

Saksframlegg

Evaluering av prøveprosjekt i Innherredsveien

Arkivsak.: 18/9049

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

1. Formannskapet tar evalueringsrapporten av trafikale effekter av prøveprosjektet i Innherredsveien til orientering.
2. Formannskapet anbefaler 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.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Saken gjelder

Bakgrunnen for prøveprosjekt var endrede trafikkforhold i området som åpnet for nye muligheter for utvikling av Innherredsveien. Gjennomgangstrafikken var i stor grad overført til Strindheimtunellen. Det har i lang tid vært utredet ulike forslag til løsninger for en ny utforming av Innherredsveien som følge av dette.

Miljøpakken igangsatte et prøveprosjekt i Innherredsveien for å teste ulike løsninger. Innsnevring av vegen til to kjørefelt og regulering av gjennomkjøring, samt gjennomgående sykkelveg mellom rundkjøringen ved Solsiden i vest og Bromstadvegen i øst. Forsøket ble gjennomført fra juli til desember 2017.

Forsøket er nå evaluert ved å se på endringer i antall gående og syklende langs Innherredsveien, endringer i kjøremønster for bil inkludert trafikkmengde på parallelle veger samt sidegater og endringer i reisetid for buss langs strekningen. Evalueringsrapporten legges fram til orientering.

Prøveprosjektet er gjennomført for å høste erfaringer fra ulike prioriteringer og løsninger i Innherredsveien. Hensikten med å gjøre slike forsøk er å prøve før en setter i gang permanente løsninger. Evalueringen fra forsøksprosjektet skal vurderes med henblikk på hvilke permanente løsninger som bør velges for det bymiljøavtalefinansierte gateprosjektet i Innherredsveien.

Bakgrunn

I en interpellasjon, FO42/15, i bystyremøte 18.6.2015 ble det gjort vedtak om et prøveprosjekt i Innherredsveien. I vedtaket ble det bedt om at det skulle tas initiativ ovenfor Statens vegvesen og Sør-Trøndelag fylkeskommune med sikte på å få gjennomført et forsøk med to felt i Innherredsveien. Målet var å teste om dette gav tilstrekkelig kapasitet for både kollektivtrafikk og biltrafikk. Det ble satt premisser om at forholdene for gående, syklende og næringsaktører skulle bedres, samtidig som konsekvensene for kollektivtrafikk og biltrafikk skulle vurderes fortløpende.

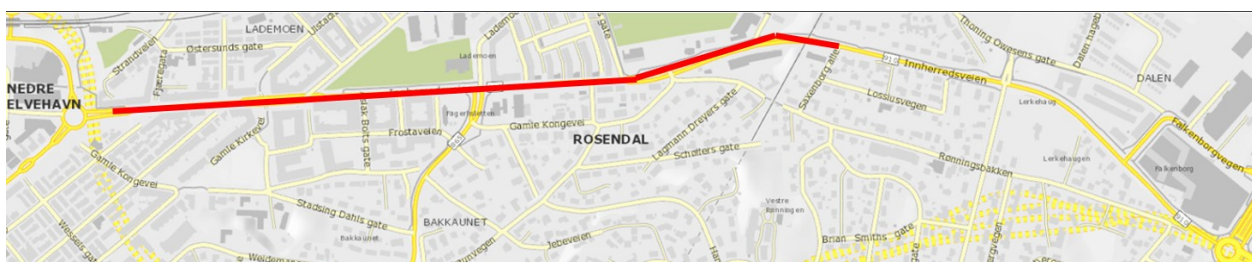
Trondheim kommune

Vedtaket ble fulgt opp i formannskapetets møte 29.11.2016 under eventuelt, FO 162/16. Der ble det i tillegg presisert at det skal skiltes gjennomkjøring forbudt på noen strekk, og at vegen skal snevres inn til ett felt i hver retning. Videre at dersom forsøket medførte økt trafikk i sidegatene eller redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken, skulle prosjektet kunne avsluttes på kort varsel. Det er gjennomført telling som er rapportert til formannskapet med 14. dagers frekvens.

Innherredsveien er fylkesveg. Statens vegvesen har planlagt og bygd prøveprosjektet. Evalueringsrapporten ble oversendt kommunen 15.2.2018. Erfaringene fra prøveprosjektet er viktige som grunnlagsinformasjon til påfølgende planarbeid som skal avklare Innherredsveiens framtidige utforming og funksjon.

