

OPPSUMMERING AV WORKSHOP FJORDGATA

19.AUGUST 2020

PARKERING
VARELEVERING
SYKKELPARKERING



AGENDA

1. Velkommen – kort presentasjon av deltakere
2. Kort orientering om bakgrunn for tiltaket, politiske premisser og vedtak, samt veien videre etter møtet. Ved prosjektleder Ingrid Haugan Hansen (Miljøpakken)
3. Gjennomgang av forslag til løsning ved Jens Hvidsten (Rambøll)
4. Arbeid i grupper
5. Oppsummering og diskusjon ved Siri Hollup Broholm

PLANLEGGING AV SYKKELLØSNING I FJORDGATA



Miljøpakken
– bedre by



TRONDHEIM
KOMMUNE

Fjerner sykkelfelt og innfører tre kjørefelt i Olav Tryggvasons gate

Flertallet av politikerne i formannskapet har vedtatt å forlenge prøveprosjektet med miljøgate i Olav Tryggvasons gate.



Formannskapet har vedtatt å fjerne sykkelfelt i Olav Tryggvasons gate mellom Søndre gate og Kjøpmannsgata. FOTO: HÅVARD JENSEN

1. Formannskapet ber kommunedirektøren gjennomføre modell for prøveprosjekt Olav Trygvassonsgate skissert i notat av 02.01.2020 med følgende tillegg:

b. Formannskapet ber kommunedirektøren gå videre med å realisere en sykkelløsning i Fjordgata som så raskt som mulig kan erstatte sykkeltilbudet i Olav Tryggvasons gate.

c. Kommunedirektøren bes komme tilbake til Formannskapet med en sak der de i samarbeid med næringsliv og beboere i gata har gjennomgått hvilken parkeringsløsning som er gunstigst for å få etablert et sykkeltilbud i Fjordgata. Man skal også se på mulighetene og behovet for ytterligere p-plasser i området for å erstatte tapte plasser.

(Sak 09/20)

SYKKELFELT ELLER SYKKELVEG?



Saksprotokoll

Utvalg: Formannskapet

Møtedato: 21.04.2020

Sak: 112/20

Tittel: Saksprotokoll - Etablering av sykkeltilbud i Fjordgata

Resultat: Annet forslag vedtatt

Arkivsak: 20/38329

Vedtak:

Formannskapet vedtar at det etableres sykkelveg i Fjordgata som beskrevet i sakens alternativ 2, og vist i figur 3 og vedlegg 1. Tiltaket finansieres gjennom midler avsatt til sykkeltiltak i Miljøpakkens budsjett.

Formannskapet presiserer at det ikke ønskelig med store inngrep i Lusparken. Løsningen må innebære at sykkelvegen går på utsiden av parken, slik som vist på side 6 i vedlegg 1.

Behandling:

Lørdag Skistekst (U) - alternativt forslag av U. E. E. D.

PROSJEKTET - HOVEDTREKK

Sykkelveg i Fjordgata og deler av Munkegata, på nordsiden av vegen.

Kobles til eksisterende sykkelveg i Sandgata/Olav Tryggvasons gate i vest og sykkelfelt i Kjøpmannsgata i øst.

