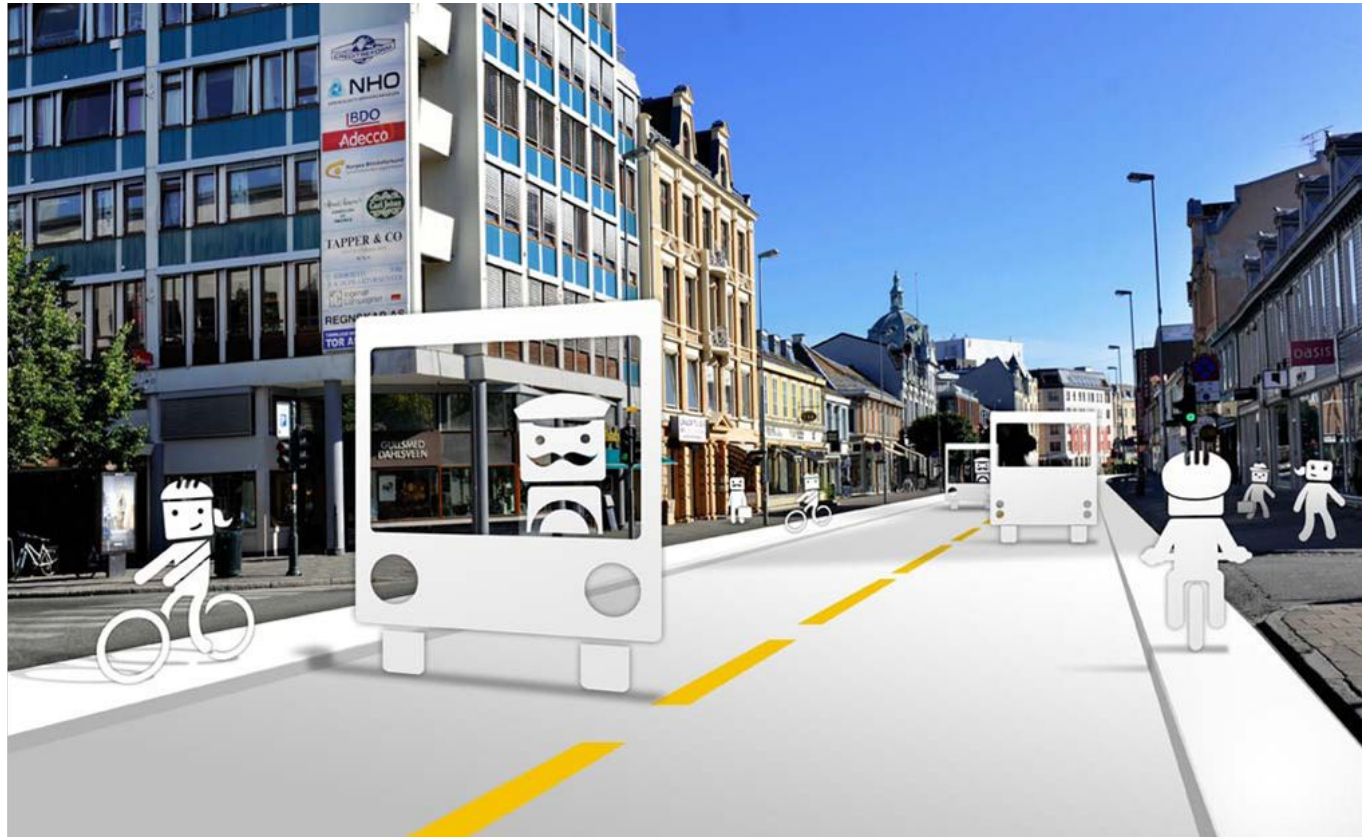


Prøveprosjekt

Olav Tryggvasons gate



Aslak Heggland
Trondheim kommune



NORSULP
Logistikkplaner i by
15.10.2018



Miljøpakken



Informasjon



Kollektiv



Sykkel



Trafikksikkerhet



Støy



Vegprosjekt



Miljø



Gåing

Kollektiv



Om to år får Trondheim den største omleggingen av busstilbudet noensinne.

- Omleggingen av busstilbudet i Trondheim er en «revolusjon»

» Trondheim Nytt busstilbud

Glemalt om dagens rutene, traser og avgangstider

Dersom bystyrepolitikere og fylkesrådspolitikere gir grønt lys, får Trondheim fra august 2019 en totalt forandret rutestruktur for busstransporten.

AtB har etter oppdrag fra Sør-Trøndelag fylkeskommune, laget en utredning om det framtidige kollektivtilbudet for Sør-Trondheim.

Anbefalingene i utredningen behandles i bystyret i slutten av mai og på fylkestinget i Sør-Trøndelag i midten av juni.

Det finnes to hovedalternativer i utredningen. AtBs anbefaling (alternativ 2) innebærer de største endringene. Alternativ 1 bygger på dagens stamlinjestruktur med liten grad av omstilling.

De største endringene
Dette er de største forandringene sammenlignet med dagens busstilbud:

Tre superbusslinjer med avganger minimum hvert tiende minutt store deler av døgnet.
Tverrlinjer som går utenom sentrum.

Færre busslinjer, men betydelig flere avganger, også utenom rushtiden.

Bussbytte for å komme videre til og fra sentrum på over halvparten av linjene.

Passasjerlaster øker med 29 prosent

Det som utløser «bussrevolusjonen» er nullvekstmålet.

Stortinget har bestemt at all trafikkvekst i persontransporten i de store byene skal skje med økt kollektivtrafikk, sykkel og gange, og ikke økt privatbilsleie.

Nullvekstmålet betyr at antall

busstransport i Trondheim vil øke fra 26,8 millioner i 2015 til 34,7 millioner i 2029, en økning på 29 prosent, sier plan- og driftssjef Harald Storrønning i AtB.

AtBs plan for å møte den sterke trafikøkningen er å kutte antall ruter, men samtidig øke antall avganger betydelig og innføre superbusslinjer og tverrgående busstrater.

«For å øke andelen kollektivreisere må kollektivtrafikken gis tilstrekkelig kapasitet og få god fremkommelighet. God komfart og enkle løsninger er viktig for å tiltrække seg nye reisende», heter det i utredningen.

Dagens rutetilbud er lagt opp med stort fokus på arbeids- og studieruter og med høy frekvens rundt rushtidene. Busstilbudet er i det vesentlige rettet mot sentrum, påpeker Storrønning.

Flere avganger
I det nye busstilbudet legger AtB opp til en kraftig økning i antall avganger. En rekke linjer får også større busser.

Samlet øker kapasiteten i busstilbudet mot sentrum fra Tiller/Tonstadkrysset, Lade, Byåsen, Dragvoll og Strindheim i rushtiden med mellom 25 og 55 prosent i forhold til dagens tilbud.

Også utenom rushtiden blir det betydelig flere avganger helt fram til klokken 20 om kvelden, sier plan- og driftssjefen.

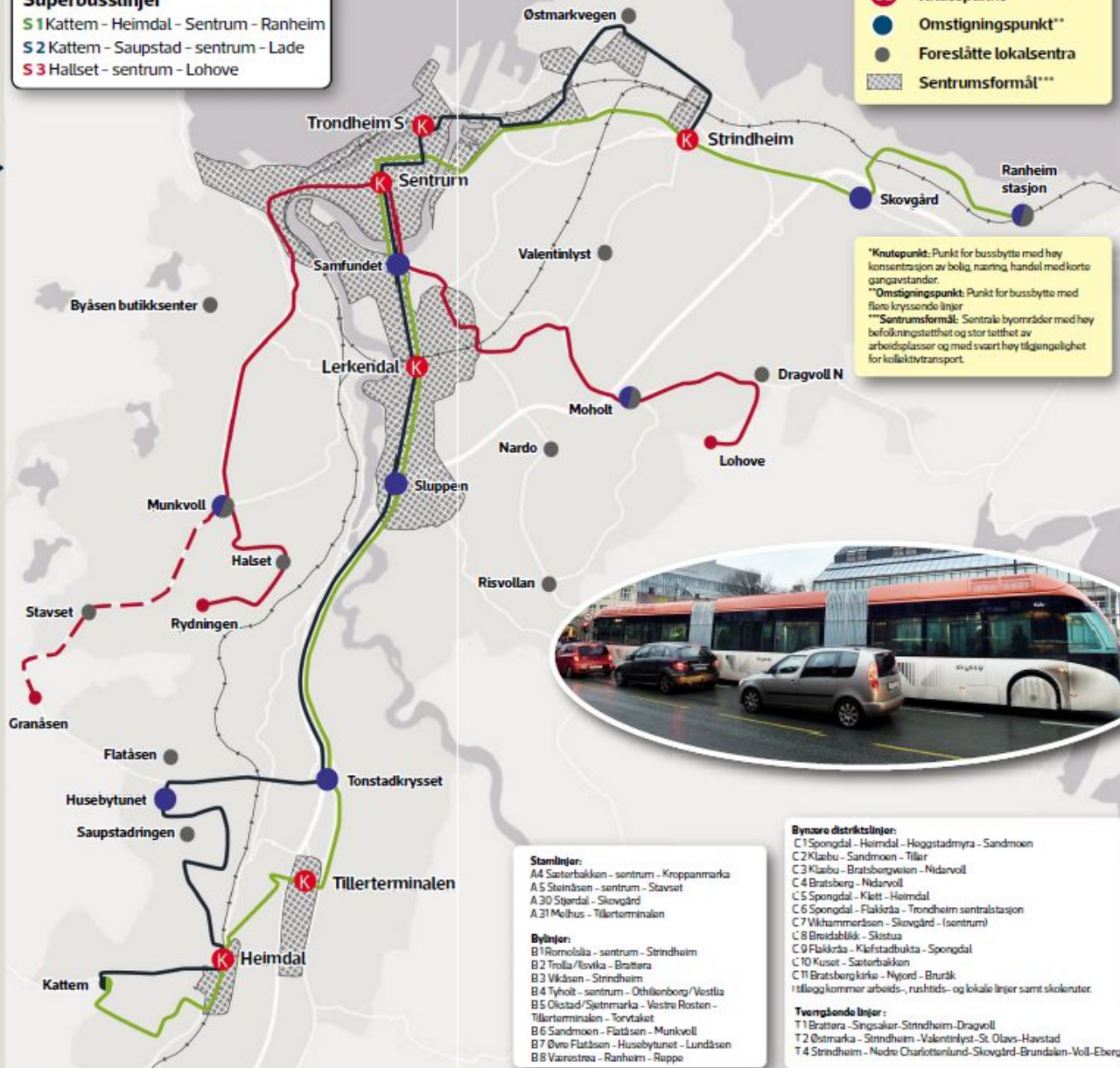
Basis tre superbusslinjer
Basis for det nye rutetilbudet fra 2019 blir tre superbusslinjer som skal trafikere områdene med størst passasjerutslag. Superbusserne vil gå minimum hvert 10. minutt i 13 timer i døgnet (kl. 07.00 - 20.00) og hvert 20. minutt seks timer i døgnet (kl. 05.30 - 07.00 kl. 20.00 - 00.30).

