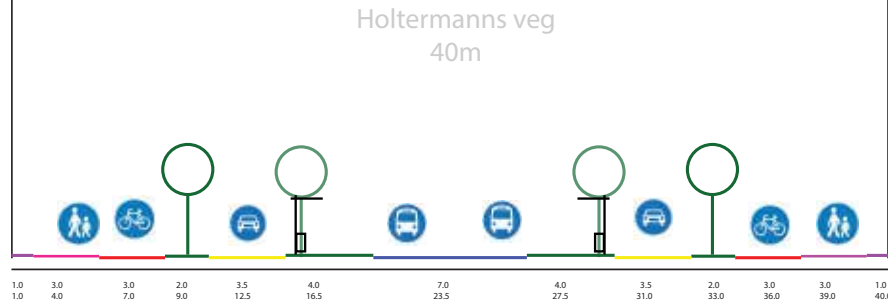


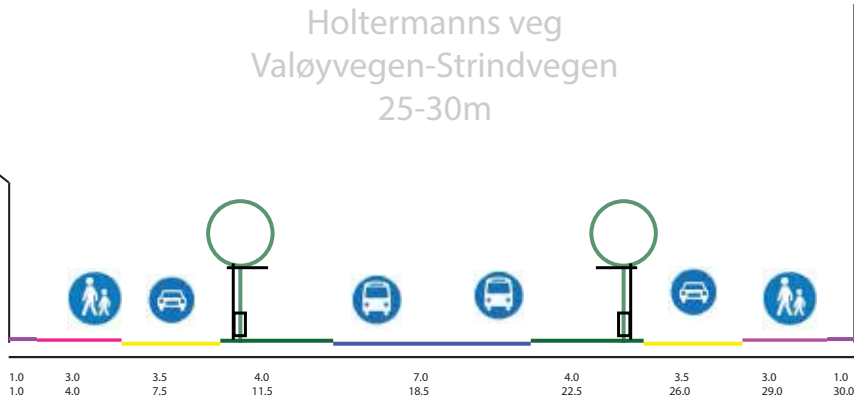
1. Holtermannsveg

40 m bredde, nok areal til midtstilt – lav kompleksitet



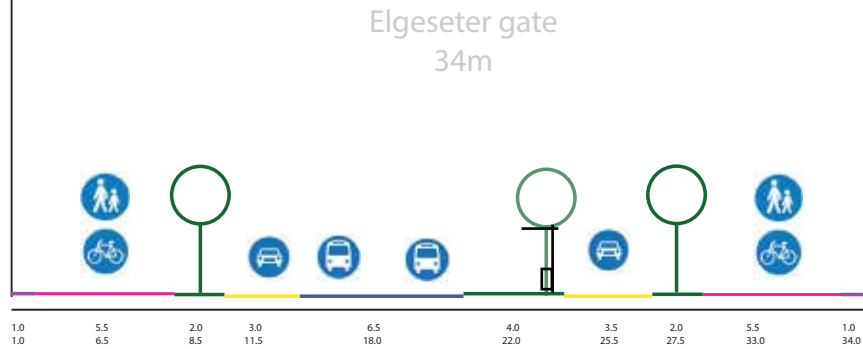
2. Holtermanns veg Valøyveien - Strindvegen

25-30 m bredde, bredt nok til midtstilt, en konsekvens er at det ikke er plass til sykkel, medium kompleksitet



