



## Delrapport 3 | Kollektivtrafikk og taxi

<b>Mål</b>	<b>2</b>
1.1 Mål for Gatebruksplan for Midtbyen	2
<b>Overordnet grep</b>	<b>2</b>
2.1 Foreslåtte tiltak mot 2030	2
2.2 Foreslåtte tiltak mot 2050	3
<b>Involvering og medvirkning</b>	<b>4</b>
3.1 Kortsiktig gatebruksplan	4
3.2 Verksteder	5
3.3 Andre medvirkningsaktiviteter	5
<b>Dagens situasjon</b>	<b>6</b>
<b>Hovedprinsipper: Anbefaling og alternativer</b>	<b>8</b>

# Mål

## 1.1 Mål for Gatebruksplan for Midtbyen

Langt flere skal gå, sykle og reise kollektivt i Trondheim og Midtbyen skal være attraktiv, levende og tilgjengelig. Relevante delmål fra prosessplanen for Gatebruksplan for Midtbyen er:

- Bedre framkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende
- God tilgjengelighet for alle trafikantgrupper
- Bedre trafiksikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper

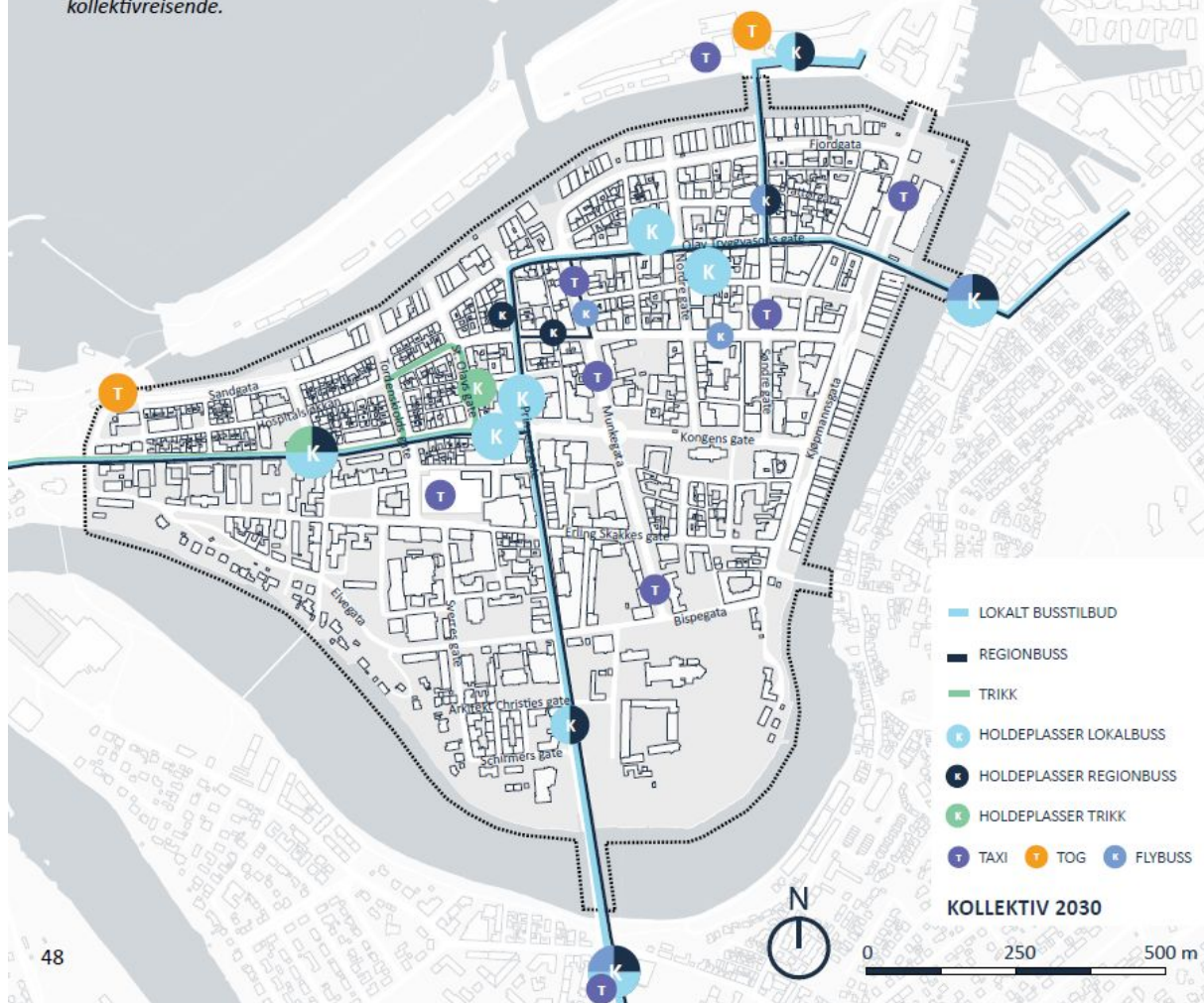
Gatebruksplanen legger opp til at kollektivtransporten skal gå tilnærmet uhindret gjennom Midtbyen. Et bussbasert kollektivsystem som baserer seg på effektive bussbytter er sårbart for forsinkelser. Fremkommeligheten må være så stabil at operatørene tør å legge inn stramme kjøreruter som tar ut tidseffektene av tilretteleggingen for kollektivtransporten.

