

**Deres ref.:**

**Vår ref.:**

02/00456 /004976/02-  
Q20

**Saksbehandler:**

Henning Westerås

**Dato:**

30.01.2002

**Telefon:**

77 60 55 93

## **PRINSIPPLAN FOR GATEBRUK I TROMSØ SENTRUM**

Rådmannen gir slik innstilling til

### **vedtak:**

“Prinsippplan for gatebruk i Tromsø sentrum”, datert 30.01.02, vedtas med følgende hovedpunkter:

#### **1. Hovedveger**

Hovedveger vedtas som vist på kart for hovedveger datert 30.01.02.

#### **2. Envegskjøringer**

Envegskjøringene vedtas som vist på kart for envegskjøringer datert 30.01.02

#### **3. Sjøgata/Havnegata**

Sjøgata/Havnegata fra Smørtorget til Stortorget skal prioriteres for kollektivtrafikk, taxi, adkomst til eiendommene og varelevering.

#### **4. Grønnegata**

Grønnegata rustes opp. Det skal utarbeides detaljplaner som skal vise kjørebane, tosidig fortau, parkering, drosjeholdeplasser, varelevering, opphøyde plassdekker, fotgjengerfelt, etc.

#### **5. Nordbyen**

Bispegata over Jaklins plass opparbeides som park/plass og stenges for biltrafikk, som vist på ”Prinsippplan for gatebruk i Tromsø Sentrum”, datert 30.01.02

#### **6. Kollektivtrafikk**

- Kollektivtrafikken skal prioriteres ihht. hovedveger for kollektivtrafikk, som vist på kart for kollektivtrafikk datert 13.02.98.
- Det opprettes kollektivfelt nordover fra Stortorget til Hansjordnesbukta.
- I forbindelse med ny havne-/bussterminal på Prostneset skal det utarbeides detaljplan for busstrafikk og holdeplasser i tilstøtende gater.

#### **7. Parkering**

- Etablerte parkeringsplasser i bakgårder/områder som ikke er godkjent for parkering skal opphøre.
- Parkering på kaiene skal opphøre.
- Det skal utarbeides parkeringsplan for sentrum med grunnlag i gatebruksplanen, som viser plasser for funksjonshemmede, taxi og offentlig parkering.

#### **8. Gang og sykkel – funksjonshemmede**

- Ved utforming av anlegg i det offentlige rom, herunder gater, fortau, parker, plasser, etc, skal prinsippet om universell utforming legges til grunn slik at anleggene blir maksimalt funksjonelle for alle brukere uansett brukerens egen funksjonsevne.
- Ved utarbeidelse og gjennomføring av detaljplaner for anlegg i det offentlige rom, skal råd og kunnskap om krav til tekniske løsninger, innhentes fra de funksjonshemmedes interesseorganisasjoner.
- Sykkeltraséer skal vurderes i forbindelse med detaljplanlegging av Grønnegata.

Stein Rudaa  
Rådmann

Per Hareide  
kommunaldirektør

## INNHALDSFORTEGNELSE

<b>1</b>	<b>OPPSUMMERING HØRINGSUTKAST .....</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>BAKGRUNN – MERKNADSBEHANDLING.....</b>	<b>5</b>
2.1	MÅL FOR PLANARBEIDET.....	5
2.1.1	Hovedmål 1 - Handelscenter.....	5
2.1.2	Hovedmål 2 – Gående med ulik grad av funksjonshemming og syklende.....	5
2.1.3	Hovedmål 3 - Kollektivtrafikk .....	6
2.1.4	Hovedmål 4 - Trafikksikkerhet .....	6
2.1.5	Hovedmål 5 - Miljø .....	6
2.2	TILTAK OG EFFEKTER .....	6
2.3	FORHOLD TIL SENTRALE PROSJEKT OG PLANER.....	7
2.3.1	Sentrumstangenten .....	7
2.3.2	Gratis Langnestunnel .....	7
2.3.3	Sentrumsplanen.....	7
<b>3</b>	<b>PLANBESKRIVELSE .....</b>	<b>7</b>
3.1	SØRBYEN.....	7
3.1.1	Richard Withs plass til fotgjengerareal.....	8
3.1.2	Følgende envegskjøring foreslås .....	8
3.1.3	Prostneset og tilstøtende gater.....	8
3.1.4	Kaigata - mellom Kirkegata og Fr.langes gt. ....	8
3.1.5	Samuel Arnesens gate.....	9
3.1.6	Bankgata – mellom Kaigata og Samuel Arnesens gate.....	9
3.1.7	Killengreens gate .....	9
3.2	GRØNNEGATA.....	9

3.2.1	Trafikkreduserende tiltak .....	10
3.2.2	Håkon Den Gamlesgate .....	10
3.2.3	Utvidelse og oppgradering av fotgjengerarealer/fortau .....	10
3.2.4	Lommer for varelevering .....	10
3.2.5	Parkering .....	11
3.2.6	Taxiholdeplass .....	11
3.2.7	Trafikklys .....	11
3.2.8	Grandkrysset .....	12
3.3	NORDBYEN .....	12
3.3.1	Nedre del av Bispegata over Jaklins plass stenges for biltrafikk .....	12
3.3.2	Kvartalet Storgata - Grønnegata - Bispegata .....	12
3.3.3	Bruhodekrysset .....	13
3.4	ANDRE GATER .....	14
3.4.1	Vestregata .....	14
3.4.2	Skolegata -trafikkavvikling ved Gyllenborg skole .....	14
3.4.3	Havnegata/Sjøgata – opphøyde plassdekker (fotgjengerareal) .....	14
3.4.4	Krysset Fr.Langesgt - Vestregata .....	15
3.5	KOLLEKTIVTRASE .....	15
3.5.1	Fredrik Langes gt - trafikkterminal .....	15
3.5.2	Ny kollektivtrasè .....	15
3.5.3	Drosjeholdeplasser .....	16
3.5.4	Parkering .....	16
4	OPPSUMMERING .....	17

VEDLEGG:	1) Prinsippplan for gatebruk i Tromsø Sentrum	datert 30.01.02
	2) Hovedveger	datert 30.01.02
	3) Envegskjøringer	datert 30.01.02
	4) Kollektivveger	datert 13.02.98
	5) Merknadsvurderinger	datert 30.01.02
	6) Underretningsliste	datert 30.01.02

## 1 OPPSUMMERING HØRINGSUTKAST

**Bakgrunn:** Tromsø kommunestyre vedtok 18.10.95 å prioritere Sentrumstangenten under behandling av sak 119/95 "Prioriteringsliste transportplanprosjekt 1996-2003. Formålet med byggingen av Sentrumstangenten var følgende:

- Redusere trafikken og gjennomgangstrafikken i bykjernen
- Det skal bli enklere å kjøre inn til sentrum
- Skjerme sentrumsgater med boliger for biltrafikk og bedre miljøet
- Øke trafikksikkerheten

Statens vegvesen stilte som en forutsetning for å gå inn i prosjektet med Sentrumstangenten at kommunen utarbeidet en plan for gatebruken i sentrum for å at disse målene skulle kunne nås. Parallelt med planlegging og gjennomføring av Sentrumstangenten har det derfor vært arbeidet med en slik plan. Arbeidet med gatebruksplanen startet opp høsten 1994 og skulle ideelt sett vært ferdig samtidig med godkjent reguleringsplan for Sentrumstangenten.

**Mål:** Gatebruksplanen er delplan til kommunedelplan for sentrum og har som hovedmålsetning å redusere gjennomgangstrafikken, redusere hastigheten på trafikken i sentrum, rydde i uoversiktlige gateløp og kryss for å skape et bedre bymiljø.

