

PROSESSPLAN FOR BYUTVIKLINGSSTRATEGI

HØRINGSUTKAST OKTOBER 2017

Strategi for areal- og transportutvikling i Trondheim fram mot 2050



TRONDHEIM KOMMUNE

Prosessplan for byutviklingsstrategi: Strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050 høringsutkast oktober 2017	
Bidrag til	Oppfølging av arealforpliktelsene i bymiljøavtalen av 2016
Esa-nr	16/21000
Prosjekteier	Rådmannen
Styringsgruppe	Rådmannens ledergruppe
Sammendrag	Denne prosessplanen beskriver hvordan arbeidet med en byutviklingsstrategi skal gjennomføres - herunder tema som skal drøftes, medvirkningsopplegg og framdrift. Prosessplanen sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn høsten 2017.
Prosjektleder	Byplankontoret
Dato	28.09.17

Innholdsfortegnelse

Forord

1. Rammer for arbeidet	4
1.1. Bakgrunn	4
1.2. Utgangspunkt for strategiarbeidet	6
2. Hensikten med en byutviklingsstrategi	8
2.1. Overordnet mål for arbeidet	8
2.2. Resultatmål	8
3. utfordringer i byutviklingen	9
3.1. Et lite bakteppe	9
3.2. Fortetting og byomforming	11
3.3. Omlegging til miljøvennlige transportformer	14
3.4. Å drifte en by	16
4. Kunnskap og utredningsbehov	16
4.1. Eksisterende kunnskap	16
4.2. Ny kunnskap	17
5. Medvirkning, deltakelse og framdrift	17

Forord

Strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050

Trondheim kommune har ambisiøse mål for klimapolitikken, og gjennom bymiljøavtalen har kommunen forpliktet seg til null vekst i personbiltransporten - selv om innbyggertallet vokser. Trondheim kommune har klare ambisjoner om å videreutvikle byen til et attraktivt sted for næringsliv, innbyggere og besøkende. Et av verktøyene som skal bidra til dette er en byutviklingsstrategi med samordnet areal- og transportanalyse. Byutviklingsstrategien ble bestilt gjennom bystyret sitt vedtak av Kommunal planstrategi i desember 2016.

Rådmannen legger i dette dokumentet fram et forslag til hvordan arbeidet med byutviklingsstrategien kan gjennomføres. Forslaget beskriver formål og tema for arbeidet, dialog med innbyggere og næringsliv, hvilken ny kunnskap som skal fremskaffes og framdrift.

Trondheim, oktober 2017

.....

1. Rammer for arbeidet

1.1. Bakgrunn

Bymiljøavtale

Trondheim kommune signerte i 2016 landets første bymiljøavtale med staten og Sør-Trøndelag fylkeskommune. Kommunen har dermed forpliktet seg til å ta veksten i persontransporten med kollektiv, sykling og gåing. Målet skal nås gjennom å utvikle nøkkelområder med høy arealutnyttelse og gode transportløsninger for gående, syklende og kollektivreisende. Spesielt viktig vil knutepunkter i transportnettet og kollektivakser være. Bymiljøavtalen skal reforhandles i 2018, til en byvekstavtale.

Kommunen har altså forpliktet seg til å følge opp bymiljøavtalen når det gjelder arealbruk. Vi vet at arealbruk har stor innvirkning på transportarbeidet, og arealbruk må derfor sees i sammenheng med transportløsning. Hvordan kommunen vil følge opp bymiljøavtalen med arealbruk vil avhenge av byutredningen, byvekstavtalen og kunnskap som framkommer i underveis i dette strategiarbeidet. Det er imidlertid en forutsetning av nullvekstmålet står fast.



Om Trondheim skal ha tilsvarende arealutnyttelse som Oslo, er det plass til 100 000 flere innbyggere innenfor "byggenen". Med byggenen menes her det som er definert som tettsted av Statistisk sentralbyrå i 2008.

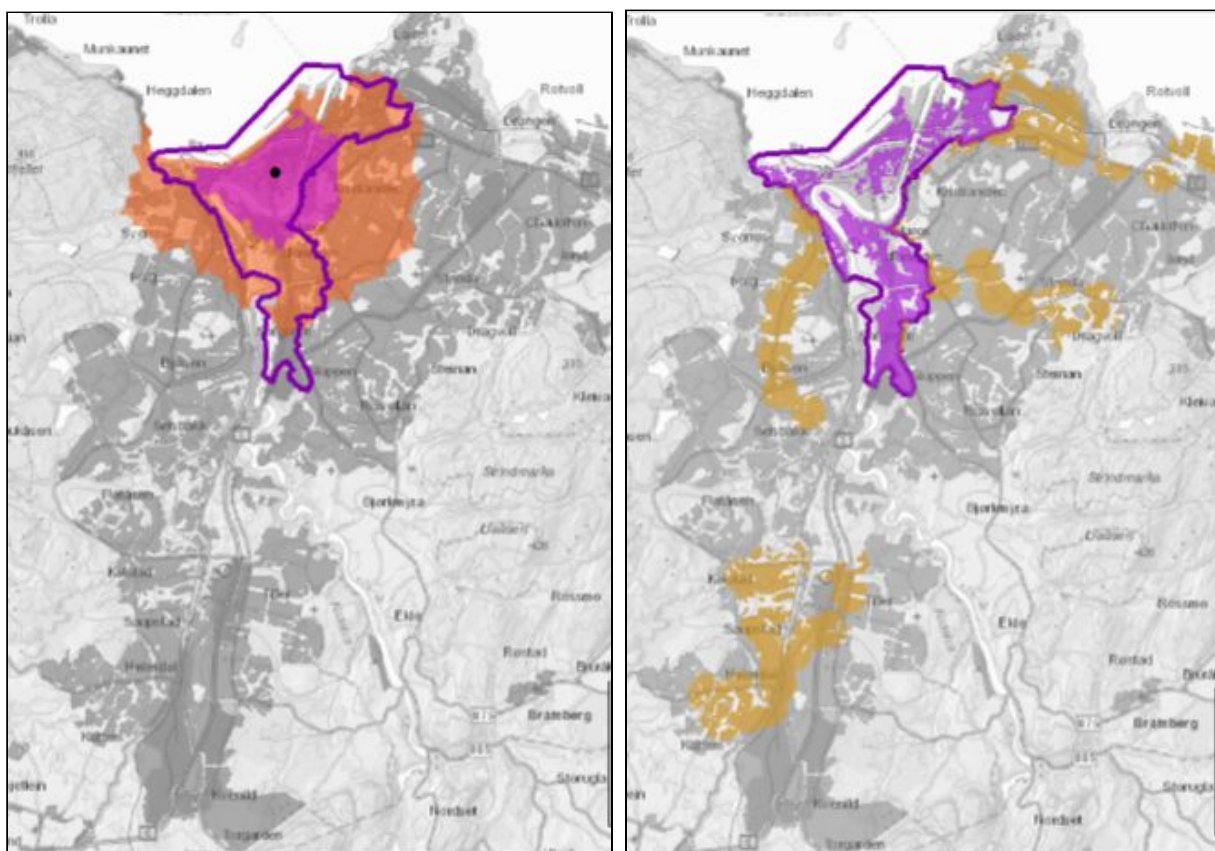
Kommunal planstrategi

Kommunal planstrategi ble vedtatt av bystyret 08.12.16. Kommunal planstrategi er bystyrets verktøy for å prioritere planarbeid av overordnet og strategisk karakter i bystyreperioden.

