



Gatebruksplan Innherredsveien Innspill fra Syklistenes Landsforening

Trondheim, 10. oktober 2012

Syklistenes Landsforening i Trondheim viser til saksfremlegget i formannskapet om gatebruksplan for Innherredsveien, arkivsak 12/44913. Saken var oppe første gang i formannskapet 3. oktober 2012, med vedtak om utsatt behandling til 17. oktober 2012.

Saken har stor betydning for trafikk- og boforholdene i de østlige bydelene. Tidligere vedtak har motstridende mål, og det avgjørende er om kollektivtraséen fortsatt skal gå i Innherredsveien på bekostning av målet om å etablere miljøgate, eller om bussen skal ta opp konkurransen med personbilen ved å ta i bruk Strindheimtunellen.

Dessverre er ikke saken tilstrekkelig utredet fra Rådmannens side. Dette gjelder bl.a. fremkommelighetsgevinster for buss- og sykkeltrafikk, samt restriktive tiltak for bil.

Bedre fremkommelighet og fleksibilitet for kollektivtrafikken

Å ta i bruk Strindheimtunellen til kollektivtrafikk åpner mange muligheter, men Rådmannen belyser ikke gevinstene tilstrekkelig.

- Tidsbesparelsen for busser som velger Strindheimtunellen fremfor å kjøre i en fremtidig Innherredsvei mangler. Dette er noe Statens vegvesen regner på, og er helt avgjørende for at formannskapet og fylkeskommunen skal kunne vurdere gevinstene av å la superbuststilbudet følge Strindheimtunellen fremfor Innherredsveien. Det er sannsynlig at denne tidsbesparelsen er betydelig, særlig gitt nedsatt hastighet i Innherredsveien (30 eller 40 km/t), og ingen vegkryss eller holdeplasser i tunellen.
- De mulighetene som Strindheimtunellen åpner for å velge ulike traseer i områdene vest for tunellen er hverken nevnt eller utredet. Alternativene er mange: til og fra midtbyen både via Bakke bru/Nedre Elvehavn og via Nidelv bru/Sentralstasjonen, og til/fra Byåsen og Ila utenom midtbyen via Nordre avlastningsvei, Brattøra og Pirbrua. Tunellen åpner for nye ruter, nye omstigningspunkter og sannsynligvis store fremkommelighetsgevinster for brukerne; dette bør utredes i det videre arbeidet.
- Passasjergrunnlaget og transportbehovet for de tre gjenværende holdeplassene i Innherredsveien (Buran, Rønningsbakken og Dalen) er ikke tallfestet. I fravær av større arbeids- eller studieplasser er det rimelig å anta at disse holdeplassene kan betjenes av en lokal bussrute, med omstigningspunkter på Strindheim i øst, og på Nedre Elvehavn, Brattøra og/eller Sentralstasjonen i vest. De nye veisystemene åpner for at lokalruten kan videreføres langs Bromstadvegens forlengelse og Lade alle, alternativt veien som kommer sør for Haakon VII's gate. Dette må utredes.
- Besparelsene for utforming av holdeplassene i Innherredsveien i parsell 2 og 3 blir betydelig; med holdeplasser som betjenes kun av en lokalrute samt flybuss¹ er tilrettelegging for stopp ved kantstein tilstrekkelig.

I tillegg er Stamrute Øst ikke nevnt. Utredningen foreslår holdeplass i Tautragata.

¹ At flybuss skulle foretrekke Strindheimtunellen fremfor Innherredsveien må bero på en misforståelse. Det er rimelig å anta at flybussen har et betydelig antall reisende i Innherredsveien. Omstigning via lokalbuss er lite attraktivt for reisende med bagasje, så disse kundene går ventelig tapt om flybussen blir ekspressbuss.

Bedre forhold for sykkeltrafikken

Saksfremlegget fremhever behovet for et godt tilbud til syklende langs Innherredsveien i parsell 2 og 3, skilt fra gående². Økning i sykkeltrafikken er ikke tallfestet.

I parsell 1 derimot fremgår det at Kirkegata kan være et tilstrekkelig alternativ, gitt forbedringer ved Bakke bru og i Kirkegata. Ulempene er ikke belyst, men er godt kjent.