## Overordnet grep

### 2.1 Foreslåtte tiltak mot 2030

- Sikre bedre framkommelighet for kollektivtrafikk, ved å avlaste Prinsens gate og Olav Tryggvasons gate for biltrafikk.
- Jobbe videre med trefelts løsning i Olav Tryggvasons gate slik at busser og utrykningskjøretøy kan passere hverandre på stasjonene.
- Holdeplasser: Samle stasjoner for buss i Olav Tryggvasons gate, og kutte eksisterende holdeplasser i Søndre gate og ved Nova kino. Dette for å gi bedre fasiliteter på stasjonene for de kollektivreisende, og for å gi bedre lesbarhet og tilgang til de viktigste målpunktene i Midtbyen. Evaluere tetthet av bussholdeplasser i lys av videreutvikling av kollektivtilbudet gjennom Midtbyen.
- Sikre et godt taxitilbud i Midtbyen, med jevn fordeling av taxiholdeplasser. Kommunedirektøren skal jobbe videre med kombinerte ordninger, der strekninger vekselvis kan brukes til taxiholdeplass, varelevering eller bilparkering, i nært samarbeid med aktører fra næringen.

Kommunedirektøren anbefaler samlokalisere kollektivholdeplasser for å skape et mer forståelig system for kollektivreise.