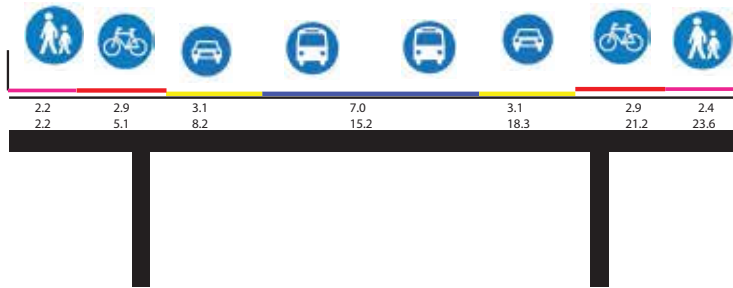
3. Elgeseter gate

34 m, også plass til sykkelveg, lav kompleksitet





Elgeseter bru
23,6m



Prinsen gate v/den katolske kirken
vegareal ca 30m



4. Elgeseter gate - kryssområdet v/Samfundet:

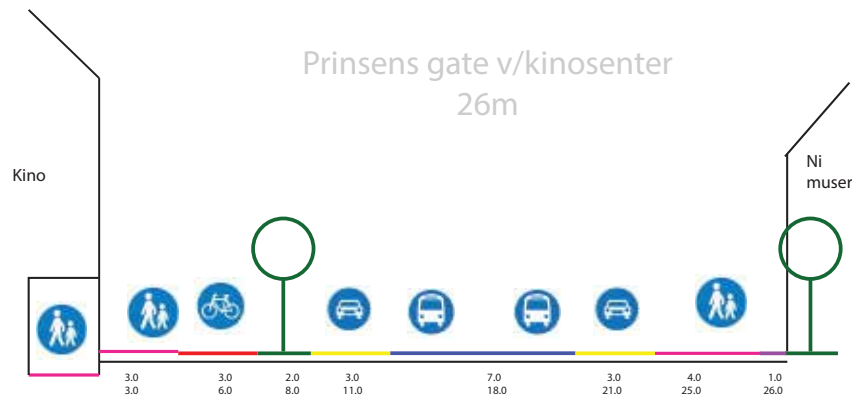
Her er ikke valg av kryssløsning utredet. Knapp avstand mellom dagens kryss og valg av trafikal løsning, gjør området komplisert. Det er nok plass til å få til midtstilt løsning. Ikke mer komplisert med midtstilt enn sidestilt løsning. For å få til 60 meters holdeplasser, må det gjøres noe med trafikksystemet. Medium kompleksitet

5. Elgeseter bru

23,6 m bredde. Lav kompleksitet

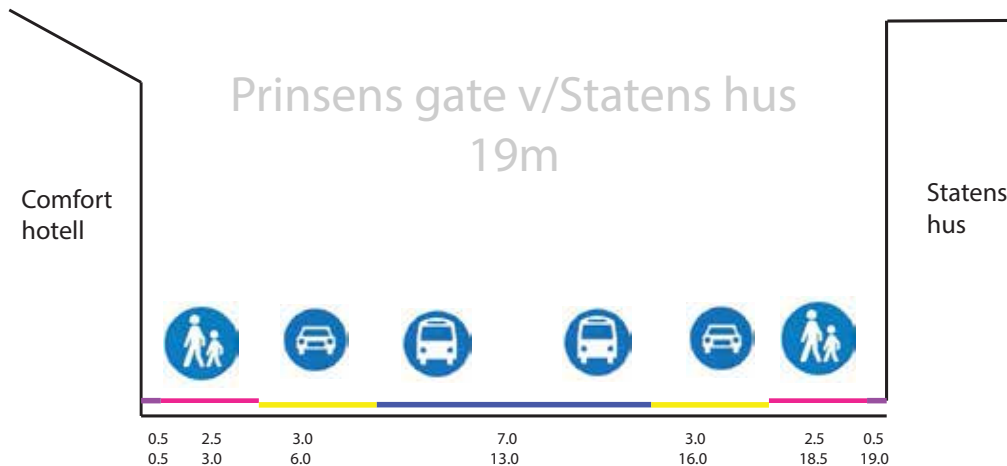
6. Prinsen gate v/ holdeplass Prinsen kino

30 m bredde, det er nok plass, løsning er ikke tegnet ut. Lav kompleksitet



7. Prinsen gate v/kinosenteret

26 m bredde, må kanskje ta av noe grøntareal for å få til midtstilt løsning. En utfordring at dette er "hellig grunn". Riksantikvaren må inn ved graving, noe som vil ta tid. Medium kompleksitet



8. Prinsen gate v/Statens hus

19m bredde, trangt. Trange fortau på strekningen. Tvungen høyresving ved 9 muser gir rom for midtstilt løsning. På den andre siden er det uheldig å lede trafikk inn i sentrum og Munkegata. Man bør kanskje ta systemskifte mellom midtstilt og sidestilt løsning før man kommer hit. Systemskifte i ved Bispegata? Midtstilt løsning krever store endringer i trafikksystemet. Det kan være aktuelt med midtstilt inntil byen og sidestilt løsning ut av byen? Kommenteres. Medium kompleksitet



9. Prinsen holdeplass

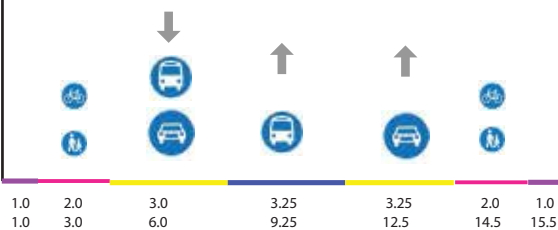
Vurderes ikke nå. Her er det allerede bygd nye sidestilte holdeplasser.

Ikke aktuelt å bygge om. Fastpunkt i Prinsenterminalen. Vil være sidestilt eller bussgate.

10. Prinsen gate (Dronningens gate til Olav Tryggvassons gate)

ca 20 meter bredde i dag, noe bredere ved gamle Svømmehallbygget. Fire kjørefelt i dag, kjøreareal ca 12,5 meter, noe som er smalere enn anbefalt. Er ikke vist som busstrasé i gjeldende gatebruksplan, og grad av kompleksitet avhenger av øvrig kjøremønster.