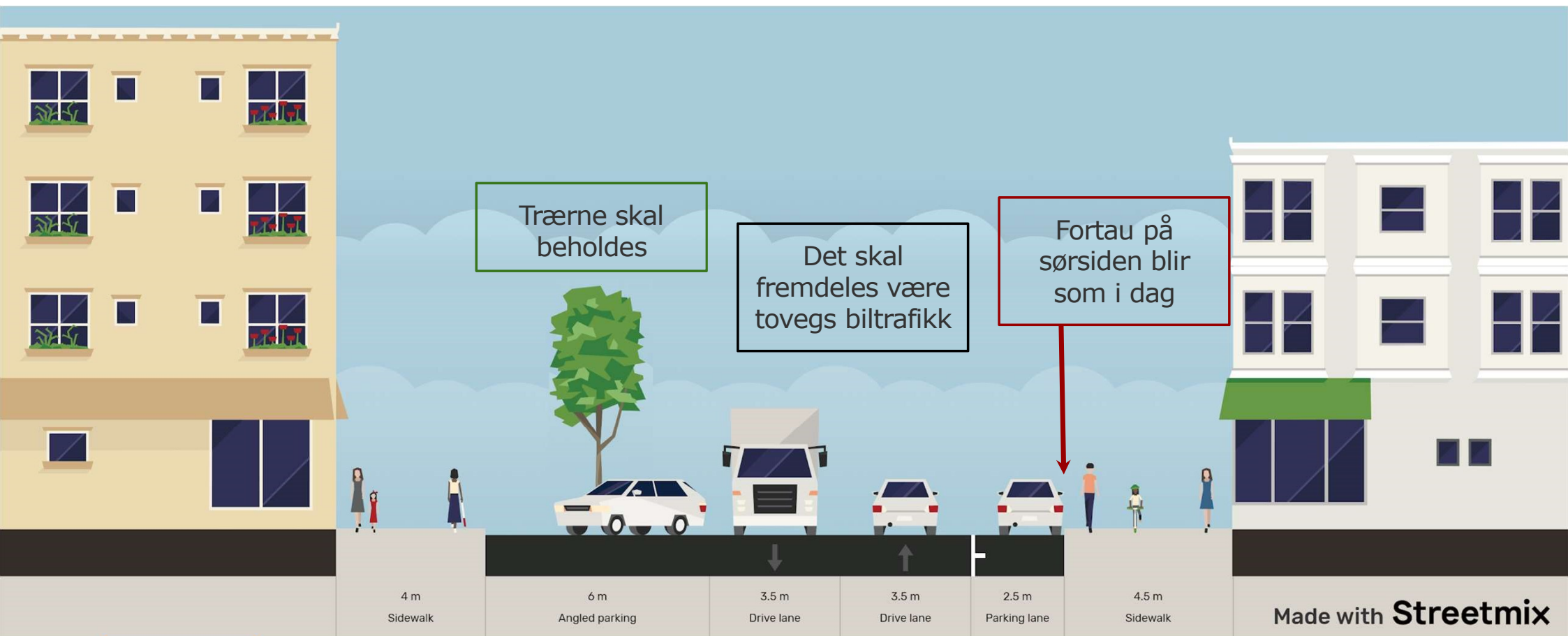
Enkle tiltak i første omgang.

Intensjonene er å unngå omfattende gravearbeid og at eksisterende sandfang/avrenning skal fungere etter tiltaket. Det ønskes at gatetrær i størst mulig grad skal bevares.

