

Saksframlegg

PARKERINGSKJELLER UNDER OLAV TRYGGVASON'S GATE

ORIENTERINGSSAK – STATUS FOR ARBEID

Arkivsaksnr.: 08/16645-42

Saksbehandler: Sissel Arctander/Per Arne Tefre

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til vedtak:

Saken tas til orientering.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

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

Sammendrag

Bakgrunn for saken er formannsskapsak 21/11 Trondheim miljø- og transportpakke, hvor det bes om sak som belyser muligheter for parkeringskjeller under Olav Tryggvasonsgt og / eller Torget. Rådmannen legger her fram status for arbeidet med parkeringskjeller under Olav Tryggvasons gate (POT), basert på innsendt konsekvensutredning.

Etter rådmannens vurdering er de to største utfordringene i saken meget høye byggekostnader og Riksantikvarens innsigelse mot å grave ut fredet middelaldergrunn. Utredningene for de andre teamene i planprogrammet viser at parkeringskjelleren kan være teknisk og estetisk gjennomførbar. En parkeringskjeller under Olav Tryggvasons gate vil sannsynligvis bidra til å styrke Midtbyens attraktivitet som handelssentrum, gjennom at tilgjengeligheten med bil øker. I anleggsfasen innebærer imidlertid prosjektet ulemper for byens attraktivitet, trafiksikkerhet, kulturminner, boliger og butikkdrift.

Riksantikvarens innsigelse innebærer at plansaken må ferdigstilles og oversendes Miljøverndepartementet for å få en endelig beslutning. Miljøverndepartementet må så avklare om samfunnsnyttene veier opp for tapet av fredet grunn.

De estimerte kostnadene per parkeringsplass vil være på om lag en million kroner, og parkeringsavgiftene vil kun dekke investeringer på inntil 300.000 kroner per plass. Dermed må 700.000 kroner per plass, altså 320 millioner kroner, dekkes på annen måte. Forslagsstiller foreslår at utgiftene deles mellom næringsliv og kommune.

Omfang av arkeologiske utgravinger er det største uavklarte spørsmålet når det gjelder konsekvensutredningen. Riksantikvaren har ikke gitt noe signal om hvor stort omfang det vil kreves, ved en eventuell dispensasjon. Et krav om stort omfang av utgravinger vil medføre relativt store kostnadsøkninger. Rådmannen mener det er viktig å få svar fra Riksantikvaren på dette punktet så fort som mulig.

Det gjenstår fortsatt en del arbeid med å ferdigstille planen, for å kunne legge den fram til Miljøverndepartementet. Tiltakshaver, Trondheim parkering i samarbeid med E. C. Dahls eiendom, er innstilt på å fortsette planarbeidet. Begrunnelsen er at planprosessen kan ferdigstilles, og så kan finansieringen komme på plass senere.

Et alternativ med etablering av parkeringsplasser på sentralstasjonen har færre konflikter, men vil gi større avstand til handelskonsentrasjonen i Midtbyen. Spørsmålet er derfor om nytten av den reduserte avstanden i POT-alternativet er verdt større kostnader og høyere konfliktgrad.

Rådmannen mener det er tvilsomt om samfunnsnyttene av POT står i forhold til utgiftene. Rådmannen er også i tvil om Miljøverndepartementet vil vurdere samfunnsnyttene som større enn tapet av kulturminner, men det må være opp til tiltakshaver å vurdere om arbeidet skal innstilles.

Etablering av miljøgate i Olav Tryggvasons gate, som planlegges gjennomført i 2011, har et budsjett på 14 millioner kroner. Dette prosjektet sørger for at miljøgevinsten av etableringen av nordre avlastningsveg tas ut så fort som mulig, ved at bussgate, sykkeltrase og et universelt utformet og attraktivt fortau etableres. Etablering av miljøgate i 2011, medfører at denne kostnaden må tas på nytt ved en eventuell gjennomføring av POT. Disse kostnadene ligger allerede inne i den foreløpige prisberegningen for POT.

Trondheim kommune

Bakgrunn

Konsekvensutredningen ble innsendt 29.12.10 av Trondheim Parkering KF. Faveo prosjektledelse er forslagsstiller. En oppsummering av konsekvensutredningen er vist i vedlegg 1.

Arbeidet i prosjektet er finansiert av Trondheim parkering og E. C. Dahls eiendom. Prosjektet er etablert med en egen styringsgruppe ledet av direktør i Trondheim parkering.

Planarbeidet omfatter etablering av parkeringsanlegg under Olav Tryggvasons gate (POT) med biladkomster i tilgrensende byrom, samt gangadkomster (trapper og heiser). Anleggets størrelsesorden er 460 parkeringsplasser. Parkeringskjelleren har tre alternative utforminger. I denne forespørselssaken går det ikke nærmere inn på fordeler og ulemper ved de tre alternativene.



Formålet med parkeringskjelleren er å oppgradere parkeringstilbudet til besøkende i Midtbyen, og dermed styrke Midtbyens attraktivitet. Den foreslåtte parkeringskjelleren skal erstatte ca 210 parkeringsplasser som bortfaller med gjennomføringen av gatebruksplanen for Midtbyen, og hovedandelen av disse er i den nordøstre delen. Parkeringskjelleren vil i tillegg bidra til at ytterligere 240 plasser kan fjernes på gateplan, og gi plass til andre funksjoner i byrommene. Plasseringen i Olav Tryggvasons gate begrunnes med at parkeringskjelleren da ligger midt i et område med stor aktivitet, og med dårligere parkeringsdekning enn resten av handelssentrumet i Midtbyen.