Gjennom behandlingen vedtok bystyret å utarbeide en “byutviklingsstrategi med samordnet areal- og transportanalyse”. Rådmannen ble spesielt bedt om å utrede tiltak som øker fortetting langs viktige kollektivåre og kollektivknutepunkt som en del av byutviklingsstrategien.

Byutredning

I regi Statens vegvesen pågår det nå et stort utredningsarbeid i landets ni største kommuner. I utredningen undersøker Statens vegvesen hvilke tiltak som best bidrar til å redusere personbiltransporten. Hvilke konsekvenser arealbruk har for personbiltransporten vil også bli belyst. For Trondheim skal tre ulike prinsipper for arealbruk undersøkes nærmere i tillegg til det som allerede er vedtatt: kompakt, kollektiv og spredt. Første del av utredningen vil være ferdig i 2017, og gi nyttig kunnskap som grunnlag for kommunens arbeid med byutviklingsstrategien.



Arealprinsipp “kompakt” til venstre og arealprinsipp “kollektiv” i byutredningen for Trondheim. Figuren viser to ulike måter å lokalisere befolkningsveksten på ca 62 000 nye innbyggere på, fram mot 2050. Byutredningen vil blant annet svare på hvilke konsekvenser disse arealprinsippene har for personbiltransporten.

Utredningen vil være grunnlag for reforhandling av ny byveksttåle og valg av miljøvennlige transportformer. Byutviklingsstrategien vil drøfte alternative byutviklingsgrep som følge av ny kunnskap og omsette dette til politiske mål, strategier og handlinger. Å utvikle en attraktiv by handler imidlertid om mer enn personbiltransport. Det skal også legges til rette for gode bo- og oppvekstmiljø og næringslivet skal ha gode utviklingsmuligheter. Byutviklingsstrategien vil også måtte drøfte disse temaene.

1.2. Utgangspunkt for strategiarbeidet

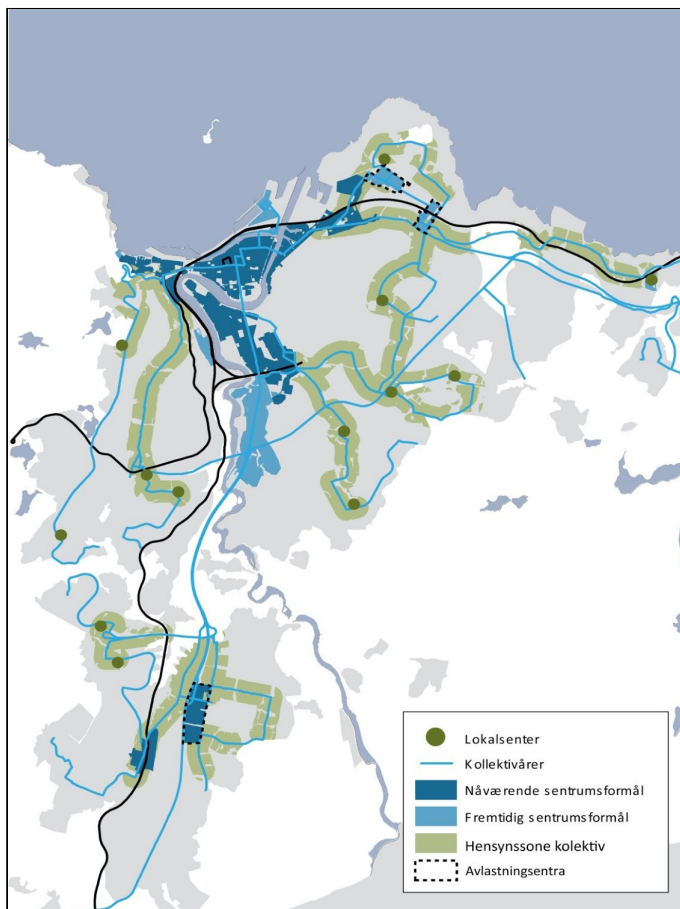
I kommunens ulike plandokumenter foreligger det mål og strategier innenfor kommunens mange virksomheter. De mest sentrale målene vil bli lagt til grunn for arbeidet med byutviklingsstrategien.

Kommuneplanens samfunnsdel er kommunens overordnede plan for samfunnsutviklingen. Samfunnsdelen beskriver visjoner og mål for viktige samfunnsområder for bysamfunnet og kommunen fram mot 2020. Planen er, og skal være, retningsgivende for annet planarbeid. Slik samfunnsdelen foreligger i dag inneholder den fire hovedmål:

1. I 2020 er Trondheim en internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby
2. I 2020 er Trondheim en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig
3. I 2020 er Trondheim en inkluderende og mangfoldig by
4. I 2020 er Trondheim kommune en aktiv samfunnsutvikler og attraktiv arbeidsgiver

Kommuneplanens arealdel

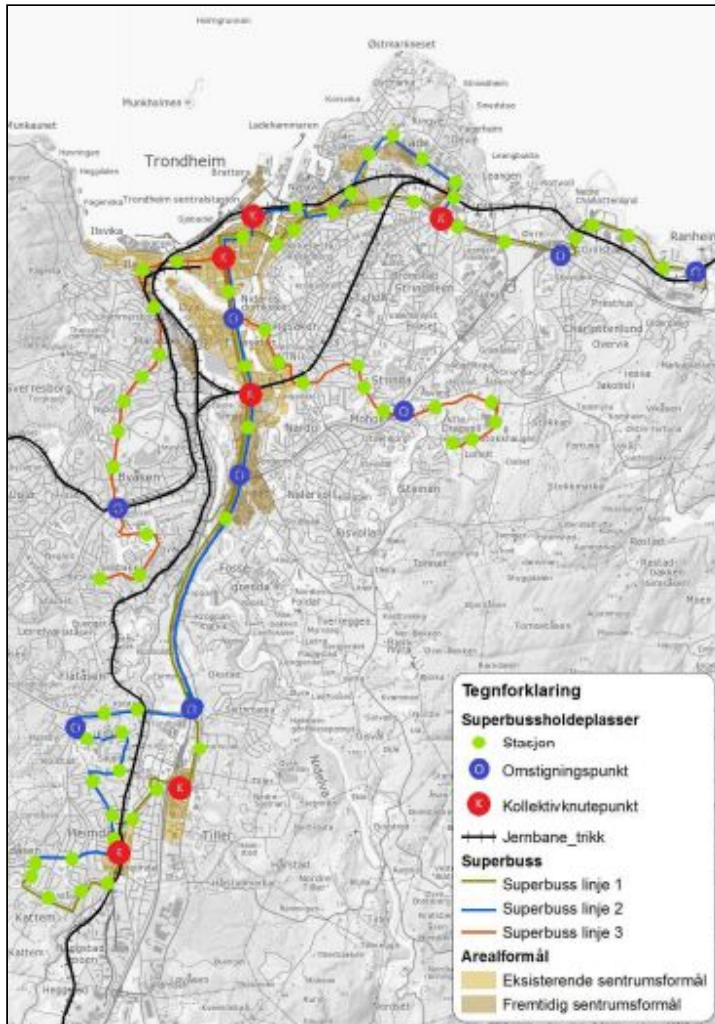
Kommuneplanens arealdel som legges til grunn i kommunens saksbehandling ble vedtatt i 2013, og inneholder blant annet minimumskrav til tetthet i sentrumsområdene, langs kollektivårene og i bydelsentraene, og forsøker med dette å styre fortettingen. Arealdelen kan derfor sies å være et godt utgangspunkt for byutviklingen i Trondheim, men mangler likevel en tydelig prioritering mellom områder og bydeler.



