

Saksframlegg

Elgeseter gate - valg av hovedprinsipp

Arkivsak.: 18/23670

Forslag til innstilling:

1. Bystyret er forelagt to alternativ til vedtakspunkt 1, som gjelder valg av hovedprinsipp for utforming av gateløp og bevaring av historiske verdier for Elgeseter gate.

Alternativ 1:

Bystyret anbefaler at Midtstilte kollektivfelt skal legges til grunn for videre arbeid med reguleringsplan for Elgeseter gate. Bygningene Elgeseter gate 4 og 6 må da sannsynligvis rives, mens Elgeseter gate 30b søkes bevart.

Alternativ 2:

Bystyret anbefaler at Parallellført bussgate mot vest skal legges til grunn for videre arbeid med reguleringsplan for Elgeseter gate. Bygningene Elgeseter gate 4, 6 og 30b må da sannsynligvis rives.

2. Systemskifte må løses på en trafiksikker måte. Det legges opp til at dette skjer ved Bispegate i nord og ved Strindvegen i sør.
3. I det videre arbeidet med reguleringsplanen skal det tilstrebes løsninger som:
 - a. la metrobuss få best mulig framkommelighet og prioritere kollektivtransport over de øvrige trafikantgrupper på strekningen
 - b. Gående og syklende prioriteres ved de viktigste krysningspunktene, nærmere bestemt ved metrobusstasjonene Abels gate, Samfundet og Prinsen kino slik at bydelen får bedre tilgjengelighet på tvers av Elgeseter gate
4. BRT-standardene skal brukes som metode for å vurdere og sikre standarden på kollektivløsningen i gata
5. Utforming av Elgeseter gate og anleggsgjennomføringen må ses i sammenheng med de øvrige gateprosjekter og framtidige kollektivløsninger sør for Elgeseter gate.

Saken gjelder

Saken redegjør for to alternative konsept for Elgeseter gate: midtstilte kollektivfelt og parallellført bussgate mot vest. Begge konseptene er utredet med og uten bevaring av verneverdige bygninger langs gata. Hensikten med saken er å gi tilstrekkelig bakgrunn for valg av løsning som skal ligge til grunn for det videre arbeidet med en reguleringsplan for Elgeseter gate.

Bakgrunn

Bymiljøavtalen, inngått 12. februar 2016, innebærer at fire sentrale gater inn mot Trondheim sentrum skal bygges om for å legge til rette for metrobusslinjene som er ryggraden i den nye rutestrukturen for buss som innføres i august 2019. De fire gateprosjektene i Kongens gate, Olav Tryggvasons gate, Innherredsveien og Elgeseter gate skal ferdigstilles i løpet av 2023.

Elgeseter gate er den viktigste adkomsten til Trondheim sentrum fra sør. På 1950-tallet ble gata regulert til en ny gate med 34 meters bredde, men disse planene er fremdeles ikke realisert. Over flere tiår har det blitt arbeidet med planer for tiltak som kan gjøre gata til et mer attraktivt byrom med bedre framkommelighet for buss. Det er utredet mange alternative løsninger uten at man til nå har fått på plass en omforent helhetlig løsning.

I 2013 ble det utarbeidet planprogram for Elgeseter gate. Dette ble fastsatt i bygningsrådet 28.5.2013 i sak 97/13. Planarbeidet for Elgeseter gate stoppet opp i 2015 på grunn av at det ikke ble fattet likelydende vedtak for konsept for gata i fylkeskommunen og i kommunen.

Konsept for gata ble behandlet på nytt høsten 2017 i sak om hovedprinsipper for utforming av gatene i kollektivbuen. Fylkesutvalget behandlet saken 17.10.2017, og vedtok blant annet at midtstilt kollektivfelt skulle være prinsipp for utforming av Elgeseter gate og Holtermanns veg. I bystyret, sak 148/17 behandlet 16.11.2017, ble det vedtatt at rådmannen skulle komme tilbake med forslag til løsninger på utforming i Elgeseter gate som en del av prosessen med ferdigstilling av reguleringsplan for Elgeseter gate. På bakgrunn av bystyrets vedtak fattet fylkesutvalget et nytt vedtak 19.12.2017, hvor fylkesrådmannen ble bedt om å komme tilbake med forslag til utforming i Elgeseter gate som en del av prosessen med ferdigstilling av reguleringsplan for Elgeseter gate.