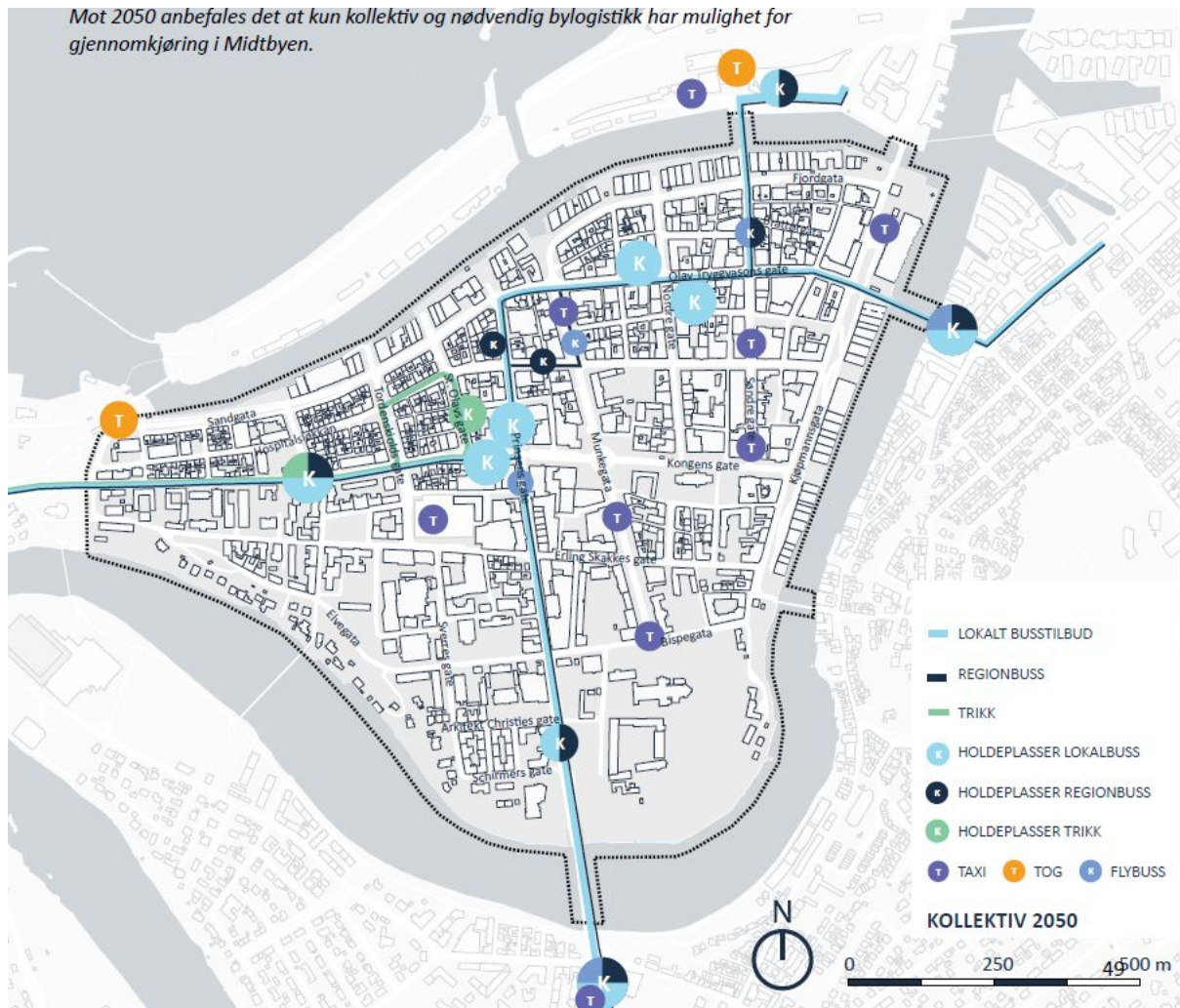


Kollektivkart frem mot 2030

## 2.2 Foreslåtte tiltak mot 2050

- Redusert gjennomgangstrafikk gir økt mulighet for prioritering av kollektivtransport.
- Vise kjørebevegelser som mangler gode omkjøringsruter i dag.
- Endre rutestrukturen for buss og rendyrke Metrobusskonseptet i større grad, gjennom færre busser gjennom sentrum. Bussene som går gjennom sentrum må være en del av sammenhengende system.
- Eventuelle tiltak som reduserer antall kjørefelt i hovedkollektivtraseer må utredes grundig for å sikre fremføring av kollektivtrafikken og utrykning.
- Vurdere skinnebasert hovedrute som ryggrad i kollektivnettet.

Mot 2050 anbefales det at kun kollektiv og nødvendig bylogistikk har mulighet for gjennomkjøring i Midtbyen.