Gjeldende planer

Stortingsmelding nr. 23, (2001-2002) stadfester at et sterkt bysentrum er sentralt for utviklingen av en bærekraftig by, og fremhever viktigheten av vern og bruk av kulturmiljøer og kulturminner. Vedtatt målssetning er ”å utvikle trygge, vakre og opplevelsesrike steder med høy miljø- og bokvalitet for befolkningen, samtidig som natur- og kulturmiljøet ivaretas. Byer og tettsteder skal også framstå som funksjonelle og attraktive for næringslivet”.

Riksantikvaren har vedtatt fredning av middelaldergrunnen i Midtbyen. Dette betyr at det må søkes dispensasjon hos Riksantikvaren i alle saker som innebærer inngrep i grunnen.

Fylkesplanen for perioden 2009-2012 påpeker at en sterk by er et uvurderlig fortrinn i konkurransen mellom regionene. Styrking og videreutvikling av tjenesteyting, kunnskap, kunst, kultur, handel, kapital, innovasjon og kirkelig aktivitet vil styrke Trondheim som bysamfunn, og dermed også regionen.

Gjennom Kommuneplanens samfunnsdel 2009-2020 ble det vedtatt (10.06.10) å videreføre gjeldende fortettingsstrategi. Samtidig stilles det krav om at Trondheim skal planlegges som en by med grønt preg, og at det skal bygges ut i samsvar med eksisterende stedskarakter, med respekt for omgivelsenes særpreg.

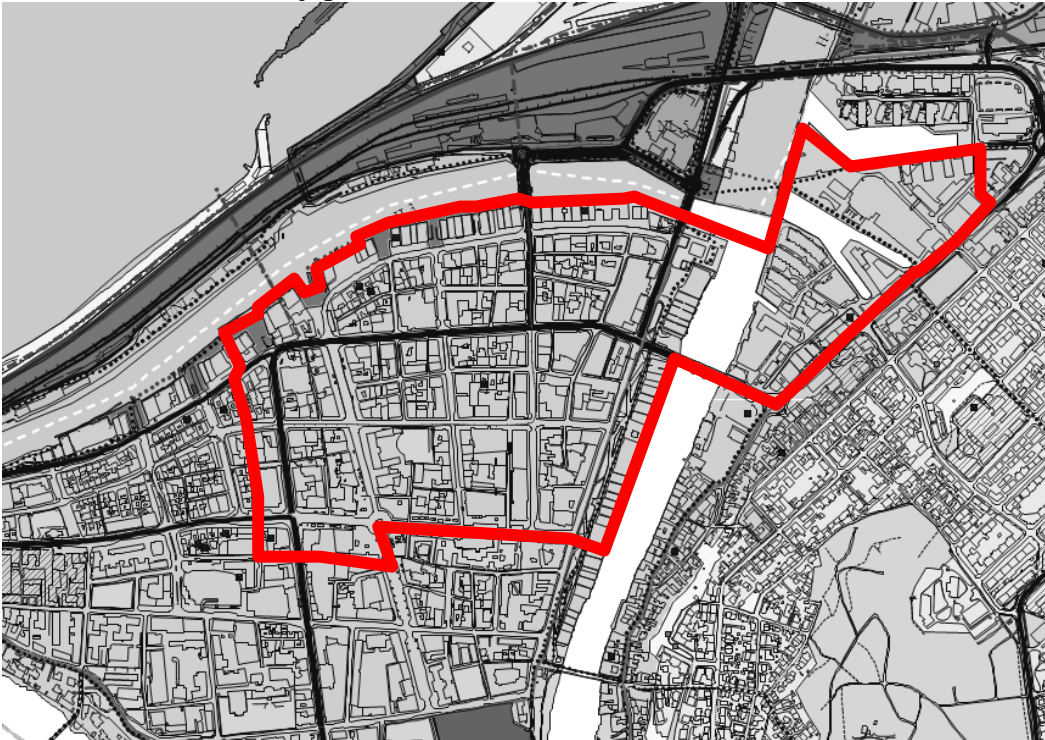
Utviklingen av Midtbyen er et viktig punkt – Midtbyen omtales som en identitetsbærer for byens befolkning. Det er ønskelig at den styrkes som regionens viktigste handels- og kultursentrum, og at den samtidig tilrettelegges for gode og stabile bomiljø. Sentrum skal være attraktivt, rent og ryddig.

Trondheim kommune

Her skal folk i alle aldre kunne møte ulike kulturuttrykk, og det skal innføres kriminalitetsforebyggende tiltak.

Kommuneplanens arealdel, vedtatt i 2007, krever også at det skal bygges ut i samsvar med eksisterende steds karakter i byggeområder for eksisterende bybebyggelse. Arbeids- og besøksintensive virksomheter, samt spesialiserte og unike forretnings- og servicetibud som har hele kommunen eller et større område som omland, skal lokaliseres i Midtbyen.

Avgrensningen på kartet viser området som er definert som sentrumsområde i kommuneplanens arealdel. Her tillates det etablert kjøpesenter.



Bystyrets miljø- og transportpakke, vedtatt 24.04.08:

”Det skal ikke etableres flere parkeringsplasser i sentrum enn i dag. Eksisterende gateparkering skal erstattes av p-hus/underjordisk parkering”.