Den første superbussbevilgningen fra staten, 90 millioner kroner, ble lagt fram i revidert

Slik blir busstilbudet i Trondheim fra 2019

Superbusslinjer

- S1 Kattem - Heimdal - Sentrum - Ranheim
- S2 Kattem - Saupstad - sentrum - Lade
- S3 Hallset - sentrum - Lohove



- Superbusslinje 1
- Superbusslinje 2
- Superbusslinje 3
- K** Knutepunkt*
- Omstigningspunkt**
- Foreslåtte lokalsentra
- Sentrumsformål***

- *Knutepunkt: Punkt for busbytte med høy konsentrasjon av bolig, næring, handel med korte gangavstander.
- **Omstigningspunkt: Punkt for busbytte med flere kryssende linjer
- ***Sentrumsformål: Sentrale byområder med høy befolknings tetthet og stor tetthet av arbeidsplasser og med svært høy tilgjengelighet for kollektivtransport.



statbudsjett i går. Totalt skal det brukes 180 millioner kroner på ulike infrastrukturtiltak i 2016.

En annen viktig forutsetning for «revolusjonsalternativet», som AtB betegner forslaget, er tverrlinjer som muliggjør reiser på tvers.

En slik løsning «reducerer også trafikken gjennom sentrum og underbygge en nettverks effekt», skriver AtB.

En annen årsak til innføring av tverrgående linjer er at kapasiteten i sentrum er i ferd med å nå et tak. Effektiviteten i busstilbudet forverres fordi trafikken gjennom Sentrumsterminalen blir for stor i rush. Tverrlinjene, som går utenom sentrum, får like hyppige avganger som superbussene. Også stamlinjene får oftere avganger enn i dag.

Om å tende bytte av buss

Omveltingen av rutetilbudet innebærer også omåttende bytte av buss for passasjerer som skal videre fra en rekke bydelar inn til sentrum. Utisener av passasjerer, også fra Stjørdal og Melhus, må enten hele eller store deler av døgnet bytte buss for å komme seg videre til sentrum eller andre knutepunkter.

Det nye rutetilbudet gir mer omstilling, men fordi rutetilbudet får høyere frekvens og/eller kortere reisetid, er måletsettingen at kundene skal oppleve kollektivtilbudet som forbedret, sier Storrønning.

Efter at politikerne har behandlet forslaget til rutestruktur, blir det nye rutetilbudet lagt ut på anbud i desember i år. Det skal inngås nye kontrakter for det nye rutetilbudet for utgangen av juni neste år.

I den nye bymålavtalen har staten forpliktet seg til å dekke 50 prosent av kostnadene, 1,4 milliarder kroner, til etablering av superbuss. Driftskostnad på ny rutestruktur er på 690 millioner kroner i året.

TORSTEN HÅNSEN | 02198 050
torsten.hansen@atb.no

- Samlet øker kapasiteten i busstilbudet mot sentrum fra Tiller/Tonstadkrysset, Lade, Byåsen, Dragvoll og Strindheim i rushtiden med mellom 25 og 55 prosent i forhold til dagens tilbud.

Harald Storrønning, plan- og driftssjef i AtB

Bymøre distriktslinjer:

- C1 Spongdal - Heimdal - Heggstadmyra - Sandmoen
- C2 Klæbu - Sandmoen - Tiller
- C3 Klæbu - Bratsbergveien - Nidarvold
- C4 Bratsberg - Nidarvold
- C5 Spongdal - Klett - Heimdal
- C6 Spongdal - Flakkrå - Trondheim sentralstasjon
- C7 Vikhammeråsen - Skovgård - Isentrust
- C8 Brundablikk - Skistua
- C9 Flakkrå - Kalfstadbukta - Spongdal
- C10 Kusset - Sæterbakken
- C11 Bratsbergkirke - Nyjord - Bruråk

I tillegg kommer arbeids-, rushtids- og lokale linjer samt skolebuser.

Tverrgående linjer:

- T1 Brattara - Singsaker - Strindheim - Dragvoll
- T2 Østmarka - Strindheim - Valentinst - Olavs-Havstad
- T3 Strindheim - Nedre Charlottenlund - Skovgård - Brundalen - Voll - Eberg

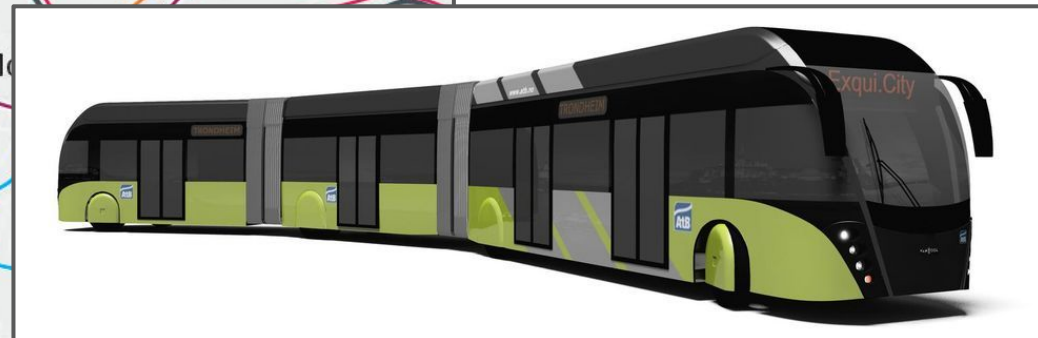
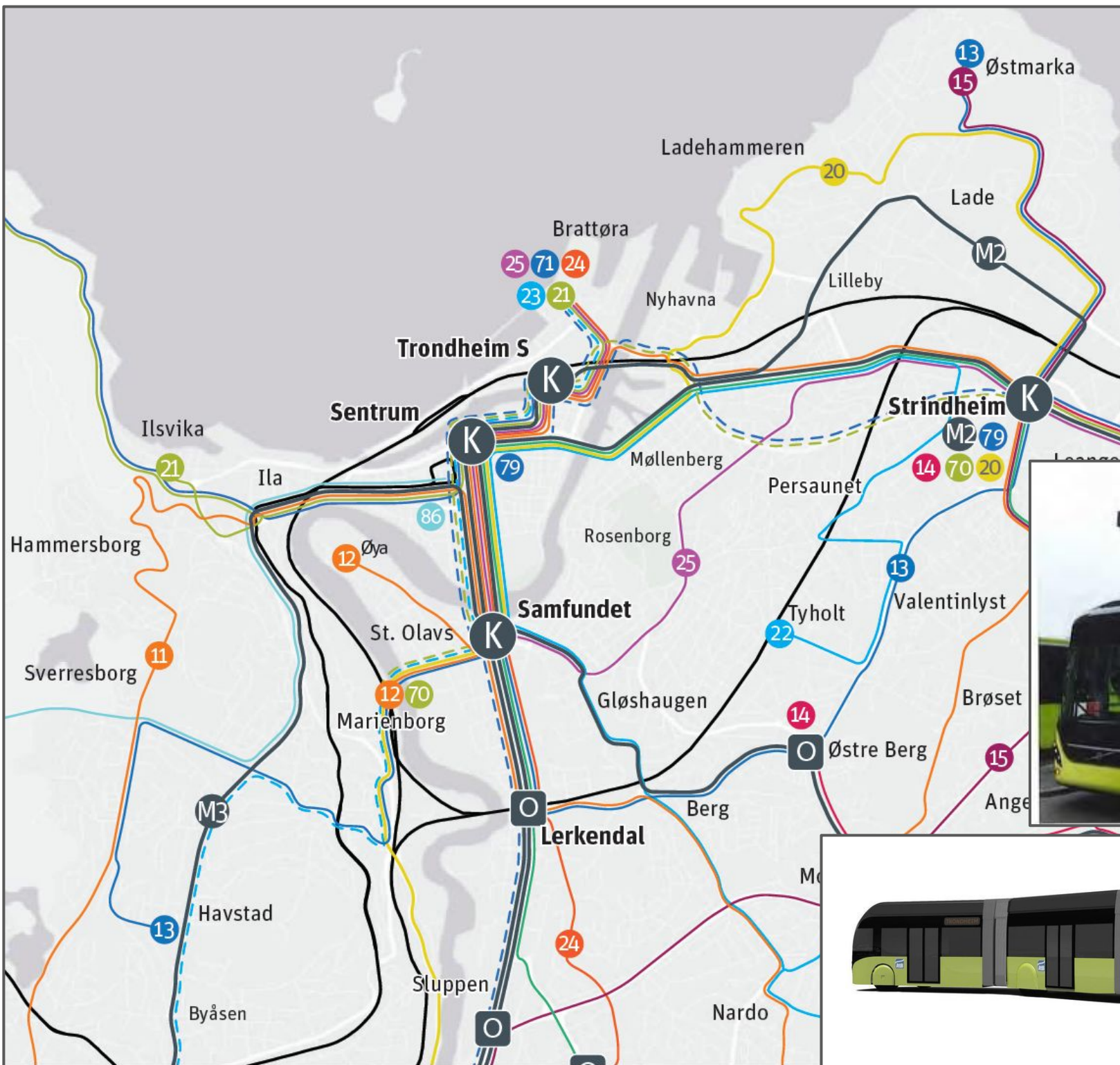
Stamlinjer:

- A4 Sæterbakken - sentrum - Kroppanmarka
- A5 Steinåsen - sentrum - Stavset
- A30 Stjørdal - Skovgård
- A31 Melhus - Tillerterminalen

Bylinjer:

- B1 Romsløa - sentrum - Strindheim
- B2 Troila/Åsvika - Brattara
- B3 Vikåsen - Strindheim
- B4 Tynholt - sentrum - Østliensborg/Vestlia
- B5 Okstad/Sjetmarka - Vestre Rosten - Tillerterminalen - Torvskjet
- B6 Sandmoen - Flatåsen - Munkvoll
- B7 Øvre Flatåsen - Husebytnet - Lundåsen
- B8 Værestreua - Ranheim - Reppe

Ny rutestruktur fra 2019



Olav Tryggvasons gate

Mai 2018





Trondheim

Trondheim sentralstasjon

E6

Midtbyen

Nidaros domkirke

St. Olavs Hospital

Singsaker

Elgeseter

NTNU

Tyholt

Berg

Kristiansten

Rosenborg

Kirkesletta

Lademoen

Nyhavna

Brattøra

Reina

Ladehammeren

Ilsvika

Fagervika

Heggdalen

Ila

Skansen

Øya

Hammersborg

Marienberg

Theisen-dammen
ums-gården

Valen

Pe
aur

+

+

+

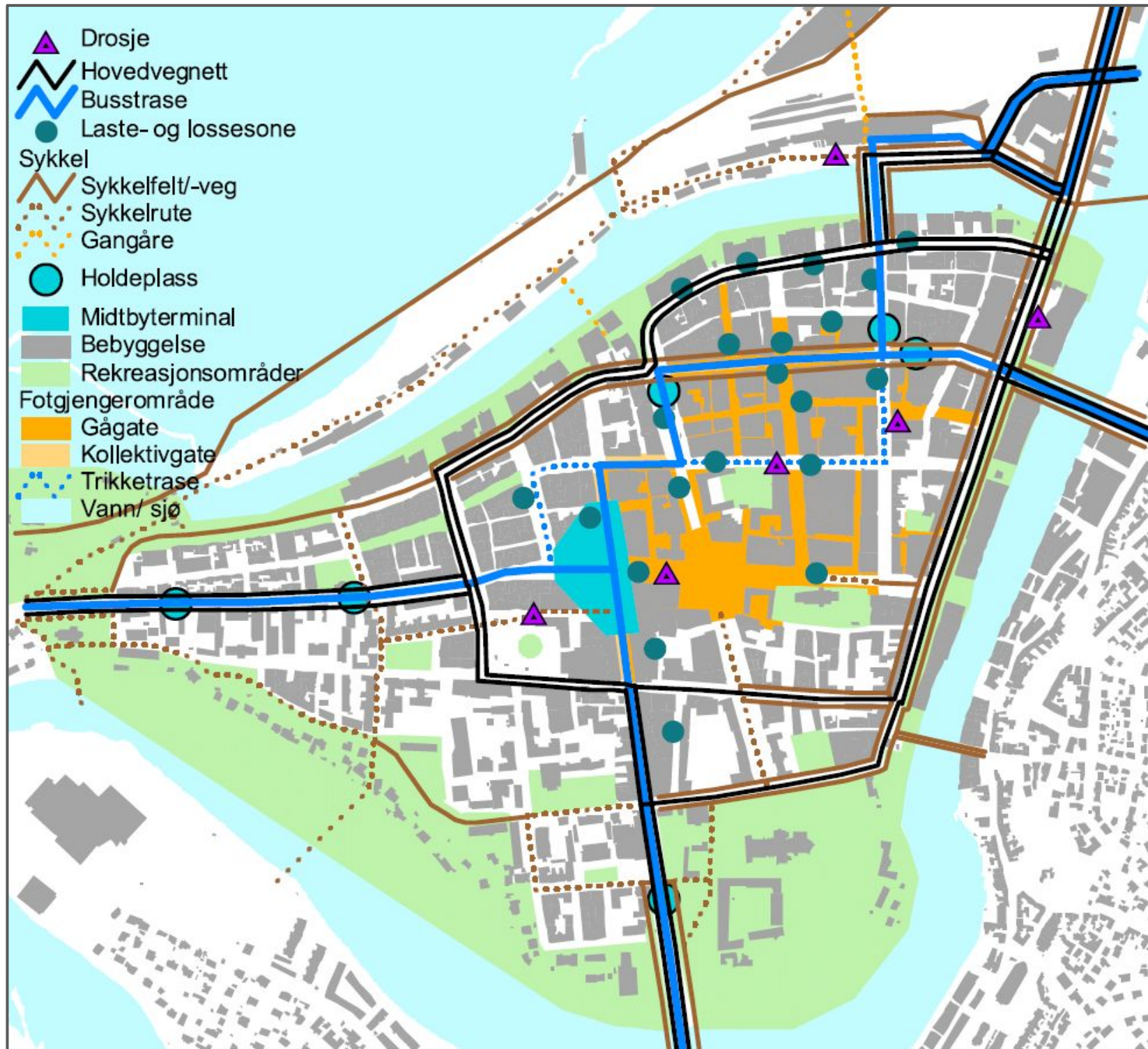
+

+

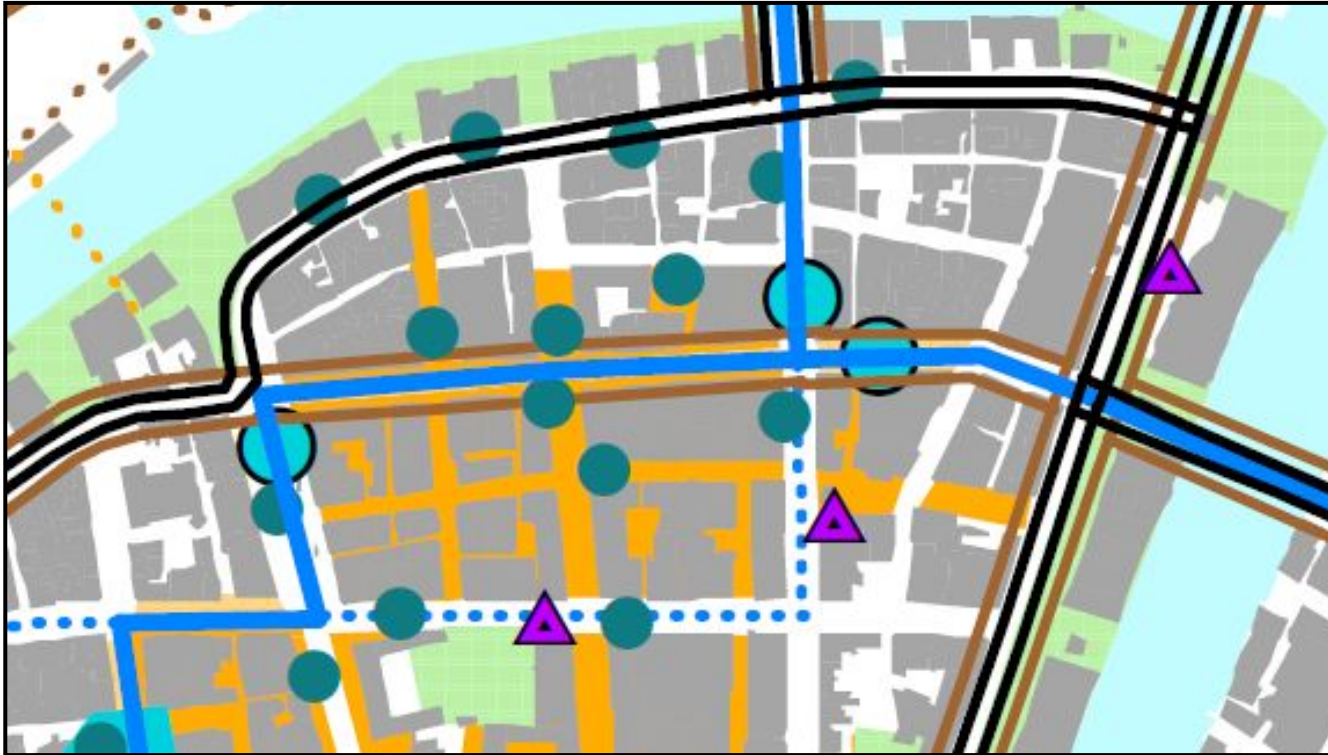


2007

Gatebruksplan for Midtbyen



2007 - Gatebruksplan for Midtbyen



“Olav Tryggvasons gate skjermes for biltrafikk og blir kollektiv- og sykkeltrasé. Forslaget innebærer at gata skjermes for biltrafikk på strekningen mellom Munkegata og Krambugata.”