Viktige samfunns mål for planen er at Elgeseter gate skal tilrettelegges for å bli en effektiv kollektivåre med gode forhold for gående og syklende, og med et urbant gate- og bomiljø. Midtbyens attraktivitet og tilgjengeligheten for å reise bærekraftig til Midtbyen skal økes.

Bystyret bestilte 12.4.2018 en sak om å utrede følgende alternativer for Elgeseter gate våren 2018: Midtstilt kollektivfelt og parallellført bussgate mot vest. Bystyret poengterte i sitt vedtak at det er viktig at det i begge alternativene legges til rette for gående og syklende, gateliv, handelsvirksomhet inkludert varelevering, og at historiske verdier i bybildet skal søkes ivarettatt.

Reguleringsplanarbeidet for Elgeseter gate ble startet opp på nytt i mai 2018. Planprogram for reguleringsplanen ligger ute på høring i perioden juni til starten av august, og er planlagt fastsatt i bygningsrådet 28.8.2018. Målet har vært å ha et planforslag klart til å sendes på høring og offentlig ettersyn våren 2019, slik at planen kan vedtas av bystyret i slutten av 2019. Det forutsetter rask avklaring og ingen forsinkelser underveis.

Utredningen

På bakgrunn av bystyrets bestilling 12.4.2018 er det gjennomført en utredning av midtstilt og parallellført løsning for Elgeseter gate. Utredningen er utført av en arbeidsgruppe bestående av representanter fra de tre samarbeidspartene i Miljøpakken, med bistand fra konsulent.

Resultatet av utredningen er beskrevet i rapportene "Alternativsvurdering Elgeseter gate, sammenstillingsrapport" og "Alternativsvurdering Elgeseter gate, hovedrapport" (vedlegg 1 og 2). Dette saksfremlegget bygninger på resultatene fra utredningen.

Trondheim kommune

Alternativer som er utredet

Utredningen belyser de mest beslutningsrelevante faktorene for valg av midtstilt kollektivfelt eller parallellført kollektivgate. Dette er gjort ved å tegne ut og illustrere to løsninger for midtstilt felt og to løsninger for parallellført kollektivgate - ett med riving av bygning og ett med bevaring. Det har ikke vært mulig å gjennomføre en mer omfattende konsekvensvurdering innenfor det tidsrommet som er stilt til rådighet. I det videre arbeidet må den valgte løsningen bearbeides og videreutvikles.

Følgende skisserte alternativ er vurdert:

Alternativ 1A - midtstilt bussgate med riving av Elgeseter gate 4, 6 og 30 B



Figur 1: skisse av midtstilt bussgate med riving av Elgeseter gate 4, 6 og 30 B

Alternativ 1B - midtstilt bussgate med bevaring av Elgeseter gate 4, 6 og 30 B



Figur 2: skisse av midtstilt bussgate med bevaring av Elgeseter gate 4, 6 og 30 B

Trondheim kommune

Alternativ 2A - parallellført bussgate med riving av Elgeseter gate 4, 6 og 30 B



Figur 3: Skisse av parallellført bussgate med riving av Elgeseter gate 4, 6 og 30 B

Alternativ 2B - parallellført bussgate med bevaring av Elgeseter gate 4, 6 og 30 B



Figur 4: Skisse av parallellført bussgate med bevaring av Elgeseter gate 4, 6 og 30 B

Alternativene er nærmere beskrevet i vedlagte illustrasjoner (vedlegg 4-9) og utredningsrapport (vedlegg 2).

