



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret  
2021

# GATEBRUKSPLAN FOR MIDTBYEN MOT 2030 OG 2050

Hovedrapport med anbefalinger



Trondhjem, Munkegaten med Domkirken.

*Forsideillustrasjonen viser Munkegata "midtskips" - cirka 1915. Originalfoto redigert av Byplankontoret. Foto: C. A. Mittet & Co./Trondheim byarkiv*

Gatebruksplan for Midtbyen- mot 2030 og 2050 er utarbeidet av Byplankontoret i Trondheim kommune.

Arbeidsgruppen har bestått av prosjektleder Kristian Sandvik, Mari Hage Basberg, Trond Bakke og Mia Prøsch Stilson.

Prosjekteier er byutviklingsdirektøren og i styringsgruppa satt ledergruppa for byutvikling i Trondheim kommune.

Underveis i arbeidet har det vært bred medvirkning med interne og eksterne, og arbeidet har vært presentert i ulike politiske komiteer og råd, for innbyggere og næringsliv. Det har vært avholdt flere tematiske verksted for å sikre at interessegrupper og fagkompetanser blir involvert.

Arbeidet med Gatebruksplanen for Midtbyen er gjort mulig med tilskuddsmidler fra Kommunaldepartementet og Fylkesmannen i Trøndelag.

[framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no)

# INNHOOLD

<b>FORORD: MER BYLIV I MIDTBYEN</b>	<b>7</b>
<b>OM GATEBRUKSPLAN FOR MIDTBYEN</b>	<b>8</b>
Hva er en gatebruksplan for Midtbyen?	10
Mål	12
Nasjonale, regionale og lokale mål og føringer	14
Tidshorisont og gjennomføring	16
Erstatning av gatebruksplan 2007	18
Dagens situasjon	22
Historisk situasjon	23
Forholdet til andre planer	24
<b>ANBEFALINGER OM GATEBRUK</b>	<b>26</b>
Anbefalingskart: Et tett bynett	28
Byliv, gange og bymiljø	34
Sykkelnett	40
Kollektivtrafikk	46
Gatebruk, fremkommelighet og trafikksikkerhet	50
Parkering for sykkel og bil	54
Bylogistikk: Varelevering og renovasjon	58
Handlingsplan	62
<b>GATETYPER MOT 2030</b>	<b>64</b>
Gågater	68
Bylivsgater	70
Sykkelgater	72
Kollektivgater	74
Boliggater	76
Flerbruksgater	78
<b>SAKSPROTOKOLL FRA SLUTTBEHANDLINGEN</b>	<b>80</b>



---

## endringshistorikk

### **Sluttbehandling i Bystyret 25.mars 2021**

Hovedrapporten er oppdatert med tillegg, som vedtatt i Bystyret 25.3.21, i sak 35/21. Protokoll ligger på siste side. Rapporten er oppdatert i henhold til vedtak.

### **Vedtak om offentlig ettersyn 9.juni 2020**

Høringsutkastet er oppdatert med tillegg, som vedtatt i Formannskapetets møte 9.6.20, i sak 0156/20.

### **Høring 9.juni - 1.oktober 2020.**

Det ble mottatt over 550 innspill i høringsperioden. Innspillene er behandlet i vedlegg 2 og 3, og i fagrapportene som finnes på [framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no)

Mange innspill er innarbeidet i den endelige versjon av gatebruksplanen.



---

## hvordan lese dette dokumentet?

Dette kapitlet gir deg kontekst og rammer for arbeidet. Her finner du info om tidligere gatebruksplan og stedsanalyse.

### **OM GATEBRUKSPLAN FOR MIDTBYEN**

Dette kapitlet gir deg gatebruksplanens vurderinger og anbefalinger. Her finner du også lenker til rapporter for hvert deltema med detaljert beskrivelse av tiltak og konsekvens.

### **ANBEFALINGER OM GATEBRUK**

Dette kapitlet viser hva slags innhold de ulike gatetypene har, og hvilke verdier som skal vektas i arbeidet med gaterommene.

### **GATETYPER MOT 2030**



**Allsidig bruk av gatene:** Full fart ned Munkegata under Toppidrettsveka i 2014.  
Foto: Carl-Erik Eriksson/Trondheim kommune

# FORORD:

## MER BYLIV I MIDTBYEN

**Trondheim har et unikt sentrum, med et stort mangfold av opplevelser. Gatebruksplan for Midtbyen skal legge til rette for økt byliv, slik at både beboere, besøkende, turister, kulturarven, næringslivet og livet i gata får bedre vilkår. Flere skal gå, sykle og reise kollektivt og Midtbyen skal være attraktiv og tilgjengelig for alle.**

I bestillingen av ny Gatebruksplan ligger høye ambisjoner om en Midtby med bedre rammer for myke trafikanter- og menneskelig bruk og opphold. Byliv, gående og syklende skal få mer og bedre spillerom, når bilen får en mer underordnet rolle. Mange innbyggere etterlyser mer grønt og blått i byrommene. Dette kan være viktige virkemidler for å få flere til å bruke beina, gjennom å skape attraktive gågater, fortausarealer og plassrom i byen. Midtbyen skal kunne by på andre opplevelser enn bare handel, for nettopp ved å gjøre det vil også handelen få bedre vilkår. Med fokus på å få frem opplevelseskvalitet i byrommene, har en del av arbeidet vært å "rydde" bilen unna kollektivtraseer og viktige målpunkt for de gående i sentrum.

Planen ser Midtbyen på kort og lang sikt, gjennom å peke på tiltak mot 2030 og mot 2050. Kanskje vil også framtidens Midtby være nærmere oss enn disse horisontene, men slik kan vi altså peke ut en retning for en ønsket utvikling: Fra å være en Midtby planlagt for bilens fremkommelighet til å bli tilpasset menneskenes bruk.

Resultatet av arbeidet er et temakart og en prinsipplan om gatebruk som er veiledende for private og offentlige planleggere, og politiske

beslutninger, men ikke juridisk bindende. Gatebruksplanen legges til grunn for framtidige investeringsprosjekter i gater, byrom og bruer, og spesielt de fire store gateprosjektene, og ved utarbeidelse og behandling av planer etter Plan- og bygningsloven.

Gatebruksplan for Midtbyen er en av de tre delaktivitetene i plan for sentrumsutvikling. Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi og områderegeringsplan for nordøstre kvadrant i Midtbyen er de to andre. Arbeidet med de tre planene i Plan for sentrumsutvikling har vært koordinert med hverandre, og med byutviklingsstrategien og kommunedelplan for lokale sentra og knutepunkt, når det gjelder medvirkning, kommunikasjon og kunnskapsinnhenting. Det er som et ledd i denne samordningen opprettet [en felles nettside](#) og [facebook-side](#). Det har i tillegg vært tett dialog og samarbeid med andre sentrumsprosjekter.

Arbeidet med gatebruksplanen er gjennomført med bred medvirkning gjennom verksteder og sær møter, internt i kommunen, med fylket, næringslivet og mange andre aktører i Midtbyen. Det er samtidig utarbeidet en rapport for trafikk, støy og luftkvalitet, som har bidratt til å peke ut en kurs for utviklingen av Midtbyen. Gatebruksplanen er laget med betydelig økonomisk støtte fra Kommunaldepartementet og Fylkesmannen i Trøndelag.

Bred medvirkning, høye ambisjoner og grundige faglige redegjørelser har resultert i en gatebruksplan som fremmer folk og byliv!

**Trondheim, juni 2021**

Einar Aassved Hansen  
byutviklingsdirektør



Ragna Fagerli  
byplansjef

# OM GATEBRUKSPLAN FOR MIDTBYEN

Denne delen handler om hva en gatebruksplan er, hvilken utstrekning den har, og hvilke tiltak som er gjennomført i eksisterende gatebruksplan. Den viser også en enkel stedsanalyse av Midtbyen.





*Midtbyen sett fra sørvest. Foto: Carl-Erik Eriksson/Trondheim kommune*

# HVA ER GATEBRUKSPLAN FOR MIDTBYEN?

**Gatebruksplanen er en prinsipplan som viser hvilke roller de ulike gatene i Midtbyen skal spille for byliv og trafikk. Planen viser blant annet hvilke trafikantgrupper som prioriteres i ulike gater, hvilke kjøremønstre som anbefales og hvor det skal være bilfrie områder tilrettelagt for opphold og byliv.**

Gatebruksplanen er utarbeidet med bakgrunn i politisk vedtatte prosessmål, og skal bidra til å sikre at Trondheim kommunes forpliktelser fra Byvekstavtalen fra 2019 oppfylles. Nullvekstmålet innebærer at veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange, og Byvekstavtalen er et virkemiddel for å oppnå dette. Flere skal reise miljøvennlig, ved å gjøre det lettere å velge vekk bilen. Dette innebærer blant annet at gående og syklende får tryggere ruter, og at kollektivtrafikken, inkludert Metrobussene som utgjør ryggraden i kollektivsystemet, må sikres god framkommelighet.

Tiltakene som inngår i planen vil kreve finansiering gjennom kommende budsjetter og arbeidsprogram for Miljøpakken. Planen er utarbeidet for å gi mulighet for trinnvis gjennomføring av tiltak og slik at investeringer kan spres over tid.

Planen beskriver også tiltak som kan være gjennomførbare på lengre sikt. Premissene for å kunne gjennomføre disse tiltakene ligger dels utenfor Midtbyen, blant annet siden noen slike tiltak krever svært lav gjennomkjøringsandel i Midtbyen.

## **Overordnede forpliktelser**

FN har bedt Trondheim om å bidra til å lede an i arbeidet med FNs 17 bærekraftsmål. Trondheim skal sammen med byer som Tokyo, Barcelona, Nairobi, Los Angeles og Cambridge utgjøre et internasjonalt nettverk av byer som jobber for disse målene. Flere av målene er viktige for gatebruksplanens målsettinger. De mest relevante overordnede bærekraftsmålene for gatebruksplanen er:

*3 - GOD HELSE*

*9 - INNOVASJON OG INFRASTRUKTUR*

*11 - BÆREKRAFTIGE BYER OG SAMFUNN*

*13 - STOPPE KLIMAENDRINGENE*

*15 - LIV PÅ LAND*

*17 - SAMARBEID FOR Å NÅ MÅLENE*

## **Planområdet**

Planområdet omfatter gatenettet og byrom i Midtbyen. Planområdets avgrensning følger gatenes og byrommenes utforming og går hovedsakelig fra vegg til vegg i gatetverrsnittet. Fasader, bygg og gårdsrom omfattes ikke av planen.

Planområdet for gatebruksplanen avgrenses av Voldgata i vest, Elgeseter bru i sør, Gamle Bybro og Bakke bru i øst, og Jernbanebrua og Brattørbrua i nord. Dette betyr at bruken av gatene innenfor den geografiske avgrensningen er utredet detaljert.

Trafikksystemet utenfor avgrensningen, innfartsårer og viktige gater utenfor Midtbyen er tatt med i de trafikale vurderingene, for å vise hvordan trafikale tiltak i Midtbyen virker inn på omgivelsene.



Den stiplede hvite linjen viser avgrensning av området som omfattes av gatebruksplanen: Midtbyen og bruene over Nidelva og kanalen som fører inn til halvøya.

# MÅL

## Politiske mål for gatebruksplanen

Kommunedirektøren startet opp arbeidet med *Plan for sentrumsutvikling* i januar 2017, med utgangspunkt i vedtaket om planstrategien og tidligere vedtak om revidering av midtbyplanen og gjeldende Gatebruksplan for Midtbyen fra 2007.

Parallelt med Gatebruksplan for Midtbyen ble det startet opp et arbeid med Områderegeringsplan for nordøstre kvadrant i Midtbyen og Framtidsbilder 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 og andre strategiske planer på Byplankontoret.

Prosessplanen for Gatebruksplan for Midtbyen ble fastsatt av formannskapet 24. april 2018 etter en høringsperiode. Vedtaket av prosessplanen fastsatte hovedmål og flere konkrete delmål for gatebruksplanen. De vedtatte målene peker på viktige utfordringer i dagens situasjon, og at planen

skulle utarbeides med et opplegg for god og bred medvirkning. Målene innebærer også et behov for et bredt antall utredninger.

De tre delene av Plan for sentrumsutvikling skal sammen styrke sentrumsområdene i Trondheim gjennom å legge til rette for flere folk i sentrum: at flere bor og jobber i sentrum, og at flere besøker og oppholder seg lengre i sentrum. De skal også legge bedre til rette for at flere går, sykler og tar kollektivtransport, og at færre kjører personbil i sentrum.

Gatebruksplan for Midtbyen skal være et verktøy i arbeidet med å skape bedre rammer for opphold, og bedre fremkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende. Gatebruksplanen skal vise hvordan prioriteringen av alle disse reisemidlene kan bidra til å skape økt byliv, og samtidig nå nullvekstmålet for personbiltrafikken. Gatebruksplanen gir også føringer for gateprosjektene i Midtbyen. Dette skal direkte gjenspeiles i bruken og prioriteringen av arealene i sentrum for ulike brukergrupper.

## DELMÅL



Bedre framkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende.



God tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.



Redusere gjennomkjøring i Midtbyen.



Fornøye beboere, besøkende og næringsdrivende.



Effektiv varelevering og bylogistikk.

---

## HOVEDMÅL:

Langt flere skal gå, sykle og reise kollektivt i Trondheim, og Midtbyen skal være attraktiv, levende og tilgjengelig.

### DELMÅL



Flere bilfrie områder for opphold, gange og sykling.



Bedre trafiksikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper.



Avklare parkeringsstrategi for Midtbyen.

Redusere arbeidsparkering i Midtbyen.



Øke antall sykkel-parkeringsplasser i Midtbyen.



Tilrettelegge for møblering og aktivitet.

# NASJONALE, REGIONALE OG LOKALE MÅL OG FØRINGER

Her finner du mål som er relevante for gatebruksplanen, og linker til dokumentene.

## Nasjonal transportplan og byvekstavtalen

Veksten i persontransporten i storbyområdene og Trondheim kommune skal tas med kollektivtransport, sykling og gange («nullvekstmålet») ifølge [Nasjonal transportplan](#) (2018-2029) og [Byvekstavtalen](#) (2019-2029).

## Klimakur 2030

[Klimakur 2030](#) er Miljødirektoratets oversikt over tiltak som kan bidra til 50 prosent reduksjon i klimagassutslipp fram mot 2030. En stor del av kuttmulighetene ligger i utslipp fra bilparken.

## Folkehelseloven

Folkehelse er et ansvar i alle sektorer, og prinsippet om “helse i alt vi gjør” er en viktig del av [Folkehelseloven](#). Loven bygger på elementer i Plan- og bygningsloven, og sier at kommunen er ansvarlig for å iverksette nødvendige tiltak for å møte kommunens folkehelseutfordringer.

## Plan og byggningsloven

[Plan- og bygningsloven](#) er kommunens viktigste verktøy for helhetlig samfunnsplanlegging og for å fremme bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner. Prinsippet om universell utforming og hensynet til barn og unges oppvekstvilkår skal ifølge loven ivaretas i planleggingen.

## Nasjonal gåstrategi

Å øke fokus på gange som transportform, og at de enkelte kommunene skal få veiledning til å utarbeide egne lokale strategier for sitt arbeid, er målet med den nasjonale [gåstrategien](#) (Statens vegvesen 2012).

## Nasjonal sykkelstrategi

Sykeltrafikken i Norge skal utgjøre 8 prosent av alle reiser innen 2023. Det er hovedmålet i den nasjonale [sykkelstrategien Sats på sykkel!](#) (Statens vegvesen 2012). Sykeltrafikken i byer og tettsteder må øke mest (opp mot 20 prosent), fordi her er det best forutsetninger for å få flere til å sykle.

### Midtbyregnskapet

utarbeides årlig, og er en måleindikator og et faktagrunnlag for Midtbyen, i regi av Næringsforeningen i Trondheimsregionen, Midtbyen Management og Trondheim kommune. Trondheim kommune utarbeider i tillegg byromsundersøkelsen

**Folk i byen**, som en oppfølging av byromsstrategien. Folk i byen er en undersøkelse av folks bruk av ulike byrom.

## Energi- og klimaplan for Trondheim

I Trondheim kommunes [energi- og klimaplan \(2017-2030\)](#) finnes det egne strategier for areal og transport. Der pekes det ut flere tiltak som kan bidra til økt gange. Å prioritere framkommelighet for miljøvennlig transport er en strategi som er særlig relevant for arbeidet med Gatebruksplan for Midtbyen.

## Kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer

Hovedmålet til [kommunedelplan for kulturminner og kulturmiljøer \(2013-2025\)](#) er å styrke kulturminnevernet i Trondheim kommune. Planen anbefaler blant annet at bybilde og bymiljø behandles med respekt og at de historiske kvalitetene og særpreget i Midtbyen ivaretas.

## Gåstrategi for Trondheim kommune

Hovedmålet med Trondheim kommune sin [gåstrategi](#) (2016) er at det skal bli enklere for alle å velge og gå hele året.

## Plan for friluftsliv og grønne områder

[Plan for friluftsliv og grønne områder](#) inneholder mål og strategier for grønne forbindelser og økt opplevelseskvalitet. Opplevelseskvaliteten ved økt andel grønne innslag stimulerer til økt rekreasjon og aktivitet.

## Miljømessig god og økonomisk vital Midtby

Trondheim kommune har en [felles visjon og strategi med byens næringsliv](#) om et enda mer attraktivt og levende bysentrum, som skal bidra til å snu tendensen med nullveksten i handelsomsetningen i Midtbyen, og tapte markedsandeler av handelen sammenlignet med resten av byen. I tillegg har Trondheim kommune satt seg et mål om en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig.

## Sykelstrategi for Trondheim kommune

Visjonen til [Sykelstrategi for Trondheim](#) (2014-2025) er at Trondheim skal være Norges beste sykkelby. Flere skal sykle, det skal bli tryggere og enklere. Blant målene for "Sykkelbyen Trondheim 2025" er at et sammenhengende nett skal binde bydelene sammen, det skal finnes mange sykkelparkeringsplasser, det skal være god drift og vedlikehold og alle skal oppleve at det er trygt å sykle i Trondheim.

# TIDSHORISONT OG GJENNOMFØRING

## Gatebruksplan for Midtbyen

### Se mot 2050, jobbe mot 2030

Vi lever i en tid hvor raske teknologiske fremskritt gir stadig større og nye muligheter. Dette gir seg utslag i endringer i måter vi reiser på, hvordan vi distribuerer varer og tjenester, og hvordan vi løser problemstillinger i dagliglivet som renovasjon og vedlikehold.

Trafikkbildet vil parallelt med dette kunne endre seg betraktelig. Endret og videreutviklet transportteknologi som autonome kjøretøy, bybane, økt frekvens på jernbanen, og autonome båter kan være med på å endre hvordan vi bruker Midtbyen. Dette er blant flere usikkerheter i arbeidet med gatebruksplanen, som potensielt kan gi store utslag i hvilke muligheter vi har for gaterommene våre.

Tidshorisonten for Gatebruksplan for Midtbyen er definert av et nasjonalt mål, nemlig målet om nullvekst i persontransport med bil i år 2030.

Befolkningsprognosene våre sier at det kan bli over 50 000 flere innbyggere i Trondheim i 2050 enn i dag. Det vil gi mange flere daglige reiser og mer transport, og det kreve mye av infrastrukturen i byen vår. Hvordan kan vi motvirke en forventet vekst i biltransporten, og heller ta veksten med gange, sykling, kollektivtransport og nullutslippskjøretøy for varelevering?

I tråd med Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi, forsøker også gatebruksplanen å løfte blikket for å se hva vi kan gjøre for å møte framtida på en bedre måte enn i dag. Ved å bruke 2030 som en nær horisont, og 2050 som en noe fjern horisont, kan man peke ut ulike tiltak som om noen få år kan ha en større realisme for gjennomføring enn det vi gjenkjenner i dag. De er derfor skissert som trinnvis utvikling av gatebruk i Midtbyen.

---

### Gjennomføring

Gatebruksplanen beskriver prinsipp for trafikale løsninger og peker på en ønsket utvikling for gatene i Midtbyen. Gjennomføring av tiltak vil være avhengig av detaljplanlegging og finansiering av tiltak. Planen er utarbeidet for å gi mulighet for trinnvis gjennomføring av tiltak slik at investeringer kan spres over tid og over flere budsjettår. Tiltak i plasser, byrom i Midtbyen og forbindelser over kanalen og Nidelva må løftes opp og prioriteres systematisk over flere år.

Gatebruksplanen har et høyt ambisjonsnivå, blant annet med tanke på opprusting av gågate- og bylivsområder og tilrettelegging av nye tilbud for sykkel. Dette er tiltak som må gjøres over flere budsjett. Premissene for å kunne gjennomføre disse tiltakene ligger dels utenfor Midtbyen, siden noen tiltak krever svært lav gjennomkjøringsandel i Midtbyen.

### Miljøpakkens budsjett

Den største delen av midler til gjennomføring av fysiske trafikktiltak er knyttet til Miljøpakken, og tiltakene i gatebruksplanen skal derfor innarbeides i kommende treårige handlingsprogram og årlige budsjetter for Miljøpakken.

### Rekkefølge på tiltak

Anbefalinger om gatebruk gir en oversikt over tiltak som foreslås gjennomført fram mot 2030, deretter ideer til tiltak mot 2050. Til slutt i rapporten er det en handlingsplan, som viser foreslått rekkefølge på de anbefalte prosjektene og tiltakene.

Det er hentet inn innspill i høringsperioden på hvilke tiltak som bør prioriteres høyt.





Gaterom og byliv: Perspektiv fra idékonkurransen "Barn i sentrum", hvor Cicignons plass var fokus for arbeidet. Mer lek i byrommene står høyt på ønskelisten!  
Illustrasjon: Øystein Aamli Gagnat, Prathepa Kirubaharan, Malin Kleiva og Ina Devik

# ERSTATNING AV GATEBRUKSPLAN 2007

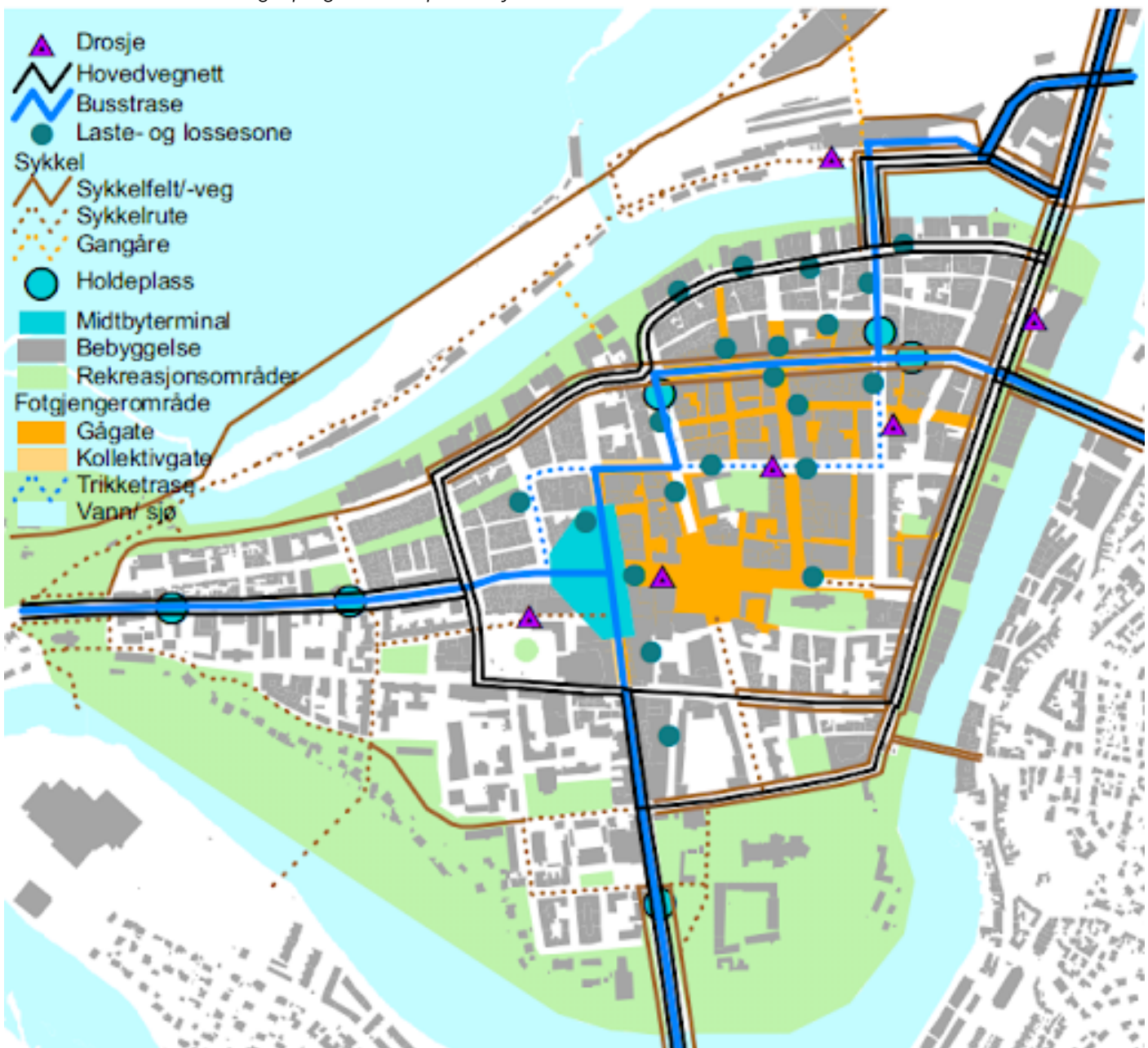
## Gatebruksplan for Midtbyen

Gatebruksplanen fra 2020 erstatter tidligere gatebruksplan, som ble vedtatt i 2007. Gatebruksplanen fra 2007 fastsatte premisser for videre bruk av gatenettverket etter åpning av Nordre avlastningsveg (2009). Et viktig grep i planen var å redusere kapasiteten for biltrafikk gjennom Midtbyen tilsvarende den kapasiteten som Nordre

avlastningsveg tilførte byområdet rundt Midtbyen; to gjennomgående felt i Midtbyen i retning øst-vest.

