

# Saksfremlegg

## Gatebruksplan for Midtbyen, høring

Arkivsak 20/20114

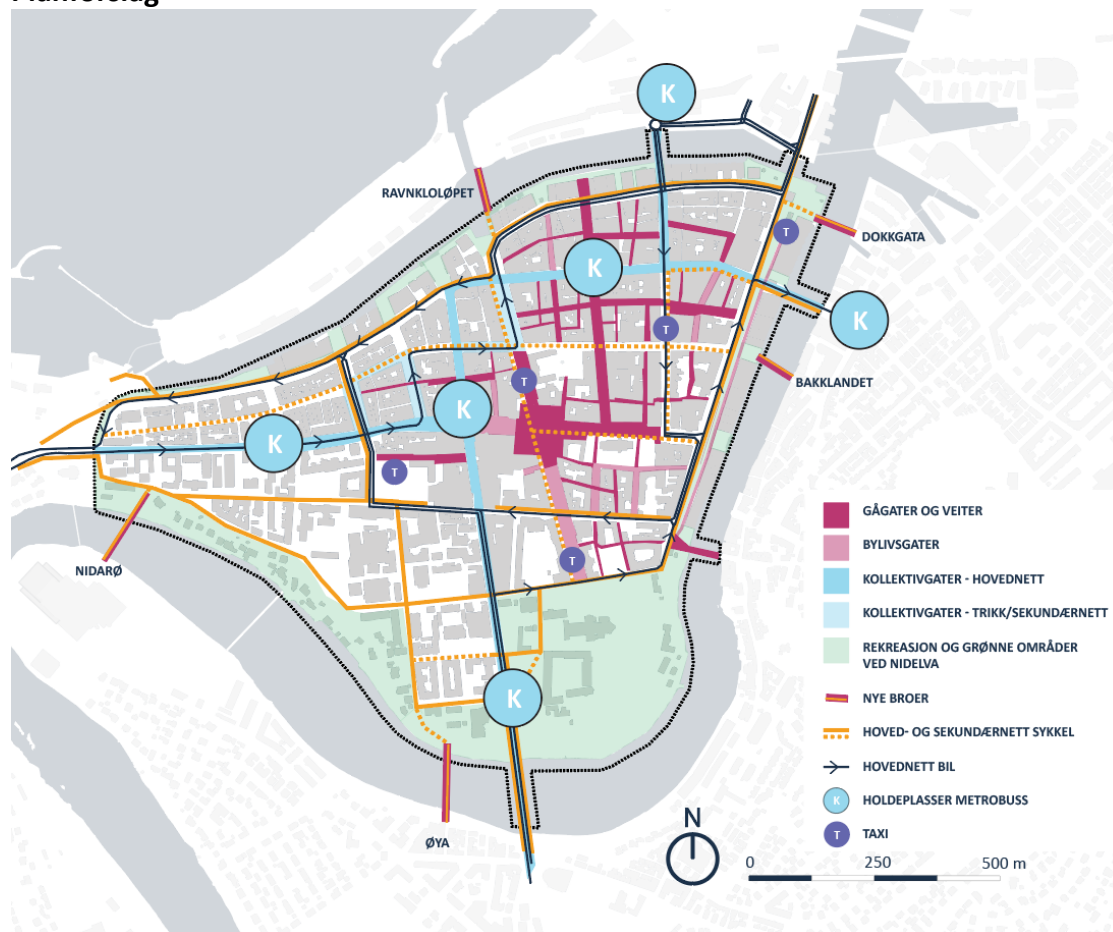
### Kommunedirektørens forslag til vedtak:

Formannskapet vedtar at forslag til *Gatebruksplan for Midtbyen* sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn. Ettersom Gatebruksplan for Midtbyen er en viktig plan for mange aktører forlenges høringsfristen fram til 1. september 2020.

### Saken gjelder

Kommunedirektøren har utarbeidet forslag til ny gatebruksplan for Midtbyen. Gatebruksplanen skal oppfylle målene i *prosessplan for Gatebruksplan for Midtbyen*, vedtatt av Formannskapet 24.4.2018. Innspill fra høringsperioden gir grunnlag for bearbeiding av planen fram mot planlagt sluttbehandling i bystyret høsten 2020.

### Planforslag



## **Bakgrunn**

### ***Overordnede mål***

Trondheim kommune har gjennom Byvekstavtalen forpliktet seg til å jobbe for nullvekst i personbiltrafikken. Transportløsninger og arealbruk som planlegges i Trondheim og i nabokommunene, skal bygge opp under dette nullvekstmålet. Det innebærer blant annet at gange, sykkel og kollektivtrafikk må styrkes som transportformer, slik at framtidig vekst i befolkningen og økt transportbehov ikke dekkes av personbil.