Målsettingen for prinsippplanen er å fastlegge **hovedprinsipper** for trafikksystem/gatebruk i Tromsø sentrum som totalt sett ivaretar behovet for alle brukergrupper/aktører og legger til rette for en sentrumsutvikling i tråd med målsettingene i miljøbyprogrammet. Utgangspunktet er ønsket om å

optimalisere de muligheter for forbedring av *trafikksystemet* i sentrum og potensialet for *byutvikling* som etablering av *Sentrumstangenten* gir.

Mindre trafikk vil avlaste sentrum og lette adgangen for de som skal bruke sentrumsområdet, samtidig som miljøforholdene og trafikksikkerheten i sentrum forbedres. En forutsetning for å lykkes med denne målsettingen er at en klarer å legge så pass store begrensninger på biltrafikken i dagen at gjennomgangstrafikken og tungtrafikken i sentrum kanaliseres inn i *Sentrumstangenten*.

**Hovedprinsipper i planen:** Gatebruksplanen tar sikte på å avklare prinsippene for de ulike gatenes funksjon på et overordnet nivå i forhold til de muligheter som åpningen av *Sentrumstangenten* har gitt, samt vurdere de muligheter for byutvikling dette gir. Prinsippplanen vil være en *rammeplan* for videre detaljplanlegging i sentrum, herunder sentrumsplanen og reguleringsplaner. Planen vil også gi rammer for *tiltaksplaner* for gatebruken i sentrum. Detaljerte løsninger som beskriver eksempelvis hvor fortauet skal utvides eller hvor det skal etableres lommer for vareparkering, blir ikke tatt opp i denne planen. Slike spørsmål tas opp i detaljplaner i nært samarbeid med de berørte grunneiere/aktører.

**Hovedtiltakene:** Et av hovedtiltakene i høringsutkastet til planen er at det legges begrensninger på trafikk over *allmenningen*<sup>1</sup>, enten gjennom å stenge muligheten for gjennomkjøring, som i *Vestregata*, eller ved at det legges opphøyde plassdekker, som i *Grønnegata* og *Skolegata*. I *nordbyen* består tiltakene hovedsakelig av å envegskjøre gater for å skape et lettere kjøremønster, samt å stenge *Bispegata* for trafikk og slik knytte denne delen av byen bedre opp mot handelsstrøket i sentrum. I *sørbyen* foreslås i hovedsak envegskjøring. For øvrig er det ønskelig å se på hele *Grønnegatas* løp, og innsnevre kjørebanelen til to felt, hvorav det øvrige arealet blir laste- eller parkeringslommer, avhengig av forretningsenes behov.

**Prosess:** Høringsforslag til prinsippplan for gatebruk i Tromsø sentrum ble behandlet som T.kom. instruks 7/98. Planen lå ute til høring 08.03-01.05.98. Arbeidet med gatebruksplanen og Sentrumsplanen er kjørt parallelt, men fordi sentrumsplanen er mer omfattende, og gjennomgår større endringer som følge av merknadsbehandling, blir gatebruksplanen behandlet først.

**Metode:** Planseksjonen (nå byutvikling) har benyttet følgende metoder/kilder for innsamling av grunnlagsdata til gatebruksplanen for Tromsø sentrum:

- |                            |   |
|----------------------------|---|
| <i>Registreringer:</i>     | <ul style="list-style-type: none"><li>- trafikktegn (vegkryss)</li><li>- ulykker: politirapporterte (fortløpende)<br/>forsikringsrapporterte(1980-90)</li><li>- måling av eksisterende veg- og fortausbredder</li><li>- oversikt eksisterende trafikkskilt/infoskilt</li><li>- gjeldende gate- og vegoppmerkningsplan (1991)</li><li>- foto for situasjonsbeskrivelse</li></ul> |
| <i>Trafikkanalyser</i>     | <ul style="list-style-type: none"><li>- trafikkberegninger med gatebruksmodellen CONTRAM</li><li>- manuelle kapasitetsberegninger av vegkryss</li></ul>   |
| <i>Spørreundersøkelse:</i> | <ul style="list-style-type: none"><li>- kjennetegn ved et bysentrum (repr. fra handelstanden/planseksjonen)</li></ul>   |
| <i>Møter:</i>              | <ul style="list-style-type: none"><li>- innkalt brukere/aktører for kartlegging av behov/problemstillinger</li></ul>  |
| <i>Annet:</i>              | <ul style="list-style-type: none"><li>- avisoppslag/avisartikler</li></ul>  |

---

<sup>1</sup> Begrepet allmenningen er i denne prinsippplanen benyttet for det åpne rommet mellom Torghuken til Skolegata.

**Aktører/brukere:** I arbeidet med prinsipplanen har det vært medvirkning i prosessen av følgende aktører/brukere for å få synspunkter og innspill. Tromsø handelsstandsforening, kollektivselskapene Tromsbuss og TIRB, Tromsø Taxi, NHO (Store transportører, hoteller, Tossarr), vareleverandører, tungtransportører, Syklistenes landsforening, organisasjoner som representerer funksjonshemmede, barn- og unge eldre, havnevesenet, parkeringskontoret, kulturavdelinga (inkl.park), anleggsseksjonen (renovasjon, vedlikehold) og Statens vegvesen.

I tillegg til en rekke møter avholdt med berørte parter og interesseorganisasjoner, ble det avholdt møte med handelstanden den 09.02.98 hvor hovedpunktene i prinsipplanen, ble drøftet. På dette møtet var det spesielt antall trafikklys i Grønnegata som ble diskutert.

Planforslaget tar så vidt mulig, opp de innspill som har kommet i medvirkningsprosessen. Mange av innspillene står i direkte motsetningsforhold til hverandre. Planforslaget representerer derfor på mange måter et *minste felles multiplum* av de innspillene som har kommet i forhold til den overordnede målsetting for planarbeidet.

## **2 BAKGRUNN – MERKNADSBEHANDLING**

Det er kommet inn 28 merknader til planen. Et sammendrag av disse med vurderinger er presentert i vedlegg 5. I arbeidet med gatebruksplanen har det blitt lagt vekt på å finne løsninger som oppfyller flest av de mål og intensjoner i miljøbyprogrammet og de som lå til grunn for prioriteringen av bygging av Sentrumstangenten. Tiltakene i planen er også i samsvar med foreslåtte prioriterte prosjekt i Tromsøpakke II som har høringsfrist 08.02.02. Sentrumstangenten har vært i drift siden august 1999 og erfaringen er at tunnelen ikke har bidratt til å bedre forholdene i sentrum i den grad som var antatt. Tunnelen har imidlertid åpnet muligheten for å gjennomføre tiltak som reduserer gjennomgangstrafikken og dermed bedrer miljø og attraktivitet for både beboere og brukere av sentrum.

### **2.1 MÅL FOR PLANARBEIDET**

Mål for arbeidet med gatebruksplanen er blitt ytterligere konkretisert under merknadsbehandlingen. Denne konkretiseringen endre imidlertid ikke hovedmålet og intensjonen med planen, men gjør sammenhenger mellom mål og tiltak enklere å gjenkjenne.