Kommuneplanens arealdel av 2013 og områder hvor det er lagt til rette for høyere tetthet i utvalgte områder. Langs kollektivårer og i lokalsentra: minimum 6 boliger/dekar, i sentrumsområder: minimum 10 boliger pr. dekar. Nye boligfelt andre steder har vanligvis krav til minimum 6 boliger/dekar.

Metrobuss

Ny rutestruktur ble vedtatt i 2016, og i april 2017 ga bystyret og fylkestinget klarsignal for bygging av 41 holdeplasser, fem omstigningspunkt og ett knutepunkt. Vedtak om andre tiltak kommer når beslutningsgrunnlaget er godt nok.



Totalt inneholder metrobussprosjektet seks knutepunkt og åtte omstigningspunkt. Utvikling av et godt kollektivtilbud forutsetter god framkommelighet og en holdeplasstruktur tilpasset byutviklingen. Det er naturlig at kommunen, gjennom arbeidet med en byutviklingsstrategi, ser nærmere på hvordan arealpolitikken kan bidra til å styrke kollektivtilbudet og investeringene som nå gjøres gjennom metrobussprosjektet.

Metrobusstilbudet fra 2019 inneholder tre hovedlinjer med holdeplasser og knutepunkt.

Grønn strek

Bystyret vedtok 31.03.16 en grønn strek (Kommuneplanmelding om byutvikling: Grønn strek for en trygg framtid). Gjennom vedtaket ble det lagt til grunn at det i et langsiktig perspektiv planlegges byvekst for bolig i hovedsak gjennom sentral fortetting, utvikling av havneområdene og en sammenhengende boligkorridor østover fra Midtbyen mot Malvik. Videre ble det lagt til grunn at det i framtida må finnes rom for nye næringsarealer i hovedsak i de sørlige deler av kommunen. Byutviklingsstrategien vil se nærmere på mulighetene dette gir.

Andre planer og strategier

Det er vedtatt en rekke mål og strategier med relevans for byutviklingen - både i kommune og stat. Det pågår også arbeid av strategisk karakter som vil ha betydning for arbeidet med en byutviklingsstrategi. Det er naturlig at det tas utgangspunkt i disse ved utforming av en

byutviklingsstrategi. Dette er blant annet:

- kommunedelplan for klima og energi: planen beskriver ambisjoner og strategier og danner grunnlag for kommunens omstilling til å bli en utslippsfri og klimarobust kommune. Bystyret vedtok 18.05.17 å redusere de direkte klimagassutslippene med 80 prosent innen 2030 i forhold til 1991-nivå.
- skolebehovsplan
- plan for areal til offentlige tjenester
- plan for friluftsliv og grønne område
- byromsstrategi
- gå - og sykkelstrategi

Videre har kommunen sluttet seg til mål og strategier Interkommunal arealplan. Det foreligger i tillegg en rekke nasjonale mål i arealpolitikken som kommunen skal ivareta i sin planlegging.

2. Hensikten med en byutviklingsstrategi

Byutviklingsstrategien skal ha et langsiktig perspektiv og skue fram mot 2050. Den er overordnet, og skal ha prinsipper og strategier for areal- og transportutvikling i Trondheim for de neste tiårene.

Når strategien er vedtatt skal den vise retning for videre byutvikling, og den skal legges til grunn for arbeidet med ny kommuneplanens samfunnsdel og arealdel i den nye kommunen.

2.1. Overordnet mål for arbeidet

- Byutviklingsstrategien skal vise hvordan kommunen vil følge opp arealforpliktelsene i bymiljøavtalen. Nullvekstmålet skal være en sentral premiss for arbeidet.
- Byutviklingsstrategien skal vise hvordan Trondheim kan videreutvikles til en klimavennlig og attraktiv by for næringsliv og innbyggere.

Rent materielt vil en ferdig byutviklingsstrategi bestå av et strategikart med framtidig transportsystem, knutepunkt, bydelsentra og områder for transformasjon og fortetting. Den vil videre inneholde en tekstdel som utdyper og forklarer strategikartet gjennom spesifikke mål og strategier.

2.2. Resultatmål

Når arbeidet med byutviklingsstrategien er vedtatt skal følgende være utarbeidet og gjennomført:

- Strategikart som viser strategier og prinsipper for areal- og transportutvikling fram mot 2050 for Trondheim

- Strategidokument som med tekst beskriver mål, strategier og prinsipp for byutviklingen i Trondheim. Strategidokumentet supplerer og utdyper strategikartet
- Overordnet transportsystem skal være drøftet og prinsipper for videre utvikling avklart
- Fortetningspotensiale skal være undersøkt. Særlig viktig er dette i knutepunkt, lokale sentrum og for sentrumsområdene
- Dialog med innbyggere og næringsliv både i oppstarts- og høringsfase
- Trender for bolig-, transport- og næringsutvikling skal være belyst
- Nødvendig kunnskap skal være utredet og sammenstilt på en lettfattelig måte