Kollektivkart frem mot 2050

## Involvering og medvirkning

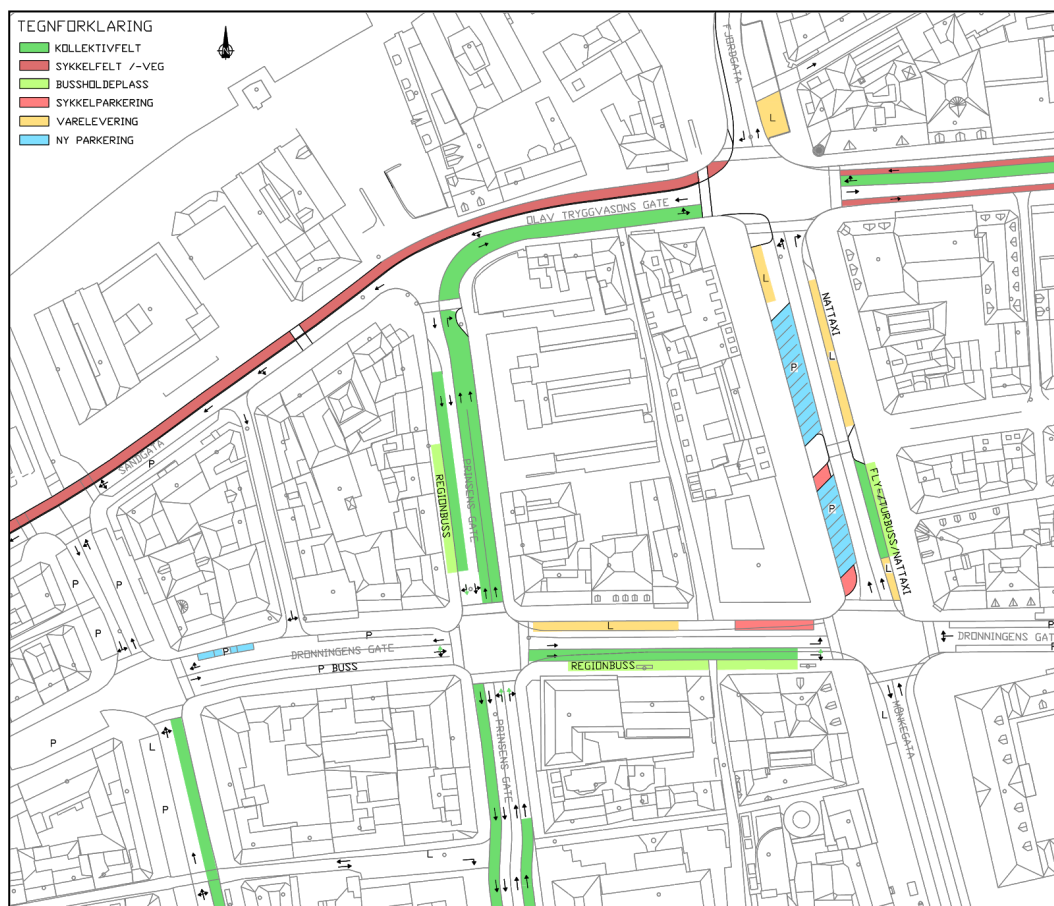
### 3.1 Kortsiktig gatebruksplan

Kortsiktig gatebruksplan ble gjennomført parallelt med omlegging av rutestrukturen for kollektivtrafikk i august 2019. Hovedformålet med kortsiktig gatebruksplan var å legge til rette for god framkommelighet for busstilbudet, med den økningen i frekvens og endringen i materiell som dette innebar. Viktige grep i kortsiktig gatebruksplan knyttet til kollektivtrafikken var:

- Etablere ny hovedtrasé for alle lokalbussruter og Metrobuss.
- Legge om biltrafikken fra Prinsens gate til Munkegata, for å sikre bedre framkommelighet for kollektivtrafikken i et kritisk område.
- Endre kjøremønster for flybuss og regionbuss.



Evalueringen av kortsiktig gatebruksplan viser til en god medvirkningsprosess og gjennomførte løsninger som sikrer fremkommelighet for kollektivtrafikken. Det er imidlertid fortsatt noen utfordringer for kollektivtransporten innenfor området som omfattes av planen. Løsningen for regionbussholdeplass i sørgående ruter i Prinsens gate har ikke fungert godt, på grunn av både mangelfulle fasiliteter og at stoppende buss blokkerer øvrige busser. Omlegging av sørgående regionbuss til Dronningens gate har heller ikke fungert godt. Disse utfordringene er tatt med inn i vurderingene for løsninger i helhetlig gatebruksplan for Midtbyen.



Skisse over tiltak gjennomført i kortsiktig gatebruksplan 2019.

### 3.2 Verksteder

I verksted om byliv og gatebruk, arrangert 26. juni 2018, ble det spilt inn punkter og områder som bør utbedres for å bedre forholdene for gående i Midtbyen. Langs kollektivtraseene ble det pekt på disse problemene: fort kort kryssingstid, for smale fortau, konflikter mellom gående og syklende, støy og utrygge og uoversiktelige områder.

### 3.3 Andre medvirkningsaktiviteter

#### Koordinerings- og temamøter

Det har vært gjennomført egne møter med kollektivtransport som tema. I disse møtene har Trøndelag fylkeskommun, AtB, Gråkallbanen og representanter for flybusselskapene deltatt. Kollektivtransport har også vært den viktigste premisgiveren for arbeidet med ulike kjøremønstre. Prinsippene har vært at en i størst mulig grad holder kollektivtraseer fri for gjennomgangstrafikk. Hovedtraseer for sykkel er også forsøkt holdt unna kollektivtraseene på grunn av høyt konfliktnivå mellom syklende og av-/påstigende passasjerer.