#### **2.1.1 Hovedmål 1 - Handelssenter**

##### **Styrke sentrum som attraktiv handelssenter**

- styrke sentrum som aktiv handelssenter
- etablere et sammenhengende nett av gågater og gater med brede fortau
- tilrettelegge for varelevering på byens premisser, blant annet gjennom økt bruk av enveiskjøring og etablering av soner for varelevering
- sørge for at byen er tilgjengelig for alle trafikkant grupper, spesielt kollektivtrafikk, nyttetransport, funksjonshemmede og for gående/syklende

#### **2.1.2 Hovedmål 2 – Gående med ulik grad av funksjonshemming og syklende**

### **Bedre forholdene for de myke trafikanter**

- fortau i alle gater
- etablere brede snøfrie fortau
- tilpasse utformingen for gående med ulik grad av funksjonshemming, herunder også rullestolbrukere, ved å etablere nedsenket kantstein, hevede overganger, bevisst møblering, belysning, gatebelegg, etc.<sup>2</sup>

### **2.1.3 Hovedmål 3 - Kollektivtrafikk**

#### **Tilrettelegge for en attraktiv og effektiv kollektivtrafikk**

- etablere sentrale, klart synlige og tiltrekkende kollektivknutepunkt
- gi kollektivtrafikken prioritet i kryss og i gaten slik at de unngår forsinkelser

### **2.1.4 Hovedmål 4 - Trafikksikkerhet**

#### **Halvere antall skadde og drepte i trafikken i sentrum**

- redusere reell fart
- smale (maks. 6,5 meter) gangfelt over veier med stor fotgjengertrafikk
- hevede gangfelt i alle sentrale gangakser
- skape ryddige og oversiktlige gater, med regulerte soner for forskjellig bruk

### **2.1.5 Hovedmål 5 - Miljø**

#### **Redusere miljølempene i gater med boliger og mange gående**

- gjennomføre trafikkreduserende tiltak (enveiskjøring, sperring, regulering eller annet)
- gjennomføre fasadeisolering i forhold til støy
- gjennomføre estetisk oppgradering av gatene, slik at de blir mer attraktive for bruk og opphold

## **2.2 TILTAK OG EFFEKTER**

### **Enveiskjøringer**

- bedre forhold for varelevering
- reduserer trafikkulempene i gata
- bedre miljø
- øke attraktivitet

### **Snevre inn kjørebanelen ved krysninger med stor gangtrafikk, evt. kombinert med hevede gangfelt**

- økt trafikksikkerhet gjennom kortere gangavstander og lavere fart.
- bedre forhold for bevegelseshemmede

### **Trafikklys**

- prioritere kollektivtrafikken
- økt trafikksikkerhet

---

<sup>2</sup> Se vedlegg 5 *Merknadsvurderinger*, der momentliste ved utforming av anlegg som skal bidra til gode løsninger også for funksjonshemmede, er referert.

- bedre trafikkflyt og fremkommelighet

#### **Hevede gangfelt**

- redusert hastighet
- økt trafiksikkerhet

## **2.3 FORHOLD TIL SENTRALE PROSJEKT OG PLANER**

### **2.3.1 Sentrumstangenten**

Sentrumstangenten ble tatt i bruk 6.august 1999. Det har kostet 122 mill kr å bygge tunnelen. Av dette er 14.2 mill kr statlige bevilgninger og 107.8 mill kr er hentet fra den lokale drivstoffavgiften i Tromsø. Der er i dag ca 6.000 ÅDT i tangenten. Der er vanskelig å anslå hvor mye av denne trafikken som tidligere tilhørte Grønnegata, men vi anslår ca 2,000 biler.

Formålet med Sentrumstangenten er å redusere biltrafikken i Tromsø sentrum. Det er spesielt viktig å få tungtransport og gjennomgangstrafikk inn i Sentrumstangenten. For å få flest mulig til å bruke tangenten er det lagt vekt på å gjøre den sikker, lys og trivelig å kjøre i. Sentrumstangenten vil ha en positiv miljøeffekt, først og fremst ved at trafikken i sentrum reduseres og dermed reduserer støvbelastning, støv- og luftforurensning for de som oppholder seg i sentrum.

Imidlertid er ikke Sentrumstangentens potensiale utnyttet fullt ut, fordi bilistenes kjøremønster ikke har endret seg i like stor grad som tilgjengeligheten skulle tilsi. For å kanalisere større deler av gjennomgangstrafikken til tangenten, må en gjøre tiltak på gateplan for å endre bilistenes kjøremønster gjennom sentrum.

### **2.3.2 Gratis Langnestunnel**

Langnestunnelen er blitt gratis og har ÅDT på ca 10.000 biler mot 2.400 mens det var bompenger. Trafikktellinger viser ikke at dette har gitt Sentrumstangenten vesentlig større trafikk, noe som støtter byutviklingssjefens vurdering av at tiltak på gateplan er nødvendig. Det er blitt ca 2.000 biler mindre over Langnesbakken. Ved analysering av tellingene er det grunn til å anta at gratis tunnel har ført til at ca 1500 flere har skiftet transportmiddel – da sannsynligvis fra buss til bil.

### **2.3.3 Sentrumsplanen**

Sentrumsplanen har ligget ute til høring og er inne til merknadsbehandling. Hovedproblemstillingene som planen søker å løse er bl.a. forholdet mellom vekst og vern, lokalisering av ulike formål samt krav til utredninger på større prosjekter. I sentrumsplanen legges det vekt på å utvikle gode plass- og gaterom, bl.a. ønsker en å ruste opp byens uterom og skjerme disse fra trafikk i den grad dette er mulig. For trafikkavviklingen i sentrum betyr dette bl.a. at allmenningen, som byens viktigste offentlige rom skal være prioritert for myke trafikanter, at Grønnegata må struktureres samt at kaikanten og sjøen gjøres tilgjengelig for publikum i større grad enn den er i dag.

Gatebruksplanen er utarbeidet i samsvar med sentrumsplanen, og tar høyde for nødvendig trafikk for utvikling av bysentrum. Parallelt med arbeidet med sentrumsplanen har flere større prosjekt blitt behandlet, bl.a. hotellene SAS og Melange, og Sentrum Terrasse, som også har fått konsekvenser for gatebruk og adkomstforhold.

## **3 PLANBESKRIVELSE**

### **3.1 SØRBYEN**

Sørbyen er i sterk vekst med utbygging av hoteller, havneterminal, bussterminal i nedre del og boliger i området Vestregata. - Grønnegata. Spesielt den nye havne/bussterminalen på Prostneset vil påvirke trafikkmengden og kjøremønsteret i området. Det er derfor nødvendig å rydde opp i den trafikale situasjonen og sikre en differensiering mellom myke trafikanter, personbiler og tynge kjøretøy som buss, trailere og varebiler.

Ved den foreslåtte enveisreguleringen (Strandgata, Kirkegata, Storgata) vil trafikkflyten bli bedre og trafiksikkerhet en øke. Ved utvidelse av Storgata som gågata fra Fr.Langesgt. til Kirkegata og enveisregulering av tilstøtende gater, vil hele området bli bedre både for fotgjengere og bilister.

Enveisreguleringene i Sørbyen vil gi kollektivtransporten bedre framkommelighet ved at bussene kjører Strandgata nordover og Storgata sørover. Den vil også gi bedre forhold for de myke trafikkanter og vareleveranser til bedriftene.

### 3.1.1 Richard Withs plass til fotgjengerareal

Området er i dag en plass for biltrafikk. Ved omlegging av trafikken er det ingen nytte av biltrafikk over Richard Withs plass, og det foreslås derfor å gjøre denne plassen om til gangareal. Fig.1 viser hvordan Richard Withs Plass omdannes til gangareal. Dette gangarealet er viktig for å knytte fortauene i Strandgata sammen med Kirkeparken. Nerstranda handelscenter gjør dette til en viktig gangtrasé som må oppgraderes.

