

## Saksfremlegg

---

### Sluttbehandling: Byutviklingsstrategi for Trondheim - strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050

---

Arkivsak 20/53099

#### Forslag til innstilling:

1. Bystyret vedtar "Byutviklingsstrategi for Trondheim - strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050", med strategikart, datert juli 2020.
2. Bystyret slutter seg til Kommunedirektørens anbefalinger i strategien, og ber om at strategien legges til grunn for arbeidet med alle planer som bestilles gjennom Kommunal planstrategi – herunder rullering av kommuneplanens arealdel.
3. Bystyret vedtar at *prioriterte utviklingsområder* er områder hvor kommunen skal prioritere sine investeringer for å bidra til best mulig oppnåelse av målene i byveksttalen. Områdene som inngår i *prioritert utviklingsområde* er beskrevet i alternativ 1.
4. Bystyret ber om å bli holdt orientert om arbeidet med å følge opp Byutviklingsstrategien.

#### Saken gjelder

Gjennom vedtak av Kommunal planstrategi 8.12.2016 sak 175/16 vedtok bystyret at det skulle utarbeides en "Byutviklingsstrategi med samordnet areal- og transportanalyse". Et forslag til byutviklingsstrategi ble sendt på høring av fellesnemnda for Trondheim og Klæbu kommuner 27.8.2019. Høringsfristen gikk ut 1.12.2019.

Det kom inn 29 høringsmerknader til strategiforslaget, mens rundt 2000 forslag er levert gjennom innspillskartet som ble utarbeidet i forbindelse med høringen. De 29 høringsmerkene er summert opp i et eget vedlegg, og det samme gjelder for de rundt 2000 forslagene.

Kommunedirektøren legger nå fram forslag til «Byutviklingsstrategi for Trondheim – strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050» til sluttbehandling.

Denne saken er en av tre saker som leveres samtidig til politisk behandling. De andre to er «Potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg – kunnskapsgrunnlag» og «Utbyggingsrekkefølge i kommuneplanens arealdel – kunnskapsgrunnlag og forslag til videre arbeid». Det anbefales at disse tre sakene sees i sammenheng.

## Bakgrunn

Trondheim har nå over 200 000 innbyggere, blant annet som følge av kommunesammenslåingen med Klæbu. Prognosene antyder at Trondheim i 2050 har nådd en befolkning på over 250 000.

Vekst er krevende, men byr også på en rekke muligheter til å utvikle en bærekraftig og attraktiv by. Hva som er attraktivt kan variere, og ulike mennesker vil gi ulike svar. Nasjonale, regionale og kommunale myndigheter har i flere år signalisert at biltrafikk og klimagassutslipp må reduseres, og at byene skal utvikles til å bli mer attraktive og levende.

Kommunen har ambisiøse klimamål hvor byutvikling er gitt en sentral rolle. Kommunen har også forpliktet seg gjennom bymiljøavtale og byvekstavtale til å arbeide for å nå målet om ingen vekst i personbiltransporten til tross for befolkningsvekst ("nullvekstmålet").

Klima er vår tids store utfordring. Forslag til byutviklingsstrategi er farget av dette og anbefaler en rekke tiltak for å stramme opp arealforbruket og styrke utviklingen av byen. Strategien ser derfor på muligheter for å styre byutviklingen inn mot en mer klimavennlig retning gjennom bruk av virkemidlene kommunen rår over.

## Politiske vedtak med innvirkning på arbeidet

Gjennom vedtak av Kommunal planstrategi 8.12.2016 sak 175/16 vedtok bystyret at det skulle utarbeides en *"Byutviklingsstrategi med samordnet areal- og transportanalyse"*.

I bystyrevedtakets punkt 3 og 6 heter det:

*"Bystyret vedtar at det utarbeides en byutviklingsstrategi med samordnet areal- og transportanalyse, og en tematisk kommunedelplan for lokalsentra og knutepunkt. Dette vil angi retning for en klimavennlig byutvikling og være utgangspunkt for samarbeid med lokale arealutviklere. Videre vil arbeidet danne grunnlag for revidering av kommuneplanens arealdel sammen med Klæbu i neste bystyreperiode. Kommuneplanens arealdel revideres derfor ikke i denne bystyreperioden" og "Bystyret ber Rådmannen utrede tiltak som øker fortetting langs viktige kollektivåre og kollektivknutepunkt som en del av byutviklingsstrategien"*.

I formannskapetets møte 24.4.2018, sak 90/18, ble *"Prosessplan for byutviklingsstrategi - strategi for areal- og transportutvikling mot 2050"* fastsatt. I prosessplanen beskrives mål og rammer som er lagt til grunn for arbeidet.