Tilgjengelig tid for uttegning og utredning av alternativene har vært begrenset. Dette har medført at det er gjort en del valg for å forenkle utredningsprosessen. For at alternativene skulle bli sammenlignbare er blant annet kryssløsninger og plassering av fotgjengeroverganger lik i alle alternativ. Kjøremønster i sidevegene er uendret, med unntak av Klostergata som er foreslått enveiskjørt for biler. I det videre arbeidet med valgt alternativ vil løsningene detaljeres og optimaliseres.

Metode for vurdering

Forskjellene mellom de fire alternativene er forsøkt synliggjort gjennom å vurdere konsekvenser for en rekke utvalgte kategorier viktige for Elgeseter gate. Arbeidsgruppen har valgt ut kategorier og gjort en vurdering av hver kategori for alle fire alternativer (se vedlegg 1).

Saksfremlegget redegjør for de av kategoriene som er vurdert av størst betydning for Elgeseter gate:

- BRT-standard
- framkommelighet for ulike trafikantgrupper
- trafikksikkerhet
- bevaring av bygninger
- behov for arealutvidelse

Disse er omtalt enkeltvis i lenger ned i saken.

I tillegg er en rekke andre kategorier vurdert, som næringsliv, naturrisiko, byrom og bymiljø. Resultatet av disse vurderingene er innarbeidet i sluttresultatet. Disse kategoriene er ikke nærmere beskrevet i saksfremlegget, da forskjellene mellom de ulike alternativene ikke har hatt avgjørende betydning for vurderingene i saken. Beskrivelse av disse finnes i sammenstillingsrapporten (vedlegg 1).

Oppsummering av utredningen

På bakgrunn av arbeidsgruppens vurdering av hver kategori er det laget en oppsummering av hovedfunn som resultatet av utredningen. De ulike kategoriene er vanskelig å sammenligne og vekte, ettersom de representerer ulike fagfelt og verdier. I tillegg er graden av forskjell mellom alternativene varierende. Oppsummeringen må ses i lys av dette. En videre optimalisering av løsninger vil kunne medføre at alternativene i en neste fase vil bli rangert annerledes.

Hovedfunn

- Ingen alternativ kan med sikkerhet frarådes på bakgrunn av utredningen.
- For alle alternativ må systemskifte, der bussen skal skifte mellom forskjellig plassering i gaten, løses på en trafikksikker måte.
- Det er mulig å sikre høy BRT-standard for metrobuss og god framkommelighet og trafikksikkerhet for alle trafikantgrupper, men dette forutsetter utvidelse av trafikkareal som igjen medfører riving av bygninger og et visst inngrep i Elgeseter park. Ved riving av Elgeseter gate 4, 6 og 30B kan både midtstilt og parallellført gi gode løsninger.
- Parallellført alternativ vurderes som helhetlig bedre ved riving av bygningene.
- Av hensyn til trafikksikkerheten bør det være et fysisk skille mellom buss og bil langs hele strekningen for parallellført alternativ. Selv om riving gir mer areal for fysisk skille ved parallellført alternativ, finnes det likevel usikkerhet om det på hele strekningen allikevel er nok areal til fullgode løsninger, som på Elgeseter bru. Hvordan fysisk skille kan løses på en forsvarlig måte langs de smalere delene av strekningen er uklart og medfører en usikkerhet for gjennomføringen av parallellført alternativ.
- Det er mulig å bevare bygningene langs Elgeseter gate.
 - Ved bevaring av bygninger gis generelt en lavere BRT-standard på grunn av sideveis forskyvning av vegen ved bygningene.