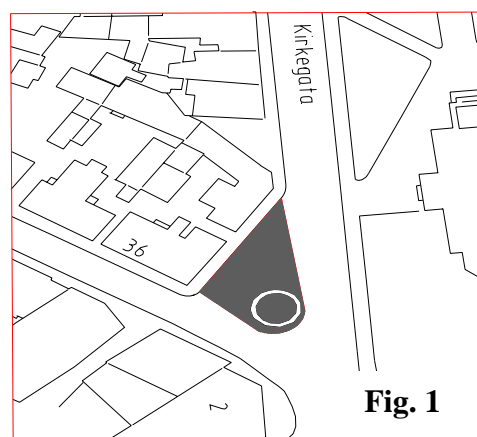


Fig. 1

### 3.1.2 Følgende envegskjøringer foreslås

Strandgata fra Strandskillet til Kirkegata envegskjøres nordover. Det er behov for en bussholdeplass med både på- og avstigning utenfor posthuset. Kirkegata envegskjøres fra Strandgata vestover til Storgata. Storgata fra Kirkegata til Strandskillet envegskjøres sørover. Se fig. 2.

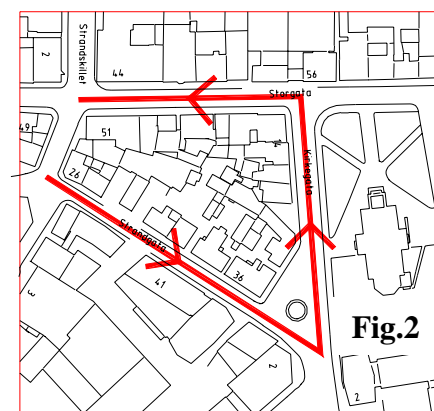


Fig.2

Som en konsekvens av opprustningen av Fr. Langesgt., ble envegskjøringene praktisert i en periode på 5 mndr. (juni 01- okt 01). Løsningen fungerte meget bra.

### 3.1.3 Prostneset og tilstøtende gater

Det planlegges ny havneterminal og bussterminal på Prostneset. Området vil få nytt trafikkmønster og tilstøtende gater vil bli berørt.

På Prostneset må det også avsettes nødvendige plasser for regulering for bybuss i sentrum, for på sikt bør det disse fjernes fra gatene da de tar urimelig mye av gategrunnen.

På terminalen kan det også være naturlig å etablere et venterom for bussjåførene. Dette vil gi et ryddigere og bedre tilbud enn dagens løsning.

### 3.1.4 Kaigata - mellom Kirkegata og Fr.Langes gt.

Kaigata skal være adkomstgate for bussene til Prostneset, samtidig som den skal være adkomst til bedriftene i gata. Gata bør planlegges og opparbeides som en gate hvor adkomster til bedriftene, fortau og miljø ivaretas på en fornuftig måte. Den må opparbeides slik at 2 – 3 busser kan ha venteplass utenfor Havnebygget på venstre side med retning sørover. Disse venteplassene skal brukes i påvente av plass på bussterminalen på Prostneset. Bussene bør klart prioriteres i gata. Gata envegsreguleres sørover. Dette må ses i sammenheng med den endelige løsningen for terminalen på Prostneset.

### **3.1.5 Samuel Arnesens gate**

Samuel Arnesens foreslås som hovedgate for bussene ut fra Prostneset som skal nordover eller opp Fr.Langesgt. Gata foreslås envegsregulert nordover. Reguleringsplassene for bybussene flyttes fra gata til Prostneset.

### **3.1.6 Bankgata – mellom Kaigata og Samuel Arnesens gate**

Nedre del av Bankgata har ingen transportfunksjon og foreslås som gågate, og opparbeides med mål om å styrke miljøet rundt Holmboebryggene. Dette tas med i plan for Kjell Arnesens tidligere eiendom, som er under regulering til hotell.

### **3.1.7 Killengreens gate**

Killengreens gate har 16 offentlige parkeringsplasser og varelevering. Gata er fysisk stengt mot kaien og ligger i parkeringsnormens sone 1. Framtidige planer må ta hensyn til dette. Innenfor område 1 skal det ikke være parkeringshus eller store arealer for avgiftsparkering. Killengreens gate er smal og har svært dårlige fortau og trenger klart opprusting. Gata blir en viktig del av Smørtorget og gangarealet til hamna fra Storgata/Fr.Langesgt. Ved opprusting av gaten er det ikke plass for parkering slik den fremstår i dag og det kan derfor være ønskelig å fjerne avgiftsparkeringen. Det bør her være noen parkeringsplasser for bevegelseshemmede i nedre del, slik at de på en lettvinnt måte får adgang både til butikker og kaiområdet. Ellers bør gata forbeholdes varelevering og parkering for de næringsdrivende. Parkeringsplassene utenfor apoteket må beholdes for bevegelseshemmede. Her bør også være noen korttids avgiftsplasser.

## **3.2 GRØNNEGATA**

Svært mange merknader har uttrykt skepsis for at de foreslåtte tiltakene skal gi dårligere tilgjengelighet for varebiler, ansatte og kunder, og har bedt om at tiltakene ikke settes i verk før Sentrumstangenten er åpnet. Nå er Sentrumstangenten åpnet, og trafikkellingene som oppsummert nedenfor viser at tangenten ikke har fått den effekt som er forventet, og at tiltak på gateplan er nødvendig.

Grønnegata fremstår i dag som en gate med stor trafikk og er den viktigste gaten for nødvendig trafikk inn til sentrum. Trafikken i Grønnegata er i dag ca. 14.000 ÅDT, hvor gjennomgangstrafikken utgjør ca. 4-7000 ÅDT. Sentrumstangenten åpnet i august -99 og vi ser at en del av gjennomgangstrafikken kanaliseres inn i sentrumstangenten. Motorisert trafikk i Grønnegata er sannsynligvis redusert med ca. 2.000 biler.

I forbindelse med førundersøkelsen for Sentrumstangenten fortok SINTEF tellinger av fotgjengere som krysset Grønnegata. Dette ble gjort ved Fokus kino, ved krysset Fr.Langesgt. og ved Håkon Gamles gate. Tellingene, som ble foretatt i rushtiden, viser at det var et stort antall fotgjengere som krysset Grønnegata; i de to morgentimene til sammen rundt 800 personer og i de to ettermiddagstimene rundt 2.500. Krysset i Fr.Langes gate hadde 47 % av det totale antall, mens resten var likt fordelt på Fokus kino og Håkon Den Gamles gate. Når det gjelder sykkeltrafikk tilsvarte tallet mindre enn 5% av antall fotgjengere som krysset. Det var 3 ganger så mange kryssende syklistere om ettermiddagen, og krysset Fr.Langes gt. var det viktigste.

Tallene viser at Grønnegata er svært trafikkert, både av myke og harde trafikanter. Dette er en uheldig kobling, og mest mulig må gjøres for å redusere sammenblanding av de ulike trafikkantgruppene. Ved å redusere trafikken gjennom sentrum, får nærings- og nyttetransporten bedre framkommelighet. Sentrumstangenten gjør også tilgjengeligheten til Strandveien og Sør-Tromsøya bedre. En opprusting av Grønnegata vil også gjøre at gata oppfattes mer som en handlegate, noe som vil kunne føre til økt handel.