Midtbyplanen, fra 1981:

Olav Tryggvasons gate er regulert som offentlig gate. Målsetningene i planen er:

- Sikre en gradvis fornyelse av bebyggelsen, som bevarer og videreutvikler Midtbyens særpreg og helhetsmiljø. Det er spesielt viktig å beholde Trondheims karakter som treby.
- Tilrettelegge for at næringslivet og dets arbeidsplasser i Midtbyen kan opprettholdes.
- Tilrettelegge for økning av antall bosatte i Midtbyen.
- Bedre trafikkforholdene og legge forholdene til rette for en trafikkteknisk prioritering av kollektivtrafikken i Midtbyen.

Gatebruksplan for Midtbyen

Visjonen for Midtbyen er både vitalisering og foredling, med vekt på både gjenbruk og videreutvikling, der det gis gode betingelser for næring, handel, administrasjon, kultur, rekreasjon og ulike trafikantgrupper.

Det anbefales ingen tilvekst av parkeringsplasser, men en omfordeling av plasser ved at tapte gateplasser erstattes i parkeringsanlegg. Samlet sett vil det bli et netto bortfall på ca. 210 gateplasser

Trondheim kommune

ved realisering av gatebruksplanen. Nye parkeringsanlegg anbefales lokalisert til de nordøstre delene av Midtbyen, fordi parkeringsdekningen i forhold til etterspørselen er dårligst i nordøst.

Tidligere vedtak

Planprogram for POT ble fastsatt 28.04.2009. (Saksnr. 41/09). Her ble det satt som premiss at det skal fjernes samme antall parkeringsplasser på gatenivå som det etableres i parkeringskjelleren. Det vil si at problemstillinger knyttet til en eventuell økning av parkeringsplasser i Midtbyen ikke belyses i konsekvensutredningen.

Prosess

I planprogrammet ble det etter innspill fra Miljøverndepartementet (brev datert 22.04.2009) vedtatt at et reelt alternativ til POT skulle utredes i tillegg. Det ble konkludert med at regulert parkeringsanlegg ved sentralstasjonen skal brukes som alternativ 0. Miljøverndepartementet har akseptert dette alternativet, i brev datert 20.04.2010.

I Miljøverndepartementets brev ble det også påpekt at det burde vurderes tiltak som kan forbedre tilgjengeligheten mellom parkeringsanlegget på Sentralbanestasjonen og handelskonsentrasjonen i Midtbyen. Departementet ønsker også at man vurderer muligheten for bedre tilgjengelighet til sentrum ved styrket kollektivtilbud og innfartsparkering ved stasjoner og holdeplasser utenfor sentrum. Forbedring av tilgjengeligheten er ikke vurdert fram til nå. Utredningen baserer seg på avstand i meter, uten å vurdere hvor attraktivt og framkommelig det er å bevege seg fra sentralstasjonen inn til handelskonsentrasjonen i Midtbyen. Virkemidler for bedre tilgjengeligheten til sentrum med kollektivtilbud gjøres allerede, gjennom Miljøpakken.

For å finne et reelt alternativ ble flere alternativer vurdert. Utgangspunktet for alle prosjektene har vært god biltilgjengelighet fra NAV, betjening av nordøstre del av Midtbyen, kapasitet på 210-450 plasser, og mulighet for å skape attraktive fasiliteter for kundene. Følgende prosjekter har vært vurdert:

1. Parkeringshus, hjørnet Kjøpmannsgata/Fjordgata. Prosjektet forutsetter riving av eldre bygårder med antikvarisk verdi. Nybygg i 4-5 etasjer over bakken kan gi 210 plasser med god adkomst fra Brattørbrua. Dette prosjektet mener vi ikke er tilrådelig fordi det er en lite bærekraftig løsning å ta i bruk så sentrale eiendommer som er godt egnet til andre sentrumsfunksjoner til parkering. Riving av verneverdig bebyggelse kan heller ikke anbefales.

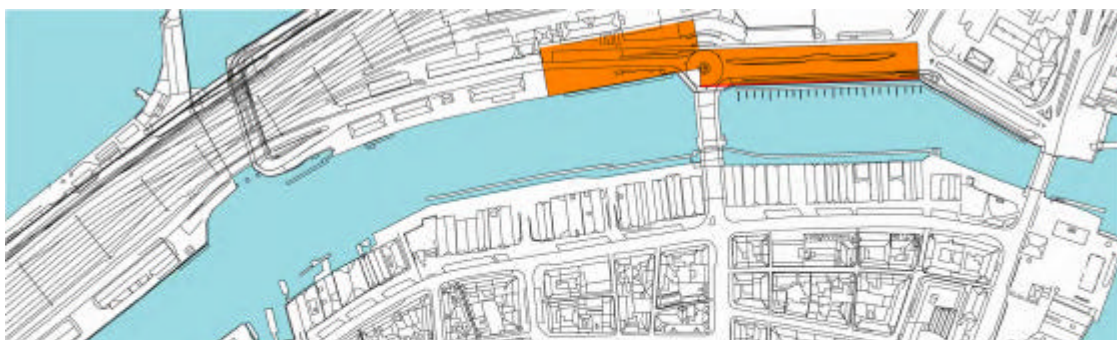


Trondheim kommune

2. Parkeringskjeller i kanalen med direkte kjøreadkomst fra NAV, og gangadkomst mellom bryggene i Fjordgata: Anlegget bygges nedsenket slik at kanalen fortsatt kan være i drift. Det er stor usikkerhet om forholdet til marine kulturminner i kanalen. Dette prosjektet har vist seg å ha en meget høy investeringskostnad, og kan derfor ikke anses som et reelt alternativ.