### **Innspillskart FramtidsTrondheim**

Noen av innspillene fra Trondheim sine innbyggere, meldt inn i [innspillskartet](#)

FramtidsTrondheim:

- Prinsens gate: Opplevs som utrygt å ferdes i. Smale fortau og busser som suser forbi en halv meter fra fotgjengere. Sett ned fartsgrense eller monter rekkverk. Ideelt sett bredere fortau og sykkelfelt.
- Olav Tryggvasons gate: Det trengs værbeskyttelse for busspassasjerer på bussholdeplassene i Olav Tryggvasons gate. Fotgjengere bør få lenger tid til å krysse lyskrysset Kjøpmannsgata-Olav Tryggvasons gate.
- Elgeseter bru: For trangt på fortau, mange møtes her. Fint at syklene har eget felt, men fortauet må også bli større. Ta plassen fra bilene.

## **Dagens situasjon**

Midtbyen er utfordrende for etablering av et kapasitetssterkt bussystem. Andre byer det er naturlig å sammenligne seg med, har ofte en rutenettstruktur av gater med flere valgbare ruter. I Trondheim danner kanalen, Nidelva og Skansen barrierer som gir kun en hovedgate inn og ut av Midtbyen fra sør og vest. Fra øst har vi tre trafikkåre ved Bakke bro, Brattørbrua og Meråkerbrua. Her er busstrafikken delt opp med 30 prosent over Bakke bro og 70 prosent over Jernbanebrua til Trondheim sentralstasjon.

På grunn av det begrensede gatenettverket i innfartsårene, har Midtbyen i dag noen av verdens tetteste trafikkerte busstraseer med opptil 120 bussavganger per time. Dette medfører at busstrafikken i seg selv skaper utfordringer med kapasitet på holdeplassene og i enkelte kryss. Trondheim har ambisiøse mål om å redusere personbiltrafikken, og få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Samtidig vokser innbyggertallet med cirka 3000 i året. Dette medfører at vi må dimensjonere kollektivtraseene og holdeplassene for økt fremtidig busstrafikk.

Med dagens infrastruktur er det begrensede muligheter for å etablere ringruter rundt Midtbyen. Ceciliebrua, Nordre avlastningsveg og Sluppen bru gir mulighet for ringruter, men det er et begrenset kundegrunnlag for kollektivreiser i deler av ringvegnettet.

Kollektivtrafikken i Midtbyen er omlagt i forbindelse med ny rutestruktur som ble innført fra august 2019. Fra tidligere å betjene holdeplasser i Prinsenkrysset, Munkegata og Søndre gate/Nova kino, ble lokalbussrutene endret til å betjene Prinsenkrysset og Olav Tryggvasons gate/Søndre gate/Nova kino. Holdeplasser i Munkegata ble tatt ut av trafikk, da disse ga mange svingebevegelser og forsinkelser for busstrafikken. Forsinkelsene skyldtes svært mange bussbevegelser i kryssene og for mange busser på holdeplassene.

Øvrige holdeplasser i Midtbyen ved Nidarosdomen og ved Hospitalskirka ble justert noe før innføring av Metrobuss og ny rutestruktur. Kalvskinnet holdeplass ble tatt ut ved innføring av ny rutestruktur.

Regionbussene har holdeplass i Dronningens gate for østgående trafikk, og nord i Prinsens gate for sør- og vestgående trafikk. I tillegg betjenes holdeplasser i Søndre gate/Nova kino og Hospitalskirka.

Trikken betjener holdeplasser ved Hospitalskirka og endeholdeplass i St Olavs gate. Det er etablert envegsregulering og kollektivfelt i St. Olavs gate for å sikre god fremkommelighet for trikken.

Flybuss kjører i dag i kvartersfrekvens til og fra Værnes, og betjener mange hoteller med sine holdeplasser. Det er tilrettelagt med holdeplasser for flybuss i Dronningens gate og i Søndre gate. I tillegg stopper flybussen inne på området til Royal Garden hotell ved Kjøpmannsgata. Det er avsatt areal i Munkegata for holdeplass for turbusser og eventuelt flybuss. Det bør ses på muligheten for å etablere stopp for flybuss sør for Prinsenkrysset når all gjennomgangstrafikk tas bort fra Prinsens gate. I Bispegata foran Nidarosdomen er det etablert parkeringsplasser for turbusser. Det er innarbeidet oppstartspunkt for shuttlebusser til større arrangement i Munkegata og ved Leüthenhaven.