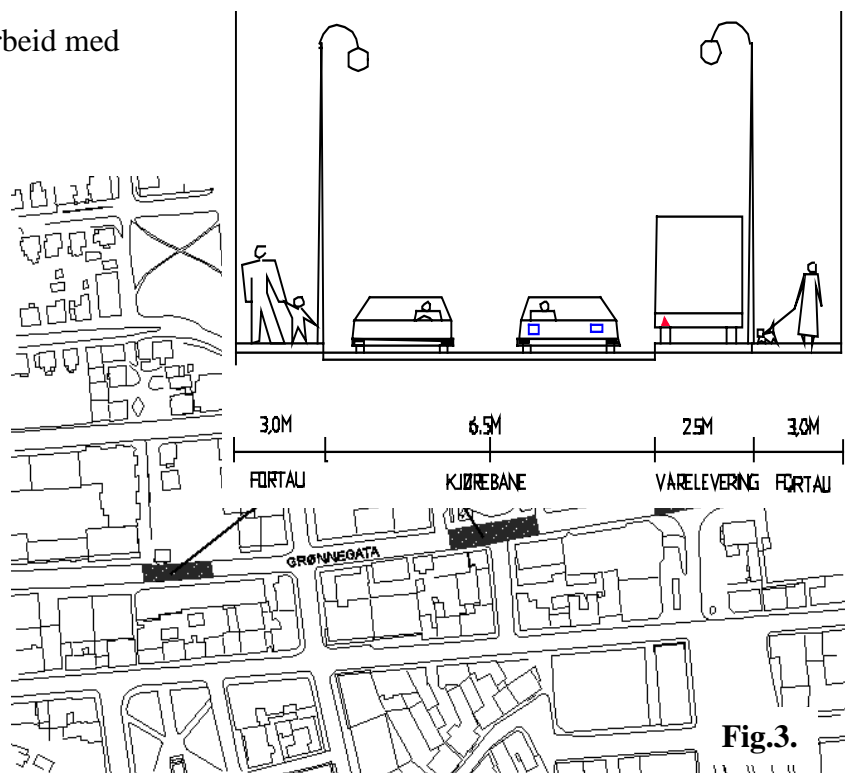
Grønnegata har i dag trefelts kjørebane på enkelte steder, og er på det bredeste 11 meter. Prinsippplanen foreslår at Grønnegata opprustes. Deler av gatelegemet som i dag forbeholdes biltrafikk vil derfor kunne opparbeides til andre formål. Slike formål kan være lommer for varelevering, utvidede fotgjengerarealer, langsgående parkering og eventuelle grønne soner. Dette gjør at på- og avlastningen vil skje i eget felt, noe som vil effektivisere vareleveringen i gata, og øke sikkerheten og framkommeligheten. Noen av merknadene har påpekt at lommene ikke vil gi plass til kjøretøy på 15 meter, en størrelse som blir mer vanlig som følge av effektivisering av varelager, men i de fleste tilfellene vil dette kunne løses i detaljplanleggingen.

Detaljplan forutsettes utarbeidet i samarbeid med gårdeiere og andre berørte parter.

### 3.2.1 Trafikkreduserende tiltak

#### Opphøyde plassdekker

Som en del av opparbeidingen av Grønnegata er det aktuelt å bruke opphøyde plassdekker for på enkelte områder å skille de forskjellige sonene i gata fra hverandre, og definere arealene for fotgjengerne. Områdene vil fremstå som fotgjengeroverganger i tilknytning til allmenningene og gågatemiljøet i Storgata. Dette vil virke fartsdempende og det vil også gi en miljømessig gevinst. Det foreslås 3 slike soner ved Håkon Den Gamlesgt, ved Fokus kino og ved Rådhusparken.



### 3.2.2 Håkon Den Gamlesgate

Håkon Den Gamles gt. foreslås envegskjørt inn i Sentrumstangenten/ parkeringsanlegget for å unngå at dette blir en snarveg til sentrum fra Sentrumstangenten og dermed øke trafikken direkte til sentrum. Krysset i Grønnegata er svært vanskelig og vil ved envegskjøring få en mye bedre og sikrere trafikkløsning.

### 3.2.3 Utvidelse og oppgradering av fotgjengerarealer/fortau

Fortauene har i dag meget dårlig standard, eller de mangler helt. Ved en utvidelse og oppgradering av fortauene i Grønnegata, vil gata bli mer attraktiv for fotgjengere og få økt kvalitet som bygata. Dette vil kunne bidra til å gjøre gata mer attraktiv som en forretnings-/handlegate, tettere knyttet opp mot det attraktive fotgjermiljøet i Storgata. Fortauene må være sammenhengende og oppvarmet slik at de kan nyttes uavhengig av årstidene.

### 3.2.4 Lommer for varelevering

I dag har flere bedrifter vanskelige forhold for henting og bringing av varer og tjenester. Gjennom å Grønnegata opparbeides med to kjørefelt, vil man kunne bruke det ene kjørefeltet til å etablere klare, definerte lommer for varelevering langs gata. Noen områder, for eksempel i Grandkrysset, vil det være naturlig å opparbeide tre kjørefelt for å lette avvikling i kryss. Dette vil effektivisere vareleveringen i gata, men fordrer at tidsbruket effektiviseres samtidig, samt at det stilles strengere krav til opplegg for varemottak hos bedriftene. Alternativt kan det tredje feltet opparbeides som rumlefelt, slik at

trafikken i prinsippet flyter som i dag men med en bedre definert kjørebane. Løsningen vil imidlertid fungere dårlig på vinterstid, og muligheten for å etablere kundeparkering forsvinner.

Prinsipløsning: Grønnegata må ha fortau på begge sider og kan ha parkering, varelevering eller taxiholdeplass på en av sidene.

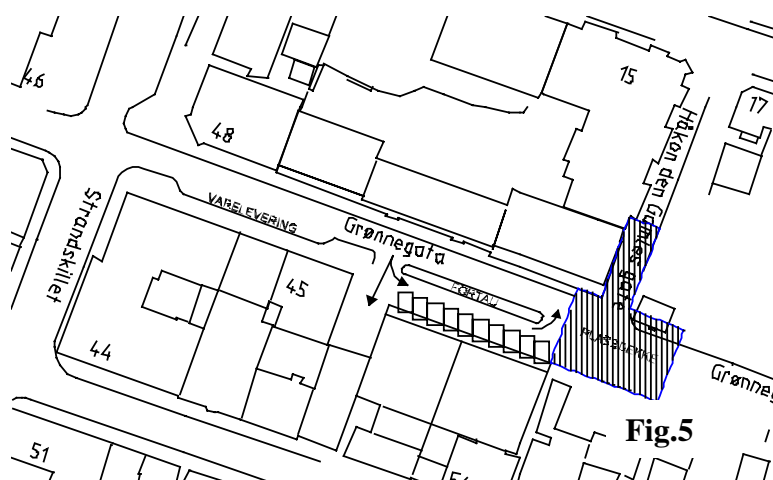
Fig.8 viser et snitt av Grønnegata med 3.0 m fortau 6.5 m kjørebane og 2.5 m varelevering/parkeringsplasser, eller 9.0 m kjørebane og 3 m fortau.

### 3.2.5 Parkering

I dag er det 5 parkometerplasser i gata. Det vil være plass til flere parkeringsplasser som kan etableres som korttidsparkering utenfor bedrifter.

