



Planprogram for fornying av Innherredsveien.

Høringsutgave

Videre prosess for Gateprosjekt Innherredsveien

Planprogram	Vår referanse	Vår dato
Gateprosjekt Innherredsveien	406253	02.11.2018

Innhold

1	Bakgrunn, formål og rammer	3
1.1	Bakgrunn	3
1.2	Formål	3
1.3	Gjeldende politiske vedtak	3
1.4	Premisser	4
1.5	Målsetninger	5
2	Dagens situasjon og framtidig behov	6
2.1	Planområdet/berørt område	6
2.2	Gjeldende plangrunnlag	6
2.3	Bystruktur, byrom, byliv	7
2.4	Kulturmiljø/-minne	9
2.5	Gatetrær	11
2.6	Luft og støy	11
2.7	Trafikksituasjon/mobilitet	14
2.8	Tekniske forhold	20
2.9	Samlet behov og begrunnelse for tiltak i Innherredsveien	21
2.10	Prøveprosjekt miljøgate innført sommer 2017	21
3	Problemstillinger og målkonflikter	22
3.1	Framtidig reisemønster, dimensjoneringsgrunnlag	22
3.2	Prioritering av trafikantgrupper	23
3.3	Pågående planer og grensesnitt	25
3.4	Måloppnåelse skal vurderes som en del av planarbeidet	25
4	Planlagt produksjon og leveranser	26
4.1	Programmering av gater og byrom	26
4.2	Modellbasert planlegging	26
5	Prosess og medvirkning	27
5.1	Milepæler i prosessen, medvirkning og beslutningspunkt	27
6	Utredningstemaer	29

1 Bakgrunn, formål og rammer

1.1 Bakgrunn

Innherredsveien er et av de store gateprosjektene i Miljøpakken, sammen med Kongens gate, Olav Tryggvassons gate og Elgeseter gate. Statens vegvesen Region Midt skal på vegne av Miljøpakken utarbeide plangrunnlag for fornying av i hovedtrasé for kollektivtrafikk til og fra øst. Strekingen som inngår er Innherredsveien fra Bakke bru til Statsing. Dahls gate.



Figur 1 Oversiktskart for Trondheim med område markert med rødt (kilde Google)

Innherredsveien var fra gammelt av den viktigste innfartsåren til Trondheim fra nord og øst, og fikk navnet sitt i 1878 fra trøndelagsdistriktet Innherred. Innherredsveien ligger i Østbyen bydel i Trondheim, og går fra Bakke bru i sentrum og ut til omkjøringsveien ved Rotvoll. Strekingen mellom Bakke bru og Bassengbakken er del av fylkesveg 6690, mens strekingen mellom Bassengbakken og Strindheimkrysset er en del av fylkesveg 6692, mens resten av strekingen videre til E6 er Rv706. Strekingen er en viktig trasé for kollektivtrafikk. Fra 2019 vil det også gå metrobusslinjer her. Det er miljø- og driftsutfordringer i gata. Fortau har gjennomgående lav standard og lav bredde.

1.2 Formål

Hovedhensikten med gateprosjektet er å heve standard slik at ny utforming og tilrettelegging for bruk bidrar til å nå nullvekstmålet i Bymiljøavtalen.

Gaten skal bygges om til en effektiv kollektivåre med høye miljøstandarder og gode forhold for myke trafikanter som ferdes langs eller krysser gata. Målet er å legge til rette for et urbant gate- og bomiljø.

Fornyning av gater i kollektivbuen er et tverretattlig samarbeidsprosjekt: Gateprosjektet ble startet opp i april 2018 i henhold til vedtatt mandat i Miljøpakkens kontaktutvalg. Gateprosjektet omfatter fornying av Elgeseter gate, Kongens gate, Olav Tryggvassons gate i tillegg til Innherredsveien. Det er lagt opp til nær samordning mellom de enkelte gateprosjektene og mellom gateprosjektene og tilgrensende prosjekter bla. Gatebruksplanarbeidet, Framtidsbilder, Metrobussprosjektet. Varsel om planoppstart og høring av planprogram legges fram samtidig for Olav Tryggvassons gate, Innherredsveien og Kongens gate.

1.3 Gjeldende politiske vedtak

Gjennom Bymiljøavtalen har Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og staten ved Statens vegvesen og Jernbanedirektoratet forpliktet seg til nullvekstmålet. Nullvekstmålet innebærer at veksten i

Planprogram	Vår referanse	Vår dato
Gateprosjekt Innherredsveien	406253	02.11.2018

persontransport skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing. Staten dekker halvparten av kostnaden til store fylkeskommunale infrastrukturprosjekt for kollektivtransport. Blant tiltakene som er del av porteføljen i Bymiljøavtalen er Innherredsveien. Innherredsveien ble vedtatt som trasé for de to metrobuslinjene M1 og M2 (Bystyret sak 57/16 28.4.2016, fylkestinget sak 46/16 27.4.2016).

I vedtatt Klimaplan for Trondheim er målet for transport en reduksjon på 85% klimagassutslipp fra 1991 nivå til 2030. Hovedgrepene planen peker på er:

"Innen areal og transport må vi ta to hovedgrep:

Å redusere biltransport gjennom arealplanlegging og tilrettelegging for mer gange, sykkel og kollektivreise, også arbeide for å fremskynde innfasingen klimavennlig kjøretøy- og drivstoffteknologi."

Det ligger en rekke vedtak i fylkesting, fylkesutvalg og bystyre som gir føringer for videre arbeid med systemløsninger og gateutforming på strekningen.

Fylkesting 3/18 Vedtak årsbudsjett

Fylkesutvalg 71/18

Bystyret Vedtak årsbudsjett 2018

Fylkesutvalg 199/17 og 229/17

Bygningsrådet 52/18

Formannskapet 149/13

Fylkesutvalget 171/13

Formannskapet 74/18

Vedtak som gir føringer for utforming:

På strekningen Bakke bru-Bassengbakken er det i sak 149/13 i Formannskapet vedtatt at det skal etableres 4-felts gate med midtstilte kollektivfelt, dette skal leggestil grunn for videre planlegging. Fylkesutvalget har i sak 171/13 anbefalt at det skal etableres 4-felts gate med sidestilte kollektivfelt.

På strekningen mellom Bassengbakken og Saxenborg allé er det likelydene vedtak om at systemløsning i prøveprosjektet skal ligge til grunn for videre arbeid med utforming: Formannskapssak 74/18 og Fylkesutvalg 91/18.

1.4 Premisser

Premiss for prosessen:

Planprogrammet skal fastlegge premisser for prosess, medvirkning og krav til utredninger i det videre arbeidet med løsningsforslaget. Med premiss menes forutsetninger for planarbeidet som er ufravikelige.

Planprogrammets premisser gjelder uansett om saken ender i byggesak eller detaljregulering:

- Tiltaket vil trolig berøre areal som allerede er avsatt til gatebruk og er i offentlig eie. Tiltaket medfører endringer av systemløsninger og omgivelser og det stilles derfor krav til prosess, medvirkning og utforming i henhold til krav i plan- og bygningsloven. Dersom gjennomføring ikke utløser krav til erverv av areal og ikke ansees å ha stor negativ påvirkning på omgivelser eller miljø, vil planprogrammets krav til utredning og medvirkning danne grunnlag for behandling av etterfølgende byggesøknad for tiltaket.
- Dersom hele eller deler av tiltaket krever erverv av grunn eller ansees å ha stor negativ påvirkning for omgivelser eller miljø vil det bli utarbeidet et detaljreguleringsplanforslag som følge av omfanget.

Prosess, framdrift, kvalitet, kostnad og organisering skal også være i tråd med mandatet for prosjektet og føringer i Bymiljøavtalen. Løsninger skal være avklart i forhold til gjeldende lovverk, overordnede planer og retningslinjer.

Premisser for planarbeidet:

- Resultater fra evaluering av prøveprosjekt Innherredsveien skal ligge til grunn for planarbeidet.
- Prioriteringspyramiden for trafikantgrupper i gata skal brukes for å bestemme gatetverrsnittet så langt det er mulig.

Planprogram	Vår referanse	Vår dato
Gateprosjekt Innherredsveien	406253	02.11.2018

1.5 Målsetninger

Samfunns mål, effektmål er felles for de fire Gateprosjektene: Kongens gate, Olav Tryggvassons gate, Innherredsveien og Elgeseter gate. De prosjektspesifikke målsetninger gjelder kun for Innherredsveien.

Samfunns mål:

- Gateprosjektene skal legge til rette for urbane gate og bomiljø som er med på å øke tilgjengeligheten for å reise bærekraftig til Midtbyen
- Gateprosjektene skal være med på å øke attraktiviteten til Midtbyen
- Gateprosjektene er viktige traseer for metrobuslinjene i 2019 og bygges som effektive kollektivårer med gode forhold for fotgjengere og syklister som ferdes langs eller krysser gata

Effektmål:

- Bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken gjennom å prioritere gående, syklister og kollektivtrafikk
- Ivareta framkommelighet for kollektivtrafikk og forbedre den totale reiseopplevelsen for kollektivreisende
- Redusere gatens barrierevirkning og øke attraktivitet for gående, syklende og kollektivreisende
- Legge til rette for mer gateliv og et bedre bymiljø langs gata
- Bedre trafikksikkerheten og trygghetsfølelsen for alle brukergrupper
- Ivareta mulighet for effektiv varelevering og bylogistikk
- Ivareta historiske verdier i bybildet i størst mulig grad
- Søke fleksibilitet til tilrettelegging for alternative, bærekraftige transportløsninger
- Forbedre gatens miljøforhold (støy, støv, overvann, lokalklima)
- Hindre økning i bilbasert trafikk i gata og nærliggende bolig-gater
- Økt aktivitet for næringsvirksomhet som holder til langs gata

Prosjektspesifikke mål for Innherredsveien:

- Endre Innherredsveien fra en trafikkåre med veipreg til en bymessig gate med gateutforming.
- Kulturminneverdige bygninger langs gata skal brukes som en ressurs for gaterommet.
- Planen skal bidra til bedre bomiljø langs gata.
- Styrke koblinger på tvers av gata for myke trafikanter.
- Legge til rette for opphold, byliv og aktiv mobilitet langs gata.
- Legge til rette for aktive og utadrettede førsteetasjer med uteservering og publikumsbruk.
- Flere skal oppholde seg frivillig i gaterommet.

Resultatmål for prosjektet:

Det skal lages gjennomføringsplaner for fornying av gata som kan ligge til grunn for finansieringsvedtak i tråd med krav i Bymiljøavtalen innen juni 2019. Løsningen som ligger til grunn for vedtak skal dimensjoneres med levetid på 30 år og være fleksibel til å fungere for langsiktige endringer i gatebruk fram mot 2050.

Listen over samfunns- og effektmål gjengir det store mangfold av behov som finnes i en slik sentral hovedgate. Det er sannsynlig at det vil oppstå konflikter mellom de ulike målene og det kan være nødvendig å prioritere mellom målsetningene. En pyramide for prioritering av trafikanter vil være et godt verktøy for å sile alternative løsninger og vurdere grad av måloppnåelse og kvalitet i foreslåtte løsninger. Se foreslått prioriteringspyramide i kapittel 3.2. Prioriteringsrekkefølge kan variere ut fra hensynet til lokale forhold og verdier, og ut fra at delstrekninger kan ha ulik betydning i overordnet trafikksystem.