**Fra Saksfremlegg, bystyresak
Gatebruksplan for Midtbyen**

27. mai 2010 - Åpning av NAV



27. mai 2010 - Åpning av NAV



§ 5.1 Ombygging av avlastet gatenett i Midtbyen

Samtidig med utbygging av Nordre avlastningsveg skal det avlastede hovedgatenettet i øst-vest-retning gjennom Midtbyen ombygges og reduseres tilsvarende to kjørefelt i samsvar med vedtatt gatebruksplan for Midtbyen.

2011 - Sykkelveg på Ila



Trondheim i dag: Skyet, lett regn og yr, 7 grader.

Adresseavisen

Grunnlagt
1767
Uke 17
Nr. 96
244. årgang



Selbuvott for Gaza

Skal gi penger til
proteseverksted. **Nyheter** side 8



Mer jern, mindre
sjarm. **Kultur** side 4

«Iron Man 2»

Scarlett
Johansson
som Iron Mans
assistent.

Onsdag 28-04-2010

Tips oss på telefon 07200 / MMS/SMS til: 07200, kodeord TIPS

Løssalg kr. 20,00

Fylket vil ha ansvar for togene

Fylkesordfører Tore O. Sandvik vil ta over ansvaret for regiontogene i Midt-Norge, for å få en helhetlig løsning sammen med buss, båt og trikk. **Nyheter** side 9



Avtalen åpner for olje- race i nord

Delelinjeavtalen mellom Russland og Norge kan gi tilgang til enorme petroleumsressurser. **Utland** side 20 og 21

Bare to laks på sesongen

Sportsfiskerne får små kvoter og liten tid. **Innsyn** side 18 og 19

Ajax tester RBK-brikken

Små databrikker på RBK-spillerne er i ferd med å bli et verdensprodukt med milliardpotensial.

konozmi side 24 og 25

Næringslivet redd følgene av å stenge Olav Tryggvasons gate:

- Gata blir asfaltørken



Politikerne i Trondheim vil stenge Olav Tryggvasons gate for biltrafikk når Nordre avlastningsvei åpner 27. mai. Det innføres 30 km/t fartsgrense i hele Midtbyen. – Gata blir en asfaltørken og butikkene mister kunder dersom politikerne stenger gata, hevder næringsforeningen. **Trondheim** side 14

Frykter øde gate

– Jeg frykter dette blir enda et tiltak som gjør at Midtbyen taper konkurransekraft, sier Trygve Bragstad, næringspolitisk leder i Næringsforeningen i Trondheim. Foto: MARANNDYBDAHL





Ingen stenging: Det var Arbeiderpartiet som tirsdag foreslo å utsette stenging av Olav Tryggvasons gate for ordiner biltrafikk. Foto: IVAR MØLL SKNES

Utsetter stenging i Midtbyen

Olav Tryggvasons gate blir likevel ikke stengt i denne omgang. Skjebnen for et underjordisk parkeringsanlegg skal avklares først.

Dermed er det helt uvisst når stenging av Olav Tryggvasons gate og omgjøring til såkalt miljøgate kan gjennomføres. Slik omgjøring er vedtatt for lengst, og reguleringsprosessen er i gang. Men Riksantikvaren har hatt innsigelser og

Næringspolitisk leder i Næringsforeningen i Trondheim, Trygve Bragstad, er tilfreds med de politiske signalene om Olav Tryggvasons gate. Han mener gaten ville fremstå som en asfaltørken om man bare stengte den, uten å gjøre andre ting i tillegg. Handelsstanden ser seg lite tjent med en forhastet stengebeslutning.

Fortsatt trafikk i Olav Tryggvasons gate betyr at det heller ikke kan gjøres tiltak i Kjøp-

Adressa 14. mai 2010



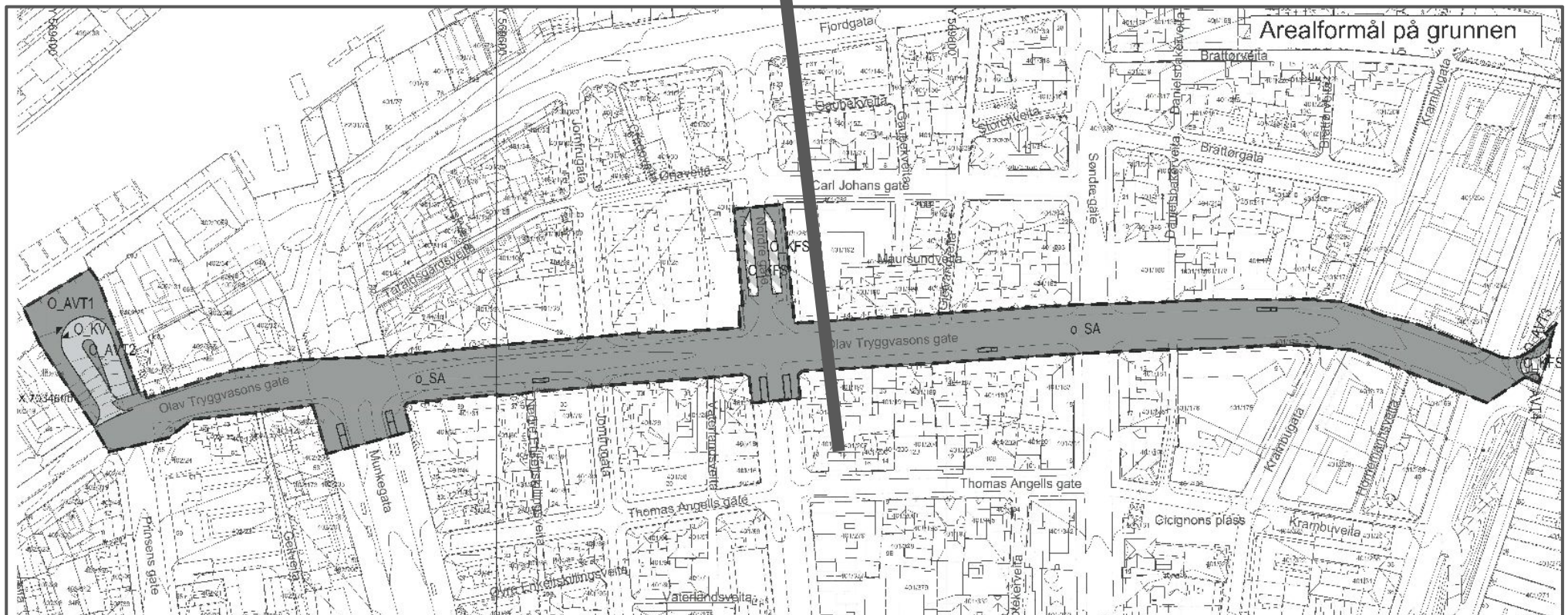
2011



2015 - Regulering av p-kjellerer avklart

Godkjent

Ikke godkjent





Borge Sved
Leder Samfunn
trondheim@adresseavisen

Tips oss om det du er opptatt av.
Telefon 464 07200 - sms/mms med kodeord TIPS
tpts@adresseavisen.no



Stenger Olav Tryggvasons gate for gjennomkjøring

I sommer blir det omfattende endringer for biltrafikken i Midtbyen. Olav Tryggvasons gate stenges for gjennomkjøring mellom Munkegata og Kjøpmannsgata, og Bakke bru stenges for biltrafikk mot sentrum.

Midtbyen Miljøgate

Mens biler og taxier kastes ut, får syklistene egen sykkelvei og løtjengerne betydelig bredere fortau gjennom Olav Tryggvasons gate. Målet er å gjøre gata til et betydelig mer attraktivt sted å ferdes og oppholde seg. Endringene er deler av et prøveprosjekt som politikerne i bystyret og fylkesutvalget vedtok i fjor høst. Rådmannen skriver i sin innstilling at hensikten er å «prøve ut tiltak, registrere konsekvenser og evaluere slik at man får kunnskap til planlegging og bygging av en permanent miljøgate.»

Rådmannen foreslår at prøveprosjektet følges nøye og at det rapporteres månedlig til formannskapet om trafikk- og handelsutvikling. Se de konkrete endringene i faktaboksen.