Trondheim kommune

- Ved bevaring av bygninger gis en lavere framkommelighet for alle trafikantgrupper på grunn av plassmangel.
 - Bevaring av bygningene innebærer at vegarealet må utvides inn i Elgeseter Park
 - Av trafikksikkerhetshensyn bør det være et fysisk skille mellom buss og bil langs hele strekningen. Hvordan fysisk skille kan løses ved bygningene dersom de skal bevares er uklart og medfører en usikkerhet for gjennomføringen.
- Ved bevaring av Elgeseter gate 4, 6 og 30B er parallellført alternativ, dersom det er mulig med en utforming med fysisk skille mellom buss og bil, en helhetlig bedre løsning enn midtstilt alternativ.
- Ved bevaring av kun Elgeseter gate 30B er midtstilt løsning en mer trafikksikker løsning enn parallellført løsning.

Vurdering av de enkelte kategorier

Nedenfor følger en utdypning av hvilke vurderinger som er gjort for hver enkelt kategori.

Vurdering av BRT-standard

BRT-standarden fungerer som et planleggingsverktøy for høykvalitets bussystem og er en metode som gir en felles definisjon av BRT (Bus Rapid Transit). Den har definert et poengsystem som tydeliggjør hva som er viktig for å få til en høykvalitets kollektivkorridor (prioritering av buss).

Elgeseter gate er tidligere vurdert å kunne inngå i en BRT-korridor i Trondheim¹. Selve Elgeseter gate er omtrent en kilometer lang. En BRT-korridor må også inkludere deler av Elgeseter bru, Prinsens gate, Holtermanns veg og eventuelt E6 videre sørover mot Tonstad og Tiller for å oppnå en lengde på tilsammen minst 3 km i samsvar med standarden.

I utredningsarbeidet er det vurdert hvorvidt de to alternativene midtstilt og parallellført oppfyller kravene til BRT, og hvilken poengsum løsningene får. Dette gjelder kun strekningen som nå er tegnet ut, fra Bispegata i nord til Strindvegen i sør. Denne strekningen er ca. 1,7 kilometer lang.

Alternativsvurderingen viser at av maksimalt 100 poeng får alternativ 1A - midtstilt uten bevaring av bygninger - 66,4 poeng, mens alternativ 2A - parallellført uten bevaring av bygninger - får 67,1 poeng.

Bevaring av Elgeseter gate nr. 4, 6 og 30B gir omtrent 1,5 poeng i trekk på begge B- alternativene (1B, 2B). Dette er fordi det ikke vil være plass til fysisk skille mellom busser og biler på strekkene forbi bygningene.

Framkommelighet for buss

Som underlag for vurdering av trafikale konsekvenser for kollektiv- og biltrafikk er det utført kapasitetsberegninger for morgen- og ettermiddagsrushet for samtlige av de alternative konseptene i området Klostergate/Høgskoleveien og Olav Kyrres gate.

Kapasitetsberegningene er utført basert på trafikk tall fra 2012, som også har vært benyttet som grunnlag i tidligere utredninger av Elgeseter gate. Disse tallene kan gi estimat på dagens trafikkbilde, men vil antageligvis ikke være representative for trafikksituasjonen når nye Elgeseter gate etableres. Således vil antageligvis ikke beregningsresultatene gjenspeile den faktiske

¹ Beskrevet i sak 69/18 "Metrobuss - tilleggsrapport om trafikksikkerhet og BRT" i formannskapet 20.3.2018

Trondheim kommune

trafikksituasjonen i fremtiden. Kapasitetsberegningene danner likevel grunnlag for å vurdere hvor robuste de ulike alternativene er med hensyn til trafikkavvikling og for å kunne sammenligne alternativene med hverandre.

For alle fire alternativene er det lagt til grunn at kollektivfeltene er forbeholdt buss i rute. De to hovedårsakene til dette er:

1. Økt trafikk i kollektivfeltene vil kreve at det er mer grønt lys her for å unngå at bussene blir forsinket i kryss. Det vil gi mindre grønt lys til sidegater og kryssende biltrafikk, og dermed mindre kapasitet.
2. Det vil bare være tillatt å svinge inn og ut av bussfeltene i kryss der det går buss i rute. Hvis taxi og elbiler tillates i feltene er det derfor en stor fare for at noen vil velge å kjøre ulovlig i kryss for å komme frem der de skal. Det kan være trafikkfarlig og redusere framkommeligheten til busser.