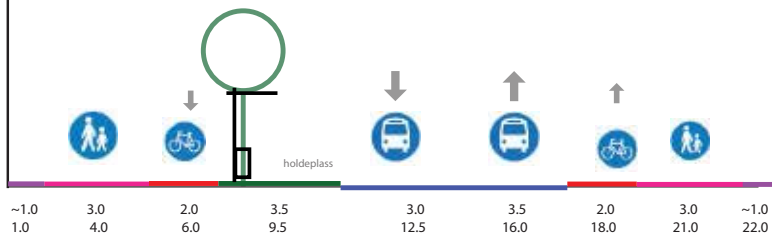
Olav Tryggvassons gate ved Prinsens gate 15.5m



11. Olav Tryggvassons gate (Sandgata til Munkegata)

Smalt tverrsnitt, kun 15,5 meter. Tre relativt smale felt i dag, smale og lite attraktive fortau ytterligere innsnevret av trapper. Vist som hovedbiltrasé og hovedsykkeltrasé i gjeldende gatebruksplan og superbustrasé i vedtatt ny rutestruktur. Ikke plass til egne felt for alle disse formål i eksisterende snitt. Buss vil kreve noe plass for å klare krapp sving opp Prinsens gate.

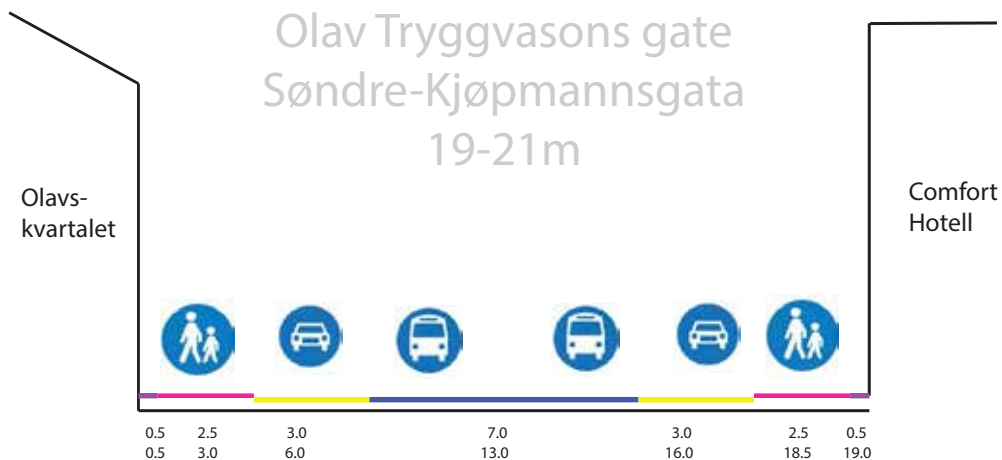
Olav Tryggvassons gate ved holdeplass 21-22m



12. Olav Tryggvassons gate (Munkegata til Søndre gate)

Fire felt i dag, vist som tofelts bussgate, allé og hovedsykkeltrasé i gjeldende gatebruksplan, vist med hodeplass i området rundt Nordre gate i vedtatt rutestruktur.

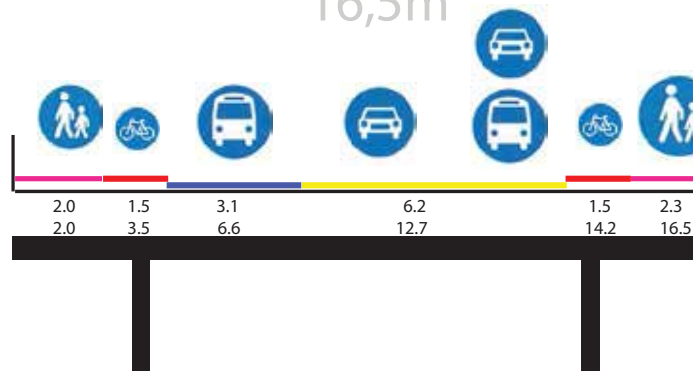
Regnet som hovedgate i byens overordnede gatestruktur. Av de viktigste handelsgatene i Trondheim, bør være trygge og attraktive fortau som inviterer til opphold, og en løsning som fungerer for varelevering til næringsdrivende.



13. Olav Tryggvasons gate (Søndre gate til Kjøpmannsgata)

Olav Tryggvassons gate blir noe smalere øst for Søndre gate - 19 - 21m. I utgangspunktet uheldig smalt areal til myke trafikanter i dagens situasjon. Ikke vesentlig forskjell på midtstilt eller sidestilt buss, men det blir mindre kapasitet for biler i krysset Olav Tryggvasons gate/Kjøpmannsgata.

