

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Fv 6692, Innherredsveien, fra Saxenborg allé til Stadsingeniør Dahls gate, r20140034, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 14/28039-74

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Fv 6692, Innherredsveien, fra Saxenborg allé til Stadsingeniør Dahls gate, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak, senest datert 17.6.2019 med bestemmelser senest datert 17.6.2019 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 17.6.2019, med følgende endring:

Det skal opprettes bussholdeplass for tverrlinje i Stadsingeniør Dahls gate nært krysset med Innherredsveien.

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

#### Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Miljøpakken. Planen var til førstegangsbehandling i bygningsrådet 20.3.2018, med høringsfrist 19.5.2018. Planforslaget ble supplert til sluttbehandling 22.5.2019. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.



Kart over området. Planområdets beliggenhet er markert med ring.

Det utredes ny utforming og bruk av Innherredsveien, fra Bakke bru til Strindheim, som følge av åpningen av Strindheimtunnellen. Innherredsveien skal utvikles som en moderne, framtidsrettet hovedgate inn til Trondheim sentrum, med hovedvekt på tilbudet for gående og syklende, og framkommelighet for kollektivtrafikk. Reguleringsplanen skal forbedre framkommeligheten for syklende og gående, gi like god eller bedre framkommelighet for busser, sørge for best mulig trafiksikkerhet, og legge til rette for attraktive oppholdsplasser. Det tas med sideareal til vegen der det er behov for å vurdere avkjørselssanering.

## Trondheim kommune

### ***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.

Formannskapet vedtok i sak nr. 74/18 i møtet 20.3.2018, i forbindelse med at evalueringsrapport for Innherredsveien ble lagt fram, at *“permanente tiltak for planlegging og utbygging av Innherredsveien utføres i tråd med gjennomførte systemløsning i prøveprosjektet. I tillegg ivaretas sykkel slik at de syklende får et trygt og lett forståelig tilbud gjennom alle kryss”*.

Det er i Fylkesutvalgssak 91/18 vedtatt at systemløsning i prøveprosjektet skal ligge til grunn for videre arbeid med utforming.

I tråd med Formannskapsvedtak fra 16.10.2012 skal planområdet få miljøgateprofil.

Formannskapet vedtok 25.6.2013 følgende 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.

Prosjektet ble tatt inn som del av Miljøpakkens handlingsprøgram høsten 2013. Tiltak i Innherredsveien er viktige bidrag til målet i Nasjonal transportplan 2014-23 og byvekstavtalen om at veksten i persontransport tas av kollektivtransport, gåing og sykling, også kalt nullvekstmålet.

### ***Planområdet***

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

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

### ***Beskrivelse av planen***

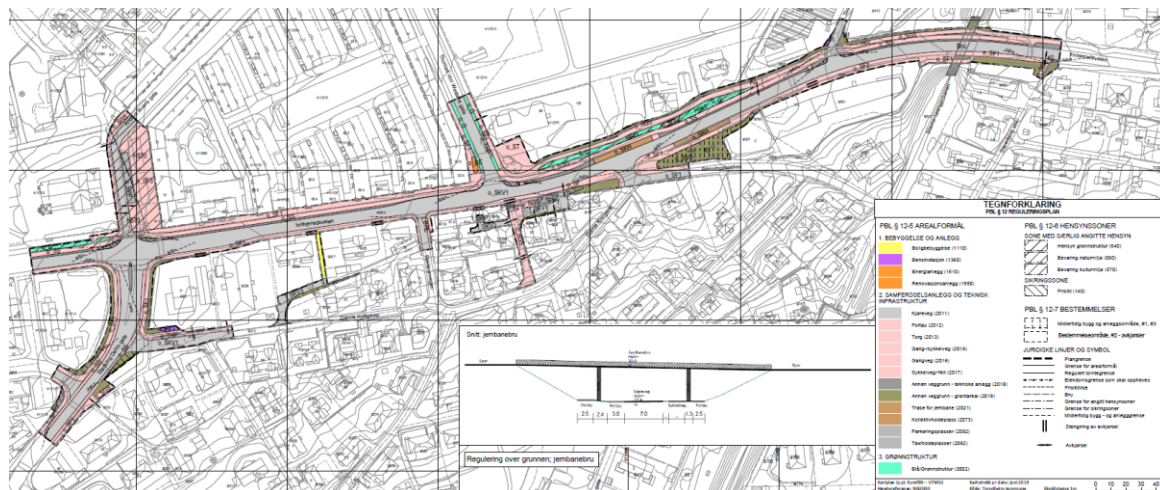
Reguleringsplanen dekker totalt cirka 25 dekar, hvor det aller meste foreslås satt av til samferdselsanlegg. Reguleringsplan utarbeides i to nivåer, på grunnen og over grunnen. Formålet over grunnen er jernbanebrua til Stavne-Leangenbanen over Innherredsveien. Denne reguleres til offentlig trasé for jernbane (o\_STJ). I det følgende redegjøres det for planens forslag på nivå to, det vil si på grunnen.