Proves ut i seks måneder
Det skal lages en evalueringsrapport for prøveprosjektet når det har vært i drift i seks måneder. «Så lenge bør gi anbefalinger til utforming av permanent løsning

i Olav Tryggvasons gate, Bakke bru og Bakkegata hokkeplass. Den bør også vurdere behov for videreføring av og eventuelt ytterligere tiltak i gatene rundt Olav Tryggvasons gate for innføring av metrobuss», skriver rådmannen. Rådmannen påpeker at prøveprosjektet vil gi erfaring med «hvilke konsekvenser det har for trafikken i sentrum ved at gjennomgangstrafikken må finne andre gater enn Olav Tryggvasons gate. Siden løsningene for varelevering og adkomst må tilpasses en fremtidig miljøgate, vil man også få nyttig erfaring med hvordan

løsningene i prøveprosjektet fungerer. Siden Olav Tryggvasons gate er sentrums viktigste handelsgate er det viktig å få kunnskap om hvilke tiltak som kan bidra til å skape en attraktiv gate der folk ønsker å ferdes og oppholde seg. Det er derfor i prøveprosjektet viktig å teste ut hva det ekstra arealet til gående og opphold bør brukes til.» Rådmannen understreker i sin innstilling at «det er viktig å presisere at en anbefalt løsning i et prøveprosjekt ikke nødvendigvis er det samme som ville vært anbefalt som en permanent løsning. Det skyldes at løsningen i et prøveprosjekt må være forholdsvis rimelig og kunne gjennomføres på kort tid uten reguleringsplan.» Kostnaden for prøveprosjektet, som behandles i formannskapet tilsvarer, er ti millioner kroner. **TORSTEN HANSEN** 05198 6520 torsten.hansen@adresseavisen.no

Miljøgate: Slik blir Olav Tryggvasons gate under prøveprosjektet fra juli. Det blir sykkelfelt på begge sider av gaten og ett kjørefelt i hver retning for buss mellom Kjøpmannsgata og Munkegata. Illustrasjon: MILJØPAKKEN.



Søndre gate: Enveiskjørt fra Olav Tryggvasons gate til Kongens gate.



Kjøpmannsgata: Enveiskjøring nordover fra Olav Tryggvasons gate til Royal Garden.



Bakke bru: Stenges for bilkjøring vestover mot sentrum. Antall kjørefelt mellom Bakke bru og Munkegata reduseres fra fire til to, og det blir sykkelfelt i gata på hver side. Foto: KIM NYGÅRD

Fakta

Dette er forslagene i prøveprosjektet

- Proveprosjektet**, som strekker seg over en strekning på 730 meter mellom hokkeplassen Bakkegata ved Bakke bru og Munkegata, inneholder følgende forslag:
 - Olav Tryggvasons gate**
Biltrafikk: Stenges for gjennomkjøring for alle typer kjøretøyer unntatt buss mellom Munkegata og Kjøpmannsgata.
 - Taxi:** Forbudt for gjennomkjøring. Taxiturer til eller fra Olav Tryggvasons gate må stoppe i sidegaten.
 - Bussholdeplasser:** Buss ut av sentrum i retning hokkeplass ved Nova kinoenter som i dag. Buss mot sentrum: nytt stopp i Olav Tryggvasons gate ved Nordre gate.

- Hokpeplassene får midtstilt plattform i gata med sykkelfelt bak. Plattform lengde 50–55 meter. Leskur på seks meter. Nattbussrutene natt til lørdag og søndag må flyttes.
- Fortau:** Utvides der det er mulig på nordre side av Olav Tryggvasons gate med en mobileringsone med benker, sykkelstalter, gatekunst og trær. Utenfor Olavshallen blir det satt av plass til to foodtrucks. Utvidet fortau markeres med en tykk grønn strek.
- Sykkel:** Sykkelfelt fra Bakke bru til Munkegata.
- Næringsdrivende:** Varelevering skal skje i sidegaten.
- Bakke bru**
Bil: Stenges for kjøring vestover mot sentrum. Antall kjørefelt mellom Bakke bru og Munkegata reduseres fra fire til to.
- Buss og Taxi:** Kjørefeltet mot

- sentrum forbeholdes buss og taxi.
- Sykkel:** Ett brettet gjøres om til to sykkelfelt på 1,5 meter bredde på hver side av veibanen over bru.
- Kjøpmannsgata**
Bil: Enveiskjøring nordover fra Olav Tryggvasons gate til Royal Garden.
- Søndre gate**
Bil: Enveiskjørt fra Olav Tryggvasons gate til Kongens gate.
- Buss:** Buss ut av sentrum i retning Trondheim S, stopp ved Søndre gate 23 som i dag. Region- og flybuss fra Trondheim S som skal til Dronningens gate får nytt stopp ved Søndre gate 18.
- Sykkel:** Sykkelfelt mot kjørefeltet i gata på hver side.
- Dronningens gate**
Bil: Enveiskjøring mellom Munkegata og Søndre gate snus.
- Buss:** Flybussene får egen stopp

- fra Værnes ved Britannia hotell.
- Sykkel:** Det tiltales sykling mot enveiskjøringen.
- Apotekerveita**
Bil: Enveiskjøring i Apotekerveita snus.
- Sykkel:** Det tiltales sykling mot enveiskjøringen.
- Lyskruss**
Lyskrussene ved Jomfrugata, Nordre gate, Krabbegata og ved rundkjøringen over Bakke bru tas ut av drift.
- Andre stengte strekninger for bil**
Mellem Munkegata og Nedre Enkeltskillingsveita. Mellom Olav Tryggvasons gate 17 og Søndre gate. Mellom Søndre gate og Kattveita. Mellom Hornemannsveita og Kjøpmannsgata. Kilde: Trondheim kommune

ALT TIL PÅSKE
billig
HOS KIWI

790

KIWI'S PRISLØFTE
"VI GIR OSS
ALDRI
PÅ PRIS!"



APPELSINER, LØSVEKT
Season. Pr. kg

3990



SOMMERKOTELETTER
Frosne, First Price, pr. kg

6990



GRILLPØLSER
3x600 g Gilde, pr. kg 38,83

Pr. kg 38,83

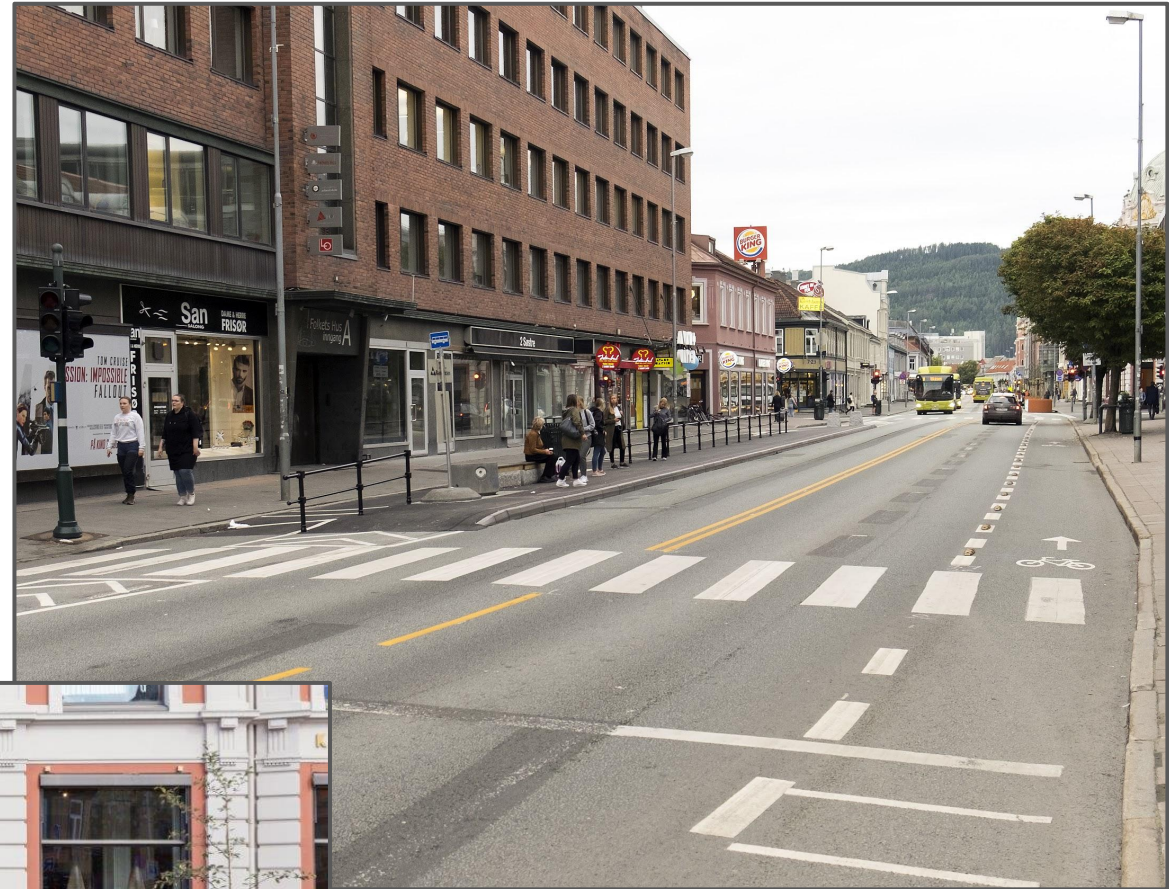
Biltrafikk og KIWI PLUS-konto og få
15% BONUS
på alle dine kjøp, og opp til hver gang du handler. Se kiwi.no

KIWI mini pris
Kjøp kjapt, trygt og billig

Foto: KIM NYGÅRD/ADRESSEAVISEN, TORSTEN HANSEN/ADRESSEAVISEN

Prøveprosjekt fra juli 2018

- Fra 4 til 2 kjørefelt
- Sykkelfelt
- Møbler og grønt
- Nye bussholdeplasser
- Varelevering i sidegater
- Evaluering etter 6 mnd.