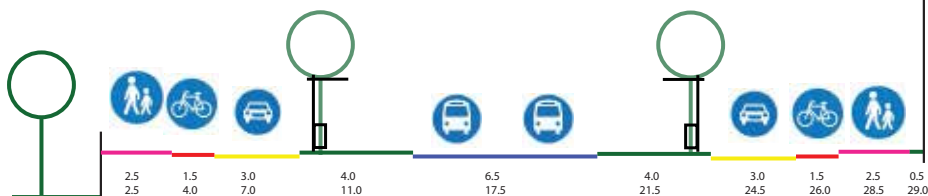
Bakke bru 16,5m



14. Bakke bru

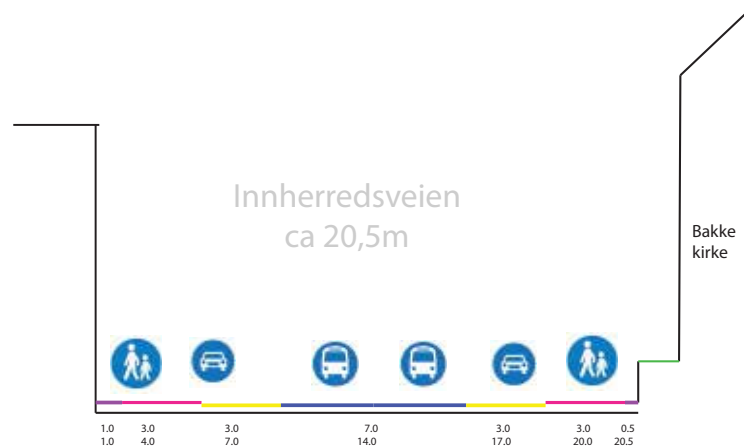
3 felt i dag. Er vist som hovedsykkeltrasé i gatebruksplan. Smal løsning for gående og syklende i dag, bør vurderes å redusere brua til to felt for kjørende og sykkelveg/sykkelfelt.

Innherredsveien ved Bakke bru vegareal ca 29 m



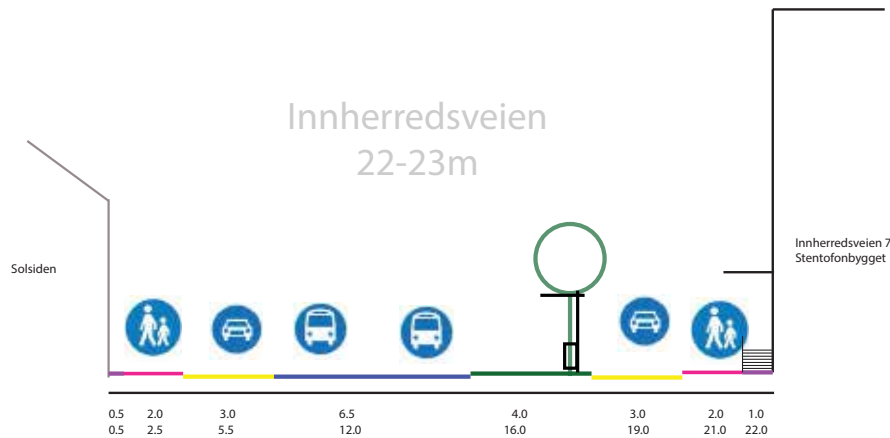
15. Bakkegata holdeplass

Trang holdeplass i dag, kort avstand mellom bru og rundkjøring, uavklarte og smale forhold for gående og syklende - høy kompleksitet, spesielt med midtstilt holdeplass.



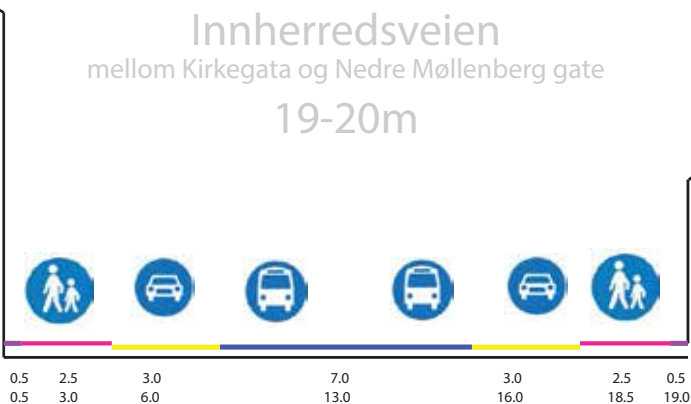
16. Innherredsveien (Bakkegata til Innherredsveien)

ca 20,5 m ved Bakke kirke, noe bredere nærmere Bakkegata. Fem (smale) felt i dag, smalt fortau, lite attraktive areal for gående, syklende og næringsliv.