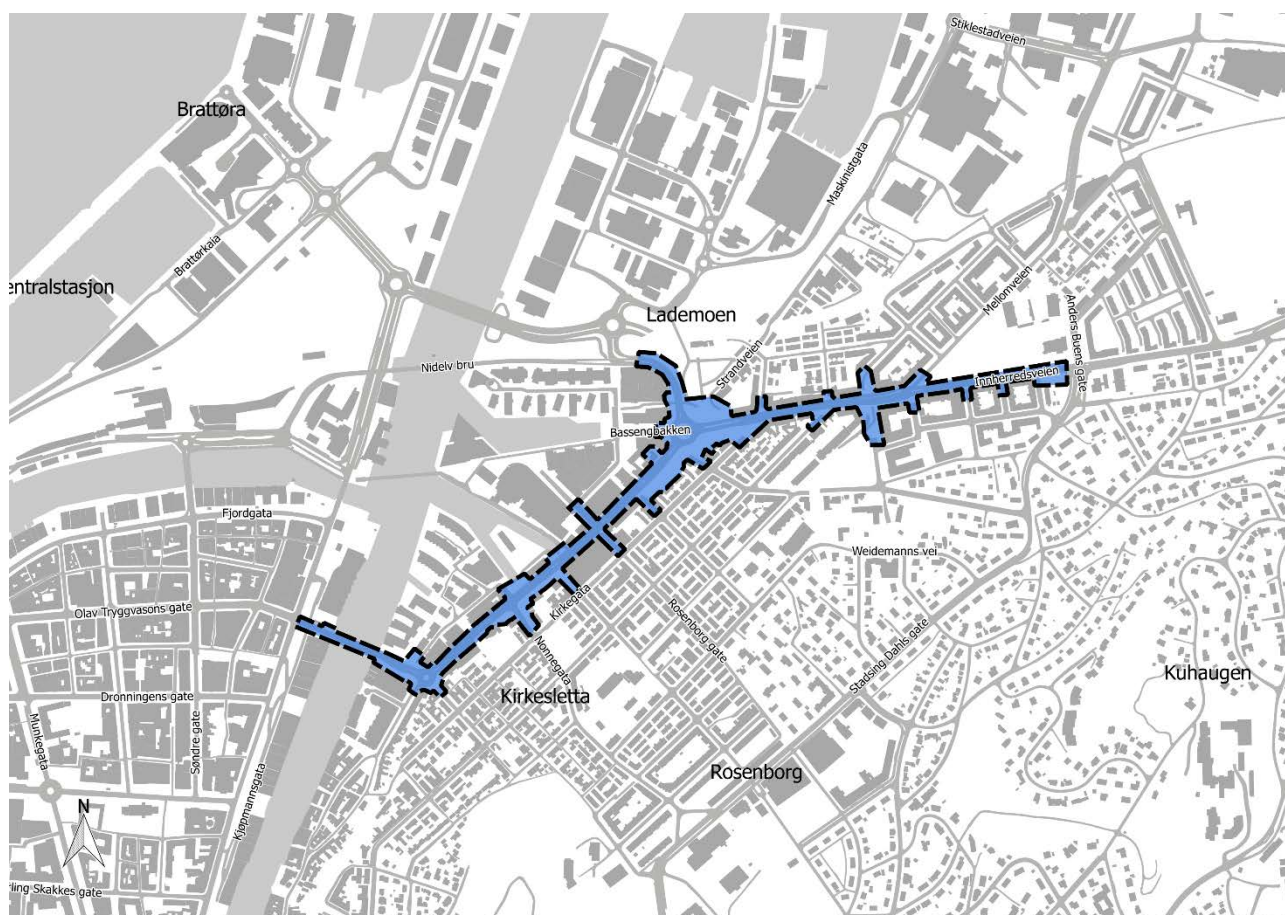
2 Dagens situasjon og framtidig behov

Kapittelet beskriver forhold som gir føringer for ny utforming av gata, både dagens situasjon og verdier som skal ivaretas og framtidige behov som bygger på vedtatte føringer for framtidig utvikling av byen. Til sammen danner dette samlet behov og begrunnelse for tiltak på strekningen. Dagens situasjon beskriver ikke prøveprosjektet som ble bygd midlertidig sommeren 2017, informasjon om prøveprosjektet står i avsnitt 2.10.

2.1 Planområdet/berørt område

Dagens arealbruk består av kjøreveg, fortau, kollektivholdeplass, park, parkering og atkomst. Den tilstøtende arealbruken er i dag i hovedsak boliger, forretninger, dagligvare, service på gateplan med adkomst fra Innherredsveien og forretning, bolig og kontor i øvrige etasjer. To kirker har atkomst fra strekningen. Deler av strekningen krysser skoleveg for elever på Lilleby skole.

Under er forslag til planavgrensning. Her er det tatt høyde for arealbehov i anleggsfase og evt. tilpasninger i sidegater. Influensområde avklares som den del av videre prosess. Det forventes at berørt areal vil bli redusert i endelig forslag.



Figur 2 Forslag til planavgrensning

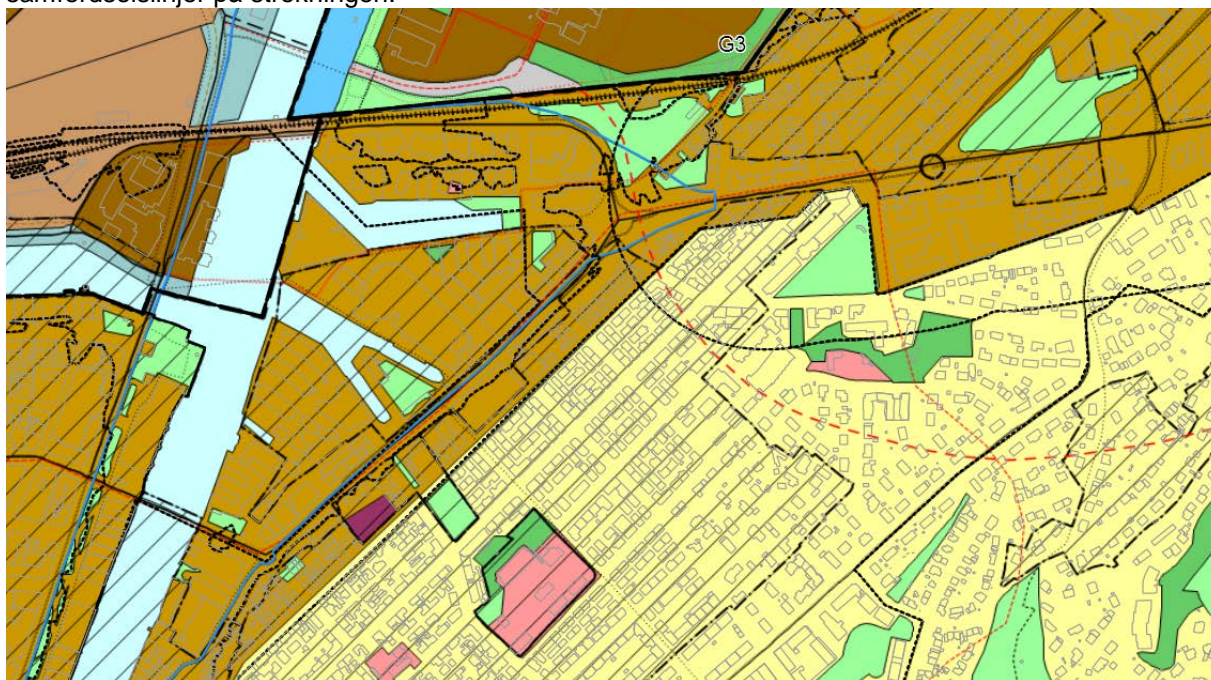
2.2 Gjeldende plangrunnlag

Kommuneplanens samfunnsdel:

Kommuneplanens samfunnsdel (2009-2020) setter mange viktige premisser for planarbeidet, blant annet disse målene: I 2020 har Trondheim et levende sentrum, og i 2020 er Trondheim er bærekraftig by hvor det er lett å leve miljøvennlig. Det er et mål at den videre byutviklingen skal føre til redusert transportbehov, bedre byluft og redusert støybelastning. Transportsystemet skal videreutvikles til et miljøvennlig og effektivt system, med god kollektivtransport og gode løsninger for gående og syklende.

Kommuneplanens arealdel:

Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2014-2024 vist som sentrumsområde. Det er lagt inn samferdselslinjer på strekningen.



Figur 3 Utsnitt fra gjeldende kommuneplanens arealdel 2012 - 2024. Kilde: Trondheim kommune, sept 2018



Figur 4 Dagens reguleringsplanstatus. Hentet fra Trondheim kommunes kartløsning, sept 2018.

Pågående planer som berører tiltaket: Reguleringsplanforslag for strekningen videre fra Statsing Dahls gate –Saxenborg allé har vært på høring. Strekningen hører også til Gateprosjektet og videre arbeid med reguleringsplanen blir videreført som en del av Gateprosjekt for Innherredsveien.

2.3 Bystruktur, byrom, byliv

Det er utført bylivsregistreringer sommeren 2018, og tidligere byromsanalyser ligger også som grunnlag for utforming av gaten og plassering av Metrobusstasjoner. Faktorer som er vurdert er brukergrupper, aktivitet, lesbarhet og brukbarhet og spesielle kvaliteter.



Figur 5 Foreløpig analyse av forbindelseslinjer for mye trafikanter og oppholdssteder/ byrom og grønnstruktur, Lademoen park ved Lademoen kirke og ny park ved utløpet til Strindheimtunnelen. Plassdannelser ved Bakke bru og Solsiden. Byrom ved Buran er ikke mye brukt i dag. Registreringer viser at det er behov for flere krysningspunkter i Innherredsveien

Gateløpet har karakteristiske sekvenser. Observasjoner av bylivet sommeren 2018 indikerer mest ferdsel på

Planprogram	Vår referanse	Vår dato
Gateprosjekt Innherredsveien	406253	02.11.2018

langs i gata av alle brukere. Det er få som oppholder seg i gaterommet, mange passerer gjennom. Flere steder er det manglende krysningspunkter. Observasjoner ifbm gatebruksplan for gata fra 2013 beskriver utvalgte byrom: (For stedsangivelser og mer utfyllende informasjon vises til rapport «E6 Innherredsveien-Byromsanalyse»)

Solsiden

Byrommet langs Innherredsveien har en sterk identitet på dette stedet, selv om bystrukturen er lite homogen. De romdannende elementer er både bygninger (industribygget, Solsiden), terreng (Bakke gård) og grøntanlegg (trelund ved Verftsgata og hagen ved Bakke). Den sterke identiteten skyldes blant annet visuell kontakt med en rekke karakteristiske bygninger og bygningsmiljøer, samt en stram romstruktur langs gata. Kontakten med elverommet er også viktig. Gaterommet ved Solsiden har et sjeldent aktivt byliv. Dette skyldes delvis at stedet er et viktig kommunikasjonspunkt – med bussholdeplasser langs Innherredsveien og gang/sykeltrafikk over Verftsbrua til Midtbyen, men i størst grad på grunn av alle de publikumsrettede virksomheter som er konsentrert her (kjøpesenter, bransjebutikker, hotell, restauranter, puber m.m.) Gaterommet ved Solsiden er lett å orientere seg i. Kontakten med elvehavna og elva, Bakke kirke, Solsiden-bebyggelsen, hotellet m.m. gir mange holdepunkter. Videre er strukturen på ferdselslinjene for de ulike trafikantgruppene logisk og enkel. Det er noe villkryssing av Innherredsveien, men i relativt beskjeden grad. Området synes å fungere godt, både for besøkende/brukere og for trafikanter som passerer gjennom gaterommet.

Buran

Bebyggelsen består av eldre leiegårder og nyere «infill», som danner en sammenhengende bymessig bygningsstruktur som er 3-5 etasjer høy. Gaterommet blir dermed lukket med unntak av de siktaksene som en finner langs gateløpene. I nord gir Lademoenparken et viktig og verdifullt grønt tilslag til byrommet. Den tilbaketrukne teglsteinsgården øst for gata (Frostaveien 2) skaper en viktig romdannelse, både visuelt og opplevelsesmessig. Byrommet består av trafikkåre for alle trafikantgrupper. Dagligvarebutikk og noen få bransjebutikker finnes, men disse har adkomst fra sidegater og gir lite liv til byrommet. Stedet er et trafikalt knutepunkt mellom «Østbyen» og Lade. Gateutforming og trafikkmønster er i hovedsak ryddig og lett å lese. Hovedproblem er villkryssing av fotgjengere over Innherredsveien mellom Buran og Lademoen. Kulverten under gata er for omstendelig som gangforbindelse. Parken, Lademoen kirke og siktaksen mot Nedre Elvehavn er viktig for orientering/lesbarhet.

Planlagt eller forventet byutvikling langs strekningen:

Valg av antall, plassering og utforming av krysningspunkt for fotgjengere og syklistene må samordnes med de store omkringliggende planarbeidene for Nyhavna, Reina og Jarlheimsletta. Gater og forbindelser som etableres i disse områdene skal videreføres på tvers av Innherredsveien på en god måte. Innherredsveien skal bli del av et finmasket nett i byveven hvor det er attraktivt å gå og sykle, og ikke en barriere som i dag.