Bystyret fattet 22.11.2018, i sak 189/18, følgende vedtak:

1. *Nytt forslag til kommuneplanmelding om grønn strek inngår i behandlingen av ny langsiktig byutviklingsstrategi. Dette medfører ny høring både av grønn strek, men også av forslag til byutviklingsstrategi mot 2050.*
2. *Saken skal behandles før og være grunnlag for neste rullering av KPA*
3. *Det skal gjøres landbruksfaglige vurdering av enkelteiendommer i et langsiktig perspektiv med hensyn på jordvern og matsikkerhet.*
4. *Bystyret ber rådmannen i saken om langsiktig byutviklingsstrategi komme med forslag om rekkefølge og prioriteringer for byutviklingen, slik at større utbygging underbygger eksisterende infrastruktur og muliggjør planlegging av ny.*

Formannskapet fattet 4.12.2018, i sak 259/18, følgende vedtak om utbyggingsrekkefølge i kommuneplanens arealdel: «*Formannskapet tar saken til orientering. Formannskapet ber rådmannen belyse alternativer til en utbyggingsrekkefølge i forbindelse med det pågående arbeidet med Byutviklingsstrategien - strategi for langsiktig areal- og transportplanlegging i Trondheim mot 2050.*»

Fellesnemnda for Klæbu og Trondheim vedtok 27.8.2019, sak 54/19, å legge forslag til byutviklingsstrategi ut på høring:

1. *Fellesnemnda vedtar å legge forslag til "Byutviklingsstrategi - strategi for areal- og transportutvikling i Trondheim fram mot 2050" ut på høring.*
2. *Fellesnemnda ber om at Klæbu kommune involveres i arbeidet med byutviklingsstrategien på lik linje som Trondheim kommune.*
3. *Det må i høringsperioden legges opp til en grundig diskusjon knyttet til kriterier for utbyggingsrekkefølge for områder, slik at den nye KPA-en ikke blir for statisk. Det må synliggjøres hvordan man gjennom KPA kan bygge og videreutvikle gode nærmiljø rundt eksisterende bydelssentra i hele byen, slik at mer aktivitet kan skje i bydelene*

Formannskapet vedtok 26.5.2020, i sak 147/20, høring for grønn strek:  
*Formannskapet vedtar å legge "Grønn strek for en trygg framtid. Kommuneplanmelding om byutvikling: Langsiktig vern av jordbruksareal og økologiske korridorer" ut på ny høring.*

Høringsfrist ble fastsatt til 15.9.2020.

Utover dette foreligger det en rekke vedtak og føringer som har hatt innvirkning på arbeidet og det vises til strategidokumentets kap 7.0 "Rammer for planarbeidet" for mer informasjon.

### **Avgrensning av arbeidet**

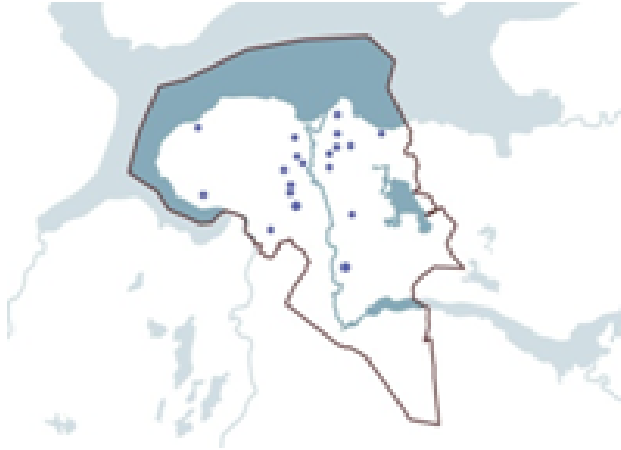
Byutviklingsstrategien har utviklingen av byområdet som hovedfokus. Med byområdet menes her området som strekker seg fra Heimdal i sør, til Ila i vest og Ranheim i øst. Strategien omhandler areal- og transportutviklingen i kommunen fram mot 2050. Parallelt med arbeidet med byutviklingsstrategien har det pågått arbeid med utvikling av sentrumsområdene i Trondheim - både Midtbyen og lokale sentrum i bydelene inkludert Klæbu sentrum.



Hovedfokus i arbeidet med byutviklingsstrategien har vært byområdet slik det framgår i figuren med mørkt blått. I arbeidet har det imidlertid vært dialog med gamle Klæbu kommune og aktører bosatt utenfor byområdet.

Strategien har imidlertid hovedfokus på hvordan *byområdet* skal utvikles fram mot 2050.

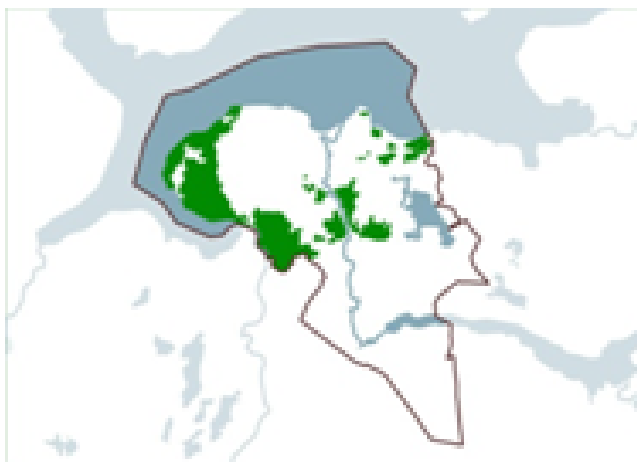
## TRONDHEIM KOMMUNE



Det er tidligere gjort et omfattende arbeid med sikte på å legge fram en egen *kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkter*. Dette arbeidet har sett nærmere på kvaliteter og videre utvikling i hvert enkelt lokalt sentrum i Trondheim, men forutsettes nå tatt inn i arbeidet med rulleringen av kommuneplanens arealdel. Klæbu sentrum har, og vil inngå i dette arbeidet.



