

Saksframlegg

GATEBRUKSPLAN FOR MIDTBYEN - GJENNOMFØRING AV MIDLERTIDIGE TILTAK

Arkivsaksnr.: 05/8978

Saksbehandler: Henning Lervåg

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

Formannskapet ber om at det etableres midlertidige tiltak for å begrense gjennomkjøring av Midtbyen samtidig som Nordre avlastningsveg tas i bruk. Dette for å oppfylle reguleringsplanens rekkefølgekrav og forpliktelser knyttet til avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningstilskudd. Midlertidige tiltak skal erstattes med vedtatte løsninger i Gatebruksplanen for Midtbyen etter hvert som disse lar seg realisere.

Formannskapet ber om at følgende midlertidige tiltak blir gjennomført:

1. Søndre Ilevollen innsnevres til 2 gjennomgående kjørefelt.
2. To av kjørefeltene i Kongens gate tas i bruk som kollektivfelt mellom Nordre Ilevollen og Vollgata.
3. Ett av de to kjørefeltene mot byen i Kongens gate tas i bruk som kollektivfelt på strekningen mellom Vollgata og Hospitalkirka. Kollektivfeltet i motsatt retning beholdes som før.
4. Kongens gate og Sandgata beholdes som parvis envegskjorte gater med ett kjørefelt for bil inn mot byen i Kongens gate og ett kjørefelt ut av byen i Sandgata. Det andre kjørefeltet i Sandgata åpnes for lokaltrafikk i motsatt retning fra Sanden /Løkkkan.
5. Kongens gate stenges for biltrafikk inn i Prinsenkrysset fra vest.
6. Olav Tryggvasons gate reserveres for busser, syklist og lastebiler over 3,5 tonn på strekningen mellom Munkegata og Søndre gate. Dette gjelder ikke strekningen mellom Nordre gate og Jomfrugata som holdes åpen for all vestgående trafikk.
7. Det merkes sykkelfelt i Kjøpmannsgata i begge retninger mellom Gamle bybru og Bakke bru.

Formannskapet tar Statens vegvesens beslutning om å innføre 30-sone i Midtbyen til etterretning.

Formannskapet ber Rådmannen prioritere arbeidet med å avklare og gjennomføre permanente tiltak i Midtbyen i tråd med gatebruksplanen. Det bes samtidig om at mulighetene for bidrag fra Miljøpakken til finansiering av ombyggingen av Torvet avklares.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

[... Sett inn saksutredningen under denne linja](#)

Saksutredning:

Bakgrunn

Gatebruksplanen for Midtbyen er en plan for bruken av sentrumsgatene etter at Nordre avlastningsveg åpner og gjennomgangstrafikken mellom østlige og vestlige bydeler ledes hit. Planen ble vedtatt av Bystyret 14. juni 2007. Åpningene av Nordre avlastningsveg er nå nært forestående. Vegen forventes åpnet 27. mai i år.

Både kommunedelplanen for Brattøra og reguleringsplanen for avlastningsvegen inneholder rekkefølgebestemmelser om at er vegen ikke kan tas i bruk før det avlastende vegnettet er ombygd. Det forutsettes at kapasiteten på eksisterende hovedgatenett gjennom Midtbyen reduseres med i prinsippet to kjørefelt i øst-vestlig retning. Det vises her bl.a. til § 5.1 i reguleringsplanen "Nordre avlastningsveg Brattøra. Reguleringsbestemmelser for endret reguleringsplan" vedtatt av bystyret 25.9.2003:

"Samtidig med utbygging av Nordre avlastningsveg skal det avlastede hovedgatenettet i øst-vestretning gjennom Midtbyen ombygges og reduseres tilsvarende to kjørefelt i samsvar med vedtatt gatebruksplan for Midtbyen."