### ***Planlagte samferdselsanlegg***

Planen legger opp til to kjørefelt, med ett ekstra venstresvingefelt mot krysset med Thomas von Westens gate og ett i krysset med Stadsingeniør Dahls gate. Langs nordsiden av gata planlegges det sykkelvei, som inngår i hovedsykkeltur. Det skal etableres bredere fortau enn i dag på begge sider av Innherredsveien, slik at fortauene er brede nok til driftskjøretøy både sommer- og vinterstid. Det er foreslått tre nye krysningspunkt over Innherredsveien for fotgjengere, og flere kryssområder strammes opp fra dagens situasjon for å lage kortere og tryggere fotgjengeroverganger. Det tilrettelegges for to torgområder i tilknytning til gata. De fleste direkteavkjørslene fra Innherredsveien fjernes for å effektivisere kollektivtrafikken i gata. Dagens

# Trondheim kommune

fire holdeplasser reduseres til to stasjoner med metrobusstandard.



Plankart



Illustrasjonsplan

## Virkninger

Tiltaket bidrar til bedre og sikrere ferdsel for myke trafikanter langs og på tvers av Innherredsveien, og bedrer framkommeligheten for Metrobuss. Reduseringen fra fire til kjørefelt kan gi mindre biltrafikk, som vil bidra til mindre støv og støy.

Av vesentlige virkninger har det vært mest oppmerksomhet rundt sanering av avkjørsler og stenging av kryss, og påvirkningen dette har for naboer og næringsdrivende i området. Avkjørselssaneringene vil bedre trafikkavvikling og trafikk sikkerhet i Innherredsveien, men samtidig kreve erverv av areal til adkomster på de tomtene hvor omleggingen skjer. Flere av grunneierne er imot de foreslåtte avkjørselssaneringene. Næringsinteresser blir berørt ved at den såkalte automatstasjonstomta, Innherredsveien 101 - Circle K på sørsiden av Innherredsveien, helt eller delvis må utgå som næringsstomt, og drosjeholdeplassen foreslås flyttet til Gamle Kongeveg og Thomas von Westens gate. Det foretas en mindre justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate.

## Konsekvenser for klima og det ytre miljø og nullvekstmålet for personbiltrafikk i byvekstavtalen

Planforslaget er positivt for klima og det ytre miljø, fordi det legger opp til mer miljøvennlig transport og mindre forurensning fra trafikk i planområdet. Planen bedrer forholdene for fotgjengere og syklister, som er positivt for folkehelsen og bidrar til reduksjon av CO<sub>2</sub>-utslipp.

## Trondheim kommune

Tilrettelegging for myke trafikanter og Metrobuss er i tråd med målet i byveksttalen om at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

### 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. Planen som legges fram til sluttbehandling har bedre utforming som en urban bygate enn planforslaget som var på høring.

#### **Endringer etter at planforslaget var på høring og offentlig ettersyn**

Etter høring og offentlig ettersyn ble det vedtatt å innarbeide flere endringer i planen for å utforme Innherredsveien mer som en gate enn en veg. I forslaget som foreligger til vedtak er unødvendig areal til trafikkøyer tatt ut, og gitt til gående og syklende. Fotgjengere og syklistene har fått adskilte arealer inn mot kryssene, det er tatt inn et ekstra fotgjengerfelt i forlengelse av Thomas Hirsch gate og sykkelløsning i Stadsingeniør Dahls gate er blitt mer lesbar og funksjonell. Det er lagt inn ekstra taxiholdeplasser i Thomas von Westens gate i tilknytning til Rønningsbakken holdeplass. Trerekken ved Katrinelyst er lagt inn som hensynssone for bevaring. Eiendommer som i dag har avkjørsler på bensinstasjonstomta i Innherredsveien 108 får sikret ny avkjørsel i planen. Renovasjonspunktet ved nedgang til undergangen ved Thomas von Westens gate foreslått i førstegangsbehandlingen tas ut på grunn av for trang manøvreringsplass, og eiendommene tilknyttet dette punktet bruker istedenfor det nedgravde renovasjonspunktet som foreslås nederst i Bakkaunvegen. Rønningsbakken holdeplass tilrettelegges som kantsteinsstopp, som er i tråd med prinsipp for kollektivbuen, for å sikre framkommelighet for buss og enkel av- og påstigning for passasjerene. Det anbefales at flybuss stopper sammen med Metrobuss på Rønningsbakken holdeplass, for å gi forutsigbarhet til passasjerene, god overgangsmulighet og med hensyn til universell utforming.