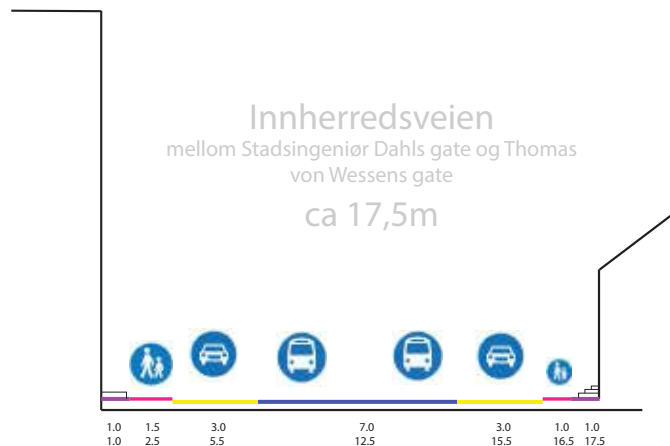
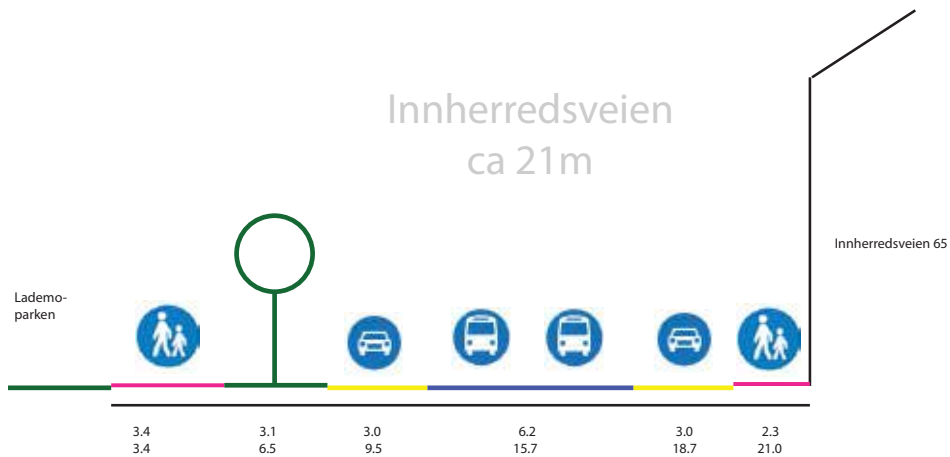
17. Innherredsveien (Nonnegata til rundkjøringen ved Solsiden)

22-23m. Svært smale fortau og holdeplassområde i dag, delvis på grunn av fem felt ved venstresvingefelt inn Nonnegata og inn til Solsiden. Dersom det skal være midtstilte holdeplasser på strekningen, må disse sideforskyves, men det vil fortsatt være for smale fortau til at det oppleves attraktivt å oppholde seg på dem. Det er usikkert hvordan trafikkavviklingen kan foregå ved innkjøring til Nonnegata og Solsiden.



18. Innherredsveien mellom rundkjøringen ved solsiden og Mellomveien

19-20 meter på det smaleste, langt bredere ved rundkjøringen ved Solsiden og vest for krysset med Mellomveien, der det er planlagt holdeplasser. Smale fortau i dag, og lite attraktivt for gående, syklende og næringsliv.



19. Innherredsveien mellom Mellomveien og Stadsingeniør Dahls gate

ca 21 m, men kun omlag 14,5 meter tilgjengelig areal til fire felt og fortau, da det finnes en verdifull allé/trekkke mot Lademo-parken. Smalt til fire felt også i dag - til sammen omlag en meter, og for smale fortau til å være attraktiv for fotgjengere.

20. Innherredsveien mellom Stadsingeniør Dahls gate og Thomas von Wessens gate

17,5 m, svært trange fortau, ikke attraktivt for fotgjengere, og ikke et sykkeltilbud i dag. Er under regulering til tre felt.

21. Innherredsveien mellom Thomas von Wessels gate og Leangenbanen

Fire felt i dag. Bærer mer preg av landevei enn gate i dag. Varierende bredde og varierende forhold for gående og syklende. Veien er under regulering til tre felt, i tillegg er det reguleringsplaner til behandling for nye boligprosjekt på begge siden av veien.



22. Innherredsveien mellom Leangenbanen og Persaunetveien

To felt i dag, fire felt/busslommer ved holdeplasser. Egen gang- og sykkelveg på nordsiden bak støyskjerm. Vil være krevende privatrettslig å utvide til fire felt. Under regulering.



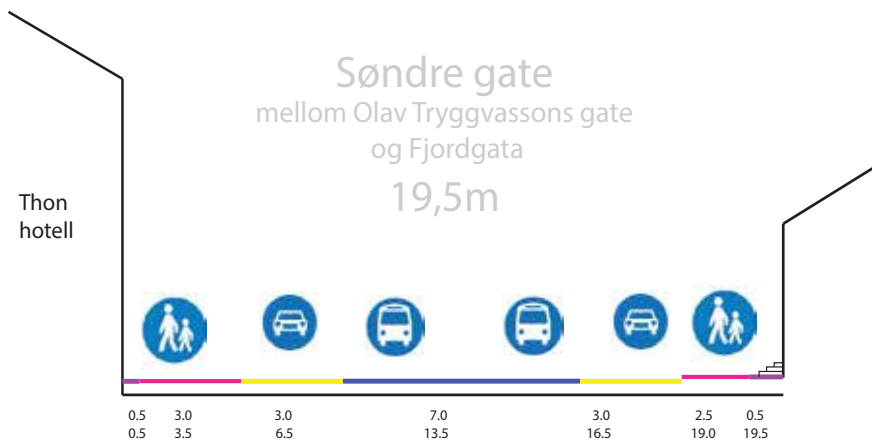
23. Innherredsveien mellom Persaunetveien og Falkenborgveien

Tre-fire felt i dag. Nybygd holdeplass med sidestilt superbusstandard ved Dalen Hageby. Uheldig å bygge om til midtstilt.