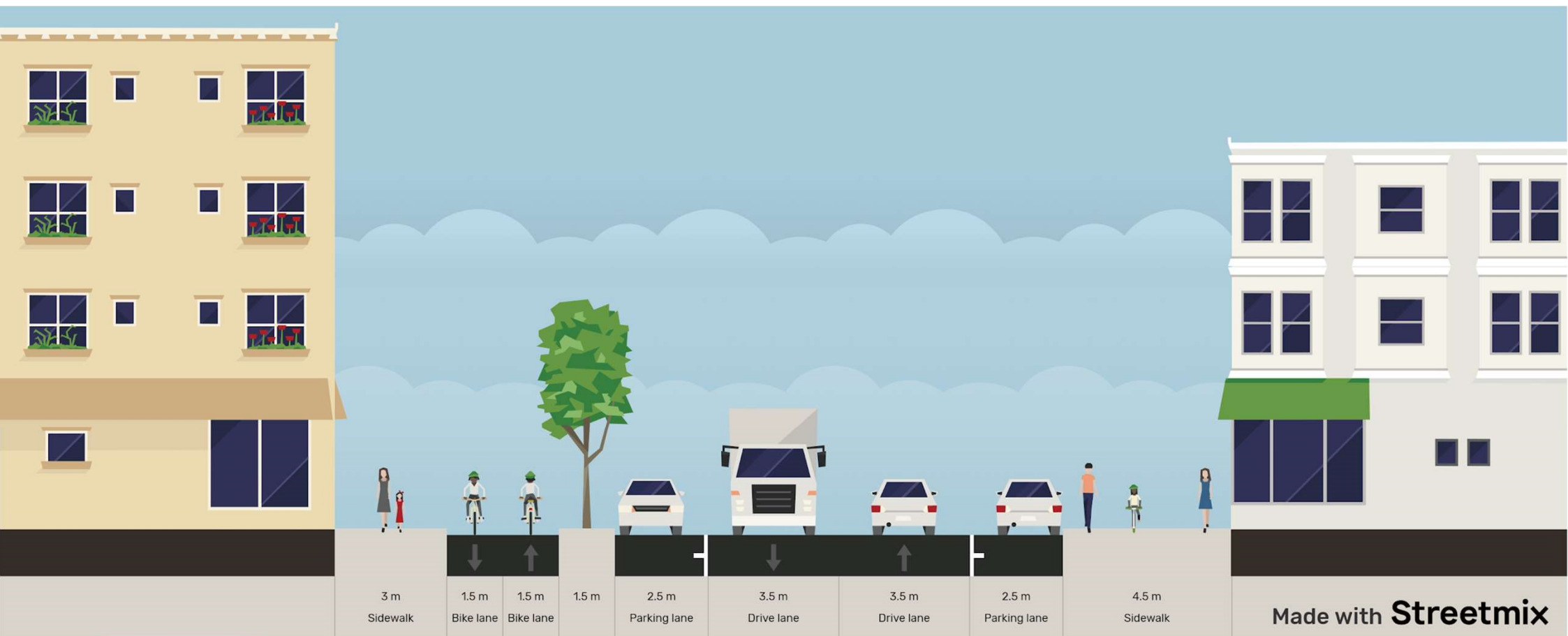
RAMBOLL



UTGANGSPUNKT FOR ARBEIDET



FORSLAG MED SYKKELVEG



Status og fremdrift

Detaljering, tilpasninger og suppleringer
Møter, innspill, workshop

Oppdaterte tegninger og foreløpig rapport på høring, trolig i løpet av september

Ønske om oppstart bygging i 2020

Kontakt:

Prosjektleder Miljøpakken: ingrid.haugan.hansen@trondheim.kommune.no

Oppdragsleder Rambøll: randi.troan@ramboll.no

DELTAGERE I GRUPPER

1.	2.	3.	
Petter Fuglaas - Trondheim kommune	Geir-Inge Hasselberg – Trondheim Parkering	Alexander Larsen – Statens vegvesen	
Helle Hoston - Renholdsverket	Johnny Ekle- Trøndelag fylkeskommune	Siri Hollup Broholm – Miljøpakken	
Jurg Berger – LUKS	Heike Schmidtko – Trøndelag fylkeskommune	Mads Leonardsen – Trondheim kommune	
Silje Tafto Petersen - Byantikvaren	Ingrid Haugan Hansen – Miljøpakken	Randi Trøan – Rambøll	
Paul Neergård - Rambøll	Jens Hvidsten – Rambøll	Roar Mehlum – Norsk Lastebileierforbund	
Beate Gamst Sjøland - Trøndelag fylkeskommune	Lars Olofsson - Byplankontoret	Ole Ludvigsen – Trøndelag brann- og redningstjeneste	

OPPGAVER: PARKERING OG SYKKELPARKERING

- Korttidsplasser for parkering – hvor er behovet størst?
- Antall p-plasser er redusert - hvilken betydning har det? Hva er behovet i Fjordgata i dag og i framtida?
- Parkering eller andre elementer som er i veien for oppstilling av brannbil?
- Hensiktsmessig plassering av parkeringsplasser i forhold til kryss?
- Parkering - antall HC-plasser: Viser planen tilstrekkelig antall plasser? Størrelse på HC-plasser? Er det hensiktsmessig plassering av dem i foreløpig plan?
- Sykkelparkering – hvor og hvor mange?

VARELEVERING

- Plassering av varelevering i foreløpig plan - riktig sted?
- Størrelse på vareleveringslommer?
- Tilstrekkelig med vareleveringsplasser og dekker det behovet mht lokalisering? Hvis nei - hvor stort er behovet? Hvor er behovet størst?
- Vil forslaget dekke framtidens behov også? Hvordan ser man for seg framtidens varelevering i midtbyen?

VARELEVERING

- *Tidsbegrensning for varelevering? Når er behovet størst? Levering hele døgnet eller spesielle tider?*
- *Konflikt mellom myke trafikanter og varelevering?*
- *Er det mulig med varelevering fra veitene og allmenningene? I tilfelle hvor/hvilke?*
- *Er det hensiktsmessig med varelevering fra kaisiden? Hvor på kaisiden?*