Gatebruksplanen fra 2007 la også til rette for et overordnet sykkelvegnett i Midtbyen, en ny Midtbyterminal for busstrafikk og tydeligere kollektivprioritering gjennom sentrum.

Kartet under viser hovedgrep i gatebruksplanen fra 2007.

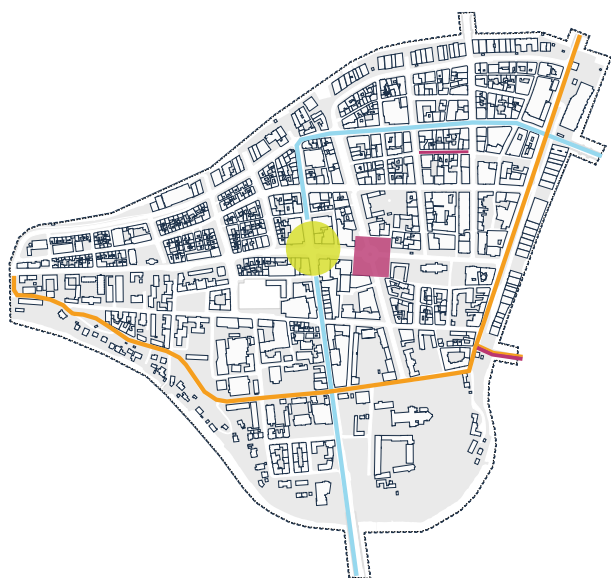


## Gjennomføring av plan fra 2007

Store deler av planen fra 2007 er gjennomført, men noen av de overordnede målene fra planen har av ulike grunner ikke vært mulig å gjennomføre.

Gatebruksplan fra 2007 kan leses i sin helhet [her](#).

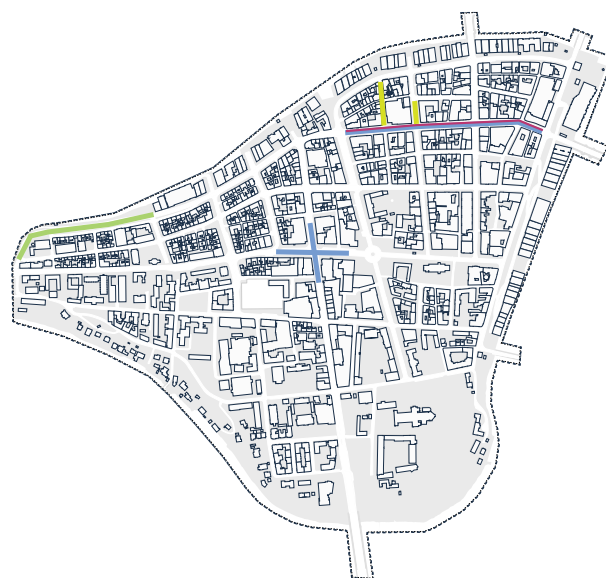
### Gjennomførte tiltak



Kartet over viser hvor det er gjennomført tiltak.

- Ny Midtbyterminal er etablert i krysset mellom Prinsens gate/Kongens gate. (gul)
- Torvet har blitt buss- og bilfritt. Fram til 2013 gikk bussene over Torvet. Nå er Torvet oppgradert, og kan med rette kalles byens viktigste byrom og byens storstue for byliv og arrangementer. (rosa)
- Gjennomgående kollektivtrasé i nord-sørlig retning og øst-vestlig retning er styrket med egne kollektivfelt eller tiltak som reduserer biltrafikk. (blå)
- Gjennomgående sykkeltrasé i nord-sørlig retning er etablert i Kjøpmannsgata, og i øst-vestlig retning via Elvegata-Bispegata. (oransje)
- Gamle Bybro er stengt for biltrafikk, og er en viktig del av sykkelnettet for de som skal til og fra Midtbyen. (rosa + oransje)
- Kapasiteten på innfartsvegen til Midtbyen fra vest er redusert med ett kjørefelt, etter omdisponering av deler av Søndre Ilevollen til toveis sykkelveg.
- Gågata Thomas Angells gate har blitt utvidet østover, og har med det økt størrelsen på bilfrie områder i Midtbyen. (rosa)

### Ikke gjennomførte tiltak



Kartet over viser hvor det er gjennomført tiltak.

- Kjøremønsteret toveisring er ikke innført.
- Sandgata har ikke blitt stengt for biltrafikk og ombygget til kanalpark. (grønt)
- Prinsenkrysset har ikke blitt bilfritt. (blå)
- Olav Tryggvasons gate har ikke blitt fullstendig bilfri trasé. (blå)
- Et permanent gjennomgående sykkeltilbud i Olav Tryggvasons gate er ikke etablert. (rosa)
- Jomfrugata og Nordre gate sør for Carl Johans gate er ikke etablert som gågater. (gul)





*Fotoet viser Sjøgangen, en gang- og sykkelbro ferdigstilt i 2013, blant annet med midler fra Miljøpakken. Foto Carl-Erik Eriksson/Trondheim kommune*

### **Øvrige planlagte eller gjennomførte tiltak i Midtbyen**

I perioden fra 2007 til 2020 er det også gjennomført eller igangsatt flere større prosjekt i eller svært nært Midtbyen som ikke var beskrevet som en del av gatebruksplanen. Disse prosjektene har, eller vil ha, betydelig innvirkning på hvordan vi reiser til, eller bruker Midtbyen. Gjennomførte og kommende tiltak er hovedsakelig finansiert gjennom Miljøpakken, som fra 2009 har gitt betydelig økt tilgang på midler til infrastrukturtiltak.

#### ***Reguleringsplan for Trondheim sentralstasjon (2019):***

Planen ble vedtatt i 2019, og legger til rette for bygging av ny sentralstasjon med bussterminal, kontorer, leiligheter, forretningsareal og tilhørende parkeringstilbud i anlegg under bakken. Planen ligger rett utenfor avgrensingen av gatebruksplanen, men endringene som prosjektet innebærer for kjøremønsteret i Gryta, og kollektivknutepunktet som utvikles her, vil være viktige for Midtbyen sett under ett. Parkeringsanlegget som bygges som del av stasjonscenteret, kan spille en større eller mindre rolle med tanke på tilbudet til besøkende til Midtbyen i framtida, avhengig av hvordan bruken av parkeringsplassene reguleres. Utbyggingen startet vinteren 2021.

#### ***Nytt kollektivsystem - Metrobuss (2019):***

Ny rutestruktur for buss ble innført i august 2019. Ryggraden i det nye systemet er Metrobusslinjene. Fra oppstarten av skal tre Metrobusslinjer gi et raskt og kapasitetssterkt busstilbud mot både Midtbyen og viktige arbeidsplasskonsentrasjoner ellers i Trondheim. Et viktig prinsipp med omleggingen, er at en større del av tilbudet baseres på omstigning mellom lokale bussruter i bydelen, og Metrobusslinjene. Dette skal gi rom for å dekke økt etterspørsel for kollektivtrafikk over tid, samtidig som økningen i antall bussheter gjennom områder som Midtbyen begrenses.

#### ***Sjøgangen mellom Trondheim sentralstasjon og***

***Brattøra:*** Sjøgangen er en broforbindelse som gir en direkte kobling for gående og syklende mellom sentralstasjonen, Pirterminalen og det øvrige Brattøra-området. Koblingen gir langt kortere gang- og sykkelavstand mellom områdene, og binder i praksis kollektivfunksjonene på nord- og sørsiden av jernbaneområdet sammen til ett terminalområde.

***Sykkelparkering:*** Gjennom [tiltaksplan for sykkelparkering i Midtbyen](#) (2017-2025) er andelen sykkelparkering økt med 20 prosent fra 2018 til 2019. Midtbyregnskapet viser 1260 sykkelparkeringsplasser i Midtbyen per 2019.

# DAGENS SITUASJON

## Stedsanalyse av Midtbyen

Kartet viser en samlet stedsanalyse for Midtbyen, utarbeidet som kunnskapsgrunnlag til arbeidet med parallelloppdraget for *Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi*.

En samlet stedsanalyse over dagens situasjon i Midtbyen ligger på nettsiden [framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no).

I delrapportene som følger Gatebruksplan for Midtbyen er også dagens situasjon for deltema vurdert mer inngående. Lenker til disse finner du i oppslag til neste kapittel.

*Kartet viser samlet stedsanalyse for Midtbyen.*



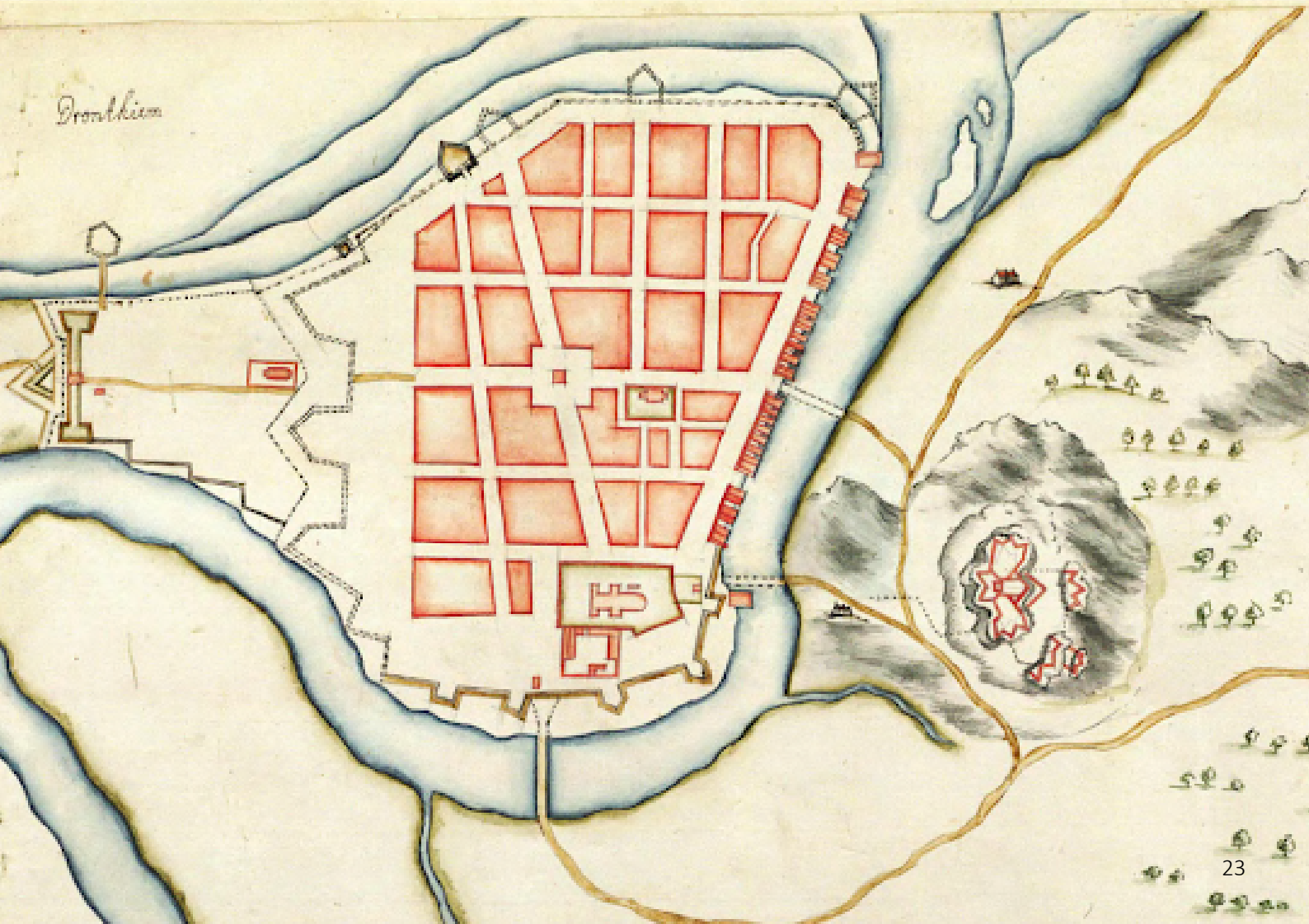
# HISTORISK SITUASJON

## Stedsanalyse av Midtbyen

Cicignons barokke byplan fra 1681 med de brede paradegatene og det stramme rutenettet, og de intime, slyngende veitene fra middelalderen gir Midtbyen karakter og variasjon. Grepene fra Cicignons byplan gir oss i dag muligheter til mer byliv og grønt i gatene enn i mange andre byer. Vekslingen mellom de radikalt ulike gaterommene Midtbyen har å by på, gir også føringer for hvordan dagens behov for gatebruk må møtes.

Sentrale plassrom, som for eksempel det storslåtte, barokke Torvet, og hovedaksene Munkegata og Kongens gate har en spesiell historisk og opplevelsesmessig betydning. Gatene er kulturminner som er sårbare for asymmetri, som for eksempel tak over gater og ladestasjoner, spesielt i paradegatene. Det storslåtte og symmetriske tradisjonelle uttrykket gatene representerer må ivaretas også for framtidens generasjoner. Du kan lese mer om Midtbyen som kulturminne her.

*Militæringenjøren og byplanleggeren Johan Caspar von Cicignon kom til Trondheim etter bybrannen i 1681 og laget en ny barokk byplan for Midtbyen, vist i bildet under.*



# FORHOLDET TIL ANDRE PLANER

## Gatebruksplan for Midtbyen

### **Kortsiktig gatebruksplan for Midtbyen**

Etter vedtaket av prosessplanen ble det klart at Kommunedirektøren ikke rakk å ferdigstille en fullstendig gatebruksplan i tide før innføringen av ny rutestruktur og Metrobuss i august 2019. Kommunedirektøren utarbeidet derfor en kortsiktig gatebruksplan som ble vedtatt i formannskapet 19.03.2019.

Den kortsiktige gatebruksplanen er mindre omfattende, og dekker et mindre område av Midtbyen, enn opprinnelig planlagt i prosessplanen. Den kortsiktige gatebruksplanen kan sees på som "trinn I" av Gatebruksplan for Midtbyen.

Hovedgrepet i kortsiktig gatebruksplan var å endre kjøremønster for biltrafikken og hoveddelen av kollektivtrafikken i kvartalet Dronningens gate-Munkegata-Prinsens gate-Sandgata. Grepet ble vurdert som nødvendig for å sikre framkommeligheten for buss.

Erfaringene etter innføring av kortsiktig gatebruksplan er kartlagt gjennom dialog med blant andre AtB, Trondheim renholdsverk, politiet og Trondheim parkering. Hovedpunkt fra tilbakemeldingene er:

*Den etablerte sykkelløsningen i Sandgata må justeres for å sikre at biltrafikken som kommer mot Sandgata fra sør ikke kjører inn i sykkelvegen ved feiltakelse.*

*Vareleverings- og renovasjonsløsningene som er etablert ved Sandgata parkeringshus og på kaifronten nord for ISAK må utbedres og tilpasses for*

*å gi tilstrekkelig manøvreringsrom.*

*Kollektivløsningen med stopp for sørgående regionbuss i Prinsens gate har ikke fungert godt. Blant annet er det ikke tilstrekkelig plass til å etablere nødvendige fasiliteter for busspassasjerer.*

Disse innspillene og utfordringene er tatt med i det videre arbeidet med planlegging av helhetlige løsninger i gatebruksplan for Midtbyen.

### **Øvrige pågående planarbeid i Midtbyen**

Gatebruksplanen har grensesnitt mot flere andre planarbeid i Midtbyen. Flere av disse vil fortsatt pågå etter at gatebruksplanen er vedtatt, med større og mindre grad av innvirkning.

### **De fire gateprosjektene i sentrum (pågående per 2021):**

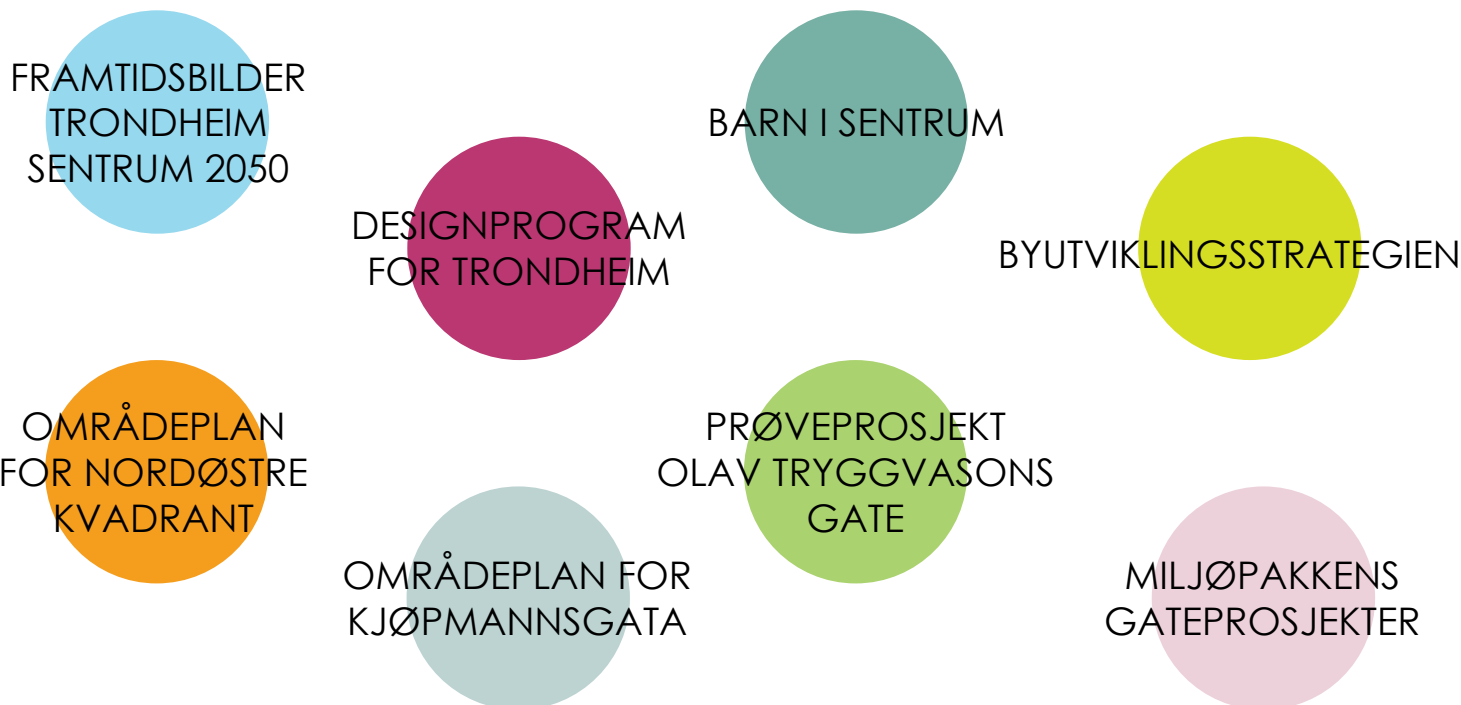
Det jobbes med planer for ombygging av fire sentrale gatestrekninger i Trondheim sentrum:

- Kongens gate, mellom Ila og St. Olavs gate.
- Elgeseter gate, fra Tempe kirke til Bispegata.
- Innherredsveien, fra Lademoen til Bakke bru.
- Olav Tryggvasons gate.

**Trafikksikkerhetsplan 2020-2024** ble fastsatt av Bystyret 20.05.2021.

**Planprogram og Veiledende plan for offentlige rom og forbindelser** (VPOR) for Bycampus Elgeseter fastsatt i Bystyret 25.04.2019.





*Pågående planlegging som følger opp intensjoner i gatebruksplanen.  
(følg link ved å trykke på prosjektet)*

### Medvirkning

Arbeidet med gatebruksplanen er gjennomført i nært samarbeid med representanter for viktige aktører i Midtbyen. En overordnet arbeidsgruppe, bestående av representanter for Næringsforeningen i Trondheimsregionen, Trøndelag politidistrikt, Miljøpakken, Trøndelag fylkeskommune, AtB (fra våren 2020) og Statens vegvesen har hatt jevnlig møter gjennom hele planarbeidet. Målet med arbeidsgruppen var forankring internt i etater og organisasjoner, av prosesser og viktige avgjørelser.

Det har blitt gjennomført mange verksteder, arbeidsmøter og fagmøter, innenfor alle definerte tema i gatebruksplanen, gjennom hele planprosessen. Til verkstedene ble aktuelle parter fra ulike deler av næringslivet, transportører og veieiere invitert inn for å gi innspill og forslag til tiltak som kan bidra til å løse kjente problemstillinger. De politisk vedtatte føringene for arbeidet med gatebruksplanen ble lagt til grunn for utvalg av tema til verkstedene.

Prosjektnettsiden [framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no) har blitt brukt til å legge ut informasjon og dokumentasjon av arbeidet gjennom hele planprosessen. I tillegg har prosjektet benyttet ulike medvirkningsmetoder, som digitale innspillskart, innbyggerpanel, gjestebud og fysiske pop up-kontor, forslagskasser og ønsketre.

Innspillene og forslagene som har kommet inn er vurdert opp mot hverandre, bearbeidet og preger innholdet i vedtatt gatebruksplan. For noen deltema er det interesse- og målkonflikter som er veid mot hverandre. Dette kommer frem i 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.

Lenke til delrapport om medvirkning [her](#).

# ANBEFALINGER OM GATEBRUK

Denne delen handler om hovedanbefalinger i gatebruksplanen, og er en sammenfatning av arbeidet som er gjort i forbindelse med ulike deltema. Hovedrapporten beskriver de overordnede tiltakene. Forslagene til løsninger for hvert deltema er beskrevet med to ulike tidshorisonter, mot 2030 og mot 2050. For hvert deltema er det utarbeidet en detaljert fagrapport, vist med ikoner under, som kan leses på [framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no).



**BYLIV, GANGE  
OG BYMILJØ**



**SYKKEL**



**KOLLEKTIV**



**BEREDSKAP**



**BYLOGISTIKK**



**PARKERING**



**GATEBRUK,  
FREMKOMMELIGHET  
OG TRAFIKKSIKKERHET**



**MEDVIRKNING**

I tillegg kan rapport om trafikk, støy og luftkvalitet leses [her](#).



*Matfestival i Midtbyen. Foto: John Arne Tømmervold/Trondheim kommune*

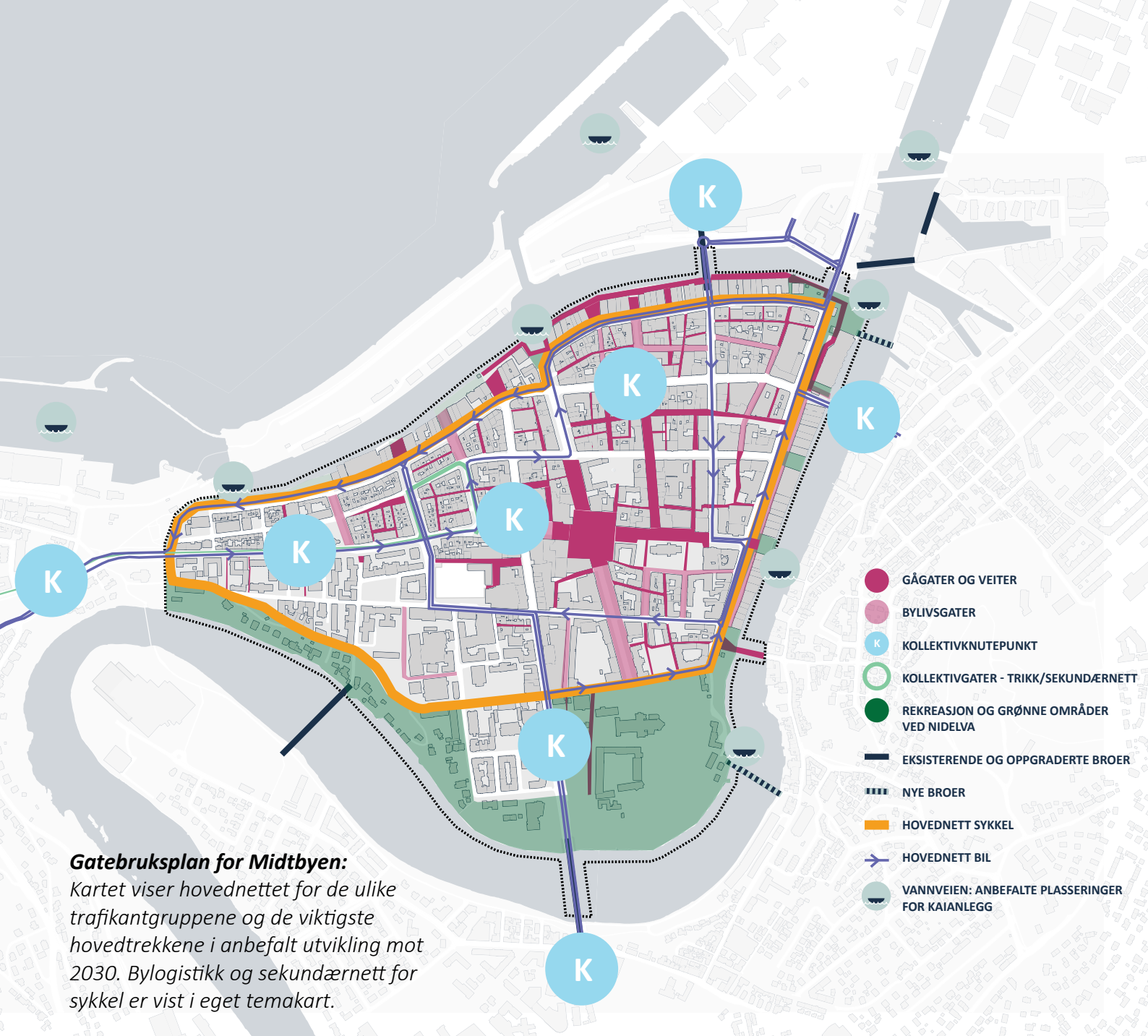
# GATEBRUKSPLANEN:

Et tett bynett

I dette kapitlet presenteres hovedgrepene for de ulike trafikantgruppene i Midtbyen. Målet er at disse hovedgrepene blir en rettesnor for hvordan vi skal utvikle gatenettet i Midtbyen i årene framover.