2.4 Kulturmiljø/-minne

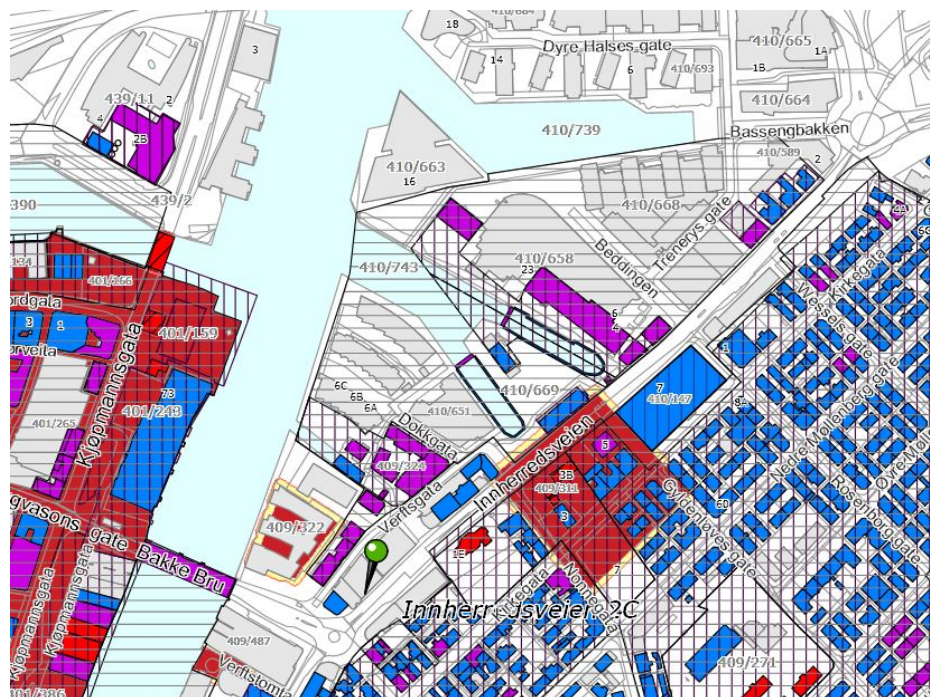
Innherredsveien fra Bakke bru til Eli Plass

På strekningen fra Bakke bru til og med Lademoen kirke er tettheten av kulturminner/kulturmiljøer svært høy. Langs strekningen er det kulturmiljøer først og fremst fra 1700-tallet og fram til 1900-tallet, men det er også spor etter middelalderhistorien.

Nesten hele området ligger innenfor ulike hensynssoner kulturmiljø i Kommuneplanens arealdel, og det er flere kulturmiljøer som har bevaringsbestemmelser i gjeldende reguleringsplaner. Langs strekningen er det svært mange antikvarisk klassifiserte bygninger både i klasse A, B og C, og det er listeførte kirker (Bakke og Lademoen). Deler av området er omfattet av Riksantikvarens NB!-register over nasjonalt viktige kulturmiljø i by, som Møllenberg/Rosenborg og Voldsminde.

Områdets historie er nært knyttet til byens tidlige industrihistorie, både gjennom mekaniske verksteder og verft, men også de omkringliggende arbeiderboligstrøkene, både i mur og tre.

Utsnitt fra kommunens aktsomhetskart kulturminner:



- Fredet bygning
- A: Svært høy antikvarisk verdi
- B: Høy antikvarisk verdi
- C: Antikvarisk verdi
- Bevaringsområde i reguleringsplan
- Hensynssone i Kommuneplanens arealdel

Figur 6 Utsnitt av kommunens aktsomhetskart for kulturminner. Hentet fra Trondheim kommunes kartløsning, sept 2018.

Planprogram	Vår referanse	Vår dato
Gateprosjekt Innherredsveien	406253	02.11.2018

Bakke bru og Bakkestranden

Nåværende Bakke bru sto ferdig 1928 og har høy antikvarisk verdi. Bakkestrandens historie er nært knyttet til det fredete anlegget Bakke gård (ca 1770), hvor det finnes rester etter middelalderklosteret. Bakke kirke (1714-15), som ble flyttet i 1939, lå midt i det som i dag er Innherredsvegen, og gårdsanlegg med kirke utgjør et svært viktig kulturmiljø, med omkringliggende grøntanlegg.

Nedenfor Bakke lå Bakkestranden, hvor det allerede fra 1700-tallet ble etablert tidlig industrivirksomhet gjennom reperbanen, senere kom mølla til Anders Graae (Gråmølna). Her vokste det frem mange små og større industrivirksomheter og mekaniske verksteder fra omkring midten av 1800-tallet. Ørens mekaniske verksted og Trondhjems mekaniske verksted var blant de store.

Det var stort behov for arbeiderboliger i Østbyen, og fra 1880-årene ble Rosenborg regulert, for å legge til rette for et tett bebyggd trehusmiljø, i dag kjent som Møllenberg.

Langs Bakkestranden ligger både mur- og trehus fra 1800-tallet, sammen med enkelte murleiegårder fra tidlig 1900-tallet. Her finnes også flotte eksempler på tidlig modernisme i Trondheim, som Stentofon-bygget. Kort oppsummert er de viktigste verdiene her:

- Bakke gård og Bakke kirke med omkringliggende grøntanlegg og åpenhet
- Verneverdig trehusbebyggelse på Møllenberg-siden
- Verneverdig bebyggelse på nordvestsiden (Gråmølna, eldre murgårder, verftsbebyggelse og tregårder)

Lademoen og Buran

På Lademoen og Buran ligger noen av de mest urbane områdene utenfor sentrumskjernen i Trondheim, med en av byens klassiske byparker.

Omkring forrige århundreskiftet foregikk en storstilt byggeaktivitet her, både i privat og offentlig regi, med boliger, industri og offentlige bygg. Et vesentlig byplangrep var etableringen av La´moparken (Eli Plass). Parken, med Lademoen kirke (1905) og skole (1906), utgjør sammen med bebyggelsen rundt, et ytterst karaktersterkt og verdifullt kulturmiljø. Dette kan kalles Lademoens "kjerneområde". På begge sidene av parken ble det reist store kvartaler med murleiegårder og industribygg. Industrivirksomhet på Buran med murbebyggelse fra første halvdel av 1900-tallet omfattet blant annet flere hermetikkfabrikker.

Med reguleringsplanen for *de østlige og sydlige Bydele med tilstøtende Byggebelte* (vedtatt 1913) la Sverre Pedersen m.fl. til rette for en videre bymessig utvikling på Lademoen og Buran.

Kort oppsummert er de viktigste verdiene her:

- La´moparken med trær, kirke og skole
- Byplangrepene, som omfatter kvartalsstruktur og den verneverdige murbebyggelsen mot parken

2.5 Gatetrær

Langs strekningen er det flere enkelttrær. De fleste av disse står i sidegater men kronene er synlige fra Innherredsveien. Alleen langs Lademoen park parallelt med Innherredsveien har alléklasse A. Alle eksisterende trær vil bli innmålt.

2.6 Luft og støy

Luft:

Det er en målestasjon i Midtbyen for luftkvalitet, denne står på taket av Trondheim Torg. Det har vært en nedgang av både svevestøv og NO₂ de siste årene. Det er flere grunner til at luften har blitt renere; bedre renhold og støvdemping, nye gassbusser, økt andel reisende med kollektivtrafikk, sykkel, gange og elbiler (Midtbyregneskapet 2017). Overføring av trafikk til ringvegssystemet kan ha gitt bidrag til redusert luftforurensning.

Støy:

Det er innhentet registreringer av kjent støysituasjon langs Innherredsveien. Resultatene er hentet fra utredninger gjennomført etter forurensningsforskriftens krav til strategisk støykartlegging, innendørs

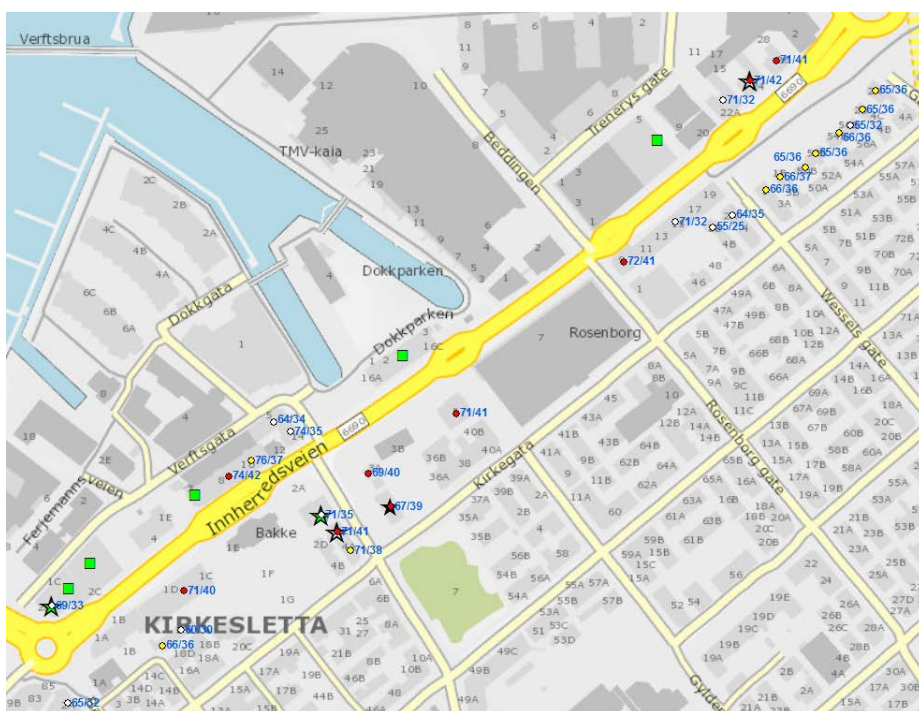
kartlegging og påfølgende tiltaksutredninger. Bildene under viser utendørs støynivå (Lden) fra strategisk støykartlegging 2017.



Figur 7 Utendørs støynivå (Lden) fra strategisk kartlegging 2017 for veg (vestre del av strekningen)



Figur 8 Utendørs støynivå (Lden) fra strategisk kartlegging 2017 for ved (østre del av strekningen)



Figur 9 Beregnet utendørs støynivå (Lden) fra innedørskartleggingen gjennomført 2016/2017 (vestre del av strekningen)



Figur 10 Beregnet utendørs støynivå (Lden) fra innedørskartleggingen gjennomført 2016/2017 (østre del av strekningen)

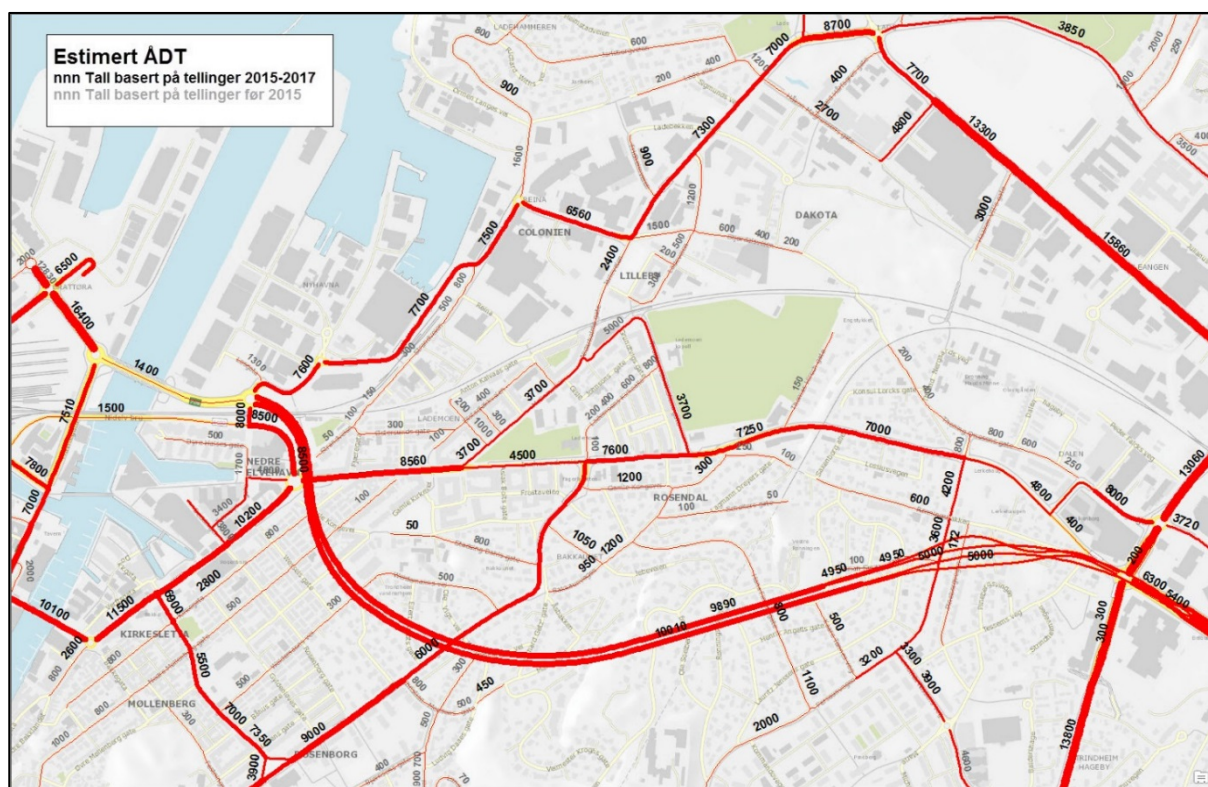
Usikkerheten i beregnet innendørs støynivå varierer. Usikkerheten er stor for de byggene som ikke er befart.