3. Parkeringskjeller ved Sentralstasjonen: Anlegget bygges som en parkeringskjeller under dagens trafikkareal foran Sentralstasjon og Bussterminalen, mot kanalen. Dette ble vurdert som teknisk vanskelig på grunn av spunt som ligger på tvers av det planlagte anleggets vestre del, og dermed så kostbart at det ikke vil lønne seg.



4. Parkeringskjeller under Fjordgata og Søndre gate med tilsvarende utforming som POT: Dette alternativet er på samme måte som POT i konflikt med fredet grunn, og vil ventelig utløse innsigelse fra Riksantikvaren. Dette prosjektet kan derfor ikke sies å være et reelt alternativ utfra MDs begrunnelse for å ta kreve et reelt alternativ.



Trondheim kommune

Regulert parkeringsanlegg ved Sentralstasjonen tas med i alternativ 0 som et reelt alternativ til POT. Rådmannen mener dette alternativet vil sikre et godt sammenligningsgrunnlag, da det er vesentlig forskjellig fra POT på to viktige temaer: anleggsfase og publikumsattraktivitet. I alternativ 0, sentralstasjonen, forutsettes det at de 210 plassene som forsvinner med gjennomføringen av gatebruksplanen erstattes på sentralstasjonen, i stedet for i Midtbyen.

Samråd

Det er gjennomført samrådsmøter med offentlige myndigheter og naboer / næringsliv 18.06.10 og med Riksantikvaren 23.06.10.

Riksantikvaren har gitt følgende tilbakemelding på konsekvensutredningen for kulturminner og kulturmiljø under bakken, se vedlegg 3:

Konsekvensutredningens oppdeling av planområdet ”i mindre kulturmiljøer som er verdivurdert for seg gir liten mening utover å forklare ulike funksjoner disse delene har hatt i Trondheims historie. Det er kulturminnet ”middelalderbyen Trondheim” som bør være utgangspunkt for vurderingene”. Alle alternativene med utgraving i Olav Tryggvasons gate har svært stor negativ konsekvens for middelalderbyen Trondheim. Riksantikvaren påpeker at et slikt inngrep vil være uforenlig med de nasjonale mål som gjelder forvaltning og bevaring av kulturminner, og varsler på nytt at en eventuell reguleringsplan vil medføre innsigelse.

På selve samrådsmøtet ble det i tillegg sagt at det ville være snakk om mer arkeologisk utgraving enn graving under overvåkning, i fall det skulle bli en dispensasjon.

Planforslaget

Hele konsekvensutredningen gjengis ikke her. Det henvises til vedlegg 1 for en oppsummering av konsekvensutredningen. Det er kun redegjørelsen for kostnader og konsekvenser for næringslivet som gjennomgås her. Først en kort redegjørelse for anleggsperioden:



I fase 1 graves midtpartiet ut og ny infrastruktur legges. Fortauene fungerer fortsatt. I fase 2 graves det ut til vegger og ferdige elementer av anlegget settes på plass. I fase tre er anlegget under bakken tatt i bruk, mens miljøgaten lages på toppen.

Hver av de tre fasene er beregnet å kunne gjøres på mellom 2 og 4 måneder. Prosjektet ser for seg å ta kortere strekninger av gangen, det vil si ikke hele gaten samtidig. Byggetiden for hver strekning er inntil ett

Trondheim kommune

år fra trafikken stenges til veien er ferdig. Fra man begynner i ene enden, til man er ferdig på andre siden, er det beregnet en byggetid på to år. Arkeologiske utgravninger er ikke regnet inn i framdriftsplanen.



Når det gjelder kostnader har det blitt estimert en pris på opp i mot en million kroner per parkeringsplass. Her er ikke arkeologiske utgravninger tatt med i regnestykket. I tillegg har det gjennom konsekvensutredningen kommet fram flere forhold som øker kostnadene. Trondheim parkering mener imidlertid at en ny estimering av kostnader på dette tidspunktet fortsatt vil inneholde så store usikkerheter at prosjektet ikke bør ta utgiften til ny kostnadsestimering nå.

Tar man allikevel utgangspunkt i en pris på en million kroner per parkeringsplass vil altså anlegget beløpe seg på 460 millioner kroner. Det forventes at parkeringsavgifter vil kunne dekke 300 000 kr per plass (dvs 138 millioner kr). Da gjenstår det investeringer på 322 millioner kr, som Trondheim parkering foreslår at næringslivet og kommunen bør kunne samarbeide om.

Forslagsstillers vurdering av konsekvenser for nærings- og kulturlivet, og konklusjons gjengis her:

Utredningene innen dette temaet er gjort av Næringsforeningen i Trondheim. Det vises til delrapport 8 "Konsekvenser for næringslivet med og uten parkeringsanlegg, og under byggeperioden" datert september 2010.

Trondheim sentrum har i dag lav parkeringsdekning sammenlignet med andre byer og sammenlignet med den omsetningen handelen har i Trondheim. Sett fra et næringslivsstandpunkt vil det være umulig å skape økonomisk vekst i Midtbyen uten å bedre parkeringstilbudet (kvantitet og/eller kvalitet) i Midtbyen, eller på annen måte forbedre konkurranseforholdet mellom Midtbyen og konkurrentene.

