



Referat

Møtet gjelder: Seminar Elgesetergate

Dato og tid: 16.8.12 kl. 09-15.

Sted: Fylkessalen, Fylkeshuset

Bakgrunn

Bystyret og Fylkestinget vedtok i april 2012:

- Elgeseter gate skal bygges ut til en effektiv og attraktiv kollektivgate med høye miljøstandarder. Superbusstrase for kollektivtrafikk vil være en viktig del av gata.
- Bystyret vil vedta en plan for hvordan Elgeseter gate kan utvikles til en miljøgate uten dagens trafikk- og miljøproblemer. Utbyggingen skal muliggjøre langt tettere kontakt mellom øst- og vestsiden av gata.
- Mulig tunnelløsning for næringstransport og privatbiler på hele eller deler av strekningen Byporten – Lerkendal – Samfundet vurderes sammen med med mulig park&ride.
- Målet er å legge til rette for et urbant gate- og bomiljø med parklignende anlegg, småbutikker og restauranter på bakkenivå.

Videre ble de økonomiske rammene til Elgeseter gate økt, og tiltakene framskyndet i tid.

Hensikten med seminaret er:

- Sette fokus på planleggingen
- Få en oversikt over hvor langt en er kommet og over ulike forventninger til planarbeidet
- Gi mulighet til å komme med synspunkter og innspill til videre arbeid.

Bakgrunn og historie

Kari Elisabeth Paulsen, byplankontoret, Trondheim kommune

EG har vært hovedinnfartsåre til Trondheim i 120 år. Regulert til 34 meters bredde i 1950. Ennå ikke gjennomført. Tre bygårder gjenstår. EG er en historisk gate, en betydelig boliggate og svært nedslitt.

Det har vært mange planer opp gjennom: Planer om gata som en boulevard, diverse tunnelskisser. Det har vært konkludert med at det er mulig å utvikle akseptable løsninger på overflata, men planene er ikke finansiert og gjennomført.

Potensial og utfordringer i Elgeseter gate

Marianne Langedal, miljøsjef, miljøenheten, Trondheim kommune

Utfordringer, som alle fører med seg negative helseeffekter:

- Støv: Stort sett over de årlige grenseverdiene (35 døgn per år). Kommer i hovedsak fra trafikk.
- NO2: EG ligger i rød sone = over grenseverdikrav
- Støy: EG i rød støysone

Tiltak i EG kan redusere sosial ulikhet i helse.

Ønskelig med tunnel og mindre biltrafikk, flere gående, syklende og kollektivreisende og bruk av miljøvennlige materialer. Kan 25 % av varelevering i by skje med sykkel? Sannsynlig at flere tiltak må kombineres.

Kan byens mest forurensede gate bli byens Campusgate?

Bjørn Remen, direktør, Helsebygg Midt-Norge

Mange brukergrupper og mye trafikk til og fra St. Olavs er avhengig av EG. Bra fornøyd med forholdene slik de har blitt i dag.

- Kollektivfeltene må opprettholdes, viktig for ambulansetrafikk.
- Hastetrafikk: Utkjøring er viktigere enn innkjøring.
- Mulig at ambulansetrafikk skal gå via Sluppen og Marienborg.
- Opplever økt press fra leverandører om å bruke Ceciliebrua til varelevering.
- Ønsker trafikktegn i tilstøtende gater, plan for parkering for drift og ansatte, og at konsekvenser ved videre utbygging på Nidarø blir tatt hensyn til.

Johan E. Hustad, prorektor, NTNU

NTNU har planer om nye bygg nært knyttet til EG:

- Innovasjonssenter beliggende på Hesthagen.
- Studentersamfunnet: Samle 800-1000 studenter i området opp mot Statsarkivet. Del av campusplan.
- Campusutvikling: Politiske initiativ om en-campusløsning. NTNU fortsatt styrevedtak på to.