2.7 Trafikksituasjon/mobilitet

Kjøretrafikk:



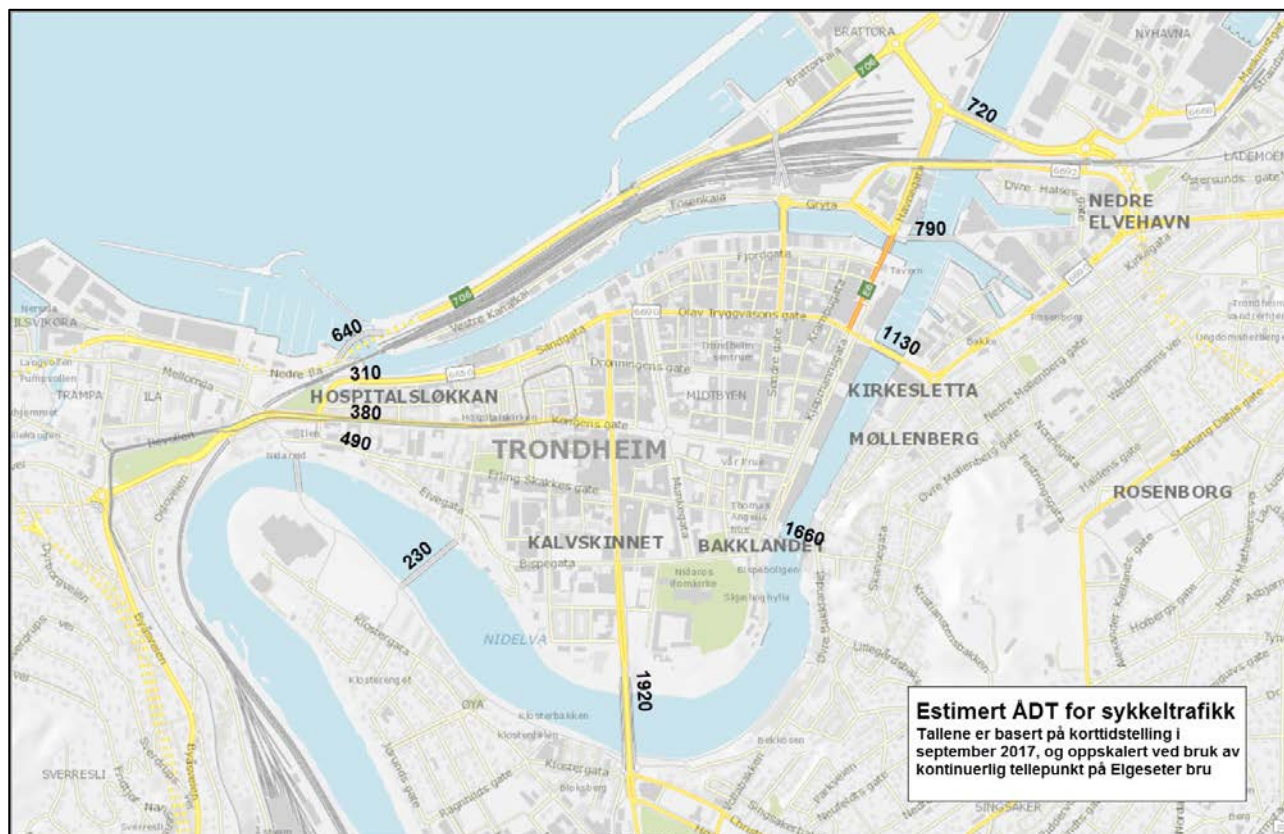
Figur 11 Dagens situasjon biltrafikk døgn, Midtbyen



Figur 12 Dagens situasjon biltrafikk døgn, øst for Midtbyen.

Tallene i figuren over er sammensatt av tellinger i ulike år og med ulik nøyaktighet. Det er det beste bilde vi får av dagens situasjon. Trafikken på Bakke bru er 10.100 kjt/d. I Innherredsveien mellom Bakke bru og Nonnegata er 9.100 kjt/d. Trafikken er høyest mellom Solsiden og Bassengbakken, 10.200 kjt/d. Lenger øst er trafikken lavere, dette som en konsekvens av Strindheimtunnelen.

Sykkel:



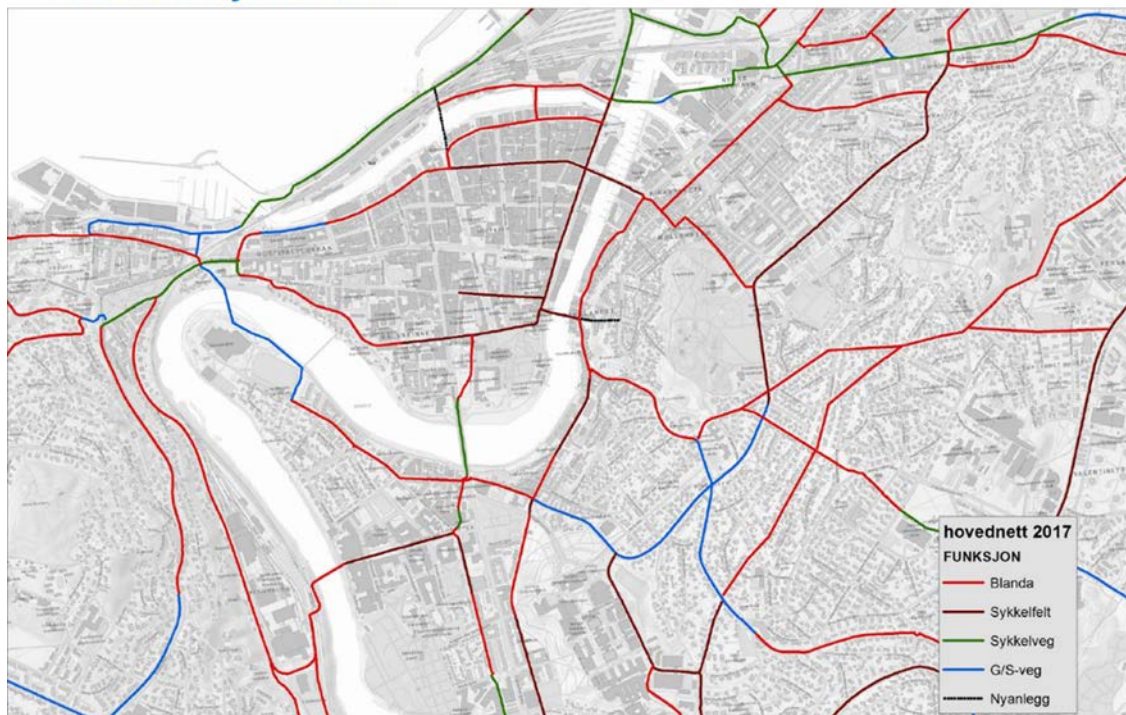
Figur 13 Dagens situasjon sykkeltrafikk døgnet

Tallene for sykkeltrafikk er basert på korttidstelling i 2017, og har derfor stor usikkerhet. Figuren viser at sykkeltrafikken er fordelt på ulike bruer inn fra øst, men mest på Bakke bru og Gamle Bybru.

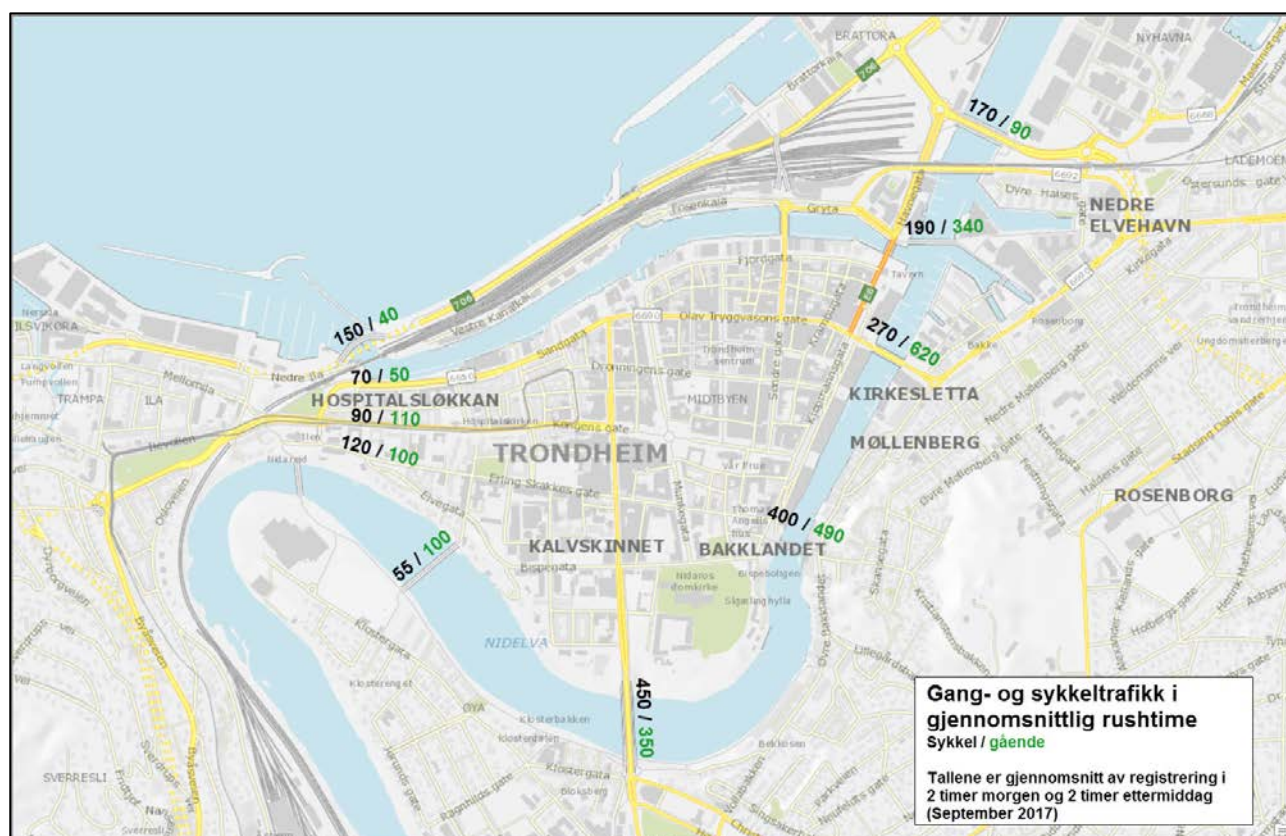
TØI har i 2017 gjennomført en brukerundersøkelse, der et utvalg syklister har registrert sine daglige reiser og rutevalg ved hjelp av GPS på mobiltelefonen. Data er bearbejdet. Det viser også at Innherredsveien er mye brukt. Mange syklister som har vært med i denne undersøkelsen har også rapportert at Innherredsveien er en spesielt utrygg gate å sykle i som de prøver å unngå.

Sykkelstrategi for Trondheim angir strekningen Bassengbakken-Statsing. Dahls gate som hovedrute for sykkel. Bakke bru har også en viktig hovedrute funksjon til og fra sentrum for bydelene Møllenberg og Rosenborg m.fl.

Hovednett sykkel 2017



Figur 14 Hovednett for sykkel, status. Kilde sykkelgruppa 2017



Figur 15 Dagens situasjon gange- og sykkeltrafikk rushtime

Tallene i figuren er gjennomført over noen dager i sommersesongen, og har derfor stor usikkerhet. De viser at Bakke bru er den mest brukte forbindelsen til Midtbyen for gående, dernest kommer gamle Bybru.

Det er en gangakse fra Solsiden gjennom bebyggelsen Nedre Elvehavn, skiltet som G/S-veg. Det er også skiltet sykkelrute i Nedre Møllenberg – Kirkegata. Bruken av disse rutene er ingen gode sykkelruter, men må sees i sammenheng med tilbud i Innherredsveien.