### ***Prosessplan og mål for Gatebruksplanen for Midtbyen***

Prosessplan for Gatebruksplan for Midtbyen ble vedtatt av formannskapetets møte 24.4.18, i sak 98/18. Grunnlaget for arbeidet med gatebruksplanen er målene som ble vedtatt i prosessplanen. Hovedmålet for gatebruksplanen er at *langt flere skal gå, sykle og reise kollektivt i Trondheim, og Midtbyen skal være attraktiv, levende og tilgjengelig.*

Før politisk behandling lå utkastet til prosessplan ute på offentlig ettersyn og høring. Kommunedirektøren mottok tolv eksterne høringsinnspill, i tillegg til innspill fra de kommunale rådene Ungdommens bystyre, Mangfoldsrådet og Seniorrådet, som er besvart og innarbeidet i prosessplanen.

### ***Kortsiktig gatebruksplan***

Etter vedtak av prosessplanen ble det klart at Kommunedirektøren ikke rakk å ferdigstille en helhetlig gatebruksplan i tide før innføring av Metrobuss og ny rutestruktur 3. august 2019. Kommunedirektøren utarbeidet derfor en kortsiktig gatebruksplan, som ble vedtatt i formannskapetets møte 19.3.19, i sak 57/19.

Den kortsiktige gatebruksplanen er mindre omfattende i areal, og tar for seg de spesifikke utfordringene som måtte løses for å sikre tilstrekkelig framkommelighet for bussene i ny rutestruktur. Hovedgrepet var å endre kjøremønsteret for biltrafikk og hoveddelen av kollektivtrafikken i kvartalet Dronningens gate-Munkegata-Prinsens gate-Sandgata. I tillegg ble det anlagt midlertidig sykkelveg i Sandgata fra Prinsens gate til Ilevolden. Den kortsiktige gatebruksplanen kan sees på som trinn én av den helhetlige Gatebruksplan for Midtbyen.

### ***Medvirkning og samarbeid***

Det har vært et omfattende medvirkningsarbeid med mange idéverksteder og samordningsmøter, og et nært samarbeid med offentlige og private aktører gjennom hele planprosessen. Et viktig forum for samarbeid har vært overordnet arbeidsgruppe for gatebruksplanen, som har hatt jevnlige møter gjennom hele planprosessen. Statens vegvesen (fram til omorganisering ved årsskiftet 2019/2020), Trøndelag fylkeskommune, Miljøpakken, Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT), Trøndelag politidistrikt og AtB (siden våren 2020) har vært representert i denne arbeidsgruppen. Vedlegg 9 beskriver prosess og medvirkning, og kapittel 3 i hver enkelt fagrapport (vedlegg 2-8) beskriver medvirkningsaktiviteter knyttet til hvert enkelt fagtema.

Innspillene og forslagene som har kommet inn er vurdert opp mot hverandre, bearbeidet og har vært med på å prege innholdet i høringsforslaget til gatebruksplanen. For noen deltema er det interesse- og målkonflikter som må veies mot hverandre, og dette kommer fram fra beskrivelsene i planen. Blant annet har det vært nødvendig å vurdere mulighet for gateparkering for personbiler opp mot ønsker om å tilrettelegge for annen gatebruk, som

mer plass til byliv, bredere fortau, nye sykkelfelt og kjørefelt for kollektivtransport. Det har også vært ulike oppfatninger om mulighetene for å kombinere sykkeltilbud og kollektivtilbud i samme gate.

### **Forholdet til andre planer**

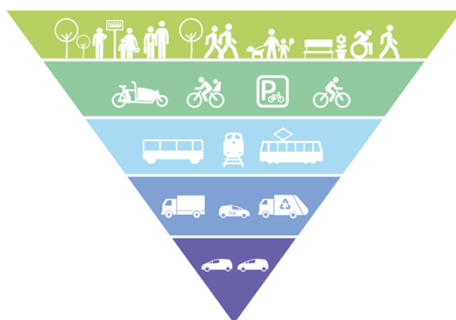
Parallelt med Gatebruksplan for Midtbyen ble det startet opp et arbeid med Områdereguleringsplan for nordøstre kvadrant i Midtbyen og Framtidsbilder for Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi. Til sammen utgjør disse tre planene *Plan for sentrumsutvikling*. Arbeidet med Gatebruksplan for Midtbyen har foregått i nært samarbeid med *Områdeplan for Kjøpmannsgata*, de fire gateprosjektene Kongens gate, Olav Tryggvasons gate, Elgeseter gate og Innherredsveien, og andre strategiske planer som omhandler transport og arealbruk i områder i og nært Midtbyen.

### **Sammendrag**

Gatebruksplan for Midtbyen er en prinsipplan for gatebruken i sentrumskjernen av Trondheim. Planen beskriver forslag til tiltak som skal bidra til at langt flere skal gå, sykle og reise kollektivt i Trondheim, og at Midtbyen skal være attraktiv, levende og tilgjengelig. Gatebruksplanen skal tydelig vise prioritet av ulike brukergrupper, og bidra til å nå nullvekstmålet for personbiltrafikken.

