

Saksframlegg

Gatebruksplan for Midtbyen

Arkivsaksnr.: 05/8978

Forslag til innstilling:

Gatebruksplanen for Midtbyen anbefales vedtatt med de forslag til endringer og tilføyelser som er presisert i saksframlegget. Føringerne i gatebruksplanen legges til grunn for den videre planlegging og prosjektering.

SAMMENDRAG

Gatebruksplanen er en plan for bruken av gatene i Midtbyen etter åpningen av Nordre avlastningsveg i 2009. Mindre gjennomgangstrafikk gir rom for et mer oversiktlig vegsystem og bedre forhold for fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikanter. Planforslaget viser aktuelle muligheter og anbefalte forslag til tiltak på kort og lang sikt.

Gatebruksplanen ble sendt på høring av formannskapet 9.01.2007. Gjennom høringsprosessen har det kommet kommentarer fra 25 berørte etater, interesseorganisasjoner og privatpersoner. Det er få innvendinger til saksdokumentet og helhetsgrepet i planen, selv om det på et par sentrale områder er ulike oppfatninger av hvilke konkrete løsninger som bør velges. Det er flest innvendinger til plasseringen av bussholdeplassene og utformingen av hovedvegvingen. Disse tiltakene henger sammen og kan ikke ses isolert. Det er ellers også noe varierende syn på hvor omfattende fartsbegrensningen i Midtbyen bør være, til dels ulike syn på parkering, og noe usikkerhet med hensyn til finansiering.

Det er i høringsperioden foretatt trafikkberegninger av anbefalt planforslag og også enkelte andre supplerende undersøkelser. Disse er presentert i saksframlegget sammen med en drøfting av de spørsmål som det har vært mest innvendinger og kommentarer til. Etter en nærmere vurdering av disse spørsmål har rådmannen kommet til følgende konklusjoner:

- Rådmannen opprettholder forslaget om at bussenes omstigningsholdeplass plasseres i Prinsenkrysset, men har stor forståelse for miljøproblemene i Tordenskiolds gate og foreslår at det settes av 15 mill. kr ekstra til gjennomføring av avbøtende tiltak langs denne traséen
- Rådmannen mener det er viktig å opprettholde forslaget om å innføre 30 km/t som fartsgrense i hele Midtbyen, og kan vanskelig se at noen av de innvendingene som reises er så alvorlige at de veier tyngre enn trafiksikkerheten
- Rådmannen ser de arkeologiske betenkelighetene med utgraving av parkeringshus innenfor middelalderbyen, men mener at dette er så viktig at en bør søke å finne modifiserte løsninger i samråd med Riksantikvaren for et anlegg under Olav Tryggvasons gate
- Rådmannen er enig at det på nåværende stadium er betydelig usikkerhet både med hensyn til kostnader og finansiering, og uttrykker alvorlig bekymring for Statens vegvesens foreslag om å redusere midler til kollektivtiltak, midtbytiltak og sykkelprosjekt i Trondheim for dekning av kostnadsoverskridelser på Rv 30
- Rådmannen kan ikke se at gjennomføringsplanen kan endres særlig i forhold til det anbefalte handlingsprogrammet, men anbefaler at fullføringen av enkelte tiltak kan utstå til 2010.

I tillegg har rådmannen gjennomgått de ulike høringsuttalelsene og laget forslag til endringer og tilføyelser som tas inn i planen og i retningslinjer for videre planlegging og prosjektering.

Med denne bakgrunn anbefaler rådmannen at Gatebruksplanen for Midtbyen, med de forslag til endringer og tilføyelser som er presisert i saksframlegget, vedtas.

BAKGRUNN

Gatebruksplanen er en plan for den nye trafikksituasjonen i Midtbyen etter at Nordre avlastningsveg er utbygd i 2009. Gjeldende plan ble vedtatt av Bystyret i 2001. Senere er forutsetningene noe endret, spesielt som følge av at Torvet er stengt for biltrafikk. Dette har utløst behov for å revidere planen.

Gatebruksplanen er en prinsipplan for bruken av gatene. Innenfor disse rammene har en fortsatt en viss frihet med hensyn til utformingen i den detaljerte planlegging og prosjektering. For å ha en sikkerhet for at løsningene er gjennomførbare, og for å anskueliggjøre mulige konsekvenser, er det også arbeidet med

Trondheim kommune

detaljerte løsningsforslag i enkelte områder. Disse er vist avslutningsvis som vedlegg i rapporten. De er å betrakte som eksempel på løsninger og ikke som en del av planen.

Det er gjennomført supplerende trafikkberegninger av anbefalt planforslag og også enkelte andre supplerende undersøkelser i høringsperioden. Disse presenteres i saksframlegget.

Gatebruksplanarbeidet har vært samordnet med Transportplan for Trondheim 2006 – 15. Planen konkretiserer flere av de problemstillingene som behandles i transportplanen, og i et par tilfeller har Bystyret allerede fattet vedtak på tiltak i planen ved behandling av Transportplanen (08.02.2007¹).

Planforslaget er utarbeidet av Byplankontoret i samarbeid med Trondheim byteknikk og Miljøenheten. Andre sentrale aktører som Statens vegvesen, Trondheim Parkering, Næringsforeningen i Trondheim, politiet, Team trafikk, Gråkallbanen, Trafikanten Midt-Norge, drosjenæringen og Syklistenes landsforening har også deltatt i diskusjoner underveis.

Gatebruksplanen ble sendt på høring av Formannskapet 9.01.2007. Gjennom høringsprosessen har det kommet kommentarer fra 25 etater, interesseorganisasjoner og privatpersoner, hvorav to med underskriftslistes fra henholdsvis ca 40 og ca 110 personer. Her er det både en del støtte til de forslagene som lanseres, mange som ikke har kommentarer og en del som har klare innvendinger. Dette gir grunnlag for en bred faglig debatt om de forslagene som fremmes.

I det følgende presenteres først hovedtrekkene i høringsrapporten og deretter høringsuttalelsene. Rådmannen drøfter avslutningsvis de elementene i planen som det er mest uenighet om.

HØRINGSRAPPORTEN

Her gjengis et sammendrag av høringsrapporten som oppsummerer målene, de viktigste hovedpunktene i planen og mulighetene for gjennomføring på kort og lang sikt.

Planleggingsmål

Redusert trafikk gjennom Midtbyen

Åpningen av Nordre avlastningsveg i 2009 gir rom for endret gatebruk og krever også andre trafikk-løsninger for å sikre at vegen får tilsiktet effekt. Vegens reguleringsplan inneholder rekkefølgebestemmelser om at vegen ikke kan tas i bruk før kapasiteten på eksisterende hovedgatenett gjennom Midtbyen er redusert med i prinsippet to kjørefelt i øst-vestlig retning.

Visjoner

Arbeidet er basert på visjoner og mål for videre byutvikling. Kommuneplanens visjon om ”store, lille Trondheim” peker mot en storslagen småby som forener storbyens muligheter og småbyens kvaliteter. For Midtbyen betyr det både vitalisering og foredling, med vekt på både gjenbruk og videreutvikling, der det gis gode betingelser for næring, handel, administrasjon og kultur. Transportsystemet utvikles med vekt på trygghet, trivsel og god tilgjengelighet. Midtbyen er også en viktig sosial arena som gir identitet og rom for mangfold, brytninger og rekreasjon. Midtbyen skal utvikles til et bysentrum med gateliv og bykultur hvor fotgjengerens vilkår er sentrale.