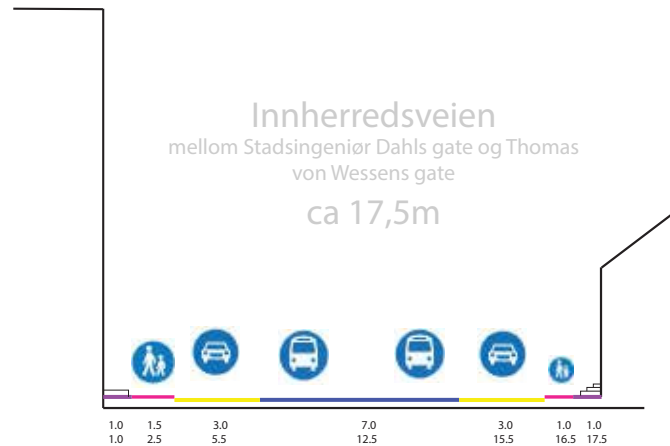
24. Innherredsveien mellom Falkenborgveien og Bromstadveien

Nybygd to-felts kollektivvei med holdeplasser i dag. Midtstilt irrelevant.



25. Søndre gate mellom Olav Tryggvassons gate og Fjordgata

ca 19,5 m. Fire felt i dag. Dersom det ikke skal være holdeplass er det ikke verre med midtstilt enn sidestilt. Fortsatt noe smale fortau. Bør vurdere bedre plass for gående og syklende i en viktig handlegate - tre felt for kjørende.