Planen viser foreslått gatebruk i Midtbyen på kort og lang sikt, gjennom å peke på tiltak mot 2030 og mot 2050. Tiltak som foreslås mot 2030 skal være gjennomførbare med dagens trafikkmengder, men med økning i busstrafikken gjennom Midtbyen. Tiltak som foreslås mot 2050 krever en reduksjon i biltrafikken; enten som følge av en generell overgang til andre transportformer enn bil, eller som følge av redusert gjennomgangstrafikk i Midtbyen.

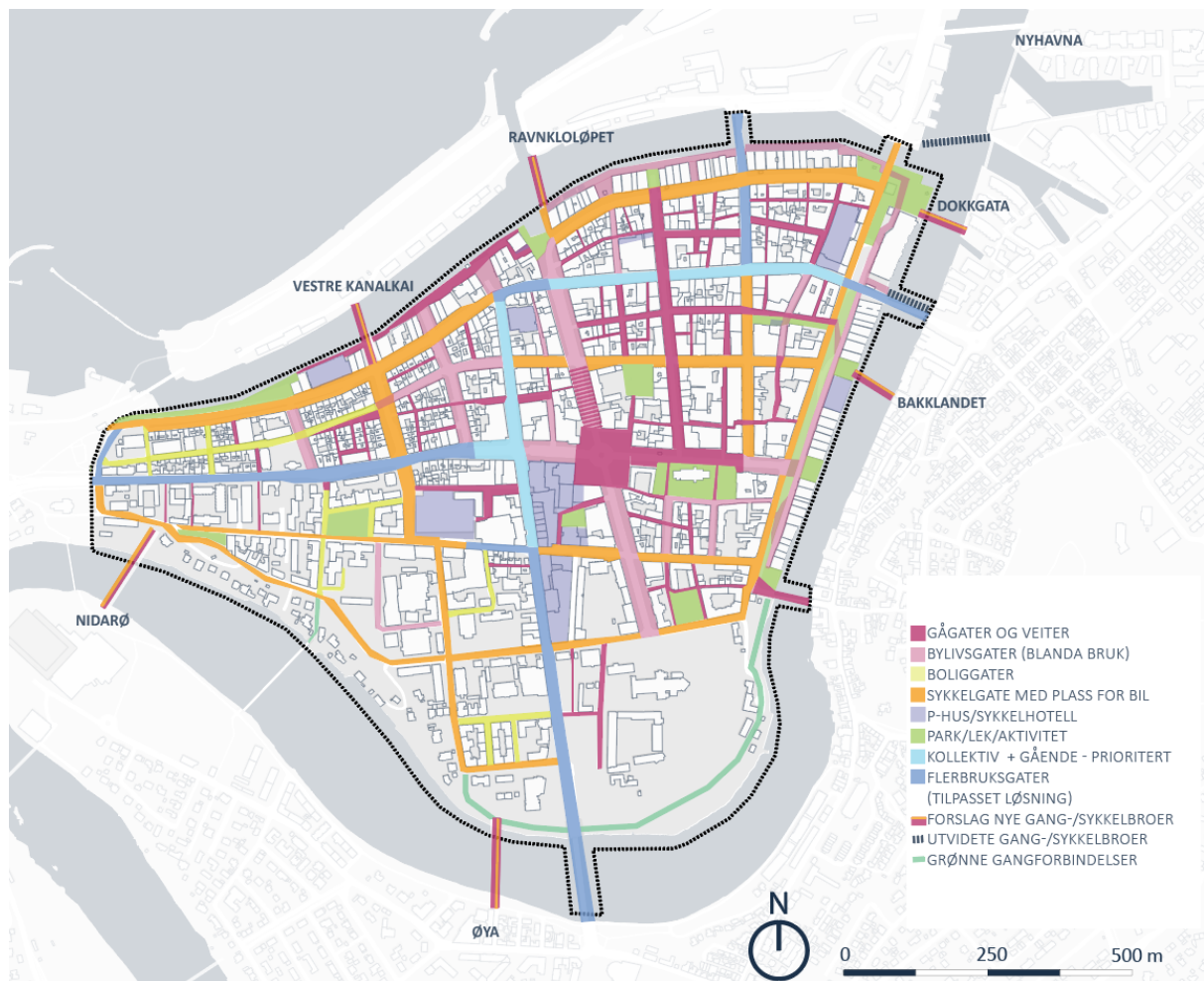
Den overordnede prioriteringen av trafikantgruppene i gatebruksplanen er gitt av den omvendte prioriteringspyramiden, der gående prioriteres høyest og privatbilisten nederst.



*Illustrasjonen viser den omvendte prioriteringspyramiden som er brukt i utformingen av Gatebruksplan for Midtbyen.*

For hver gatetype, for eksempel gågate, bylivsgate eller boliggate, er det utformet en egen prioriteringspyramide, snittegninger av gata, og retningslinjer for utforming. Samlet legger gatebruksplanen til rette for en attraktiv og levende Midtby, med et finmasket byromsnettverk av gater, plasser, parker, blågrønne strukturer, og trygge og gode gang- og sykkelforbindelser. Se vedlegg 1 Hovedrapport Gaterbruksplan for Midtbyen for mer informasjon.

Anbefalingskartet under viser hvilke trafikantgrupper som skal prioriteres i ulike gater og veiter i Midtbyen.