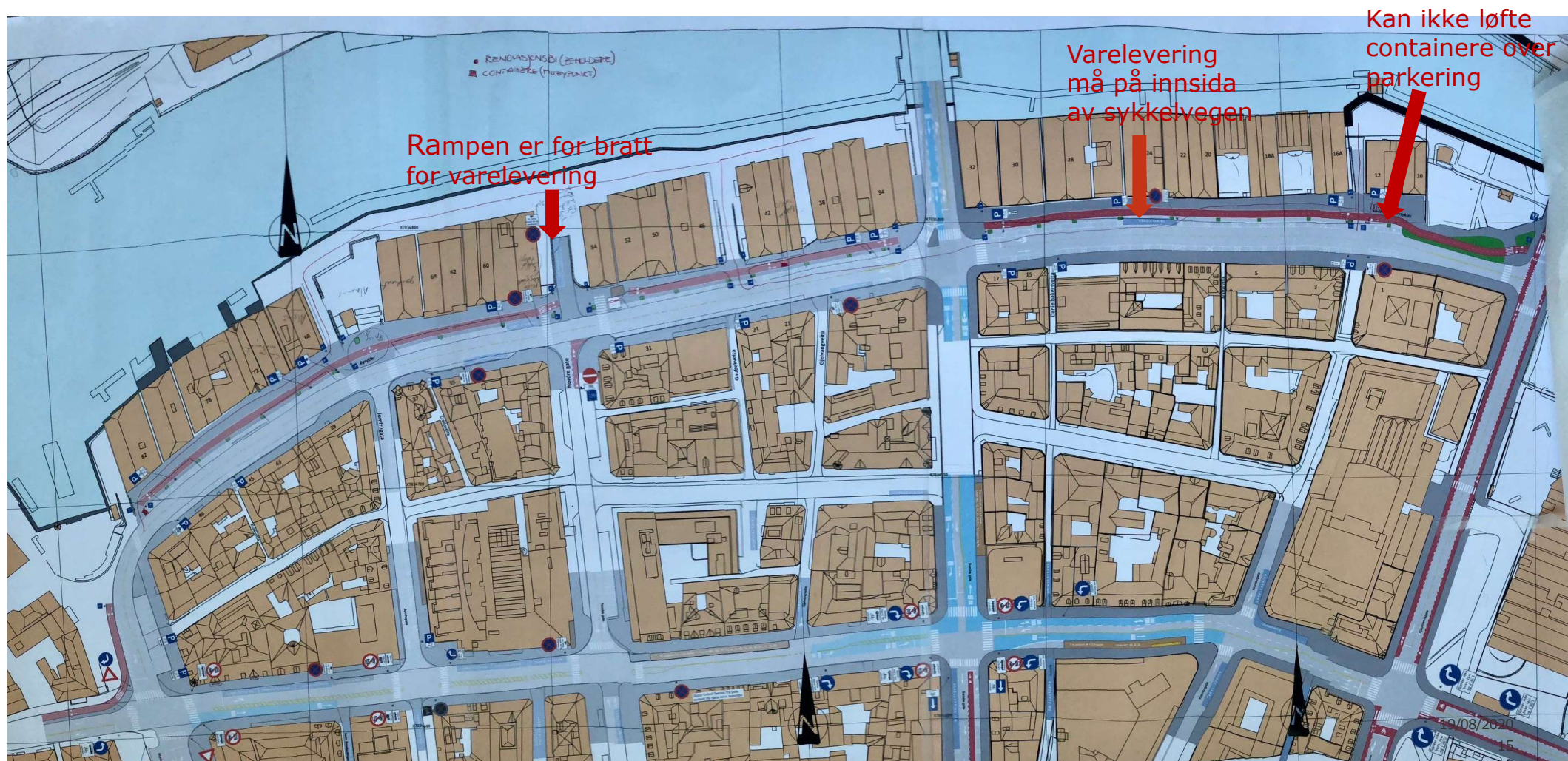
ANDRE FUNKSJONER

- *Atkomst og parkering for sykehus/lege – hvordan skal det hensyntas?*
- *Behov for taxiholdeplasser?*
- *Tilkomst for utrykning - gir løsningen tilstrekkelig framkommelighet? Kritiske punkt*
- *Renovasjon - 2 renovasjonspunkt må flyttes - til hvor? Framtidig og dagens behov? Plan for renovasjon i midtbyen?*
- *Tilkomst for vanlig søppelbil - dekkes dette? Framtidig løsninger på søppelhåndtering i Midtbyen?*

GRUPPE 1

- Inntegnet varelevering-boks nord for Nordre gt ned mot kaia er for bratt.
- Må etableres en plass for varelevering pr. kvartal.
- Varelevering på baksiden av sykkelveg, inn mot byggene. Arbeidstilsynet imot kryssing av sykkelveg ved varelevering.
- Behov ved varelevering: 20m lommer.
- Hensiktsmessig med levering fra kaikant hvis man kan unngå for mye rygging.
- Vanskelig å sette spesielle leveringstider for varelevering. Styres av kundene, og vil variere for de ulike næringene.
- Åpninger og sluser må hensynta større kjøretøy. Tilrettelegging for renovasjon.
- Returpunkt i vest flyttes, kan eventuelt ligge sammen med boks for varelevering.
- Returpunkt i øst ved parken flyttes ut i parkeringsareal.
- Unngå barriere ned mot kaikant for de myke trafikantene. Etablering av «shared- space» i allmenning.