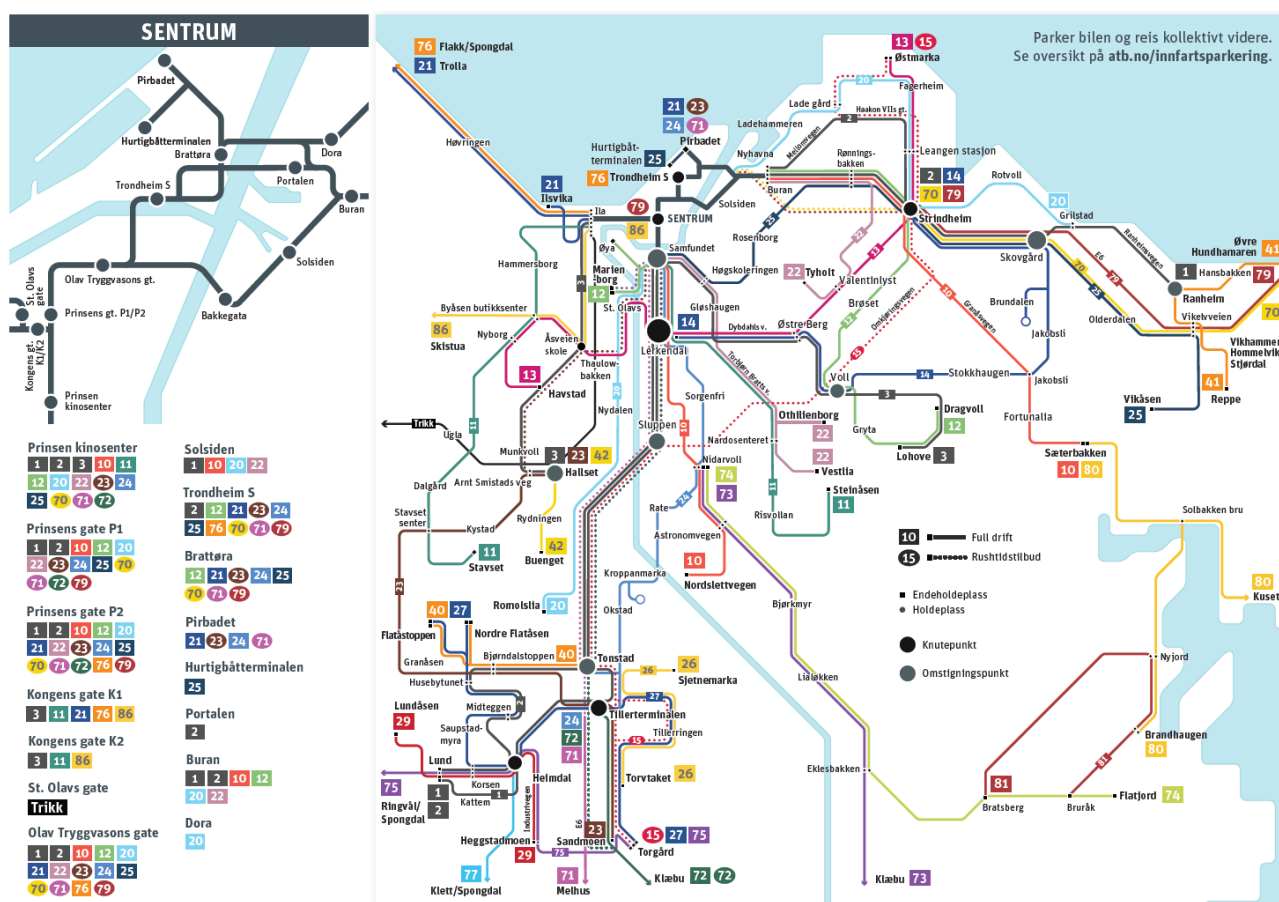
Kollektivtrafikk:



Figur 16 Antall busser pr døgn, kilde AtB.....

Figuren viser fordeling av antall busser et hverdagsdøgn i Midtbyen. Det er i gjennomsnitt 23 personer påstigende pr. buss ifølge AtB. Eksempel: Hvis 50% av disse sitter på bussene over bruene får vi ca 34.000 passasjerer i sum over bruene.

Rutestruktureringene i 2019 gir endring i ruter, stoppesteder og intervall på strekningen. Bakkegata, Solsiden, Buran og Rønningsbakken blir stoppesteder på strekningen. Det er gjort beregninger av framtidig passasjerantall og plassbehov for permanente stasjoner i Metrobusprosjektet. Beregningene legges til grunn for dimensjonering og tilrettelegging av nye stasjoner.



Figur 17 Oversikt rutestruktur fra 2019, kilde AtB

Fremkommelighet

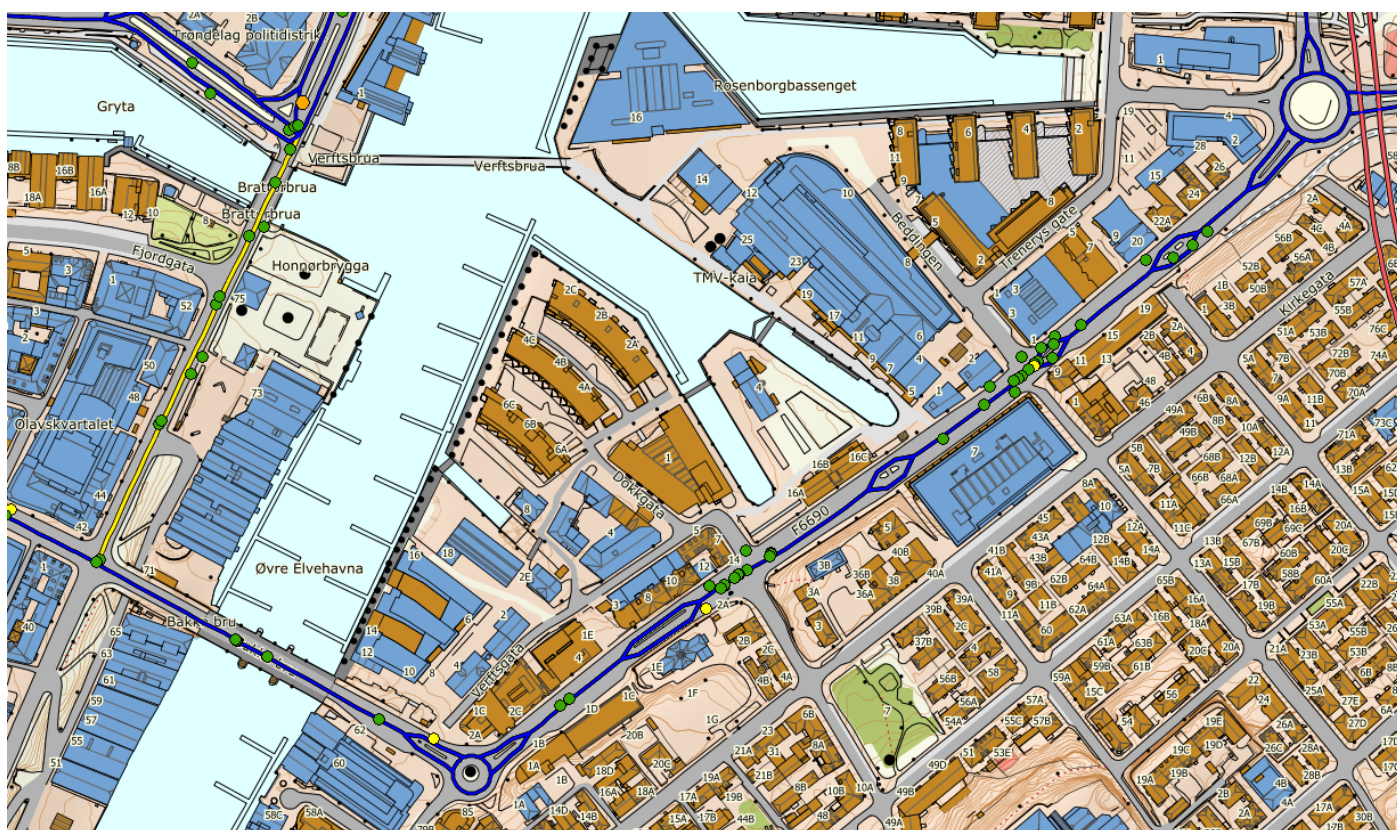
Det er god fremkommelighet i Innherredsveien østre deler etter at denne ble stengt for gjennomkjøring etter at Strindheimtunnelen åpnet. I vestre deler ved Nonnegata kan det være noe forsinkelser.

Det er ikke noe eget tilbud for syklende i Innherredsveien vestre del. For gående er det fortau på begge sider, men ikke alle er framkommelige på vinterstid.

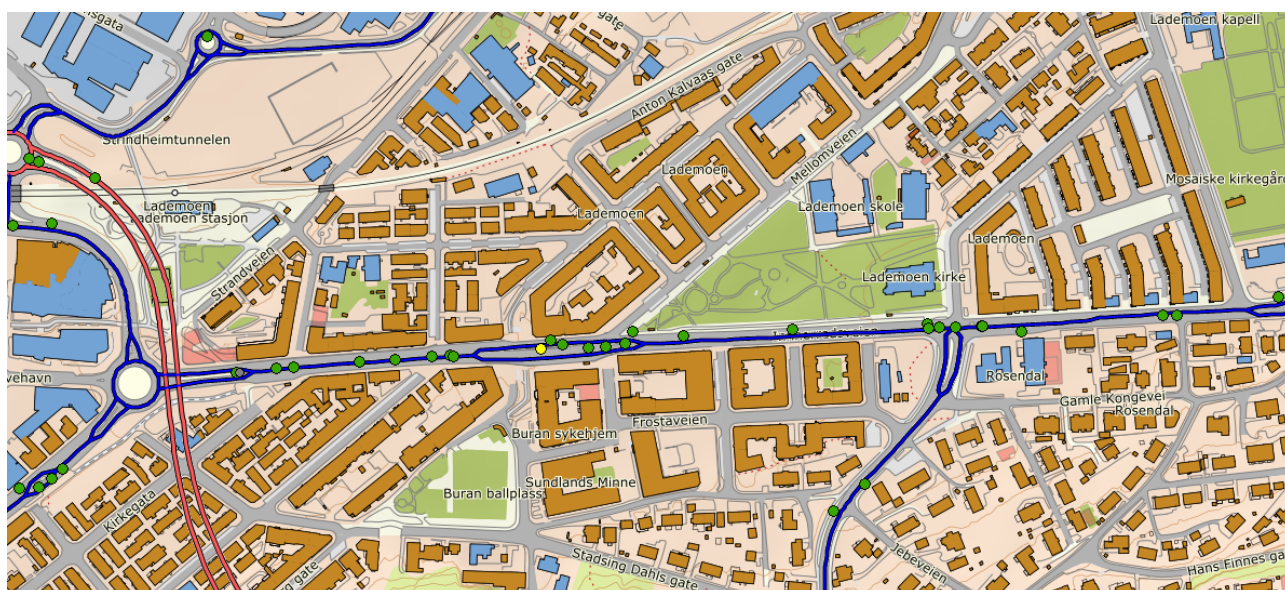
Utrykningskjøretøy

Ved utrykning må kjøretøy ha god framkommelighet gjennom gata og tilgjengelighet langs gata. Det er spesielt plasskrevende med tilkomst med stigebil for redning i bygninger med mange etasjer. Utforming av fortausareal og møbleringsoner må ha fleksibilitet i forhold til sikring av tilkomst.

Trafikksikkerhet



Figur 18: Ulykker Bakke bru og Innherredsveien til Bassengbakken med personskaide 2007-2016



Figur 19: Ulykker Innherredsveien fra Bassengbakken til Thomas von Westerns gate med personskaide 2007-2016

Figurene over viser ulykker med personskaide. Grønn prikk viser ulykke med lettere personskaide. Gul prikk viser ulykke med alvorlig skade. Ulykkessituasjonen er bedret etter at Strindheimtunnelen åpnet.

Figuren over vises at det er spesielt mange ulykker ved Solsiden og ved Nonnegata.

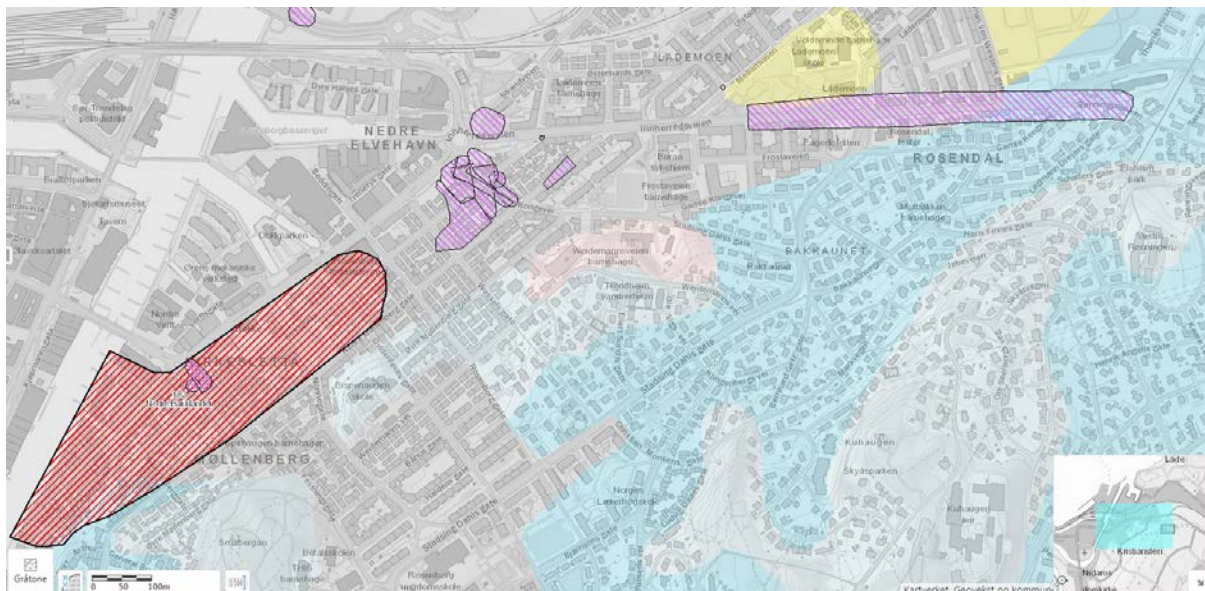
Næring (handel, kultur, arbeidsplassintensiv næring)

Det er arbeidsplasser og næringsdrivende som holder til langs Innherredsveien.