Det er også en forutsetning i BRT-standarder at kollektivfeltene forbeholdes buss i rute.

Vurderingen viser at både midtstilt og parallellført konsept (Alternativ 1A, 1B og 2A, 2B) kan forventes å gi god framkommelighet og lave forsinkelser for gjennomgående busser i Elgeseter gate. I begge konsept er det funnet å ville oppstå kapasitetsoverskridelser på sideveiene fra Klostergata og Høgskoleveien med dagens trafikkmengder. Dette vil medføre kødannelser og forsinkelser for disse vegene med dårlig framkommelighet for alle kjørende, inkludert kollektiv. Det må ses nærmere på den detaljerte utforming av kryssene i det videre arbeidet.

Framkommelighet for gående og syklende

Vurdering er basert på skisserte løsninger. Utformingen skal detaljeres i neste fase med hensyn til at Elgeseter gate ligger sentralt i forhold til NTNU Campus og St. Olavs hospital, og området rundt Samfundet er det byrommet i Trondheim som har flest syklende. Etter Torvet og Gløshaugen sør har området også flest gående.

Utredningen konkluderer med at det er viktig å sikre at bydelen får en god tilgjengelighet på tvers av Elgeseter gate, spesielt ved metrobusstasjonene Abels gate, Samfundet og Prinsen kino.

Vurderingen av framkommelighet for gange og sykkel viser at i de skisserte løsninger er:

- Kryssingene ved Samfundet, Magnus den Godes gate og Abels gate spesielt tilrettelagt gående og syklende.
- Alternativene relativt like for gående, men med en liten fordel for parallellført alternativ (2A og 2B), hvor fotgjengere kun må forholde seg til å krysse bilgate og bussgate separat.
- Alternativene med riving av bygningene (alternativ 1A og 2A) har et noe bredere gangareal langs deler av strekningen og vil derfor ha bedre framkommelighet for gående enn bevaringsalternativene (1B og 2B).
- Når det gjelder syklist som beveger seg langs gaten er alternativene relativt like. Syklist har i dag et godt tilbud i parallellgatene til Elgeseter gate, Klæbuveien i øst og Udbyes gate i vest. På grunn av dette er god utforming av kryssingspunktene over Elgeseter gate vel så viktig som sykkeltilbudet i selve gata. Det ligger potensiale i å forlenge sykkelveg med fortau på østsiden nærmere Klostergata, og på vestsiden mellom Arkitekt Christies gate og Schirmers gate.

Framkommelighet for biltrafikk

Vurderingen er basert på samme kapasitetsberegninger som ble brukt for å vurdere fremkommelighet for buss. Trafikkvurderingen viser at alle alternativ (Alternativ 1A, 1B, 2A 2B) vil gi redusert framkommelighet for biltrafikk i rushperioden på for- og ettermiddag dersom trafikkmengden forblir som i dag. Det er beregnet kødannelser i rushtiden som er funnet å kunne strekke seg tilbake til Bispegata. Det kan i tillegg forventes å bli kødannelse i Klostergata og Høgskolevegen i rush hvis trafikkmengdene i de aktuelle områdene ikke reduseres.

Trafikktallene som ligger til grunn for analysen er fra 2012 og tellinger som ble utført i juni 2018 tyder på at trafikkmengden i aktuelle vegkryss har gått ned i perioden mellom 2012 og 2018, slik at deler av den nødvendige reduksjonen i biltrafikken allerede er tatt. Innføring av metrobuss og kollektivframkommelighetstiltak i Elgeseter gate, kombinert med reduksjon av gjennomkjøring gjennom Midtbyen, kan forventes å gi ytterligere nedgang i biltrafikken i Elgeseter gate. På nåværende tidspunkt er det ikke mulig å anslå omfanget. En nærmere optimalisering av kryssene kan forbedre bilframkommeligheten noe, men det anses som sannsynlig at framkommeligheten for biltrafikken i rushtid blir dårligere enn i dagens situasjon hvis man ikke setter inn tiltak som overfører biler til andre ruter utenom sentrumsområdene.