¹ Sak 05/9739

Trondheim kommune

Transportpolitiske mål

De viktigste føringene ligger i Transportplanmeldingen som ble behandlet av Bystyret i 2005. Her vektlegges sikker og miljøvennlig transport og prioritering av miljøvennlig transport framfor personbiltransport i sentrale byområder. Dette konkretiseres gjennom krav om å øke kollektivtrafikkens hastighet med 25 % i sentrale byområder, gjennom tilrettelegging for universell utforming og gjennom styrking av skinnegående transport ved forlengelse av trikken. Plass til kollektivfelt og sykkelfelt skal prioriteres på innfartsårene, og det oppfordres til at fotgjengere og syklistene skilles med egne vegnett der dette er hensiktsmessig.

Videre vektlegges tilrettelegging for effektiv næringstransport og varedistribusjon. Parkerings- og gatebruksregulering lanseres som virkemiddel for å styre trafikken, og det pekes på at det skal føres en restriktiv parkeringspolitikk i sentrum.

Viktig er også Bystyrets vedtatte "nullvisjon" med konkretiserte mål for reduksjon av personskader, og da spesielt de alvorligste skadene.

Voksende bysentrum

Midtbyen er klart avgrenset av vann gjennom elva og kanalhavna. Funksjonelt består den av fire bydeler, boligbyen Sanden – Løkkan, institusjonsbyen på Kalvskinnet, kirke- og administrasjonsbyen rundt Nidarosdomen og forretnings- og servicebyen i nordøstre kvadrant. Sistnevnte har tatt spranget over elva og preger nå også Bakklandet og Nedre Elvehavn. I tillegg er Brattøra med sentralstasjonen også en funksjonelt viktig del av sentrum. Snart reduseres sannsynligvis også jernbanens barrierevirkning mot fjorden.

Hovedgrep

Rapporten inneholder en statusbeskrivelse og ulike forslag til tiltak. I det følgende gjengis de anbefalte hovedgrepene i planen og begrunnelsen for disse.

Vegareal til byformål

Åpningen av Nordre avlastningsveg krever som nevnt en omdisponering av bilvegnettet i Midtbyen. I planforslaget vises gjenvunnet vegareal gjennom ombygging av deler av Sandgata til kanalpark og innfartsåre for myke trafikanter, og gjennom ombygging av store deler av Olav Tryggvasons gate til kollektivgate og hovedrute for syklistene. Disse prinsippene ligger også inne i gjeldende plan.

Nytt kollektivknutepunkt/omstigningsholdeplass

Den kanskje viktigste endringen i planforutsetningene er stengingen av Torvet for biltrafikk, og det sterke ønsket om å flytte også bussene vekk fra Torvet. Tidvis er dette helt nødvendig i forbindelse med store arrangementer og festivaler.

Alternative plasseringer av et nytt holdeplassområde er vurdert. De fleste krever bruk av deler av Prinsens gate. Denne er i dag blant de mest ulykkesbelastede gatene i byen, og holdeplassområdet forutsettes derfor stengt for gjennomkjøring med bil. I planen anbefales Prinsenkrysset utviklet til nytt knutepunkt. Her har en gatebredder som gjør det mulig å etablere funksjonelle holdeplasser og en holdeplasstruktur som betjener trafikantene relativt godt.

Prinsenkrysset gir rom for bussholdeplasser med dagens størrelse, men det er en klar målsetting å komprimere området etter hvert som kollektivtrafikkens framkommelighet bedres og behovet for reguleringsstid reduseres. Begrepet trafikknutepunkt er derfor en bedre betegnelse på

Trondheim kommune

omstigningsholdeplassen enn terminal.

Oversiktlig vegsystem

Et enkelt og oversiktlig hovedvegnett i form av en tovegsring for biltrafikken er et grunnleggende planprinsipp som også ligger inne i gjeldende plan. Målet er et vegsystem hvor det er lett å finne fram uten envegsregulering og svingebegrensninger. Dette vil nødvendigvis ha redusert kapasitet, og planen viser nødvendige tilpasninger for avvikling av trafikken.

De vurderte vegsystemene kan bare avvikle om lag 90 % av den beregnede etterspørselen i rushtidene. Ellers i døgnet vil det ikke være kapasitetsmessige begrensninger.

Kjøpmannsgata og Fjordgata inngår som tovegsgater i hovedvegringen i alle vurderte alternativ, og Bispegata og Erlings Skakkes gate som parvise envegsregulerte gater som i dag. I vest anbefales en trasé som fra Prinsens gate følger Erling Skakkes gate og Smedbakken rundt Leuthenhaven og Tordenskiolds gate ned til Sandgata.

Hovedprinsippet er tilpasset en utvikling av Prinsenkrysset til omstigningsholdeplass for busstrafikk. Trafikkberegningene viser at avviklingen med denne løsningen blir minst like god, eller trolig litt bedre, enn om ringen følger dagens trasé i Prinsens gate. Grunnen er at en forenkler situasjonen i krysset Prinsens gate – Erling Skakkes gate, som er den viktigste flaskehalsen på innfarten fra sør.

Den økte trafikkbelastningen i Tordenskiolds gate og Erling Skakkes gate, utgjør de største betenkelighetene med det foreslåtte hovedvegnettet. Tordenskiolds gate er mindre robust med mer sårbare omgivelser enn Prinsens gate. Dette gjelder også alternativt St. Olavs gate. Tordenskiolds gate har betydelig trafikk også i dag, men var forventet å få mindre trafikk til tross for at den også er en del av hovedvegnettet i gjeldende gatebruksplan.

Bilfri bykjerne

Området innenfor hovedvegringen foreslås i stor grad utviklet som en bilfri bykjerne i tråd med økende etterspørsel etter rom for møteplasser og opplevelsarenaer. Gågatenettet foreslås utvidet i tre retninger:

- Et sammenhengende gangstrøk over Torvet mellom omstigningsholdeplassen i Prinsenkrysset og Nordre gate.
- En forlengelse nordover av gågata i Nordre gate fram til Carl Johans gate, og av Jomfrugata fram til Fjordgata.
- En forlengelse av gågata i Th. Angells gt. fram til Søndre gate for å gi et sammenhengende gangstrøk til Kjøpmannsgata og innfarten fra Bakke bru.

I tillegg foreslås store deler av Olav Tryggvasons gate som kollektivgate og deler av Prinsens gate som kollektivgate og omstigningsholdeplass.

Kollektivprioritering

Bystyret har vedtatt at kollektivtrafikkens hastighet skal økes med 25 % innenfor Kollektivbuen. For Midtbyen betyr det at gjennomsnittshastigheten skal øke fra 13- til 16 km/t. Reisetiden gjennom Midtbyen reduseres da med om lag 1,5 minutt.

Dette foreslås sikret ved å reservere egne felt og gater, samt å prioritere kollektivtrafikken i lyskryss. 37 % av busstraséene i Midtbyen blir liggende i kollektivgater. Ytterligere 35 % av traséen blir kollektivfelt eller sambruksfelt. Kollektivtrafikken får da prioritert trasé på vel 70 % av strekningen i Midtbyen. Dette antas

Trondheim kommune

sammen med prioritering i lyskryss, universell utforming og andre tiltak for å redusere billetteringstida tilstrekkelig til å oppnå de vedtatte målene.

Drosjeholdeplassen sør for Stiftsgården foreslås flyttet til Kongens gate utenfor Trondheim Torg med innkjøring fra Prinsenkrysset. Holdeplassen i Nordre gate flyttes til Dronningens gate vest for Nordre gate.