GRUPPE 1



GRUPPE 2

- Varelevering – øl – pumpebil? Avstand?
- Båtforretning – oppstilling på fortauet i dag?
- EL-ladere i Fjordgata? Er det ønske om ladepunkt her? Trehusbebyggelse og verneverdige brygger. Brannstilløp ved lading?
- Korte stopp for følgetransport til klinikk? Hvor mange plasser og varighet? Er dette forskjellsbehandling i forhold til andre klinikker i Trondheim? I dag er det 2 plasser her, ønskelig med 4.
- HC-plasser – størrelse på oppstilling og plassering?
- Opprydding og vurdering av behov for skilting: innfesting av skilt inn mot trær?
- Er veitene kjørbare? Trafikkbildet? Skilting? P-plasser i Fjordgata som kolliderer med det tilgrensende trafikkbildet?
- Vurdering av tidsbegrensningen? 30 min eller 3 timer?
- Sykkelparkering i buffersonen. Trafikksfarlige situasjoner? Bysykler – hvor?

GRUPPE 2

- Renovasjon og brannbiler? Ikke løst over sykkelparkering og fortau og P-plasser
- Varelevering på innsiden av sykkeltraseen. Helhetlig plan etterlyses! Logistikk og kapasitet påvirker trafikkbildet.
- Næringstransport? Håndverkere?
- Heve sykkelvei ved Jomfrugata allmenning vest
- Vikepliktsskilt ved Nordre gt mangler
- Nødvendig å skilte gangveg? Riktig skilting?
- Forsterket/intensiv belysning ved gangfeltet nord for Fjordgata i Kjøpmannsgata.

GRUPPE 2



GRUPPE 3

- Det bør være 3,5 m mellom skilt på fortau slik at brannbil kommer mellom skiltene
- Mye varelevering på/langs fortauet i dag. En del varelevering fra baksiden fra almenneing ved Nordre gate.
- Å trekke varer fra langsgående parkering til butikken blir en utfordring vinters tid.
- Kapasitet på varelevering reduseres betraktelig når man må bruke kun vareleveringslommer. Ståtid i lommen øker siden avstand til butikkene blir lengre enn når de leverer på fortauet som i dag. Må kjøre rundt for å vente på ledig plass i vareleveringslomme. Varer i bilene er lastet i rekkefølge mht butikker. Dvs at plukklinjer på lasteterminalen er basert på optimal kjørelinje der varene skal leveres.
- I OT må de kjøre 4 ganger lenger for varelevering enn tidligere.
- Hva slags konsepter skal vi ha i framtida? Tiltak som iverksettes nå må gjøre at vi når framtidige målsetninger.
- Hva slags virksomheter skal være i Fjordgata? Logistikk rundt virksomheten blir sjelden ivaretatt.
- Det trengs overordnede mål.
- Se sammenfallende behov

GRUPPE 3

- Sparkesykler – det må tenkes på hvor disse skal parkeres
- Det er dumt at all varelevering må gjøres innenfor tidsbegrensninger – det bør i hvert fall være andre tidspunkt i Fjordgata enn ellers i byen. Unngå rushtiden.
- Næringsavfall tømmes av andre aktører enn renholdsverket.
- Droppunktet har ansvaret for at varene føres over til butikken. I dag er sjåføren som har ansvaret for varene frem til mottakeren i butikken har overtatt varene.
- Det er for få vareleveringslommer og de er for korte.
- Det er for lang avstand mellom vareleveringslommene.
- Letetrafikk økes når antall plasser er få. Gjelder både varelevering og parkering.
- Ønskelig med lasteplasser og HC-parkering ved kryss
- HUB/sluseløst varemottak – vil da være mulig med varelevering om natta? Ansvar for varene?
- Dersom det skal være varelevering fra kaisida må kjøretøyene unngå å rygge. Hva skjer med varelevering her dersom det skal være promenade der?