*Plan for sentrumsutvikling* konkretiserer hvordan områdene med høyest befolkningstetthet i Trondheim skal utvikles videre, mens byutviklingsstrategien gir overordnede føringer for dette arbeidet. Plan for sentrumsutvikling omhandler de mest sentrale delene av byen. Planarbeidet er et ledd i arbeidet med å styrke bylivet ved å legge til rette for flere boliger og arbeidsplasser i sentrumsområdene av Trondheim.



Kommuneplanmelding "*Grønn strek for en trygg framtid*" ble behandlet av bystyret i 2016. Høsten 2018 gjorde bystyret vedtak om å få meldingen til ny behandling. Rådmannens anbefaling fra 2015 er med bakgrunn i vedtak i fellesnemnda for Klæbu og Trondheim supplert med vurderinger av Klæbu. Kommuneplanmeldingen "*Grønn strek for en trygg framtid*" legges fram som en egen sak. Meldingen ble i mai 2020 vedtatt lagt ut på ny høring.

*Figuren viser med grønn farge opprinnelig avgrensning av arbeidet med grønn strek. Arealene i Klæbu inngår i et oppdatert og utvidet forslag av mai 2020.*

## **Forslag til byutviklingsstrategi**

### ***Formål***

Byutviklingsstrategien skal bidra til:

- en mer attraktiv og klimavennlig by ved at mobilitet og hverdagslogistikk for folk og næringsliv blir bedre og enklere, og at våre fysiske omgivelser uformes til hyggelige steder å være
- å skape større grad av forutsigbarhet for alle som er involvert i byens utvikling, og tydeliggjøre målene for videre utvikling
- å dempe kostnadsveksten. Det koster både å bygge og drifte nødvendig infrastruktur som veg og vann, men også skoler, barnehager og helse- og velferdssentra. Jo flere som kan bruke, eller dele på infrastrukturen jo bedre er dette med tanke på offentlige kostnader