Taxi kan kjøre i de aller fleste kollektivfelt i Midtbyen, og har tilrettelagt holdeplasser i Munkegata nord for Torvet, på Leüthenhaven, i Dronningens gate ved Britannia hotell, i Søndre gate og ved Royal Garden hotell i Kjøpmannsgata. Nord i Munkegata er det etablert holdeplass for natt-taxi i helgene, og sør i Munkegata er det etablert to plasser for taxi ved Nidarosdomen.



Dagens situasjon.

## Hovedprinsipper: Anbefaling og alternativer

Traseene for lokalbuss i tråd med rutestruktur 2019-2029 ligger i aksene Kongens gate, Prinsens gate, Olav Tryggvasons gate og Søndre gate. Disse aksene er beholdt i alle alternativer i gatebruksplanen, og ligger som sterke føringer for framtidige kollektivtraseer gjennom Midtbyen. Det er et viktig mål å sikre god fremkommelighet og forutsigbar fremføring i kollektivtraseene. Det er målsetninger om at øvrig trafikk ikke skal være til hinder for bussenes fremkommelighet, og det ønskes minst mulig biltrafikk i kollektivaksene.

Det anbefales å etablere kollektivgater uten annen gjennomgangstrafikk i Olav Tryggvasons gate og Prinsens gate. Øvrige deler av kollektivnettet bør ha separate kollektivfelt for å sikre god fremkommelighet og at rutetidene kan strammes inn. Utover dagens kollektivfelt, legges det opp til kollektivfelt i begge retninger over Jernbanebrua, og inn mot byen over Bakke bru.



Plassering av holdeplasser er det viktigste virkemiddelet for å gjøre kollektivtransport attraktiv, synlig og lett tilgjengelig for brukerne. Prinsenkrysset er bygd som hovedterminal for alle lokalbussruter inkludert byens Metrobussruter.



*Nordlig del av terminalområdet i Prinsens gate.*

Etter nedleggelse av holdeplassene i Munkegata, bør holdeplasser i Olav Tryggvasons gate etableres så sentralt som mulig i gata. Nordre gate er byens viktigste gågate, og nye holdeplasser bør etableres i nær tilknytning til denne. Hospitalskirka stasjon i Kongens gate bør etableres slik at den dekker undervisningsmiljøene på Kalvskinnet, i tillegg til beboerne i nærområdet.

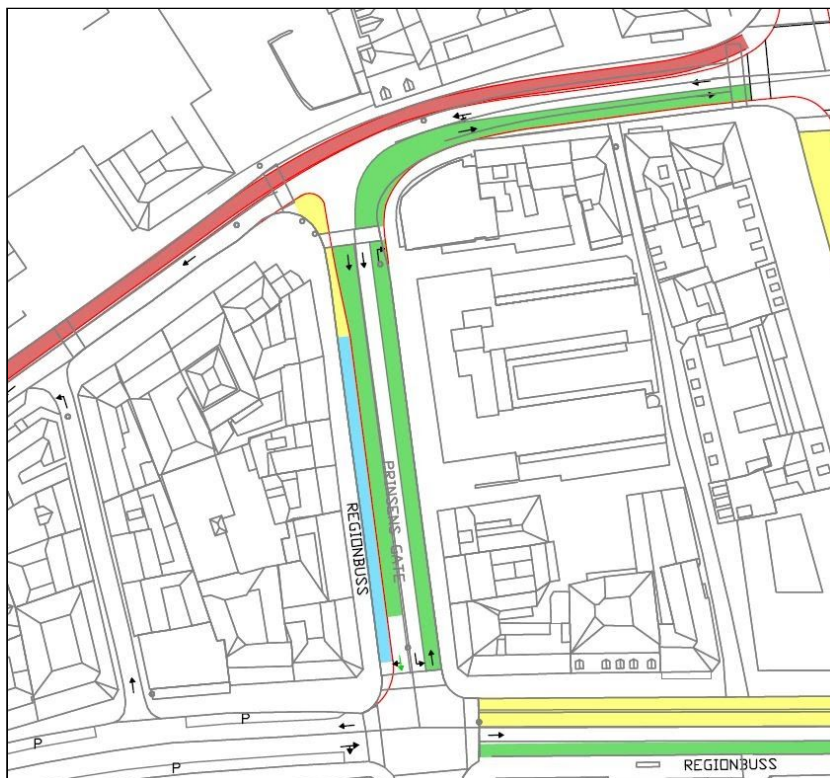


*Kart med anbefalt løsning og plassering av holdeplasser i Olav Tryggvasons gate*

Det vil ikke være plass til annet enn lokal- og Metrobussruter på stasjonene i Prinsenkrysset, Nidarosdomen og Olav Tryggvasons gate. Region- og flybuss bør ha egne holdeplasser, for

ikke å overbelaste de viktige holdeplassene for lokal- og Metrobuss, og for å gi mulighet til fortsatt vekst i denne busstrafikken.