For å få et vitalt sentrum, må flere velge å benytte tilbudene i Midtbyen framfor avlastningssentrene. I de siste ti årene har imidlertid Midtbyen mistet sin dominerende posisjon som handelssenter, og omsetningsveksten har vært lavere enn prisstigningen. Undersøkelser viser at Midtbyen kommer best ut når det gjelder trivselsrelaterte spørsmål og vareutvalg, mens kjøpesentrene kommer best ut på tilgjengelighet. Og tilgjengelighet blir oppgitt som avgjørende for valg av reisested.

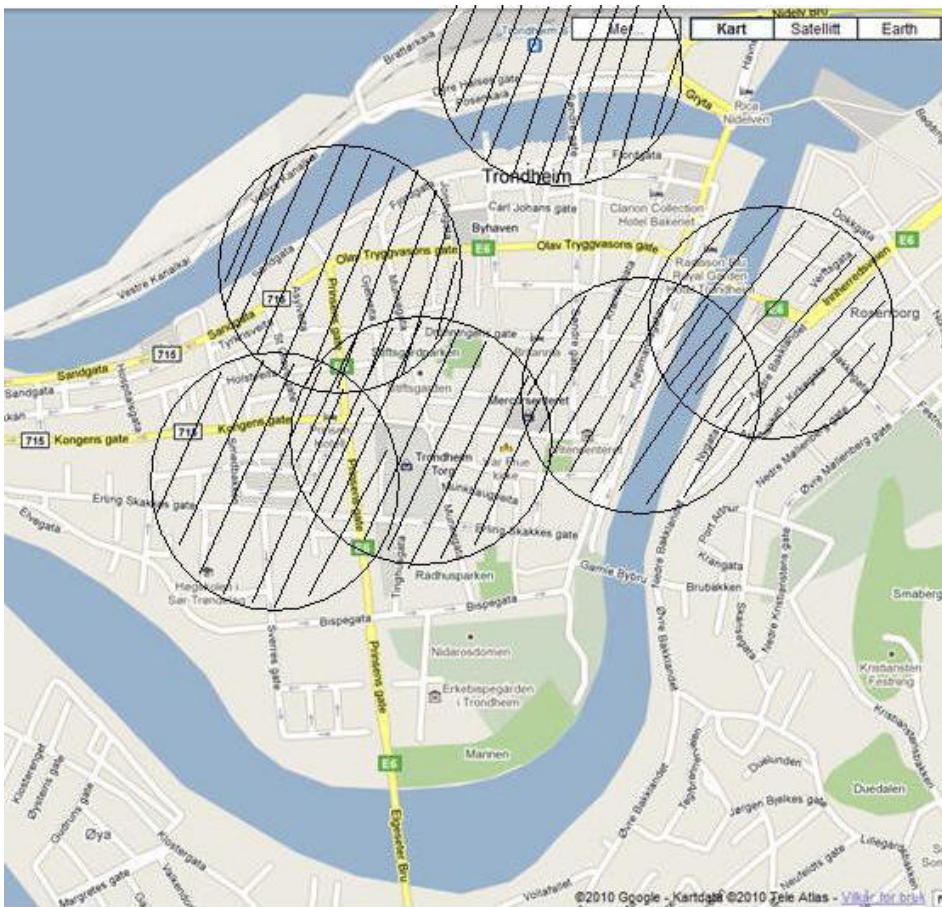
Gjennom den utbyggingen av vegnettet som skal finne sted gjennom Miljøpakken, skjer det også en endring som indirekte favoriserer lokalsentre utenfor Midtbyen. Det skal investeres ca. 7 milliarder kroner i Miljøpakken i løpet av de neste 15 årene på å forbedre transportsystemet i Trondheim og langs innfartsårene. Miljøpakken er en kombinasjon av store og små vegprosjekter og kollektiv-, miljø- og

Trondheim kommune

trafikksikkerhetstiltak, der en stor andel i praksis vil bidra til økt tilgjengelighet til senterområdene utenfor Midtbyen. Disse tiltakene har som konsekvens at Midtbyen får en enda tøffere konkurranse.

Trondheim kommune

Undersøkelser blant brukere av hhv. parkeringstilbudet og busstilbudet i Trondheim viser at bussbrukere primært kommer for jobb og skole, mens bilbrukere kommer for handel, helsetjenester og andre tjenester, kulturtilbud, samt utøvelse av eget yrke (ikke egen arbeidsplass). Det som imidlertid gjør resultatet mer interessant er at bilbrukeren av parkeringstilbudet legger igjen betydelig mer penger i Midtbyen enn bussbrukeren. Gjennom dette ser man at for å styrke sentrum som handelssted så må det også tilrettelegges for tilgjengelighet for bilen til/fra Midtbyen. Det vurderes derfor at planlegging for et økonomisk vitalt sentrum må inkl tilrettelegging for en viss andel parkering, og at dette er god miljøpolitikk, og kanskje også en forutsetning for å lykkes. Når det vurderes hvorvidt parkeringsanlegget under Olav Tryggvasons gate svarer på Midtbyens behov, må man også se på plassering av øvrige parkeringsanlegg og hvor langt brukerne er villige til å gå etter at de har parkert bilen. Undersøkelser viser at de færreste i praksis går mer enn 2-300 m fra parkeringsplassen til sitt bestemmelsessted, noe som medfører mye letekjøring etter en parkeringsplass "nær nok".