## Hovedgrep for gatebruksplan for Midtbyen:

- **Nye gågater:** Kongens gate øst (fram mot Søndre gate), Munkegata mellom Torvet og Dronningens gate, og kanalpromenaden. Gatene tilrettelegges uten biltrafikk, med utvidet areal for gange og byliv, og tilgjengelighet for bylogistikk.
  - **Nye og oppgraderte bylivsgater:** Nordre gate nord, Carl Johans gate, Brattørgata, del av Krabugata, og Kjøpmannsgata nedre løp. Gatene tilrettelegges for betydelig redusert biltrafikk, redusert parkeringstilbud og utvidet areal for gange og byliv.
  - **Viktige etableringer av nye byrom:** Nordre gates allmenning, del av Dronningens gates allmenning og Gamle Bybro mot vest. Eksisterende arealer for bil må opparbeides til arealer for gående og syklende, med plass for lek, beplantning og opphold.
  - **Viktige oppgraderinger av eksisterende byrom:** Kongens gate Allmenning, Krigsseilerplassen, Ravnkloa, Cicignons plass. Byrommene må få økt tilbud for opphold.
  - **Forbedring av hoved- og sekundærnett for sykkel,** med hovedsykkelring og finmasket sekundærnett.
  - **Nye forbindelser over Nidelva og kanalen:** Ravnkloa-Vestre kanalkai, Krigsseilerplassen-Nedre Elvehavn og Marinen-Bakklandet.
- Autonome båter bør testes før man etablerer broer.
- **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).
  - **Utvide antall bylogistikkpunkt for varelevering og renovasjon** etter innspill om behov. Prinsipp om mulighet for varelevering minst 50 meter fra hver inngangsdør i Midtbyen. Utarbeide en lokal bylogistikkveileder for Trondheim.
  - **Bruke kollektivgater til utrykning** som hovedprinsipp for sikkerhet og beredskap.
  - **Frigjøre areal til gange-, byliv- og sykkeltiltak,** ved å trinnvis redusere antall bilparkeringsplasser på gate med mellom 150 og 300. Bruke prisforhold og tidsbegrensing aktivt som virkemidler for å flytte etterspørselen etter parkering fra gate til parkeringshus, og for å redusere arbeidsparkering. HC-parkeringsplasser og plasser til næringsdrivende skal økes fra dagens antall, og med tilsvarende eller bedre lokalisering som plasser som fjernes.
  - **Tilpasning av kjøremønster,** fra dagens toveis ring. Redusere trafikk inn i Olav Tryggvasons gate. Lede biltrafikk bort fra Prinsens gate for å sikre framkommelighet for kollektivtrafikken.



**pluss**

CIRKA  
7000 M<sup>2</sup>  
GÅGATE  
MOT 2030

**pluss**

CIRKA  
4600 M<sup>2</sup>  
KANALPROMENADE  
MOT 2030

**pluss**

CIRKA  
1600 M<sup>2</sup>  
NYE BYROM  
MOT 2030

**pluss**

MINIMUM  
2000 M  
SYKKELTILBUD  
MOT 2030

**Dette ligger i tallene:**

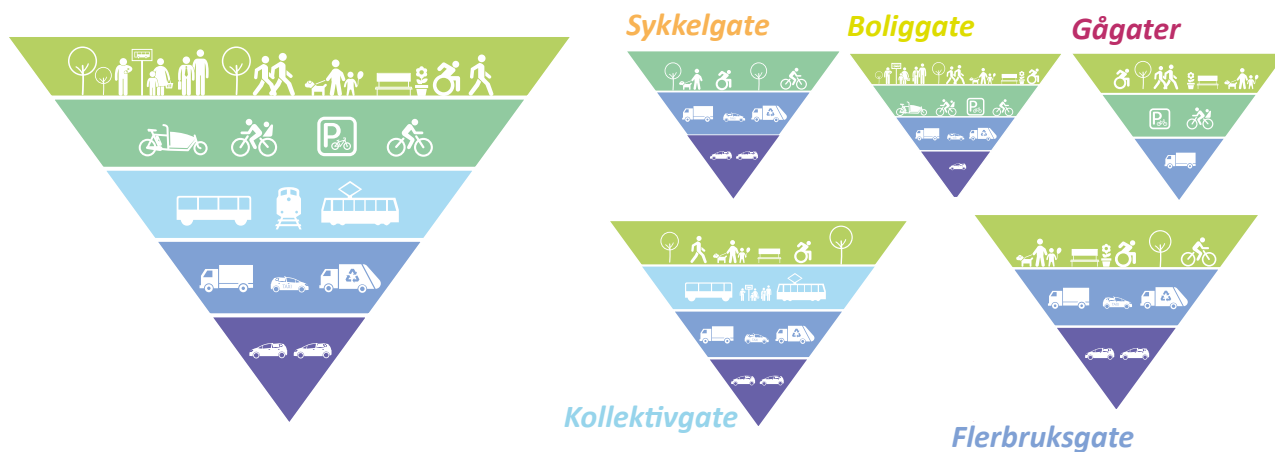
**Gågater:** Kongens gate øst og Munkegata fra Torvet til Dronningens gate.

**Kanalpromenaden:** Del vest for Ravnkloa, og del øst for Ravnkloa til Jernbanebrua.

**Nye byrom:** Nordre gates allmenning, del av Dronningens gates allmenning, Gamle Bybro.

**Sykkeltilrettelegging:** Fjordgata, Dronningens gate, Søndre gate, Tordenskiolds gate, del av Munkegata.

**Et tett bynett.** Kartet viser ulike gatetyper i Midtbyen. Midtbyens gater endrer karakter og bredde, og rommer ulike trafikanter på ulike punkt. Gående skal ha gode vilkår i alle gater i Midtbyen. Senere i dette dokumentet finner man beskrivelser av de ulike gatetypene og hva de rommer.



**Den omvendte prioriteringspyramiden for transportmiddel** setter fotgjengere øverst, og gir en retning for hvordan man skal prioritere mellom trafikantgruppene. Alle trafikanter - fra handlende til de som leverer varer blir på et eller annet tidspunkt gående i gatenettet i Midtbyen.

Hovedanbefalingen for gatebruksplanen for Midtbyen er et tett bynett. Planen frigjør areal som i dag beslaglegges til kjøreareal og parkering for privatbiler, til attraktivt byliv for alle og grønn mobilitet. Konklusjoner fra de ulike deltema er sammenfattet gjennom anbefalingskartet, hvor fotgjengerne har fått førsteprioritering. Dette innebærer å forbedre forholdene for gående i blant annet nordre del av Nordre gate, Carl Johans gate, Kongens gate (mellom Nordre og Søndre gate) og Brattørgata. Av hensyn til adkomstbehov til private parkeringsanlegg i bakgårder, og behov for å sikre adkomst til blant annet eksisterende legesenter, vil gågatetiltak gjennomføres trinnvis, med endring til bylivsgate i første fase, med parkeringsreduksjon og betydelige fortausutvidelser. I tillegg anbefales det å oppgradere viktige gater for å øke gåendes ferdselsmuligheter og gi rause arealer til fortau, byliv og bynatur. Attraktive og godt vedlikeholdte byrom stimulerer til økt gåing. Alle gater i Midtbyen skal gi et godt tilbud til gående. Andelen trær, beplantning, sikre bedre belysning, bredere fortau, trillevennlige brosteinsbelagte gater og regnbed sikrer et mer attraktivt og gåvennlig bynett.

Gatebruksplanen definerer det fremtidige sykkeltilbudet i Midtbyen, men valg av løsninger for detaljutforming vil gjøres gjennom egne planer. Et tett sykkelnett med flere nye gater med egne sykkelløsninger anbefales etablert, nært trygg sykkelparkering. I prinsippet kan syklisten ferdes hvor som helst, men av hensyn til universell utforming og trafikksikkerhet for gående og syklende er det viktig at det legges opp til flere gater der sykkel har et eget tilbud. I flere av sykkelgatene er det anbefalt sambruk med bil. Hva som er aktuelle

tilretteleggingstiltak, vil være avhengig av hvilke andre tiltak som er nødvendig å dekke i gaten. Konfliktnivået mellom tilrettelegging for sykling, og øvrige myke trafikanter, må også vurderes.

Framkommelighet for kollektivtransporten og en helhetlig sammenheng i kollektivsystemet prioriteres, med rendyrkede kollektivårer uten bil og sykkel i Olav Tryggvasons gate, Prinsens gate, Kongens gate og nordre del av Søndre gate. Slik kan beredskap og sikkerhet også ivaretas bedre i Midtbyen.

Gatebruksplanen gir også anbefalinger for kjøremønster. Totalt åtte alternativer for kjøremønster er utredet. Flere av disse medfører økt kjørearbeid, som vil være negativt for klima og miljø. Anbefalingen er derfor todelt; Ett kjøremønster mot 2030 med bakgrunn i dagens premisser hvor man unngår økt kjørearbeid, og ett kjøremønster for 2050 med sektorisert løsning. Mot 2030 anbefales det kjøremønsteret som gir best fremkommelighet for kollektivtrafikken, samtidig som mest mulig kjøreareal kan frigjøres til andre formål.

Bylogistikk, med vare- og tjenestelevering, tjenesteyting og renovasjon, deler flere behov med privatbilene. For bylogistikk og personer med nedsatt funksjonsevne er det viktig å komme tett på målpunkter. Et av de prioriterte gatetiltakene mot 2030 er å sikre sambruk av parkeringsplasser for bil, med kjøretøyer for bylogistikk, og økt prosentvis andel HC-parkering fra dagens fordeling. Det anbefales også å oppgradere og videreutvikle tilbudet i eksisterende parkeringshus for å få flere besøkende til å benytte tilbudet.

# ANBEFALINGER:

## Prosess, beslutninger og virkninger

**Bred involvering av fagmiljøer, næringsliv, og innbyggere ligger til grunn for anbefalinger i Gatebruksplan for Midtbyen. De fleste innspill som har kommet i prosessen er ivaretatt i anbefalte tiltak og anbefalingskartet. Likevel betyr det å velge noe, å velge vekk noe annet. Under er de viktigste diskusjonene redegjort for.**

### **Rendyrkede kollektivårer uten bil og sykkel**

Bilens tilstedeværelse i kollektivårene begrenses i stor grad for å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikk, inkludert taxi, og utrykningskjøretøy, og bedre trafiksikkerheten for av- og påstigende passasjerer og andre gående. Nødvendig framtidig kapasitetsøkning for kollektiv sammen med de gåendes interesser langs fortau og holdeplasser, tilsier at egen sykkelløsning vil være lite trafiksikkert og hensiktsmessig i kollektivtraséene.

En konsekvens av dette valget er at sykkeltilbud må etableres i sidegater til kollektivaksene. For Midtbyen betyr det at hovedsykkeltilbud legges i Fjordgata, Sandgata, Kjøpmannsgata og Bispegata-Elvegata. Det legges opp til at Erling Skakkes gate på sikt skal bli en del av hovednett for sykkel. Sekundært tilbud bygges i Dronningens gate, Munkegata og Søndre gate.

### **Kollektiv med enveis bil i Kongens gate**

Ren kollektivtrasé i Kongens gate og tovegs biltrafikk

i Sandgata gir plassproblemer for sykkelløsning i Sandgata. Tovegs biltrafikk i Sandgata ser også ut til å gi store avviklingsproblemer som påvirker fremkommeligheten for buss i Olav Tryggvasons gate og Kongens gate. Trafikkberegninger har ikke dokumentert avviklingsproblemer for buss ved enveiskjøring av bil i Kongens gate. Det anbefales derfor å akseptere dagens envegskjøring i Kongens gate.

Gatebruksplanen har utredet toveis trafikk i Sandgata og ren kollektivgate i Kongens gate i alternativ 1, enveis ring. Trøndelag fylkeskommune ønsker i gateprosjektet for Kongens gate å utrede dette også opp mot anbefalt alternativ i gatebruksplanen. En slik løsning har store konsekvenser lokalt, blant annet for beboere i Sandgata som utsettes for langt større trafikk enn i førsituasjonen, men påvirker ikke trafikkbildet og gatebruken i resten av Midtbyen i større grad. Videre utredning, herunder støytredning, må gjennomføres av gateprosjektet.

### **Kollektiv- og bylivsgate i Olav Tryggvasons gate**

I Olav Tryggvasons gate er det ønskelig med sentralt plasserte holdeplasser ved Nordre gate, og god fremkommelighet for kollektiv og utrykning. Det har vært ønske om sykkelløsning i gata som forbinder





Sandgata og Bakke bru. Gatebruksplanen anbefaler gjennomgående sykkelløsning nord i byen lagt til Fjordgata, da det er flere syklistene som ankommer Midtbyen over Brattørbrua enn over Bakke bru. Fjordgata gir også en mulighet for en sykkelløsning uten så mange lyskryss og konflikter ved holdeplass. Det anbefales derfor å bygge Olav Tryggvasons gate som trefelts kollektivgate med fokus på byliv, gående og kollektivtransport. Øst for Søndre gate kan det vurderes om to kjørefelt er tilstrekkelig, slik at det kan bygges en sykkelløsning mellom Bakke bru og Søndre gate.

### **Sektorisert kjøremønster mot 2050**

I arbeidsprosessen er det vurdert når det kan være mulig å innføre et sektorisert kjøremønster. Et slikt kjøremønster vil kunne være et verktøy for å unngå gjennomkjøring og vesentlig øke arealer til gange, byliv og mere. Med dagens biltrafikk vil endring til dette kjøremønsteret føre til avviklingsproblemer utenfor Midtbyen, som igjen vil gi utfordringer for bussens fremkommelighet. Flere forhold utenfor planens avgrensning og omfang må endre seg for at dette kjøremønsteret skal være gjennomførbart. Gatebruksplanen har likevel vært ambisiøs og foreslått en slik løsning frem mot 2050.

Konsekvensen av et endret kjøremønster er at bilister vil oppleve lavere grad av mobilitet i Midtbyen, og en større grad av begrensninger. Endring av kjøremønster er sett på som en totrinnsrakett, hvor et første sett med begrensninger blir innført mot 2030. Deretter kan et sektorisert kjøremønster mot 2050 innføres, for å oppnå full reduksjon av gjennomkjøring i Midtbyen. Virkningen av dette kan være at færre velger bil inn til Midtbyen. For næringslivet kan dette bety færre besøkende med bil, og mulig reduserte inntektskilder. Andre bilbaserte handelstilbud utenfor Midtbyen kan bli mer attraktive. Det er derfor viktig at tiltaket sees i sammenheng med bilrestriktive tiltak også andre steder, som for eksempel prismekanismer på parkering og veiprisering. Andre tiltak som kan bøte på en slik virkning vil være et redusert pris på kollektivtilbud, økt sykkeltilbud og økt mulighet for varelevering hjem.

### **Konsekvenser av nytt kjøremønster**

Anbefalt kjøremønster kommer i følge utredninger av støy og luftkvalitet til å føre til endringer i flere gater. Vestre del av Fjordgata, Prinsens gate, Olav Tryggvasons gate og Munkegata får en reduksjon av støy og luftforurensning (konsentrasjoner av

svevestøv og nitrogendioksid). Kjøpmannsgata, Bispegata, Søndre gate, Smedbakken/Tordenskiolds gate, St. Olavs gate og østre del av Sandgata får en økning i støy og luftforurensning. Økte konsentrasjoner av svevestøv og nitrogendioksid brer seg i liten grad ut fra vegbanen. Endringer i støy er så små at de i liten grad vil være merkbare. Vedtaket i forbindelse med sluttbehandlingen i Bystyret om at nedre del av Kjøpmannsgata skal holdes åpen for trafikk nordfra medfører at trafikk, støy og luftforurensning kan øke langs bryggerekka. Dette er ikke utredet i beregningene for trafikkmengde, støy og luftforurensning.

Vedtaket om at Bakke bru skal holdes åpen for trafikk i begge retninger medfører at kollektivtrafikken inn mot byen ikke lenger får kollektivfeltet som eksisterte før prøveprosjektet i Olav Tryggvasons gate. Dette kan tidvis gi noe redusert fremkommelighet for kollektivtrafikken.

### **Økonomiske konsekvenser av gatebruksplanen**

En konsekvens av endret kjøremønster og redusert gateparkeringstilbud, både mot 2030 og 2050, kan være at bilister opplever lavere grad av tilgjengelighet til Midtbyen. Virkningen av dette kan være at færre velger bil på reiser til Midtbyen. For næringslivet kan dette bety færre besøkende med bil, og potensielt reduserte inntektskilder. Andre bilbaserte handelstilbud utenfor Midtbyen, som regionhandelssentrene på Lade og Tiller, kan bli mer attraktive for bilkjørende kunder. Gjennomkjøringstrafikk kan på den andre siden bli redusert, slik at privatbilister som er avhengig av bil og/eller som har målpunkt i Midtbyen faktisk får bedre tilgjengelighet.

Det er viktig at tiltak fram mot både 2030 og 2050 sees i sammenheng med bilrestriktive tiltak også andre steder i byen. For eksempel vil parkeringsavgift ved kjøpesenter utenfor Midtbyen og et system for veipricing som knyttes til reell kjørelengde bidra til utjevning av forskjellene mellom tilbudet i og utenfor Midtbyen. Kombinasjonen av høyere pris på bilparkering med lavere pris på kollektivtilbud kan på samme måte endre konkurranseforholdet mellom transportformene. Slik kan bilister stimuleres til å endre reisevaner.

Tiltak som kan gjøre Midtbyen mer attraktiv og tilgjengelig er forbedring av kollektivtilbudet, økt gang- og sykkeltilbud, og bedre mulighet for hjemlevering av varer og tjenester. I tillegg vil redusert arealbehov for biltrafikk gi større mulighet for å utvikle attraktive, levende og tilgjengelige

byrom og plasser for opphold, lek og aktivitet, som igjen øker attraktiviteten til Midtbyen.

### **Reduksjon av gateparkering**

En gjennomsnittlig bilparkeringsplass tar opp cirka 12,5 kvadratmeter. Midtbyregnskapet viser at det er 983 offentlige parkeringsplasser på gateplan i Midtbyen høsten 2019. Offentlige parkeringsplasser utgjør altså nesten 12 300 kvadratmeter av det mest urbane tyngdepunktet i Midt-Norge. Til sammenligning er Stiftsgårdsparken 3 400 kvadratmeter og Torvet 8 900 kvadratmeter.

Å redusere bilparkering på strategiske steder sikrer mer areal til bruk for lek, opphold, gange, byliv og sykkel. Tiltakene i gatebruksplan berører inntil 300 parkeringsplasser. Dette utgjør grovt sett et areal på 3 750 kvadratmeter, altså en stor Stiftsgårdspark ekstra i Midtbyen. Halvparten av bilparkeringsplassene som er lagt inn i dette regnskapet, ligger i Munkegata. Her må det vurderes nærmere hvor mange plasser som bør fjernes for å oppnå en paradegate hvor gående og syklende får større boltreplass.

Det må samtidig vurderes tiltak som bidrar til økt bruk av parkeringshusene i Midtbyen når parkeringsplasser på gategrunn reduseres. Parkeringshusene har nærmest til enhver tid ledig kapasitet. Bevisst bruk av prissetting og tidsbegrensing kan bidra til at flere bruker parkeringshusene framfor å lete etter gateparkering.

Gateparkeringstilbudet for HC og næringsdrivende må økes også ved reduksjon av generelt gateparkeringstilbud. Jamfør bystyrevedtaket i sluttbehandlingen av sentrumsstrategien. I flere gater vil det være nødvendig å endre ordinære parkeringsplasser til HC-parkering og parkering for bylogistikk, slik at alle sikres høy tilgjengelighet og trygg ferdsel til viktige målpunkter i Midtbyen.

Antall bilparkeringsplasser på bakkeplan skal reduseres for å blant annet gi mer plass til fotgjengere og syklistene, flere attraktive byrom for opphold og aktiviteter, varelevering og kollektivtrafikk. Det vises også her til vedtak i sluttbehandlingen av sentrumsstrategien.



GRATULERER TRONDHEIM!

studioeiréne

He...nsen 73 52 25 00

Bilde fra åpningen av Prinsenkrysset kollektivknutepunkt. Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen/Miljøpakken

## BYLIV, GANGE OG BYMILJØ

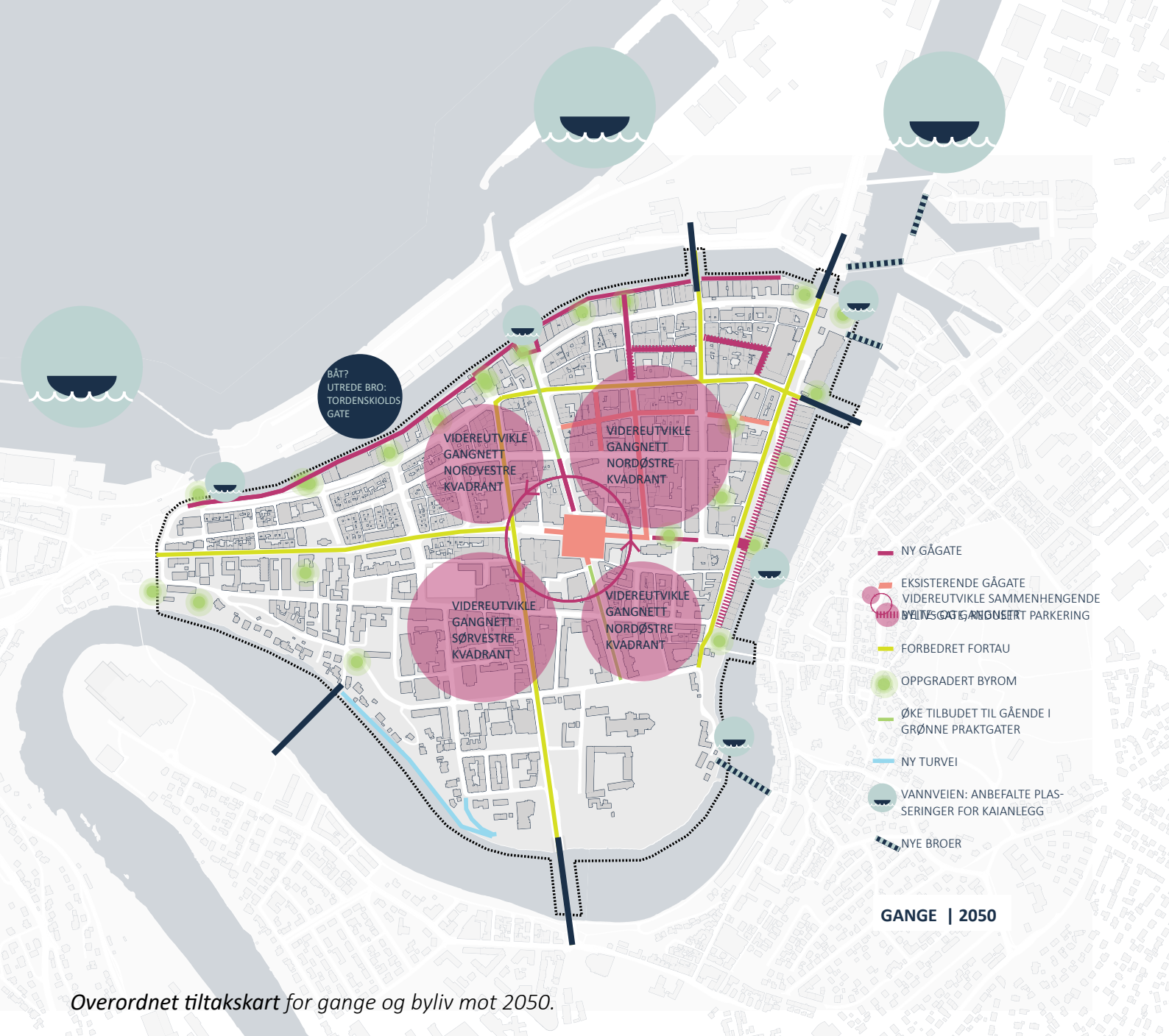


Overordnet tiltakskart for gange og byliv mot 2030. Mindre tiltak er listet opp på de neste sidene. Se link til delrapport for mer informasjon om vurdering av tiltak og konsekvenser.