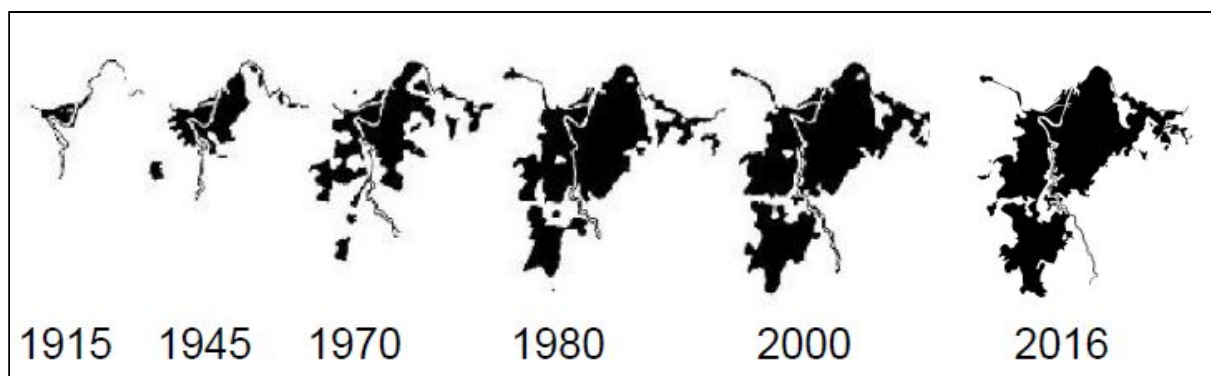
Vel så viktig som det materielle produktet er det som skjer i prosessene fram mot det politiske vedtaket. En byutviklingsstrategi er derfor også en arena som gir kommunen mulighet til å drøfte en rekke tema i byutviklingen med innbyggere og næringsliv. Arenaen vil bidra til å spre kunnskap om hva som virker, og ikke virker, i arbeidet med å utvikle attraktive byer.

Det legges til grunn at foreslåtte medvirkningsopplegg og kunnskapsinnhenting koordineres med *“plan for sentrumsutvikling”* og *“tematisk kommunedelplan for lokale sentra og knutepunkt”*.

3. utfordringer i byutviklingen

3.1. Et lite bakteppe

De siste årene har Trondheim vokst med rundt 3000 personer hvert år. Opp gjennom årene er det funnet plass til boliger og arbeidsplasser, utdanning- og helseinstitusjoner, kultur- og fritidstilbud. Alt dette for å skape gode rammer rundt trondhjemmernes liv.



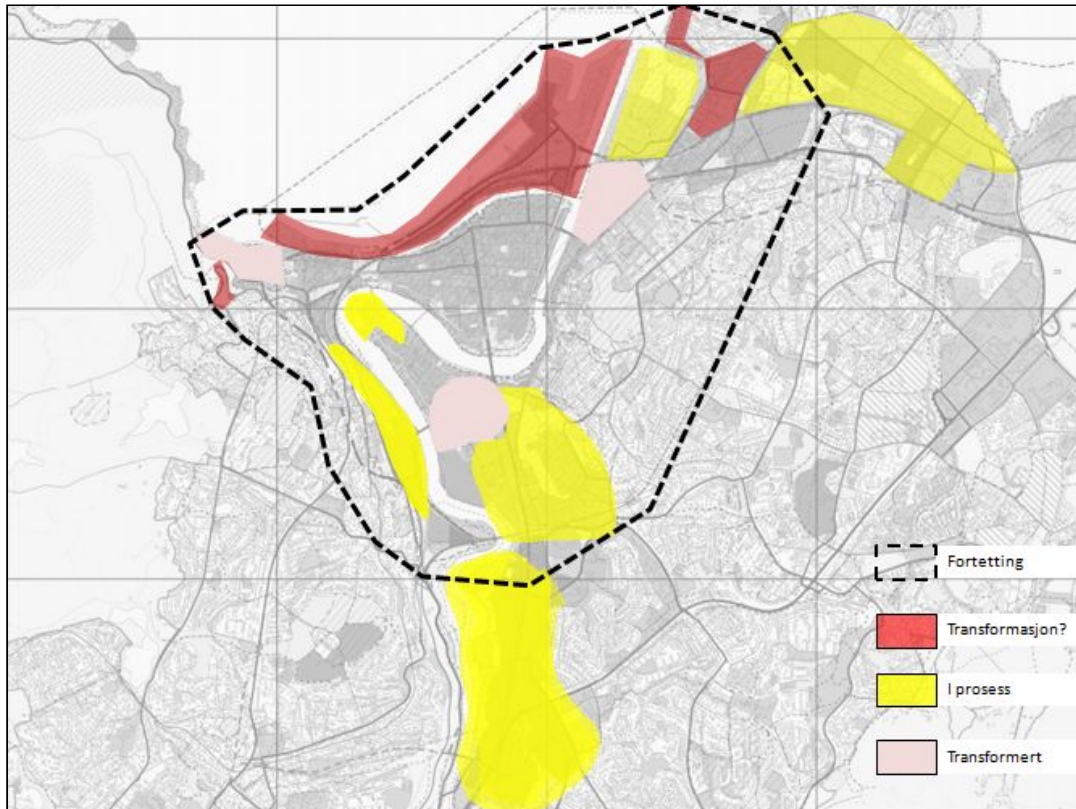
Ulike tider har hatt ulike utfordringer. Fra rundt 1900 førte industrialiseringen til behov for stadig flere fabrikk- og industriarbeidere, og disse trengte steder å bo. Initiativ fra kommunen bidro til å avbøte boligutfordringene. Utbygging av trikken, kommunesammenslåinger og nedbygging av dyrkamark er også i dag sentrale tema i samfunnsdebatten. Fra rundt 1950 gjorde bilen sitt inntog i samfunnet og bidro til at folk kunne bo et sted og arbeide et annet. I dag inngår disse boligområdene som en del av byen.

Hvordan vil Trondheim se ut i 2050? På hvilken måte vil byen være forskjellig fra den byen vi har i dag? Befolkningsprognosen antyder at byen vil ha rundt 65 000 flere innbyggere i 2050 enn i dag. I dag har kommunen rundt 190 000 innbyggere, 111 000 arbeidsplasser og 98 000 boliger. Det skal finnes areal til både vekst i befolkning og arbeidsplasser fram mot 2050, og

transportsystemet skal legges om til å bli mer miljøvennlig. Parallelt skal tjenestetilbudet opprettholdes og videreutvikles. Dette skal skje med kvalitet og bidra til en attraktiv by og kommune også i framtiden.

Pågående byomforming

I sentrale Trondheim pågår det arbeid med byomforming flere steder. Nylig ble kommunedelplan for Nyhavna vedtatt. Staten har her besluttet at ny godsterminal skal lokaliseres på Torgård, og beslutningen er et viktig skritt på veien for å realisere vedtatt byomforming i området.



Pågående transformasjon/byomforming i sentrale deler av Trondheim (gul farge).

Det er igangsatt planarbeid for Sluppenområdet. Planen skal legge til rette for fortetting og byomforming langs en av byens mest sentrale kollektivåre og ved et sentralt knutepunkt. Det er nå gjennomført en mulighetsstudie i samarbeid mellom aktørene. Planarbeid pågår fortsatt.