Kartskissen til venstre viser dagens parkeringsanlegg med en radius på 200 m rundt dem. Dette viser et gap rundt Olav Tryggvasons gate, og at POT vil gjøre det mulig å dekke hele sentrum innen den kritiske grensen på 200 m. Parkeringsanlegg her vil gi det viktige handelsområdet i Midtbyen en tilfredsstillende parkeringsdekning.

Et parkeringstilbud på Sentralstasjonen vil bli liggende vel 300 m fra krysset Søndre x Olav Tryggvasons gate, og ca 450 m fra f.eks. Byhaven og Olavskvartalet. Dette er for langt unna i forhold til hva folk er villig til å gå, i tillegg til at Kanalen utgjør en mental barriere. Til sammenlikning kan nevnes at det på City Syd bare er 150 m fra de mest fjerntliggende parkeringsplassene til

Trondheim kommune

inngangen, og på City Lade er det bare 100 m.

I denne sammenhengen er det også et poeng at et større, samlet parkeringsanlegg vil gi innbyggerne en oppfattelse av at det er lett å finne parkering i Midtbyen (noe som ikke nødvendigvis henger sammen med antallet parkeringsplasser).

Alternativsanalysen som ble gjennomført høsten 2009 viste også at 0-alternativet med parkeringsanlegg ved Sentralstasjonen i liten grad vurderes å kunne bidra til positivt til utvikling av Midtbyen. I evalueringen av alternativene scoret p-anlegget på Sentralstasjonen klart dårligst på kriteriet ”næringsutvikling” og nest dårligst på kriteriet ”byutvikling”, hvor alternativet p-hus ble sett på som dårligere bruk av verdifulle arealer over bakken. Dette bør være en klar indikasjon på at 0-alternativet som det er beskrevet her, ikke har kvaliteter mht. til parkering og tilgjengelighet for bilbrukerne som kan bidra til positiv utvikling av Midtbyen.

Trondheim har i dag svært begrensede områder med butikker som trekker kunder til byen (såkalte A-områder), mens resten av Midtbyen vurderes som områder som lever av de kundene som A-områdene trekker til sentrum. A-områdene i Midtbyen er:

- Øvre del av Nordre gate fra Kongens gate til Olav Tryggvasons gate.
- Thomas Angels gate mellom Nordre gate og Munkegata. I tillegg ligger det selvfølgelig en del A-butikker i B-områder.

For næringslivet vil det alltid være et mål å gjøre byens B-områder til A-områder. B-områder som med POT får et stort potensial til å bli A-område er for eksempel nedre del av Søndre gate, Brattørgata og Ravnkloa. Dette er områder som i dag ligger dårlig til i forhold til parkering. Fordelen med et anlegg under Olav Tryggvasons gate er at det er det eneste P-anlegget sammen med anlegget ved Torvet som har attraktive handleområder i alle retninger.

Det er viktig å understreke at parkeringstilbudet ikke bare skal brukes av de handlende, også restauranter, tjenesteyting og kulturlivet utgjør en viktig del av omsetningen. Tunge kulturinstitusjoner og lokaliteter for kulturvirksomhet/konferanse er lokalisert i Midtbyens nordøstre kvadrant, med bl.a. Olavskvartalet, Nova kino og Royal Garden. Parkeringsplassene i området har høyt belegg også på kveldstid – med tilsvarende letekjøring.

Midtbyen er også en viktig identitetsskaper, og er kommunens viktigste ansikt mot turistene. Det er derfor viktig at synlige deler ved anlegget holder høy estetisk kvalitet. Basert på det materiell som er utarbeidet av Agraff så langt (Agraff 2010), er dette tatt hensyn til på en god måte.

Samlet sett vurderes POT å være et avgjørende grep i forhold til å gjennomføre Midtbyplanens ønsker om å fjerne gateparkering, og slik legge til rette for sykkeltraseer, et bilfritt handlemiljø, etc.

Konsekvenser i anleggsperioden

Det skal ikke underslås at byggeperioden for et parkeringsanlegg vil være en stor utfordring for de nærings-drivende langs Olav Tryggvasons gate, men 0-alternativet på lang sikt vurderes som verre for de fleste. Det er grunn til å påpeke at gårdeiere og butikkdrivere kan tenkes å ha ulike interesser ut fra dette perspektivet.

Det viktigste prosjektet kan gjøre for å minimalisere ulempene for de næringsdrivende, er å sørge for at byggeperioden blir så kort som mulig. Det er hensyntatt gjennom planlagt framdrift der hvert kvartal berøres av byggearbeidene for en kort periode. En foreløpig gjennomgang av eiendommene langs de aktuelle gateløpene viser at ca 70% av eiendommene har mulighet for å etablere alternativ

Trondheim kommune

atkomst, fra bakgård eller sidegate, med større eller mindre tiltak, mens for ca. 30% av eiendommene kreves det større endringer som utenpåliggende gangbane el likn for å gi tilgang.

Selv om byggeperioden på kort sikt er utfordrende, er tiltaket utvilsomt bra for næringslivet på lang sikt. Gjennomføringen er tenkt kvartalsvis som beskrevet i kapittel 3.2. Gjennomføringsformen er valgt ut fra en klar prioritering om å skape minst mulig ulemper for trafikken, handelsstanden, beboere og andre brukere av gaten, samtidig som effektiv anleggsdrift oppnås.