**Et tett bynett:** Kartet viser ulike gatetyper i Midtbyen i sammenheng. Midtbyens gater endrer karakter og bredde, og rommer ulike trafikanter på ulike punkt. Gående skal ha gode vilkår i alle gater i Midtbyen. I gatebruksplanens hoveddokument finner man beskrivelser av de ulike gatetyperne og hva de rommer.

### Hovedgrep i gatebruksplan for Midtbyen

- *Seks nye gågater:* Nordre gate nord, Carl Johans gate, Brattørgata, del av Krabugata, Kongens gate mot Søndre gate og kanalpromenaden. Gatene tilrettelegges enten helt uten biltrafikk, eller for betydelig redusert biltrafikk og utvidet areal for gange og byliv.
- *Viktige etableringer av byrom:* Nordre gates allmenning, del av Dronningens gates allmenning og Gamle Bybro mot vest. Eksisterende bilarealer må opparbeides til arealer for gående og syklende, med rom for lek, opphold, beplantning og møblering.
- *Viktige oppgraderinger av eksisterende byrom:* Plassen foran Stiftsgården, Kongens gates allmenning, Krigsseilerplassen, Ravnkloa og Cicignons plass. Byrommene må få økt tilbud for opphold.
- *Fem nye sykkelgater i Midtbyen. To nye øst-vest:* Fjordgata-Sandgata og Dronningens gate (fram til Prinsens gate). Tre nye nord-sør: Tordenskiolds gate, Søndre gate (Olav Tryggvasons gate-Kongens gate) og nordre del av Munkegata.
- *Fem nye gang- og sykkelbroer (forbindelser):* Ille-Nidarø, Ravnkloa-Vestre kanalkai, Krigsseilerplassen-Dokkgata, Dronningens gates allmenning-Baklandet, Schirmers gate-Øya. I planlegging av broløsninger må det finnes løsninger som ivaretar behov for havnefunksjoner og fritidsbåtaktivitet.

- *Fire prioriterte kollektivgater* uten egne sykkelløsninger og svært begrenset biltrafikk: Prinsens gate, Kongens gate, Olav Tryggvasons gate, Søndre gate (fra Olav Tryggvasons gate til Fjordgata).
- *Flere bylogistikkpunkt* for varelevering og renovasjon etter innspill om behov. Prinsipp om mulighet for varelevering minst 50 meter fra hver inngangsdør i Midtbyen skal legges til grunn. Utarbeide en lokal bylogistikkveileder for Trondheim, og samarbeide med aktører fra vareleverings- og renovasjonsnæringen om innovative løsninger for bedre bylogistikk.
- *Bruke kollektivgater til utrykning* som hovedprinsipp for sikkerhet og beredskap.
- *Redusere antall bilparkeringsplasser på gate* med mellom 150 og 300, og bruke frigitt plass til opphold, bredere fortau og sykkelparkering. HC-parkeringsplasser erstattes i minst like stort omfang, og med tilsvarende eller bedre lokalisering som plasser som fjernes. Bruke prisforhold og tidbegrensning aktivt som virkemidler for å flytte etterspørselen etter parkering fra gate til parkeringshus.
- *Endre kjøremønsteret for personbil noe*, med tilpasning av dagens toveis ring. Fjerne personbiltrafikk fra Bakke bru i retning mot Midtbyen for å redusere trafikk inn i Olav Tryggvasons gate, og for å redusere konfliktnivået i krysset Kjøpmannsgata/Fjordgata. Lede biltrafikk bort fra Prinsens gate for å sikre framkommelighet for kollektivtrafikken.

Under følger alle de elleve delmålene fra prosessplanen, med beskrivelse av noen av de viktigste foreslåtte tiltakene som skal bidra til måloppnåelse fram mot 2030.

### **1. Bedre framkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende:**

- Etablere flere gågater for å styrke gange som transportform.
- Lokalisere nye bussholdeplasser, slik at de er attraktive og trygge å gå til, og ligger nært gågatenettet.
- Redusere kryssingslengder og ventetid i lyskryss for gående, slik at barrierevirkningen til gater med biltrafikk reduseres.
- Utvide sykkelnettet med et mer finmasket og gjennomgående hovedsykkelnett, og tilrettelegge bedre i sekundærnettet. Fjordgata og Dronningens gate utvikles som henholdsvis hovedsykkelrute og sekundærrute i øst- vestlig retning, mens Tordenskiolds gate, deler av Søndre gate og deler av Munkegata utvikles som nye tilbud i nord- sørlig retning. Et utvalg av ulike sykkelløsninger skal gjøre det lett å sykle gjennom Midtbyen, og å nå fram til viktige målpunkt.
- Etablere nye bruforbindelser over Nidelva og kanalen for å gjøre Midtbyen mer tilgjengelig for både gående og syklende. Foreslåtte nye bruforbindelser er mellom Ilen-Øya, Ravnkloa-Vestre kanalkai, Krigsseilerplassen-Nedre Elvehavn, Dronningens gates allmenning-Bakklandet og Schirmers gate-Øya. I planlegging av broløsninger må det finnes løsninger som ivaretar behov for havnefunksjoner og fritidsbåtaktivitet.
- Flytte biltrafikk til andre gater for å gi kollektivtrafikken førsteprioritet og bedre framkommelighet i de viktigste kollektivårene: Prinsens gate nord for Erling Skakkes gate, Olav Tryggvasons gate og Bakke bru.