De utførte beregningene tyder på at alternativ 1A, midtstilt med riving, er den beste (mest robuste) løsningen når det gjelder framkommelighet for biltrafikk. Alternativ 1B, midtstilt med bevaring, vil gi dårligst framkommelighet for biltrafikk, da dette alternativet mangler et høyresvingefelt for bil inn til sykehusområdet.

Trafikksikkerhet

Vurderingen er basert på skisserte løsninger. Fagpersoner hos konsulent og rådmannen har hver for seg utført en overordnet trafikksikkerhetsvurdering, og har kommet til samme konklusjon.

Vurderingene konkluderer med at midtstilt kollektivtrase har bedre forutsetninger enn parallellført til å oppnå trafikksikre løsninger.

Ved parallellført løsning er det nødvendig med et gjennomgående fysisk skille mellom buss og bilareal for å oppnå et tilfredsstillende trafikksikkerhetsnivå. Uten et tydelig robust skille vil ikke de parallellførte kollektivfeltene framstå som et eget gateløp og det vil oppstå fare for feilkjøring. Risikoen for feilkjøring er spesielt stor i det parallellførte alternativet, fordi løsningen er mer ukonvensjonell enn en midtstilt kollektivgate.



Figur 5: Hvis det ikke etableres fysisk skille mellom felt for bil og buss, vil en bilfører kunne oppleve å få to store kjøretøy imot seg, som vist her for Elgeseter bru

Trondheim kommune

Bredden på Elgeseter bru er begrenset, og det er usikkert om det er plass til etablering av et tydelig fysisk skille mellom buss- og bilfelt uten at det går bekostning av anbefalt kjørefeltbredde eller bredden på gang- og sykkelareal over Elgeseter bru. For å unngå dette er det vurdert om det er mulig å ha systemskiftet fra sidestilt til parallellført løsning ved krysset med Klostergata (ved Samfundet). Vurderingen konkluderer med at det vil være en krevende løsning som vil ha negative konsekvenser for trafikkavviklingen i dette komplekse kryssområdet. Det er mulig å legge systemskiftet til dette kryssområdet, men dette vil kreve videre utredning og mest sannsynlig større endringer i sidevegnettet.

Alternativene med bevaring av bygninger (alternativ 1B og 2B) vurderes som dårligere på trafiksikkerhet enn rivningsalternativene (alternativ 1A og 2A) på grunn av redusert areal for fotgjengere og syklist, stor sidevegs forskyvning av gateløp ved kryss med Olav Kyrres gate og manglende fysisk skille mellom kjørefelt for buss og bil på kortere deler av strekningen.

Konsekvenser for verneverdige bygninger

Elgeseter gate 4 og 6 er to bygårder vegg i vegg beliggende på gatas vestside. Begge bygningene er oppført i Jugendstil tidlig på 1900-tallet og er registrert med verneklasse C (antikvarisk verdi) i Byantikvarens aktsomhetskart.

Alternativsvurderingen viser at det er mulig å bevare de aktuelle bygningene, men at en bevaring av nr. 4 og 6 medfører at vegarealet må utvides med minst 5 meter østover, inn i Elgeseter park.

- Eksisterende trerekke i fortauet og trerekken inne i parken, nederste del av fredet allé og deler av parkens oppholdsareal vil gå tapt ved bevaring av Elgeseter gate 4 og 6. Dette gjelder for begge utredningsalternativ. I det midtstilte alternativet (alternativ 1B) med en bevaring av Elgeseter gate 4 og 6 er høyresvingefelt for bil nordfra til Olav Kyrres gate fjernet. Dette gir store avviklingsproblemer for biltrafikken. For det midtstilte alternativet vil det være mer problematisk å bevare Elgeseter gate 4 og 6 enn for det parallellførte alternativet.
- Bevaring av Elgeseter gate 4 og 6 vil i begge alternativ medføre en sideveis forskyvning av vegarealet i krysset med Olav Kyrres gate, noe som vurderes som utfordrende, men ikke kritisk, for trafiksikkerheten. For å spare areal er trafikkdelere mellom bussveg og bilveg fjernet i begge bevaringsalternativ. Dette frarådes av trafiksikkerhetshensyn. En bør derfor påregne at vegen må forskyves ytterligere ut i parken for å gi rom for en smal rabatt mellom bussveg og kjøreveg.