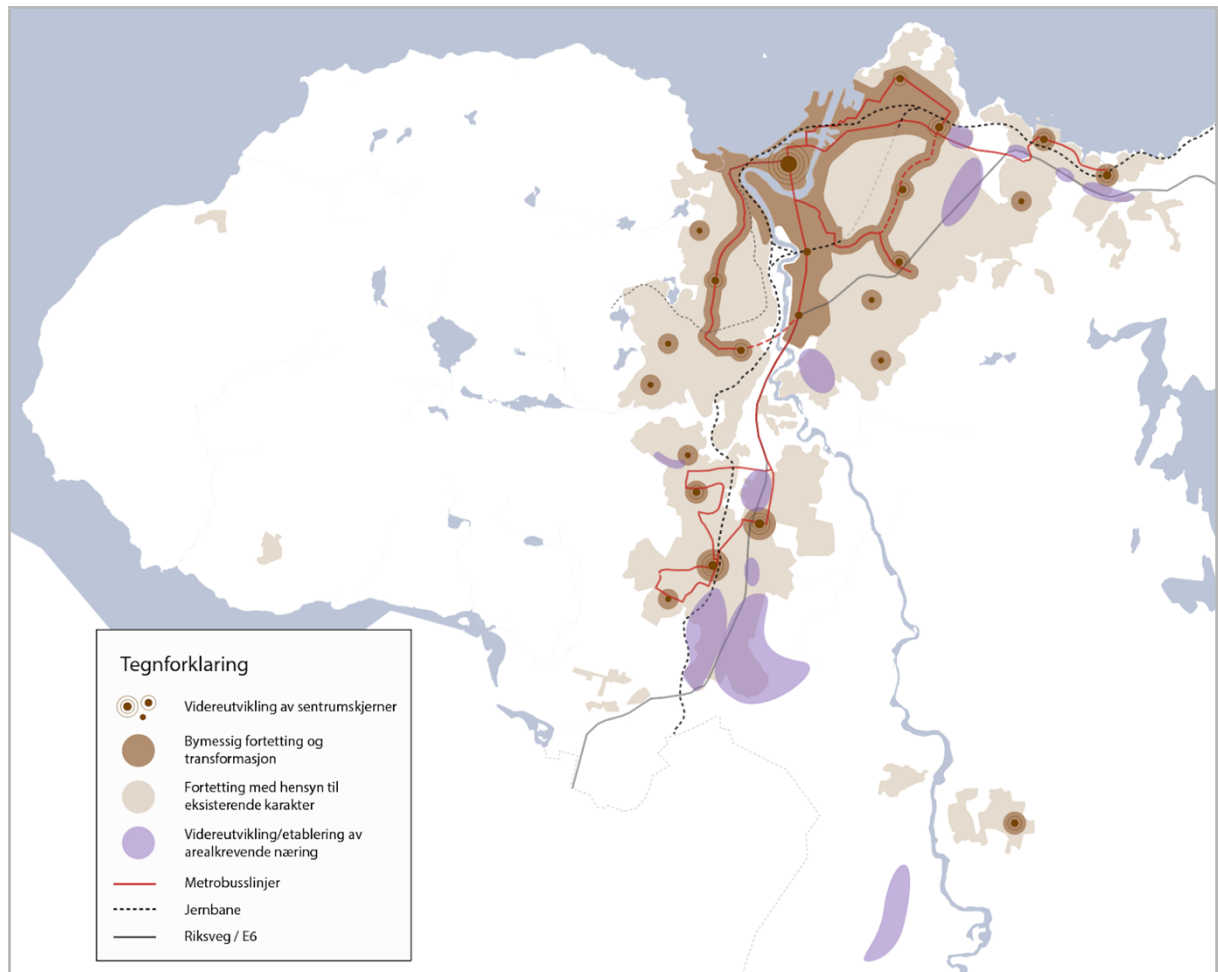
### ***Kort om strategiforslaget***

Forslag til byutviklingsstrategi har et tidsperspektiv på 30 år og angir retning for videre utvikling av byområdet og lokale sentrum i Trondheim. Strategien skal fungere som et kompass for videre utvikling og være grunnlag for kommuneplanens arealdel. Det vises til strategiforslaget og dets vedlegg for supplerende og utfyllende informasjon. Det er også utarbeidet et strategikart som inngår i forslaget.

Forslaget til byutviklingsstrategi har som plangrep å forsterke eksisterende bystruktur ved å foredle og videreutvikle allerede utbygde områder og infrastruktur. Strategien inneholder følgende delstrategier:

1. Kvaliteter for en by i øyehøyde
2. Flere folk i sentrum
3. Rett virksomhet på rett sted
4. Boligbygging på rett sted til rett tid
5. Det grønne - for en trygg framtid

I strategidokumentet beskrives innholdet i delstrategiene nærmere, og det gis anbefalinger til videre arbeid. I kapittel 3.3 beskrives kort de viktigste virkemidlene kommunen har til rådighet, og det gis anbefalinger til hvordan disse kan brukes for å nå målet om en mer attraktiv og klimavennlig byutvikling.



Kartet viser forslag til utvikling av Trondheim fram mot 2050. Strategikartet viderefører politiske vedtak fra 2000 fram til i dag. Vedtakene omfatter fortetting og byomforming sentralt, langs viktige kollektivårer (bane og metro) og i lokale sentrum i bydelene.

Kommunedirektøren har utarbeidet et forslag til strategikart som framgår over. Dette viser hovedtrekkene i forslag til byutviklingsstrategi. Forslaget forutsetter at fortetting og byomforming fortsatt må ha stor oppmerksomhet i årene framover. Flere steder skal gis en mer bymessig utforming og det er et mål at strategien skal bidra til større forutsigbarhet rundt spørsmål om fortetting og byomforming. Hva de ulike fargene i kartet betyr er nærmere beskrevet i strategidokumentet. Kommunedirektøren ser behov for at det utarbeides en kortversjon som presenterer essensen av strategien ytterligere, og vil gjøre dette etter bystyrets vedtak.

Virkemidlene som er omtalt i strategidokumentet er både juridiske og økonomiske. Kommunen som planmyndighet har en rekke muligheter gjennom plan- og bygningsloven. Ved rullering av arealdelen kan kommunen som planmyndighet bestemme hvor det skal bygges, med hvilken kvalitet og i hvilken rekkefølge. Kommuneplanens arealdel er dermed kommunens viktigste styringsdokument når det gjelder arealbruk, også fordi den gir juridiske føringer for reguleringsplanleggingen. Strategidokumentet inneholder anbefalinger om aktiv bruk av virkemidlene.

Det er krevende å bygge byen innover. Mange interesser, mange grunneiere og kompliserte eier- og grunnforhold gjør at det tar tid å utvikle en del av områdene. For å ivareta og sikre kvaliteter i dette arbeidet er god planlegging over tid avgjørende.

### ***Om kunnskapsgrunnlaget for arbeidet***

I prosessplanen ble behovet for ny kunnskap omtalt. I strategidokumentets kapittel 9.0 *Oversikt over vedlegg og kunnskapsgrunnlag* gis en oversikt over kunnskapsgrunnlaget som har vært sentralt i arbeidet. Noe av dette følger som vedlegg til denne saken. Alt produsert materiale er tilgjengelig via [framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no)

Sammen med strategidokumentet dekker rapportene tema som fortetningspotensial, transportmiddelvalg, konsekvensvurdering av kompakt versus mer spredt byutvikling, transportberegninger knyttet til lokalsenter og knutepunkt, transportberegninger av ulike boliglokalisering, trender og virkemidler for økt fortetting. Utover byutredningene fra Statens vegvesen i 2017 og 2018 er det ikke gjennomført egne transportanalyser.