I gatebruksplanen er dette løst gjennom at vestre del av Sandgata stenges og gjøres om til en park og innfartsåre for fotgjengere og syklist. Videre skal Olav Tryggvasons gate stenges for biltrafikk og ombygges til bussgate og hovedrute for syklist. Disse to grepene ligger også inne som forpliktelser knyttet til avtalen med Samferdselsdepartementet om 370 mill kr i belønningstilskudd til kollektivtrafikk i perioden 2009 – 2012.

Ombyggingen av Sandgata og Olav Tryggvasons gate kan tidligst begynne etter at gatene er stengt for biltrafikk. Av ulike grunner kan det være hensiktsmessig å vente noe lenger med ombyggingen. I Olav Tryggvasons gate arbeides det med planer for en parkeringskjeller under gata. Gjennomføring av planene er ennå ikke avklart - både på grunn av sterke innvendinger fra Riksantikvaren og høye utbyggingskostnader. Derfor må en vente med ombyggingen til dette prosjektet er avklart.

Ombyggingen av Sandgata bør ses i sammenheng med situasjonen i Kongens gate. Kongens gate er i dårlig forfatning, og det vil være hensiktsmessig å holde Sandgata åpen mens Kongens gate utbedres. Utbedringen av Kongens gate må imidlertid igjen ses i forhold til trikkens framtidige skjebne – hvorvidt det fortsatt er aktuelt å ha trikk eller bybane i Kongens gate. Derfor kan det være rasjonelt å vente litt med å stenge Sandgata. Arbeid med reguleringsplan for park i Sandgata er igangsatt.

Det er også andre elementer i gatebruksplanen som ikke er falt helt på plass. Det gjelder bl.a. planene for flyttingen av busstraseen bort fra Torvet og etablering av nye bussholdeplasser/omstigningspunkt i Prinsenkrysset.

Midlertidige tiltak:

Det vil være nødvendig å ta i bruk midlertidige tiltak for å ivareta rekkefølgebestemmelser og avtalepålagte krav om å begrense gjennomkjøringsmulighetene i Midtbyen når Nordre avlastningsveg åpner. De permanente tiltakene realiseres senere og skrittvis over noe lengre tid.

De midlertidige tiltakene skal bl.a. sikre at biltrafikken ledes over på Nordre avlastningsveg som forutsatt.

Trondheim kommune

Mulighetene for å kjøre avgiftsfritt gjennom Midtbyen via Byåsen i de nye bomsnittene har økt potensialet for gjennomkjøring. Det er også enklere for folk å forstå begrensningene i kapasiteten på det eksisterende vegnettet når tiltakene gjennomføres samtidig med åpningen av en ny avlastningsveg, enn om en først åpner for nye kjørevaner som senere må endres gjennom tiltak i ettertid.

Det er praktiske begrensninger for hvilke midlertidige tiltak som kan gjennomføres nå. Det er ikke tid til fysiske inngrep av særlig omfang og også begrensede muligheter for å endre signalreguleringen. Tiltakene bør også gjennomføres på en slik måte at kjøremønsteret i Midtbyen ikke endres mer enn nødvendig etter hvert som de erstattes av permanente tiltak.

Vegvesenet, politiet og kommunen har drøftet mulige tiltak og i felleskap kommet fram til de forslagene som presenteres i det etterfølgende.

Søndre Ilevollen/Kongens gate/Sandgata

Antall kjørefelt i Søndre Ilevollen mellom Byåsvegen og Nordre Ilevollen (langs Ilaparken) foreslås redusert fra dagens fire til to (ekskl. svingefelt) etter åpningen av Nordre avlastningsveg. Tiltaket er et tydelig signal på at avlastningsvegen erstatter to kjørefelt gjennom byen. Det er også et viktig tiltak for å bidra til at bilistene i Byåsvegen faktisk velger avlastningsvegen framfor å kjøre gjennom Midtbyen (som i noen sammenhenger fortsatt kan være raskere).