Rådmannen og Miljøpakken har vært i dialog med elevrådet og FAU på Lilleby skole, som ønsker å opprettholde og oppgradere dagens undergang i forlengelsen av Thomas von Westens gate, selv om gatetverrsnittet foreslås smalere og med fotgjengerfelt her. Dette legges til grunn i reguleringsforslaget.

Det har vært diskusjon om krysset Innherredsveien-Anders Buens gate skal holdes åpent eller stenges. Rådmannen foreslo i planforslaget som var på høring og offentlig ettersyn å stenge Anders Buens gate for innkjøring, men ba spesifikt om innspill på dette. Å stenge Anders Buens gate fra Innherredsveien muliggjør en sammenhengende og sikker sykkelvei, gjør at krysset kan strammes opp og bli lettere å krysse for fotgjengere, og bidrar til bedre framkommelighet for kollektivtrafikken. Det er også vurdert etablering av en lommepark på deler av dagens kjøreareal i Anders Buens gate. Ved stenging flyttes dagens bom i Lademoens Kirkeallé sørover til avkjørselen Anders Buens gate-Innherredsveien. Dette får konsekvenser for Lademoen kirke og nærbutikken på motsatt hjørne ved at de får adkomst via Lademoens Kirkeallé, og for beboerne i Lademoens Kirkeallé som får den økte trafikken til disse to målpunktene forbi boligene sine. Rådmannen og Miljøpakken har gjennom samrådsmøter med Kirkelig fellesråd og Sykkelgruppa i Miljøpakken vurdert at ulempen for Lademoen kirke ved stenging er for stor, og at det er mulig å lage en trygg løsning for sykkel også med gaten åpen. Det legges derfor til grunn i reguleringsforslaget at Anders Buens gate holdes åpen.

## Trondheim kommune

### **Målkonflikter mellom de prioriterte trafikantergruppene i gata**

Prioriteringspyramiden for trafikantergrupper som ble fastsatt i planprogrammet for Innherredsveien prioriterer Metrobuss og gående øverst, etterfulgt av sykkel som nummer to, varetransport som nummer tre og personbiltrafikk med laveste prioritet. Noen steder i planområdet oppstår det målkonflikt mellom prioritering av gående og Metrobuss. Dette gjelder avveining av behov for venstresvingefelt, avstand mellom bussholdeplasser og avstand mellom gangfelt på tvers av Innherredsveien. Målet om god fremkommelighet og lav gjennomkjøringstid for Metrobuss motstrider i disse tilfellene målet om et godt gatemiljø og gode forhold for myke trafikanter, som et finmasket nett for gående der det er lett å krysse gata.

### **Venstresvingefelt**

Venstresvingefeltene mot Stadsingeniør Dahls gate og mot Thomas von Westens gate gir særlig store målkonflikter. Dette er den strekningen i planområdet med de smaleste fortauene i dag, men også der det er mest potensial for byliv med utadrettede funksjoner i førsteetasjene i byggene langs gata. I framtida er det et mål at flere skal gå og bruke Metrobuss, og et smalt fortau vil være ubehagelig å ferdes på, spesielt med busstrafikken tett på.

I planforslaget som var på høring og offentlig ettersyn, vurderte Rådmannen at svingefeltene var nødvendige for trafikkavvikling. I det supplerte materialet til planen som foreligger til sluttbehandling, er det gjennomført trafikkanalyse som beregner flere ulike alternativer for dette området, deriblant å ta ut begge svingefeltene og gi arealet til bredere fortau og bedre trafiksikkerhet for syklister (se vedlegg 6). Trafikkanalysen sier at alle alternativene har god trafikkavvikling gjennom gata. Miljøpakken anbefaler likevel at svingefeltene opprettholdes, for enda bedre trafikkflyt.