### ***Medvirkning***

Det er lagt til rette for bred medvirkning i forbindelse med byutviklingsstrategien. Tilbakemeldinger fra innbyggere, næringsliv, lag og foreninger er presentert i en egen nettside: [framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no). Medvirkningsarbeidet ble koordinert med plan for sentrumsutvikling og kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkt. Kommunedirektøren har også brukt facebook som en kanal for dialog. Det er gjennomført en rekke gjestebud, verksteder, orienteringsmøter i bibliotekene og hos næringsforeningens medlemmer og innbyggerpanel. Til høringen ble det dessuten utformet et innspillskart hvor formålet var å gjøre det enda enklere å komme med forslag til hvordan Trondheim kan bli enda finere. Forslagene er summert opp i eget vedlegg.

Innbyggerne er opptatt av byen sin. De er opptatt av kvaliteter og ønsker at det er god tilgjengelighet til dagligvarebutikken, skolen, bussholdeplassen og jobben. Ved å utvikle et godt kollektivtilbud, et bedre sykkelveinett og uterom og grøntanlegg mener de at Trondheim kan bli enda mer klimavennlig. Videre er mange opptatt av at tjenestetilbudet skal være godt og lett tilgjengelig, at byggene må bli penere og at utemiljøene må bli triveligere.

De temaene som er mest berørt i de 29 høringsmerknadene er:

- Helheten i strategien. Dette handler i hovedsak om det strategiske grepet i strategien, herunder videreutvikling, fortetting og omforming av eksisterende bystruktur. Utvikling i og ved Trondheim sentrum, lokale sentrum og knutepunkter og kollektivårer. Hvordan bidra til best mulig utvikling av byen.
- Den grå infrastrukturen. Her berøres infrastruktur med betydning for transport av varer og folk. Havn, bane, buss, veger for biler, gang- og sykkelveger, godsterminal og hensettingsareal inngår.
- Bolig. Tema her er variert boligtilbud, fortetting, bedre arealutnyttelse, boliger nært nytt campus, boligbehov og boligpotensial, boligbygging i og ved lokale sentrum, studentboliger, vektlegging av bokvalitet og familieboliger.

En del uttalelser har også berørt grønn infrastruktur, næring, og fortetting og transformasjon. Det vises til eget vedlegg for nærmere informasjon rundt vurderinger av

høringsmerknadene. I vedlegget framgår det hvordan merknadene er ivaretatt i strategidokumentet.

Kommunedirektøren mener at mye av det som tas opp i høringsmerknadene allerede er ivaretatt i strategien, men at strategien også kunne vært tydeligere på enkelte forhold. Dette gjelder for eksempel transportnett og videre utvikling av det helhetlige transportsystemet. Dette vil blant annet bli drøftet nærmere ved rullering av kommuneplanens arealdel. Kommunedirektøren ser behov for et eget plan- og strategiarbeid på dette tema og vil derfor foreslå dette i Kommunal planstrategi som bystyret får til behandling i løpet av 2020.

På oppdrag fra Næringsforeningen i Trondheimsregionen NiT har Rambøll utarbeidet rapporten *Langsiktig byutvikling i Trondheim – Hvordan tilrettelegge for 100 000 nye innbyggere?* Rapporten konkluderer med at alle arealer til boligformål i gjeldende KPA må beholdes til boligformål, at det bør bygges boliger i alle bydeler og at boligbyggingen bør bygge oppunder timinuttersbyen. Videre at utnyttingsgradene i de mest sentrale områdene i Trondheim bør økes ytterligere og rutestrukturen bør utvikles i takt med byens utvikling. Rapporten og flere av de andre høringsmerknadene som har kommet, berører tema som også vil bli drøftet nærmere i forbindelse med rullering av kommuneplanens arealdel.

### **Uttalelser fra rådene**

#### *Trondheim studentråd i møte 1.9.2020*

Studentrådet mener det er viktig å tilrettelegge for utbygging av studentboliger. Det er også viktig at det bygges på områder som er sentrumsnære og attraktive for studenter å bo, fordi dette bidrar til et attraktivt og levende bysentrum. Samtidig er det viktig å hindre de negative konsekvensene av hyblifisering. Dette kan blant annet gjøres i samarbeid med seriøse utleieaktører som for eksempel Sit.

Det er viktig at det er gode kollektivforbindelser der studentene bor, da det er få studenter som bruker bil. Vi mener også at det må legges til rette for en bærekraftig og fremtidsrettet byutvikling, som begrenser nedbyggingen av matjord.

#### *Kommunalt råd for personer med nedsatt funksjonsevne i møte 1.9.2020*

Det kommunale rådet for personer med nedsatt funksjonsevne anser det som viktig at areal og transportutviklingen bygger opp lett tilgjengelige løsninger uansett funksjonsnedsettelse. Dette er viktig slik at innbyggere med nedsatt funksjonsevne kan dra nytte av gode tjenestetilbud i bydeler og tilbud som er byomfattende.

#### *Mangfoldsrådet i møte 1.9.2020*

Mangfoldsrådet understreker viktigheten av en langsiktig planlegging og tilrettelegging av fremtidige jernbanespor, utbedring av tilbudet på lokal- og regiontog, fremtidig bybane og kollektivknutepunkt.

