



Trondheim, 12.september 2014

## Vurdering av alternative løsninger til hvilebod i Steintrøvegen

Samferdselsavdelingen i STFK har sammen med AtB sett på alternativer til å bygge ny hvilebod i Steintrøvegen og ha dette som reguleringsplass for busslinje 8.

Dagens løsning med hvilebod på Blakli er langt fra ideell, da den medfører mye posisjonskjøring som er kostbar og unødvendig belastende både for klima og lokalmiljø/støy. AtB har satt i verk tiltak for å redusere dette ved å la rute 8 starte på Blakli i stedet for Steinåsen, og i stedet kjøre en liten matebuss fra Steintrøvegen som mater til Rute 5/9/36/66 på Voll studentby. Dette er ikke en fullgod løsning for passasjerene, og det medfører ekstra driftskostnader kontra å ha hvilebod lokalisert i Steintrøvegen. Leieavtalen for Blakli løper dessuten ut i mai 2016.

Et annet alternativ som er vurdert, er å la linje 8 ha endeholdeplass på Lohove i stedet for Steintrøvegen. For å kunne ta imot de ekstra bussene, må snuplassen på Lohove utvides med plass til ytterligere tre 15 meter lange busser. Venstresving fra snuplassen ut i Loholt allé må være mulig, noe det trolig ble tatt høyde for ved utforming av snuplassen. Denne løsningen vil medføre 1,3 kilometer ekstra kjøring for hver rundtur. For at dette skal kunne forsvares, bør det anlegges holdeplasser/kantsteinestopp i begge retninger mellom holdeplassene Steinan og Loholt Allé, slik at noen får et bedre busstilbud som følge av omleggingen. Etablering av holdeplassene medfører ytterligere kostnader. For at det skal kunne kjøre tovegs busstrafikk på strekningen med den frekvensen rute 8 har, må vegen tilfredsstillende kravet for tovegs busstrafikk, som er 6,5 meter kjørefeltbredde. Ca. 500 meter av strekningen har i dag i følge NVDB en kjørefeltbredde på 5,2 meter. Det vil si at det er nødvendig å utvide vegen med mer enn en meter i bredden før en kan sette busstrafikk på strekningen. Vegen ligger i skrånende terreng, og fortau og gang- og sykkelveg langs vegen er ikke bredere enn de må være (ca. 3 meter), det er også et bolighus nært vegen på nedsiden. På øversiden er det til dels bergvegg med hus oppå knausen. Utvidelse av vegbanen vil med andre ord være kostbart, og gjøre betydelige inngrep i nærområdet.

Et tredje alternativ er å ha reguleringsplass og hvilebod et annet sted langs linja. Trondheim kommune ønsker ikke at bussene skal ha regulering og sjåførbytte i midtbyen, og den nye terminalen i Prinsenkrysset er lagt opp som en gjennomkjøringsterminal med kortest mulig holdeplassestid. Regulering og sjåførpause andre steder i løpet av ruta vil medføre særdeles misfornøyde passasjerer. Da gjenstår den andre enden av pendelen, Stavset, som mulig alternativ. Ved dagens snuplass er det ikke plass til oppstilling av tre busser, og det er vanskelig å se at det er rom for noen særlig utvidelse. Det er heller ikke noen opplagt plass å sette opp en hvilebod her. Vi vil også påpeke at i den grad det er problematisk å anlegge hvilebod og ha reguleringsplass i Steintrøvegen fordi dette er et boligområde og en er tett på beboere, er denne problematikken heller større enn mindre i Enromvegen, da bolighusene ligger tettere på snuplassen, og det er avkjøringer fra denne til flere bolighus.

Når Trondheim kommune ønsker at bussene skal oppholde seg kortest mulig i sentrum, må det legges til rette for at regulering, pauseavvikling og sjåførbytte kan foretas i endene av de ulike busslinjene. Samferdselsavdelingen og AtB mener den ønskede etableringen i

Steintrøvegen utpeker seg klart som det samfunnsmessig mest fordelaktige alternativet, og håper på medhold fra Trondheim kommune i dette.

Med hilsen

Eivind Myhr,  
Rådgiver  
Samferdselsavdelingen