Konklusjon

Konsekvensutredningen viser at POT vil bidra til svært god måloppnåelse, mens 0-alternativet vil bidra til dårlig måloppnåelse i forhold til de mål som er angitt for prosjektet (jfr. kap. 1.1):

- forbedre parkeringstilbudet, tilgjengeligheten og attraktiviteten for Olav Tryggvasons gate og denne delen av Midtbyen
- erstatte noe av gateparkeringen i denne delen av Midtbyen
- frigjøre areal til gående, syklende, vareleveranse osv.
- styrke Midtbyen som handels-/opplevelsessentrum
- styrke miljøvennlig transport og trafikkavvikling i Midtbyen

Prosjektets positive konsekvenser for Midtbyens tilgjengelighet, gatemiljø og næringsliv (samfunnsnytt) vurderes som klart større enn de negative konsekvensene for kulturminner og utfordringene i anleggsperioden. Samfunnsnytt må i neste omgang avveies mot prosjektkostnaden.

KU-arbeidet for kulturminner har gjort en grundig vurdering av konsekvensene av tiltaket, og avbøtende tiltak her vil være å sikre omgivelsene/gjenstående kulturlag mot videre endringer, samt sikring av kildeverdi gjennom arkeologiske utgravninger. Det er ikke mulig å gjennomføre tiltaket uten å fjerne kulturlag som aldri kan erstattes. Riksantikvaren har da også varslet innsigelse mot planen. Samtidig vil en slik utgraving skaffe ny kunnskap om utviklingen av middelalderbyen Trondheim, og dette kan vurderes som viktig samfunnsnytte i seg selv.

POT vil bidra til å styrke Midtbyen som handels- og opplevelsessenter for kultur- og tjenestetilbud og bedre konkurranseforholdet mellom Midtbyen og andre bysentra (Lade-Leangen og Tillerbyen) ved at det gir økt parkeringsdekning der tilbudet er svakest.

POT vil ha en krevende anleggsperiode, særlig for næringslivet og beboere i nrområdet, men berører også andre sentrale steder i Midtbyen. 0-alternativet med etablering av miljøgata vil ha mange av de samme utfordringene. Det vurderes likevel at utfordringene ikke er på et uvanlig nivå for så store byggeprosjekter. Utfordringene kan håndteres med god planlegging av gjennomføringsfasen og tett dialog med berørte parter. Avbøtende tiltak og en komprimering av byggetida for hvert kvartal vil være viktig. Også Næringsforeningen i Trondheim ser dette som en smertefull men nødvendig prosess for å kunne ta et så stort grep som er positivt og viktig for framtida.

Som en del av alternativsanalysen ble det gjennomført en kostnadskalkyle av POT, og denne viser høy investeringskostnad pr. p-plass. En videre prosjektutvikling vil redusere usikkerhetsnivået i kalkylen, samtidig som det også vil være fokus på finansiering av tiltaket.

Trondheim kommune

Vi anbefaler at konsekvensutredningen slik den nå foreligger legges til grunn for en prinsippbehandling i styringsgruppen for prosjektet, kommunens administrative ledelse og bygningsrådet i Trondheim kommune før 1.gangsbehandling av reguleringsplanforslaget/KU.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Rådmannen mener at en parkeringskjeller i nordøstre del av Midtbyen vil være en oppgradering av biltilgjengeligheten og dermed bidra til å styrke handelsnæringen i Midtbyen. Utfordringen er imidlertid kostnaden, de fredede kulturminnene i grunnen, anleggsperioden, og usikkerheten knyttet til hvorvidt Miljøverndepartementet vil overprøve Riksantikvaren.

Muligheter for å finansiere parkeringsanlegg med midler fra Miljøpakken

Miljøpakken inneholder i dag ingen spesielle midler til finansiering av parkeringsanlegg. Det er foreslått avsatt ca 100 mill kr til Midtbytiltak, primært til ombygging av gatenettet (gågate, miljøgate m.m.) i forbindelse med gjennomføringen av gatebruksplanen.

Vegvesenet, kommunen og fylkeskommunen samarbeider om gjennomføringen av tiltakene i Miljøpakken. Tiltakene samordnes i Miljøpakkens Arbeidsutvalg (administrativt) og Kontaktutvalg (politisk) ut fra gitte rammebetingelser. Formell behandling skjer i bystyre, fylkesting og Storting.

I Miljøpakkens politiske føringer ligger en forpliktelse om å ikke øke antallet parkeringsplasser i sentrum (bystyret 24.04.2008). Her står følgende: *”Det skal ikke etableres flere parkeringsplasser i sentrum enn i dag. Eksisterende gateparkering skal erstattes av p-hus/underjordisk parkering. Det skal også tas i bruk mer fleksible betalingsløsninger”* (jfr. punkt 2 i kapittel 4.3: Parkeringspolitikk).

Begrensningen på parkeringsplasser i sentrum er også tatt inn som en forpliktelse i avtalen mellom kommunen og fylkeskommunen på den ene siden, og Samferdselsdepartementet på den andre siden, om 370 mill kr i belønningstilskudd for perioden 2009 – 12.

Trinn 2 i Miljøpakken ventes behandlet av bystyre og fylkesting våren 2012 og av Samferdselsdepartementet samme høst. Her vil Stortinget ta stilling til en helhetlig plan for innhold, omfang og finansiering av tiltakene i Miljøpakken.