Forlengelse av trikken

Bystyret har vedtatt at skinnegående transport skal styrkes gjennom en midtbysløyfe eller en ny sløyfe til Pirterminalen. I planen anbefales å reservere en trasé langs Dronningens gate fram til Søndre gate og derfra videre over Meråkerbrua til Brattøra. Dette vil gi en god betjening av Midtbyen samtidig som det blir enklere å finne fleksible løsninger for tilrettelegging for buss- og sykkeltrafikk i Olav Tryggvasons gate.

Ved flytting av omstigningsholdeplassene til Prinsenkrysset integreres trikken i denne. Det er likevel aktuelt å forlenge trikketraséen fram til Prinsens gate, slik at en får en sløyfe i St. Olavs gate og Prinsens gate, og dermed frigjør gatene for trikkesløyfen lenger vest. (Vedtatt av Bystyret ved behandling av Transportplanen).

30 km/t i Midtbyen

Forslag om 30 km/t som fartsgrense i Midtbyen ble tidligere vedtatt av formannskapet i 2003, men opphevet av Bystyret under henvisning til at en skulle komme tilbake til spørsmålet når en hadde erfaring med bilfritt torg. En annen bakgrunn for at forslaget nå kommer opp igjen, er at Midtbyen har hatt en ugunstig ulykkesutvikling i senere år. Storparten av de alvorlige skadene rammer fotgjengere og syklistere. Lavere fart er en virkningsfull måte for å redusere alvorlige ulykker, og 30-soner er innført i sentrum av Oslo, Bergen og Bodø.

Innføringen av en 30-sone gjør det samtidig enklere å kombinere syklistere og biltrafikk og dermed skille syklistere fra fotgjengere. Den er også et viktig tiltak for å redusere støy- og støvplager samt å gjøre gjennomkjøring av Midtbyen mindre attraktivt når Nordre avlastningsveg er på plass. Fartsbegrensning er en mer hensiktsmessig måte å sikre seg mot gjennomkjøring på enn å regulere kronglete omveger eller bruke kø for å begrense trafikken.

De største betenkelighetene med å redusere hastigheten er knyttet til kollektivtrafikkens framkommelighet. Hastighetsreguleringen har imidlertid marginal betydning i de tidene på døgnet hvor kollektivtrafikken forsinkes.

Fotgjengerprioritering i lyskryss

Det foreslås å prioritere fotgjengere sterkere gjennom en hovedregel om at alle lyskryss i Midtbyen skal ha vrímlefase og maksimalt ett minutt ventetid for fotgjengere. Bare unntaksvis fravikes dette i kryss med store avviklingsproblemer.

Tiltaket er begrunnet ut fra at fotgjengerne i dag har lange ventetider i flere lyskryss. Dette er både et framkommelighetsproblem og et sikkerhetsproblem når det medfører at folk krysser mot rødt lys eller utenfor fotgjengerfeltene.

Universell utforming

Hensynet til universell utforming skal ivaretas ved utforming av alle nye gateanlegg og kollektivholdeplasser. Det tilrettelegges parkeringsplasser for bevegelseshemmede i direkte tilknytning til gågatene for å lette atkomsten til disse.

Trondheim kommune

Skille fotgjengere og syklistere

Planforslaget anbefaler hovedruter for sykkeltrafikk der syklistene skilles fra fotgjengertrafikken. Med 30-sone kan dette skje i form av sykkelfelt langs hovedvegnettet og uten spesielle tiltak i gater med lite biltrafikk. Det innebærer nye sykkelfelt i Kjøpmannsgata, Olav Tryggvasons gate og nordre del av Søndre gate. I Erling Skakkes gate anlegges sykkelfelt i envegsregulert gate slik som i Bispegata i dag. Vest for Prinsens gate følger hovedrutene i hovedsak lokalgatene. Sykkelparkering anlegges i tilknytning til gågatenettet slik at det er mulig å sette igjen sykkelen.

Dette er i tråd med nyere retningslinjer for planlegging av sykkelanlegg. Bystyret har også lagt klare føringer for å planlegge egne sykkelfelt framfor kombinerte gang- og sykkelveger, og bedt om tovegs sykkeltrafikk i envegsregulerte gater der dette ikke svekker sikkerheten.

Bedre forhold for vareleveranser

Planforslaget legger opp til at antall laste- og lossesoner økes fra dagens 12, til totalt 21. Det foreslås videre regulering av leveringstidsrom gjennom stoppforbud langs kollektivtraséene og langs alle gatene i hovedvegvingen i tidsrommet 07 – 18. Vareleveranser i gågater tillates med lette lastebiler etter kl. 20 om kvelden og fram til kl. 11 neste formiddag på hverdager og fram til kl 9 på lørdager. De nye gågatene foreslås åpne for vareleveranser på nærmere angitte steder hele dagen.

Med store kjøretøy og krav til hyppige leveringsfrekvenser er varelevering konfliktfylt i dette bysentrum. Tiltakene gjennomføres for å begrense konfliktene og øke insitamentet for samordning. Det er et betydelig potensial for bedre utnyttelse av kjøretøyene, men for at dette skal skje må rammebetingelsene være slik at samordning framstår som rasjonelt for brukerne.

Tiltakene i planen anbefales derfor kombinert med andre virkemiddel som bedre tilrettelegging for varetransport ved nybygg og samarbeid med transportnæringen om å utvikle nye og bedre løsninger for varetransport. Det er samtidig en forutsetning at reguleringene håndheves, slik at en unngår at aktører oppnår fordeler ved å ta seg til rette.

Midtbyen som lavutslippssone

Gatebruksplanen inneholder forslag om at hele Midtbyen blir lavutslippssone når lovhjemmel foreligger. I tillegg bør det vurderes om tiltaket også skal omfatte innfartsårene. Statens vegvesen har utformet et forslag til hvordan en slik ordning bør utformes med differensierte avgifter for tunge kjøretøy som ikke tilfredsstiller nyere utslippskrav. Tiltaket hjemles i lovverket på lignende vis som dagens forskrift om piggdekkgebyr. Det pekes på at ordningen primært bør gjelde Oslo, Bergen og Trondheim, og at Samferdselsdepartementet bør gis hjemmel til å kunne påby kommunene å søke om lavutslippssoner. (Vedtatt av Bystyret ved behandling av Transportplanen).

Tiltaket begrunnes ut fra de betydelige miljøbelastninger i form av støy, støv og avgasser som en har langs de viktigste hovedgatene i Midtbyen. Lastebil- og busstrafikk gjennom byen er en godt synlig kilde til dette. Det er et betydelig potensial for å redusere utslippene, spesielt PM (svevestøv) og NOx gjennom å fornye vognparken eller ettermontere rensutstyr. Derfor har da Bystyret også vedtatt at det skal stilles klare miljøkrav til all transport på kommunens oppdrag.

Omfordeling av parkeringsplasser

Bystyret har vedtatt en restriktiv parkeringspolitikk for sentrum. Ut fra dette anbefales ingen tilvekst av parkeringsplasser, men en omfordeling av plasser ved at tapte gateplasser erstattes i parkeringsanlegg.

Trondheim kommune

Gateplasser omfordeles også for å dekke nødvendig sykkelparkering og MC-parkering. Nye parkeringsanlegg anbefales lokalisert til de nordøstre delene av Midtbyen fordi parkeringsdekningen i forhold til etterspørselen er dårligst her.

Samarbeid med private aktører kan være avgjørende for gjennomføring av parkeringsanlegg. Parkering under Olav Tryggvasons gate er i tråd med planen forutsatt akseptable løsninger for inn- og utkjøring. Anlegget anbefales rettet mot å betjene den nye innfarten til Midtbyen fra Brattørbrua.