## Oppsummerte anbefalinger mot 2030

Mot 2030 anbefales:

- **Trafikksikkerhet:** Sikre bedre forhold og økt trygghet for gående gjennom bredere fortau, opphøyde gangfelt, naturlige ledelinjer, redusert ventetid i kryss, kortere kryssingslengder, og belysning for tryggere ferdsel på vinters- og kveldstid. Bruke møblering, grønt og visuelle elementer som fartsreducerende tiltak.
- **Universell utforming:** Tiltakene som inngår i gatebruksplanen må detaljplanlegges før gjennomføring. Det er en forutsetning at alle tiltak utformes slik at hensynet til universell utforming blir ivaretatt.
- **Framkommelighet for gående:** Etablere bedre sammenheng for gående, med utvidelse av eksisterende gågater og flere bylivsgater med bedre forhold for fotgjengere. Prioritere oppgradering av veiter som utgjør viktige snarveier til kollektivholdeplasser.
- **Båt- og broforbindelser på tvers av kanalen og Nidelva:** Flere forbindelser for både gående og syklende over elva og kanalen. Vurder pilotprosjekter med autonome båter før man bygger bro.
- **Helårs byrom:** Oppgrader flere attraktive byrom for lek, opphold og bedre byliv for alle- i all slags vær, hele døgnet, hele året, og med flere benker, mer møblering og belysning. Eksisterende byrom skal prioriteres, og oppgraderes før nye byrom. Alle gang- og sykkelforbindelser skal være enkle å vinterdrifte.
- **Mer beplantning og mer vann i byrommene:** Bruke overvannstiltak som brostein, regnbed, trær og mer beplantning til å lage attraktive og klimasmarte byrom.



Overordnet tiltakskart for gange og byliv mot 2050.

## Oppsummerte anbefalinger mot 2050

Mot 2050 anbefales:

- **Flere bruer:** Jobbe videre med flere bruforbindelser.
- **Utvide gågatenettet:** Utvikle sammenhengende gangnett innenfor de ulike kvadrantene, med synlige og trygge koblinger på tvers. En utvidelse av gågatenettet med Dronningens gate kan gi en større bilfri sone i Midtbyen mellom Torget og

Olav Tryggvasons gate.

- Fullføre Elvepromenaden: med kaifronten til bryggene i Fjordgata og nedre løp av Kjøpmannsgata, og en sammenhengende sti som binder sammen allmenningene på Kalvskinnet og Marinen.

# BYLIV, GANGE OG BYMILJØ

Tiltak mot 2030

## Delmål



Bedre framkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende.



God tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.



Fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende.



Flere bilfrie områder for opphold, gange og sykling.



Bedre trafiksikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper.



Tilrettelegge for møblering og aktivitet.

## Tiltak mot 2030:

### Bruer

- Sikre bedre forhold for gående og syklende på eksisterende bruforbindelser, som Jernbanebrua, Brattørbrua, Bakke bru og Elgeseter bru.
- Utvide Verftsbrua med nytt løp, slik at gående og syklende sikres et bedre tilbud.
- Ruste opp Gangbrua fra Øya til Elvegata.
- Etablere en forbindelse for gående og syklende over Nidelva fra Bakklandet til Marinen. Evaluere pilotprosjekt med autonom båt før bru vurderes.
- Etablere en forbindelse for gående og syklende over kanalen ved Ravnkloa. Evaluere pilotprosjekt med autonom båt før bru planlegges.
- Etablere bru over Rosenborgbassenget, mot Nyhavna, Reina og Jarlheimsletta.
- Etablere en forbindelse for gående og syklende over Nidelva ved Krigsseilerplassen/Dokkgata. Evaluere pilotprosjekt med autonom båt før bru vurderes.

### Gågater

- Kongens gate øst: Utvide gågatenettet fra Nordre gate til Søndre gate i tråd med ideer fra prosjektet Barn i sentrum.
- Munkegata fra Torvet til Dronningens gate.
- Elvepromenaden: kaifronten til bryggene i Fjordgata.
- Snarveiter: Fokus på tidlig oppgradering

av snarveiter ved kollektivholdeplasser.

Eksempler på dette er Holstveita, Ravelsveita, Gjelvangveita, Vaterlandsveita.

### Bylivsgater

- Videreutvikle paradegatene til grønne praktgater i forbindelse med tusenårsjubileet for slaget på Stiklestad i 2030 og Norge som én nasjon, og 350-årsjubileet for Cicignons byplan i 2031:
- Munkegata: Legge bedre til rette for gående, byliv, siktlinjer og bynatur i hele Munkegata fra Nidarosdomen til Ravnkloa.
- Nordre gate mellom Olav Tryggvasons gate og Carl Johans gate.
- Kjøpmannsgata: gjennomføre foreslåtte tiltak fra byromskonkurransen i 2017.
- Carl Johans gate.
- Brattørgata.

### Kulturmiljø, by- og gaterom

- Oppgradere og vitalisere alle veiter i tråd med Byantikvaren sitt prosjekt Vitaliseringsprosjektet for veiter og gårdsrom. Eksempel på tiltak er brosteinsdekke, mørketidsbelysning, møblering og godt vedlikehold.
- Utvikle Munkegata i sin helhet til en grønn praktgate med økt areal for opphold og gange.
- Oppgradere plassrommene Ravnkloa, Kongens gates allmenning og Cicignons plass, gaterommene Kongens gate og Kjøpmannsgata og de blå byrommene Nidelva og kanalen i tråd

*”Nye” byrom ved Gamle Bybro og Stiftsgården med møblering og vrimleareal og lav hastighet for syklende.  
Illustrasjon: Trondheim kommune*



- med byromsstrategien Byrom i sentrum.
- Starte utviklingen med økt aktivitet og byliv i byrom langs bryggerekka nord for Fjordgata, langs kanalen, og oppgradere Nordre gates allmenning.
- Oppgradere hele Fjordgata. Sikre bedre sammenheng mellom Jernbanebrua og Søndre gate for fotgjengere.
- Oppgradere Kjøpmannsgata med byrom ved vestre del av Gamle Bybro, Kongens gates allmenning, Dronningens gates allmenning og Krigsseilerplassen i tråd med illustrasjonsplanen for Kjøpmannsgata.
- Oppgradere Skipakrok og Cicignons plass til et helhetlig plassrom i tråd med vedtaket i byromsstrategien og idéprosjektet for plassene.
- Opprydding i gaterommene: Gamle installasjoner som ikke er i bruk bør fjernes, og dekke bør reetableres der det finnes spor etter tidligere møblering/installasjoner. Trær som er fjernet bør erstattes.

#### **Tiltak for en trygg, tilgjengelig og universelt utformet Midtby**

- Sikre universelt utformede løsninger i alle planer og prosjekter i Midtbyen. I tilfeller der det ikke er fysisk mulig å sikre tilgjengelighet for alle, skal det tilrettelegges for alternative tilbud som ivaretar kravene til universell utforming. Både Trondheim kommune og andre vegeiere er forpliktet til dette.
- Redusere fartsgrensen til 30 km/t supplert med fartsdempende tiltak i gater utenfor kollektivgatene.
- Redusere lengden og ventetiden i fotgjengerkryssinger og etablere opphøyde gangfelt.
- Etablere nye gang- og sykkelbruer for bedre framkommelighet og tilgjengelighet for myke trafikanter.
- Tilgjengelighet til kollektivholdeplasser:
- Utvide fortausarealene med bredere vegg-, ferdsels- og møbleringssoner i kollektivgatene Kongens gate, Prinsens gate, Søndre gate og Olav Tryggvasons gate, og over bruene Elgeseter bru, Bakke bru og Jernbanebrua, som en del av gateprosjektene.
- Plassere kollektivholdeplasser slik at de blir attraktive målpunkt for fotgjengere, og slik at gangtraseene dit blir trygge og effektive.
- Trygghetsfremmende tiltak: Utarbeide en lysplan for hele Midtbyen, som en utvidelse av lysplanen for Nidelva og kanalen. Etablere sikkerhetstiltak langs elva og ved etablering av elvepromenaden.
- Bruke Byantikvaren sin brosteinsveileder til oppgradering av dekke i byrom, gater og veier.
- Tråkk: Etablere ulike tråkk for ulike målgrupper og tema. Etablere et barnetråkk gjennom Midtbyen, hvor lekeplasser og aktiviteter for barn og unge har høy tetthet og trygge ferdselsårer.



**Universell utforming i historisk bymiljø:** Gatebruksplanen anbefaler å bygge videre på eksempler på god bruk av gate- og brostein i dagens bymiljø.

Foto: Trondheim kommune/Solveig Dale

### Bynatur og blågrønne strukturer

- Mikrogrønn Midtby: Utarbeide en veileder for å styrke økologiske korridorer i den mest urbane delen av Trondheim. Veiledere kan inneholde grep for å øke grønne innslag langs gategulv og veggiv, og som styrker de biologiske korridorene.
- Etablere flere små parker og mer grønnstruktur i tilknytning til nye og oppgraderte gågater. Det bør være særlig fokus på tiltak i nordøstre kvadrant av Midtbyen, for å gi økt kvalitet til gående på veien mellom viktige målpunkt. Eksempel på dette er reetablering av trerekke i Olav Tryggvasons gate.
- Oppgradere parken Marinen og allmenningene langs Nidelva på Kalvskinnnet med turveg og oppholdskvaliteter i tråd med visjonene i Hjerdepromenaden, også omtalt som Elvepromenaden. Innlemme nedre løp av Kjøpmannsgata som del av Hjerdepromenaden, slik at den i større grad blir tilrettelagt for myke trafikanter.
- Bruke gategulvet som ressurs og estetisk tiltak for å lede vekk og infiltrere regnvann, gjennom økt bruk av belegningsstein og infiltrasjonsfang i stedet for asfalt. Bruke plantekasser under taknedløp som igjen kan lede rent regnvann til bytrær.



# BYLIV, GANGE OG BYMILJØ

Tiltak mot 2050



*Alternativ trasé på Hjertepromenaden, omtalt som Elvepromenaden i dette dokumentet, nord for bryggene i Fjordgata.*



*Utvidet gågate i Nordre gate og Carl Johans gate.*

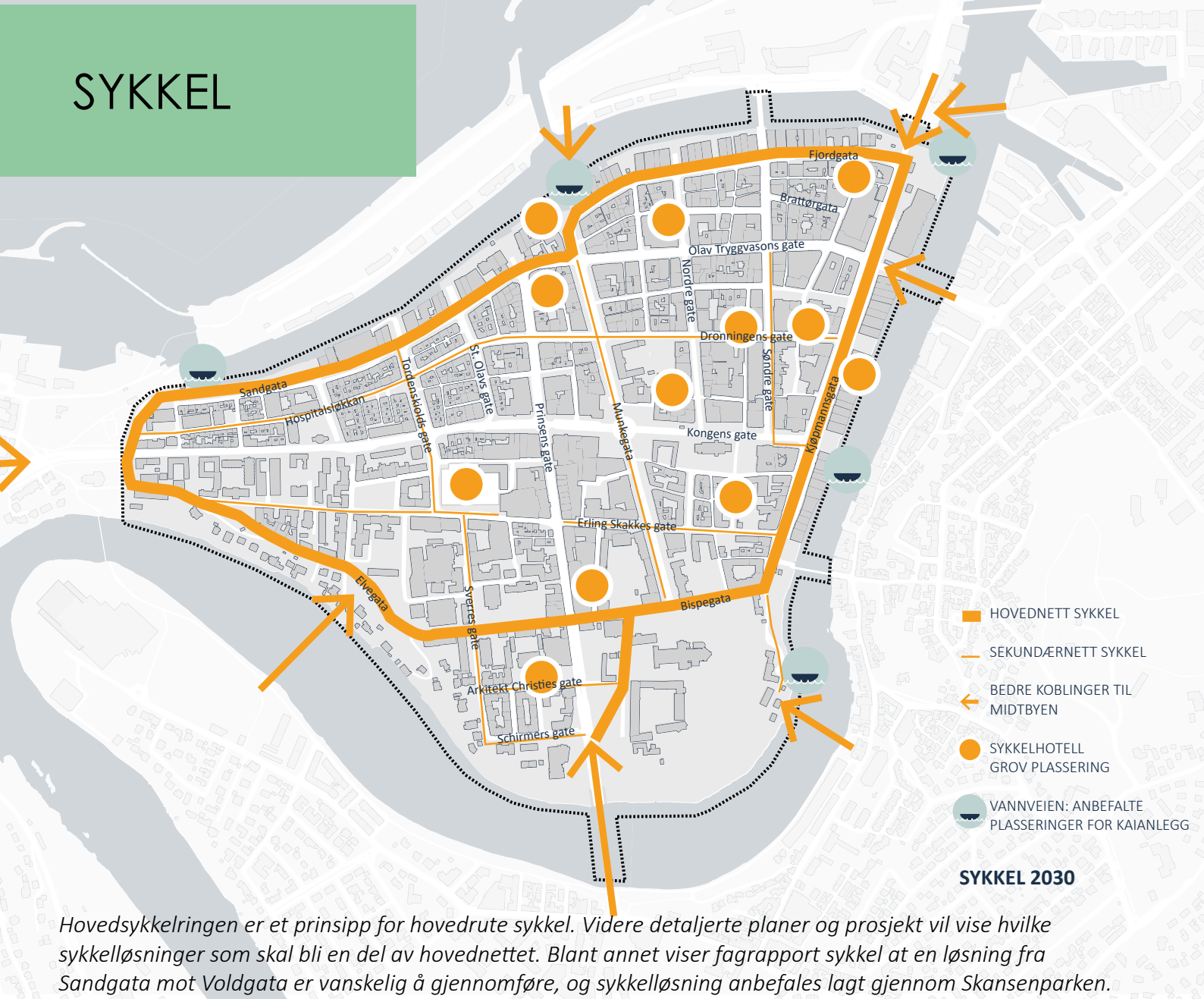
## Tiltak mot 2050:

- Tett, trygt og sammenhengende gangnett i hver av de fire kvadrantene av Midtbyen, med gode koblinger i mellom.
- Utvide gågatenettet i Nordre gate med kobling til Fjordgata, Brattørgata og Carl Johans gate. Etablere gågate i Dronningens gate, mellom Munkegata og Søndre gate.
- Utvide elvepromenaden langs kanalhavna.
- Utvikle nye gang- og sykkelbruer over kanalen og Nidelva, i tråd med anbefalinger fra Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med

sentrumsstrategi: Fra Krigsseilerplassen til Nedre Elvehavn, og fra Kalvskinnet til Øya.

- Oppgraderer allmenninger og utvikle nye byrom med møteplasser og områder for opphold der nye og eksisterende bruer over Nidelva møter Midtbyen.
- Dersom alternativet for kjøremønster med soneinndelt Midtby innføres, kan det gi grunnlag for flere bilfrie områder for gange, opphold og grønt. Denne muligheten inntreffer også ved redusert biltrafikk i Midtbyen.

# SYKKEL



Hovedsykkelringen er et prinsipp for hovedrute sykkel. Videre detaljerte planer og prosjekt vil vise hvilke sykkelløsninger som skal bli en del av hovednettet. Blant annet viser fagrapport sykkel at en løsning fra Sandgata mot Voldgata er vanskelig å gjennomføre, og sykkelløsning anbefales lagt gjennom Skansenparken.

## Oppsummerte anbefalinger mot 2030

Mot 2030 anbefales:

- **Sikre et godt og tett hovednett** med egne, sammenhengende løsninger, og sekundærnett for sykkel med økt tilrettelegging.
- **Broer:** Etablere flere broforbindelser, med tilstrekkelig bredde for både gående og syklende. Vurder å utvide eksisterende bruer med bredere fortau og sykkelfelt.
- **Økt sykkelparkering** på strategiske målpunkter i sykkelnettet og sikre høy tetthet i tilbudet.

Tiltak for sykkelparkering er beskrevet i del om parkering, s. 54-57



Overordnet tiltakskart for sykkelnett mot 2050.

## Oppsummerte anbefalinger mot 2050

Mot 2050 anbefales:

- **Flere broforbindelser**, særlig mot fortetningsområder som Nyhavna, Reina og Jarlheimssletta.
- **Jobbe for sektorisert løsning for personbiler**, slik at sykkel i realiteten kan ha fri ferdsel. Dette vil kreve mindre tilrettelegging for sykkel.

# SYKKELNETT

Tiltak mot 2030

## Delmål



Bedre framkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende.



God tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.



Fornøyde beboere, besøkende og næringsdrivende.



Flere bilfrie områder for opphold, gange og sykling.



Bedre trafiksikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper.



Øke antall sykkel-parkeringsplasser i Midtbyen.

## Mot 2030:

### Nye sykkeltraseer og forbindelser:

- Etablere en hovedsykkelring: Et hovedtilbud der syklistene skal sikres god framkommelighet. Hovedsykkelnettet skal være sammenhengende, og i hovedsak ha separerte løsninger. Sykkelringen skal være attraktiv for alle typer syklistene, med gode koblinger inn og ut av Midtbyen. Den skal bygge videre på eksisterende hovedsykkelnett, og kryssløsninger skal være trygge og enkle å bruke for alle.
- Etablere et tett sekundærnett: Dette er et sekundært, mer finmasket sykkeltilbud for å sikre atkomst til målpunkt, men med enklere grad av tilrettelegging.
  - Nord-sør: Opparbeide og forbedre tilbud Tordenskiolds gate-Smedbakken-Sverres gate, og Munkegata.
  - Øst-vest: Opparbeide og forbedre tilbud Kjøpmannsgata-Dronningens gate-Hospitalsløkkan. Etablere kobling mellom Dronningens gate og Sandgata i Tordenskiolds gate.
  - Etablere tilbud i Søndre gate, fra Kongens gate til Olav Tryggvasons gate.
  - Etablere kobling i Olav Tryggvasons gate mellom Søndre gate og Kjøpmannsgata.

### Utbedringstiltak:

- Oppgradere sykkeltilbudet over Bakke bru ved å ta i bruk deler av eksisterende vegareal, og fullføre sykkelfeltene frem til rundkjøringen.
- Etablere permanent sykkeltilbud i Sandgata med å tydeliggjøre kjøremønster i kryss og separering mellom sykkelveg og kjøreveg.
- Evaluere kryss der konfliktpunkter mellom ulike trafikantgrupper kan oppstå. Gode sykkelkryssinger ved Brattørbrua, krysset Fjordgata-Søndre gate, krysset Munkegata-Olav Tryggvasons gate og kryssing av Prinsens gate nord for Elgeseter bru må sikres.

# SYKKELNETT

Tiltak mot 2050



*Bysykelordningen kan få flere aktuelle plasseringer med utvidet sykkelnett.*



*Sykkelvei i Fjordgata kan kanskje se slik ut?*



*Et forslag til hvordan sykkeltilrettelegging kan se ut i Dronningens gate.*

## Mot 2050:

- Etablere gjennomgående sykkeltilbud i Erling Skakkes gate.
- Omdisponere kjøreareal til sykkeltilbud ved tilstrekkelig trafikkreduksjon. Eksempelvis kan reduksjon fra fire til tre kjørefelt i Prinsens gate åpne for å etablere et sammenhengende, direkte sykkeltilbud fra Elgeseter gate og nordover til Sandgata. Muligheten for å redusere antall felt må imidlertid vurderes nøye, blant annet ut fra kollektivtrafikkens behov, og hensyn til beredskap og bylogistikk.
- Nye forbindelser til Midtbyen over Nidelva og kanalen i henhold til forslag vist i [fagrappport om Byliv, gange og bymiljø](#). Disse nye forbindelsene supplerer eksisterende innfartsårer mot Midtbyen, og bidrar til et tettere sykkelnett med høyere samlet kapasitet.

# KOLLEKTIVTRAFIKK



## Oppsummerte anbefalinger mot 2030

Mot 2030 anbefales:

- **Kollektivårer uten personbiltrafikk** med bedre kapasitet for vekst i tilbudet.
- **Strategisk samlokalisering av holdeplasser** for tog, trikk, fly-, lokal-, metro- og regionbuss for å gi bedre forståelse av kollektivtilbudet.
- **Plass til bysykkel, elsparkesykkel og sykkelparkering ved kollektivholdeplasser.**
- **Bedre og tryggere ruter for beredskap** ved å benytte kollektivårer uten personbiltrafikk.
- **Autonome båter** som supplement til buss og broer.
- **Taxi er et viktig ledd i kollektivtrafikken**, og bør tillates i kollektivtraseene. Taxiholdeplasser sikres nær målpunkt i Midtbyen, og ladeinfrastruktur etableres.
- **Utrede skinnegående kollektivtransport** som supplement til metrobuss.



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

## Oppsummerte anbefalinger mot 2050

Mot 2050 anbefales:

- **Øke kollektivkapasiteten:** Vurdere utvidet metrobussystem, autonome busser, utvidet trikketrasé, kollektivsystem under bakken, bybane, gondol eller rutebåt.
- **Øke kapasiteten for buss gjennom Midtbyen** ved å dele inn holdeplassene mellom Metrobuss, lokalbuss og regionbuss/flybuss.
- **Forsterke jernbanens rolle i lokaltrafikken** gjennom dobbeltspor, flere avganger og stasjoner.
- **Redusere antall personbiler i Midtbyen** med begrenset mulighet for gjennomkjøring.

# KOLLEKTIVTRAFIKK

Tiltak mot 2030 og 2050

## Delmål



Bedre framkommeligheten for gående, syklende og kollektivreisende.



God tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.



Bedre trafiksikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper.

## Mot 2030:

- **Bedre framkommelighet for kollektivtrafikk** ved å avlaste Prinsens gate og Olav Tryggvasons gate for biltrafikk.
- **Trefelts løsning i Olav Tryggvasons gate** for at busser kan passere hverandre på holdeplasser.
- **Samle stasjoner i Olav Tryggvasons gate** i nærheten av Nordre gate. Kutte stasjonene i Søndre gate og ved Nova kinosenter fordi disse ikke har tilstrekkelig lengde eller mulighet for fullverdig infrastruktur. De to stasjonene erstattes av de nye stasjonene ved Nordre gate.
- **Grep fra kortsiktig gatebruksplan opprettholdes.**
- **Vurdere nye holdeplasser sør for Prinsenkrysset for region- og flybuss.**
- **Opprette autonom bydelsbuss** for å sikre bedre tilgjengelighet fra viktige adkomstpunkter og parkeringshus.
- **Etablere autonome båtruter** på tvers og på langs av av kanalen og Nidelva.

## Mot 2050:

- **Utrede kapasitetssterke kollektivløsninger** som kan supplere eller erstatte dagens Metrobussystem når kapasitetsgrensen overskrides. Dette kan være kollektivsystem under bakken, i lufta, bybane eller andre fremtidsrettede transportformer.
- **Bygge opp om et enkelt og lett forståelig kollektivsystem gjennom Midtbyen.**
- **Rendyrke kollektivfeltene uten privatbiler**, og etablere separate stasjoner for Metrobuss.
- **Etablere ringruter i et utvidet ringvegsystem** for å avlaste busstrafikken gjennom Midtbyen.
- **Vurdere å forlenge og utvide trikketraséen** mot Brattøra/Nyhavna og St. Olavs hospital/ Gløshaugen.
- **Taxiholdeplasser omfordes til strategiske plasseringer** for å gi rom for mer byliv i forlengelser av bylivsgater.





Grønne busser i Prinsenkrysset en snøtung dag. Foto: Knut Opeide/ Miljøpakken

# GATEBRUK, FREMKOMMELIGHET OG TRAFIKKSIKKERHET



## Oppsummerte anbefalinger mot 2030

Mot 2030 anbefales:

- **Etablere et fleksibelt og lett lesbart system** med tovegs bilring, som kan innføres trinnvis.
- Bruke kjørefelt som kjøremønsteret frigir til gående, syklende og bylogistikk.
- **Flytte biltrafikken ut av kollektivårene**, for å sikre god framkommelighet for kollektivtrafikk og utrykningskjøretøy, og kapasitetsøkning for kollektivtrafikk.