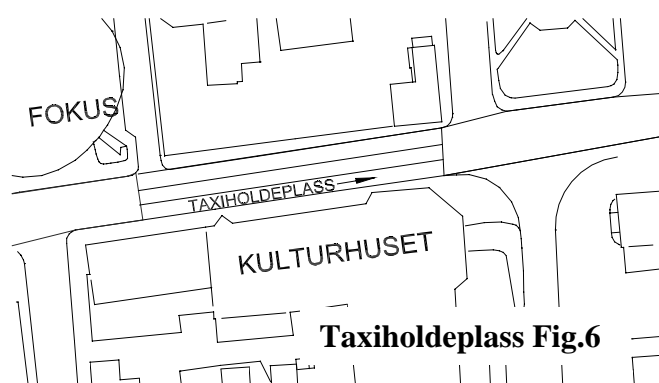
#### Fig. 5. Parkering ved J.M.Hansen

Utenfor J.M.Hansen vil det være mulig å etablere noen plasser for næring på egen eiendom. Dette forslaget viser hvordan fortauet trekkes ut mot gaten og hvor bedriften parkerer på innsiden av fortauet. Det er her viktig å ha en inn- og en utkjøring (envegskjøring) slik at det ikke foregår kjøring over store deler av fortauet. Dette er imidlertid ingen god løsning, men for å ivareta rammebetingelsene til bedriften, er en løsning for parkering til bedriftens personell nødvendig. Se fig 5.



### 3.2.6 Taxiholdeplass

Holdeplassen ved Fokus kino er svært problematisk. Ved utbygging av nytt rådhus, forsvinner den gaten. I planutvalgssak 146/01 ble taxiplassene vedtatt flyttet til Rådhusgata, i påvente av gatebruksplanen. Dette er imidlertid heller ikke en god løsning, fordi dette genererer mye trafikk til Vestregata, hvor det er mye boliger. Bl.a. ble drosjeplassene foran Nordlys avviklet p.g.a. klager. Vi foreslår derfor å flytte taxi til utenfor Kulturhuset i Grønnegata med retning nordover. Dersom det blir nødvendig med holdeplass nærmere Rådhuset kan en mindre plass etableres i Rådhusgata.



### 3.2.7 Trafikklys

Trafikklysene må fornyes, slik at de kan styre og prioritere nødvendig trafikk og fungere bedre sammen. Lyset i krysset Fr.Langes gate- Grønnegata skal i større grad enn i dag prioritere kollektivtransport i Fr.Langesgt. Begge trafikklysene i Bispegata fjernes.

### 3.2.8 Grandkrysset

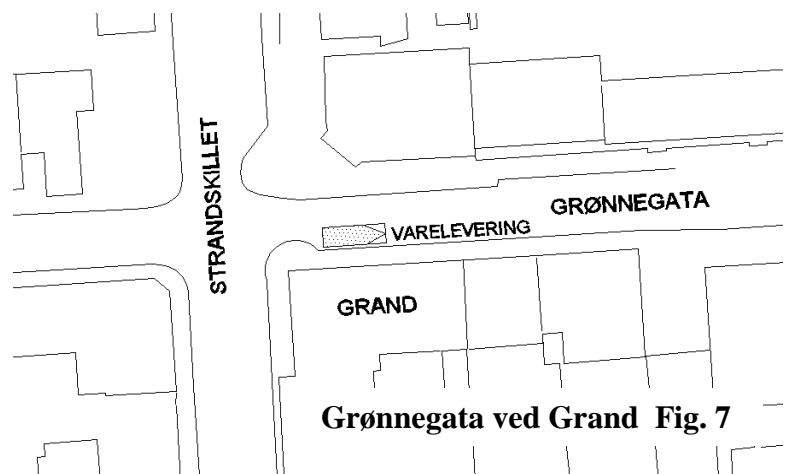
Kommunen har sammen med Statens vegvesen fått kapasitetsberegnet Grandkrysset. Beregningene er utført av Grøner AS Samferdsel. Beregningene baserer seg på trafikktegninger fra 1995.

Ved å øke volumet i alle tilfartene med 10 % i forhold til dagens løsning og hvor Sentrumstangenten har 0 ÅDT. Rapporten viser følgende:

*Trafikkveksten medføre ikke problemer for morgensituasjonen. Det vil fortsatt være god kapasitet. For ettermiddagsrushet med fast omløpstid på 80 sek, indikerer resultatet ustabil trafikkavvikling med tidvis køer i Grønnegata nord og Strandskillet øst. Gjennomsnittlig kølengde i de to mest belastede tilfartene er 5 - 6 biler. Ved optimal omløpstid (den tid som et signalanlegg bruker for å gi alle trafikkstrømmer grønt signal en gang) som er beregnet til 90 sek, indikerer resultatet stabil og tilfredsstillende avvikling. Det kan imidlertid ikke utelukke kortere kødannelse innenfor enkelte 5- minutters perioder.*

*Grandkrysset har tilstrekkelig kapasitet med 2 kjørebane i Grønnegata. Trafikken kan øke med 20 % i alle tilfartene og enda ha rimelig god kapasitet. **Grønnegata gjennom Grandkrysset foreslås med 2 kjørebane***

Med bakgrunn i ovenstående har vi laget et forslag som viser hvordan 2 kjørebane i Grønnegata og varelevering ved Grand Hotell kan løses.



### 3.3 NORDBYEN

Det mest sentrale grepet i prinsipplanen er stenging av nedre del av Bispegata for biltrafikk fra Storgata til Havnegata. Etter offentlig ettersyn har det vært avviklet flere møter med beboerne og kommet fram til en omforenet løsning hvor trafikken kanaliseres via flere gater, og dermed begrenser belastningen på bolig gatene. Nordre Tollbugata envegskjøres østover og vi tar derved bort halvparten av trafikken.

#### 3.3.1 Nedre del av Bispegata over Jaklins plass stenges for biltrafikk

Stengning av Bispegata vil gi en forbindelse med Storgata som gågate og videreføre gågatemiljøet nordover til Jaklins plass, og videre mot Skansen, og dermed knytte disse områdene bedre sammen. Forholdene for myke trafikanter vil også bli bedre og triveligere.

Konkret innebærer stenging av nedre del av Bispegata at trafikken fra/til Tromsøbrua, som i dag kjører Bispegata over Jaklins plass og inn/ut av sentrum må legges om. Trafikken fra/ til brua vil få Elvegata, Storgata/ Storgatbakken og øvre del av Bispegata som hovedårer.

#### 3.3.2 Kvartalet Storgata - Grønnegata - Bispegata

Etter vurderinger med brukere og beboere har vi kommet frem til nye løsninger, og ser det som nødvendig å skjerme boligområdene i Grønnegatbakken og Nordre Tollbugate for trafikk.

Trafikken i Storgatbakken forblir toveis kjørt som i dag. Øvre del av Nordre Tollbugate blir envegskjørt østover og denne trafikken vil da få vikeplikt for trafikken oppover i Storgata. Nordre Tollbugate vil derfor sannsynligvis ikke være så attraktiv som snarveg ut av sentrum. Samtidig skiltes nedre del av gata med påbudt kjøretretning til høyre, noe som vil hindre at gata blir en snarveg til brua.

Storgatbakken har i dag en bredde mellom husene på min 14.80 m. Dette er nok til 2 kjørebane, fortau og varelevering. Parkometerplassene forutsettes fjernet.



Eventuelle vanskelige kjøreforhold vinterstid bør tas hensyn til ved bedre vintervedlikehold. Det er små problemer i Storgatbakken i dag og vi har både personbiltrafikk og større kjøretøy som busser. Alle bussene nordover på øya har i dag fast rute opp Storgatbakken.

Det ene trafikkliset for fotgjengere i Bispegata bør beholdes.

De forandringer som er foretatt etter prinsippforslaget er i hovedsak å skjerme øvre del av Nordre Tollbugata for unødig trafikk. Vi foreslår tovegskjøring av Bispegata og Storgata og envegskjøring nedover i Nordre Tollbugate (se fig. 8 ).