Utvikling av rekreasjonsområder

Byens mangfold med mylder, impulser, aktivitet og spenning har et motsvar i avkobling, lek og refleksjon. Gode bystrukturer balanserer vekslingen mellom den hektiske by og soner for rekreasjon. I gatebruksplanen foreslås dette ivaretatt og videreutviklet gjennom:

- etablering av "Hjertepromenaden" som en turrute langs vannet rundt Midtbyen
- etablering av trekker langs Olav Tryggvasons gate
- ny bruforbindelse over kanalen ved Ravnkloa
- en gangforbindelse langs bryggerekken øst for Ravnkloa
- en forsterkning av eksisterende trekker og forbindelser mellom rekreasjonsområdene.

Gjennomføring

Opprinnelig var det avsatt ressurser til tiltak i Midtbyen i prosjektet Nordre avlastningsveg. Ombygging av gatenettet, slik at det ble tilpasset ny trafikkfunksjon, var den gang antatt å koste i størrelsesorden 40 mill. kr uten at det var kostnadsberegnet konkrete tiltak.

Problemer med finansieringen av Nordre avlastningsveg førte til at en valgte å trekke ut denne posten og la tiltakene alternativt finansieres over posten "øvrige riksvegmidler". Fra 2006 ble rammene for disse midlene betydelig redusert.

Finansieringssituasjonen er noe usikker, men det ligger en del føringer både i Nasjonal transportplan og i kommunens økonomiplan/budsjett som tilsier at en har om lag 46 mill. kr til rådighet i statlige og kommunale midler i perioden 2006 - 2009. Disse rammene vil legge klare begrensninger på gjennomføringen på kort sikt.

De viktigste tiltakene i planen er grovt kostnadsberegnet til 105 mill. kr. 60 mill. kr kreves til omlegging av hovedveger, kollektivsystem og sykkelnett (inkl. opparbeidelsen av Sandgata som kanalpark), tiltak som bør være på plass ved åpningen av Nordre avlastningsveg. Underdekningen er her på knapt 15 mill. kr. Den kan eventuelt hentes inn gjennom forskuttering, ekstra kommunal bevilgning, private finansieringsbidrag eller gjennom sterkere prioritering av midtbytiltak innenfor posten "øvrige riksvegmidler".

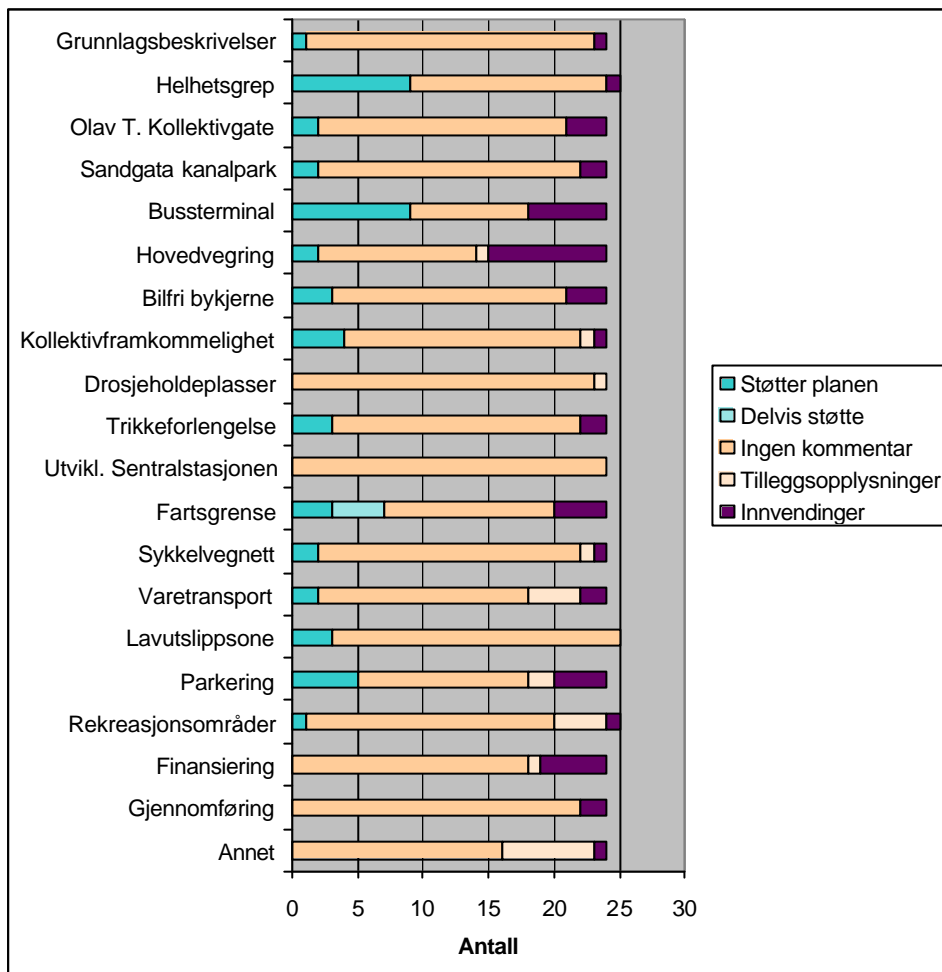
Det gjenstår i så fall tiltak for 45 mill. kr etter 2009. Dette er i hovedsak kostnader ved etablering av ny bruforbindelse som supplement til Brattørbrua og opparbeidelse av det utvidede gågatenettet. Planen tar også høyde for andre større prosjekter som ombygging av Torvet, nytt parkeringsanlegg og "Hjertepromenade. Disse tiltakene er ikke inne i kostnadsoverslaget og gjennomføring er avhengig av særskilt finansiering.

HØRINGSUTTALELSER

Gjennom høringsprosessen har det kommet kommentarer fra 25 etater, interesseorganisasjoner og privatpersoner, hvorav to med underskriftslistene fra henholdsvis ca 40 (langs Kongens gate) og ca 110 personer (langs Tordenskiolds gt, Dronningens gt og Sandgata). Her er det både en del støtte til de

Trondheim kommune

forslagene som lanseres, mange som ikke har kommentarer og en del som har klare innvendinger. Figur 1 viser hvilke typer kommentarer som har kommet til de ulike delene av planen.



Figur 1: Oversikt over hvilken type kommentarer som har kommet til de ulike delene av planen

Det er få innvendinger til plandokumentet og helhetsgrepet i planen, selv om det på et par sentrale områder er ulike oppfatninger av hvilke konkrete løsninger som bør velges. Unntaket er NAF avdeling Trøndelag som uttrykker misnøye med de fleste av de foreslåtte tiltakene. De mener planen ignorerer hensynet til de som er avhengige av bil og etterlyser bedre dokumentasjon, begrunnelse og beskrivelse av konsekvensene for bilistene, og foreslår at planen sendes tilbake til planleggerne for bedre dokumentasjon.

Det er flest innvendinger til plasseringen av bussholdeplassene og utformingen av hovedvegringen. Disse tiltakene henger sammen og kan ikke ses isolert. Det er ellers også noe varierende syn på hvor omfattende fartsbegrensningen i Midtbyen bør være, til dels ulike syn på parkering, og en del skepsis til finansieringsplanen. Det er også reist spørsmål om kommunen har fulgt gjeldende lover og regler under saksbehandlingen m.h.t. mulighetene for medvirkning.

I det følgende drøftes de spørsmål som det er størst uenighet om og flest kommentarer til. Hovedpunktene i de enkelte høringsuttalelsene med rådmannens kommentarer til disse framgår av vedlegg.