### **2. God tilgjengelighet for alle trafikantgrupper:**

- Tilrettelegge nye og forbedrede tilbud, som utvidet gang- og sykkelnett, nye bruer og rendyrking av kollektivtraseene, for å gjøre Midtbyen får mer tilgjengelig for gående, syklende og kollektivreisende.

- Redusere gateparkering for bil, for å gi gående og syklende et bedre tilbud i flere gater.
- Sikre fortsatt god tilgjengelighet for besøkparkering Midtbyen. Det skal være enkelt og attraktivt å parkere i parkeringshus i Midtbyen.
- Sikre god tilgjengelighet for forflytningshemmede gjennom universell utforming av nye tiltak. Sikre at behovet for tilstrekkelig antall HC-parkeringsplasser i Midtbyen er dekket i tett dialog med aktuelle brukerorganisasjoner.
- Sikre tilgjengelighet for varelevering og renovasjon gjennom planleggingen av kjøremønstre og gateutforming.

### **3. Redusere gjennomkjøring i Midtbyen:**

- Gjennomføre fysiske tiltak i form av nye tilbud som erstatter kjøreruter gjennom Midtbyen. Aktuelle tiltak vil være grep som sikrer at det blir mer attraktivt å bruke det omkringliggende hovedvegnettet framfor å kjøre gjennom Midtbyen.
- Å bruke bompenger/vegprising som virkemiddel kan være aktuelt, men må ses i sammenheng med framtidige revisjoner og tilpasninger av systemet for finansiering av vegtiltak.

### **4. Fornøye beboere, besøkende og næringsdrivende:**

- Etablere og oppgradere flere bilfrie byrom og møteplasser, med mer bynatur, trafiksikre løsninger og mer møblering og belysning, som gjør Midtbyen mer attraktiv for eksisterende og framtidige beboere og besøkende.

### **5. Effektiv varelevering og bylogistikk:**

- Sikre behovet for gode vareleverings- og renovasjonsløsninger gjennom oppfølgende detaljplanlegging av tiltak. Leverandører, mottakere og operatører må tas med på råd i planleggingen.
- Utarbeide en egen bylogistikkplan for Midtbyen, som gir grunnlag for en forutsigbar og effektiv situasjon for vareleveranser og renovasjon.

### **6. Flere bilfrie områder for opphold, gange og sykling:**

- Utvide gågatenettet med flere gater, slik at Midtbyen får et tettere byromsnettverk: Tilrettelegge Nordre gate nord, Carl Johans gate, Brattørgata, del av Krabugata og kanalpromenaden enten helt uten biltrafikk, eller med betydelig redusert biltrafikk og utvidet areal for gange og byliv.
- Utvikle områder langs Nidelva og kanalen som i dag er lite tilrettelagt for opphold og aktivitet, til attraktive bylivsområder i samarbeid med grunneiere, næringsdrivende og kulturlivet i Midtbyen. Første prioritet er å tilrettelegge området langs kanalen nord for Fjordgata, med utgangspunkt i Jomfrugates allmenning og Nordre gates allmenning.

### **7. Bedre trafiksikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper:**

- Utvide sykkelvegnettet. Dette vil redusere sykling på fortau, gi bedre trafiksikkerhet for gående og øke sykkeltrafikken. To nye tilbud foreslås i øst-vestlig retning: Fjordgata-Sandgata og Dronningens gate (fram til Prinsens gate). Tre nye tilbud foreslås i retning nord-sør: Tordenskiolds gate, Søndre gate (Olav Tryggvasons gate-Kongens gate) og del av Munkegata.
- Bedre trafiksikkerheten i krysningspunkt som ikke er signalregulerte. Etablere opphøyde gangfelt for å sikre lavere fartsnivå og økt oppmerksomhet i blant annet

krysset Kjøpmannsgata-Fjordgata. Vurdere fartsgrenser i Midtbyen som del av sluttbehandling av gatebruksplan.

- Etablere god belysning i hele Midtbyen som trygghetsfremmede tiltak.
- Tilrettelegge for et trygt byromsnettverk og oppgradere flere byrom for barn og unge, slik at det blir trygt og attraktivt å gå og oppholde seg i Midtbyen.

