørt
Framkommelighet og tilgjengelighet for kollektiv	Forbedret	Uendret
Trafikksikkerhet	Forbedret	Kraftig forbedret
Nullvekstmålet	Uendret	Noe forbedret
Gatens preg og attraktivitet	Forverret	Noe forbedret
Konsekvenser for naboer	Forverret	Uendret
Rangering	2	1

Den enveiskjørte gaten viderefører dagens løsning, men med en høyere standard og et mer definert tverrsnitt. Trafikksikkerheten økes kraftig, samtidig som konsekvensene av gjennomføringen blir minimale. Ved å ikke gjenåpne gjennomkjøring, vil trafikkmengden forbli som ved dagens situasjon. Dette vil ha en større positiv effekt enn hva en noe endret kollektivrute ville ført med seg. Samtidig gir en toveiskjørt gate flere negative konsekvenser i form av økt trafikk og gjennomkjøring, ingen forbedring for nullvekstmålet og det brede tverrsnittet vil ta mye areal fra private eiendommer.

Dagens løsning for kollektivruten i området, anses som god nok til å håndtere dagens og også framtidig situasjon. Det anses derfor som unødvendig å gjennomføre en større endring av traséen kun av denne grunn alene.