Trond Michael Andersen, rektor, Høgskolen i Sør-Trøndelag

Planlegger for flere studenter og ansatte på flere lokasjoner i nærheten av EG. Slik er prognosene på sikt:

- Kalvskinnet: 4000 studenter + 350 ansatte
- Øya: 2600 studenter + 300 ansatte
- Hesthagen: 1200 studenter + 50 ansatte. Ses i sammenheng med NTNUs Innovasjonssenter.

EG er svært viktig for HiST – selve nervebanen i den byintegreerte høgskolen. Kommunikasjon til/fra, internt mellom lokalitetene og mellom HiST og NTNU/andre målpunkt i områder.

Må gjøre noe med miljøet. Etterlyser en visjon som framstår som spenstig og modig – noe å være stolt av.

Knut Solberg, administrerende direktør, Studentsamskipnaden

Samskipnaden har mange lokasjoner i nærheten av EG. EG er selve hjertet i området. For studentene er området Øya – Gløshaugen – Lerkendal uavhengig av campusmodell en stor campus.

Byutviklingskonkurransen European: Prosjekt fra Nidelven til Gløshaugen, Tekno-promenaden. Åtte delprosjekter, inkludert studentboliger og kryssing av EG for fotgjengere og syklistene.

Trygve Bragstad, næringspolitisk leder, Næringsforeningen i Trondheim

EG er en hovedpulsåre. Kapasitet i EG må opprettholdes. Senker vi kapasiteten, flytter vi handel fra Midtbyen til City Syd. Kapasitet i krysset til St. Olavs må øke. Kulvertløsning som gjelder.

EG er ikke et viktig handelsområde i dag, men det er likevel noen bedrifter der. Det må være en plan for varelevering til dem.

HiST og NTNU er også næringsvirksomhet. Konsekvensene for næringslivet må vurderes for de tiltakene som foreslås.

Harald Storrønning, plan- og driftssjef, AtB

Sterk vekst i antall kollektivreisende. Antall avganger øker. 105 avganger i timen over Elgeseterbrua og 80 i EG. Forventer fortsatt vekst.

En tungt belastet gate med hard belastning på kjøreveien. Dagens kapasitet for buss må minimum opprettholdes og kvaliteten på kjøreveien må minimum beholdes (helst bedres).

Holdeplasser: Noen av dem litt korte, spesielt i et lengre perspektiv, særlig holdeplassen ved Samfundet.

Et effektivt knutepunkt på Lerkendal vil avlaste Elgeseter gate da det kan opprettes et kollektivtilbud over Strindheim/Leangen – Valentinlyst sør for sentrum.

Innherredsvegen

Randi Trøan, Statens vegvesen

Liknende prosess i Innherredsvegen, som skal bygges om når Strindheimtunnelen står ferdig.

Flere politiske føringer, som dels står i motsetning til hverandre. Vanskelig å følge alle. Gata er en stor barriere.

Mange av de samme problemstillingene som i Elgeseter gate, men en viktig forskjell: Gjennomgangstrafikken forsvinner. Likevel: Gata ikke bred nok for alle gode hensikter. Kampen om gatetverrsnittet.

Utfordringer:

- Dårlige forhold for myke trafikanter.
- Dårlig kvalitet på bussholdeplasser.
- Dårlig tilgjengelighet på tvers og inn i sidegater
- Ulykker langs hele strekningen.
- Miljøproblemer
- Nedslitt bydel
- Mange forventer en miljøgate

Prosess: Fire rendyrkede alternativer utviklet (buss, sykkel, fotgjenger, lokalmiljø og handel). Iddedugnad og medvirkning. Sile til to alternativer.

Hva har vi erfart?