Kjørefeltene foreslås i første omgang avstengt ved bruk av midlertidig sperremateriell (minigards e.l.). Permanent opparbeidelse av sykkelveg langs sørsiden av Søndre Ilevollen er finansiert gjennom Miljøpakkens budsjett for tiltak i 2010. Tiltakene ligger innenfor regulert vegareal og krever ingen reguleringsmessig avklaring. Permanent opparbeidelse med ny sykkelveg kan påbegynnes så snart anlegget er prosjektert. Oppstart forventes høsten 2010 og ferdigstillelse i 2011. Mulighetene for å benytte det frigjorte gatearealet som en midlertidig sykkelveg inntil det permanente anlegget er på plass vil bli vurdert.

På strekningen mellom Nordre Ilevollen og Vollgata (forbi Ila kirke) foreslås fire kjørefelt (ekskl. svingefelt) opprettholdt. To av disse reserveres som kollektivfelt – ett i hver retning. Tiltakene lar seg realisere i forbindelse med åpningen av avlastningsvegen. Permanent opparbeidelse av sykkelveg med fortau planlegges langs sørsiden av gata på hele strekningen. Dette krever en reguleringsmessig avklaring. Etableringen kan finansieres av Miljøpakken med sannsynlig oppstart i 2012.

Figur 1 viser det permanente løsningsforslaget på strekningen mellom Byåsvegen og Vollgata.



Figur 1: Plan for permanent ombygging av Søndre Ilevollen og Kongens gate. Kollektivfeltene er vist med mørk grå farge og sykkelvegen med gul farge.

Mellom Vollgata og Tordenskiolds gate foreslås Kongens gate og Sandgata opprettholdt som parvis envegskjorte gater med ett bilfelt i hver retning. Det gir rom for å benytte to av de tre kjørefeltene i Kongens gate som kollektivfelt. Sandgata/Vollgata får ett gjennomgående kjørefelt fram til Kongens gate.

Trondheim kommune

Sandgata foreslås midlertidig omregulert for toveistrafikk samtidig som lokalgatene (Lillegata og Batterigata) stenges mot Kongens gate. Sandgata betjener da Løkkan og Sanden slik at det blir mindre gjennomkjøring og trafikk inne i boligområdet.

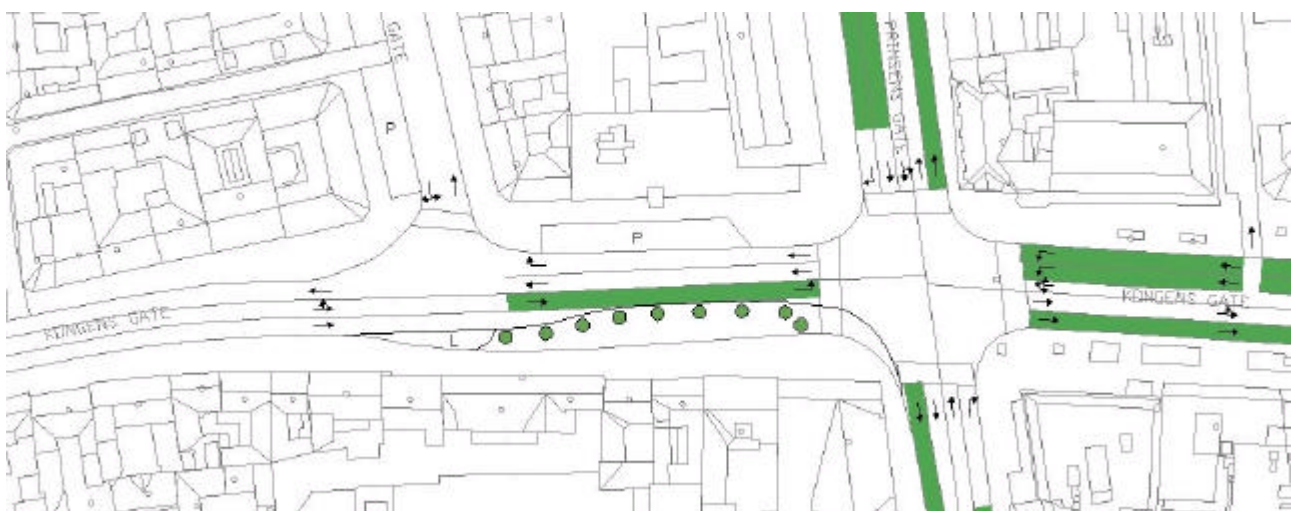


Figur 2: Forslag til midlertidige tiltak i Kongens gate og Sandgata. Kollektivfeltene er vist med grønn farge.