Plassering av bussholdeplasser og hovedvegring

Det er lite motstand mot å flytte bussene bort fra Torvet, men derimot ulike oppfatninger av hvor bussholdeplassene i så fall bør plasseres. I tillegg til rådmannens forslag om å plassere holdeplassene i Prinsenkrysset, er det flere som mener at Prinsens gate fortsatt må være hovedåre for biltrafikk. Bussene

Trondheim kommune

må da benytte andre områder, fortrinnsvis i Dronningens gate, Munkegata og Olav Tryggvasons gate. Høringen har her avdekket betydelig støtte også til en slik løsning. Tabell 1 viser en oversikt over hvem som foretrekker de ulike alternativene.

Holdeplass i Prinsenkrysset og hovedvegving i Tordenskiolds gate	Hovedveg i Prinsens gate og holdeplass i Dronningens gate, Munkegata og Olav Tryggvasons gate
<ul style="list-style-type: none">• Sør- Trøndelag fylkeskommune• Statens vegvesen• Politiet• Team Trafikk AS• Buss og Sporveibetjeningens forening• Naturvernforbundet• Gråkallbanen AS²• Klæburuten AS• Syklistenes landsforening³	<ul style="list-style-type: none">• Næringsforeningen i Trondheim• Samarbeidsgruppen Midtbyen• Sanden og Løkkan velforening• Fokus Bank⁴• Vital⁵• Sameiet Sanden Brygge⁶

Fra eiere og brukere av Kongens gate og Sameiet Sanden Brygge er det også kommet innvendinger mot at det blir trafikkvekst i Kongens gate. Dette henger sammen med helhetsgrepet om å stenge deler av Sandgata for biltrafikk som det ellers er relativt lite kommentarer til. NAF mener at biltilgjengeligheten til Midtbyen blir for dårlig, men kommenterer ikke konkrete løsninger.

De 8 øvrige høringsuttalelsene inneholder verken innvendinger eller andre kommentarer til hovedvegssystem og holdeplassplassering.

Rådmannens vurdering

Plasseringen av bussholdeplassene og hovedvegvingen er blant de mest sentrale elementene i planen. Flytting av busstraséen vestover vil frigjøre deler av Munkegata, Kongens gate og Torvet for busstrafikk, men kan ikke gjennomføres uten konsekvenser i andre deler av byen. Som supplement til den omtale av alternativene som står i høringsrapporten, vil rådmannen her redegjøre litt nærmere for de viktigste innvendingene mot løsningene. Vurderingen er blant annet basert på nye trafikkberegninger av gatereguleringen slik den framgår av planforslaget.

De mest merkbare trafikkendringene når Nordre avlastningsveg er på plass, er vist i figur 2. Ytterligere informasjon om trafikkberegningene finnes på kommunens hjemmesider:

<http://www.trondheim.kommune.no/content.ap?thisId=1117612609>.

2 Har bare kommentert forslagene som berører Gråkallbanen i høringsuttalelsen, men har gitt sterk tilslutning til planene i åpent møte arrangert av Byutviklingskomitéen 12.04.07.

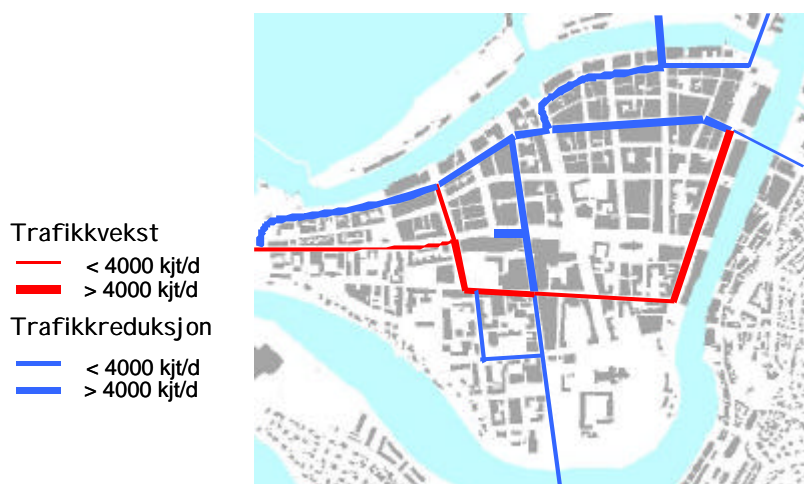
3 Syklistenes landsforening har ikke levert høringsuttalelse, men melder per epost at de er temmelig fornøyd med planen

4 Støtter næringsforeningens forslag til plasseringen av bussholdeplass uten konkret å ta stilling til hovedvegvingen.

5 Støtter næringsforeningens forslag til hovedvegving uten å ta stilling til plassering av bussholdeplassene

6 Mener hovedvegvingen bør gå i Prinsens gate og at en bør vurdere å plassere bussholdeplassene i Kjøpmannsgata.

Trondheim kommune



Figur 2: Merkbare trafikkendringer etter åpningen av Nordre avlastningsveg (anbefalt planforslag)

Innvendinger mot en omstigningsholdeplass i Prinsenkrysset

De største ulempene med den foreslåtte plassering av bussholdeplassene i Prinsenkrysset er økt trafikk i Erling Skakkes gate, Smedbakken og Tordenskiolds gate. Trafikkberegningene viser her en forventet vekst i trafikken:

- fra dagens ca. 10500 kjt/døgn til ca. 18900 kjt/døgn i Erling Skakkes gate (v/Teateret)
- fra dagens ca. 6200 kjt/døgn til ca. 10000 kjt/døgn i Tordenskiolds gate

Deler av Sandgata blir også en del av hovedvegvingen, men trafikken forventes likevel å bli betydelig redusert fra dagens ca 12800 kjt/døgn til ca. 6900 i ettertid som følge av at gjennomgangstrafikken flyttes over på Nordre avlastningsveg.

Figur 3.16 i høringsrapporten viser at det ligger en god del støyutsatte boliger i Smedbakken og Tordenskiolds gate. Sanden og Løkkane velforening er derfor negative til at det blir mer trafikk i Tordenskiolds gate. Det samme er Sameiet Sanden Brygge som alternativt ber om at en heller velger å legge hovedvegvingen i St. Olavs gate dersom den må flyttes fra Prinsens gate. En oversikt over boliger som grenser inn til hovedvegnettet på strekningen mellom krysset Prinsens gate/Erling Skakkes gate og Prinsens gate/Sandgata framgår av tabell 1.

Tabell 1: Antall tilstøtende boliger langs varianter av hovedvegvingen på strekningen krysset Prinsens gate/Erling Skakkes gate og Prinsens gt/Sandgata

Hovedvegstrekning	Antall boliger ⁷	
	0-30 meter	0 – 50 meter
Erling Skakkes gt, Smedbakken, Tordenskiolds gt og Sandgata	383 (226)	651 (351)
Erling Skakkes gt, Smedbakken, Kongens gt, St. Olavs gt og Sandgata	460 (318)	613 (460)
Prinsens gt	173	289

Tabellen dokumenterer at traséen i Prinsens gate har færre tilstøtende boliger enn de andre alternativene, men også at det ikke er færre med St. Olavs gate som trasé framfor Tordenskiolds gate. Tallene i parentes gjelder uten Sandgata, da Sandgata får betydelig trafikkreduksjon også om gata blir en del av hovedvegvingen. Sandgata får imidlertid ennå mindre trafikk om hovedvegvingen følger Prinsens gate.

⁷ Tall i parentes gjelder uten Sandgata, da trafikken i Sandgata vil bli betydelig redusert i alle alternativ. Reduksjonen blir størst i alternativet med Prinsens gate som del av hovedvegvingen.