### 3.3.3 Bruhodekrysset

Sammen med Statens vegvesen er det utarbeidet en rapport av Grøner AS Samferdsel for løsninger i bruhodet med tilstøtende gater/kryss. Rapporten konkluderer med at muligheten for toveistrafikk i Skippergata ved Bruhodet kan løses. Dette kan gjøres enten med et T-kryss eller signalregulert kryss. Signalregulering er her vurdert som den beste løsningen.

Signalregulering gir god kapasitet og kan prioritere kollektivtrafikken gjennom krysset. Signalregulering med tilstrekkelig kapasitet betinger utvidelse av tilfarten fra brua med et ekstra felt for høyresvingende.

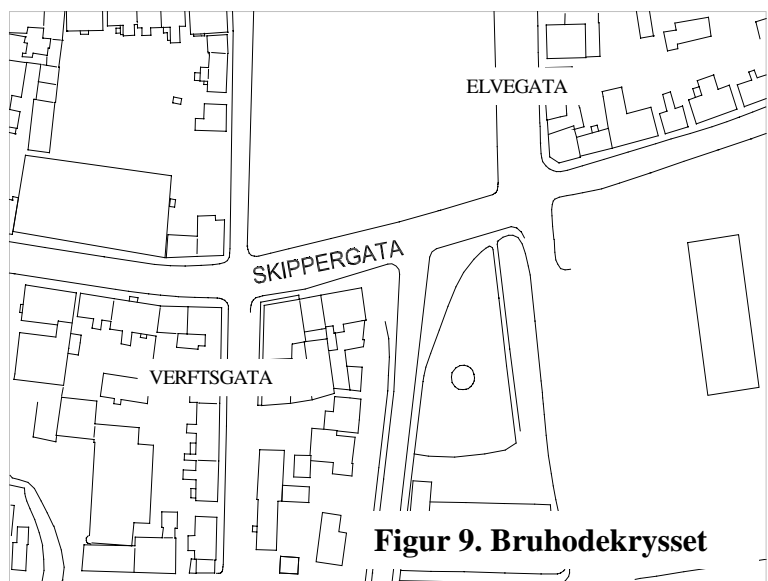


Fig 9 viser at det er mulig å løse Bruhodekrysset ved å bygge det om til et T-kryss med trafikklis.

All kanalisering (øyene) i krysset må fjernes. Krysset må vurderes sammen med Elvegata og detaljene for krysset må vurderes på en slik måte at trafikk inn- og ut på brua kan være få prioritet d.v.s. høyresvingfelt både ved innkjøring fra Skippergata sør og avkjøring nordover.

### 3.3.3.1 Krysset Storgata - Elvegata

Det er også her vurdert signalregulering som beste løsning, men også forkjørsreguleringer kan aksepteres. Signalregulering er den mest fleksible med tanke på å styre og regulere tilfartene i forhold til ulik etterspørsel og prioritet. Den løsningen som velges i disse kryssene skal klart prioritere kollektivtrafikk og trafikk til og fra sentrumstangenten. Det er ikke å anbefale å prøve kryssene med signalregulering av kostnadsmessige hensyn.

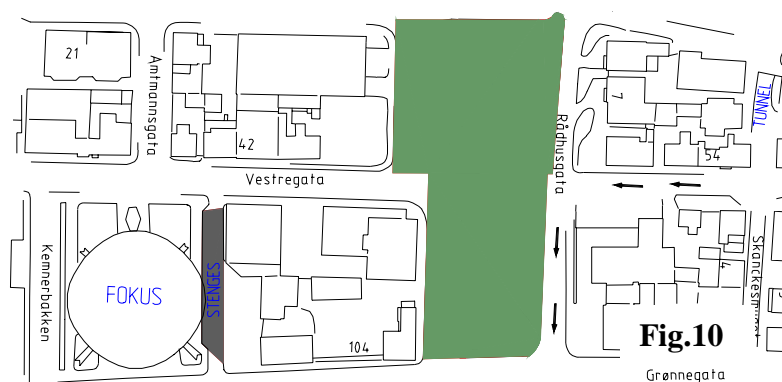
### 3.3.3.2 Skippergata – fra Elvegata til Hansjordnesbukta

Skippergata foreslås envegskjørt nordover (som i dag). Avgifts parkeringa fjernes og det legges opp til 2 kjørebaneer, hvor det ene er kollektivfelt.

## 3.4 ANDRE GATER

### 3.4.1 Vestregata

Sentrumsplanen forutsetter at hele Allmenningen skal sees i sammenheng. Dette gjøres bl.a. ved å stenge gatene eller opparbeide kjørearealene med robust plassdekke. Dette er en av hovedprinsippene i gatebruksplanen, fordi dette bidrar i størst grad til at gjennomgangstrafikken reduseres.



Gatearealet nedenfor Rådstua foreslås som opparbeidet del av Rådhusparken. Gatearealet opparbeides som park og vil dermed utestenge biltrafikk i denne delen av Vestregata. Trafikken fremfor Rådhuset skal bare være nødvendig transport. Detaljene i vurderes i sammenheng med Rådhusprosjektet.

Vestregata foreslås envegskjørt sørover fra tunnelinnslaget ved politihuset til allmenningen og videre ned ved Nordlys til Grønnegata.

### 3.4.2 Skolegata -trafikkavvikling ved Gyllenborg skole

Det ønskes sikker krysning av Skolegata mellom Gyllenborg skole og øvre del av Torgallmenningen, av hensyn til skolens ønske om å ta i bruk øvre del av Torgallmenningen aktivt i undervisningssammenheng. Plassdekke føres over Skolegata (som i Torgallmenningen for øvrig). Dette vil gi en god sammenheng mellom skolens areal og allmenningen, og virke hastighetsdempende på trafikken.

Biloppstillingsplasser i tilknytning til skolen for bringing og henting av barn og korttidsparkering for skolen må løses i Skolegata. Deler av Skolegata vil bli vurdert envegskjørt sørover og krysset ved Kongsbakken bør vurderes påbudt kjøreretning til venstre ned langs Kongsbakken. Dette for å skjerme Skolegata for gjennomkjøring til Sørøya eller til toppen av øya. Dette må sees på i forbindelse med tiltak rundt Gyllenborg skole. Det er i Tromsøpakke II foreslått økonomiske rammer for trafiksikkerhetstiltak i området Gyllenborg. For alle tiltak som omfattes av Tromsøpakke II må detaljplaner utarbeides.

### 3.4.3 Havnegata/Sjøgata – opphøyde plassdekker (fotgjengerareal)

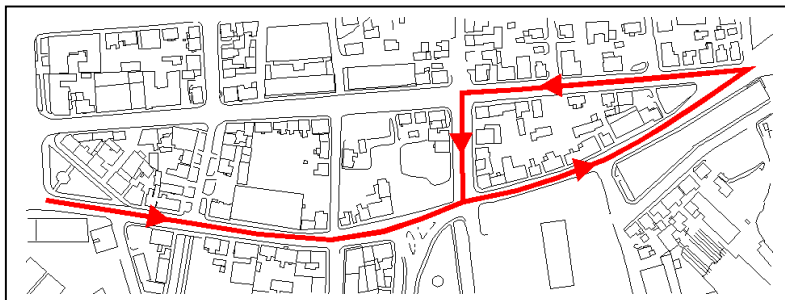
Det foreslås å opparbeide 3 opphøyde plassdekker for fotgjengere i Havnegata. Arealet nedenfor Stortorget er det viktigste, men også arealet ved Aunegården og Smørtorget er viktige fotgjengeroverganger.

#### 3.4.3.1 Ny adkomst til området With Hotell

Adkomst til og fra området ved With Hotell tas inn i Sjøgata fra nord.