Regionbuss er utredet med to forskjellige løsninger; Dronningens gate for busser i begge retninger og Dronningens gate for østgående busser/Prinsens gate for sør- og vestgående busser. Dronningens gate er ønskelig som trasé i begge retninger fordi det vil gi holdeplasser med en sentral beliggenhet. Regionbussholdeplass for sør- og vestgående busser i Prinsens gate ser ut til å gi noe bedre fremkommelighet for all busstrafikk, samtidig som det frigir arealer fra ett kjørefelt i Munkegata og to kjørefelt i Dronningens gate. Disse arealene kan gi plass til sykkelløsninger og bredere fortau for økt byliv. Fordelene for gange, byliv og sykkel er så store at det veier tyngre enn ønsket om samlet regionbussholdeplass. Det anbefales derfor å bygge ny holdeplass i Prinsens gate for sør- og vestgående regionbuss. Prinsens gate nord for Dronningens gate bør bygges om til et nordgående kjørefelt, to sørgående felt, og ny plattform på vestsiden av gata for regionbussholdeplassen.



*Forslag til ny regionbussholdeplass i Prinsens gate markert i blått.*

Dersom det er ønskelig med flere holdeplasser for regionbuss i Midtbyen, kan flybussholdeplasser langs ruta benyttes. Dette gjelder holdeplasser i Søndre gate, og mulig ny flybussholdeplass sør for Prinsenkrysset. Her vil det være forbikjøringsmulighet for Metrobuss, lokalbuss og utrykning.

Det er planlagt mulig utvidelse av trikketraseen fra St. Olavs gate til Trondheim sentralstasjon via Dronningens gate og Søndre gate. Snumulighetene for en fremtidig

trikketrasé ved sentralstasjonen ble ikke ivaretatt i reguleringsplan for nye Trondheim sentralstasjon. En mulig utvidelse av trikketraseen kan eventuelt forlenges via Gryta og Havnegata til Brattøra. Langs en utvidet trikketrasé bør det etableres holdeplasser i Dronningens gate vest for krysset med Nordre gate og i Søndre gate sør for Olav Tryggvasons gate.

Det bør tilrettelegges for flybuss i alle byens kollektivgater med muligheter for holdeplass nær de fleste hoteller i Midtbyen. I tillegg til kollektivgatene bør flybusser kunne kjøre nordre del av Kjøpmannsgata og ny Brattørbru mot sentralstasjonen. Søndre gate-Dronningens gate forbi Britannia hotell bør også kunne kjøres av flybuss. Her er det etablert holdeplass for flybuss vis-a-vis hotellet. Det bør ses på mulighetene for å etablere holdeplass sør i byen for å betjene hoteller i Kongens gate og i Bispegata. Når trafikkmengden går ned i Prinsens gate, kan det vurderes å etablere holdeplasser for flybuss og regionbuss sør for Prinsenkrysset. Her er det behov for fire kjørefelt, og det vil trolig ikke være plass til holdeplassfasiliteter utover informasjonstavle og billettautomat.

Taxi har i dag holdeplasser i Munkegata nord for Torvet, ved Royal Garden hotell, på Leütenhaven og i Søndre gate. Taxi har signalisert behov for holdeplasser ved Nidarosdomen. To parkeringsplasser lengst sør i Munkegata er foreløpig avsatt til taxiholdeplasser, men det bør ses på en bedre permanent løsning. Det skal også ses på en ny taxiholdeplass på Kalvskinnet som kan betjene Trondheim Spektrum ved større arrangement. På lengre sikt vil redusert behov for gateparkering kunne gi muligheter for å etablere flere taxiholdeplasser. Taxi kan i framtida komme til å spille en viktigere rolle for hjemkjøring fra handleturer.