Elgeseter gate 30B ligger på hjørnet av et helhetlig kvartal av jugendbebyggelse. Bygården er registrert med verneklasse B (høy antikvarisk verdi) i Byantikvarens aktsomhetskart.

Alternativsvurderingen viser at en bevaring av Elgeseter gate 30B medfører at det vil mangle areal til en fysisk skille mellom buss- og bilfelt på den aktuelle delen av strekningen. I tillegg vil det kun være mulig å få et smalt fortau på begge sider av gata. Dette er spesielt utfordrende for løsningen med parallellført kollektivgate fordi en der ikke kan opprettholdes et tydelig skille mellom de to gateløpene (se normalprofil i vedlegg 8)

Konsekvenser for parker og trær

På strekningen Bispegata til Elgeseter bru medfører alle fire alternativ inngrep i grønnstruktur på begge sider av gata og i fredet middelaldergrunn. Etablering av metrobusstasjoner i gatetverrsnittet medfører at den totale vegbredden ved Kongsgårdsplassen økes i begge alternativ, men noe mer i midtstilt alternativ (Alternativ 1A og 1B) enn i parallellført alternativ (Alternativ 2A og 2B) på grunn av flere midtrabatter.

Trondheim kommune

Alternativ 1B og 2B medfører inngrep i grønnstruktur i Høyskoleparken.

Kostnader

Det er gjort et anslag med 40 prosent usikkerhet for alle fire utredningsalternativ. Prosjektet er i en tidlig fase, og det er vanskelig å anslå kostnader uten ytterligere utredninger. Anslaget viser kun små forskjeller mellom utredningsalternativene.

Anslaget er gjort med utgangspunkt i at det skal gjøres svært omfattende tiltak i gata og inkluderer blant annet etablering av en teknisk kulvert. Kostnadene for et slikt omfang antas å betydelig overskride avsatt ramme. Rådmannen vil derfor komme tilbake med en egen sak med kostnadsberegninger for flere ulike omfang og kvalitetsnivå for valgt løsning.

Medvirkning

Gjennom høring av planprogram for Elgeseter gate og oppstartsvarsel har berørte naboer, gjenboere og etater og organisasjoner fått melding om at planarbeidet er startet opp på nytt. Oppsummering av høringsuttalelser til planprogrammet finnes i vedlegg 10. Det ble gjennomført et informasjonsmøte om planprogram 19.6.2018.

I forbindelse med utredningen er det gjennomført temamøter med fagpersoner fra ulike etater, blant annet om universell utforming, utrykningskjøretøy, renovasjon, kulturminner og park.

Det er opprettet et samarbeid med planprosessene for campus og plan for sentrumsutvikling herunder gatebruksplanen for Midtbyen. Medvirkningsarenaene opprettet i forbindelse med disse planprosessene benyttes for å informere om og få innspill til planarbeidet for Elgeseter gate.

Reguleringsplanprosess for Elgeseter gate

Reguleringsplan for Elgeseter gate skal være vedtatt i slutten av 2019. For å rekke denne framdriften ble planprogram for gata lagt ut på høring og sendt på offentlig ettersyn i juni 2018. Planprogrammet skal etter planen fastsettes i bygningsrådet 28.8.2018.