Mangfoldsrådet setter pris på diskusjonen som kommer frem av strategien. Imidlertid savner vi en drøfting av årsaker som fører til at trafikken fra resten av fylket p.d.d. går gjennom byen. Sentrumsnær omkjøringsveien trenger ikke å være så nært byen. Noen av rådets medlemmer har nevnt at flere togholdeplasser har forsvunnet overtid i



området sør for byen, som Kolstad, Bjørndalstoppen m.fl. Dette fører til et dårligere kollektivtilbud, skjev boligutvikling, og miljøutfordringer. Byutvikling og miljønnovasjon bør komme hele byen til gode.

*Trondheim eldreråd i møte 1.9.2020*

- Alle planarbeid må ta hensyn til at Trondheim skal være en aldersvennlig by
- Benker og belysning i uterom og på bussholdeplasser
- Godt vedlikehold av fortau og gangstier
- Tettere mellom bussholdeplasser
- Regulering av ferdsel med el-sparkesykkel
- Gående og syklende – adskilt
- Nok parkeringsplasser for aktuelle grupper

*Kommunalt foreldreråd for grunnskolen i møte 2.9.2020*

KFG støtter i det store og hele strategien.

KFG er opptatt av at de (nye) sentrene som skal forsterkes eller bygges/skapes, oppleves som attraktive for nærmiljøet. Sentrene må kunne tilby ikke bare butikker, men også aktiviteter, kultur og møteplasser. Barn, unge og voksne i alle aldre må fristes til å dra til de lokale sentrene heller enn til Midtbyen. Det bør også vurderes å differensiere i størrelse og type innhold i de ulike sentrene som er nær hverandre. KFG synes også det ser ut til at det er skjev fordeling av sentre rundt om i byen (mange og godt spredte i bydelene Midtbyen og Heimdal, få og ikke så spredte i Østbyen).

For å sikre gode nærmiljøer og trygge skoleveier i hele kommunen, samt for å styrke klimafokus i planen, mener KFG det må satses på bygging av infrastruktur også i de boområdene som i dag ikke skårer godt på klimavennlige transportmuligheter.

I KFG er vi opptatt av at skolekapasiteten må øke i takt med innbyggerveksten, og at nye skoler/økt kapasitet kommer der det trengs, når det trengs. Det ser ut til at behovet for bl.a skoleutbygging brukes som argument for å ikke bygge ut enkelte områder, selv om økt skolekapasitet i området er påkrevd allerede i dag.. Vi mener derfor at det ikke kan brukes som argument å ikke bygge ut et område fordi det vil koste penger å bygge skole, så lenge det uansett må brukes penger på skoleutbygging i det området.

Vi er også opptatt av at når det planlegges og gjennomføres større og mindre byggeprosjekter, så må nærmiljø og skolene involveres tidlig i arbeidet. Dette blant annet for å sikre trygge skoleveier i byggeperioden. I dag erfarer vi at det er tilfeldig når og om skoler/FAUer informeres og involveres - særlig gjelder dette når skolen ikke er nærmeste nabo til utbyggingen.

**Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Foreliggende sak er et sentralt bidrag inn i kommunens klimaarbeid. Byens utvikling påvirker klimaet gjennom ulike typer forbruk vi mennesker har. Hvordan boliger og virksomheter lokaliseres avgjør dessuten transportbehov, transportmiddelvalg og hvordan mobiliteten blir for næringsliv og innbyggere. Det er også avgjørende for forbruk av areal, for eksempel verdifull dyrkamark.

FNs bærekraftsmål er verdens felles arbeidsplan for å utrydde fattigdom, bekjempe ulikhet og stoppe klimaendringene innen 2030. Bærekraftsmål nr. 11 handler om bærekraftige byer og samfunn, og tema som transportsystemer til en overkommelig pris,

bosettingsplanlegging, sikring av kultur- og naturarv, lett tilgjengelige grøntområder og klimatilpasning inngår. Bærekraftsmål nr. 13 er i sin helhet viet til å stoppe klimaendringene.

### **Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling**

God lokalisering og tilgang til tilstrekkelig næringsareal er to viktige forutsetninger for næringsutvikling. I byutviklingsstrategien er ABC-prinsippet for lokalisering av ulike typer næringer et sentralt prinsipp som anbefales videreført. God lokalisering i bystrukturen gir mindre bilbruk, sikrer tilgjengelighet og et bedre by- og bomiljø. Strategi for areal til arealkrevende næringer viser at det er et betydelig potensial for utvikling av arealkrevende næringer i Trondheimsregionen. Byutviklingsstrategien legger opp til å ta vare på de større eksisterende næringsarealene i Trondheim. I arbeidet med kommuneplanens arealdel vil arealer til ulike typer næringsformål bli vurdert ytterligere.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Foreliggende sak har ingen direkte økonomiske konsekvenser for kommunen. Hvordan byen utvikles over tid vil imidlertid ha store økonomiske konsekvenser for kommunen. Forslag til byutviklingsstrategi har lagt vekt på at eksisterende bystrukturer skal videreutvikles og forsterkes, og at arbeidet med fortetting og byomforming skal fortsette. Dette vil bidra til at kostnadsveksten blir noe mindre enn ved en mer spredt byutvikling.