Prinsenkrysset

Antall svingebevegelser i Prinsenkrysset foreslås begrenset ved å stenge for biltrafikk inn i krysset fra vest. Trafikanter med slike bevegelsesmønster benytter primært ikke Prinsenkrysset i dag. Biltrafikk fra vest benytter heller St. Olavs gate når de skal østover og Smedbakken – Erling Skakkes gate når de skal sørøstover. I motsatt retning blir det mulig å svinge inn i Kongens gate fra nord i Prinsens gate som i dag.

Omløpstiden i lyssignalene kan da reduseres slik at fotgjengernes ventetid for grønt lys reduseres med ca 25 %. Det blir nødvendig å ta bort 9 parkeringsplasser på nordsiden av Kongens gate mens alle parkeringsplassene foran hotellet på motsatt side beholdes.



Figur 3: Forslag til midlertidige tiltak i Prinsenkrysset. Kollektivfelt er vist med grønt.

Planene om å utvikle Prinsenkrysset til et permanent omstigningspunkt/hovedholdeplass for kollektivtrafikken er ikke helt avklart. Formannskapet behandlet dette spørsmålet 22. januar 2008 og ba

Trondheim kommune

Rådmannen utrede konsekvenser av flere tiltak før det tas endelig stilling.

Hvorvidt Prinsenkrysset skal ha biltrafikk eller ikke, er primært et spørsmål om fotgjengernes trafiksikkerhet og bussenes framkommelighet. Selve utformingen av buss- og trikkeholdeplassene vil i liten grad avhenge av dette. Målet er å kunne ha et opparbeidet omstigningspunkt/hovedholdeplass i Prinsenkrysset til sommeren 2011. Finansiering av utbyggingen er sikret gjennom Miljøpakken. Rådmannen tar sikte på å komme tilbake med en sak til høsten 2010 som avklarer både den fysiske løsningen og de framtidige trafikkforholdene i Prinsenkrysset. Denne omfatter også mulige avbøtende tiltak i Tordenskiolds gate og St. Olavs gate, samt en vurdering av mulighetene for å utvide og binde sammen parkeringsgarasjene under Torvet og Leuthenhaven.

Olav Tryggvasons gate

Olav Tryggvasons gate er i gatebruksplanen vedtatt stengt for biltrafikk mellom Munkegata og Kjøpmannsgata. Gata bør som tidligere nevnt, ikke bygges om permanent før spørsmålet om parkeringsgarasje er avklart.

Som midlertidig tiltak, foreslås gata i hovedsak stengt for biltrafikk mellom Munkegata og Søndre gate. Gata foreslås utformet for buss- og sykkeltrafikk også i den midlertidige løsningen, men den blir også åpen for lastebiler over 3,5 tonn for å gi mulighet for vareleveranser. Det foreslås at Olav Tryggvasons gate også blir åpen for annen trafikk i vestlig retning mellom Nordre gate og Jomfrugata for å unngå at kjøremønsteret i sidegatene blir for komplisert.

Det vurderes også å snu kjøreretningen i Dronningens gate ut fra at det vil gi bedre tilgjengelighet til gata.



Figur 4: Forslag til midlertidig tiltak i Olav Tryggvasons gate. De ytre kjørefeltene skjermes med beplantning og kan benyttes av syklistene og for vareleveranse. Kollektivfelt er vist med grønt.

Resten av Olav Tryggvasons gate kan ikke stenges for biltrafikk før Kjøpmannsgata er ombygd for toveistrafikk. Dagens vektbegrensning for tungraffikk på Brattørbrua og den midlertidige stengingen av Skippergata er andre kompliserende faktorer nå.