#### **8. Avklare parkeringsstrategi for Midtbyen:**

- Bruke avgiftsnivå og tidsregulering som virkemidler for å gjøre det mer attraktivt å parkere i parkeringshus framfor på gategrunn.
- Fjerne 150-300 gateparkeringsplasser for bil for å legge til rette for tiltak som flere gågater, nye byrom, bredere fortau, bynatur og flere sykkelgater.
- Sikre et godt kunnskapsgrunnlag om reell bruk av parkeringstilbudet gjennom jevnlig kartlegginger, gjennom for eksempel Midtbyregnskapet.
- Etablere god visning mot parkeringshus, både gjennom oppdatert system for dynamisk visning via skilt og via nettbaserte løsninger, som vil lede trafikanter direkte mot parkeringshus i større grad enn i dagens situasjon.
- Etablere nye parkerings- og mobilitetshus i eller nært Midtbyen. Trondheim kommune bør spille en aktiv rolle som eier eller medeier av slike tilbud for å sikre kontroll over en større del av det samlede parkeringstilbudet.

#### **9. Øke antall sykkelparkeringsplasser i Midtbyen:**

- Erstatte bilparkeringsplasser med sykkelparkeringsplasser, der dette vurderes som nødvendig i tråd med tiltaksplanen for sykkelparkering. Målet er at Midtbyen skal ha 1 300 sykkelparkeringsplasser med god standard i Midtbyen innen 2025.
- Etablere høykvalitets parkeringstilbud for syklende, som skal gjøre det lett og trygt å bruke sykkel. Gatebruksplanen peker på mulige plasseringer av et slikt tilbud.

#### **10. Redusere arbeidsparkering i Midtbyen:**

- Være en pådriver for at tilbud i parkeringshus blir tilgjengelig for besøkende til Midtbyen, framfor at parkeringsplasser leies ut til arbeidsparkering.
- Gå i dialog med grunneiere langs kanalfronten, for å sette i gang en prosess for omdisponering av parkeringsareal til bylivs- og oppholdsareal.

#### **11. Tilrettelegge for møblering og aktivitet:**

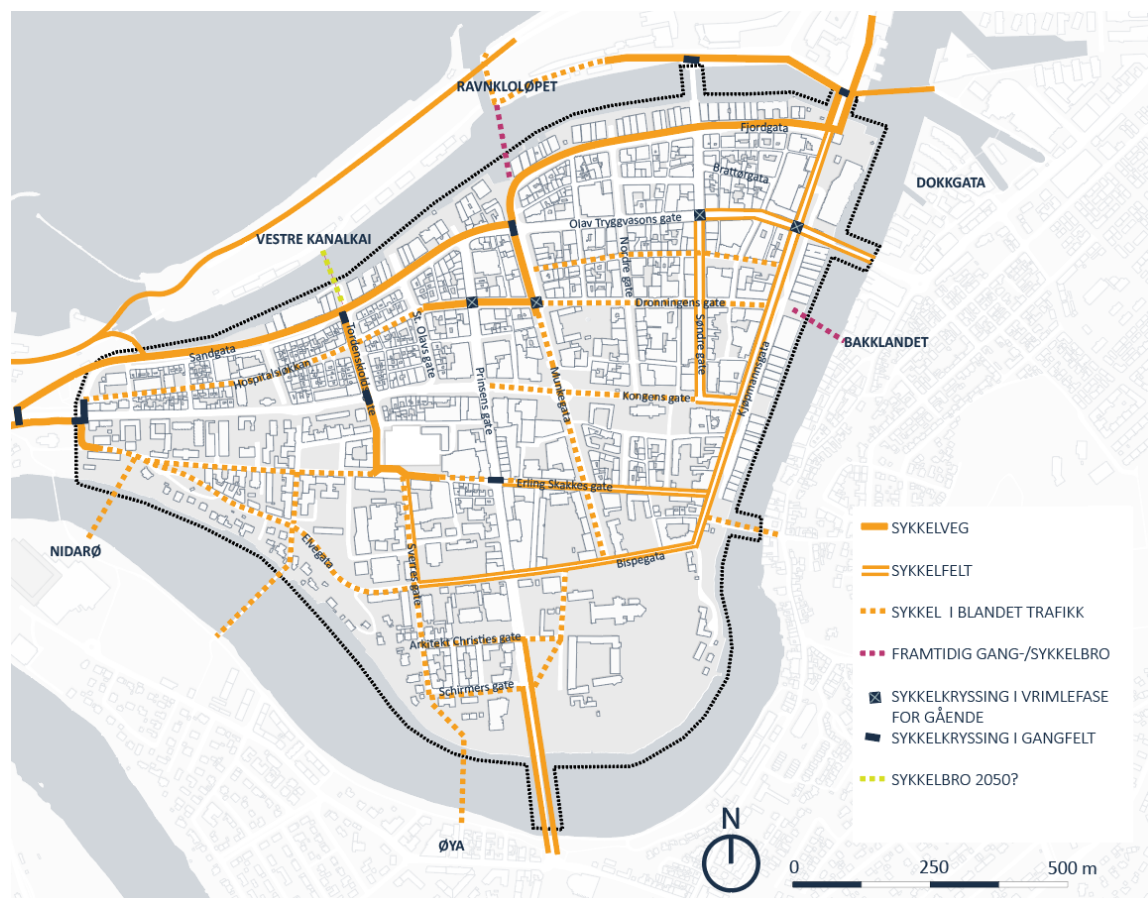
- Etablere et tett nett av gå- og bylivsgater, med spesielt fokus på nordøstre kvadrant, og større områder med plass til aktivitet, møblering og blågrønne strukturer.
- Tilrettelegge flere byrom for barn og unge. Utvikle Kongens gate øst for Torvet til et bilfritt område for aktivitet for barn og unge etter innspill fra medvirkningsprosjektet *Barn i sentrum*.
- Oppgradere veitene i tråd med anbefalingene fra *Vitaliseringsprosjektet for veiter og gårdsrom*.