### **Kommunedirektøren vurdering og konklusjon**

Strategien er delvis en videreføring av dagens arbeid: rett virksomhet på rett sted, fortetting og byomforming, byrom, lokale sentrum og Midtbyen.

Kommunedirektøren anbefaler å forsterke eksisterende bystruktur ved å fortsette å fortette og omforme byen, og med tydeligere styring enn i dag. Kommunedirektøren anbefaler å fortette i og ved sentrum, i lokale sentrum og der det er etablert infrastruktur og godt kollektivtilbud. Det må bygges mer attraktive fysiske miljøer, med god kvalitet, slik at byliv kan styrkes og flere velger miljøvennlige transportmidler som gange, sykkel eller kollektivtransport.

Det foreliggende strategikartet oppsummerer Kommunedirektørens forslag til byutviklingsstrategi.

Sammen med økonomiske virkemidler vil en utbyggingsrekkefølge i kommuneplanens arealdel kunne være et effektivt verktøy for å stimulere til utvikling i bestemte områder. Strategiforslaget legger til grunn at alle lokale sentrum skal utvikles til attraktive steder med gode bykvaliteter.

Strategikartet kan danne grunnlag for en utbyggingsrekkefølge som sikrer at hovedandelen av boligene bygges i de områdene av byen hvor sannsynligheten for at miljøvennlige transportformer velges er høy og hvor utbygging på dyrkamark begrenses/utsettes. Dette betyr en moderat utnytting og fortetting i øvrige deler av byområdet, og en begrenset spredt utbygging i Klæbu og andre deler av kommunen. Lokale sentrum, også Klæbu sentrum, skal videreutvikles med boliger og flere funksjoner og miljøvennlige forbindelser. Det er gjennom arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel behov for å drøfte og

fastsette måltall som beskriver en fordeling av utbyggingen nærmere, og kommunedirektøren vil derfor komme tilbake til dette i en senere sak.

Forslag til byutviklingsstrategi er et bidrag til å avklare prinsippene for videre utvikling av Trondheim som by. Ferdig byutviklingsstrategi skal legges til grunn for kommunens arbeid med byutvikling når kommuneplanens arealdel og handlings- og økonomiplan utformes og i annen planlegging i kommunen. Kommunedirektøren anbefaler at bystyret slutter seg til forslaget til byutviklingsstrategi.

### ***Nærmere om målet om at antall kjørte kilometer med personbil ikke skal øke***

”Nullvekstmålet for personbiltrafikken” ble først gitt i Nasjonal transportplan, og sier at kollektivtransport, sykling og gange må ta veksten i persontransporten i de større byområdene. Det betyr at antall kjørte personbilkilometer ikke skal øke selv om byens befolkning øker. Nullvekstmålet har nå følgende definisjon: *”I byområdene skal klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy reduseres gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange.”*

Kommunedirektøren har utarbeidet et kunnskapsgrunnlag som viser sannsynligheten for at innbyggerne velger miljøvennlige transportmidler i de ulike deler av byen. Kunnskapsgrunnlaget legges fram som en egen orienteringssak samtidig med byutviklingsstrategien. Kommunedirektøren har i arbeidet med byutviklingsstrategien lagt stor vekt på at videre utvikling av byen skal bidra til at enda flere reiser miljøvennlig.

### ***Prioriterte utviklingsområder***

I tråd med byvekstavtalen skal Trondheim definere *prioriterte utviklingsområder*. Avgrensningene skal underbygge nullvekstmålet og blant annet balansere utbyggingsbehov, jordverninteresser og overordnet grønnstruktur, og skal dimensjoneres i tråd med byvekstavtalen.

Kommunedirektøren legger til grunn at *prioriterte utviklingsområder* er områder hvor kommunen, og andre offentlige etater, skal prioritere sine investeringer for å bidra til best mulig måloppnåelse av målene i byvekstavtalen. Kommunedirektøren har videre lagt til grunn at områdene som defineres som *prioriterte utviklingsområder* gjelder til byvekstavtalen reforhandles, dvs til 2029 eller til kommunen bestemmer noe annet. I gjeldende byvekstavtale er Nyhavna og Sluppen nevnt spesielt.

Underveis i arbeidet med byutviklingsstrategien har Kommunedirektøren vurdert ulike avgrensninger for *prioriterte utviklingsområder*. Gitt et begrenset budsjett, kan et mindre geografisk område gi en tydeligere prioritering enn et stort geografisk område. Kommunedirektøren er av den oppfatning av at *prioriterte utviklingsområder* bør være områder som inngår i områder for *bymessig fortetting og transformasjon*, jfr. strategikartet. Arealene som inngår her er imidlertid store og omfattende. Kommunedirektøren legger derfor fram to alternative avgrensninger til *prioriterte utviklingsområder*:

Alternativ 1: Alternativ 1 er alternativet med minst geografisk utstrekning, men er likevel relativt stort. Det foreslås bestå av hele området som strekker seg fra Ila i vest, Sluppen i sør med Lade og Strindheim i øst. Her inngår Brattøra, Nyhavna, Sluppen og Midtbyen. Videre foreslås at sentrumsnære metrolinjer inngår (vist med brunt i forslag til strategikart),

sammen med lokale sentrum som har et bane- eller sentrumsnært metrobusstilbud (Lokale sentrum er Heimdal, Halset, Havstad, Moholt, Valentinlyst).