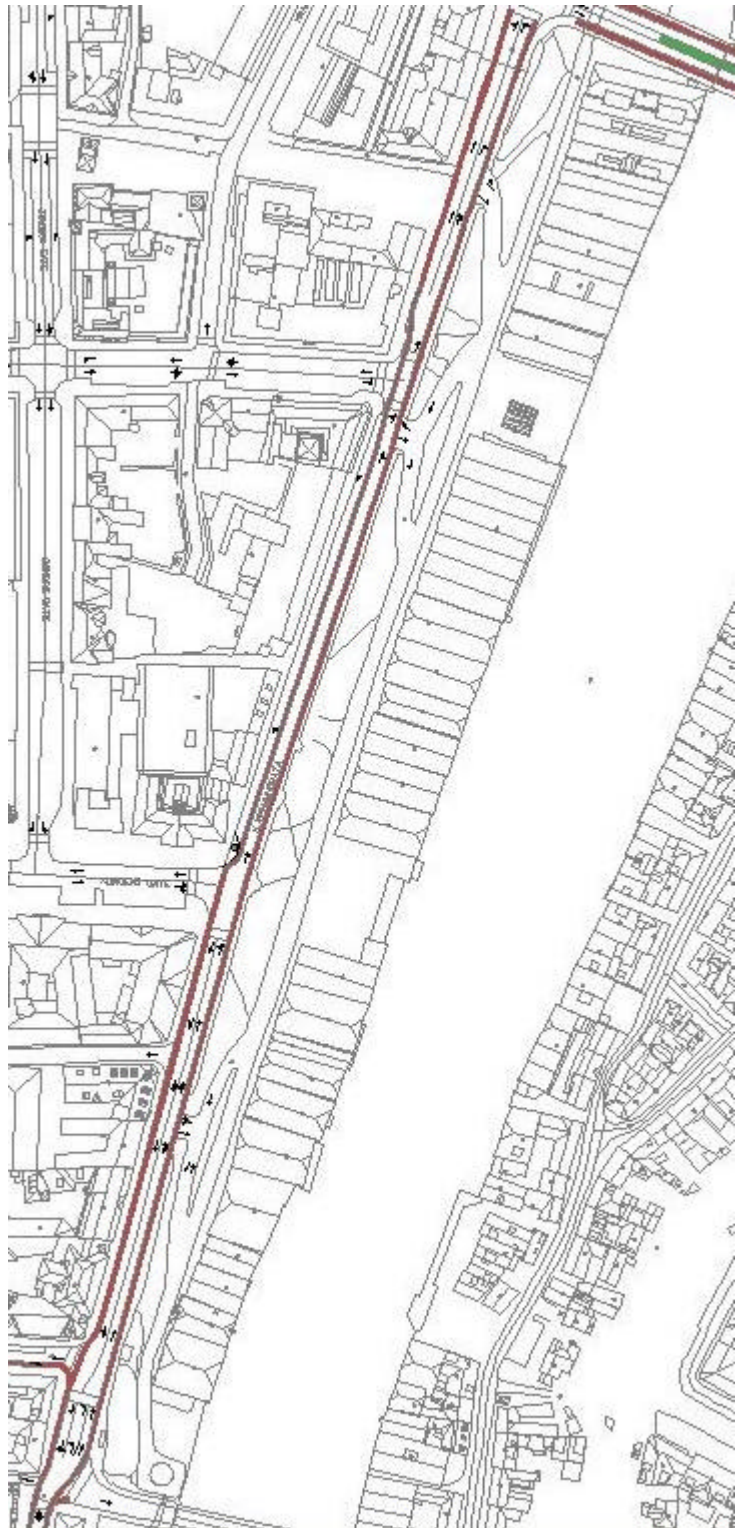
Kjøpmannsgata

Kjøpmannsgata er i gatebruksplanen vedtatt åpnet for toveis trafikk. Dette forutsetter at gata utvides noe og bygges om. Planene for utvidelsen må avklares med Riksantikvaren som i sin uttalelse til gatebruksplanen var negativ til inngrep i vollen mellom Kjøpmannsgatas øvre og nedre del.