### Kommunedirektørens vurdering av målkonflikter i gatebruksplanen

Tiltak som beskrives i høringsutkastet til Gatebruksplan for Midtbyen er begrunnet i overordnede føringer og politiske vedtak, og særlig målene og prioriteringspyramiden i den politisk vedtatte prosessplanen til gatebruksplanen. Prosessplanen har flere målkonflikter og mange av målene må derfor veies opp mot hverandre i planforslaget. Trafikantgrupper må prioriteres ulikt i ulike gater, og det er laget egne prioriteringspyramider for viktige gater.

En sentral målkonflikt gjelder sykkeltilrettelegging i kollektivtraseer i Midtbyen. Bystyret har vedtatt svært høye ambisjoner for sykling og legger opp til rask framdrift for gjennomføring av sykkelprosjekter i Midtbyen. Bystyret har bedt om et mer omfattende sykkelnettverk enn det høringsutkastet av gatebruksplanen anbefaler mot 2030. Dette gjelder blant annet flere tverrforbindelser gjennom Midtbyen.

I gatebruksplanen er Fjordgata og Dronningens gate anbefalt som nye gjennomgående sykkeltilbud øst-vest i Midtbyen fram mot 2030. Dette vil gi trygge ruter med ulike kvaliteter som når mange målpunkt i og rundt Midtbyen. Gatebruksplanen beskriver også flere sykkeltiltak som er ønskelige å gjennomføre, men som anbefales i perioden 2030-2050. Blant annet er det anbefalt et gjennomgående sykkeltilbud i Erling Skakkes gate. På kort sikt vil et slikt tilbud gi store forsinkelser for kollektivtrafikken og økt transportarbeid. Med sektorisert kjøremønster vil det frigjøres areal til sykkeltilrettelegging, samtidig som redusert trafikk åpner for sykkel i blandet trafikk i langt flere gater enn i dag. Sektorisert kjøremønster kan etableres på kortere sikt, dersom trafikale konsekvenser utenfor Midtbyen viser seg å være akseptable og transportarbeidet ikke økes.



**Tett sykkelnett:** Kartet viser anbefalt sykkelssystem i Midtbyen fram til 2030.



Overordnet arbeidsgruppe for gatebruksplanen har gjort prinsippvurderinger av hvor godt egnet hovedkollektivgatene er som sykkeltraseer. Intervjuer utført i evalueringen av forsøksprosjektet i Olav Tryggvasons gate har vist at det er flere som sykler i gata, men tilbakemeldingene fra mange bussjåførere og syklister er at kombinasjonen av sykkeltrafikk og stor busstrafikk oppfattes som utrygg. Det er også mange syklister som velger andre gater i Midtbyen, selv med egen tilrettelegging i Olav Tryggvasons gate.

Tilrettelegging med egne sykkelfelt eller sykkelveger i gater med stor busstrafikk vil kreve bruk av større areal for å ivareta sikre forhold og gjøre at alle opplever det som et trygt tilbud. Dette reduserer muligheten for andre bylivsfremmende tiltak som uteservering, møblering, vegetasjon, rause fortausarealer og gode forhold for bylogistikk. I Olav Tryggvasons gate har mange fotgjengere og er den gata i Trondheim med størst handelsomsetning, og det er derfor anbefalt å vektlegge bylivsfremmende tiltak framfor arealkrevende tilrettelagte sykkeløsninger.

Det er et mål at gjennomgangstrafikken skal ned i Midtbyen. Anbefalt kjøremønster mot 2030, alternativ 2 med justert tovegs kjøremønster, tar høyde for at biltrafikken i Midtbyen maksimalt sett ligger på dagens nivå, uavhengig av bilparkens sammensetning. Trafikkberegningene viser at det er sannsynlig at gater rundt Midtbyen vil få en belastning som ikke er ønsket dersom alternativ 7 med sektorisert lukket løsning for kjøremønster gjennomføres i dag, med dagens trafikksituasjon. Dette kan igjen gå ut over framkommelighet for buss, bomiljø og trafikksikkerhet. Kommunedirektøren anbefaler derfor alternativ 7 for kjøremønster, lukket løsning, som et langsiktig mål fram mot 2050 i Midtbyen.