Kirkegata utgjør ikke et godt tilbud til syklende. Med sin gunstige høydeprofil er det Innherredsveien som er foretrukket, også i parsell 1. Dette fremgår da også av hovednettet som Miljøpakken sykkelgruppe legger til grunn. I strekket mellom Bakke bru og Buran / Svartlademoen er det kun Innherredsveien som kan tilby en løsning som er direkte og universell. Tilbudet i Kirkegata kan gjerne bli bedre for de som bor der, men tilkoplingene til Nedre Bakklandet, Bakke bru og Innherredsveien i vest er bratte og medfører konflikter mellom gående og syklende. Dette kan aldri bli en fullgod løsning for hovedruten for sykkel, og gående i Bakkegata må slippe konflikter med travle syklister på vei til jobb på f.eks. St. Olavs hospital.

Tilsvarende er smågatene på Nedre Elvehavn nord for Innherredsveien (Dokkparken og Verftsgata) uegnet som hovedrute for sykkel; her må de gående ha første prioritet.

Det er ikke vanskelig å legge til rette for et godt sykkeltilbud i Innherredsveien i delstrekning 1. Det handler om prioritering. I bynære områder bør gående, syklende og kollektiv prioriteres. Når Rådmannen skriver at det er vanskelig å legge til rette for sykkel i delstrekning 1, er det fordi man velger å prioritere bil foran sykkel, ikke buss foran sykkel. Biltrafikken i Innherredsveien kan reduseres til et minimum hvis man tar de nødvendige grep, noe vi kommer tilbake til i neste avsnitt.

I tillegg nevnes undergangen under Strandveiparken, men denne er først og fremst et tilbud for syklende i Strandveien. For syklende mellom Verftsbrua og Buran er undergangen under Strandveiparken en uønsket omvei både i høyde og avstand. Syklende vil foretrekke å benytte Bassengbakken og Innherredsveien.

Restriksjoner på unødvendig biltrafikk

Antall trafikanter som i fremtiden velger å kjøre bil i Innherredsveien bestemmes av tiltakene man gjør. Rådmannen har gitt en for begrenset utredning av mulighetene.

Statens vegvesen har beregnet effekten av stengning av Innherredsveien i ulike snitt og nedsatt hastighet. Store reduksjoner i biltrafikken kan oppnås, men de peker på mulige negative konsekvenser i bolig-gater som Hans Finnes gate, Nonnegata og Tyholtveien. Men verken Statens vegvesen eller Rådmannen synes å ha vurdert tiltak andre steder enn i Innherredsveien.

For å oppnå at Strindheimtunellen foretrekkes av bilkjørende, og at nærmiljø, gående, syklende og buss prioriteres i Innherredsveien, finnes det en rekke mulige tiltak:

- Det kan legges restriksjoner for gjennomgangstrafikk i bolig-gatene. Hans Finnes gate, Nonnegata og Tyholtveien nevnes, det kan være andre gater også. Ulike restriksjoner er mulig: fartsreducerende tiltak, enveiskjørt gater og stenging for gjennomkjøring.

² Det påstås at et eksisterende tilbud til syklende langs parken ved Lademoen kirke kan utbedres. Det som finnes i dag (et gruslagt fortau av dårlig kvalitet) kan ikke regnes som et tilbud til syklende, og gående langs parken må i fremtiden slippe å blandes med syklende som har det travelt med å komme seg frem.

- Stenging for gjennomkjøring både i bolig gatene og i Innherredsveien kan oppnås ved fysisk stenging med nedfellbare bommer (slik at vegvedlikehold og utrykningskjøretøy ikke hindres), eller gjennom **veiprising** (bomsnitt med en pris som er høy nok til at trafikken blir så lav som ønsket).

At dette er svært effektive tiltak er godt kjent; i Trondheim har vi både erfaringene fra omregulering av trafikken gjennom Møllenberg på 70-tallet (enveiskjørt gater og stenging for gjennomkjøring) og i nyere tid ser man virkningene av bomstasjonene for trafikken ved for eksempel Fossegrenda og Sluppen bru.

Gunstige følger

Med de riktige grepene både i Innherredsveien og i det øvrige vegnettet bør det være mulig å oppnå store miljøgevinster. Dette bør Rådmannen kunne bekrefte.