Fakta

Forsøksprosjektet ble igangsatt i slutten av juni 2017. Gjennomkjøring forbudt ble skiltet og ett kjørefelt i hver retning ble opprettholdt i tråd med tidligere vedtak. Samtidig ble det etablert en gjennomgående sykkelveg mellom rundkjøringen ved Solsiden i vest og Bromstadvegen i øst.



For detaljert gjennomgang av gjennomførte tiltak i prøveprosjektet vises det til evalueringsrapportens kapittel 2 (vedlegg 1), der tiltak er vist med bilder og beskrevet med tekst.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Selve evalueringsrapporten har ingen økonomiske konsekvenser for kommunen ut over det som allerede er investert i prøveprosjektet gjennom Miljøpakken. Innherredsveien er et gateprosjektene i bymiljøavtalen, og en regulering og bygging av Innherredsveien, som følge av prøveprosjektet og evalueringsrapporten, vil finansieres over Bymiljøavtalen.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Prøveprosjektet viser at man kan redusere antall bilfelt, og omdisponere areal til blant annet sykkel og gange ved å stenge Innherredsveien for gjennomkjøringstrafikk. Tiltaket har vist at bedre forhold for myke trafikanter har gitt en stor økning i antall gående og syklende. Selve prøveprosjektet i seg selv gir ikke nødvendigvis nullvekst eller reduksjon av personbiltrafikken, da mesteparten av trafikken omfordeles.

En reduksjon av gjennomkjøringstrafikk i Innherredsveien vil ha positive virkninger. Det gir et mer attraktivt bymiljø med færre biler og reduserer ulempene med støv og støy for beboerne i gata. I tillegg gir en ombygging av vegen fra fire felt til to felt og reduksjon av fartsgrensen bedre forhold for gående og syklende. Det er vist at Mellomvegen får noe økt belastning og det må jobbes videre med tiltak som begrenser dette.

Rådmannens vurdering

Vurdering av de trafikale effektene av tiltak hentet fra evalueringsrapporten.

Gående og syklende

De syklende har fått den største forbedringen i tilbud langs Innherredsveien. Øst for Mellomveien har gående samme tilbud som tidligere. Vest for Mellomveien er sykkelvegen flyttet ut slik at det

Trondheim kommune

er frigitt arealer mellom fortau og sykkelveg som de gående kan benytte i tillegg til fortauet. Andre steder er det gitt bedre plass til de gående på fortau og gangveg fordi syklende har flyttet fra fortau og gang- og sykkelveg til sykkelveg. Ved butikker og serveringssteder vest for Mellomveien kan den økte fortausbredden også benyttes som møbleringssone. Av ulike årsaker ble ikke dette benyttet i 2017.

Antall gående langs Innherredsveien, har økt med 30 – 45 % fra juni 2017 til september 2017 i øst, men er uendret i vest. Antall syklende har økt med mellom 95 og 120 %. Det er ca 170 – 300 gående og 1 100 – 1 200 syklende i løpet av to rushtimer på morgen og to rushtimer på ettermiddag langs Innherredsveien. Tabellen viser endringen i prosent i antall gående og antall syklende langs Innherredsveien på tre steder.

Snitt	Gående	Syklende
Innherredsveien v/Thomas von Westens gate	+45%	+95%
Innherredsveien v/Stadsingeniør Dahls gate	+31%	+103%
Innherredsveien v/Mellomveien	-9%	+122%

Biltrafikk

Både trafikkmengden og fartsnivået i Innherredsveien er redusert som følge av prøveprosjektet. Buran bussholdeplass inn mot sentrum er lagt ned, og på grunn av dette er antall gående som krysser Mellomvegen redusert.

Trafikkmengden i Innherredsveien er redusert med årsdøgntrafikk (ÅDT) 2 000 (-21 %) vest for Mellomveien, 1 000 (-20 %) mellom Mellomveien og Stadsingeniør Dahls gate, 600 (-8 %) mellom Stadsingeniør Dahls gate og Thomas von Westens gate og 900 (-12 %) mellom Thomas von Westens gate og Persaunvegen.

I Strindheimtunnelen har trafikken økt med ÅDT 1 500 (8 %). Et av målene med gjennomkjøringsforbudet ved Stadsingeniør Dahls gate, er å redusere gjennomkjøringsandelen og redusere trafikken i Innherredsveien. Gjennomgangstrafikken er redusert med ÅDT 1 700 eller 30 % fra vest og med ÅDT 1 200 eller 45 % fra øst. Det er imidlertid 800 kjt/døgn som kjører i strid med reguleringen. Trafikkmengdene totalt er 4 000 kjt/døgn vest for stengningen og 7 000 kjt/døgn øst for denne, slik at de som kjører i strid med reguleringen, utgjør mellom 11 og 20 % av trafikken.