- **Sikre tilgjengelighet til viktige målpunkt.**
- **Redusere gjennomkjøringstrafikken.**



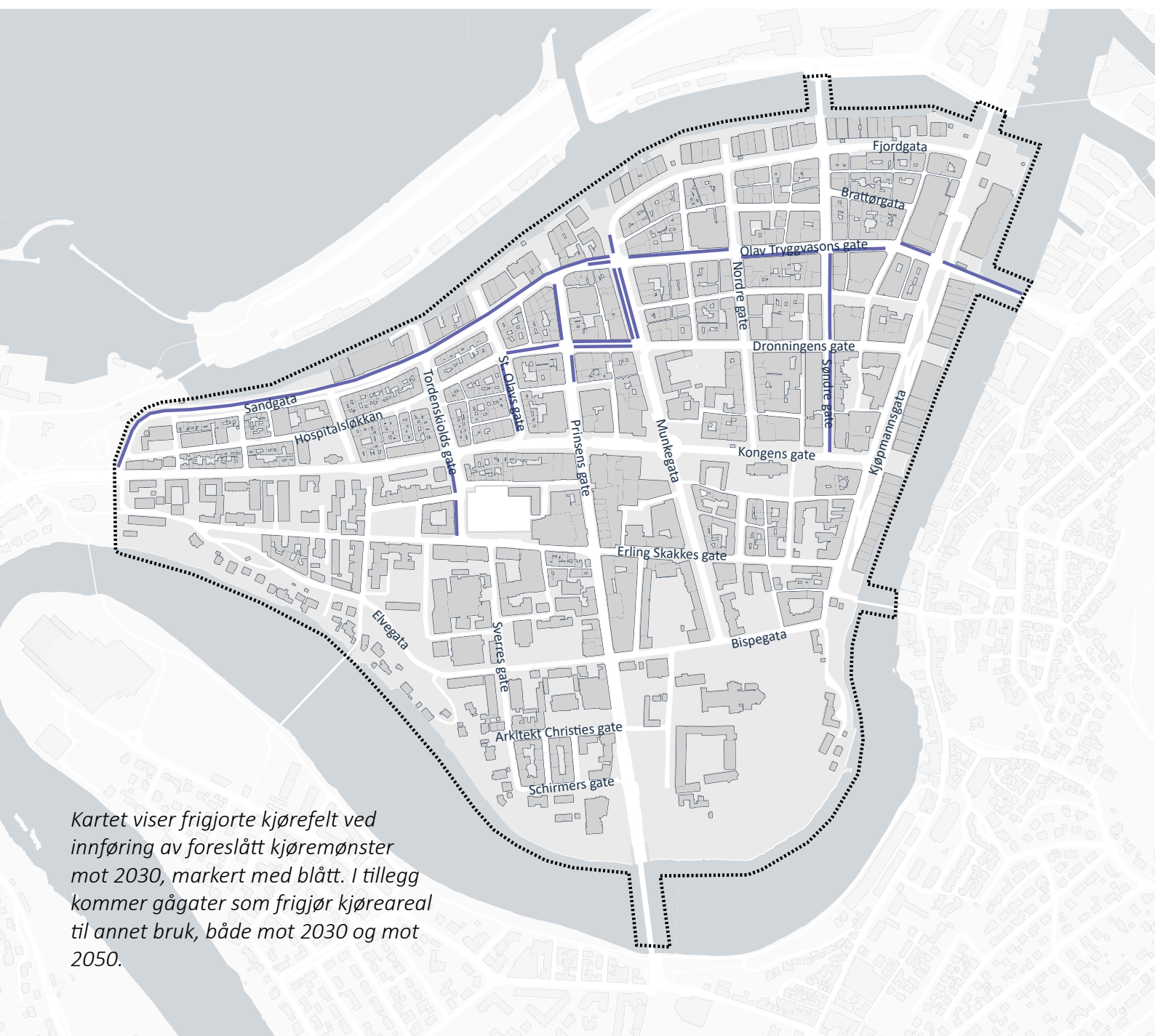
## Oppsummerte anbefalinger mot 2050

Mot 2050 anbefales:

- **Frigjøre areal til andre trafikantgrupper og byliv.** Dette kan oppnås med ulike virkemidler, med alternativ sju, sektorisert løsning, som ytterpunkt.
- **Forsterke ringvegnettet** for å kunne gjøre tiltak som redusert gjennomkjøring gjennom Midtbyen. Eksempel på dette er den såkalte Bakklandstangenten.
- **Gjennomføre tiltak som hindrer overføring av trafikk** til tilgrensende sårbare områder.

# GATEBRUK, FREMKOMMELIGHET OG TRAFIKKSIKKERHET

Tiltak mot 2030 og 2050



Kartet viser frigjorte kjørefelt ved innføring av foreslått kjøremønster mot 2030, markert med blått. I tillegg kommer gågater som frigjør kjøreareal til annet bruk, både mot 2030 og mot 2050.

## Delmål



Bedre framkommeligheten gjennomkjøring i Midtbyen for gående, syklende og kollektivreisende.



Redusere gjennomkjøring i Midtbyen.



Flere bilfrie områder for opphold, gange og sykling.



Bedre trafiksikkerhet og økt trygghetsfølelse for alle brukergrupper.

### Tiltak mot 2030:

- **Stenge Prinsens gate for gjennomkjøring**
- **Stenge Olav Tryggvasons gate for gjennomkjøring**
- **Envegsregulere Søndre gate sørover slik den tidligere var regulert.**
- **Lede mye av biltrafikken utenom Midtbyen.**  
Reduksjon av gjennomgangstrafikk i Midtbyen er et av delmålene fra prosessplanen. Tiltak for å oppnå dette må i stor grad gjennomføres utenfor Midtbyen, for å sikre at andre veger enn gjennom Midtbyen velges for de som ikke har målpunkt der.
- Tiltak som bevisst gjør det vanskelig å kjøre gjennom Midtbyen vil kunne virke mot sin hensikt, siden også busser vil rammes av kødannelse. Bruk av tilfartskontroll mot Midtbyen kan være egnet der dette ikke går ut over busstrafikken.
- **Vegprising, bompenger og teknologiske løsninger** kan brukes til å gi høy kostnad for kjøring gjennom Midtbyen, mens det vil være lav eller ingen kostnad for å kjøre til Midtbyen for å bruke handel- og servicetilbudet her.
- **Bedre trafiksikkerhet for MC og moped,** som er ubeskyttede trafikantgrupper, gjennom redusert hastighet og færre feltskifter.
- **Ved innføring av tovegsring frigjøres flere felt.** Disse feltene kan brukes til for eksempel gående, byliv, sykkelløsninger og bylogistikk.
- **Motorisert trafikk må sikres lav fart** gjennom utforming og redusert fartsgrense.

### Tiltak mot 2050:

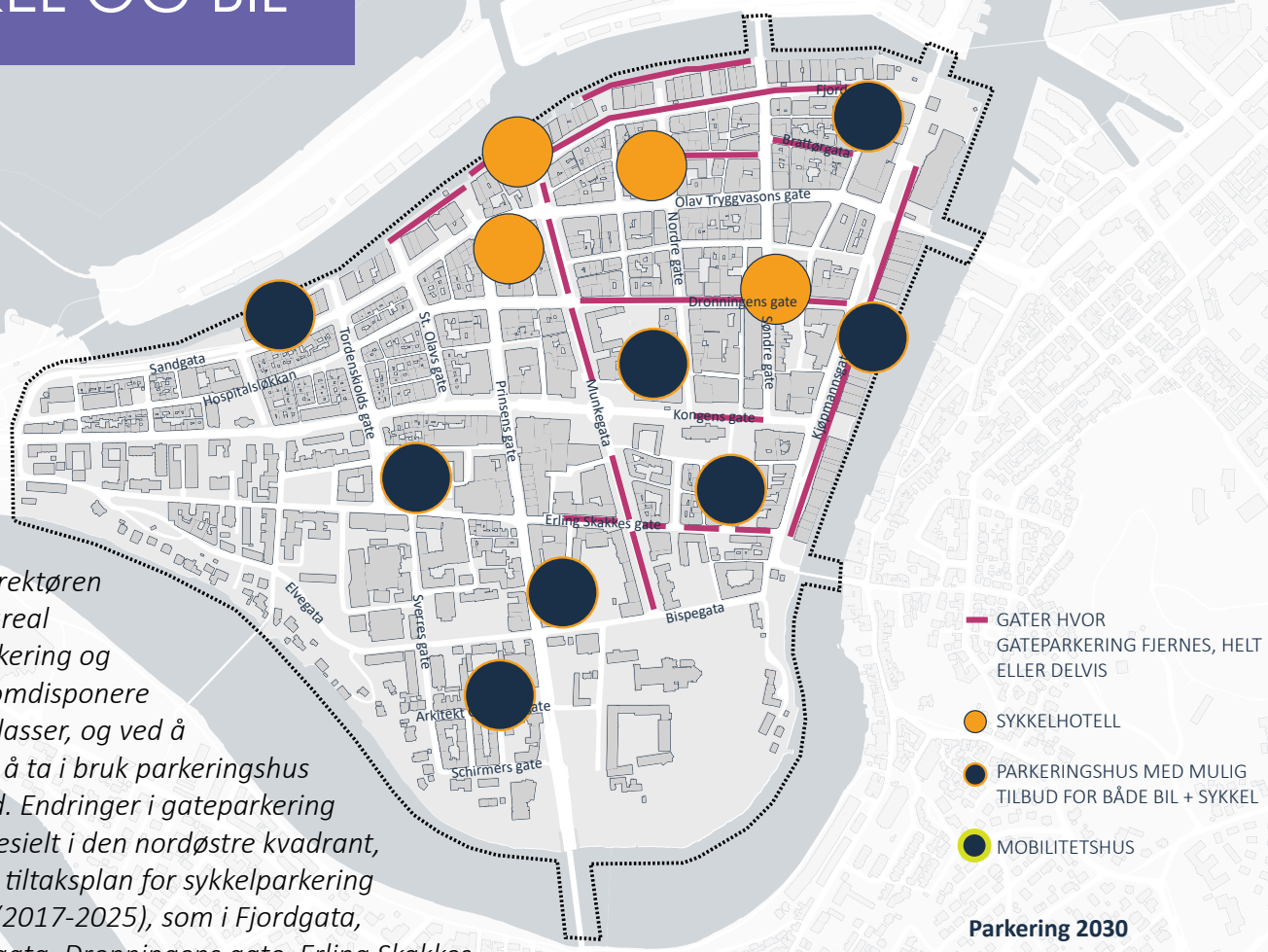
- **Midtbyen deles inn i tre sektorer,** slik at privatbiler kan kjøre inn til Midtbyen fra sør, vest eller øst, men ikke gjennom Midtbyen.

### Tiltak for å muliggjøre større endringer i kjøremønstre og dermed skape mer areal til byliv og myke trafikanter

Trafikkberegningene viser at det er behov for en betydelig reduksjon i trafikkmengden i Midtbyen for å kunne endre det overordnede kjøremønsteret ut fra prinsipp om enveis ring eller sektorisert løsning. Selv om gatebruksplan for Midtbyen foreslår tiltak som skal bidra til å gjøre det lettere å komme til og fra Midtbyen uten bruk av personbil, og tiltak som skal bidra til redusert arbeidsparkering, vil grepene som skal til for betydelig trafikkreduksjon i Midtbyen også være avhengig av tiltak som ligger utenfor gatebruksplanens avgrensing. For eksempel å bygge Nydalsbrua, nye tunneler under Sluppen og Singsaker og mer kapasitet på Nordre Avlastningsveg.

# PARKERING FOR SYKKEL OG BIL

Mot 2030 anbefaler kommunedirektøren å frigi gateareal til sykkelparkering og byliv ved å omdisponere parkeringsplasser, og ved å stimulere til å ta i bruk parkeringshus i større grad. Endringer i gateparkering vurderes spesielt i den nordøstre kvadrant, i henhold til tiltaksplan for sykkelparkering i Midtbyen (2017-2025), som i Fjordgata, Kjøpmannsgata, Dronningens gate, Erling Skakkes gate og Munkegata og viktige byrom. Totalt anslås det at 150-300 plasser må fjernes for å gi plass til andre byfunksjoner. Før gateparkering reduseres skal attraktiviteten og tilgjengeligheten i parkeringshus/mobilitetshus forbedres.



Parkering 2030

## Oppsummerte anbefalinger mot 2030

Mot 2030 anbefales:

- **Hele Trondheim: Bruke parkering aktivt som verktøy for ønsket utvikling.**
- **Følge opp vedtatt sentrumsstrategi:** Redusere gateparkeringsplasser for å gi mer plass til gående, syklister, byrom for opphold, varelevering og kollektivtrafikk.
- **Øke antallet parkeringsplasser for HC, tjeneste- og næringstransport** ved viktige målpunkt.
- **Etablere lasteplasser (korttidsparkering)** for henting av varer for kunder ved viktige målpunkt.
- **Samarbeide med grunneiere og arbeidsgivere** for å få ned omfanget av arbeidsparkering.
- **Øke attraktiviteten i parkeringshus** gjennom kommunal veiledning.
- **Etablere sykkelhoteller og sykkelparkering** ved viktige målpunkt i Midtbyen.
- **Tiltak utenfor Midtbyen: Etablere mobilitetshus** med tilgjengelige, miljøvennlige transportformer, som sykkel, elsykkel, elsparkesykkel, delebiler, med mere.
- **Sambruke parkeringsareal med varelevering.**



## Oppsummerte anbefalinger mot 2050

Mot 2030 anbefales:

- **Etablere flere mobilitetshus** på nøkkelpunkt utenfor Midtbyen.
- **Omdisponere gateparkering** til sykkelparkering, gågater, bynatur med mere

# PARKERING FOR SYKKEL OG BIL

Tiltak mot 2030 og 2050

## Delmål



God tilgjengelighet for alle trafikantgrupper.



Effektiv varelevering og bylogistikk.



Avklare parkeringsstrategi for Midtbyen.



Øke antall sykkel-parkeringsplasser i Midtbyen.

Redusere arbeidsparkering i Midtbyen.

## Tiltak mot 2030:

- **Flytte parkering fra gate til parkeringsanlegg under tak** i størst mulig grad.
- **Etablere mobilitetshus nært Midtbyen.** Mobilitetshus skal i tillegg til parkering, fungere som knutepunkt for andre transportformer, som Metrobuss, bysykkel og sykkelparkering.
- **Endre parkeringstilbud i utvalgte gater** for å gi plass til gående, syklende og byliv.
- **Kommunalt bidrag med rådgivning for utforming, opprusting og tilpasning av eksisterende parkeringsanlegg.** Trondheim kommune bør spille en aktiv rolle for å sikre at parkeringstilbudet ved blant annet Trondheim stasjonsenter og Marienborg tilgjengeliggjøres for allmennheten i form av offentlige mobilitetshus.
- **Utvikle et oppgradert system for dynamisk visning til parkeringstilbud/-anlegg.**
- **Kontinuerlig vurdering av behov, plassering og utforming av HC-parkeringsplasser** gjennom kartlegging av bruk, og dialog med interesseorganisasjoner.
- **Aktiv parkeringspolitikk med bruk av prissetting og tidsbegrensing** som virkemidler. Systematisk kartlegging av hvordan parkeringstilbudet brukes. Dette skal blant annet sikre at parkeringsplasser

på gategrunn prioriteres for besøkende til Midtbyen.

- **Omdisponering av gateparkering for privatbiler, til delebilparkering og sykkelparkering** i bylivsgater, sykkelgater og bolig-gater. Områder som Munkegata, Dronningens gate, Fjordgata og Kalvskinnet bør vurderes.
- **Gå i dialog med Trondheim Havn om et prøveprosjekt for deler av kaifronten mot kanalen** og Nordre gates allmenning.

## Sykkelparkering:

- **Gjennomføre tiltaksplan for sykkelparkering** i henhold til politisk vedtak. Spesielt i bylivsgater foreslås det å bruke bilparkeringsplasser til sykkelparkering der dette er nødvendig, da dette er aktuelle målpunkter for syklister. Transportsykkelparkering bør vurderes i Munkegata, både nord og sør for Torvet. I tillegg foreslås flere aktuelle punkter for sykkelhotell/-skap ved byrom og plasser tett på sykkelnettet, se anbefalingskart for sykkelnett.
- **Etablere sykkel-parkeringsplasser på kaiareal nord for Fjordgata.**
- **Etablere et attraktivt sykkel-parkeringstilbud i eksisterende og nye parkeringshus i Midtbyen.**





*Visjon om Frogner mobilitetshus i Oslo.  
Illustrasjon: Niels Torp via vartoslo.no*



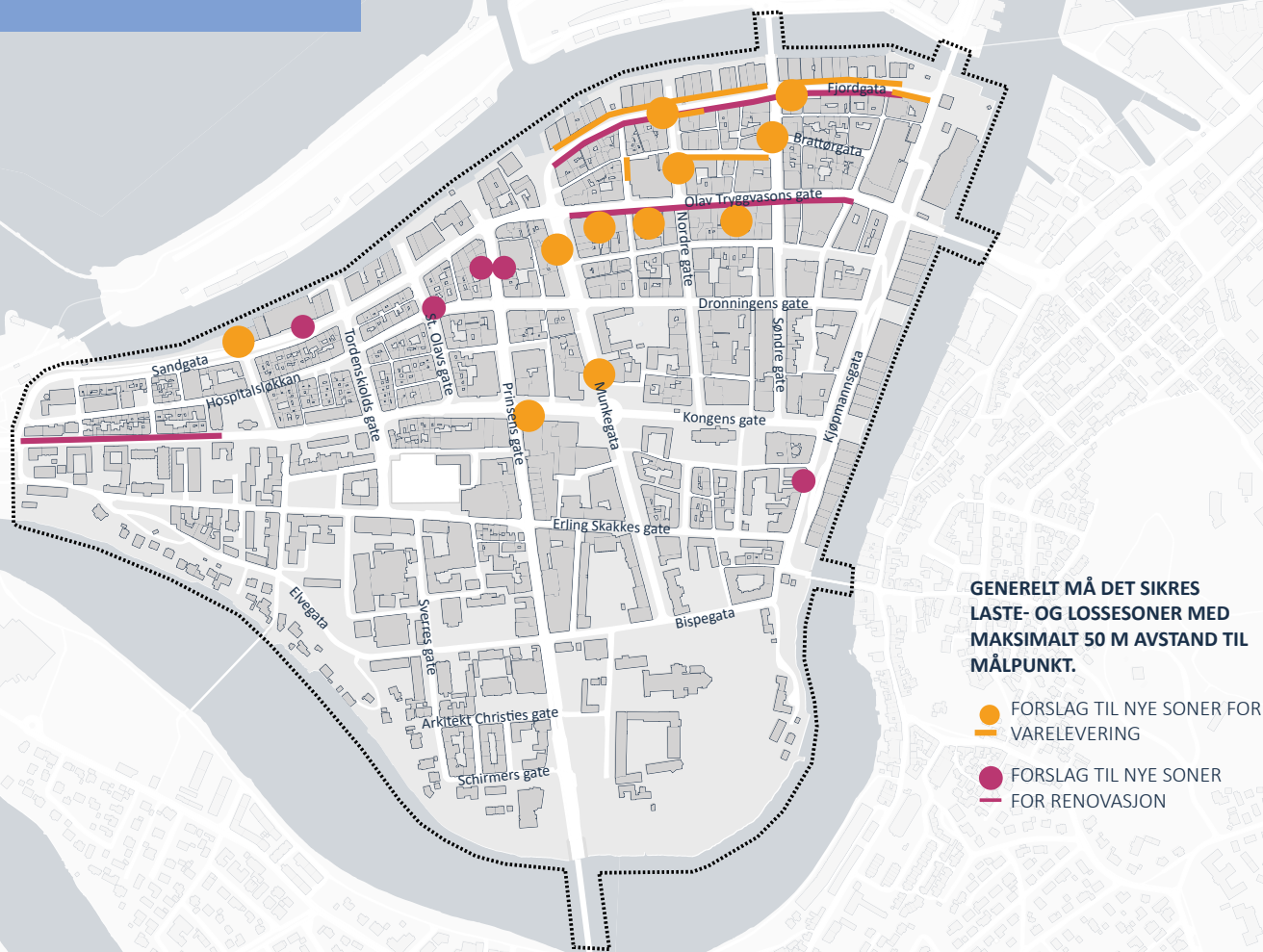
*Kanskje er autonome kjøretøy, som AtBs buss (her under utprøving på Øya), tilknyttet fremtidens mobilitetshus? Foto: AtB*

#### **Tiltak mot 2050:**

Framover mot 2050 er det sannsynlig at flere faktorer vil bidra til å påvirke parkeringstilbudet i Midtbyen. Viktige grep i et perspektiv sett mot 2050 vil være:

- **Videre satsing på nye mobilitetshus** med nærhet og god tilknytning til Midtbyen.
- **Gjennomføre tiltak for å redusere privatbilbruk** og fremmer overgang til gange, sykkel og kollektivtransport kan gi mulighet for økt omdisponering av gategrunn fra parkering til andre formål; blant annet utvidet areal til byliv, fortau, flere gågater og mer sykkeltilrettelegging.
- **Videre satsing på sykkelparkering og parkering for mikromobilitetsløsninger.**

# BYLOGISTIKK: VARELEVERING OG RENOVASJON



Behov og løsninger for bylogistikk vil være under stor endring. Forslag til nye soner og punkter for varelevering og renovasjon er et utgangspunkt sett med dagens øyne. I likhet med løsninger for varelevering, er teknologi med på å endre løsninger for å håndtere avfall mot 2030.

## Oppsummerte anbefalinger mot 2030

Mot 2030 anbefales:

- **Utarbeide en egen bylogistikkveileder** for Midtbyen for å sikre at bylogistikk blir ivaretatt på en god måte både i vegforvaltning, drift, byggesaker og reguleringssaker.
- **Etablere kontinuerlig dialog og tilpasning av tilbudet**, med leverandører og brukere.
- **Undersøke hvordan ny teknologi kan gi bedre svar** på dagens problemstillinger for varelevering og renovasjon.
- **Etablere laste-/lossesoner** maksimalt 50 meter fra varemottak.
- **Øke antallet parkeringsplasser for næringstransport.**
- **Jobbe mot fossilfri/klimanøytral transport av avfall**, i henhold til avfallsplan for Trondheim kommune 2018-2030.

# BYLOGISTIKK

tiltak mot 2030

Delmål



Effektiv  
varelevering og  
bylogistikk.

Tiltak mot 2030:

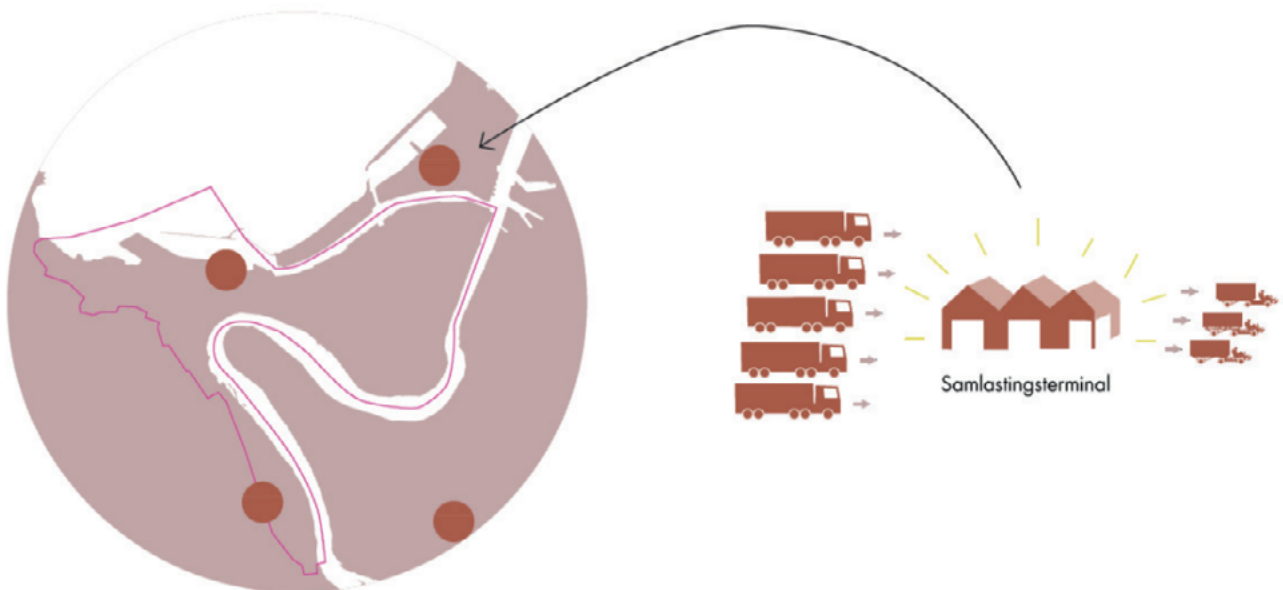
- **Utarbeide en overordnet veileder for bylogistikk.** Veilederen må beskrive robuste prinsipp for varelevering og renovasjon, og et godt system for å ta inn nødvendige endringer etterhvert som behovet forandrer seg. Lokal kunnskap fra relevante yrkesgrupper og anbefalinger fra NORSULPs håndbok bør legges til grunn for innholdet i veilederen.
- **Starte prøveprosjekt om tidsbegrensede vareleveringsplasser** kombinert med parkering for bil. Ved å legge til rette for sambruk av plasser, kan det tilrettelegges for flere plasser for varelevering tett på varemottak.
- **Vurdere og undersøke muligheter for nullutslippstasjoner.**
- **Enveisregulere gågatenettet** for å gi mindre konflikt og bedre trafiksikkerhet ved varelevering og renovasjon. Enveisregulering, kombinert med å åpne for inn- eller utkjøring av nettverket på steder som i dag er avstengt fysisk vil forbedre situasjonen.
- **Igangsette og videreføre arbeid med sisteleddsdistribusjon** (last-mileterminaler) i samarbeid mellom logstikkoperatører, renovasjonsselskap, næringsdrivende og offentlige myndigheter. Prinsippet for dette tiltaket er omlasting av varer fra større kjøretøy til eksempelvis mindre kjøretøy (mikrologistikk) eller samlasting av varer til visse områder. Tiltaket kan etableres på ulike nivå, rettet mot å betjene byområder (for eksempel Midtbyen), strøk (for eksempel nordøstre kvadrant) og kvartaler. Slike prinsipp for løsninger er blant annet beskrevet i Bylogistikkprogrammet til Statens vegvesen.