Trondheim kommune

Bygningene i Prinsens gate er til dels fysisk mer robuste og mindre sårbare for trafikkbelastninger enn bygningene i spesielt Tordenskiolds gate. I tillegg har gjeldende gatebruksplan skapt legitime forventninger om redusert trafikk både i Tordenskiolds gate og Sandgata selv om disse gatene også er en del av hovedvegnettet i gjeldende plan. Sandgata får uansett en betydelig trafikkreduksjon i forhold til i dag. Trafikkbelastningene i Tordenskiolds gate blir derimot vesentlig større enn i gjeldende plan, og også betydelig større enn i dag.

Bygningene i St. Olavs gate er nok også noe mer robuste med flere butikker i første etasje. Traséen blir imidlertid mer kronglete og mindre oversiktlig for biltrafikken. Avviket fra gjeldende plan er også større ved at St. Olavs gate ikke inngår i hovedvegsystemet i gjeldende plan.

Den andre hovedinnvendingen går på at trafikantene vil oppfatte stengingen av Prinsens gate for biltrafikk som en begrensning av tilgjengeligheten. Først og fremst betyr vegsystemet lengre kjørerute til områdene rundt Ravnkloa og vestlige deler av Fjordgata (vest for Søndre gt) fra sør. Øvrige trafikanter vil heller velge Kjøpmannsgata fordi dette blir kortere. Trafikken mellom Elgeseter og Ila vil få samme kjøremønster i alle vegalternativene og kortere rute enn i dag. For de trafikantene som får størst omveg representerer hovedvegvingen ca. 300 m lenger rute, eller i alminnelighet ½ - 1 minutt lenger kjøretid. I tillegg til de rent objektive forhold, vil disse trafikantene oppleve hovedvegvingen som en omveg.

Kapasitetsmessig er det derimot liten forskjell mellom vegalternativene. Trafikkberegningene viser at avviklingen i det kritiske krysset Prinsens gate/Erling Skakkens gate blir litt dårligere enn i dag. Forholdene blir imidlertid ikke dårligere i dette alternativet enn med hovedtrafikken i Prinsens gate⁸.

Trafikkbelastningen i denne delen av Midtbyen endres lite fordi Nordre avlastningsveg i liten grad reduserer gjennomkjøringen til/fra sørlige bydeler.

Det er ellers ingen vesentlige innvendinger mot plasseringen av bussholdeplassene i Prinsenkrysset, men et par kommentarer som gjør oppmerksom på at en må finne løsninger for atkomsten til hotellene, drosjeholdeplassen og forbindelsen for fotgjengere inn mot sentrumskjernen. Etter rådmannens vurdering vil det være problematisk å finne tilfredsstillende løsninger her.

Plassering av bussholdeplassene utenfor Prinsens gate

De største ulempene med å opprettholde Prinsens gate som del av hovedvegvingen berører kollektivtrafikken. Etter rådmannens vurdering vil en slik løsning forutsette at området for bussholdeplasser komprimeres. Den store busstrafikken, og ønsket om utvidelse av fortausarealene, utelukker begge muligheten for å ha bussholdeplasser i Olav Tryggvasons gate vest for Søndre gate uten at sykkelruten flyttes. Det er heller ikke mulig å flytte sykkelruten uten å stokke om også andre vesentlige elementer i planen.

Holdeplassområdet må derfor komprimeres slik at alle bussrutene får plass i Dronningens gate og Munkegata. Det betyr at holdeplassen for rute 60 og 66, samt holdeplassen for alle sørgående regionbusser, må flyttes inn i Dronningens gate. Dette vil helt klart gi dårligere holdeplassforhold enn i dag, og kanskje også begrense mulighetene for å øke tilbudet i framtida.

Dronningens gate har også for smal bredde til å kunne fungere tilfredsstillende som både holdeplass og kollektivtrasé samtidig. Større busser (15 m) vil ikke kunne møte andre busser i vestre del av Dronningens

⁸ Alternativet med bussholdeplass i Prinsens gate er sammenlignet med dagens holdeplassløsning og Prinsens gate som hovedtrafikkåre i Contramberegninger utført av Rambøll

Trondheim kommune

gate når de kommer fra sør hvis gaten samtidig benyttes som holdeplass. Dette er til dels også et problem i dag, men i dag er det bare en begrenset mengde bybusser som kjører denne traséen. Disse har bedre svingegenskaper og kan passere hverandre. Hovedtyngden av bussene, og i prinsippet alle de største bussene⁹, kjører i dag over Torvet. Krysset vil derfor kunne bli en flaskehals både i kollektivtraséen og for biltrafikken i Prinsens gate.

Et tredje forhold er at holdeplassenes plassering vil medføre mer busstrafikk inn i sentrum, til forskjell fra plasseringen i Prinsenkrysset som vil redusere trafikken på strekningen mellom Prinsenkrysset og Munkegata. For å komme i posisjon, må pendelrutene mellom sørlige og vestlige bydeler (rute 5 og rute 8) gjøre en runde ned til Olav Tryggvasons gate før de returner opp Munkegata. I det trangeste partiet har Olav Tryggvasons gate her bare 2 kjørefelt når sykkelfeltene er på plass. Mere trafikk er derfor lite ønskelig.

Den kanskje alvorligste innvendingen er etter rådmannens vurdering knyttet til trafiksikkerhet. Prinsenkrysset er i dag et viktig omstigningspunkt for kollektivtrafikanter mellom sørlige/østlige og vestlige bydeler. Selv der en har gjennomgående pendelruter (rute 5 og 8), velger mange trafikanter omstigning i Prinsenkrysset for å spare tid. Det naturlige knutepunktet for omstigning mellom disse rutene vil fortsatt være Prinsenkrysset. I tillegg vil holdeplassene i Prinsenkrysset erstatte de svært viktige holdeplassene som ligger i Kongens gate utenfor Trondheim Torg. Dette vil bety at kollektivtrafikantene får langt større behov for å krysse Prinsens gate på veg til/fra holdeplass.

Prinsens gate er en av byens ulykkesstrekninger og Prinsenkrysset ett av Midtbyens 5 ulykkespunkt. I perioden 1996 - 2005 var 10 fotgjengere utsatt for trafikkulykker i Prinsens gate på strekningen mellom Erling Skakkes gate og Dronningens gate, hvorav halvparten i nærområdet til Prinsenkrysset. Utvidet kryssingsbehov må forventes å resultere i flere ulykker, og er i så måte lite forenlig med intensjonene i Bystyrets vedtatte nullvisjon.

Konklusjon:

Bussholdeplassenes plassering representerer et verdivalg mellom ulike hensyn:

- kvaliteten av et bussfritt Torv med verdi for alle byens brukere
- hensynet til bomiljøet i Tordenskiolds gate m.m. og biltilgjengelighet til byen
- hensynet til kollektivtrafikk og trafiksikkerhet

Ut fra de sterke føringene som ligger i planene for videre utvikling av Torvet, samt høringsuttalelsene, synes valget først og fremst å stå mellom de to sistnevnte. Rådmannen vil ut fra de klare politiske føringene om å prioritere kollektivtrafikken og etterleve nullvisjonen, opprettholde forslaget om at omstigningsholdeplassen plasseres i Prinsenkrysset. Rådmannen har imidlertid stor forståelse for miljøproblemene i Tordenskiolds gate og vil foreslå at det settes av 15 mill. kr ekstra til gjennomføring av avbøtende tiltak langs denne traséen, da fortrinnsvis støyskjerming (utskifting av vindu og etablering av balanserte ventilasjonsanlegg) og fysiske tiltak i gata.