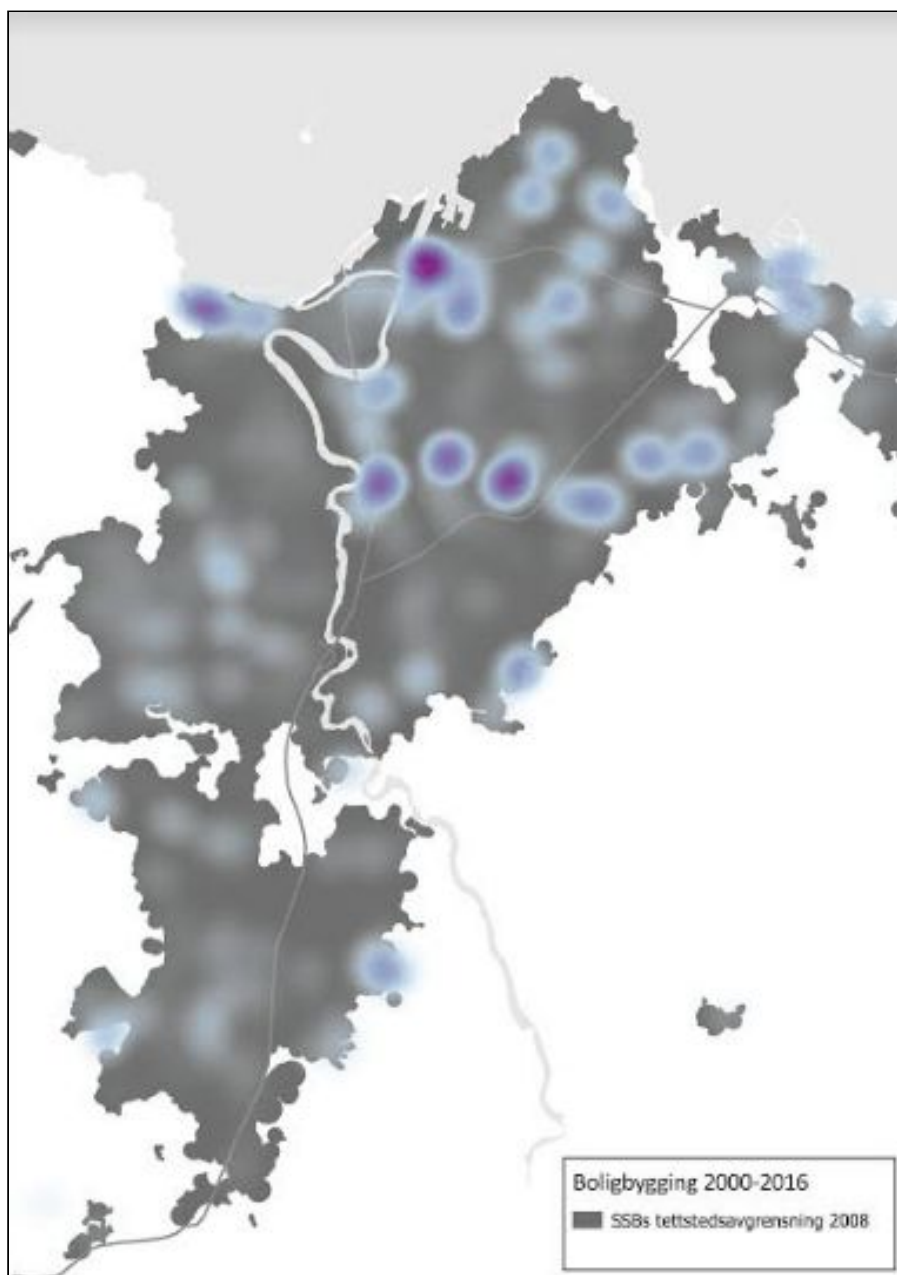
Det er videre besluttet at NTNU sin aktivitet skal samles i Elgeseterområdet, og det pågår nå et planarbeid som har som siktemål å lokalisere nødvendige fasiliteter inn i bystrukturen på en god måte, ikke bare for universitetet, men også for byen/kommunen.

Videre pågår det planarbeid på Lade /Leangen, Marienborg og Øya. Tema i alle disse planene er fortetting og ulike former for byomforming. Også utenfor de mest sentrale delene av byen pågår det arbeid med tanke på byomforming og fortetting (Tiller, Heimdal).

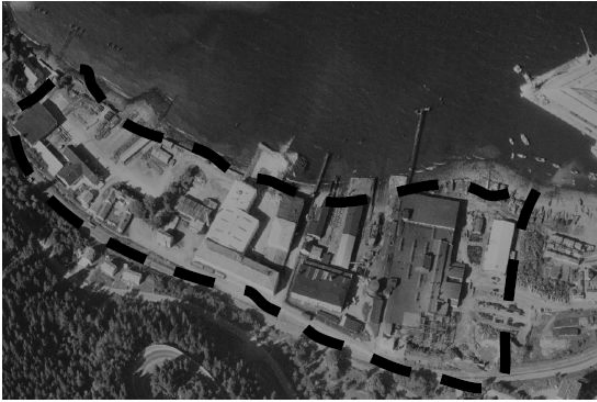
3.2. Fortetting og byomforming

Fortetting av byen er en uttrykt ambisjon. Fortetting er også veien å gå dersom det er ønskelig å utvikle en mer attraktiv og klimavennlig by. Dette betyr at nye boliger og arbeidsplasser bør etableres innenfor den allerede bygde byen, samtidig som det er ønskelig å ivareta de kvalitetene vi kjenner så godt. Fortetting og byomforming kan gjennomføres etter forskjellige prinsipper. De ulike prinsippene gir ulike konsekvenser når det gjelder klimagassutslipp, bykvaliteter som blågrønnstruktur, kulturminner, lys, luft og støy.

Å bygge by i allerede utbygde områder er krevende for alle involverte - grunneiere, naboer, utbyggere og kommune. Samtidig er dette nødvendig dersom nullvekstmålet, og målet om reduserte utslipp i kommunens egne planer, skal nås.



I perioden 2008-2016 er det "tatt i bruk" 11 606 nye boliger i Trondheim kommune, og ca 84 % av disse er bygd innenfor SSBs tettstedsavgrensning av 2008. Bildet viser byggeaktivitet i hele kommunen (lyse farger), men med større tetthet i områdene ved Solsiden, Ila og langs bussrute 5. Langs bussrute 5 inngår blant annet studentboligene på Lerkendal, Berg og Moholt tydelig fram.



Omforming av Ila. Fra arealkrevende næringsaktivitet i 1964 til bolig og næring i 2014. En prosess som tok mange år og involverte grunneiere, næringsaktører og Trondheim kommune. To km fra torvet. Området inngår i det som er definert som sentrumsområde i kommuneplanens arealdel. I dag har området ca 980 innbyggere og 400 ansatte. Det ble bygd 748 boliger i dette området i perioden 2000-2017.



Omforming og fortetting i Volla bakken/Korsgata 1999-2010, ca 1,5 km fra torvet. Arealkrevende næringer ble omformet og deler av grøntområdene tatt i bruk til studentboliger. Området inngår i det som er definert som boligområde i kommuneplanens arealdel, og er et eksempel på fortetting som har bidratt til å redusere transportarbeidet. Det ble bygd 278 boliger i perioden 2000-2017, og området har i dag ca 190 folkeregistrerte beboere og få ansatte. I tillegg kommer mange studenter.