Som midlertidig tiltak foreslås ett av kjørefeltene i Kjøpmannsgata sør for Bakke bru omgjort til sykkelfelt fordelt med ett sykkelfelt på hver side. Kjøpmannsgata vil da ha ett nordgående kjørefelt mellom Kongens gate og Dronningens gate og to nordgående kjørefelt på resten av strekningen fram til Bakke bru. Feltreduksjonen begrenser i liten grad gatas kapasitet for biltrafikk.

Det vil være nødvendig å ta bort 12 parkeringsplasser i nordre del av gata. I midtre del beholdes alle de 24 plassene, mens det må tas bort ytterligere 20 plasser i søndre del av gata. 3 av disse disponeres i dag for MC-parkering.

Disse sykkelfeltene kan fungere som midlertidige løsninger så lenge Søndre gate og Kjøpmannsgata beholdes som parvis envegskjørte gater. Gjennomføringen av den permanente løsningen krever en reguleringsmessig planbehandling. Her vil mulighetene for inngrep i vollen bli avklart med Riksantikvaren.



Figur 5: Forslag til midlertidige sykkelfelt i Kjøpmannsgata.
Sykkelfelt er vist med rødbrun farge.

Trondheim kommune

Statens vegvesen innfører fartsgrense 30 km/t i Midtbyen

Rådmannen viser til notat fra Statens vegvesen av 26.04.10 som følger som vedlegg. Her orienterer Statens vegvesen om at de vil gjennomføre vedtaket om innføring av 30 km/t i Midtbyen.

Det foreligger skiltvedtak for innføring av fartsgrensesone 30 km/t i Midtbyen som ble fattet av vegvesenet 13. mars 2003. Dette vedtaket er ikke effektivt. Spørsmålet om 30 – sone i Midtbyen ble tatt opp og avvist på nytt av Bystyret ved behandling av gatebruksplanen i 2007. Statens vegvesens begrunnelse for å innføre 30-sonen likevel, er først og fremst det høye antallet ulykker med myke trafikanter i Midtbyen og de klare sammenhengene mellom trafikkens hastighet og ulykkenes alvorlighetsgrad.

Vegvesenet har skiltmyndigheten for å innføre 30 km/t som fartssone i Midtbyen. De mener at vedtaket om innføring av en 30-sone som ble fattet i mars 2003 fortsatt er gyldig. Tiltaket anses også tilstrekkelig hørt gjennom arbeidet med gatebruksplanen i 2007. Fartssonen vil omfatte hele Midtbyen innenfor elveslyngen og vil bli gjort gjeldende fra 27. mai når Nordre avlastningsveg åpner.

Trafikkmessige virkninger

De midlertidige tiltakene i Søndre Ilevollen/Kongens gt/Sandgata er de viktigste grepene for å unngå at ny biltrafikk fyller opp den ledige kapasiteten som frigjøres når Nordre avlastningsveg tas i bruk. Dette er spesielt viktig nå etter at bomsystemet er satt i drift. Stengingen av deler av Olav Tryggvasons gate og sykkelfeltene i Kjøpmannsgata er mindre restriktive enn i gatebruksplanen.

Det er tidligere gjennomført en omfattende høringsprosess forut for behandlingen av gatebruksplanen i Midtbyen for snart tre år siden. De midlertidige tiltakene ligger innenfor disse rammene. Rådmannen legger også opp til en dialog med berørte brukergrupper både i forbindelse med gjennomføringen av de midlertidige tiltakene og i forbindelse med planleggingen av de permanente løsningene.