Det er ikke funnet spor av overføring av trafikk til Haakon VIIIs gate på Lade, til Stadsingeniør Dahls gate eller Festingsgata på Rosenborg. Endringen i trafikk i Bromstadveien sør er så stor etter at anleggsarbeidene var fullført at det er vanskelig å relatere noe av denne økningen til eventuell overføring av trafikk til Tyholtringen.

Kollektivtrafikk

Ved en reduksjon til ett kjørefelt i hver retning, var en mulig konsekvens at reisetiden med buss kom til å øke langs strekningen. Prøveprosjektet har vist at reisetiden med buss er noe redusert i begge kjøreretninger. Dette viser at selv om man reduserer vegkapasiteten er bussen fremdeles sikret tilstrekkelig fremkommelighet.

Trafikksikkerhet

Ulykkesnivået i Innherredsveien gikk vesentlig ned da Strindheimtunnelen åpnet i 2014. Redusert fartsgrense, nytt opphøyd gangfelt og smalere kjørebane langs forsøksstrekningen vurderes å ha gitt tilfredsstillende hastighetsnivå og dermed trafikksikkerhetseffekt. Hastighetsnivå øst for Thomas von Westens gate er for høyt og må følges opp.

Trondheim kommune

Endring i antall kjørefelt og stenging for gjennomkjøring i Innherredsveien har gitt en omfordeling av trafikken. Trafikken i Innherredsveien er betydelig redusert og trafikken i Strindheimtunnelen er økt med 1 500 ÅDT. Likevel er det mange som ikke overholder gjennomkjøringsforbudet. Det må innføres tiltak som følger opp dette. Omfordeling av gjennomgangstrafikk fra gatenivå i Innherredsveien til overordnet vegnett i Strindheimtunnelen var ventet. Det er likevel registrert økning i trafikken i Hans Finnes gate fra ÅDT 800 til 1100 (+38 %) og i Mellomveien med en økning fra 3 700 til 4 500 (+22 %). Under forsøket har trafikken på strekningen mellom Lauritz Jenssens gate og Stadsingeniør Dahls gate økt til samme nivå. I Mellomveien har det gjennom flere år vært jobbet med å redusere trafikken for å redusere barrierenvirkningen mellom boliger og park. 800 flere kjøretøy i døgnet setter dette arbeidet noe tilbake.

Miljøpakken har mottatt tilbakemeldinger på at forholdene for syklende kan bedres i kryssløsninger.

Prøveprosjektet har gitt oss viktig kunnskap om Innherredsveiens funksjon og virkninger av å redusere antall kjørefelt til ett felt i hver retning. Hensikt med et prøveprosjekt er å prøve før en planlegger og bygger ut permanente løsninger. Rådmannen mener løsninger uttestet gjennom prøveprosjektet må danne et grunnlag for videre arbeid med reguleringsplanen og påfølgende ny utforming av gateløpet.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Forsøksprosjektet viser at endringene som ble gjennomført har fjernet biltrafikk, gitt økt sykkeltrafikk og noe økt gangtrafikk i Innherredsveien. Det er likevel en del gjennomkjøring i strid med skiltingen, noe som må følges opp i arbeidet med reguleringsplanen. Trafikkmengden i gata er redusert, noe som gir bedre forhold for beboerne i gata når det gjelder barrierenvirkning, støy og trafiksikkerhet. Med mindre gjennomgående trafikk løftes også lokalsentrumsfunksjonen.

Endringene har ikke gått ut over fremkommeligheten til bussen, da reisetiden har gått noe ned i begge retninger. Ut i fra dette vurderes forsøket som relativt vellykket, spesielt siden forholdene for gående og syklende har blitt bedre. Rådmannen har mottatt noe tilbakemelding på lesbarhet og trafiksikkerhet for syklende i kryss ved Anders Buens gate og Thomas von Westens gate. En endelig løsning må sikre at syklende får et trygt og forståelig tilbud gjennom kryss.

På bakgrunn av dette tas oversendt sluttrapport til orientering og erfaringene fra prosjektet skal danne grunnlag for ny reguleringsplan for Innherredsveien, og senere byggeprosjekt. I dette ligger at reguleringsplanen tar utgangspunkt i at ett bilfelt i hver retning skal fjernes og det skal legges til rette for en gjennomgående sykkelløsning.

Rådmannen i Trondheim, 14.3.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Heidi Fosslund
programleder

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg: Evaluering av prøveprosjekt i Innherredsveien.
[... Sett inn saksutredningen over denne linja](#)