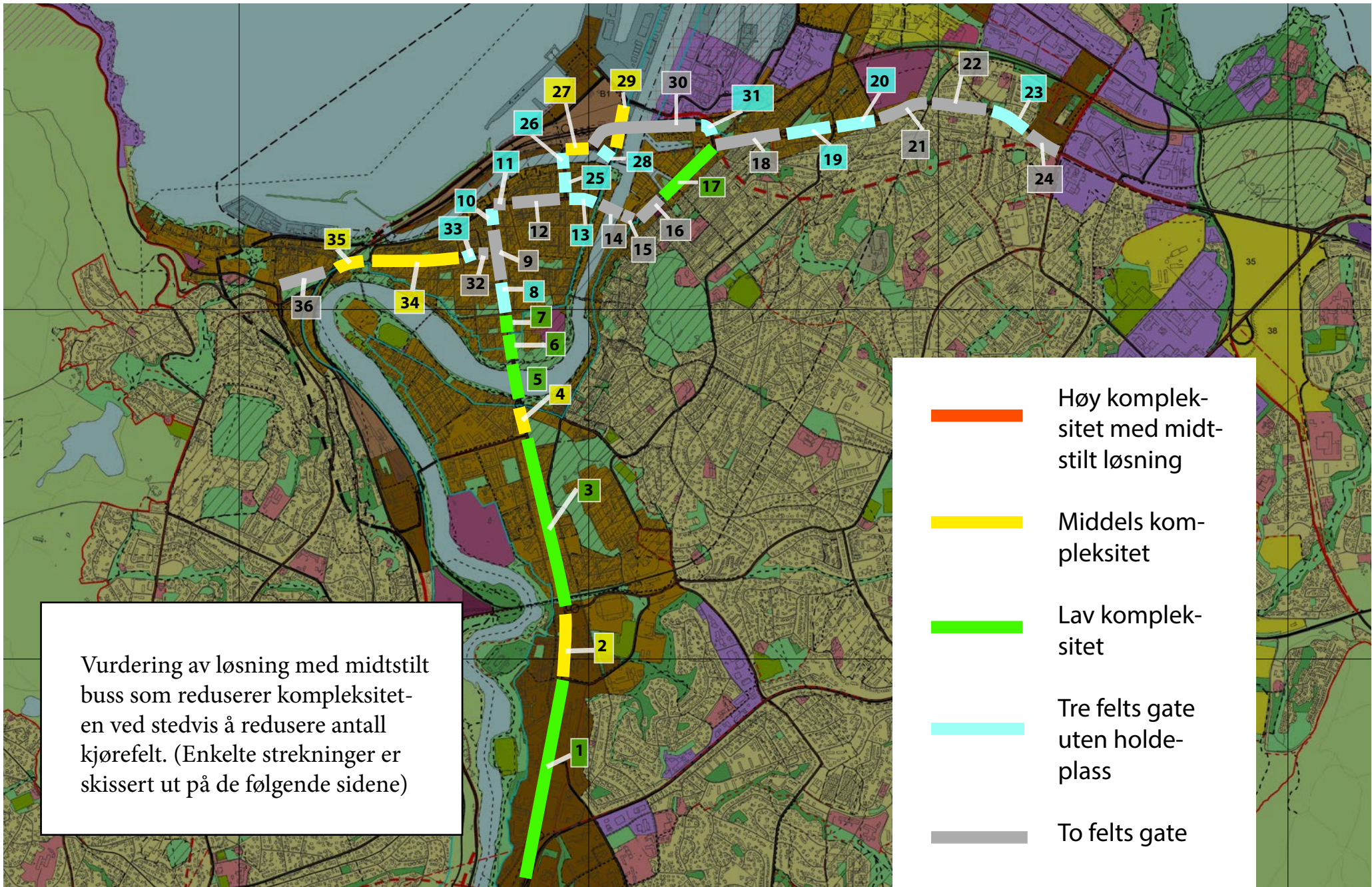
26. Jernbanebrua

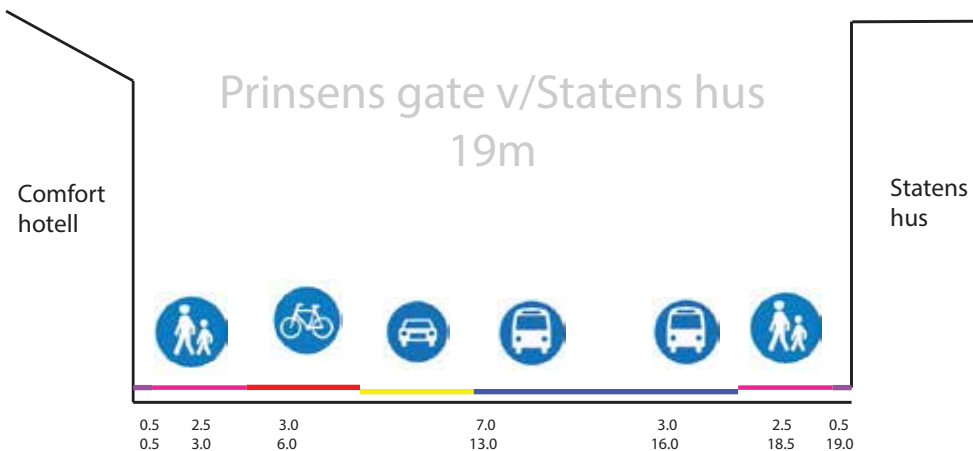
18 m. Fire felt i dag. Ingen løsning for sykkel til og fra stasjonen. Bør vurdere tre felt for kjørende og egne sykkelfelt/-veg for reisende til stasjonen



27. Gryta

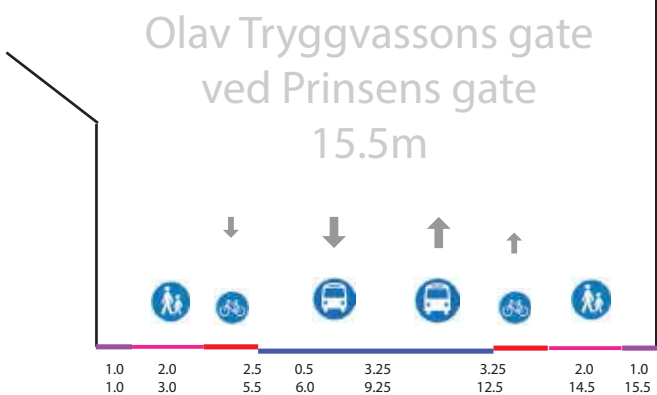
God plass i dag, under omregulering. Forslag om sidestilt holdeplassområde.





8. Prinsen gate v/Statens hus

19m bredde, trangt. Ved tvungen høyresving inn Bispegata sørfra, eller på annen måte redusere antall felt til tre, kan Prinsen gate enten få god sykkeløsning og/eller bredere fortau.

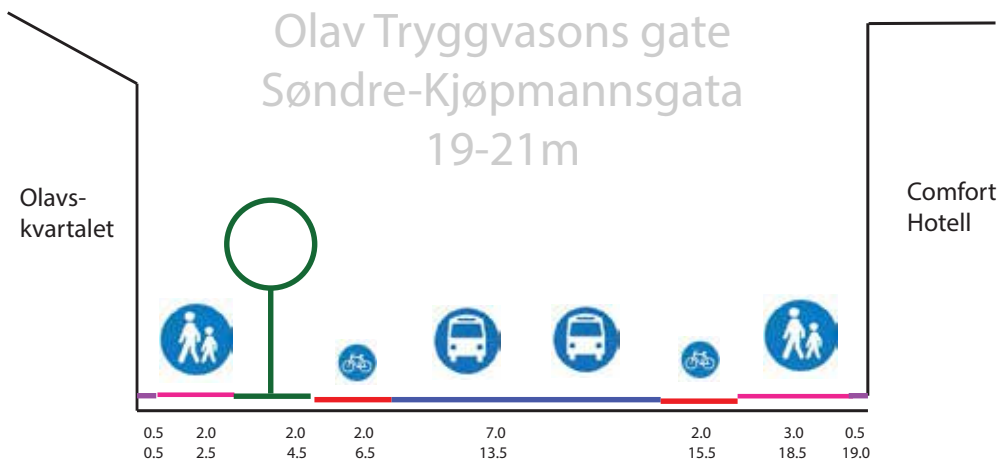


9. Prinsen holdeplass

Dersom Prinsen holdeplass stenges for gjennomgående biltrafikk, trengs ingen systemskifte for sidestilt til midtstilt buss og ingen ombygging av Prinsen holdeplass.