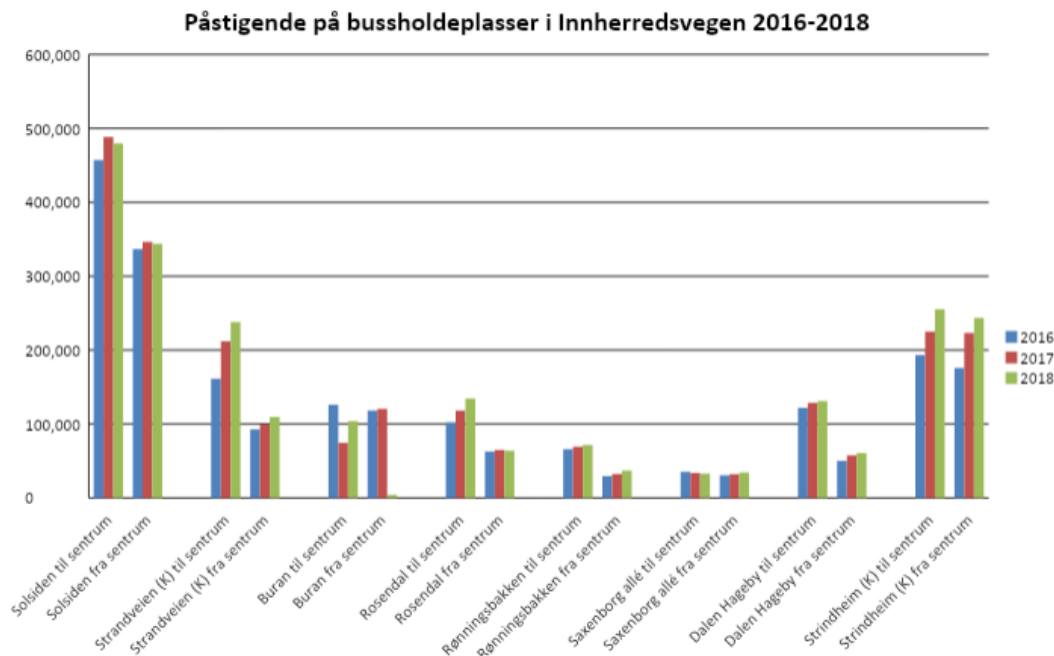
Den trafikkflyten som begge svingefeltene er beregnet for, er biltrafikk mellom Singsaker/Rosenborg og Lade i rushtimene. Personbiltrafikk og buss prioriteres over både gående, inkludert busspassasjerer, og syklende, hele døgnet, i det foreliggende planforslaget. Det er ikke i tråd med målene for gata, vedtatt i planprogrammet. Rådmannen anbefaler at det så raskt som mulig utpekes en annen løsning for biltraffikkflyten mellom Singsaker/Rosenborg og Lade som er et bedre alternativ enn å sluse den gjennom Innherredsveien. Forhåpentligvis vil en god del av denne biltrafikken flyttes over til sykkel og Metrobuss når disse systemene blir oppgradert gjennom reguleringsplanen og metrobussprosjektet. Et alternativ som har vært vurdert i prosessen, men som ikke er gjennomført, er endring av prøveprosjektet gjennom å ta ut svingefeltene, så konsekvensen av dette kunne vært testet ut i praksis.

### **Lokalisering av holdeplasser**

Rosendal holdeplass skal legges ned i tråd med overordnet rutestruktur. Dette vil føre til en stor økning av gående langs Innherredsveien til og fra Rønningsbakken holdeplass. Ved dagens Rosendal holdeplass er det flere målpunkt, som Lademoen kirke, matbutikk, Rosendal teater og barnehage. Det er i dag langt flere som bruker Rosendal holdeplass enn Rønningsbakken (se figur nedenfor). I framtida blir Innherredsveien en viktigere gangakse mot Rønningsbakken holdeplass. Det er da viktig at gangtilbudet til holdeplassen er attraktivt for at folk skal velge kollektiv foran andre transportmidler. 45-50 prosent av kollektivreisen er til fots, og forskning viser at folk er villig til å gå lenger til holdeplassen når veien dit er attraktiv (*Helge Hillnhutter, Gåing til/fra holdeplasser, 2018 <https://www.tiltak.no/b-endre-transportmiddelfordeling/b-4-tilrettelegging-gange/gaing-til-fra-holdeplasser/>*). Med føringen om 500-700 meter mellom holdeplassene i BRT-systemet (Bus Rapid Transport) vil flere av dagens holdeplasser, deriblant Rosendal, utgå. For at dagens brukere av Rosendal holdeplass, blant annet fra området langs Stadsingeniør Dahls gate, skal fortsette å bruke buss når Rosendal legges ned, må gangtilbudet til neste holdeplass være attraktivt. Avveining mellom de tidligere nevnte venstresvingefeltene og bredere fortau må derfor