Utfordring 1:

Kollektivtrafikk



Bussko: Da Adresseavisen var i Olav Tryggvasons gate tirsdag rett for kl. 09.00 var det lang kø med busser som skulle ut av sentrum i retning Bakke bru. Foto: MARTIN ANDERSEN

Bussene i kø i nystengte Olav Tryggvasons gate

Tirsdag stengte to av kjørefeltene i Olav Tryggvasons gate for trafikk.



Mindre plass: To busser passerer hverandre i Olav Tryggvasons gate tirsdag morgen. Foto: HÅVARD HAUGSETH JENSEN

å endre i signalanlegg i krysset med Søndre gate, for å få bedre flyt i trafikken. Jeg regner med vi får tilbakemeldinger etter hvert som arbeidet pågår. Det er utføres mye arbeid i Olav Tryggvasons gate i forbindelse med prøveprosjektet. Mesteparten skal være ferdigstilt 16. juli.

Utfordring 2:

Negativ omtale

8 | NYHETER | Fredag 22. juni 2018 | **Adresseavisen**



Olav Tryggvasons gate er lemsnevret til bare to felt. Det er synliggjort med flere varselstilt og tinnestnger. Bilde: arnet blokk. Foto: CHRISTINE SCHRÖTJE



Slik er det meningen Olav Tryggvasons gate ved Bybanen skal bli seende ut når miljøgaten er ferdig. Illustrasjon



Venstres Erling Moe mener rolet i Olav Tryggvasons gate skaper ondennemproben for miljøgateprosjektet. Heynes Michael Mornyr har lenett talerstolen (bak). Foto: CHRISTINE SCHRÖTJE

- Gata framstår nesten ut som en krigssone

Olav Tryggvasons gate framstår nærmest som krigssone i disse dager, mener Venstres Erling Moe.

pent ut, det ser vi på tross og så kommunaldirektøren.

Kjør hadde bare vært et problem den første dagen, tirsdag denne uken. I rush-tiden møkete 400 om opp til 30 minutters forsinkelse. Men onsdag og torsdag har det ikke vært forsinkelser utover vanlige forsinkelser i lyktlys, opplyser Asaevold Hansen.

Det er et stort behov for informasjon. Det har derfor i forbindelse vært en rekke innspillmøter og workshops med de berørte virksomhetene i gata i november, februar og mai. Alle næringsdrivende har de siste dagene blitt opplyst og fått overlevert skriftlig informasjon, men informasjonen vil være et

memor over for trafikantene i midtbyen. Det betyr enda en utfordring som strupen, sier Skjølkestad og viser til at gjennomsnitt av ferdetid blir på topp på Næringsforeningens liss-overstrøketilbak.

Bedre plass på fortsetningen Arbeidet i Olav Tryggvasons gate er et miljøpakkeprosjekt.

Planen er at det skal bli økkofelt i begge retninger og bare to kjørefelt i stedet for fire. Fortsetning på neste side vil bli utstedt der det er mulig, og så plass til utleilinger og tross - og for næringsdrivende til å drive salg og service. Det vil bli lov å kjøre inn i gata, men biltrafikken må være ut-

Adresseavisen



1767 · 2017

TIRSDAG 17-10-2017

Løssalg kr 35 // Uke 42
Nr. 240 // 251. årgang



Foto: TERE SVAAN

Naboer reagerer med vantrø på stenging av Midtbyen:

Fjordgata kan få 3700 flere kjøretøy

Beregninger av trafikkstrømmen i Trondheim sentrum viser at Fjordgata kan få en trafikkvekst på 65 prosent, 3700 kjøretøy i døgnet, dersom Olav Tryggvasons gate stenges. - Uholdbart og uforsvalig, sier beboer Jan Erik Slind. **Trondheim** » side 16-17



Lover mer spilletid for Jacob (20) i høst

Kan bli en ny dansk suksess i RBK.

Sport » side 32-33

Ber lånekundene kreve lavere rente

Spår rentekrig hos bankene.

Økonomi » side 28

Olavsfestdagene frykter kutt i støtten

Kultur » side 41

Utfordring 3:

Politiske endringer underveis

Stenger ikke for biler på Bakke bru likevel

Det er bred politisk enighet om at Bakke bru likevel ikke skal stenges for biltrafikk. I tillegg diskuteres gratis parkering, og andre tiltak for å sikre at folk skal bruke Midtbyen.



Bakke bru som var planlagt stengt for bilkjøring inn til sentrum, blir likevel ikke stengt. Det er det bredt flertall for. Frps Elin Marie Andreassen (L) og Høyres Ingrid Skjøtskift fremmer flere forslag for å gjøre å øke handelen i Midtbyen. FOTO: FINN WALTHER

ROY TOMMY BRÅTEN
Mobil: 976 86 723

Publisert: 25.06.2018 20:23



Børge Sved
Leder Samfunn
trondheim@adresseavisen



Blir miljøgate: Fra juli er det gjennomkjøringsforbud i Olav Tryggvasons gate, mellom Munkegata og Kjøpmannsgata. Men formannskapet endret forslaget fra rådmannen, og fjernet innkjøringsforbudet for annen trafikk enn buss ved Munkegata og Kjøpmannsgata. Foto: KIM NYGÅRD

- En dramatisk endring av rådmannens forslag

Politikerne i formannskapet endret rådmannens forslag til prøveprosjekt for miljøgate i Olav Tryggvasons gate, slik at kjøremønsteret i Midtbyen ikke endres så mye.

- Jeg er enig i tilrettelegging for metrobusen, men av og til sitter jeg med følelsen av at folk er til for Metrobusen og ikke omvendt. I prøveprosjektet er det viktig at vi får testet ut at det er gjennomførbart med bilfri hovedåre i Olav Tryggvasons gate. Men det er viktig at vi ikke gjør tiltak som er mer omfattende enn nødvendig, sa Lykke. Trondheim Gårdeierforening, Samarbeidsgruppen Midtby'n og Næringsforeningen i Trondheimsregionen har tidligere protestert mot blant annet forslag om å stenge Olav Tryggvasons gate for biltrafikk og redusert antall kjørefelt for biler over Bakke bru. De har særlig protestert fordi handelsnæringsen i sentrum ikke er blitt involvert i

vasons gate er en ekstremt viktig handelsgate, til tross for at det ikke finnes parkeringsplasser her. Da er det viktig med grep som gjør gata mer attraktiv for syklende og gående, sa Moe. Prosjektet legger opp til varelevering i sidegatene rundt Olav Tryggvasons gate. Formannskapet vedtok å legge til i rådmannens opprinnelige forslag at det ikke er en akseptabel løsning at all varelevering henvises til veitene, samt at løsnin-gene må finne i samarbeid med næringslivet. - Vi tror all varelevering blir litt problematisk å håndtere fra veitene. Det må vi diskutere mer med dem som leverer varer, sier Beisvåg i Næringsforeningen.

Adresseavisen 21.3.2018

Adresseavisen 25.6.2018

Utfordring 4:

Varelevering



Varelevering

Konfliktfylt i flere tiår



Foto: IVAR MØLSKNEIS

Irritasjonsmoment. Varelevering i Olav Tryggvasons gate skaper kork. Et stoppforbud i rushtiden ønskes av mange.

TT krever stoppforbud

VARELOSSING LAGER KAOS: Kjøretøy som lossere varer i Olav Tryggvasons gate skaper store kødannelser i rushtrafikken. Skilting med stoppforbud på denne strekningen står høyt på Team Trafikks ønskeliste.

I likhet med busselskapet Nettbuss opplever Team Trafikk at biltrafikken i Trondheim sentrum har økt merkbart de siste månedene, men det finnes også kroniske flaskehalsers man ønsker å få fjernet.

– Vi har i årevis bedt myndighetene om å sette en stopper for vareleveransene i Olav Tryggvasons gate i den mest kritiske tiden på ettermiddagen. Alle synes å være enig i at noe må gjøres, men det synes ikke å være vilje til stede, sier driftssjef Jon Sætertrø i Team Trafikk. Problemet er særlig påtrengende i Olav Tryggvasons gate, men også i Prinsens gate forekommer det.

Jon Sætertrø kjenner godt til hvor trafikkproblemene oppstår i sentrumsgatene i Trondheim. Bussjåførene sliter med å komme frem i rushtrafikken. – I høst har vi opplevd en tydelig forverring på enkelte punkter. Fremkommeligheten er blitt merkbart tynge, sier driftssjefen i TT.

Etter at østre del av Sandgata ble toveiskjørt i sommer, er det en økende tendens til tilbakeblokkering i Olav Tryggvasons gate. Og etter at det ble forbudt å kjøre bil inn i Midtbyen over Gamle bybro, går det tregere over Elgeseter bru om morgenen.

Driftssjefen i TT er enig med Nettbuss i at Nidelv bru er en flaskehals, men TT har såpass få ruter over broen at man foreløpig ikke har planer om å kutte ut sentralstasjonen som holdeplass. Men forholdene rundt Trondheim sentralstasjon er problematiske. Strekningen mellom stasjonen og Olav Tryggvasons gate er vanskelig å forsere for bussene. Det er et alvorlig tankekorst ved byens viktigste knutepunkt for kollektivtrafikken er så vanskelig å komme til og fra for bussene.

Sætertrø peker på krysset Innherredsveien – Nonnegata som et annet problem. Biler som kommer østfra og skal svinge opp Nonnegata, skaper fort tilbakeblokkering i Innherredsveien helt til rundkjøringen ved Dyre Halls gate.