For ulike virksomheter vil tilretteleggingen være litt ulik. For handel- og servicenæringen vil adkomst for handlende og varelevering være viktig. For kontorarbeidsplasser vil arbeidsreisene være viktig i tillegg til noe varelevering.

2.8 Tekniske forhold

Geotekniske forhold:



Figur 20 Kart over løsmasser og påviste kvikkleiresoner

Det er tidligere utført flere grunnundersøkelser. Grunnforholdene varierer langs Innherredsvegen. Fra terreng består grunnen av fyllmasse til vekslende dybde avhengig av tidligere arbeider. Fyllmassen består hovedsakelig av sand og grus, men kan også ha betydelig innhold av silt og humus (matjord). Original grunn under fyllmassen består stort sett av siltig leire eller silt. Det er flere punkter hvor det er påtruffet bløt leire, noen steder allerede ved 2,5 meter dybde. Det er flere kvikkleiresoner nær Innherredsvegen, og i østre del er det en sone på langs.

Overbygning/ Bærevne:

Det finnes få tidligere graveprøver for området. De bæreevne målinger som er gjort viser varierende bæreevne langs strekningen. Bæreevnen synker bl.a fra Mellomvegen og forbi Lademoen park. Det er mye spordannelse i kjørebanelen, samt en del partier med krakelering og langsgående sprekker i asfalten forbi Lademoen park.

Det er behov for tiltak for å bedre bæreevnen, og øke motstand mot sporslitasje på strekninger med skader. På andre strekninger vil det mest sannsynlig holder med en dekkefornyelse, samt opprettelse av nytt bærelag.

Trikkeskinner:

Det ligger strekningsvis trikkeskinner under dagens asfalt. Det er dokumentert i anleggsrapport fra 1984, da eksisterende trikkeskinner ble asfaltert ned.

Skiner ligger ca 15 cm under dagens asfalt.

Nedenfor er det vist et snitt fra gata slik det så ut før asfaltering av trikkeskinner på strekningen Fjæregata - Mellomveien

Planprogram

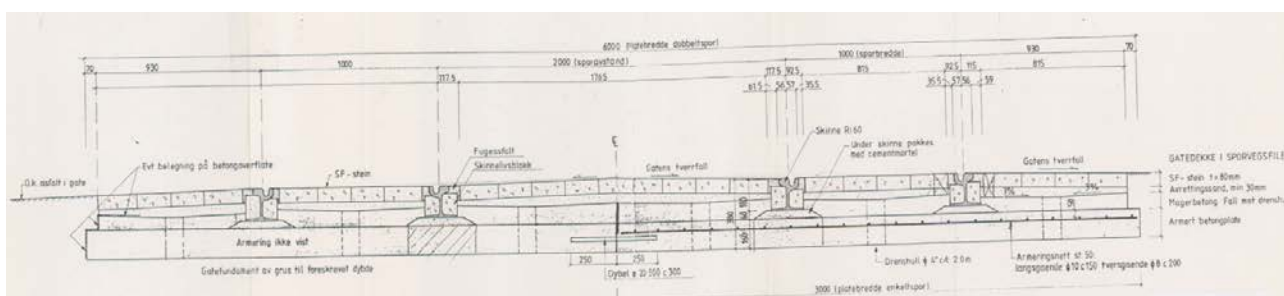
Vår referanse

Vår dato

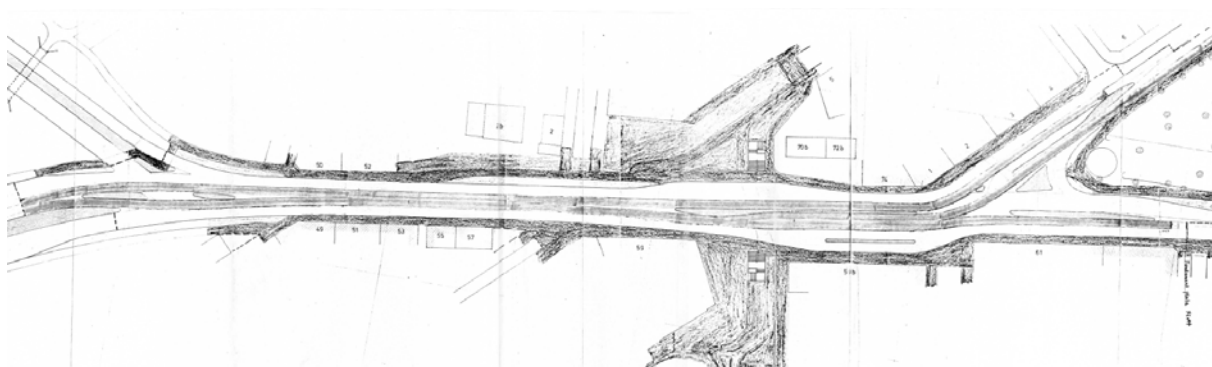
Gateprosjekt Innherredsveien

406253

02.11.2018



Skissen nedenfor viser hvor trikkeskinner ligger i gata på strekningen Bassengbakken - Mellomveien



Drift og vedlikehold:

Langs strekningen er det mange smale fortau som er utfordrende å drifte. Det er også utfordringer på strekninger med spordannelser og skader. Det er lite plass til snø-opplag langs strekningen. (Det er en del utfordringer med vinterdrift innenfor sperringer i prøveprosjektet (sykkelveg) Det samme gjelder ved renhold som feiing og spyling).

Ledninger, VA:

Det er behov for å skifte ut VA-ledninger mellom Bakke bru og Nonnegata. Mellom Nonnegata og Bassengbakken er det ingen planlagte tiltak. Fra Bassengbakken til Mellomveien er det planlagt oppgradering av VA-ledninger, og behov for utførelse så snart som mulig. Fra Mellomveien til Saxenborg alle er det planlagt at eksisterende AF-ledninger og vannledninger skal renoveres og utblokkes.

2.9 Samlet behov og begrunnelse for tiltak i Innherredsveien

Registreringer og innspill i oppstartsfasen viser at strekningen har et stort behov for funksjonell fornying og teknisk oppgradering. Drift og vedlikehold er krevende på grunn av stedvis lav standard i gateløpet.

Lav standard går ut over de som ferdes på langs og på tvers. Hindringer, snublekanter, manglende forbindelser og støy og støv oppleves negativt og går ut over ferdsel, bomiljø og bylivskvalitet.

Nullvekstmålet innebærer stor økning i antall som skal sykle, gå og reise kollektivt. Det må sikres høyere framkommelighet og forutsigbarhet for kollektivtrafikk. Bruken av bygatene må endres for å bidra til å nå målet. Det kreves investering i ombygging av gateløpet for å rette opp tekniske problemer og tilrettelegge for økning av myke trafikanter slik at gata blir et godt sted å bo og et attraktivt sted å ferdes både på langs og på tvers.

2.10 Prøveprosjekt miljøgate innført sommer 2017

Prøveprosjektet i østre deler av Innherredsveien viser at sykkeltrafikken øker når det tilrettelegges for bedre og tryggere løsninger for syklister. 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. På bakgrunn av evalueringen ble det vedtatt at permanente tiltak for planlegging og utbygging av Innherredsveien utføres i tråd med gjennomførte systemløsning i prøveprosjektet.

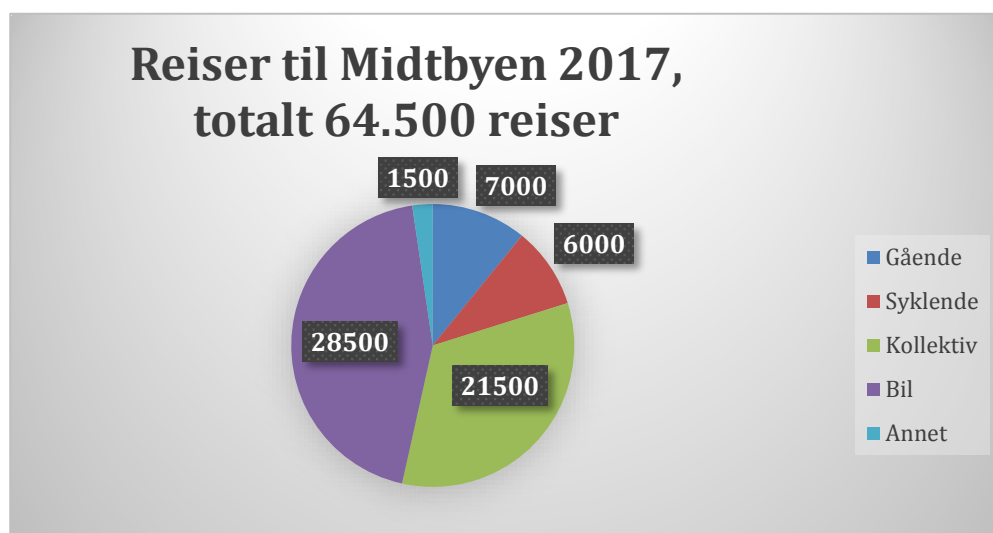
3 Problemstillinger og målkonflikter

Med utgangspunkt i målsetningene for gateprosjektene og behov for fornying reiser det seg flere problemstillinger som det videre arbeidet må svare ut. Hovedutfordringer ligger i arealknapphet i gatetversnittene og behov for å endre arealbruk i gata for å tilrettelegge for økning i antall myke trafikanter. Det oppstår dermed målkonflikter mellom trafikantgruppene og press på eksisterende verdier og lokale behov i bydelene.

3.1 Framtidig reisemønster, dimensjoneringsgrunnlag

Byen vokser. Antall nye bosatte og arbeidsplasser øker, samtidig skal nullvekstmålet oppnås.

Midtbyregnskapet viser følgende om reiser til Midtbyen en vanlig dag:



Figur 21 Illustrasjon fra Midtbyregnskapet 2017

Nullvekstmålet tilsier at all vekst av persontrafikken skal skje med kollektiv, gange og sykkel. Det er derfor svært viktig at vi tilrettelegger for betydelig vekst i antall gående og syklende til, fra og gjennom Midtbyen, samt tilrettelegger for god fremkommelighet for bussene.

I tillegg er det ønskelig å fjerne eller redusere gjennomgangstrafikken for personbiltrafikk i Midtbyen, men fortsatt sikre tilgjengelighet. Det vil bli gjennomført registreringer av gjennomgangstrafikken i Midtbyen i november 2018. Det er en viktig informasjon i forhold til å forutsi konsekvensene av å redusere gjennomgangstrafikken, som heller bør benytte ringvegssystemet.

Det er også mulig å fordele trafikken mer utover døgnet enn i dag. Totalt sett er det derfor mulig at biltrafikken i gatenettet i bydelen vil gå en god del ned i forhold til dagens trafikk, både totalt over døgnet og i rushtida.

Dette tar tid før nye reisevaner og tiltak for å endre disse er etablert. Gatene skal også fungere de neste årene, før biltrafikken er redusert så mye som ønskelig. Det er derfor fornuftig å *dimensjonere ut fra at antall biler til/fra bydelen ikke øker i forhold til dagens situasjon*. Det bør ikke legges mye vekt på om biler står litt i kø, så lenge kollektivtrafikken har god fremkommelighet og det er nok areal for gående og syklende, og at gående trygt kan krysse gatene.

Det er en forutsetning for Metrobussystemet at framkommelighet og forutsigbarhet er høy. Holdeplasstid og framkommelighet på strekninger og gjennom kryss er viktige forutsetninger for at systemet skal fungere som et høystandard kollektivtilbud. Utformingsprinsipper for stasjonsutforming må følges. Bilene må ikke forsinke framkommeligheten for buss.