**Det må utarbeides detaljløsninger for flere gater i Midtbyen for å løse varelevering og renovasjon på en god måte. Nye løsninger kan for eksempel være under bakken, siden det planlegges endret gatebruk gjennom gatebruksplanen og pågående gateprosjekt. Dette gjelder følgende gater fram mot 2030:**

- **Fjordgata:** Samordning med planlagt gjennomgående sykkelvegløsning på nordsiden.
- **Dronningens gate:** Samordning med planlagte tiltak for forbedret sykkelframkommelighet.
- **Nordre gate (nordlig del), Carl Johans gate og Brattørgata:** Behov for samordning med planlagt tilrettelegging for gågater.
- **Olav Tryggvasons gate:** Framkommelighet for kollektivtrafikk og utrykning må sikres, samtidig som nye holdeplasser må etableres sentralt midt i handelssenteret i Midtbyen. Bylogistikk-løsninger må ivaretas i videre detaljutforming av gata gjennom pågående gateprosjekt. I planlegging av framtidig løsning for ombygging av Olav Tryggvasons gate (gateprosjektet) bør Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune vurdere å ta ansvar for enhetlig eierskap og drift av fortausarealene på nord- og sørsiden av vegen, med bidrag fra private grunneiere. Enhetlig drift av arealene vil sikre bedre framkommelighet og bedre forutsigbarhet for vareleveranser og renovasjon, og vil gjøre virksomhetene i gata mer tilgjengelige fra sidegatenettet.
- **Kongens gate:** Bylogistikk-løsninger må ivaretas i detaljutformingen av gata gjennom pågående gateprosjekt.

# BYLOGISTIKK

tiltak mot 2050



*Prinsipp for "last mile- terminal" (fra Framtidsbilder Trondheim sentrum 2050 med sentrumsstrategi, Team LALA Tøyen)*

## Tiltak mot 2050

- **Innarbeide bestemmelser som krever felles renovasjons- og vareleveringsløsninger** i nye reguleringsplaner i Midtbyen, og sikre at bestemmelser følges opp i gjennomføringsfasen for prosjektene. Krav om felles løsninger vil kunne gi incitament til å utvikle blant annet nedgravde renovasjonsløsninger med containere eller avfallssug, som vil redusere tømmefrekvensen.
- **Trondheim kommune bør jobbe for å innarbeide og utvikle innovative løsninger**, og

kontinuerlig vurdere hvilke forbedringstiltak som kan gjennomføres i samarbeid med brukere, logistikkoperatører og renovasjonsselskap.

- **Ivareta gode løsninger for bylogistikk ved eventuelle endringer** og justering av kjøremønster og kjørefeltinndeling i gater i Midtbyen.
- **Arealer under bakken kan tas i bruk til fremtidig varelevering.**
- **Vurdere bruk av havna og vannveiene til bylogistikk.**



Midtbyen i skinnende høstsol, slik vi liker å se den. Foto: Trondheim kommune/Carl-Erik Eriksson

# HANDLINGSPLAN

## Handlingsplan til Gatebruksplan for Midtbyen

Utbyggingsrekkefølgen må koordineres slik at uønskede effekter på trafikkflyt unngås. Gatebruksplanen må sees i sammenheng med prosjekter også utenfor Midtbyen. Omkjøringsruter må sikres i anleggsfasen, og dette har betydning for rekkefølgen av utbyggingsprosjektene.

Det er utfordrende å tidfeste når de enkelte prosjektene skal igangsettes og avsluttes. Enkelte prosjekter bør igangsettes før andre, og handlingsplanen peker ut en hensiktsmessig rekkefølge.

### Tiltak med få avhengigheter

Mange av tiltakene som foreslås i Gatebruksplan for Midtbyen kan gjennomføres uten store ringvirkninger for øvrig trafikkbilde. Dette omfatter blant annet:

- Tilpasning til universell utforming i alle kryss.
- Bygging av nye bruer og etablering av nye båtforbindelser.
- Bylivstiltak for å forbedre forhold for gående og syklende, ved å gjennomføre trinnvis reduksjon av parkering.
- Byromsoppgraderinger, med mer areal til opphold og lek, og utbedring av universell utforming i eksisterende gater.
- Tiltak for bedre bylogistikk

### Tiltak med store avhengigheter

Planlagte planer og prosjekter i Midtbyen som vil påvirke gjennomføring av tiltak i gatebruksplanen.

Ombyggingene må skje i riktig rekkefølge. Blant annet kan kollektivsystemet bryte sammen som følge av kø og blokkerte kryss.

De fire gateprosjektene i Olav Tryggvasons gate, Kongens gate, Elgeseter gate og Innherredsveien kan ikke bygges ut samtidig. Her er det trafikale avhengigheter som må utredes. Trondheim stasjonssteder og Gryta, på nordsiden av kanalen, er forventet stengt for biltrafikk fra vinteren 2021 til cirka høsten 2022. Området skal i anleggsfasen være åpent for gående, syklende, kollektivtrafikk og utrykningskjøretøy. Ny Brattørbru bør bygges etter at trafikken har åpnet over Gryta og Jernbanebrua. Ny Brattørbru og Gryta bør være ferdig før byggefasen av gateprosjektene i Olav Tryggvasons gate og vestre del av Innherredsveien.

## Gatebruksplanens større tiltak, i anbefalt rekkefølge

### TILTAK

### AVHENGIGHET OG VIRKNING

Olav Tryggvasons gate: midlertidig ombygging til tre felt og nye stasjoner med forbikjøringsmulighet.

Kan gjennomføres samtidig som framkommelighet opprettholdes.

Prinsens gate, del 1: ombygging til tre felt ved ny regionbussholdeplass.

Kan gjennomføres samtidig som framkommelighet opprettholdes.

Fjordgata-Sandgata: sammenhengende midlertidig sykkelveg med fortau fra Ilevollen til Brattørbrua.

Ingen kjente avhengigheter.

Dronningens gate, sykkeltilrettelegging mellom Munkegata og Søndre gate.

Ingen kjente avhengigheter.

Erling Skakkes gate og Smedbakken/Tordenskiolds gate, etablering av sekundært tilbud for sykkel.

Ingen kjente avhengigheter.

Munkegata, ombygging til paradegate med sykkelanlegg i nord.

Ingen kjente avhengigheter.

Fjordgata, ombygging av sykkelveg til fullverdig standard inkludert opprusting av fortau og beplantning.

Kan ikke bygges samtidig med Olav Tryggvasons gate.

Kongens gate, gateprosjektet

Bør ikke gjennomføres før Osloveien gjenåpnes.

Prinsens gate, del 2: stenges for gjennomkjøring mellom Sandgata og Erling Skakkes gate.

Avhengigheter mot gateprosjektet i Kongens gate må avklares.

Olav Tryggvasons gate, gateprosjektet.

Ny Brattørbru og Gryta bør være åpnet før byggestart.

Dronningens gate: ombygging mellom Munkegata og St. Olavs gate, envegsregulert mot øst med sykkeltilbud.

Bør komme etter gateprosjektet i Olav Tryggvasons gate for å sikre fleksibel bussavvikling i byggefasen.

Sandgata, ombygging av sykkelveg til fullverdig standard.

Må komme etter ferdigstilling av Kongens gate.







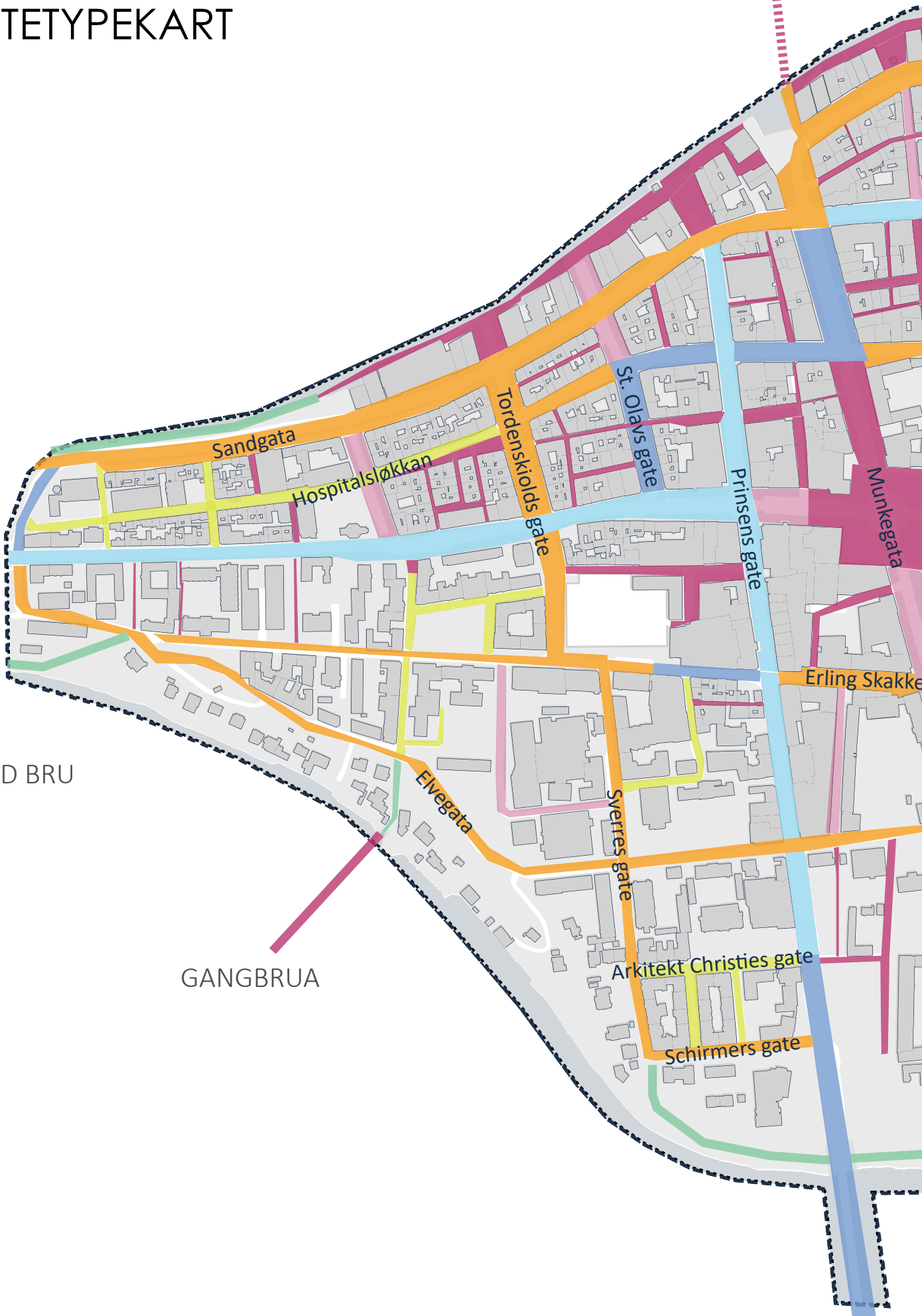
*Bilde fra julemarkedet på Torvet desember 2019. Det er første gang det nye torget tas i bruk.  
Foto: Geir Hageskal/Trondheim kommune*

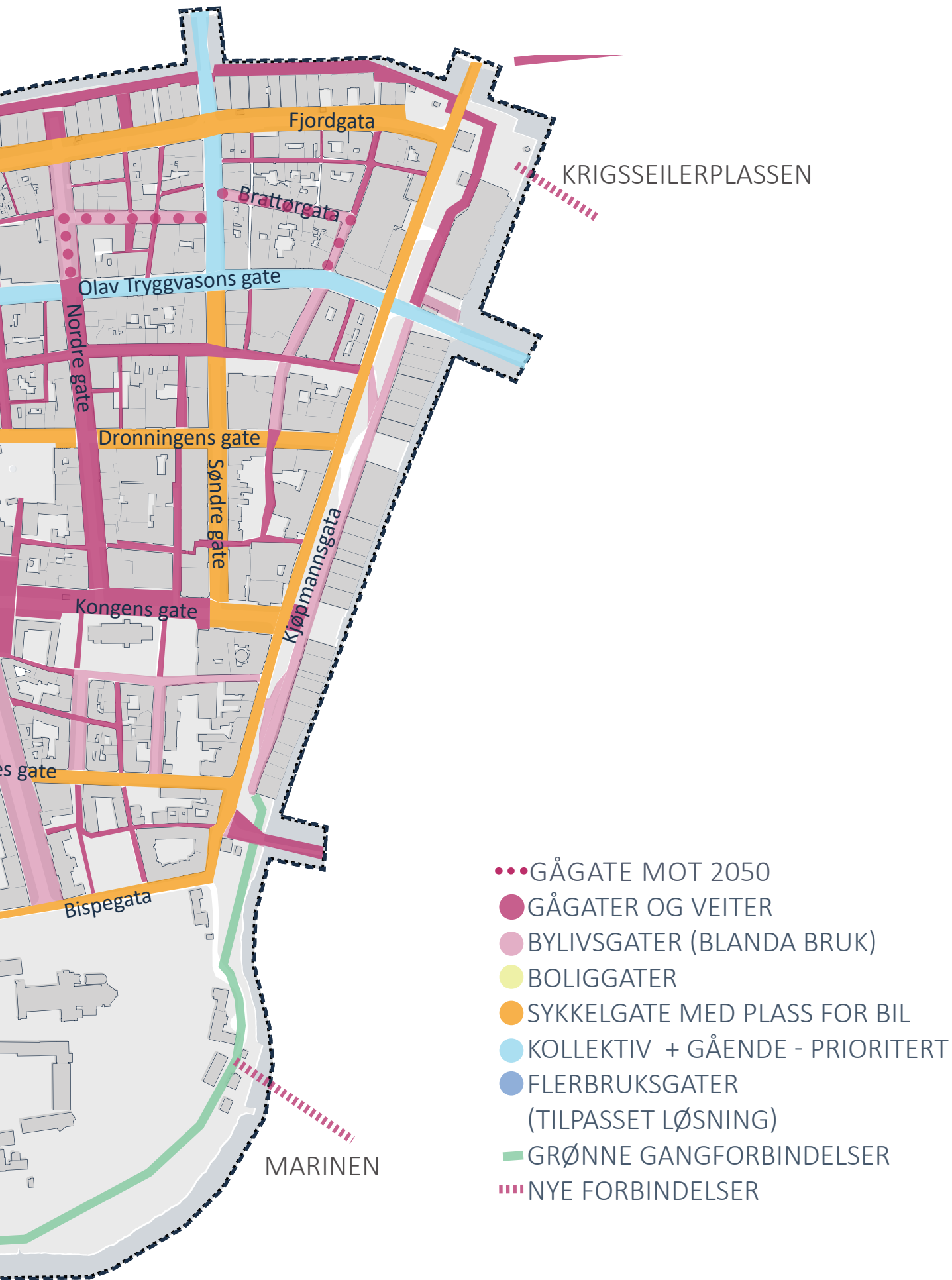
# GATETYPEKART

VESTRE KANALKAI

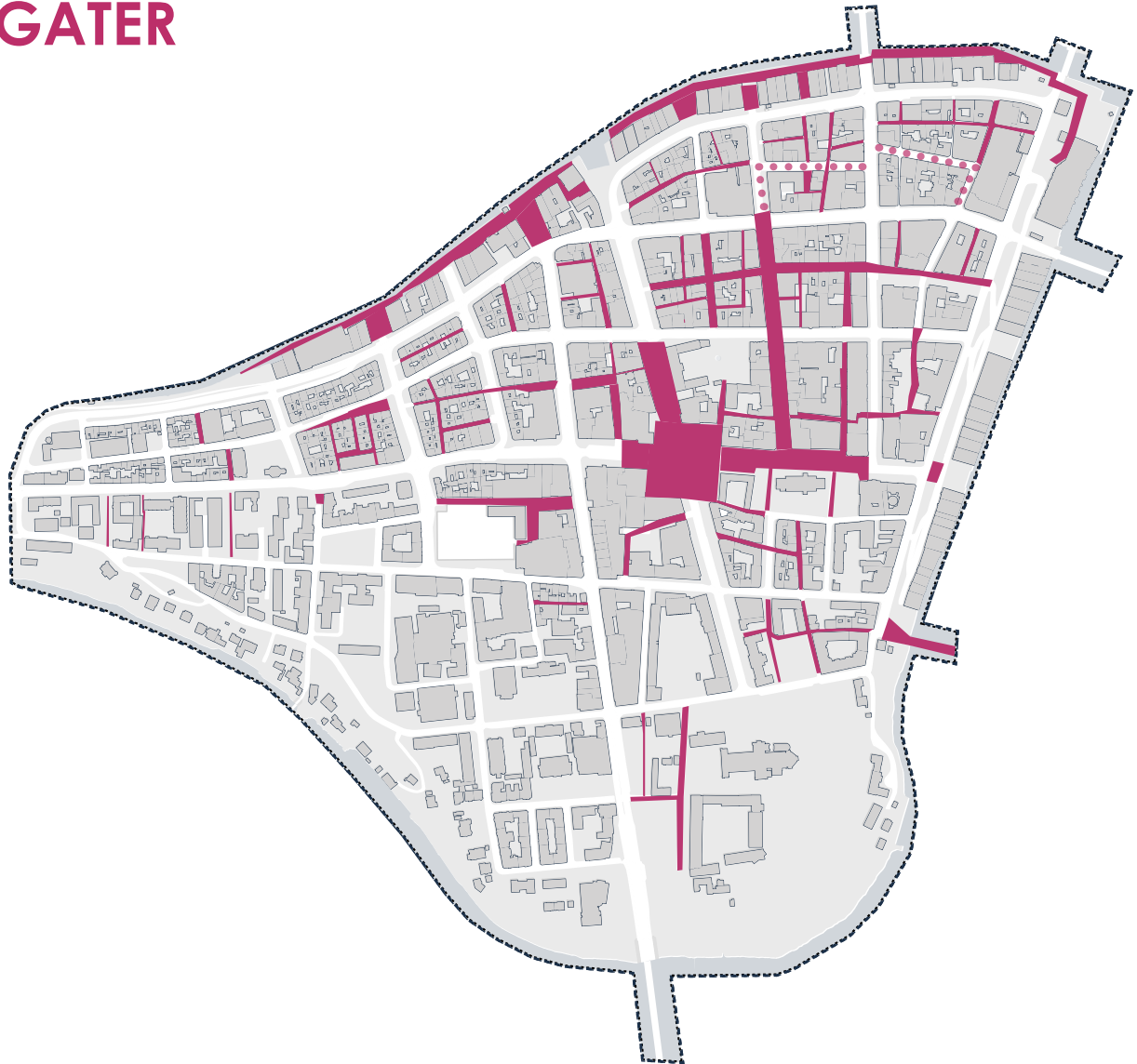
NIDAREID BRU

GANGBRUA





# GÅGATER



---

## Hva:

Gående prioriteres høyest, og det tilrettelegges for aktivitet og byliv. Gatene er tilgjengelige med sykkel. Sykkelframkommelighet er ikke prioritert, men gode sykkelparkeringsmuligheter er viktig. Gode vilkår for byliv og handel ønskes, og det må sikres gode forhold for varelevering og renovasjon. Gågater er stengt for biltrafikk, men åpner for tidsbegrenset nyttetraffic.

## Hvor:

I tillegg til eksisterende gågater, er nye gågater foreslått i Munkegata, mellom Torvet og Dronningens gate, Kongens gate, mellom Nordre gate og Søndre gate, og Fjordgatas kaifront.

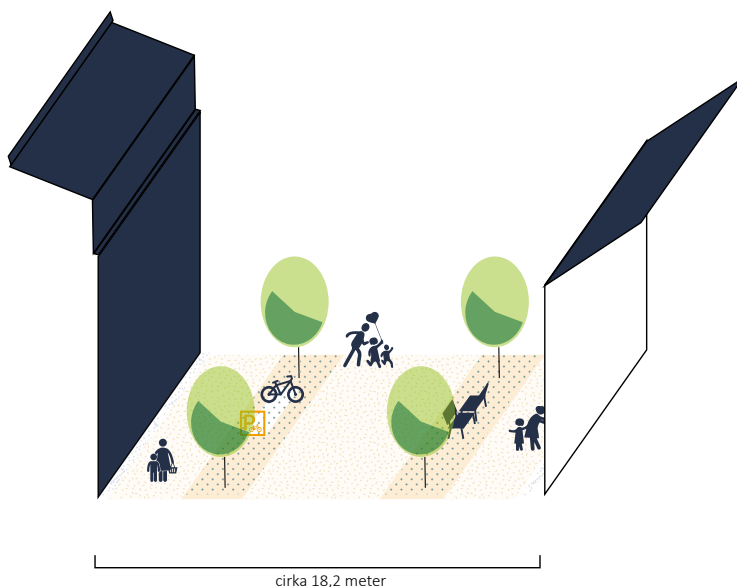
Gater markert med stipling i kartet over, som nord i Nordre gate, Carl Johans gate og Brattørgata, foreslås endret til bylivsgate mot 2030, før en endring til gågate på lengre sikt. I tillegg kan gågate i Dronningens gate mellom Munkegata og Søndre gate vurderes. Dette vil gi en større sammenhengende bilfri Midtby.

### Prinsipp for utforming:

- Fokus på trafiksikkerhet og universell utforming.
- Effektiv gangsone bør være minst 2,5-3,0 meter bred, og tilpasses lokal situasjon.
- Trygghetsskapende tiltak i gatene: Høy tetthet på benker og møblement. Det er et mål at det skal være én benk per 200 meter i Trondheim sentrum. Høy kvalitet på belysning. Trær og beplantning som hyppige innslag.
- Sykkelen er gjest.
- Bylogistikk er velkommen, men må tidsbegrenses og envegsreguleres.
- Gågater bør ha lite motorisert trafikk, og bør ikke krysses av tyngre kjøretøy.
- Gågater skiltes med normerte skilt som gir forbud mot motorisert trafikk. Det er mulig å åpne for tidsbegrenset adgang, slik at det blant annet blir mulig å gjennomføre varelevering og renovasjon.



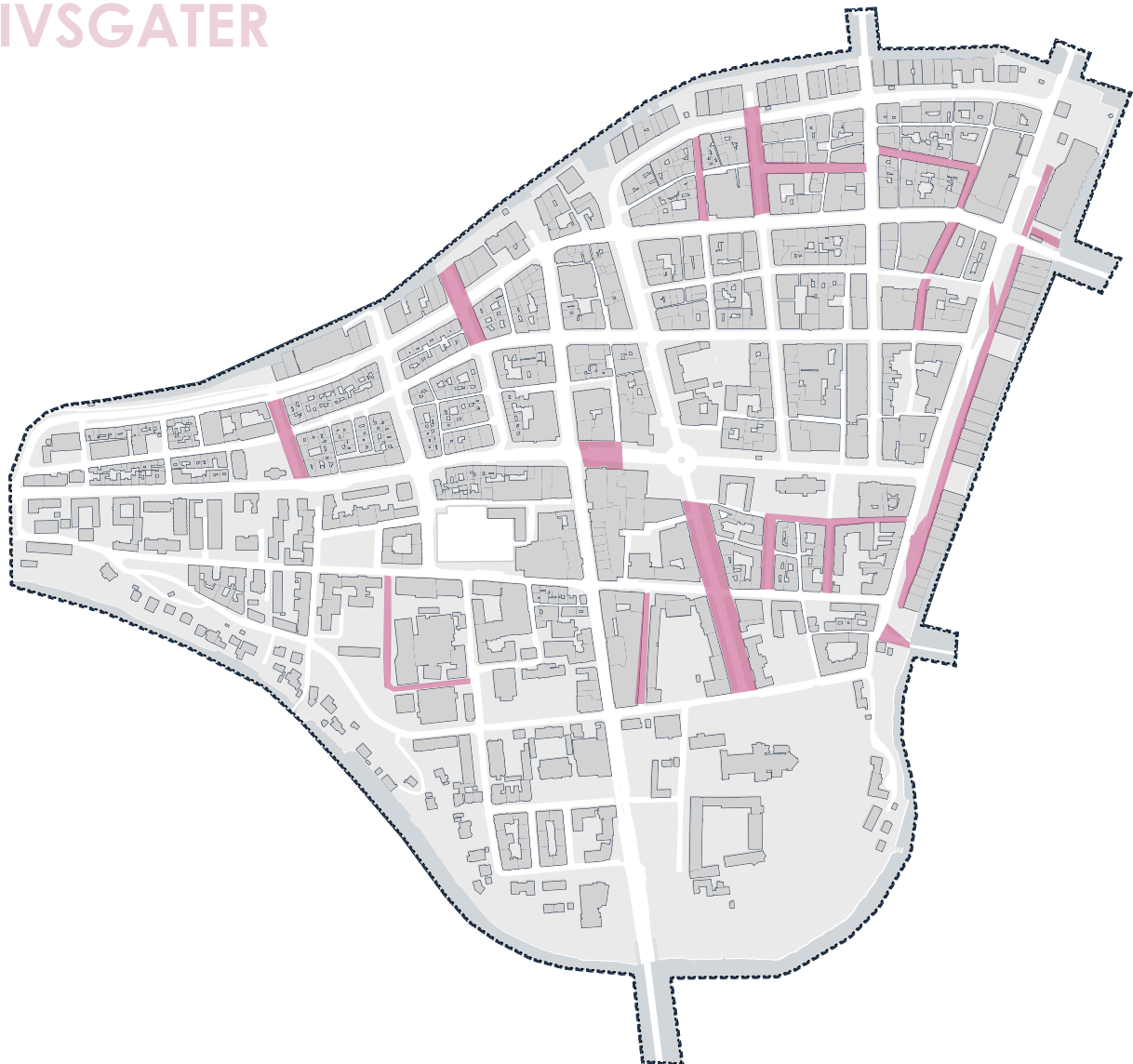
*Prioriteringspyramide for gågater.*



**EKSEMPEL**  
**Nordre gate**  
Styrke dagens oppholdsmuligheter i hele aksen.

Bygge videre på erfaringer fra denne gaten i etablering av nye og utvidete gågater.