- Nyttig prosess å rendyrke de fire alternative løsningene for gaten først.
- Ulike forventninger – både hos planleggere og i byens befolkning – men de fleste forventer en miljøgate!
- Omfattende prosess – krevende å bli enige
- Vi har forskjellige ønsker – hvem skal prioriteres når vi ikke kan oppfylle alle gode ønsker?
- Lærerikt og nyttig med medvirkningsprosesser

Innspill Rita Ottervik:

- Vi må avklare om superbustraseen skal være i Innherredveien eller gå i tunnelen. Viktig premiss.
- Sykkelruter: Bystyrevedtak om at sykkelruter ikke nødvendigvis skal gå i hovedårene. Er det utredet mulige traseer for sykkelvegnett?

Superbuss

Steinar Simonsen, Statens vegvesen

Grunntanken bak Superbuss: Tenk bane – bygg buss.

Superbussutredningen 2012:

Føringer:

- Belønningsavtalen med Samf.dep.
- Avgrensning: Kollektivbuen.
- Bystyre og Fylkesting i forbindelse med trinn 2 Miljøpakken, april 2012: «Elgeseter gate skal bygges ut til en effektiv og attraktiv kollektivgate med høye miljøstandarder»

Holdeplasstruktur: Gå ned fra 26 til 19 holdeplasser. Lengre avstand mellom stasjonene krever helhetlig vurdering av plassering.

Framkommelighet, arbeidet så langt:

- Elgeseter gate / Holtermannsvegen: vurderer sidestilt og midtstilt kollektivfelt
- Vurderer alternative trafikkløsninger ved Studentersamfundet – Sykehuskrysset

Noen fordeler og ulemper med sidestilt/midtstilt kollektivfelt:

- Midtstilt:
 - Tydelig kollektivtrasé, rett linjeføring
 - Lett å krysse gata (færre felt å krysse samtidig)
 - Venstresvingende trafikk ved Samfundet og Lerkendal utfordrende
 - Kapasiteten for biltrafikken går ned
 - Enkelt med bilparkering langs gata og sonen mot bygningene
 - Begrenset mulighet for forbikjøring av annen buss
- Sidestilt:
 - Ligner dagens situasjon for kollektivtrafikken
 - Brudd i kollektivfeltene i kryssene ved høyresving
 - Ikke så tydelig kollektivtrasé, noe svingete linjeføring
 - Trolig bedre kapasitet for biltrafikken enn med midtstilt
 - Ev. bilparkering må foregå via kryssing av kollektivfeltene
 - Lettere med forbikjøring av buss på holdeplass

Stasjonene meget viktige mht. kapasiteten. Vi kaller det ikke holdeplasser når vi snakker om superbuss.

Viktig at det ikke kjøres busser med lav kapasitetsutnyttelse i Kollektivbuen. Støtter AtB i ønsket om å se på tverrgående bussruter som ikke går gjennom sentrum.

Kostnader: Ikke gjennomført kostnadsberegninger. Erfaringstall: 50 mill. kr/km. Store variasjoner

Kollektivbuen ca. 11 km. Tilsvarer ca. 500-600 mill. kr investering i veg/stasjoner mm.

Kapasitetsmessige konsekvenser skal belyses.

Leverer rapport i løpet av september:

Innspill Tore Sandvik: Må avklare hvor mange busser som kan avvikles i ett felt.

Alternative grep

Anders Beitnes, Faveo Prosjektledelse AS og Knut Selberg, Selberg Arkitekter AS

Utviklingen av EG må ses som et byutviklingsgrep, ikke bare som superbuss. Skal også løse mange andre problemer i gata.

Ingen sektor må diktere bruk av tverrsnittet, svaret er ikke kollektivtrafikk, sykkel eller andre særinteresser, men en samlet vurdering

- finne de gode samlende grep
- finne de riktige kompromisser

Vi søker å finne en katalog av løsninger som gir valgmuligheter og som kan bygges på over tid.

Forslag:

Boulevard som utgangspunkt. Det er rikelig med plass i EG. +/- 32-34 meter.