## Trondheim kommune

sees i sammenheng med lokaliseringen av holdeplasser. Rådmannen har bedt Miljøpakken vurdere om holdeplassen bør plasseres nærmere krysset med Stadsingeniør Dahls gate, hvis det ikke er mulig å ivareta en attraktiv gangforbindelse til Rønningsbakken. Det bør også reguleres inn holdeplass i bunnen av Stadsingeniør Dahls gate for tverrlinjen med buss som svinger opp Stadsingeniør Dahls gate, og som med den nye rutestrukturen skal gå hvert tiende minutt i rushtid.



Oversikt over antall passasjerer som brukte holdeplassene i Innherredsveien i 2016, 2017 og 2018. Kilde: AtB.no.

Det er en vanskelig avveiningen mellom bedre tilrettelegging for gående og forutsigbar framkommelighet for kollektivtrafikken. Rådmannen legger størst vekt på Miljøpakkens vurdering av behovet for de to venstresvingefeltene ved Tomas von Westens gate og Stadsingeniør Dahls gate for å sikre at metrobussen ikke blir stående i kø bak biltrafikken.

Med en ønsket utvikling der folk i større grad velger andre transportmidler, reisetider eller veivalg, kan behovet for venstresvingefeltene endres på lengre sikt. Venstresvingefeltene kan da omgjøres for å legge enda mer til rette for gående og syklende.

### **Avveining av konsekvenser**

#### *Transporthierarki*

Planforslaget tilrettelegger for at Innherredsveien kan bli mer attraktiv og trafikksikker for fotgjengere, syklister og kollektivtransport enn dagens situasjon. Nedbygging av Innherredsveien fra fire til to kjørefelt, og mer areal til fotgjengere og syklister, er et positivt grep som er i tråd med kommunens overordnede mål om bedre folkehelse og nullvekst i personbiltrafikken. Det er en utfordring å få nok plass til trafikantgruppene som skal ivaretas i planområdet, og dette gir målkonflikter mellom trafikantgruppene som skal prioriteres. Selv om det er enighet om at gående, syklende og kollektivtrafikk skal ha høyeste prioritet i Innherredsveien, prioriteres framkommelighet for Metrobuss over gående på deler av strekningen. Kvaliteter for gaterommet som opphold og byrom er ofte i konflikt med mål om effektiv gjennomfartsåre for buss og sykkel.

#### *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.

## Trondheim kommune

### *Krysset Rønningsbakken-Gamle kongevei*

Krysset munner ut i bussholdeplassen, og strider mot prinsippet om å sanere avkjørsler langs resten av Innherredsveien. Det er et vanskelig kryss for syklistene 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 syklistene.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Tiltaket har i utgangspunktet ikke økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune. Det vil likevel være spørsmål om kostnader til oppgradering av teknisk infrastruktur i grunnen. Planavgrensningen omfatter deler av den kommunalt eide "Uffa-tomta" med gårdsnummer/bruksnummer 411/277.

### **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 planområdet. 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. Planen ble lagt ut til offentlig ettersyn 20.3.2018 med høringsfrist 19.5.2018. Det kom inn tolv merknader etter offentlig ettersyn, derav et varsel om innsigelse fra Fylkesmannen i Trøndelag vedrørende støy. Innsigelsen er løst. Innsigelsene er oppsummert og svart ut i planbeskrivelsen.

### **Konklusjon**

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas, med følgende endring:  
Det skal opprettes bussholdeplass for tverrlinje i Stadsingeniør Dahls gate nær krysset med Innherredsveien.

Rådmannen i Trondheim, 30.6.2019

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: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 5: Vurderte løsninger
- Vedlegg 6: Trafikkanalyse
- Vedlegg 7: Støyutredning
- Vedlegg 8: Geoteknikk1
- Vedlegg 9: Geoteknikk2
- Vedlegg 10: Miljøgeologi
- Vedlegg 11: NTNU undersøkelse prøveprosjektet
- Vedlegg 12: Overvann