For sykkel er det bare deler av Innherredsveien som er vist som hovedrute i sykkelstrategi for Trondheim, men tellinger viser at det er mange som sykler der på tross av trafikk og lav standard. Framtidig behov kan foreligge og det er et tema som bør belyses når en vurderer hvilke trafikantgrupper man skal ha inn i et begrenset gatetversnitt. Er det aktuelt med gode tverrforbindelser og tilgjengelighet fra sidegatene? Det kan også være konflikt ved innføring av sykkeløsning i de andre gatene.

Den opplevde tilgjengeligheten for personbiltrafikken til Midtbyen er et tema som har gått igjen i media vår/sommer 2018. Ved endringer i kjøremønster kan reisetiden og dermed tilgjengeligheten til Midtbyen endre seg. Det er naturlig at man får kartlagt hvor store endringene blir for bilister med destinasjon i Midtbyen, og det må belyses om det på lang sikt finnes andre løsninger for atkomst med bil til målpunkter nær sentrum, f.eks. parkering nær ringvegssystemet. Endringene må vektas mot endringene for gående, syklende og kollektivreisende til og i Midtbyen og målsetningene om økning av antall reisende med de myke transportmidlene. Dette vil også påvirke kjøremønsteret i vestre deler av Innherredsveien.

Både næringsdrivende og privatpersoner bydelen er avhengig av varelevering/henting. Det kan være varer, kontorrekvisita, flyttelass osv. Samtidig som de også er avhengig av renovasjon. Det er naturlig at man ser på hva som er nødvendig å løse i Innherredsveien og hva som er mulig å løse i sidegatene.

3.2 Prioritering av trafikantgrupper

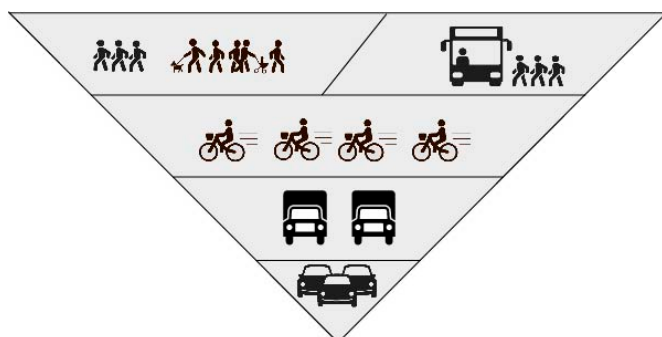
I forarbeidet til planprosjektet er det foreslått en prioriteringsrekkefølge med tilhørende føringer for de ulike trafikantgruppene. Den vil også være et nyttig verktøy for vurdering av måloppnåelse og siling av alternativ i det videre arbeidet med å finne fysiske løsninger med god måloppnåelse.

Med utgangspunkt i vedtak og politiske føringer i kapittel 1, behovsvurderinger i kapittel 2 og kunnskap om framtidige system og struktur for trafikantgruppene er de enkelte trafikantgruppene behov for framkommelighet og tilgjengelighet rangert langs strekningen. Bakgrunn er overordnede systembetragtninger der man har sett på om trafikantgruppene har målpunkter i gata, om det finnes alternative traseer for ferdsel og om det finnes andre virkemidler for tilgjengelighet enn ferdsel på langs av gateløpet.

Trafikantgruppene er ikke homogene, det er et stort mangfold av behov som kan gjøre det nødvendig å under dele noen av gruppene: Gående betraktes som en gruppe med behov for tilrettelegging for alle (universell utforming). For syklende kan varelevering med sykkel skilles ut med egne behov. For kollektivtrafikk kan det skilles mellom lokale ruter som frakter passasjerer til og fra sentrum og busser som frakter passasjerer til knute og omstigningspunkter. For kjøretøy er det naturlig å skille mellom utrykning, varelevering, taxi og privatbilister.

Foreslått prioriteringsrekkefølge skal ikke hindre at alle trafikanter ivaretas i framtidig trafikksystem, men den sier noe om hvilke trafikanters behov som skal ha høyest prioritering i forhold til måloppnåelse i kollektivgatene.

Bakgrunn og videre dokumentasjon i forhold til prioritering og føringer for trafikantgruppene vil bli utdypet som del av planarbeidet.



Figur 22 Forslag til prioriteringspyramide for Gateprosjektene

Foreløpig utdyping av trafikantgruppene behov:

Gående:

Gående må prioriteres langs hele strekningen fordi de må ha framkommelighet og tilgjengelighet til målpunkter i gata. Avstanden mellom stoppesteder kan øke og gir større behov for bevegelse på langs. Gående må prioriteres spesielt høyt nær viktige målpunkter og krysningspunkter der fotgjengerstrømmene krever mer plass. Gåing vil alltid være første og siste del av reisen for alle som har målpunkt langs gata. Bredt nok fortau langs gata, tilrettelegging for krysningspunkter og universell utforming hele året er et målkrav.

Planprogram	Vår referanse	Vår dato
Gateprosjekt Innherredsveien	406253	02.11.2018

Lokal kollektivtrafikk:

Metro og lokalbuss må også ha høy prioritering fordi det ikke finnes alternative traseer. Buss må ha god framkommelighet, høy forutsigbarhet, jevnt dekke og stasjonsplassering og utforming som bygger opp under prinsipper for høystandard kollektivtilbud

Sykkel:

På strekningen som er en del av hovedsystemet for sykkel og der det er langt til alternative traseer har de syklende behov for eget tilrettelagt sykkeltilbud på langs. På strekninger der de syklende har parallelle traseer for gjennomfartstrafikk er behov for god tilgjengelighet til målpunkter i gata og på tvers av gata. Tilgjengelighet fra sidegater med sykkelparkering og overgang til gange på strategiske punkter kan gi god måloppnåelse for syklende uten at det evt. tilrettelegges for eget sykkeltilbud langs gata. En slik tilrettelegging vil også ha god måloppnåelse for varelevering med sykkel.

Utrykning:

Ved utrykning må kjøretøy ha god framkommelighet gjennom gata og tilgjengelighet langs gata. Det er spesielt plasskrevende med tilkomst med stigebil for redning i bygninger med mange etasjer. Utforming av fortausareal og møbleringssoner må ha fleksibilitet i forhold til sikring av tilkomst.

Næringstrafikk:

Varelevering, taxi og renhold m.fl. har behov for tilgjengelighet i bydelene og til og fra sentrum fra øst på strekninger der det ikke finnes alternative traseer. Tilgjengelighet til viktige målpunkter i gata må ivaretas.

Personbiltrafikk:

Personbiltrafikk har behov for tilgjengelighet til og fra sentrum og ringvegsystem på strekninger der det ikke finnes alternative traseer. Atkomst til eiendommer må sikres.

Annen type busstrafikk:

Langrute/Turistbusser m.fl. har behov for tilgjengelighet og framkommelighet til knutepunkter og omstigningspunkter.

Planprogram	Vår referanse	Vår dato
Gateprosjekt Innherredsveien	406253	02.11.2018

3.3 Pågående planer og grensesnitt

Det pågår for tiden flere store infrastrukturprosjekt og planprosesser i samme området og i tilgrensende områder.

- Gatebruksplan for Midtbyen
- Fremtidsbilder Trondheim
- Områderegulering nordøstre kvadrant
- Områdeplan for Kjøpmannsgata
- Sykkelstrategi - sykkelruter
- Gåstrategi
- Metrobuss
- Gateprosjektene inkl. prøveprosjekt
- MP-prosjekt diverse enkeltprosjekt
- Sykkelekspressveg langs R706

Det er viktig å avklare hva som skal løses i de ulike prosjektene og hvor grensesnittet mellom dem går: Grensesnitt vil bli avklart gjennom det videre arbeidet ved at prosjektene samordnes godt. Løsninger som påvirker andre planer vil bli identifisert og avklaring av ansvar for oppfølging vil bli samordnet. Prinsipløsninger vil bli koordinert for i sikre at de er i tråd med overordnet system. I listen over tema som skal vurderes i planarbeidet i kapittel 6 er det synliggjort hvilke vurderinger som skal gjøres overbyggende mellom tilgrensende prosjekt.

3.4 Måloppnåelse skal vurderes som en del av planarbeidet

For strekningen der prøveprosjektet er vedtatt som systemløsning, ligger dette til grunn for videre detaljering (se kap 1.3).

For vestre del av traseen foreligger det alternative utformingsforslag basert på tidligere vedtak. Vurdering av grad av måloppnåelse skal ligge til grunn for videre arbeid. Dersom det identifiseres løsninger som øker måloppnåelsen for prioriterte trafikantgrupper skal mulighetene undersøkes i det videre arbeidet.

4 Planlagt produksjon og leveranser

Før samlet vurdering og klargjøring av overføring til byggefase skal det i henhold til Bymiljøavtalen foreligge et ferdig utredet gateprosjekt med beskrivelse, rapporter og teknisk plan med tilhørende kostnadsoverslag med usikkerhetsnivå ca +/- 10%.

Gateprosjektene har lagt opp til en samordning mellom delprosjektene av dokumentasjon og vurderinger før høring og vedtak. Løsninger vurderes overbyggende og prioriteringer og evt. kostnadskutt foreslås på bakgrunn av samlede vurderinger før materiale legges fram for finansieringsvedtak.

Deretter blir vedtatte tiltak overlevert til byggherreorganisasjonen for byggeplanlegging og gjennomføring.

4.1 Programmering av gater og byrom

Kompleksiteten er høy ved planlegging av sentrale bygater. Ferdelsbehov er mangfoldig og skjer både på langs og på tvers og til og fra målpunkter i gata og bydelen. Alle fysiske løsninger krever plass både over og under bakken for å fungere på en tilfredsstillende måte. Areal er en knapp ressurs i den tette by. Utforming for langsgående funksjoner skal fungere sammen med lokale funksjoner og elementer i gaten og i forhold til behov som finnes i bydelen/ bomiljøet. Målet er at helheten skal gi en attraktiv og fungerende gate både for byen og bydelen. Det kan virke omstendelig og komplekst, men det er helt avgjørende å tidlig få kontroll over detaljene sammen med helheten. Løsningsprinsipper og prioriteringer må være på plass når prosjektet skal bestemme den overordnede utformingen av gaten. Det er et samspill mellom detaljer og overordnet planløsninger.

4.2 Modellbasert planlegging

Det er lagt opp til modellbasert planlegging ved at en tidlig etablerer en grunnlagsmodell av dagens situasjon. I 3D modellen vil det bli en gradvis utvikling av løsninger og vurdering av virkemidler der planleggerne har god oversikt over arealfordeling og førende elementer som eksisterende trapper, innganger, konstruksjoner, ledninger, trær osv. Med planlegging i 3D er det enkelt å oppdage konflikter tidlig og det er enkelt å synliggjøre problemstillinger både ved tverrfaglig utvikling av løsningen og ved medvirkning eksternt og intern. Det legges opp til samhandling og informasjon ved bruk av 3d-modell gjennom hele prosessen fra vurdering av systemløsninger til utarbeiding av plan for fysisk løsning.

Planprogram	Vår referanse	Vår dato
Gateprosjekt Innherredsveien	406253	02.11.2018

5 Prosess og medvirkning

Det foregår flere parallelle prosesser i Midtbyen for tiden med gateprosjekt, revisjon av gatebruksplanen, områdeplan for nord-østre kvadrant og områdeplan for Kjøpmannsgata. Medvirkningsforum som er etablert i forbindelse med disse arbeidene vil også benyttes av gateprosjektene. Resultater fra tidligere medvirkningsprosesser tas med i arbeidet videre. Opplegg for videre medvirkning i planen baserer seg på innspill som er kommet i de andre planene og i tidligere prosesser.

Høring av planprogram og varsel om planoppstart: I forbindelse med oppstart av planarbeid vil det bli holdt et informasjonsmøte på kveldstid. Alle berørte vil ha anledning til å møte opp. Det vil være mulig å komme med **innspill til planprogrammet innen 15. desember 2018**. Det er ønskelig med innspill på tema som mål, utredningstema eller medvirkningsprosess. Planprogrammet vil etter høringsperioden bli lagt fram for politisk behandling sammen med forslag til justeringer og oversikt over merknader.

Utarbeiding av planforslag: Ved utarbeiding av løsningsforslag og vurdering av virkemidler som er beskrevet i kapittel 3 og 4 vil det bli gjennomført dialogmøter for deling av informasjon og innspill. 3D modell vil bli brukt som samhandlingsverktøy. Dialog og samhandling vil bli gjennomført uavhengig av om saken ender i byggesøknad eller reguleringsplan. Det vil jevnlig blir orientert om status i arbeidet i Miljøpakkens organisasjon og for politisk nivå i kommunen og fylkeskommunen.

Intern samhandling i Gateprosjektet: Dette vil foregå kontinuerlig gjennom felles ressursbruk og samhandling på tvers av etater og delprosjekter. På prosjektledernivå, på saksbehandlernivå og i interne faglige ressursgrupper.