Omforming og fortetting i Rosenborg 1999 - 2016, ca 1,7 km fra torvet. Området er definert som boligområde, grønnstruktur, idrett og tjenesteyting i kommuneplanens arealdel. I perioden 2000-2017 ble det bygd 398 boliger i dette området. I dag er det ca 500 bosatte og 140 ansatte.

I kommuneplanens arealdel er 13 bydelssentra definert som lokale sentrum, og det er beskrevet mål om videreutvikling av disse. I tillegg er Tiller og Lade definert som regionale avlastningssentra, mens det for Heimdal og Strindheim også er lagt til rette for bybebyggelse/sentrumsdannelse.



Mange av lokalsentrene i Trondheim består av et kjøpesenter med lav arealutnyttelse og store arealer til parkering. Ofte er de også omgitt av en stor andel av eneboliger/rekkehus. Her fra Valentinlyst, Nardo og Flatåsen.

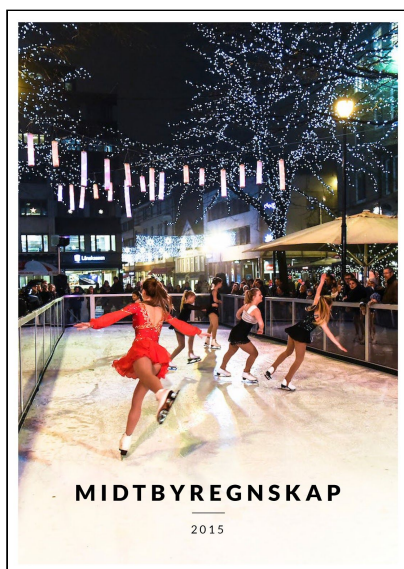
Da bystyret vedtok Kommunal planstrategi ble det vedtatt å utarbeide en “*tematisk kommunedelplan for lokalsentra og knutepunkt*”. Et planprogram for arbeidet er nå under utarbeidelse og legges fram for politisk behandling høsten 2017. Skal Trondheim nå sitt mål om null vekst i personbiltransporten er det viktig å legge til rette for økt boligbygging i sentrale deler av byen, i kollektivknutepunktene og de bydelssentra hvor potensialet for å redusere personbiltransporten er størst.



Klæbu sentrum i forgrunnen med bymarka i bakgrunnen. Klæbu sentrum blir et nytt lokalt sentrum i Trondheim kommune fra 2020.

I de sentrale sentrumsområdene i Trondheim er det i dag ca 33 600 bosatte. I dette området, som strekker seg fra Ila Brattøra, Øya/Elgeseter/Bakklandet og Møllenberg/Nedre Elvehavn/Nyhavna, pågår det både store og mindre byomformingsprosesser. Nyhavna og Sluppen er eksempler på store områder som det vil ta lang tid å utvikle og bygge, men som, når det er ferdig utviklet, vil bidra til økt byliv fordi flere bor og arbeider i sentrum og nært midbyen. Trondheim kommunes satsing på miljøvennlige transportformer som gange, sykkel og kollektivt samtidig som NTNU flytter aktiviteten sin til Elgeseterområdet vil bidra til mindre personbiltransport.

Da bystyret vedtok Kommunal planstrategi ble det vedtatt å utarbeide en “*plan for sentrumsutvikling*”. Et planprogram er nå under utarbeidelse og legges fram for politisk behandling høsten 2017. Formannskapet vedtok 20.06.17 at ved reforhandling av bymiljøavtalen skal det være fokus på sentrumsområdene i Trondheim, jfr. sak 127/17.



3.3. Omlegging til miljøvennlige transportformer

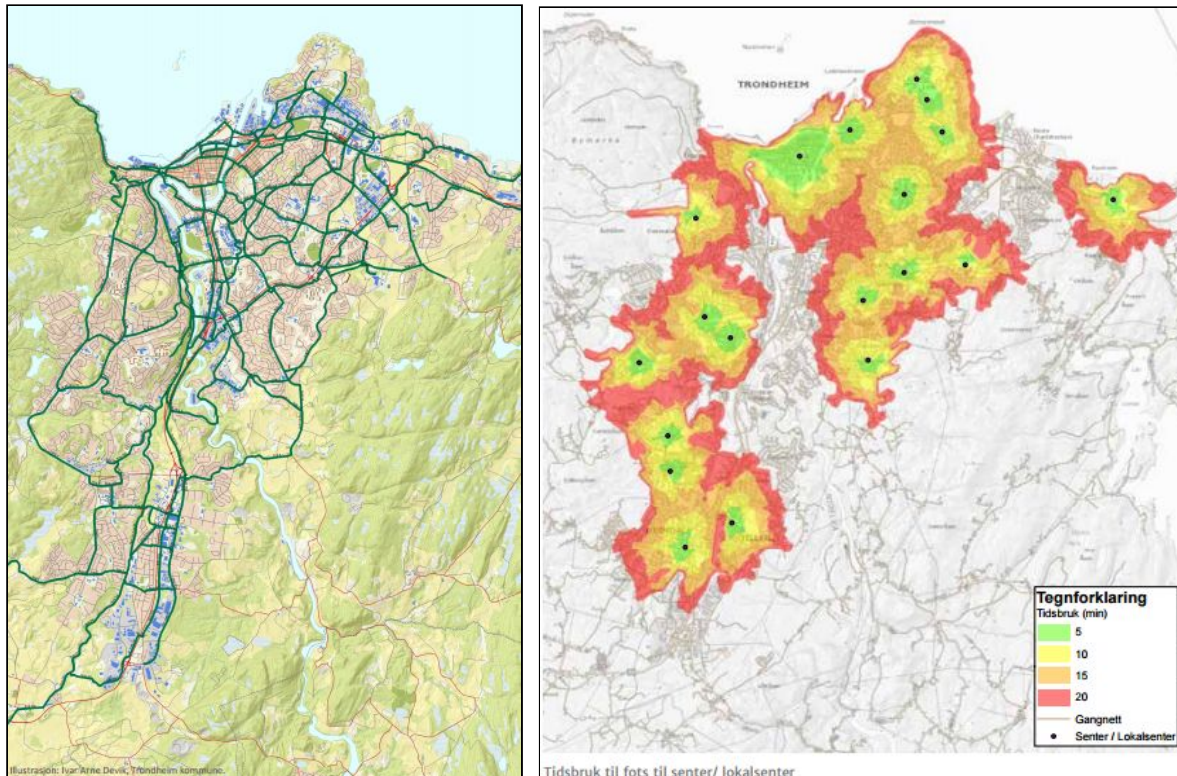
Om det er ønskelig at gange, sykkel og kollektivtrafikk skal overta mer av transportarbeidet må transportsystemene utvikles slik at det blir mulig å bruke disse transportmidlene, og slik at de blir attraktive konkurrenter til bilen.