I foreliggende bystyresak skal hovedprinsipp for Elgeseter gate vedtas. Dette prinsippet skal legges til grunn for reguleringsplan og konsekvensutredning. Det foreslås derfor å utrede kun ett hovedalternativ, men videre detaljering og optimalisering kan gi flere varianter av hovedalternativet. Dette gjelder for eksempel utforming av kryss, fotgjengeroverganger og sykkeløsninger.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Gateprosjektet i Elgeseter gate finansieres gjennom Miljøpakken. Elgeseter gate er fylkesveg, og kommunen får derfor ikke endrede drifts- og vedlikeholdskostnader som følge av prosjektet.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Ombyggingen av Elgeseter gate har som hensikt å øke andelen som går, sykler og reiser kollektivt i Trondheim.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Utredningen som er gjort har ikke avdekket større forskjeller mellom alternativene med hensyn til kostnader og trafikkavvikling. Det er ingen alternativ som med sikkerhet kan frarådes på bakgrunn av utredningen.

Det er likevel noen forskjeller mellom alternativene som gjør at noen fremstår som mer aktuelle enn andre.

Ved riving av bygningene vil det være plass til både en midtstilt og parallellført løsning av høy standard. I sum vil en parallellført gi best fremkommelighet for kollektivtrafikken, men den vil samtidig innebære en viss usikkerhet om hvorvidt det lar seg gjøre å bygge en tydelig atskilt parallellført kollektivgate over Elgeseter bru hvis sykkeltilbudet på begge sider skal beholdes som i dag. Den gir også større utfordringer med å få til en løsning med god lesbarhet og trafiksikkerhet ved systemskifte. Å gå videre med en midtstilt løsning vil være et mer forutsigbart valg, selv om utredningen viser at fremkommeligheten for buss kan bli noe dårligere enn for parallellført bussgate.

Dersom man ønsker å bevare alle bygningene, er parallellført den eneste løsningen som helt sikkert muliggjør det. En midtstilt løsning er for plasskrevende. Rådmannen kan søke å bevare alle bygningene i reguleringsarbeidet også ved midtstilt løsning, men kan ikke garantere at det vil bli mulig samtidig som trafiksikkerhet og fremkommelighet ivaretas på en tilfredsstillende måte. Også ved en parallellført løsning gir bevaring av bygningene utfordringer for trafiksikkerheten, da det vil bli lite plass til barriere mellom buss og bilveg langs strekningen der bygningene står.

Ved bevaring av kun Elgeseter gate 30B er midtstilt løsning mulig. Riving av 4 og 6 gir plass til stasjonen. Rådmannen mener dette er et alternativ med mange fordeler. Løsningen vil muliggjøre god trafiksikkerhet og god fremkommelighet for bussen. I tillegg bevares den bygningen som er klassifisert med høyest antikvarisk verdi. Rådmannen anbefaler derfor å gå videre med å videreutvikle og optimalisere dette alternativet.

Fremdriftsplanen for gateprosjektet i Elgeseter gate er svært stram. Prosjektet må realiseres innen 2023 for at staten skal dekke halvparten av prosjektkostnadene. Rådmannen vil understreke at det er helt nødvendig med et omforent vedtak i starten av september for at det skal være mulig å realisere prosjektet innen 2023. Dersom vedtaket utsettes, eller det blir ulike vedtak i kommunen og fylkeskommunen, vil det ikke være mulig å få ferdig prosjektet i tide. Miljøpakken kan da risikere å tape statens bidrag til prosjektet.

Rådmannen i Trondheim, 6.8.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Inger Mari Eggen
programleder Miljøpakken

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Alternativsvurdering, sammenstilling
- Vedlegg 2: Alternativsvurdering, hovedrapport
- Vedlegg 3: BRT scorecard
- Vedlegg 4: Vegtegninger midtstilt løsning
- Vedlegg 5: Vegtegninger parallellført løsning
- Vedlegg 6: Landskapstegninger midtstilt løsning
- Vedlegg 7: Landskapstegninger parallellført løsning
- Vedlegg 8: Tverrsnitt
- Vedlegg 9: Perspektiv
- Vedlegg 10: Oppsummering merknader til planprogram