Sluppenbrua er en klassisk flaskehals som er blitt bare verre med årene, mener Jon Sætertrø. Den smale broen ble bygd i 1954 og var dimensjonert for en helt annen trafikk enn dagens. Myndighetene har planer om å ruste opp Osloveien og bygge en ny bro. Men prosjektet, som er prissatt til 350 mill. kroner, er årevis unna en realisering.

2005 - 2018



Statens vegvesen

Før- og etterundersøkelse av stoppforbud i rushtidene

Olav Tryggvasons gate, Trondheim

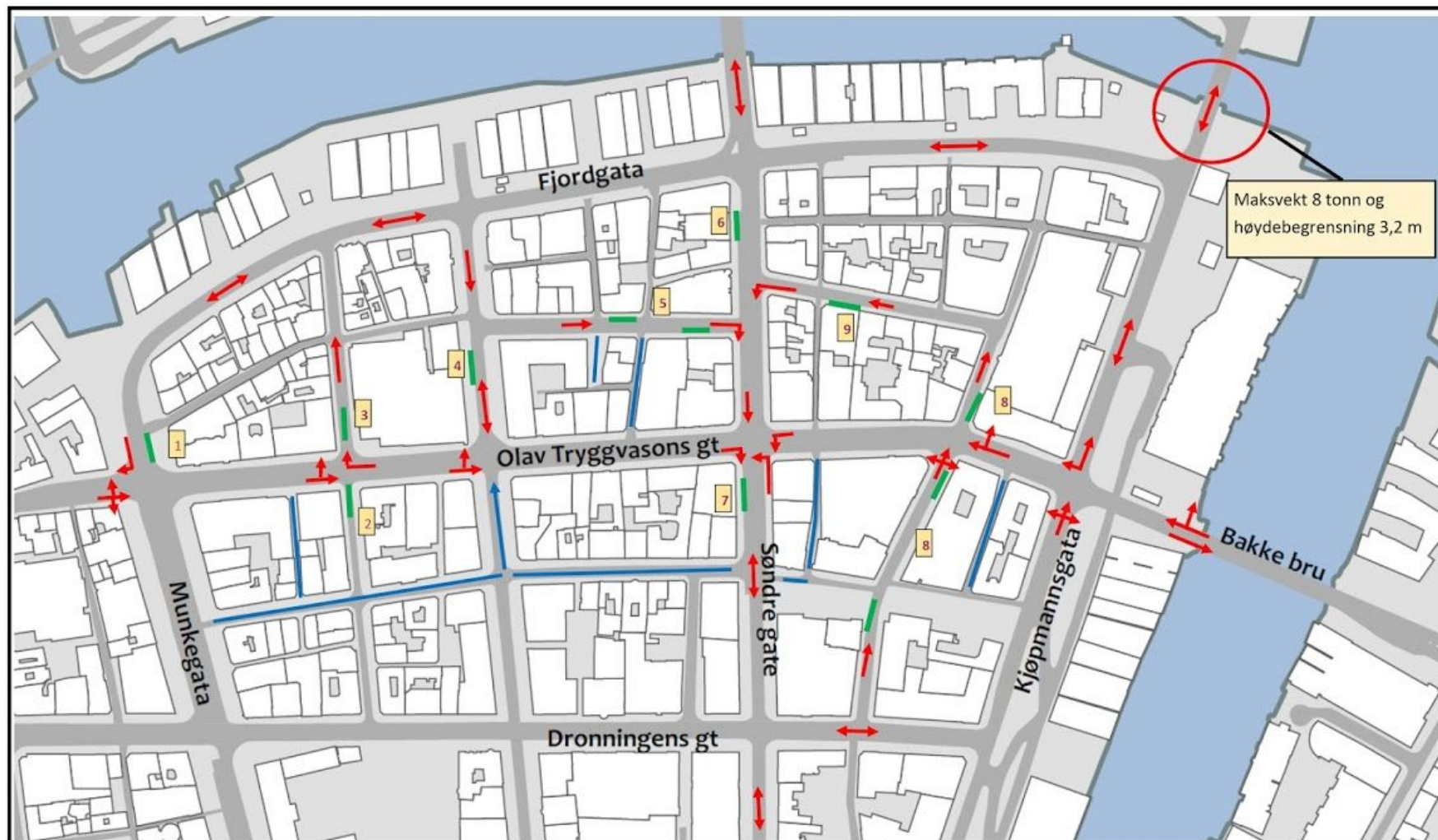
RAPPORT

Ressursavdelingen



Region midt
Ressursavdelingen
Trafikk
Dato: 2005-10-19

Fra sommeren 2018



1. Munkegata	4. Nordre gt. N	7. Søndre gt. Rema 1000	Tillatt kjøretretning	—	Tillatt kjøremønster i forsøksperioden og soner for varelevering
2. Jomfrugata S	5. Carl Johans gt	8. Krabugata	Vareleveringssone, skiltet	—	
3. Jomfrugata N	6. Søndre gt. Chesterfield	9. Brattørgata	Vareleveringsmulighet, ikke skiltet	—	

Store kjøretøy

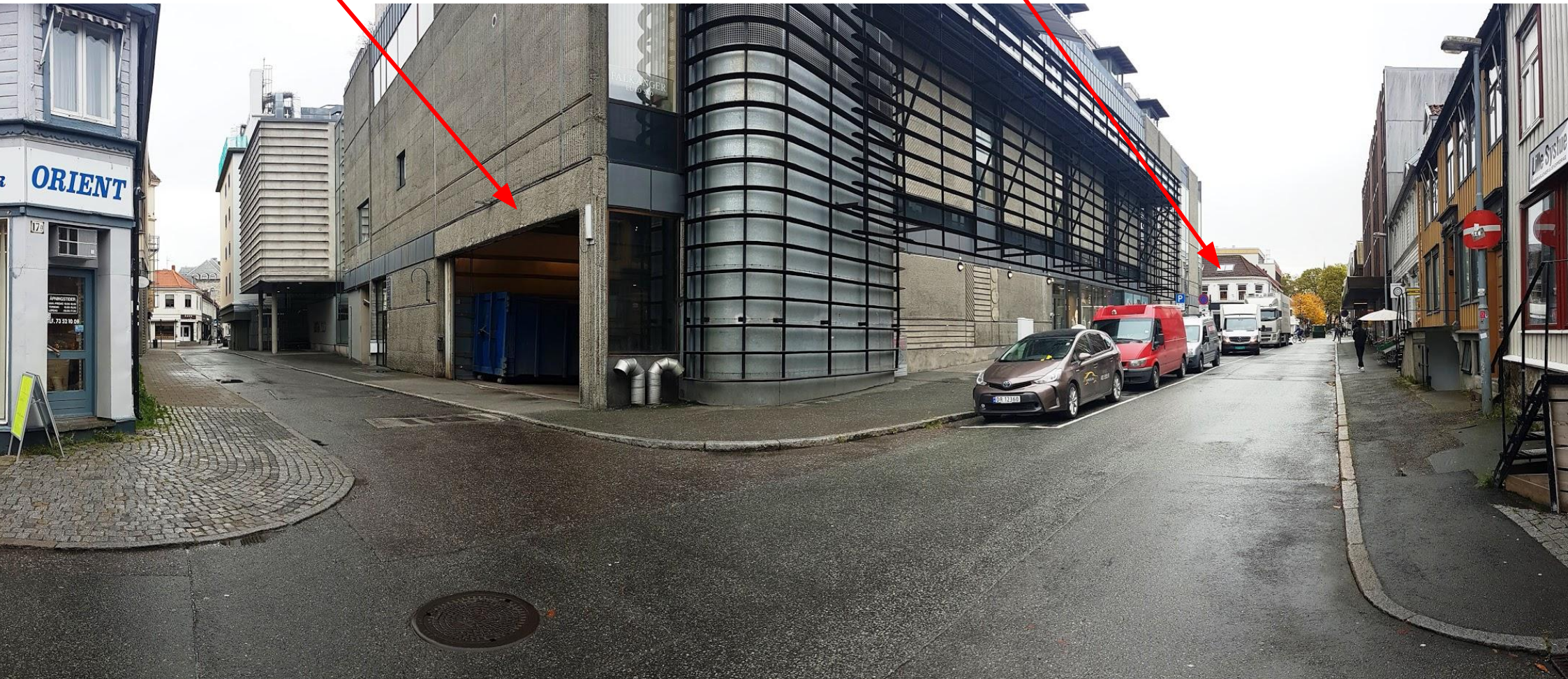


Foto: Lars Erik Skjærseth



Små varemottak

Kjøpesenteret får varer inn hovedinngangen fordi vareleveringen er for lav



Renovasjon

Søpla må tømmes. Med to felt og sperrelinje må trafikken finne seg i å vente.



For langt å trille?

50 meter fra lasteplass er for langt for mange



Lasteplass eller bilpakering?

De som driver butikk vil ha mest mulig av begge deler



Taxi

Sykkelfeltene brukes
til nattaxi



Evaluering

- Byromsundersøkelse
- Trafikkmengder
- Fremkommelighet buss
- Spørreundersøkelse næringsdrivende
- Omsetningstall
- Kartlegge bruk av lasteplasser



- Bilfri Olav Tryggvasons gate kan bety et løft for handelen

Sier bystyret ja, kan Olav Tryggvasons gate bli en bilfri miljøgate fra 2018. Blant næringsdrivende i gata er oppfatningene sprikende og meningene sterke om prøveprosjektet.