# BYLIVSGATER



---

## Hva:

Gående prioriteres høyest, og det tilrettelegges for aktivitet og byliv. Gatene er tilgjengelige med sykkel. Tilrettelegging for sykkel der det er behov og plass. Gode muligheter for sykkelparkering er viktig. Gode vilkår for byliv og handel ønskes, og det må sikres gode forhold for varelevering og renovasjon. Bylivsgater er åpne for biltrafikk, slik at adkomst til målpunkt som parkeringsanlegg og HC-parkeringsplasser opprettholdes.

Det finnes ikke egne skilt for bylivsgater, men gatene tilrettelegges for å bli mer attraktive for gående. Tiltak som kan bidra til dette, er hastighetsbegrensende vegutforming, ikke mulighet for gjennomkjøring, utvidede fortausareal og

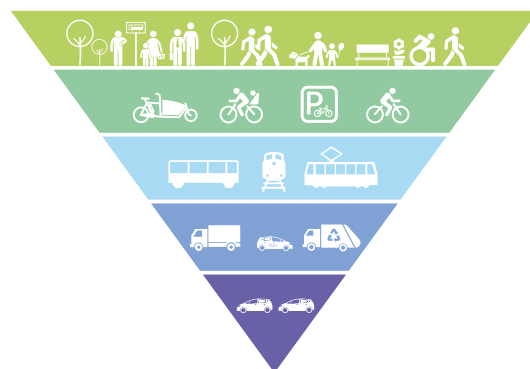
reduisert parkeringstilbud. Biltrafikk begrenses, og lavt fartsnivå sikres. Reduksjon av parkeringstilbud frigjør areal til andre formål, og reduserer etterspørselen etter motorisert ferdsel.

## Hvor:

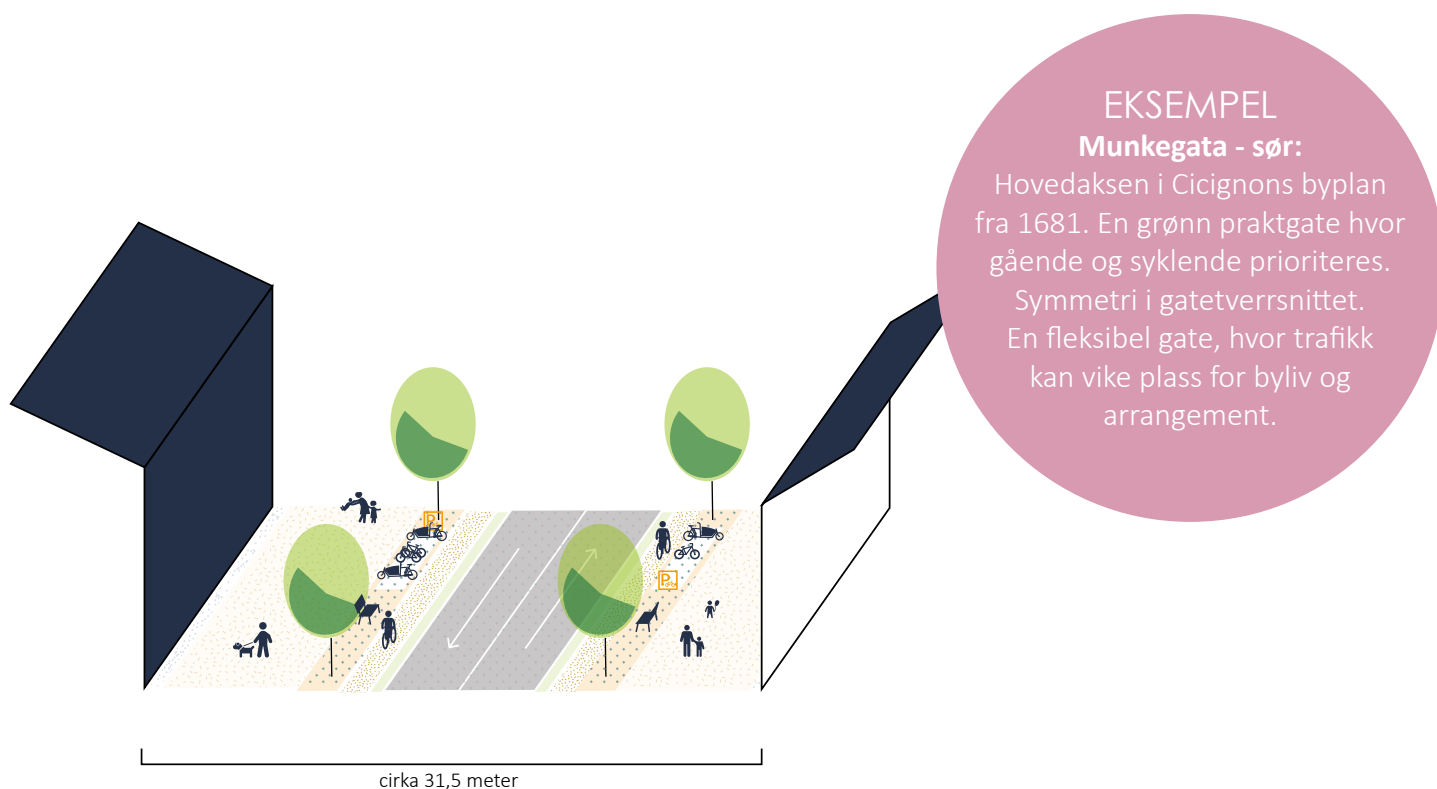
Sørlig del av Munkegata, nordlig del av Nordre gate, Carl Johans gate, Brattørgata, nedre del av Kjøpmannsgata, Hospitalsløkkan, nordlig del av St. Olavs gate, Hospitalsgata og veitene.

### Prinsipp for utforming:

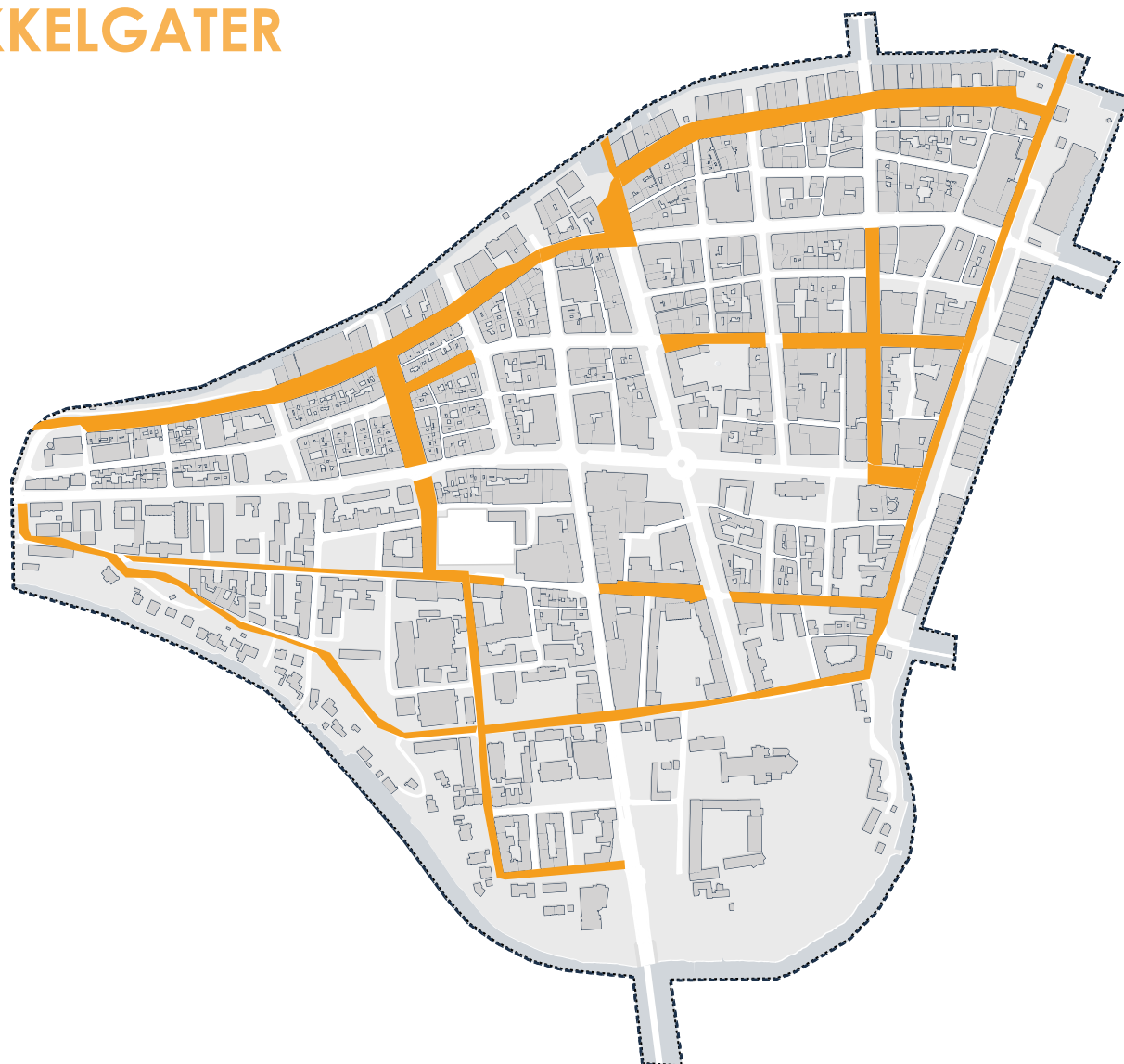
- Fokus på trafiksikkerhet og universell utforming.
- Effektiv gangsoner bør være minst 2,5-3,0 meter bred, og tilpasses lokal situasjon.
- Trygghetsskapende tiltak i gatene: Høy tetthet på benker og møblement. Høy kvalitet på belysning. Trær og beplantning som hyppige innslag.
- Sykkelen er gjest.
- Bylogistikk og privatbiler med målpunkter i gaten må sikres tilgjengelighet og trygge oppstillingsplasser.



*Prioriteringspyramide for bylivsgater.*



# SYKKELGATER



---

## Hva:

I sykkelgater prioriteres gående og syklister. Gatene har motorisert trafikk, og ulik grad av tilrettelegging for syklister. I hovednett for sykkel bør hovedløsningen ellers være separert sykkelveg, der detaljerte planer og prosjekter viser at det er mulig.

## Hvor:

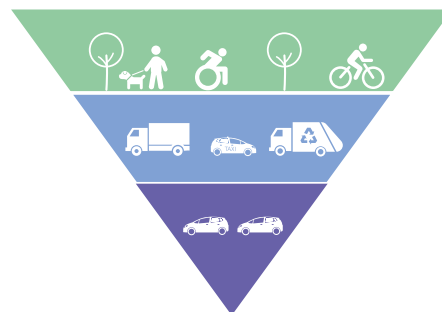
Dagens hovedsykkelnett beholdes, utvides og forbedres, og suppleres med nye sykkelløsninger i Fjordgata. Hovedsykkelløsningene skal være gjennomgående.

Sekundærnett etableres i Dronningens gate, Tordenskiolds gate/Smedbakken, søndre del av Søndre gate, Erling Skakkes gate og nordre del av Munkegata.

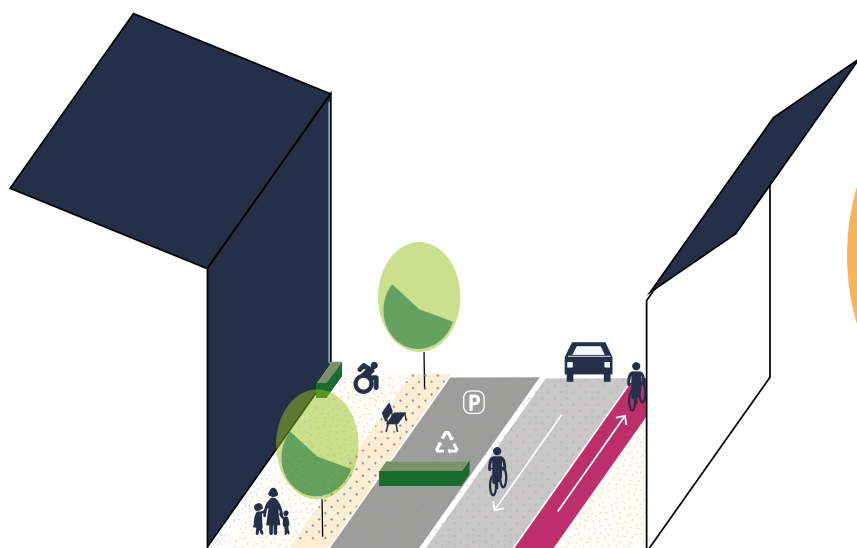


### Prinsipp for utforming:

- Særlig fokus på trafiksikkerhet i kryss.
- Ved etablering av sykkelfelt bør disse ha 2,2 meter bredde der dette er hensiktsmessig.
- Syklister er prioritert ved sykling i kjørebanelen, og nødvendig kjøring er tillatt: Varelevering, renovasjon, taxi og kjøring til eiendommene.
- Bilen er gjest, med lav hastighet og fartsreducerende tiltak.
- Gateparkering bør ikke etableres mellom fortau og sykkelfelt.
- Vareleveringslommer, beplantning og møblering bør være på én side av gaten.



*Prioriteringspyramide for sykkelgater.*



### EKSEMPEL

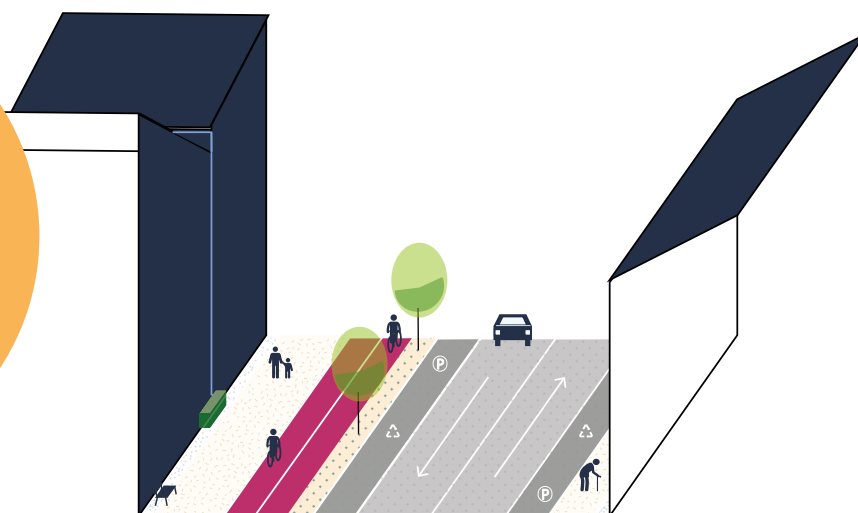
#### Dronningens gate:

Attraktiv gate å videreutvikle for syklister og gående. Dagens tosidige gateparkering gir et potensiale for omdisponering til eget sykkeltilbud, økt bredde på fortau og flere grønne innslag.

### EKSEMPEL

#### Fjordgata:

Eget sykkeltilbud. Opprettholde god bredde på areal for fotgjengere mot nord og for oppholdsarealer og møblering. Sikre gode løsninger for blågrønne elementer.



# KOLLEKTIVGATER



---

## Hva:

Fotgjengere og kollektivtrafikk prioriteres i kollektivgatene. Fortauene bør være brede, og gatene bør ha lite annen trafikk enn kollektivtrafikk, inkludert taxi, utrykningskjøretøy og bylogistikk.

## Hvor:

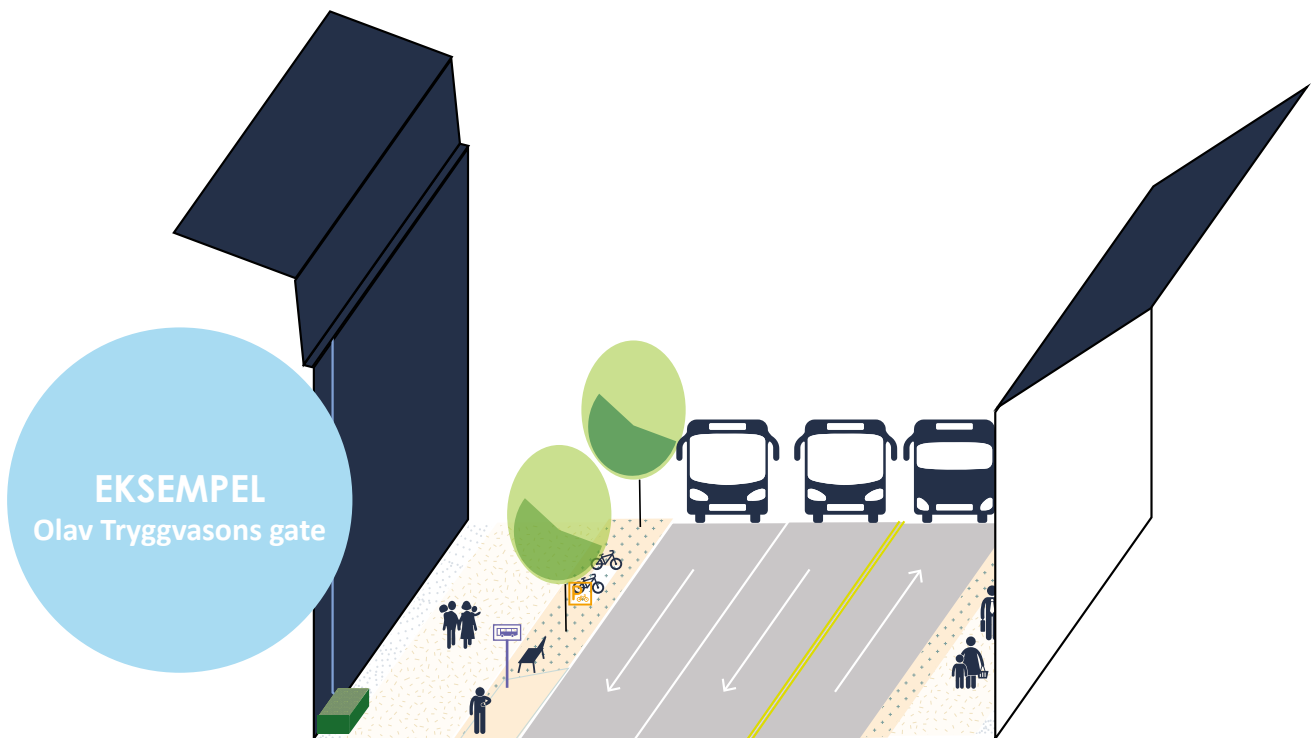
Dagens kollektivgater videreføres: Olav Tryggvasons gate, Kongens gate, Søndre gate og Prinsens gate.

### Prinsipp for utforming:

- Universell utforming: Sikre god tilgjengelighet for alle, og trygge og intuitive løsninger ved kryss og holdeplasser.
- God framkommelighet for kollektivtransport.
- Ikke egen sykkeltilrettelegging, men god dekning av sykkelparkering ved holdeplasser.
- Ved kollektivholdeplasser skal det tilrettelegges spesielt for gående, opphold og byliv.
- Tre til fire kjørefelt gir i kollektivgatene mulighet for sidestilt holdeplass med passeringmulighet, og kan gi rom for midtstilt holdeplass i fremtidig utvikling.



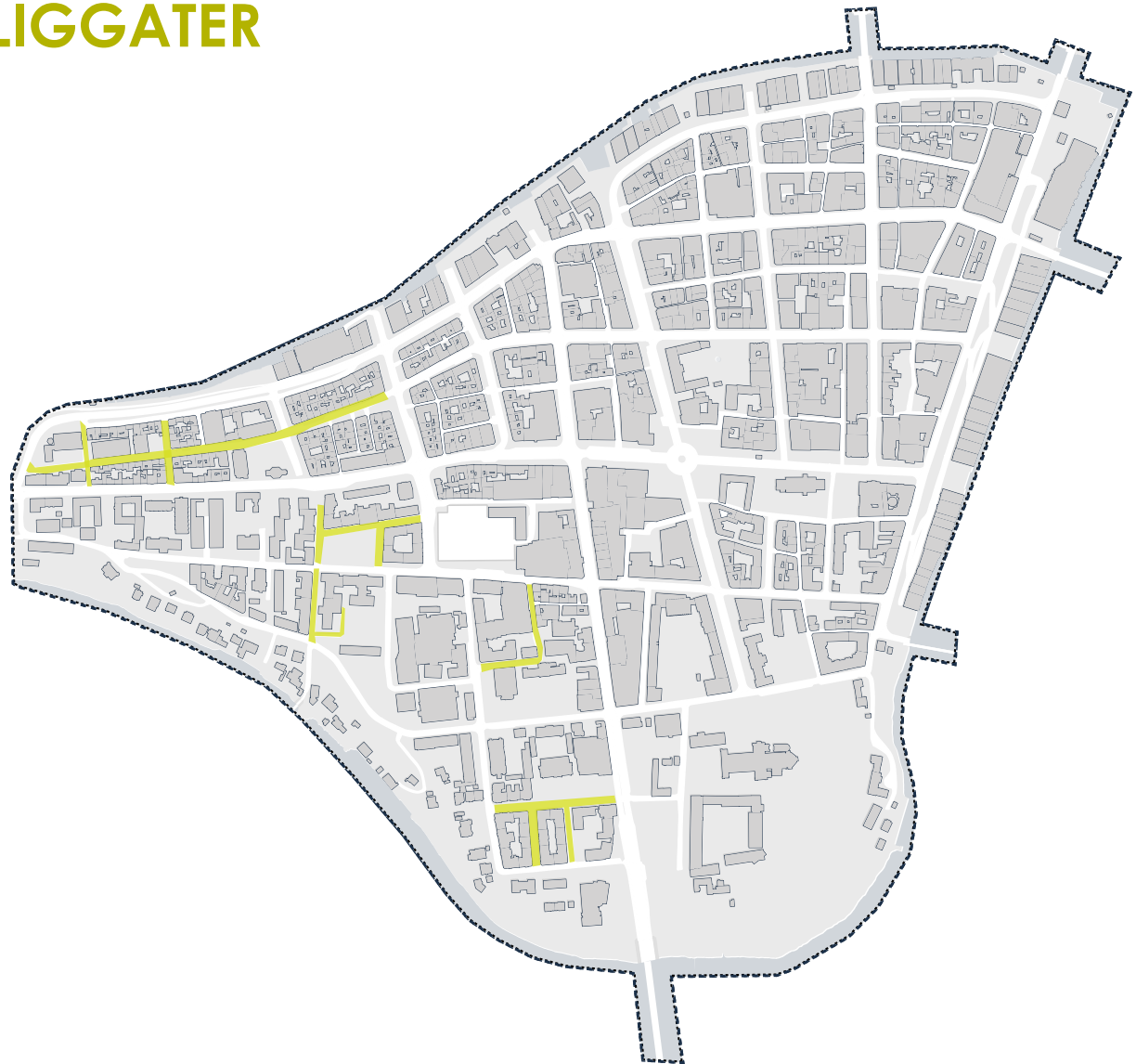
*Prioriteringspyramide for kollektivgater.*



- Sikre bedre areal til gående med økt bredde på fortau, mer areal til opphold, i og rundt holdeplasser.
- Universell utforming, med lett orientering og tydelige soner for gange, opphold og holdeplasser.
- Møblering bør legges inn mot nordfasade.
- Gatene bør få økt innslag av benker, trær,

- beplantning, sykkelparkering og overvannstiltak med estetisk utforming.
- Økt bredde på fortaussoner og egne soner hvor varelevering tillates gir mindre konflikt ved varelevering og renovasjon.
- Tre kjørefelt sikrer fremtidig kapasitetsøkning i kollektivtilbud. Økt framkommelighet, med mulighet for forbikjøring ved holdeplasser.

# BOLIGGATER



---

**Hva:**

Gående, opphold og rolig sykling er prioritert høyest. Biltrafikk bør begrenses til beboertrafikk, bylogistikk og andre med målpunkt i området.