Det har foreløpig bare vært samtaler med næringsforeningen og Samarbeidsgruppen for Midtbyen. De mener at tiltakene i Søndre Ilevollen, Kongens gate og Sandgata er lite problematiske og helt greie, og at de samlet sett oppfyller kravene til å redusere kapasiteten inn mot sentrum. De mener videre at tiltakene i Prinsenkrysset bør utsettes, primært fordi det forsvinner parkeringsplasser. Olav Tryggvasons gate bør først stenges når gata skal opparbeides permanent slik at en slipper å få ennå et område som framstår på samme vis som Torvet i dag. Etableringen av sykkelfelt i Kjøpmannsgata bør først etableres når en har en permanent løsning og nye parkeringsplasser som erstatter de som tas bort.

Innføring av permanente tiltak

Målsettingen er å få etablert de første permanente tiltakene før sommeren 2011. Dette gjelder ny bussholdeplass i Prinsenkrysset og andre elementer i gatebruksplanen som lar seg realisere innen den tid. Rådmannen vil komme tilbake med konkrete planer for disse i løpet av høsten.

Gjennomføringen av permanente løsninger i Olav Tryggvasons gate, Kjøpmannsgata og Sandgata er også avhengig av andre hensyn og vil tidligst kunne være på plass i 2012. Tiltakene er sikret finansiering i Miljøpakken som per i dag har en ramme på 100 mill kr for gjennomføring av tiltakene i gatebruksplanen.

Oppsummering og konklusjon

Rådmannen mener det er viktig at det etableres midlertidige tiltak som kan hindre gjennomkjøring av Midtbyen samtidig som Nordre avlastningsveg tas i bruk. Dette for å oppfylle reguleringsplanens rekkefølgekrav og forpliktelser knyttet til avtalen med Samferdselsdepartementet om belønningstilskudd. Rådmannen er enig i at følgende tiltak gjennomføres ved åpning av vegen:

Trondheim kommune

1. Søndre Ilevollen innsnevres til 2 gjennomgående kjørefelt.
2. To av kjørefeltene i Kongens gate tas i bruk som kollektivfelt mellom Nordre Ilevollen og Vollgata.
3. Ett av de to kjørefeltene mot byen i Kongens gate tas i bruk som kollektivfelt på strekningen mellom Vollgata og Hospitalkirka. Kollektivfeltet i motsatt retning beholdes som før.
4. Kongens gate og Sandgata beholdes som parvis envegskjørte gater med ett kjørefelt for bil inn mot byen i Kongens gate og ett kjørefelt ut av byen i Sandgata. Det andre kjørefeltet i Sandgata åpnes for lokaltrafikk i motsatt retning fra Sanden /Løkken.
5. Kongens gate stenges for biltrafikk inn i Prinsenkrysset fra vest.
6. Olav Tryggvasons gate reserveres for busser, syklist og lastebiler over 3,5 tonn på strekningen mellom Munkegata og Søndre gate. Dette gjelder ikke strekningen mellom Nordre gate og Jomfrugata som holdes åpen for all vestgående trafikk.
7. Det merkes sykkel felt i Kjøpmannsgata i begge retninger mellom Gamle bybru og Bakke bru.

De foreslåtte tiltakene vil etter Rådmannens vurdering tilfredsstille de kravene som er stilt i reguleringsbestemmelsene og avtalen om belønningstilskudd.

Statens vegvesen er vegmyndighet og har besluttet å innføre en 30-sone i Midtbyen. Rådmannen er enig i at dette er et virkningsfullt tiltak både for å redusere trafikkulykker og begrense unødig gjennomkjøring i Midtbyen.

Rådmannen vil ta sikte på å gjennomføre de permanente tiltakene i gatebruksplanene etter hvert som disse er avklart. Målet er å flytte bussene permanent bort fra Torvet innen sommeren 2011. I den sammenheng bør mulighetene for å benytte midler fra Miljøpakken som bidrag til ombygging av Torvet avklares.

... Sett inn saksutredningen over denne linja

Rådmannen i Trondheim, 26.04.2010

Thorbjørn Bratt
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:
Midtbyen – Trondheim kommune – 30km/t
fartsgrensesone