11. Olav Tryggvassons gate (Sandgata til Munkegata)

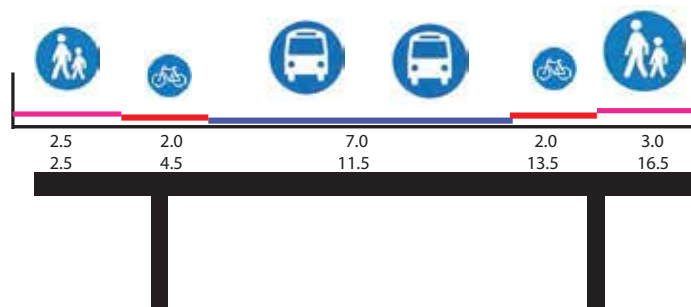
Smalt tverrsnitt, kun 15,5 meter. For å få plass til hovedsykkeltrasé, må det fjernes ett kjørefelt. Biltrafikken bør vurderes å omdirigeres til f.eks Munkegata-Dronningens gate, eller få restriksjoner inn i systemet ved signalprioritering i Ravnkloa og Sandgata.



13. Olav Tryggvasons gate (Søndre gate til Kjøpmannsgata)

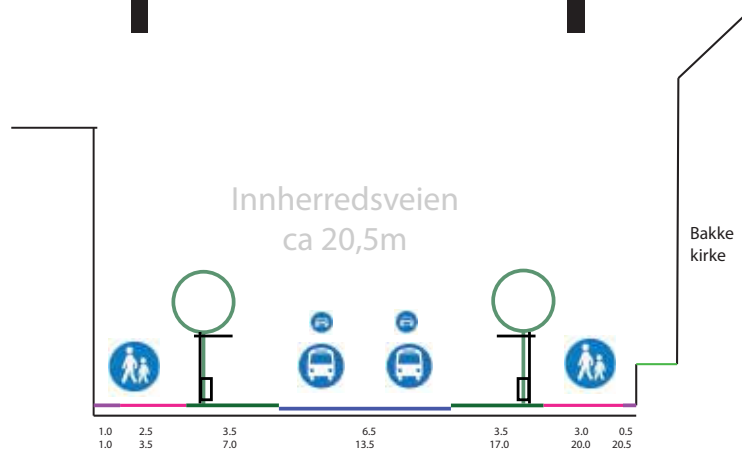
Olav Tryggvasons gate blir noe smalere øst for Søndre gate - 19 - 21m. Er vist som hovedsykkeltrasé og allé i gjeldende gatebruksplan. Ved å fjerne biltrafikk, vil forholdene bli langt bedre for både gående og syklende,.

Bakke bru 16,5m



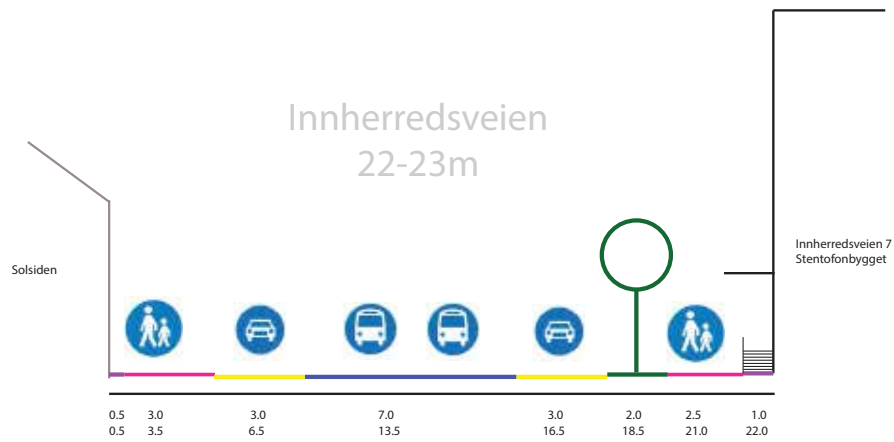
14. Bakke bru

Er vist som hovedsykkeltrasé i gatebruksplan. Viktig forbindelse for gående og syklende. Ett kjørefelt bør gjøres om fra areal for kjørende til areal for myke trafikanter. Det bør vurderes full stengning for biltrafikk, eller stengning i en retning.



16. Innherredsveien (Bakkegata til Innherredsveien)

ca 20,5 m ved Bakke kirke. Ved å samle holdeplassen ved Solsiden og holdeplassen ved Bakke bru til en ny holdeplass ved Bakke kirke (begge flyttes ca 200 meter i gåavstand), kun tillate biltrafikk inn/ut til Bakklandet fra Innherredsveien/ Nonnegata og samtidig stenge Bakke bru for gjennomgangstrafikk, får holdeplassene akseptabel standard, konkuransforholdet bil/buss bedre og gata en langt mer attraktiv gate for myke trafikanter.



17. Innherredsveien (Nonnegata til rundkjøringen ved Solsiden)

Ved å legge holdeplass til Bakke kirke (se pkt. 16), blir det akseptabel bredde for firefelts gate med midtstilt buss.