**Hvor:**

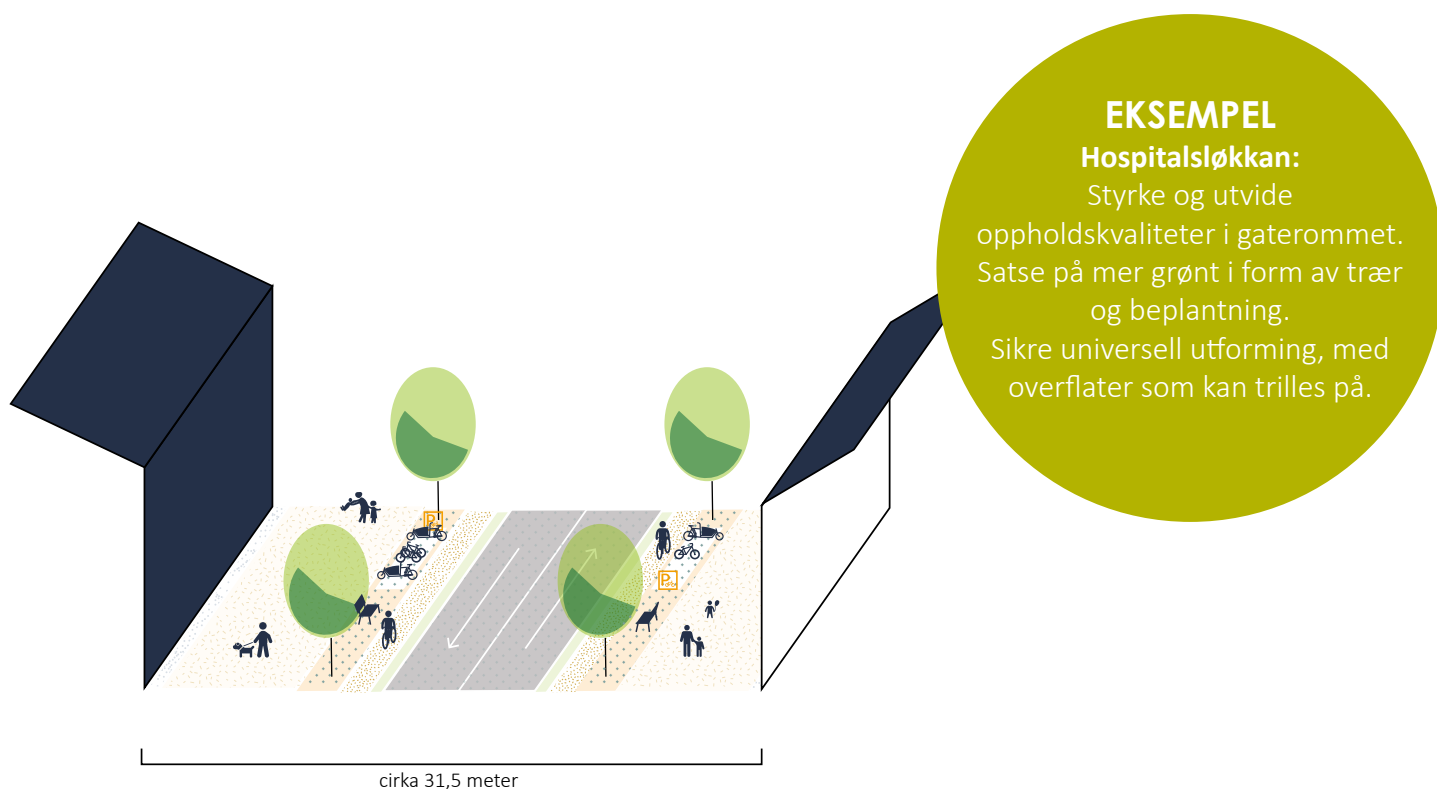
Gater på Kalvskinnet og Sanden-Løkkan som i hovedsak er adkomstveger til boligområder i dag.

### Prinsipp for utforming:

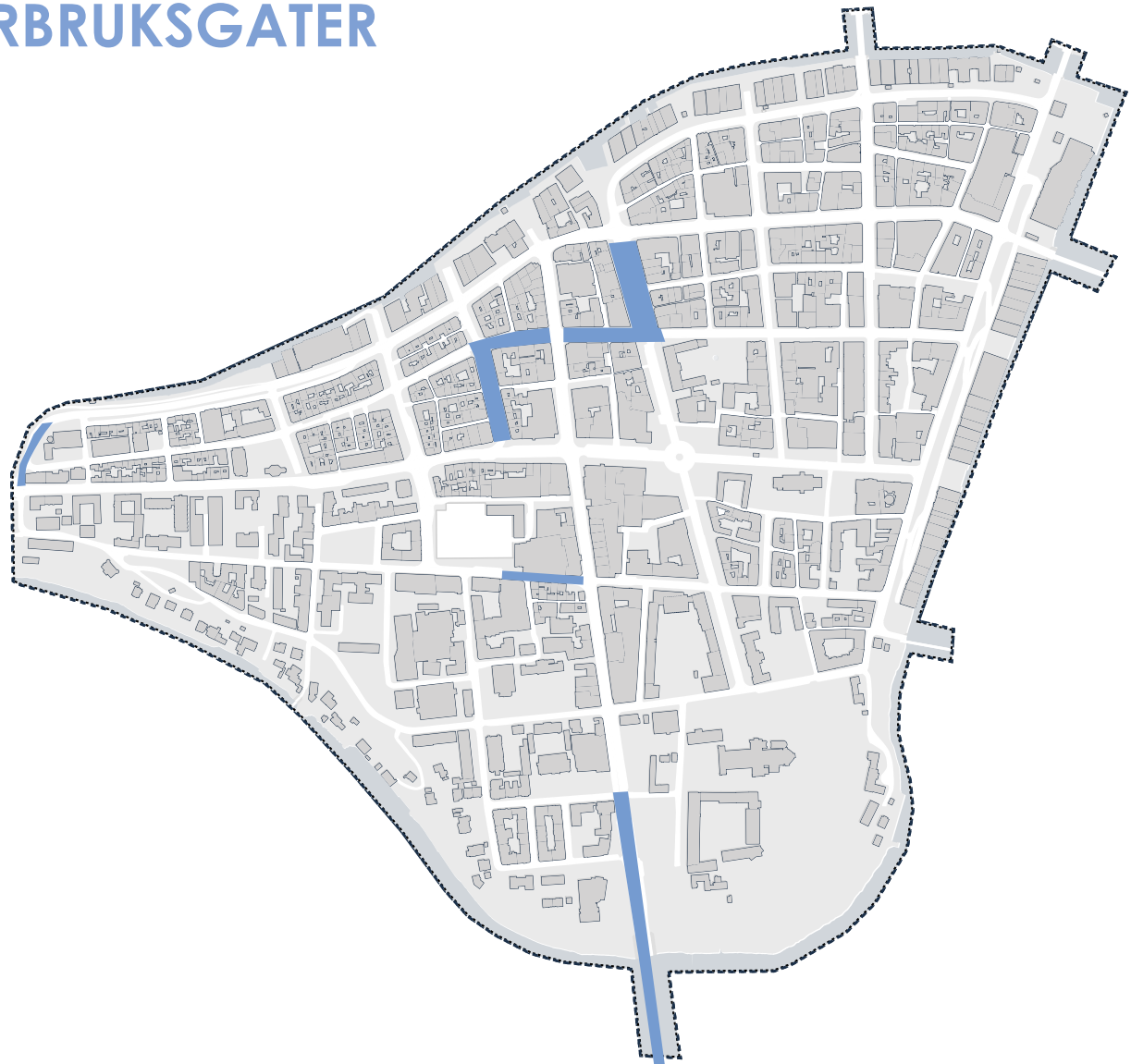
- Areal til forhager kan vurderes der det er plass, og hyppig innslag av trær og beplantning.
- Stort fokus på trafiksikkerhet, og bilrestriktive tiltak.
- Etablere områder for lek og opphold.
- Stort sett ikke eget tilbud for syklende.
- Bylogistikk/kjøring til eiendommene tillates.
- Etablere delebilplasser i slike gater, for å redusere antall privatbiler totalt.



*Prioriteringspyramide for boligater.*



# FLERBRUKSGATER



---

## Hva:

Flerbruksgatene inneholder flere trafikantergrupper, og dekker mange funksjoner. Gående er prioritert høyest i flerbruksgatene. Noen gater er både kollektivårer og hovednett for biltrafikk, for eksempel Prinsens gate. Andre gater har både sykkeltrasé, hovednett for biltrafikk og regionbuss, for eksempel nordre del av Munkegata.

## Hvor:

Prinsens gate sør, Elgeseter bru, St. Olavs gate, nordre del av Munkegata, vestre del av Sandgata og deler av Erling Skakkes gate.

### Prinsipp for utforming:

- Gatene har behov for særskilt tilrettelegging og tilpassing, og er koblingspunkter mellom mange ulike trafikanter.
- Syklende skal ha egen tilrettelagt løsning over viktige bruforbindelser der det ikke finnes reelle alternativ til egnet sykkeltrasé.
- Privatbiler skal ha tilgjengelighet til viktige målpunkt.



Prioriteringspyramide for flerbruksgater.



Skisser av løsning for krysset Prinsens gate-Erling Skakkes gate, mot 2030.



Skisser av løsning for krysset Prinsens gate-Erling Skakkes gate, med sektorisert kjøremønster mot 2050.

### EKSEMPEL

#### *Erling Skakkes gate/Prinsens gate:*

Det er ønske om gjennomgående sykkelløsning i Erling Skakkes gate. Prioritering av buss i Prinsens gate, og alle svingebevegelsene i krysset gir ikke rom for en sykkelløsning frem mot 2030. Gatebredden i Erling Skakkes gate gir heller ikke rom for sykkelløsning. Frem mot 2050 kan kjøremønster alternativ 6 eller 7 gi rom for en sykkelløsning.

#### *Prinsens gate:*

Den sørgående delen av gaten er Midtbyens forbindelse mot Elgeseter, for både gående, syklende, kollektiv og personbiler. Den er i tillegg en del av beredskapsnettet, som skal sikre forsvarlig forhold ved utrykning.

Foto: Knut Opeide/Statens vegvesen



# SAKSPROTOKOLL FRA SLUTTBEHANDLINGEN

*Gatebruksplan for Midtbyen* ble sluttbehandlet i Trondheim bystyre  
25.mars 2021.

På de neste sidene finnes vedtakene i sin helhet.





**Bronseplaketter montert i bakken rundt Olav Tryggvason på Torvet:**

Soluret fra 1930 får nå en tydeligere utforming med plaketter og vannur. Hvert klokkeslett i soluret markeres med en bronseplakett nedfelt i skiferdekket. Plakettene med romertall er laget av gjørtlere ved Nidaros Metallvarefabrikk. Nytt blir også et vannur i statuens sokkel. Vannet vil renne ut i små bekker på klokkeslettene tre, seks, ni og tolv samtidig som fontenespruter markerer timeslagene. Foto: Carl-Erik Eriksson/Trondheim kommune



## Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Bystyret

**Møtedato:** 25.03.2021

**Sak:** 35/21

**Tittel:** **Saksprotokoll - Sluttbehandling - Gatebruksplan for Midtbyen**

---

**Resultat:** Annet forslag vedtatt

**Arkivsak:** 20/20114

### Vedtak:

1. Bystyret vedtar prinsipplanen Gatebruksplan for Midtbyen med følgende endringer:

#### Byliv, gange og bymiljø

A) Det skal ikke etableres en ny bro mellom Gamle bybro og Bakke bru, av hensyn til bryggerekka.

B) Det skal etableres lekeplasser og/eller aktivitetsområder i Midtbyen i tillegg til de foreslåtte oppgraderte byrommene på allmenningene langs Kanalen og elva.

C) Byrom som allerede eksisterer skal også oppgraderes, og prioriteres før oppgradering av nye byrom og allmenninger.

D) Det skal etableres flere gågater etter 2030.

#### Sykkel

A) Hovedsykkelnettet skal være helt sammenhengende og ha sammenhengende sykkelløsninger med traséer inn/ut av Midtbyen, f.eks. Elgeseter bru, Jernbanebrua (Søndre gt), Gamle Bybro og Innbyggernes bro.

B) Kryssløsninger i hovednettet skal utbedres slik at de er trygge og enkle å bruke for alle.

#### Parkering

A) Antall HC-plasser skal økes. HC-plasser som fjernes som følge av endringer, skal erstattes. Det skal være flere HC-plasser ved viktige målpunkt. Dette gjøres i samarbeid med organisasjonene.

B) Det skal etableres parkeringsplasser til tjenester og næringsdrivende, f.eks. hjemmetjenesten og håndverkere.

C) Lasteplass til henting av varer for kunder (korttidsparkering) skal etableres ved relevante butikker.

#### Kjøremønster for bil

A) Det skal fortsatt være mulig å kjøre inn over Bakke bru, og svinge til høyre ved Royal Garden for å benytte Kjøpmannsgatas nedre løp sørover.

Gatebruksplanen skal legge føringer for planer og prosjekt i Midtbyen som omfatter bruk av gategrunn.

2. Bystyret ber Kommunedirektøren påbegynne arbeidet med en bylogistikkplan for Trondheim, og avklare hvilke midler og ressurser dette vil kreve. Bystyret ber samtidig Kommunedirektøren igangsette et prøveprosjekt for tidsbegrensede vareleveringsplasser.
3. Bystyret ber Kommunedirektøren om å vurdere reduksjon av fartsgrensen i Midtbyen til 30 km/t, supplert med fartsdempende tiltak, i gater utenfor kollektivtraseene. Vurderingen gjøres i samråd med aktuelle vegmyndigheter og høringsparter.
4. Bystyret ber Kommunedirektøren om å utrede virkemidler for å jevne ut konkurranseforholdet for besøksparkering mellom Midtbyen og kommunens øvrige handelssentra.
5. Bystyret ber Kommunedirektøren om å utrede økonomiske virkemidler for å redusere gjennomgangstrafikken i Midtbyen.
6. Bystyret ber kommunedirektøren legge fram en helhetlig plan for HC-parkering i sentrumsområdet innen utgangen av 2021. Planen skal inneholde en oversikt over hvor det skal være HC-plasser og plan for utforming og kvalitet på HC-plasser. Bystyret ber kommunedirektøren legge fram en framdriftsplan for en slik plan til formannskapet innen utgangen av april.
7. Før parkering på gatenivå reduseres må attraktivitet og tilgjengelighet i parkeringshus og mobilitetshus forbedres. Bystyret bestiller en egen sak hvordan reduksjon i gateparkeringsplasser kan dekkes opp gjennom økt bruk av parkeringshus og mobilitetshus.
8. Det skal sikres ladeinfrastruktur på drosjeholdeplasser i videre arbeid med planen.
9. Arbeidet med å fremme gode løsninger på gatebruken i Midtbyen forutsetter tett medvirkning fra representanter for yrkesgruppene som opererer i trafikken i Midtbyen.

Flertallsmerknad – SV, Ap, MDG, R, V, PP:

Skinnegående kollektivtransport kan være et viktig supplement til metrobuss. I Miljøpakkens budsjett 2021 vedtok bystyret en innledende konseptutvikling om skinnegående transport basert på egen bybane, videreutvikling av Gråkallbanen og/eller en bane med utgangspunkt i dagens jernbanespor. Denne utredninga må gjennomføres, slik at en bybane kan stå klar når dagens anbudsperiode går ut i 2029; og gatebruksplanen må tilpasses skinnegående løsninger.

### **Behandling:**

Elin Marie Andreassen (FrP) alternativt forslag på vegne av FrP

1. Punkt D under Byliv, gange og bymiljø strykes
2. Punkt A under Sykkel strykes.
3. Punkt 4 strykes.

## TRONDHEIM KOMMUNE

4. Punkt 5 strykes.
5. Punkt 7 strykes.

Tore Dyrendahl (MDG) alternativt forslag på vegne av MDG:  
Stryke punkt A) under Kjøremonster for bil.

Elin Marie Andreassen (FrP) tilleggsforslag:

*På vegne av FrP, H, Sp:*

1. Bystyret legger til grunn at det overordnede målet med gatebruksplanen må være å legge til rette for fremkommelighet og effektiv trafikkavvikling for alle trafikantgrupper. Tiltak som bidrar særlig til å begrense fremkommelighet for enkeltgrupper av trafikanter skal ikke iverksettes. Bystyret ber om at prinsippplanen Gatebruksplan for Midtbyen bearbeides i tråd med dette.

*På vegne av FrP, H:*

2. Bystyret ber om at følgende innarbeides i Gatebruksplan for Midtbyen:
  - a) Før en eventuell stenging av Prinsenkrysset for biltrafikk, skal dette gjennomføres som prøveprosjekt i inntil ett år, med evaluering minst tre ganger i prøveperioden.
  - b) Antall parkeringsplasser totalt i Midtbyen skal økes.
  - c) Gatebruksplanen skal legge til rette for at eksisterende parkeringshus gjøres mer attraktive og sikres tilgjengelighet.
  - d) Det skal være tillatt med toveis biltrafikk i Olav Tryggvasons gate, eller enveis biltrafikk i ulik retning i henholdsvis Olav Tryggvasons gate og Dronningens gate.

*På vegne av FrP, H, Sp:*

3. Det innføres ingen nye gågater i sentrum, før følgende er på plass:
  - a) Helhetlig plan for HC-parkering
  - b) Erstatningsplasser for parkeringsplasser som forsvinner ved innføring av flere gågater
  - c) Enighet mellom kommunen og næringslivet om håndtering av varelevering
  - d) Løsninger for tilbringertransport for bevegelsehemmede. Det skal være mulig å hente og bringe passasjerer som trenger assistanse og ikke kan bevege seg langt. Dette gjelder også gågater og bylivsgater.

*På vegne av FrP, H:*

4. Bystyret ber om at det fremlegges en egen sak for formannskapet om tilrettelegging for drosjer. Saken skal blant annet redegjøre for:
  - a) Kapasitet og utforming av drosjeholdeplasser slik at reelt fritt valg mellom selskaper er ivaretatt
  - b) Lading, inkludert trådløs lading, på holdeplass

*På vegne av FrP, H, Sp:*

5. Bystyret viser til at det kan bli nødvendig med nye kollektivløsninger som møter utfordringen med manglende plass til busser i Midtbyen etter 2030. Særlig gjelder det mellom Midtbyen og NTNU campus. Bystyret mener det derfor må utredes nye transportløsninger, eksempelvis gondolbane.

*På vegne av FrP, H, Sp:*

6. Bystyret ber Kommunedirektøren prioritere arbeidet med en bylogistikkplan for Trondheim, og avklare hvilke midler og ressurser dette vil kreve, jfr forslag til planstrategi. Bystyret legger til grunn at en plan for bylogistikk for Midtbyen må komme på plass raskt, og før det iverksettes ombygginger og endringer som følger av gatebruksplanen.

Silje Salomonsen (SV) tilleggsforslag til punkt 1 på vegne av SV, MDG, R:  
Kollektivtrafikk

A) Fremskynde vurderingen om å forlenge og å utvide trikketraseen mot Brattøra/Nyhavna og St. Olavs Hospital/ Gløshaugen, til 2030.

Roar Aas (Ap) tilleggsforslag på vegne av Ap, SV, MDG, Sp, R:  
Det skal sikres ladeinfrastruktur på drosjeholdeplasser i videre arbeid med planen.

John-Peder Denstad (R) tilleggsforslag til innstillingen punkt 2 på vegne av R, Ap, SV, Sp:  
Arbeidet med å fremme gode løsninger på gatebruken i Midtbyen forutsetter tett medvirkning fra representanter for yrkesgruppene som opererer i trafikken i Midtbyen.

Tore Dyrendahl (MDG) tilleggsforslag på vegne av MDG, SV:

1. *Tillegg under kjøremønster for bil*: Sektorisert løsning framskyndes til 2030.
2. *Tillegg under byliv, gange og bymiljø*: Det skal etableres flere hage- og parkgater, jf. arbeidet med sentrumsstrategien. Bystyret ber kommunedirektøren komme tilbake med sak hvor tre gater eller veier velges ut. Saken skal inneholde prinsipper for utforming og prosess for etablering av hage- og parkgater.

Ola Borten Moe (Sp) tilleggsforslag til punkt 7 på vegne av Sp:  
Samlet antall parkeringsplasser bør ikke gå ned i midtbyen. Ved redusert kapasitet for gateparkering skal tilsvarende antall parkeringsplasser tilbys i parkeringshus eller andre steder i sentrum samtidig.

Silje Salomonsen (SV) merknad på vegne av SV, Ap, MDG, R:  
Skinnegående kollektivtransport kan være et viktig supplement til metrobuss. I Miljøpakkens budsjett 2021 vedtok bystyret en innledende konseptutvikling om skinnegående transport basert på egen bybane, videreutvikling av Gråkallbanen og/eller en bane med utgangspunkt i dagens jernbanespor. Denne utredninga må gjennomføres, slik at en bybane kan stå klar når dagens anbudsperiode går ut i 2029; og gatebruksplanen må tilpasses skinnegående løsninger.

Votering sjekk alle sammen:

- Innstillingen pkt 1 unntatt første setning; D under «Byliv, gange og bymiljø»; A under «Sykkel»; A under «Kjøremønster for bil»; punktene 2, 3 og 6 ble enstemmig vedtatt.
- Ved alternativ votering mellom innstillingen punkt 1 D under «Byliv, gange og bymiljø» og Andreassens alternative forslag 1 ble innstillingen vedtatt med 46 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 5Sp, 5R, 3V, 1KrF) mot 21 stemmer (14H, 4FrP, 3PP) avgitt for Andreassens forslag.
- Ved alternativ votering mellom innstillingen punkt 1 A under «Sykkel» og Andreassens alternative forslag 2 ble innstillingen vedtatt med 41 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 5R, 3V, 1KrF) mot 26 stemmer (14H, 5Sp, 4FrP, 3PP) avgitt for Andreassens forslag.
- Ved alternativ votering mellom innstillingen punkt 1 A under «Kjøremønster for bil» og Dyrendahls alternative forslag ble innstillingen vedtatt med 47 stemmer (17Ap, 14H, 5Sp, 4FrP, 3V, 3PP, 1KrF) mot 20 stemmer (8SV, 7MDG, 5R) avgitt for Dyrendahls forslag.

## TRONDHEIM KOMMUNE

- Ved alternativ votering mellom innstillingen punkt 4 og Andreassens alternative forslag 3 ble innstillingen vedtatt med 41 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 5R, 3V, 1KrF) mot 26 stemmer (14H, 5Sp, 4FrP, 3PP) avgitt for Andreassens forslag.
- Ved alternativ votering mellom innstillingen punkt 5 og Andreassens alternative forslag 4 ble innstillingen vedtatt med 41 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 5R, 3V, 1KrF) mot 26 stemmer (14H, 5Sp, 4FrP, 3PP) avgitt for Andreassens forslag.
- Ved alternativ votering mellom innstillingen punkt 7 og Andreassens alternative forslag 5 ble innstillingen vedtatt med 39 stemmer (17Ap, 8SV, 5Sp, 5R, 3V, 1KrF) mot 28 stemmer (14H, 7MDG, 4FrP, 3PP) avgitt for Andreassens forslag.
- Salomonsens tilleggsforslag fikk 26 stemmer (8SV, 7MDG, 5R, 3V, 3PP) og falt mot 41 stemmer (17Ap, 14H, 5Sp, 4FrP, 1KrF).
- Borten Moes tilleggsforslag fikk 32 stemmer (17Ap, 5Sp, 4FrP, 3V, 3PP) og falt mot 35 stemmer (14H, 8SV, 7MDG, 5R, 1KrF).
- Andreassens tilleggsforslag 4 fikk 28 stemmer (14H, 7MDG, 4FrP, 3PP) og falt mot 39 stemmer (17Ap, 8SV, 5Sp, 5R, 3V, 1KrF).
- Aas' tilleggsforslag ble enstemmig vedtatt.
- Andreassens tilleggsforslag 1 fikk 26 stemmer (14H, 5Sp, 4FrP, 3PP) og falt mot 41 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 5R, 3V, 1KrF).
- Andreassens tilleggsforslag 2 fikk 19 stemmer (14H, 4FrP, 1PP) og falt mot 48 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 5Sp, 5R, 3V, 2PP, 1KrF).
- Andreassens tilleggsforslag 3 fikk 26 stemmer (14H, 5Sp, 4FrP, 3PP) og falt mot 41 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 5R, 3V, 1KrF).
- Andreassens tilleggsforslag 5 fikk 28 stemmer (14H, 2MDG, 5Sp, 4FrP, 3PP) og falt mot 39 stemmer (17Ap, 8SV, 5MDG, 5R, 3V, 1KrF).
- Andreassens tilleggsforslag 6 fikk 27 stemmer (14H, 5Sp, 4FrP, 3PP, 1KrF) og falt mot 40 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 5R, 3V).
- Denstads forslag ble enstemmig vedtatt.
- Dyrendahls tilleggsforslag 1 fikk 19 stemmer (8SV, 7MDG, 4R) og falt mot 48 stemmer (17Ap, 14H, 5Sp, 1R, 4FrP, 3V, 3PP, 1KrF)
- Dyrendahls tilleggsforslag 2 fikk 23 stemmer (8SV, 7MDG, 5R, 2PP, 1KrF) og falt mot 44 stemmer (17Ap, 14H, 5Sp, 4FrP, 3V, 1PP).
- Innstillingen punkt 1 første setning ble vedtatt med 44 stemmer (17Ap, 8SV, 7MDG, 3Sp, 5R, 3V, 1KrF) mot 23 stemmer (14H, 2Sp, 4FrP, 3PP).
- V, PP sluttet seg til merknaden fra SV, Ap, MDG, R.

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Trondheim kommune  
Postboks 2300 Torgarden  
7004 Trondheim

[framtidstrondheim.no](http://framtidstrondheim.no)



**Folk vil ha møblerte gaterom:** Møte mellom folk på benken utenfor Stiftsgården i 1948.

Foto: Ukjent fotograf/Trondheim kommune