- Innherredsveien blir en levelig og vital nerve for mennesker; trivelig å gå langs og oppholde seg i. Det vil bli attraktivt å velge sykkel, raske voksne syklister får stor fremkommelighetsgevinst, og mindre travle unge og eldre på sykkel vil få et trygt og godt tilbud, uten konflikter med gående eller andre trafikanter.
- Boligområdene vil bli kvitt gjennomkjøringstrafikken, og beboerne vil i mye større grad velge å gå og sykle fremfor å kjøre bil i nærområdet. Et stort og relativt tett befolket del av byen vil bli miljøvennlig og svært trivelig. Handelen vil blomstre.
- For de som velger å kjøre bil vil åpning av Strindheimtunellen gi store gevinster; at Innherredsveien og bolig gatene blir mindre attraktiv for bilkjøring vil neppe oppleves som et stort tap. Sammenfallende i tid vil endringene virke logiske og bli akseptert.
- Bilførere vil i større grad foretrekke Tyholtringen fremfor Singsakerringen. Dette flytter biltrafikk fra bolig gater til veier hvor trafikkstøy er mindre problematisk.
- Miljøpakken vil oppnå store gevinster i tråd med de vedtatte målene.

Forslag til vedtak i formannskapet

Vi foreslår to alternativer for formannskapets behandling; enten at man ber om et bedre saksfremlegg før man legger premissene for videre arbeid med gatebruksplanen, eller at formannskapet selv setter premissene for arbeidet.

Forslag alternativ 1: Formannskapet ber Rådmannen om et saksfremlegg som utreder:

- Gevinstene for kollektivtrafikken av å legge superbustraseen i Strindheimtunellen. Både tidsbesparelser, økt fleksibilitet i rutestrukturer og konsekvenser for holdeplasser angis, samt kollektivtilbud i delstrekning 2 og 3 av Innherredsveien.
- Restriktive tiltak både i Innherredsveien og langs alternative vegstrekninger slik at man oppnår en reduksjon i biltrafikken i delstrekning 1 som gir god fremkommelighet for busstrafikken uten bruk av kollektivfelt.
- Gevinstene for syklende og gående av at sykkeltilbud etableres i delstrekning 1.

Forslag alternativ 2: Formannskapet anbefaler at følgende forhold legges til grunn for videre arbeid med gatebruksplan for Innherredsveien:

- Superbustrase etableres med egne kollektivfelt i Strindheimtunellen. Det etableres bussholdeplasser i Thoning Owesens gate vest for Bromstadveien med omstigningsmulighet til lokalbuss i Innherredsveien. Ny lokalrute utredes som betjener Innherredsveien og Lade-området. Trasevalg for bussrutene og holdeplasser

vest for Strindheimtunellen velges med sikte på å oppnå reisetidsgevinster og fleksibilitet. Holdeplasser i Innherredsveien etableres med kantsteinstopp.

- For delstrekning 1, fra Bakke bru til Strandveien, avsettes det plass til sykkeltilbud, akseptable fortausbredder, og god fremkommelighet for buss. Bakke bru reguleres om til kollektiv- og sykkelbru, med mulig unntak for biltrafikk østover. Restriktive tiltak i Innherredsveien og i Nonnegata gjennomføres slik at man oppnår en tilstrekkelig reduksjon i biltrafikken i delstrekning 1 som at fremkommelighet oppnås for busstrafikken uten bruk av kollektivfelt. Bedre forhold for opphold og gående ved bunnen av Bakkegata etableres ved å fjerne rundkjøringen ved Bakke bru. Den videre prosjekteringen må ivareta trafikksikre forhold for fotgjengere langs og på tvers av gata. Delstrekning 1 har potensiale for økt byliv; dette må det videre arbeidet ivareta.
- For delstrekning 2, fra Strandveien til Thomas von Westens gate må den videre prosjekteringen sikre sykkeltilbud langs gata og ivaretagelse av trafikksikre forhold for fotgjengere langs og på tvers av gata. Delstrekning 2 har størst potensiale for økt byliv og det må i det videre arbeidet søkes løsninger som ivaretar dette. Behovene til den fremtidige Stamrute Øst må ivaretas i prosjekteringen.
- For delstrekning 3, fra Thomas von Westens gate til Dalen sikres sykkeltilbud langs gata samt i eksisterende tilbud i øst. Trafikksikre forhold for fotgjengere langs og på tvers av gata ivaretas. Innherredsveien stenges for gjennomkjøring med bil ved Saxenborg allé.
- Restriktive tiltak iverksettes i det øvrige vegnettet for å kompensere for de restriktive tiltakene i Innherredsveien. Formannskapet ber om at Rådmannen legger frem en egen sak på dette.

Vi utfordrer formannskapet til å benytte denne anledningen til å tenke nytt og sette riktige mål for byutviklingen.

Vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/styreleder Richard Liodden Sanders
Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim, trondheim@syklistene.no

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelens som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.