»Midtbyen Stengte gater Bakgrunnen for gjennomkjøringsforbudet for biltrafikk fra neste år, er å baste erfaring om hvordan trafikkløstretninger fordeler seg når enkelte gater og strekninger i Midtbyen blir helt eller delvis stengt for biltrafikk, før metrobussen kommer i august 2009. Stengningen av den sentrale sentrumspaten for gjennomkjøringstrafikk med bil, er også ett av flere grep byutviklingskomiteen foreslår for å sikre mulighet for biltrafikken og oppnå forpliktelsene i bymiljøavtalen med staten.

I de fire kjørefeltene i Olav Tryggvasons gate passerer det personbiler, busser, varebiler og andre kjøretøyer i en jevn strøm. Hvis prøvelsen blir vedtatt, forsvinner alle bilene fra neste år, og det blir bare busser og sykler som de ler på kjørefeltene.

På fortauet utenfor Livid Jeans i nummer 19 er det en jevn strøm av fotgjengere. Også enkelte syklistpassasjerer forbi.

- Liker forslaget om bilfri gate Innehaver Jens Olav Dankersen, som har drevet butikk i Holakane i tre år, sjekker utstillingen i butikkvindene. - Markedssituasjonen av produktene våre i butikkvindene er enormt viktig. Et stort antall busspassasjerer titter på vindusutstillingen hver dag når de passerer. Derfor ser vi for å skaffe utstilling hogg, kanskje så ofte som en gang i uka. Ser forbi passasjerende noe de liker, kommer de til å bli interessert i det. Erklærer Dankersen. Tilhøvet med andre har han fått



Positiv: Innehaver Jens Olav Dankersen hos Livid Jeans er positiv til å bli med i Olav Tryggvasons gate. - Jeg tror hele gata vil få et løft og bli mer levende dersom den blir omgjort til miljøgate, sier Dankersen. Foto: MARTINE HÅRSTAD

med seg nyheten om at gata kan bli bilfri fra neste år. - Jeg liker forslaget. Jeg tror hele gata vil få et løft og bli mer levende dersom den blir omgjort til miljøgate. Dette vil bli kjempet for av handelen, sier Dankersen, som i utgangspunktet har en positiv innstilling til bilfri gate forbi butikken sin. Den positive innstillingen er imidlertid basert på en viktig forutsetning. - Trafikken ellers i Midtbyen må bli smidig etter omleggingen. Hvis det blir trafikkork i Fjordgata og generelt vanskeligere å ta seg fram med bil i sentrum, kan det føre til færre kunder, sier Dankersen. Fra 2009 blir Olav Tryggvasons gate hovedfarsersåre for to av tre metrobusslinjer. Når dagens bussstolpeplasser i Munkegata blir nedlagt fra august 2009, er det bare i Prinsens krysset og i Olav Tryggvasons gate at det blir stasjoner for metrobussen i de sentrale delene av sentrum.



Miljøgate: Dersom Olav Tryggvasons gate blir stengt for biltrafikk, blir gata en miljøgate for busser, syklist og fotgjengere. Kilde: MILJØRÅKKEN



Skeptisk: Innehaver Hanne Mette Olafson av NU Norge er skeptisk til planene. - Det er trist at det hele tiden skal tilrettelegges for miljøet uten at det blir tatt hensyn til de som driver butikker, sier Olafson.

det må bygges en stasjon på hver side av Olav Tryggvasons gate, trolig nær krysset Søndre gate-Olav Tryggvasons gate, på vestsiden, forteller leder Kai Arne Riiseren i Metrobusprosjektet. Byggingen av de to stoppestedene, betyr at de nåværende holdeplassene i Olav Tryggvasons gate og Søndre gate blir lagt ned.

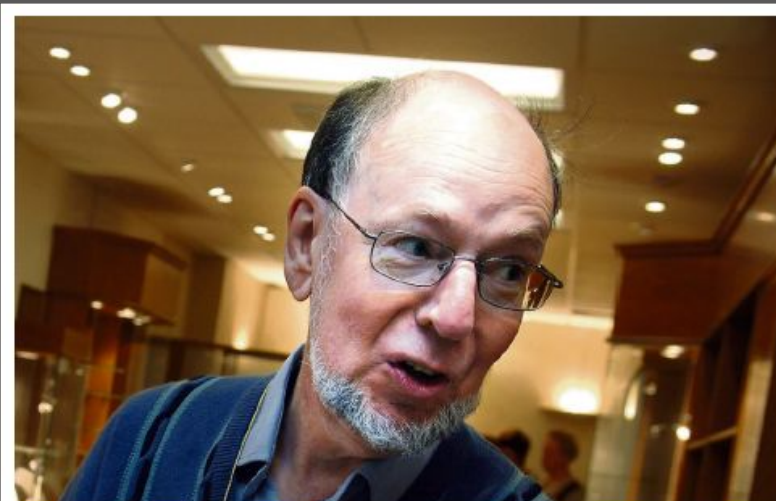
- Vi vil foreta at det bygges en stasjon med en 60 meter lang plattform på begge sider av gaten. Fordi antall stoppesteder for metrobussen i sentrum blir begrenset til to steder og det vil være hyppige avganger, vil det bli tett trafikk på stasjonene i Olav Tryggvasons gate store deler av dagen. Det er derfor ønskelig å utvide bredden på fortauet noe, sier Riiseren.

En av butikkene i gata som trolig vil bli en metrobussstasjon rett utenfor, er klesbutikken NU Norge i nummer 16. Innehaver Hanne-Mette Olafson liker tanken på større trafikk av bus-

passasjerer like ved inngangsdøra. Like begjert er hun ikke for planen om å stenge hele gata for biltrafikk. Hun bytter det vil si samme omsetningen i sentrum.

- Dette er ikke gjennomførbart. Allerede i dag er det ikke tilstrekkelig med parkeringsplasser i Midtbyen. Hvordan skal det da gå hvis enda flere plasser forsvinner? De fleste av våre kunder bruker bil til sentrum. Jeg har selv faste kunder som lar ektefellen vente i bilen mens de gjør innkjøp fordi de ikke finner et sted å parkere i nærheten. Andre kunder skriver på Facebook-siden vår at de har gått opp å besøke oss på grunn av parkeringssituasjonen og handler i netbutikken vår i stedet. Skal politikkerne vedta denne planen, må de samtidig sørge for flere p-plasser i sentrum, sier Olafson.

Adressa 24.10.2017



«Butikkene i Fjordgata vil med sterkt økt trafikk gå vanskelige tider i møte. Dessuten: Er trafikkorkningen der mulig uten å fjerne parkeringsplasser? Det vil sannsynligvis bli neste skritt. Enda en spiker i kisten» skriver Einar Aas som er styreleder i Gullsmid Aas. Foto: IVAR MØLSKJNES

De kverker Midtbyen og kjøpesentrene gleder seg

Nå har rådmannen, selvfølgelig i samarbeid med ordføreren, fremlagt forslag om å stenge Midtbyen. Det er jo det forslaget går ut på.

Store overskrifter i avisen. Også med en enkelt butikkinnhaver i Olav Tryggvasons gate. Han var positiv. Selvfølgelig ble ingen i Fjordgata spurt, de nensens brød, den annens død.

Butikkene i Fjordgata vil med sterkt økt trafikk gå vanskelige tider i møte. Dessuten: Er trafikkorkningen der mulig uten å fjerne parkeringsplasser? Det vil sannsynligvis bli neste skritt. Enda en spiker i kisten.

De sier virkelig prøveprosjekt, de vet jo selv at dette ordet i praksis ikke eksisterer, det blir alltid per man ent.

De vil begrense biltrafikken til byen, snakker hele tiden om kollektivt, gå eller sykle. Det er 3-4 må neder i året med forhold som gjør de to siste nærmest

umulig. Det er også mange eldre som ikke kan stå på busse (de nye bussene har jo mest ståplasser). Mange handler også tunge poser, pakker med mer, ikke egnet for buss, dessuten har jo mange ganske lang tur fra busse og hjem.

Alt dette glemmer entusiastene mot biler. Merkelig at Høyre ikke har tatt klar stilling mot dette forslaget. Ingrid Skjotskift, di ne velgere er ikke på den siden. Husk miljøminister Vidar Helgesen og ulv: SV var begeistret, men ingen velgere gikk til Høyre, motsatt de gikk fra Høyre.

Det merkelige er at ingen snakker om en mye enklere løsning for å begrense trafikken: Bomring mot indre by, med sterkt variable satser etter tidspunkt og trafikk. Da kan alle selv velge om man vil betale eller ikke. Bomringen i dag er jo

som alle vet sterkt urettferdig, dessuten er det indre by som er det viktigste.

Det er noen som gleder seg over forslaget om å stenge Midtbyen: Kjøpesentrene. De vil ta ytterligere en bit av kaken. Tilbudene der vil utvikles videre: Lege, tannlege, fysioterapeut, barnepass, flere kafear/restauranter med større variasjon, kino og kulturtilbud.

Jeg er bombesikker på at kjøpesentersejeren har disse og mange andre ideer for videre utvikling. Credo-sjef Heidi Bjerkan er godt i gang med å flytte sine restauranter til Lilleby (lett gådistans til City Lade). Andre vil følge etter.

EINAR AAS
PS: For ordens skyld: Vi har butikk i Nordre gate og på City Syd

Adressa 19.10.2017



Takk for meg!

aslak.heggland@trondheim.kommune.no

“Hovedmålet for prosjektet er å planlegge en kollektivgate med et eget tilbud til syklende. Gaten skal oppleves som et attraktivt sted å ferdes og oppholde seg.”