GRUPPE 3

- Sårbarhet? Hav skjer dersom det er en hendelse i OT som gjør at den stenges en dag? Hvor skal bussene gå da?
- Fjordgata er omkjøringsruta for RV 706.
- Behov for korttidsparkeringsplasser ved sykehuset/legesenteret. Det utføres ca 4000 operasjoner her per år.
- Press på HC-plasser vil øke dersom vanlige parkeringsplasser reduseres.
- Trondheim parkering har ca 70.000 i omsetning per år per parkeringsplass. Dette vil bli reduksjon i omsetningen dersom antall plasser går ned.
- Øvrig næringstransport slik som håndverkere – hvor skal de parkere?



Nummer henspeiler på nummerering i kartet:

- 1) Kritisk med varelevering ved krysset med gangfelt rett ved
- 2) Lastebil skal ut til Fjordgata her, må være åpent
- 3) Brannbil må ha mulighet for innkjøring her
- 4) Brannbil må ha mulighet for utkjøring her
- 5) Brannbil må ha mulighet for inn/utkjøring her
- 6) Brannbil må ha mulighet for inn/utkjøring her
- 7) Man styrer retningen for vareleveringstrafikken med plassering av vareleveringslommer. Plass til en liten lastebil i de skisserte lommene. Lastebil må rygge for å komme seg ut av lomme – rygger inn i gangtrafikk. Lastelemen blir stående rett ut i hodehøyde.
- 8) Parkeringskjellere for boligene i Fjordgata – disse må krysse sykkelvegen
- 9) Vanskelig for brannbil å komme inn og ut
- 10) Brannvesenet: Det bør være planfritt her – senke sykkelvegen for å unngå høy fortauskant i sonen mellom trærne og bryggene. Støttebein for stige bil må stå der det ikke er trær. Bilen må stå på sykkelvegen for å få stor nok avstand fra veggen til å få ut støttebeinene. Det vil være bedre med en kant mot trærne/parkeringen. 10 cm kantstein er ok, 20 cm er for mye. Viktig at det er fas på kantstein! Bufferkantsteinen som er lagt i Sandgata mellom kjøreveg og sykkelveg har ikke fas, som det var lovet, og det ødelegger dekkene dersom du kommer borti. Skarp kant ødelegger stammen i dekkene og dekket kan eksplodere etter en stund – det kan medføre alvorlige ulykker.

19/08/2023
22

OPPSUMMERING AV VIKTIGE INNSPILL PLENUM

- Sykkelveg bør ikke oppleves som en barriere
- Renovasjon og tilgang til containere må opprettholdes. Disse ligger på P-plasser i dag. Kjøretøyene er like store som brannbiler.
- Det bør søkes varige løsninger mht renovasjon og det savnes en helhetlig plan.
- LUKS: Varelevering MÅ fortsatt kunne gjøres på innsida av ny sykkelveg langs bryggerekka. Det må være en vareleveringslomme per kvartal. Det savnes en bylogistikkplan for midtbyen. Varelevering kan ikke gjøres på rampene – det blir for bratt.
- Stavanger er et eksempel på by som har plan for varelevering og renovasjon.
- Næringstransport er mer enn varelevering – slik som håndverkere.
- Ønskelig med korttidsplasser ved klinikk – skal de ha særbehandling? Er behovet egentlig taxiholdeplass? Det utføres i snitt 4000 operasjoner her. Folk blir som regel hentet i bil etter operasjonene.
- Man må tenke utenfor bare Fjordgata. Færre vareleveringsplasser gir konsekvenser for Midtbyen for øvrig. Færre plasser medfører flere biler, - det blir økt letetransport etter ledig vareleveringslomme. Viktig at man tenker helhetlig.

OPPSUMMERING AV VIKTIGE INNSPILL PLENUM

- Ny dagligvarebutikk nederst i Nordre – hvordan tenkes varemottak?
- Elbilladere i Fjordgata – hva med brannfare?
- Sykkelparkering i buffersonen – synes uheldig mellom parkering og sykkelveg.
- HC plasser bør også tidsbegrenses, det er de ikke i dag. Kan stå parkert på samme sted hele dagen.
- Sterk oppfordring til prosjektet om dialog med butikkeierne: Hvor utføres varemottak/levering i dag. Krav fra arbeidstilsynet er strenge mht varelevering.



TAKK FOR INNSPILL!