Det er ikke mulig å gjennomføre alle ønskede tiltak på kort sikt, og det trengs et arbeid over tid for å redusere personbiltrafikk og varelevering som kun kjører *gjennom* Midtbyen. Tiltak, hovedsakelig utenfor Midtbyen, kan bidra til å redusere gjennomgangstrafikken til et nivå der flere sykkeltiltak og andre tiltak som krever redusert biltrafikk kan bli mulige. Å legge til rette for bedre kollektivtilbud, sykkel- og gangtilbud i og rundt Midtbyen, prioritere korttids besøksparkering framfor langtids arbeidsparkering, bruke vegprising som virkemiddel for å avvisse gjennomgangstrafikk, og etablere og forsterke omkjøringsruter som mangler eller som har lite kapasitet i dag er tiltak som kan bidra til å redusere gjennomgangstrafikken til Midtbyen. Tiltak som innebærer bruk av vegprising må vurderes og behandles politisk både lokalt og i Stortinget.

### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Tiltakene som inngår i gatebruksplanen vil gi forbedret tilgjengelighet til Midtbyen for gående, syklister og kollektivreisende. I tillegg vil nye gjennomgående sykkelruter og prioriterte kollektivtraseer redusere reisetiden gjennom Midtbyen. Foreslåtte grep knyttet til parkeringsløsninger tar sikte på å favorisere korttids besøksparkering framfor langtids arbeidsparkering i Midtbyen, og å redusere unødvendig letekjøring etter parkeringsplass.

Kommunedirektøren vurderer at disse tiltakene samlet sett vil bidra til ønsket transportutvikling lokalt i Midtbyen og for Trondheim sett under ett, i henhold til mål i Byvekstavtalen.

Ombygging av gater vil bidra til utslipp av CO<sub>2</sub> fra anleggsarbeidet, men tiltak for å forbedre kollektiv, sykkel- og gangtilbudet, tiltak for redusert kapasitet for privatbiler og bilparkering i planen vil bidra til redusert privatbilkjøring. Gatebruksplanen legger ikke opp til at

nullutslippsbiler kan bruke kollektivfeltene i og utenfor Midtbyen. Trafikkberegningene for gatebruksplanen har tatt hensyn til dette. Det er sannsynlig at omfanget av varetransport vil øke. Tiltak for å øke andelen nullutslippskjøretøy må intensiveres for at kommunen skal kunne nå klimamålet.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Tiltakene som inngår i gatebruksplanen vil finansieres gjennom bykassemidler og Miljøpakkens budsjetter, fordelt over flere budsjettår. I tillegg kan tiltak sikres gjennom rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler. Tiltakene i gatebruksplanen inngår i ulike kategorier og er rettet mot ulike trafikantgrupper, og det vil derfor være nødvendig å gjøre avveininger av hvilke tiltak som skal prioriteres når.

En del av tiltakene i gatebruksplanen vil kreve trafikkomlegginger og endringer i gjennomføringsperioden, som kan ha innvirkning på tilgangen til Midtbyen.

Kommunedirektøren foreslår mange tiltak for gående, opphold, byliv og syklist, og deler av disse tiltakene må tas over kommunens ordinære budsjetter i årene framover ettersom Miljøpakken har spesifikke kriterier for hvilke prosjekter de kan finansiere innen gange, trafiksikkerhet, miljø og sykkel.

Til sammen medfører omdisponering av arealer i tråd med den omvendte prioriteringspyramiden å fjerne cirka 150-300 gateparkeringsplasser for biler. Dette kan redusere inntektene knyttet til bilparkering på gategrunn i Midtbyen.

### **Kommunedirektørens samlede vurdering og konklusjon**

Kommunedirektøren mener at hovedrapporten i vedlegg 1, sammen med de andre vedlagte fagrapportene, danner et godt grunnlag for et høringsutkast av *Gatebruksplan for Midtbyen*.

Kommunedirektøren har gjennom omfattende medvirkningsprosesser, som høring og politisk fastsetting av prosessplan, overordnet arbeidsgruppe, verksteder, fagmøter og bruk av prosjektnettsiden [framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no) kommet fram til et godt diskusjonsgrunnlag for framtidig gatebruk i Midtbyen.

Kommunedirektøren anbefaler at utkastet til *Gatebruksplan for Midtbyen* sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

Kommunedirektøren i Trondheim, 25.5.2020

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Kristian Sandvik  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

**Vedlegg:**

- Vedlegg 1: Hovedrapport Gatebruksplan for Midtbyen
- Vedlegg 2: Fagrapport byliv, gange og bymiljø
- Vedlegg 3: Fagrapport sykkel
- Vedlegg 4: Fagrapport kollektivtrafikk
- Vedlegg 5: Fagrapport utrykning, samfunnssikkerhet og beredskap
- Vedlegg 6: Fagrapport varelevering og renovasjon
- Vedlegg 7: Fagrapport parkering
- Vedlegg 8: Fagrapport gatebruk, framkommelighet og trafiksikkerhet
- Vedlegg 9: Fagrapport prosess og medvirkning
- Vedlegg 10: Samlerapport trafikk-, støy- og luftkvalitetsberegninger (Rambøll)
- Vedlegg 11: Rapport støyberegninger (Rambøll)
- Vedlegg 12: Rapport luftkvalitetsberegninger (Rambøll)