Behovet for hastighetsbegrensning i Midtbyen

Det er bare NAF og Trondheim Havn som helt avviser forslaget om å redusere hastigheten i Midtbyen. Blant de øvrige uttalelsene er det først og fremst ulike oppfatninger om fartsgrensen bør være 30- eller 40 km/t, og i hvilke gater farten kan begrenses.

⁹ Leddbussene regnes i denne sammenheng ikke som større busser fordi de har bedre svingegenskaper

Trondheim kommune

Tabell 2: Ulike typer innspill om hastighetsbegrensning i Midtbyen

Foreslår 30 km/t i hele Midtbyen	30- eller 40 km/t med visse begrensninger	Foreslår 30 km/t bare innenfor hovedvegvingen
<ul style="list-style-type: none">• Politiet• Sanden og Løkkan velforening• Naturvernforbundet• LUKS¹⁰ (mener det er bedre med 30 km/t og syklistene i kjørebane enn atskilt sykkelfelt)	<ul style="list-style-type: none">• Sør-Trøndelag fylkeskommune (ber om at det vurderes mindre omfang i Kongens gate)• Statens vegvesen (gir tilslutning til 30- eller 40 km/t)• Team Trafikk AS (bør ha 40 km/t langs kollektivtraseen)• Buss- og Sporveisforeningens betjening (bør ha 40 km/t i kollektivtraseen)	<ul style="list-style-type: none">• Næringsforeningen i Trondheim• Samarbeidsgruppen for Midtbyen

De 12 øvrige høringsuttalelsen har ingen innvendinger til forslaget om å innføre 30 km/t som fartsgrense for hele Midtbyen.

Begrunnelsen for innføring av 30 km/t er knyttet til ambisjonene om å bedre trafikksikkerheten, og da først og fremst for fotgjengere. Flere høringsuttalelser støtter dette, bl.a. politiet som understreker at de betrakter dette som det viktigste grepet for å bedre trafikksikkerheten i sentrum.

Blant innvendingene reises det spørsmål om en kan dokumentere at de ulykkene som har skjedd i Midtbyen, skyldes at hastigheten er 50 km/t. Det påstås også at ulykkesutviklingen ville ha sett annerledes ut om en hadde benyttet år 1994 som utgangspunkt i stedet for 1995. Motstand mot hastighetsreduksjon begrunnes i tillegg med at det likevel ikke kjøres fortere enn 30 km/t og at det derfor er et unødvendig tiltak.

Rådmannens vurdering

Trafikkulykkene har oftest en sammensatt årsak og det er vanskelig å si hvorvidt hver enkelt ulykke skyldes ett bestemt forhold. Spørsmålet er om ulykkene kunne vært unngått om hastigheten var lavere. Her viser forskningen klar sammenheng mellom hastighet og ulykker, både når det gjelder risiko og alvorlighetsomfang. Dokumentasjonen finnes i Trafikksikkerhetshåndboka (<http://tsh.toi.no>). En reduksjon av gjennomsnittshastigheten på 20 %, f.eks. fra 40 km/t til 32 km/t, forventes å gi en gjennomsnittlig reduksjon av personskadeulykkene på ca 35 %, og en reduksjon av alvorlige ulykker på nærmere 50 %.

Det er riktig at det var noe flere ulykker i Midtbyen i 1994 enn i 1995, og at enkelte av endringsverdiene ville ha vært lavere om en hadde benyttet 1994 som utgangspunkt. Tallene for siste del av perioden (år 2003 – 2005) ligger likevel høyere enn i 1994. Statistikk for 2006 foreligger ikke ennå, men ut fra omtale i media i høst er det heller ikke grunn til å forvente at disse ulykkestallene blir lavere. Etter rådmannens vurdering gir figuren på side 16 i høringsrapporten også visuelt sett et rimelig riktig bilde av utvikling, da 1994-tallene ligger på samme nivå som gjennomsnittet for 1995 og 1996.

Byplankontoret har i høringsperioden gjennomført hastighetsmålinger langs enkelte hovedgater i Midtbyen for å dokumentere det faktiske hastighetsnivå langs hovedrutene. Resultatene framgår av tabell 3.

¹⁰Leverandørens utviklings- og kompetansesenter

Trondheim kommune

Tabell 3: Målt hastighet i hovedgater i Midtbyen

Sted	Dato	Middelhastighet km/t				Andel over:	
		Rush ¹¹	Dag	Kveld	Natt	35 km/t	45 km/t
Olav Tryggvasons gt 22	16 – 18.04.07	32/30	29	34	41	39 %	9 %
Kjøpmannsgata 35	18 – 20.04.07	37/35	35	37	44	60 %	11 %
Prinsens gate 8A	20 – 24.04.07	38/38	37	40	47	70 %	25 %
Kongens gt 80	24 – 26.04.07	43/46	45	47	54	91 %	60 %

Målingene viser at det er en del å hente på å redusere hastigheten til 30 km/t i alle gatene, mens det bare er i Kongens gate at en også kan forvente betydelig effekt av en reduksjon til 40 km/t. Tabellen gir også grunnlag for å mene at det vil være marginale tidstap knyttet til en slik hastighetsreduksjon i de fleste gatene, bortsett fra Prinsens gate sør for Erling Skakkes gate og Kongens gate vest for Tordenskiolds gate. Bussene vil p.g.a. stopp på holdeplass ha lavere hastighet enn bilene og derfor mindre tidstap. Hastighetsreduksjonen vil heller ikke redusere avviklingskapasiteten i Midtbyen fordi begrensningene her ligger i kryssene og ikke på strekningene. I de fleste andre mer lokale gatene er rådmannen enig i at det er lite å hente på en hastighetsreduksjon, men kan ikke se at det er et argument for å opprettholde dagens fartsgrense.

I tillegg har forslaget flere andre positive miljømessige virkninger i form av reduserte støy- og støvproblemer, samt at det bidrar til at Nordre avlastningsveg får den forutsatte trafikkoverføring.

Midtbyen er sammen med Elgeseter gate og Innherredsvegen de områdene i byen som har høyest ulykkestetthet, og da spesielt for myke trafikanter. Hastighetsreduksjon er etter rådmannens vurdering det viktigste virkemiddelet en har for å bedre forholdene. Rådmannen mener derfor at det er viktig å opprettholde forslaget om å redusere fartsgrensen i hele Midtbyen til 30 km/t for å ta bystyrets vedtatte nullvisjon på alvor. Rådmannen registrerer at det er en del innvendinger mot forslaget, men kan ikke se at noen av disse er så alvorlige at de bør veie tyngre enn trafikksikkerhet.

Parkering

Kommentarene til parkering knytter seg dels til plasseringen av nye anlegg, dels til omfanget av plasser og dels til gjennomføringsstrategien.

Riksantikvaren og Sør-Trøndelag fylkeskommune mener at parkeringsplassene bør etableres utenfor Midtbyen for å spare middelalderbyen for utgravninger. Riksantikvaren peker på at en utgraving under Olav Tryggvasons gate vil utløse de største arkeologiske undersøkelsene som hittil er gjennomført i Trondheim, og konkluderer med at det på nåværende tidspunkt ikke er aktuelt å gi dispensasjon for en etablering av parkeringsanlegg under Olav Tryggvasons gate etter kulturminneloven. Andre skisserte alternativ for underjordisk parkering under Kongens gate og Katedralskolen anses å gi om lag de samme konsekvenser. For øvrig er det bred tilslutning til at erstatningsplassene etableres i nordøstre del av Midtbyen. Unntaket er Vital som argumenterer for utvidelse av plassene under Trondheim Torg.