Trafikken forbi Aunegården er i dag svært problematisk, pga. av kurvaturen og bredden. Fra Aunegården og sørover til Fr.Langes gate åpnes det derfor bare for kollektiv, taxi og nødvendige

vareleveranser for området. I praksis vil dette si at alle kan kjøre fra Domus til Aunegården, men ikke lengre. Vi tar bort gjennomkjøring i gata. Unntak her er taxi og busser.



Det er svært viktig at kollektivtransporten blir prioritert i gata. Det er derfor viktig at all unødig trafikk fjernes. Varetransport for gatas butikker får tilmålt tid for å levere varer i gata. Det er heller ikke nødvendig at tungtransport til og fra Prostneset bruker Havnegata. Denne transporten skal kanaliseres til Sentrumstangenten sør.

#### 3.4.4 **Krysset Fr.Langesgt - Vestregata**

Krysset bør ombygges for å gi en bedre og sikrere kryssing for gående og for å ta hensyn til de trafikale løsningene som utbyggingen av Rådhuskvartalet vil medføre. Av hensyn til Heracleum og videre boligbygging sør i Vestregata, er det nødvendig å fjerne unødig trafikk i Vestregata. Gata har i dag ca. 8.000 ÅDT.

### 3.5 KOLLEKTIVTRASÉ

#### 3.5.1 **Fredrik Langes gt - trafikkterminal**

Prinsippplanen forutsetter at Fredrik Langes gate videreutvikles som trafikkterminal for lokalbusstrafikken. Fredrik Langes gate har en ideel plassering i forhold til gågata og hovedtyngden av arbeidsplassene i sentrum. Dagens holdeplasser kan imidlertid forbedres og utnyttes mer effektivt. Bussene må bruke kortere tid på holdeplassene og gjennom rutejusteringer må det legges til rette for en mer rasjonell utnyttelse av hver enkelt holdeplass, slik at flere busser deler på plassene. Gata har flere bedrifter som er avhengige av å hente og bringe varer. Det skal også være taxi i gata. Dersom vi fortsatt skal ha både bedrifter, taxi og busser i gata, må alle parter være villige til å samarbeide for gode løsninger for bruk av gatearealene.

Gjennom et eget prosjekt Buss 2000 har vi fått penger til opprusting av bl.a. Fr.Langesgt. og gata har fått ny holdeplass for buss.

#### 3.5.2 **Ny kollektivtrasè**

Kollektivtrafikken er beholdt i Havnegata/ Sjøgata/ Fredrik Langesgt, Strandgata, Kirkegata og søndre del av Storgata. Det bør være kollektivfelt i Storgata sørover (fra Hansjordnesbukta til Elvegata).

Sjøgata/Havnegata beholdes som kollektivtrasè med Fredrik Langes gate som terminal for lokalbusstrafikken som skal opp og ned Fr.Langesgt.

**Figur 11. Kollektivfelt Domus – Hansjordnesbukta**

Forandringen i Nordbyen blir at alle busser skal kjøre både nordover og sørover **gjennom Bruhodekrysset** (dagens løsning er opp og ned Storgatbakken og Bispegata for en del busser). Det foreslås også kollektivfelt i Skippergata nordover fra Domus til Hansjordnesbukta, se fig.11.

#### 3.5.2.1 Flytting av bussholdeplasser

Flere holdeplasser bør flyttes til Prostneset. Dette gjelder plassen ved posthuset i Strandgata og plassene ved Televerket og reguleringsplassene i Samuel Arnesens gate. Dette skal vurderes i en detaljplan for kollektivtrafikken i forbindelse med utbyggingen av buss/havneterminalen på Prostneset.

#### 3.5.3 **Drosjeholdeplasser**

Det er etterspurt en oversikt over taxiholdeplassene. Her er det ikke i prinsippet gjort store endringer i forhold til dagens løsninger, men en kan se for seg endringer som følge av større prosjekter. Imidlertid vil ikke planen slik den nå foreligge, legge begrensninger på eventuelle endringer.

I dette forslaget er det bare holdeplassen ved Fokus kino som foreslås flyttet til Grønnegata ved Kulturhuset med retning nordover, men det vil også være naturlig å vurdere nye holdeplasser i Fr.Langesgt. dersom dette kan forenes med bussene.

Imidlertid skal drosjeholdeplassene vurderes grundigere i planen for parkeringsplasser.

#### 3.5.4 **Parkering**

Tromsø sentrum har i dag ca 4.000 parkeringsplasser.

Disse fordeler seg slik:

ca 1600 private/fylkeskommunale/kommunale avgiftsfrie plasser, ca 800 avgiftsbelagte plasser i Trygg parkering i tunnelen, ca 200 avgiftsplasser som drives av Euro Park i private bakgårder, 220 avgiftsplasser i Nerstranda parkeringshus som drives av Parkeringscompagniet. Trygg parkering har en gjennomsnittlig beleggsprosent dagtid på 70 %. Tromsø kommune v/Parkeringskontoret har, 150 næringsdrivende, 260 beboere, ca 720 parkometerplasser og ca 60 plasser reservert for forflytningshemmede. Parkometerplassene har en gjennomsnittlig beleggsprosent på 50 %. Dette er en nedgang fra 1997 på 13 %.

Tromsø kommune har bygget nytt parkeringshus på Seminartomta med ca 175 plasser, hvor det kan betales både med mynt og kort. Antall parkeringsplasser i sentrum gir et rimelig bra parkeringstilbud.

I k.sak 29/98 ble det vedtatt parkeringsnormer for sentrum, som definerer et max. antall p-plasser i forbindelse med utbygging. P-normene brukes i dag som grunnlag for antall p-plasser ved etablering av nye bygg i sentrum.

Sentrumsplanen forutsetter at parkeringen på kaiene fjernes. De største parkeringsarealene her er Domuskaia og Austadkaia. Bestemmelsen om å ikke tillate parkering på kaiene er viktig i forhold til planens overordnede mål om å tilgjengeliggjøre kaiområdene, sikre kaipromenade samt å bedre kontakten mellom byen og sundet. Parkering på kaiarealene som ikke er direkte knyttet til driften av havnen bør løses andre steder og først og fremst i parkeringsanlegget i fjellet, eller i det nye anlegget på Seminartomta.

Parkering i bakgårder eller rivningstomter må vurderes og plasser som er tatt i bruk uten godkjenning må opphøre.

Det er en forutsetning at det i etterkant av gatebruksplanen lages en egen plan for parkeringen i sentrum.

## 4 OPPSUMMERING

Det foreliggende forslag til prinsipplan for gatebruk i Tromsø sentrum trekker opp hovedretningslinjene for utvikling av gatenettet/gaterommene. Planen konsentrerer seg om noen få hovedpunkter som er av sentral betydning i forhold til å hente ut gevinsten av sentrumstangenten. Det er redegjort for en del tiltak som vil være helt sentrale for å kanalisere trafikk inn i Sentrumstangenten.

De foreslåtte løsningene legger rammer for å oppfylle målsettingene i tråd med miljøbyprogrammet og samordna areal- og transportplan. Erfaringen viser at endringer som er kontroversielle ofte må gå flere runder før man blir enig om en felles løsning. Disse tiltakene er ønskelig å prøve virkningen av før de opparbeides som permanente løsninger.

Vi har i dag ingen finansiering for gjennomføringen av gatebruksplanen, slik at finansieringen må basere seg på Tromsøpakke II, og delvis gjennom privat finansiering i forbindelse med konkrete prosjekter. I tillegg legges det opp til et ekstensivt samarbeid med grunneiere om planlegging og finansiering av tiltakene.

Erik Øwre  
Byutviklingssjef