Koordinering med tilgrensende prosjekter og system: Det legges opp til nært samarbeid og jevnlig felles møter for prinsippavklaring og samordning med gatebruksplan, sentrumsplanarbeid, sykkel-strategi, gå-strategi m fl.

Samarbeid: Videre planlegging og prosjektering skal skje i dialog med offentlige og private aktører. Det er svært mange aktører og med svært ulike interesser. Sentrale aktører identifiseres gjennom høringsprosessen for planprogram. Medvirkningsarbeidet brytes ned til tematiske problemstillinger der aktører inviteres til eget samarbeid om konkrete løsninger, se punkt over om utarbeiding av planforslag.

Internett: Prosjektet har en egen nettside, <https://miljopakken.no/prosjekter/Innherredsveien>. Her legges det jevnlig ut informasjon og materiale.

Kontakt med kommunikasjonsansvarlig: Enkeltpersoner eller grupper/organisasjoner kan underveis ta kontakt med kommunikasjonsansvarlig for prosjektet, for å få svar på spørsmål og komme med innspill i planleggingen. Kontaktinformasjon står på prosjektets hjemmeside. Planarbeidet og åpne møter vil bli annonsert på hjemmesiden og i Adresseavisen.

5.1 Milepæler i prosessen, medvirkning og beslutningspunkt

Planprogrammet legges nå ut på høring og skal deretter fastsettes politisk. Premisser danner grunnlag videre arbeid. Utformingsforslaget vil bestå av 3D modell med beskrivelse og konsekvensvurderinger og ROS-analyse, fagrapporter og illustrasjoner. Utformingsforslaget vil bli offentlig tilgjengelig og alle kan komme med innspill til planleggingsarbeidet.

Formell oppstart av planarbeidet skjer samtidig med at planprogrammet blir lagt ut på offentlig ettersyn.

Planprogram

Vår referanse

Vår dato

Gateprosjekt Innherredsveien

406253

02.11.2018

Aktivitet	Dato	Kommentar
Varsling av planoppstart	3. november 2018	Samtidig oppstart for Olav Tryggvasson, Innherredsveien og Kongens gate. Annonseres i Adresseavisen og varsles pr brev.
Planprogram på høring/offentlig ettersyn	3. november 2018	Samtidig oppstart for Olav Tryggvasson, Innherredsveien og Kongens gate. Annonseres i Adresseavisen og varsles pr brev. Materiale legges ut på nettside.
Informasjonsmøter	Uke 47 2018	Informasjonsmøte på kveldstid
Frist innspill til planprogram	15. desember 2018	Skriftlige innspill, informasjon om dette i varslingsbrev
Fastsette planprogram	Januar 2019	Politisk behandling i Trondheim kommune
Orienteringssak om utfordringer og muligheter	Februar 2019	Orientering i politiske forum Informasjon på hjemmeside, dialogmøter
Dialogmøter og orientering om hovedgrep	Mars 2019	Orientering i politiske forum Dialogmøter med sentrale aktører og berørte
Dialogmøter og orientering om tematiske løsninger	April 2019	Orientering i politiske forum Dialogmøter med sentrale aktører og berørte
Utformingsforslag på høring	Mai 2019	Komplett materiale legges ut på hjemmesiden og varsles. Informasjonsmøter for sentrale aktører
Materiale legges fram for finansieringsvedtak	Juni 2019	Legges fram politisk behandling i TK, FK og Miljøpakkens organisasjon.
Oppstart byggeplan	September 2019	Vedtatt del av prosjektet overføres til byggherreorganisasjonen og det igangsettes klargjøring av materiale til byggesøknad og konkurransegrunnlag for utlysning av byggeoppdrag
Medvirkning i byggeplanfase, byggesaksbehandling	November-april 2020	I forbindelse med planlegging av anleggsgjennomføring vil naboer og rettighetshavere bli varslet om prosess for gjennomføring av byggesak. Det vil bli anledning til å gi innspill til foreslåtte løsninger. Behandling av byggesak.
Tidligst mulig byggestart	September 2020	Behandling av finansiering i henhold til Bymiljøavtalen og bevilgninger fra staten gir grunnlag for utlysning av entreprenøroppdrag tidligst våren 2020

Planprogram

Vår referanse

Vår dato

Gateprosjekt Innherredsveien

406253

02.11.2018

6 Utredningstemaer

For alle tema skal 0+-alternativet (dagens situasjon med nødvendig oppgradering, gjeldende reguleringsplaner og metabuss innført) sammenliknes med planforslaget					
F = Fagrapporter som egne vedlegg til planbeskrivelse					
R=ROS-analyse (risiko- og sårbarhetsvurdering som skal forhindre at arealdisponeringen skaper særlig risiko)					
B = Beskrivelse (temaet tas inn i planbeskrivelsen,)					
Utredningstema	Problemstilling	Metodikk	F	R	B
Konsekvenser for overordnet infrastruktur og byvekst					
Byutvikling	Hvordan kan tiltaket gjøre strekningen til en god byggate?	Beskrivelse			X
Konsekvenser for kulturminner, kulturmiljø og arkeologi					
Kulturminner og kulturmiljø over bakken	Hvilke kulturmiljø og kulturminneverdier berøres av tiltaket?	Beskrive virkninger og evt avbøtende tiltak		X	X
Kulturminner under bakken	Hvor mye er utsjaktet tidligere og hva er risiko for å komme i konflikt med kulturlag?	Dialog med Riksantikvaren.		X	X
Konsekvenser for byrom					
Byliv og byrom	Hvordan bidrar planen til at byrommene i planområdet blir attraktive? Hvor har det vært vegetasjon tidligere og hvor kan det plantes trær?	Beskrive hvordan byrommene i gata og i nær tilknytning til gata blir påvirket av tiltaket. Vurderer tema vegetasjon og trær. Tema illustreres med 3D-illustrasjoner			X
Konsekvenser for trafikk, trafikkavvikling og trafiksikkerhet					
Kollektivtrafikk	Hvordan vil kollektivtrafikken fungere i planområdet? Hvordan blir fremkommelighet for buss i Innherredsveien og tilgrensende gater? Hvordan kan metabussstasjonene bli tilstrekkelig tilgjengelig, lesbar og brukbar for brukerne?	-Beskrive kollektivtilbud/aktuelle vedtak -Beregne framkommelighet for buss innenfor planområdet -Redegjøre for tilgjengelighet og utforming av metabussstasjonene for alle brukergrupper			X
Gående og syklende	Hvordan blir gatens attraktivitet, tilgjengelighet og framkommelighet for gående og syklende?	- Vurderer behov for nye hoved traséer for sykkel- og fotgjengertrafikk gjennom og i området - Vurderer behov for bedre gang- og sykkelforbindelser mellom metabussstasjonene og aktuelle målpunkt i området - Beskrive hvordan prosjektet påvirker opplevelseskvalitet og gatens barrierevirkning			X
Trafikkavvikling	Hvilke konsekvenser vil prosjektet ha for framkommelighet for de ulike trafikantgrupper? Hvordan ivareta tilgjengeligheten til	-Trafikktellinger -Trafikkanalyser Koordinering av arbeidet med Gatebruksplan	X		X

Planprogram

Vår referanse

Vår dato

Gateprosjekt Innherredsveien

406253

02.11.2018

	Midtbyen?				
Utrykningskjøretøy	Hvordan vil framkommeligheten og tilgjengeligheten for utrykningskjøretøy være innenfor planområdet?	- Vurdere framkommelighet for utrykningskjøretøy i kryss og på strekningen - Vurdere tilkomst til høye bygninger langs Innherredsveien for utrykningskjøretøy			x
Trafikksikkerhet	Hvordan ivaretas trafikksikkerheten innenfor planområdet?	TS-vurdering av tiltaket		x	x
Varelevering	Hvordan blir forholdene for varelevering i Innherredsveien og tilgrensende gater	Beskrive tilgjengelighet for vareleveranser og avbøtende tiltak for varelevering ved evt. endringer av gaten			x
Konsekvenser for bymiljø					
Støy	Hvordan blir støyforholdene for utredningsalternativet sammenlignet med 0-alternativet? Kan støyforholdene bli gode nok for flere boliger?	Vurderinger av støy etter retningslinje T-1442/2016, med bakgrunn i trafikkanalysen	x	x	x
Luftforurensing	Hvordan blir luftkvaliteten for utredningsalternativet sammenlignet med 0-alternativet?	Utredning av luftkvalitet med bakgrunn i trafikkanalysen og beskrive virkningen iht. T1520 forurensningsforskriften.		x	x
Konsekvenser for næringslivet					
Tilgjengelighet for kunder, ansatte og varelevering	Blir det endret tilgjengelighet til berørte næringsdrivende?	Beskrive løsning og virkninger og illustrere prinsipp for atkomst og tilgjengelighet			x
Konsekvenser for befolkningen					
Nullvekstmålet	Hvordan og i hvilken grad bidrar planen til å oppnå nullvekstmålet? i hvilken grad oppfylles potensialet i at dette er et sted i Trondheim som er enkelt å komme seg til og fra og rundt uten personbil?	Redegjøre for hvordan virkninger av tiltakene i planområdet bidrar til å nå nullvekstmålet Vurder endringen i konkurransekraften mellom de ulike transportformene i de ulike alternativene for bruk av gatetversnittet. Redegjøre for i hvor stor grad planene må bidra til nullvekstmålet sett i sammenheng med byen som helhet.			x
Barn og unges oppvekstvilkår	Hvordan ivaretas barn og unges oppvekstvilkår innenfor planområdet? Hvordan er tilgjengeligheten til områder for lek, nærmiljøanlegg og parker innenfor prosjektområdet og nærområdet?	Beskrive barns bruk av området i dag Beskrive konsekvensene utviklingen av området kan få for barn- og unges oppvekstvilkår Vurdere konsekvenser av planforslaget for skoleveg og trafikksikkerhet for barn og unge.			x
Universell utforming	Hvordan ivaretas universell utforming i planene?	Redegjøre for løsninger og tilrettelegging			x
Folkehelse	Hvordan bidrar planen til god folkehelse?	Beskrive virkninger			x

Planprogram

Vår referanse

Vår dato

Gateprosjekt Innherredsveien

406253

02.11.2018

Samfunnssikkerhet	Hvordan ivaretas samfunnssikkerhet i planen	Beskrive virkninger		x	x
Naturrisiko					
Klimaendringer	Vurdering av behov for tiltak som kan hindre flom	Redegjøre for løsning for overvannshåndtering og flomveier, behov for fordrøyningsanlegg		x	X
Grunnforhold	Vurdering av stabilitet og behov for tiltak	Redegjøre for løsning	x	x	x
Konsekvenser for teknisk infrastruktur					
Teknisk infrastruktur	Vurdering av behov for utskifting eller flytting av eksisterende ledninger og kabler Vurdering av konsekvenser av foreslåtte tiltak	Redegjøre for eksisterende vann- og avløpsanlegg, tilgang til slukkevann, el-anlegg og kabler i grunnen, samt beskrivelse av konsekvenser med hensyn på behov for flytting av rør og kabler, utbedringer og/eller kapasitetsendringer.			x
Konsekvenser i anleggsperioden					
Trafikkavvikling, tilgjengelighet	Hvordan vil trafikkavviklingen, trafikksikkerheten og brukbarheten for alle trafikantgrupper, inkludert barn og unge være i anleggsperioden	Trafikkanalyse for anleggsperioden			x
Støy- og støv i anleggsperioden	Hvordan blir støy- og støvforholdene i anleggsperioden	Vurdering av støy og luftkvalitet i anleggsfasen etter retningslinje T-1442/2016 og retningslinje T-1520/2012			X
Skader på kulturminner og kulturmiljø i anleggsperioden	Hvordan påvirkes kulturminner og kulturmiljø, inklusiv trær av anleggsfasen	Beskrive faren for skader på verneverdig bebyggelse og trær som følge av rystelser, uttørking og andre følger av anleggsarbeid.		X	x
Massetransport	Hvor mye masser skal graves og ut skal massene deponeres?	Beskrive hvordan håndtering og deponering av masser er tenkt ivaretatt i den videre plan- og prosjekteringsprosessen			X
Utbyggingstrinn	Hvordan vil Innherredsveien og tilgrensende kvartaler fungere i de ulike utbyggingstrinn Hvordan vil utbygging av Innherredsveien påvirkes av øvrige større infrastrukturprosjekt i Trondheim	Belyse tidsbruk og mulige utbyggingstrinn Beskrive hvordan utbyggingstrinnene i Innherredsveien forholder seg til andre infrastrukturprosjekt i Trondheim Gjennomføringsplan utarbeides i samråd med næringsliv og de andre gateprosjektene			x