Det er flere som peker på at antallet parkeringsplasser ikke må økes, men også kommentarer som argumenterer for flere plasser. Gjennomføringsstrategien er også et viktig spørsmål, og flere betoner viktigheten av at plasser ikke tas bort før nye er på plass.

11 Morgen/ettermiddag

Trondheim kommune

Rådmannens vurdering

Rådmannen ser de store arkeologiske betenkelighetene med en eventuell utgraving av parkeringshus innenfor middelalderbyen. Parkeringshuset i Olav Tryggvasons gate er imidlertid også av vital betydning for utviklingen av Midtbyen som et levedyktig handelssentrum, og for å kunne ta bort gateparkering og dermed gi rom for utviklingen av attraktive uteområder og gode forhold for fotgjengere og syklistene. Rådmannen mener derfor at parkeringsanlegget under Olav Tryggvasons gate er så viktig for Midtbyen at en i samråd med Riksantikvaren må søke å finne fram til mindre omfattende prosjekt som lar seg gjennomføre uten uakseptable konsekvenser.

Intensjonene med planen er primært en omfordeling av plasser. Rådmannen er enig i at en bør søke å unngå å ta bort parkeringsplasser før erstatningsplassene er etablert og vil vurdere etappevise løsninger der dette er mulig.

Finansiering

Flere av høringspartene peker på at finansieringen av de foreslåtte tiltakene synes usikker og stiller spørsmål om ikke totalkostnadene blir høyere enn 105 mill. kr. Det understrekes også at det er svært viktig å sikre tilstrekkelig finansiering slik at dette ikke blir en begrensende faktor under gjennomføringen, og at Trondheim kommune må være forberedt på å yte en større egenandel.

Rådmannens vurdering

Rådmannen er enig i at det kan stilles spørsmål om hvilke ambisjoner som er riktig mht standard og kostnadsnivå. Kostnadene varierer betydelig avhengig av hvor mye av gategrunnen som bygges om og av kvaliteten på de materialene som benyttes. I kostnadsanslagene har rådmannen tatt sikte på å gjennomføre alle nødvendige tiltak og har lagt alminnelige enhetskostnader til grunn.

Det er imidlertid alltid betydelig usikkerhet før tiltakene prosjekteres. Prisstigning er et annet usikkerhetsmoment. Rådmannen er derfor enig i at det på nåværende stadium er betydelig usikkerhet, både mht kostnader og finansiering. Usikkerheten mht finansiering skyldes at det bare er drøyt 20 mill. kr som foreløpig er øremerket til midtbytiltak. Den øvrige del av finansieringen er basert på de føringene som ligger i kommunens budsjett og økonomiplan og handlingsprogrammet for NTP for perioden 2006-09.

Etter at prosjektet ble tatt ut av Nordre avlastningsveg, ble det overført til posten for "øvrige riksvegmidler". På det tidspunktet hadde den en årlig ramme på ca. 40 mill. kr. Senere ble rammen redusert til ca. 20 mill. kr/år. I forbindelse med vegvesenets forslag til budsjett for 2008 ble det nå nylig kjent at Sør-Trøndelag fylkeskommune, som overtar prioriteringsansvaret for "øvrige riksvegmidler" neste år, allerede har forskuttert en reduksjon i rammen for Trondheim med ytterligere 10 mill. kr i 2008 for dekning av kostnadsoverskridelser på Rv 30.

Rådmannen uttrykker alvorlig bekymring for at Statens vegvesen tar dette inn i sitt forslag til riksvegbudsjett på bekostning av kollektivtiltak, midtbytiltak og sykkelprosjekt i Trondheim. Rådmannen merker seg vegvesenets positive vilje til å bidra til en fullfinansiering og understreker at vegvesenet må ta sin del av ansvaret som vegnholder for en stor del av de tiltakene som må på plass i henhold til forutsetningene for åpningen av Nordre avlastningsveg.

Rådmannen kan likevel ikke se at gjennomføringsplanen kan endres særlig i forhold til det anbefalte handlingsprogrammet, men vil anbefale at fullføringen av en del av tiltakene kan utstå til 2010.

Trondheim kommune

Andre tilføyelser og presiseringer

Rådmannen har kommentert de enkelte høringsuttalelsene i vedlegg og vil på bakgrunn av disse foreslå følgende tilføyelser og presiseringer.

Rådmannen foreslår at følgende innspill tas inn i planen:

- En formulering som presiserer at middelalderbyen Trondheim er et automatisk fredet kulturminne, og at alle tiltak som medfører inngrep i grunnen, herunder underjordiske parkeringsanlegg, trebeplantning og nytt gang/sykkelfelt i Kjøpmannsgata, er søknadspliktige etter kulturlovens § 8.
- En formulering om at en primært søker å sikre redusert trafikkhastighet gjennom justering av signalanleggene og avventer effekten av disse før en eventuelt vurderer fysiske tiltak
- Tidsrommet for varelevering i gågater utvides fram til kl. 12 på formiddagen på hverdager.
- Det presiseres at forslaget om å åpne for varelevering hele døgnet i de nye gågatene forutsetter at en finner forskriftsmessige løsninger for en slik regulering
- Finansieringsrammen for tiltak i gatebruksplanen utvides med 15 mill. kr til avbøtende tiltak i form av støyskjerming og fysiske tiltak langs hovedvegvingen i Tordenskiolds gate, Smedbakken og Erling Skakkes gate (utskifting av vindu og etablering av balanserte ventilasjonsanlegg m.m.)

Rådmannen foreslår at følgende innspill tas inn som retningslinjer for videre planlegging og prosjektering:

- Det sikres at inn-/og utkjøring til foreslått drosjeholdeplass i Kongens gate ikke skaper konflikt med bussholdeplassene
- Det arbeides videre med å konkretisere de tiltakene som må være på plass når Nordre avlastningsveg åpner, og finansieringsplaner for disse.
- Det sikres tilfredsstillende løsninger for transport til/fra hotellene i holdeplassområdet
- Det avsettes særskilte parkeringsplasser for MC og scooter
- Hensynet til universell utforming ivaretas i all planlegging og prosjektering
- Det foretas nærmere avklaringer før en fastlegger på hvilken side av vegen kollektivfelt/sambruksfelt anlegges der det bare er plass til ensidige løsninger
- Forslaget om å snu kjøreretningen i Dronningens gate utredes nærmere i den videre planlegging
- Mulighetene for toveistrafikk i ulike deler av Søndre gate vurderes
- Mulighetene for å avvikle trafikken i Tordenskiolds gate med to kjørefelt vurderes
- Behov for sikre kryssingspunkt i Kongens gate og Sandgata vurderes
- Konsekvensene for varelevering vurderes før eventuell innføring av toveis sykkeltrafikk i flere envegskjørtede gater enn Erling Skakkes gate (mellom Kjøpmannsgata og Munkegata)
- Trondheimsgjerde vurderes brukt for å sikre fotgjengerne langs Prinsens gate
- Det skal tas hensyn til at planting av trær i Olav Tryggvasons gate ikke skaper trafiksikkerhetsproblemer for kollektivtrafikken

KONKLUSJON:

Gatebruksplanen for Midtbyen anbefales vedtatt med de forslag til endringer og tilføyelser som er presisert foran. Føringerne i gatebruksplanen legges til grunn for den videre planlegging og prosjektering.

Rådmannen i Trondheim, 14.05.07

Trondheim kommune

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Hovedpunkter i høringsuttalelsene og vurdering av disse

Tidligere utsendt: Gatebruksplan for Midtbyen 2007, høringsutkast

(<http://www.trondheim.kommune.no/content.ap?thisId=1117612609>)