Forskere over hele verden er samstemte om hva slags areal- og transportutvikling som bidrar til at byer blir mindre bilavhengige og genererer mindre biltrafikk og klimagassutslipp per innbygger:

- utvikling av nye boliger, arbeidsplasser og handel skjer som fortetting og byomforming i og ved sentrum, byspredningen stoppes
- sentrum og lokalsentre styrkes, videre utbygging av eksternt lokaliserte handleområder stoppes
- det legges bedre til rette for sykling og gåing
- kollektivtilbudet forbedres
- det iverksettes restriktive virkemidler mot biltrafikken

Selv om man er samstemte om dette er det likevel krevende å få det til.

Omtrent 50 prosent av klimagassutslippene i Trondheim kommer fra transport, hvorav 28 prosent er fra lettere kjøretøy. Til tross for befolkningsvekst i regionen har byen klart å ta alle nye reiser med gange, sykkel og kollektivtrafikk. Dette skyldes primært arbeidet gjennom Miljøpakken. Kommunens ambisjoner på utslippsområdet er høyere enn nullvekstmålet og vil kreve et raskt og markant trendbrudd for å kunne lykkes med å nå målene.



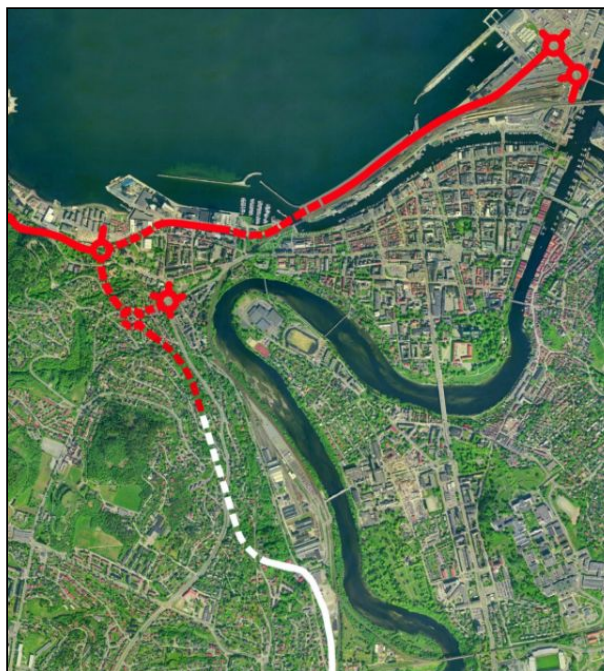
Til venstre: planlagt hovednett for sykling i Trondheim. Til høyre: tidsbruk til fots til senter/lokalsenter. Hele 60 prosent av innbyggerne har mindre enn 15 minutter å gå til lokalsenter/sentrum. Kilde: Miljøpakken.

Siden miljøpakkeprosjektet ble etablert er det bygd gang- og sykkelveger samtidig som kollektivtilbudet har blitt bedre. For å lykkes med en omlegging til miljøvennelige transportformer kreves det fortsatt stor fokus på utbedring av gang- og sykkeltilbudet. Samtidig vil det være viktig å strukturere byen og lokale sentrum på en slik måte at miljøvennlige transportformer i større grad blir mulig. For eksempel vet vi at 75 prosent av gåturene er under 2 kilometer. Dette indikerer at jo flere hverdagsfunksjoner som lokaliseres innenfor denne avstanden til bolig jo større sannsynlighet er det for at gange velges som den foretrukne transportmåten.

Trondheim kommune har gjennom arbeidet med byutredningen blant annet undersøkt det teoretiske fortetningspotensialet langs metrobusstraseene. I arbeidet med byutviklingsstrategien er det ønskelig å undersøke dette fortetningspotensialet nærmere gjennom kvalitative analyser. Her vil en kunne ha muligheter for å belyse potensialet mer realistisk både langs traseen, men også i og ved lokalsentra og knutepunkt. Analysearbeidet skal koordineres med "tematisk kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkt".

Nordre avlastningsveg danner et avlastende hovedvegnett sammen med Omkjøringsvegen, Osloveien og E6 Trondheim-Stjørdal. Isolert sett bidrar Nordre avlastningsveg til å lette trafikkbelastningen gjennom Trondheim sentrum. Vegen er dermed et viktig bidrag for økt byliv i sentrale deler av byen.

Økt vegkapasitet bidrar imidlertid også til å gjøre det mer attraktivt å bruke privatbil. Dette er et dilemma når målet er å legge om til mer miljøvennlig transport.



Nordre avlastningsvei (rød farge) går fra Osloveien over Ila og Brattøra fram til Nidelv bru og E6 Trondheim -Stjørdal.

3.4. Å drifte en by

Det er gevinster å hente ved å utnytte ressurser som allerede er lagt ned i tekniske anlegg som veg, vann- og avløpsnett. Det samme gjelder for kollektivtrafikksystem og skoler. Hvordan en kommune strukturerer utbyggingen og sitt utbyggingsmønster har dermed økonomiske konsekvenser både for kommune og innbygger. Trondheim har i flere år ført en fortetningspolitikk. Selv om byen er i ferd med å bli mer kompakt, og stadig flere bruker den infrastrukturen som er etablert kan det, i et driftsøkonomisk perspektiv, likevel undersøkes om det finnes smartere måter å utnytte de offentlige investeringene på. Kommunen har i dag flere samarbeidsprosjekter med nærings- og kunnskapsbedrifter som vil kunne bidra inn mot dette. Videre arbeides det med at Trondheim kommune skal bli en del av de større byutviklingsprosjektene i Europa (eks. Smart city).

4. Kunnskap og utredningsbehov

4.1. Eksisterende kunnskap

Det foreligger mye kunnskap om byer, byplanlegging og hvilke grep som best bidrar til en attraktiv og klimavennlig byutvikling. Transportøkonomisk institutt (TØI) har for eksempel sammenstilt eksisterende kunnskap på tema “*Areal- og transportutvikling for klimavennlige og attraktive byer*” i et eget diskusjonsutkast fra april 2017. Det foreligger også kunnskap som gjelder spesielt for Trondheim. Et eksempel her er reisevaneundersøkelsene. I arbeidsprosessen vil det derfor bli lagt vekt på å sammenstille, presentere og gjøre eksisterende kunnskap bedre tilgjengelig for alle som er interessert i byutvikling.

4.2. Ny kunnskap

Det vil alltid være behov for mer kunnskap, samtidig er det viktig også å avgrense kunnskapsinnhenting. Under gis en oversikt over nytt kunnskapsbehov i forbindelse med utforming av en byutviklingsstrategi for Trondheim. Dette vil være kunnskap som også vil være relevant for andre planprosesser som er under oppstart, jfr. kommunal planstrategi.