Vurdering

Kjernes spørsmålet i denne saken er nært knyttet til andre prosjekter som er under arbeid. I forbindelse med rulleringen av arealdelen, skal det fastsettes en senterstruktur med retningslinjer for lokalisering og omfang av handel. Det foregår også et arbeid om god miljømessig og økonomisk vitalt sentrum, som en del av Framtiden byer prosjektet. Her er handel og tilgjengelighet hovedtema. I tillegg er Trondheim parkering i gang med en oppstilling av antall parkeringsplasser i Midtbyen.

Alternativene som er utredet, er lokalisert i eller ved nordøstre del av Midtbyen. Andre alternativer for å dekke inn de 210 plassene som forsvinner med gjennomføringen av gatebruksplanen, kan være under bakken i et område hvor grunnen ikke er fredet. Dette vil si vest for Prinsens gate, i et område med relativt god dekning fra før. Et annet alternativ er å kjøpe opp private parkeringsplasser, eller regulere dem med restriksjoner om at kun gjesteparkering er tillatt. En parkeringskjeller med et mindre antall plasser er også et alternativ, selv om det fortsatt vil være konfliktfylt på grunn av utgravning av fredet grunn.

Trondheims historiske sentrum er verdifull, og middelaldergrunnen i bakken er en del av den tusenårige historien, som spesielt den nordøstre delen av Midtbyen står for. Dette er viktig både i lokalt og nasjonalt perspektiv.

Trondheim kommune

Konsekvensutredningen viser til konkurransen mellom handelen i Midtbyen og de to andre handelssentraene: Lade-Leangen og Tillerbyer. I denne diskusjonen dreier det seg ikke bare om hva som kan gjøres i Midtbyen, det handler vel så mye om hva som tillates og hvordan det legges til rette for tilgjengelighet de to andre stedene. Videre er det en diskusjon om hva som kan gjøres for å styrke Midtbyen *innenfor* elveslyngen, og hva som kan gjøres i områdene *rundt* Midtbyen, som kommer Midtbyen til gode.

Det er også et spørsmål om hvorvidt tiltakene for å skape et miljøvennlig sentrum alle må finne sted innenfor Midtbyen. Nedre Elvehavn har sentrumsfunksjoner, og Brattøra bygges ut med tilnærmet tilsvarende funksjoner. Samtidig peker forslagsstiller på at det vil være dyrt å etablere et parkeringshus på sentralstasjonen også. Det er ikke gjort kostnadsberegninger for dette alternativet, men rådmannen mener det er betraktelig færre konflikter som kan skape kostnader, knyttet til dette alternativet.

Isolert sett, kan man imidlertid se på prosjektet på følgende måte, gitt de premissene som er satt i planprogrammet:

- Det er ikke snakk om en økning av parkeringsplasser i Midtbyen, men en omfordeling fra gateparkering til en mer oversiktlig, bekvem og attraktiv parkeringsform.
- Alternativet på sentralstasjonen innebærer en gangavstand på ca 160 meter til man er i Fjordgata, yttergrensen av handelskonsentrasjonen i Midtbyen. Gangavstanden til Olav Tryggvasons gate er ca 320 meter.
- Et alternativ med parkering på sentralstasjonen innebærer at varegrupper hvor folk har minst aksept for gangavstander mellom butikk og parkeringsplass; dagligvarer, ikke vil få så gode kår i nordøstre del av Midtbyen som på kjøpesentra.

Rådmannen mener imidlertid at konsekvensutredningen peker på et behov for en gjennomgang av parkeringen i Midtbyen og lokalisering av handel i forhold til tilgjengelighet. Den peker også på viktigheten av å se på handel og tilgjengelighet for hele byen i sammenheng.

På bakgrunn av kostnader og usikkerhet i forhold til gjennomføring har det vært vurdert å stoppe planarbeidet. Tiltakshaver ønsker imidlertid å regulere først, slik at planen avklarer utbyggingsretten nå. En legger da til rette for at det kan bygges når en finansiering er klar. Det er gjort et omfattende arbeid fram til nå, men det gjenstår fortsatt en god del arbeid for å slutføre planen. Rådmannen mener avklaring om krav til omfang av arkeologiske utgravinger må være første steg i den videre prosessen, og vil ta opp dette med Riksantikvaren.

Rådmannen i Trondheim, 14.03.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Vedlegg 1 Oppsummering av konsekvensutredning, datert 17.12.10

Vedlegg 2 Miljøverndepartementets brev, datert 20.4.10

Vedlegg 3 Riksantikvarens brev, datert 9.7.10

Utrykte vedlegg:

Vedlegg 4 Konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø under bakken, datert 06.10.10

Vedlegg 5 Byrom. Bruk og estetikk, datert 01.10.10

Vedlegg 6 Konsekvenser for trafikk og framkommelighet, datert 28.09.10

Vedlegg 7 Støyvurdering, datert 29.09.10

Vedlegg 8 Konsekvenser for lokal luftkvalitet, datert 29.09.10

Vedlegg 9 Risiko og sårbarhetsanalyse, datert 22.10.10

Vedlegg 10 Konsekvenser for infrastruktur, datert 01.10.10

Vedlegg 11 Konsekvenser for næringslivet med og uten parkeringsanlegg, datert september 2010

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