Alternativ 2: Alternativet har et stort geografisk nedslagsfelt. Alle områder som inngår i *områder for bymessig fortetting og transformasjon* i strategikartet inngår. Dette gjelder de samme områdene som i alternativ 1, men utvides med lokale sentrum uten metrobusstilbud, men som likevel vurderes til å ha et godt kollektivtilbud.

Kommunedirektøren anbefaler at prioriterte utviklingsområder fram mot 2029 defineres i tråd med alternativ 1.

### ***Mål knyttet boligutvikling***

Kommunedirektøren har videre vurdert behovet for å definere mer konkrete mål knyttet til boligutvikling. Som ledd i byveksttalen er det under utforming arealindikatorer som det skal rapporteres på i avtaleperioden. Det er derfor naturlig at dette kunnskapsgrunnlaget danner utgangspunkt for å si noe om boligutviklingens bidrag til en mer attraktiv og klimavennlig byutvikling. Kommunedirektøren vil derfor komme tilbake til dette på et senere tidspunkt.

### ***Utbyggingsrekkefølge***

Det er utarbeidet en egen sak og notat om utbyggingsrekkefølge. Notatet er et kunnskapsgrunnlag for videre arbeid med spørsmål om omdisponering av boligformål til LNF-R og bruk av utbyggingsrekkefølge i kommuneplanens arealdel. Det presenteres tre alternative rekkefølger for utbygging som grunnlag for diskusjon rundt bruk av dette virkemiddelet:

Alternativ 0 - nullalternativet: ingen omdisponering og ingen bruk av utbyggingsrekkefølge - videreføring av gjeldende arealdel til kommuneplanen

Alternativ A: noe omdisponering og bruk av utbyggingsrekkefølge

Alternativ B: mer omdisponering og noe bruk av utbyggingsrekkefølge

En eventuell utbyggingsrekkefølge i kommuneplanens arealdel skal bidra slik at målene i byutviklingsstrategien kan nås. De tre alternativene bidrar i varierende grad til dette. For å sikre best mulig handlingsrom ved rullering av arealdelen bør videre detaljregulering av områdene som er aktuelle for omdisponering eller utbyggingsrekkefølge ikke settes i gang, eller stanses inntil ny kommuneplanens arealdel er vedtatt. Kommunedirektøren foreslår i sak om utbyggingsrekkefølge et vedtak som bidrar til forutsigbarhet rundt videre planlegging av disse områdene.

### ***Videre arbeid***

Forslag til byutviklingsstrategi inneholder en rekke anbefalinger til bruk av virkemidler kommunen rår over. For å sikre god gjennomføring av strategien ser kommunedirektøren at det kan være behov for et handlingsprogram som ser nærmere på gjennomføringen av strategien.

Arbeidet med byutviklingsstrategien, utbyggingsrekkefølge og andre tilhørende utredninger viser at det kan være behov for endringer i kommuneplanens arealdel. For at slike

endringer skal ha effekt, kan det i noen tilfeller være aktuelt å hindre oppstart av reguleringsplanarbeid eller stanse et arbeid som pågår, inntil ny arealdel er vedtatt. I egen sak om *utbyggingsrekkefølge i kommuneplanens arealdel – kunnskapsgrunnlag med forslag til videre arbeid* blir dette tatt opp. Saken har formål å redusere omdisponering av dyrka mark eller hindre utbygging som medfører store offentlige investeringer inntil ny arealdel er vedtatt.

Kommunedirektøren anbefaler at strategiforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 11.9.2020

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Tove Hellem  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg**

Hoveddokument

Vedlegg 1: Byutviklingsstrategi for Trondheim – strategi for areal- og transportutvikling fram mot 20510

Bakgrunnsdokumenter og kunnskapsgrunnlag, til orientering

Vedlegg 2: Forslag fra innbyggerne

Vedlegg 3: Høringsmerknader – en oversikt

Vedlegg 4: Utbyggingsrekkefølge i kommuneplanens arealdel – et kunnskapsgrunnlag til rulleringen

Vedlegg 5: Potensial for miljøvennlig transportmiddelvalg – kunnskapsgrunnlag

Vedlegg 6: Boligfortetting i Trondheim – status og muligheter – et kunnskapsgrunnlag

Vedlegg 7: Lokale sentrum – tyngdepunkter i bystrukturen

Vedlegg 8: Tetthet i Trondheim – tolv eksempler

Vedlegg 9: Byutredning for Trondheimsområdet – trinn 1

Vedlegg 10: Byutredning for Trondheimsområdet – trinn 2

Vedlegg 11: Byutvikling for alle – et kunnskapshefte

Vedlegg 12: Resultater fra gjestebud om byutvikling 2018

Vedlegg 13: Resultater fra innbyggerpanel om byutvikling 2018