- Hovedgate i midten (avstand og buffring)
- Buffersone (skape avstand)
- Parallele adkomstgater for lokal tilgjengelighet (og avstand)

Høy miljøkapasitet (tåler mye trafikk og demper konflikter), arealeffektiv, koster lite, forberedt for tunnelloesninger.

- Fjerne lyskryss
- Rundkjøring i begge ender (Olav Kyrres gate og Prof Brochs gate).
- Lokalveger: Klæbuveien og Udbyes gate fordeler trafikk

Plangrepet:

- Kryss Samfundet
 - Fjerne inn-/utkjøring fra Christian Frederiks gate og Høgskoleveien.
 - Rundkjøring i EG/Olav Kyrres gate, Olav Kyrres gate fortsetter i tunnel gjennom parken.
 - Gjennomgangstrafikk to felt, Elgeseter gate ned i kulvert/"dykkert" (for personbiler).
 - Én bussholdeplass for alle bevegelser
- Kryss Prof Brochs gate
 - Rundkjøring og kulvert slik som i Olav Kyrres gate.

Diskusjon og oppsummering

Knut Fagerbakke: Interessant å høre på kompleksiteten. Spørsmål: Hvor stor er kapasitetsøkning for biler med Selberg/Beitnes sitt forslag? Hvordan kan vi dempe ev. økning lenger sør? Et lengre perspektiv slik Selberg/Beitnes tar til orde for er interessant. Bygger vi ikke kulvert nå, blir det antakelig aldri kulvert. Interessant tanke med kulvert ved utkjøring til St. Olavs for å løse trafikkproblemene, men stiller meg tvilende til de lave prisantydningene.

Knut Selberg: Målet med kapasitetsøkning er å lette flyten gjennom kryssene – gir raskere gjennomkjøring for kollektivtrafikken. Kapasiteten skal ikke økes. Målet er å få trafikken til å flyte lettere inne i området – løser spørsmål om tilgjengelighet og miljø.

Harald Hagle: Muligheter for avlastning av EG må vi se på. Interessant tanke med kulvert ved St. Olavs. Vi bør også se på muligheter for midtstilt buss som kan gå rett gjennom rundkjøring.

Geirmund Lykke: Dilemmaene er godt beskrevet gjennom dagen. Vi ønsker og legger til rette for økt aktivitet i området, men ønsker ikke økt trafikk. Kan ikke se at vi løser miljøutfordringene. Hva er det optimale lenger fram? Estetiske visjoner viktig, men vi må også tenke helse. Og vi må holde trafikkveksten med bil nede.

Jan Bojer Vindheim: Viktig å få ned utslipp. De mest forurensende transportformene, som f.eks. diesalbiler, bør kanskje ikke slippe til i EG.

Kari Elisabeth Paulsen: Mener vi bør jobbe videre på konseptnivå. Få alternativene fram til politisk vurdering slik som med Innherredsveien og Nordre avlastningsveg. Åpent sinn, ikke låse oss.

Karin Bjørkhaug: Hvilken trafikk vil vi ha hvor? Tenke vidt om hva vi vil med persontransporten. Toget må med i det store bildet. Overføring fra buss til tog er mulig på regionrutene sørfra.

Nils Jørgen Moltubakk: Å redusere barrierevirkningen av EG er viktig på kort sikt. Samtidig må vi tenke lenger enn 10-15 år. Ikke planlegge seg inn i en situasjon der en ikke kan komme lenger/videreutvikle.

Henning Lervåg: Gjennom Handlingsplanen i Miljøpakken for 2013 er det et økt trykk på planlegging. Satt av 13 mill. kr + ev. belønningsmidler. Arbeid med innløsning av eiendommer er i gang.

Veien videre v/ Lervåg

Første steg i prosessen: Få en politisk avklaring av prinsipper som letter reguleringsplanprosessen og gir grunnlag for en god søknad om statlige midler (belønningsmidler). To år før ferdig reguleringsplan: 2015: Begynne fysisk arbeid. 1-2 år med bygging.