- Transformasjon- og fortettingspotensial i ulike deler av byen. Potensialet belyses gjennom kvalitative og kvantitative undersøkelser, og det gjøres enkle egnethetsvurderinger. Mulighetsstudier vil bli vurdert.
- Utrede tiltak som øker fortetting langs viktige kollektivåre og kollektivknutepunkt.
- Transportnettet i Trondheim - en situasjonsbeskrivelse med alternative utviklingsretninger, inkludert vurdering av bybane.
- Transportkonsekvenser for næringstransporten ved pågående byutvikling
- Status og utfordringer knyttet til parkering og parkeringspolitikk
- Støykonsekvenser ved ulik byvekst. Forslag til alternative stillesoner.
- Trender i boformer og bomiljø. En sammenstilling av eksisterende kunnskap samt intervju av innbyggere i nordøstre kvadrant.
- Trender i reisemønster og transportmiddelbruk - hvordan reiser vi i 2050 ? En sammenstilling av eksisterende kunnskap.
- Trender i næringslivet og mulig konsekvenser for byutviklingen. En sammenstilling av eksisterende kunnskap. Her inngår også trender i varetransporten.
- Supplerende transportberegninger knyttet til lokalsenter og knutepunkt (skal supplere byutredningen)
- Konsekvensvurdering av alternative byutviklingsstrategier.

5. Medvirkning, deltakelse og framdrift

Sammen om byen. Mange interesserer seg for byutviklingen i Trondheim. Når arbeidet med en *byutviklingsstrategi* nå startes opp vil det bli lagt vekt på Trondheim kommunes verdier: åpen, modig og kompetent. Det forventes derfor at arbeidet vil skape stor oppmerksomhet og diskusjon.

En byutviklingsstrategi er ikke en plan etter plan- og bygningsloven. Det legges likevel opp til at arbeidsprosessen i stor grad følger prosesskravene i loven. Dette betyr at det utarbeides en prosessplan som beskriver medvirkning, framdrift og innhold. Det blir bedt om innspill og det blir høring både av prosessplan og av byutviklingsalternativer.

Dette dokumentet utgjør prosessplanen som beskriver hvordan kommunen vil arbeide med å utforme en byutviklingsstrategi.

Rådmannen har som ambisjon å sluttbehandle byutviklingsstrategien før valget i 2019, det vil si at sittende bystyre vedtar byutviklingsstrategien. Videre vil arbeidet med "*plan for sentrumsutvikling*" og "*tematisk kommunedelplan for lokale sentrum og knutepunkt*" bli koordinert med arbeidet når det gjelder medvirkning og kunnskapsinnhenting.

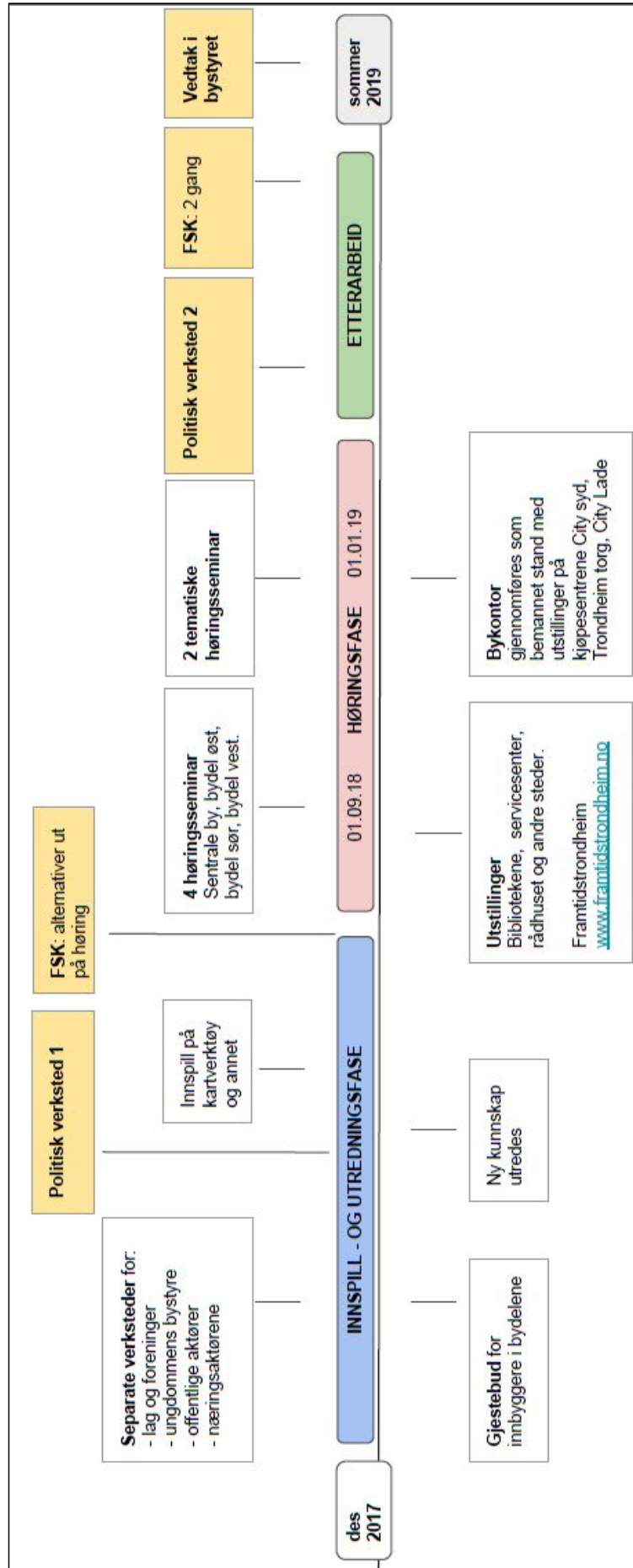
Når byutviklingsstrategien er ferdig vil den bli lagt til grunn for andre kommunale planer,

spesielt viktig her kommuneplanen, og kanskje særlig planer innenfor byutviklingsområdet herunder kommuneplanens arealdel. Byutviklingsstrategien vil også kunne gi innspill / føringer for hvordan kommunen ønsker å prioritere sine ressurser for å nå sine mål. Det er derfor viktig for kommunen å ha dialog med innbyggere og næringsliv rundt utforming av denne strategien.

Før sluttbehandlingen skal det være gjennomført en rekke verksteder, høringsseminarer, synspunkter skal være vurdert, ny kunnskap fremskaffet og det skal være utarbeidet alternative strategier for byutvikling.



Byliv i Erling Skakkes gate.



I prosessen vil kommunen ha fokus på dialog med innbyggere, næringsliv, lag og foreninger, og politiske organer, jfr. figur over.

Medvirkningsmetoder som vil bli tatt i bruk underveis i prosessen er:

- Gjestebud
- Verksteder
- Kartverktøy
- Bykontor og utstillinger
- Høringsseminarer
- Nettsiden www.framtidstrondheim.no
- Annen kommunikasjon

Metodene vil bli brukt på ulike tidspunkt i prosessen og tilpasset behovet.

