

Oppdragsgiver: Nyhavna Hotell AS
Oppdragsnavn: Reguleringsplan Nyhavna Revidering
Oppdragsnummer: 635279-03
Utarbeidet av: Jorun Gjære
Oppdragsleder: Jorun Gjære
Dato: 02.09.2025

Svar på merknader fra Byplankontoret - Trafikk og mobilitet

Versjonslogg:

02	04.09.25	Innarbeidet innspill	JG	-
01	02.09.25	Utkast til besvarelse av merknader	JG	JP
VER.	DATO	BESKRIVELSE	AV	KS

1. Innledning

I brev datert 24.06.2025 har Byplankontoret har kommet med tilbakemelding på komplett planforslag for Maskinistgata 2. Hensikten med dette notatet er å svare ut tilbakemeldingene som omhandler trafikk og mobilitet.

Under temaet Konsekvenser for helse skriver Byplan at trafikkgrunnlaget til støy-/luftberegninger må kvalitetssikres. De skriver videre at trafikk tallene i denne planen (Maskinistgata 2) er lavere enn for andre plansaker i området der lignende fasader langs Maskinistgata (i reguleringsplan for Reina) havner i rød støysone.

I tilknytning til temaet Mobilitetshus på Nyhavna og parkering skriver Byplan at planforslaget må redegjøre for valgte mobilitetsløsninger og virkninger av nullutslippsmålet for Nyhavna. Det må tydeliggjøres i planbeskrivelsen at planforslaget regulerer bort regulert parkeringsareal i Strandvegen i reguleringsplan for Svartlamoen og hvilke virkninger det får.

2. Trafikkgrunnlaget til støy-/luftberegninger

Trafikkgrunnlaget til støy- og luftberegningene for planforslaget ble etablert i forbindelse med arbeidet med trafikkanalyse og KU-notat for trafikk for Maskinistgata 2, og sist revidert november 2024.

Byplan referer til rapporten Trafikkanalyse Tre planer Nyhavna (Rambøll 10.03.2023) som inneholder turproduksjonsberegninger for Nyhavna, Maskinistgata 2, Reina, Jarlheimsletta og Fridheimkvartalet, og analyser av framtidig trafikkavvikling på vegnettet i området. Denne rapporten viser, som Byplan skriver, høyere døgntrafikk på vegnettet enn det som er lagt til grunn i støy- og luftberegningene for Maskinistgata 2. Det er også utarbeidet en trafikkanalyse for Metrobuss over Nyhavna (COWI) som inneholder trafikk tall på vegnettet og analyser av framtidig trafikkavvikling på vegnettet.

Det er flere momenter som kan forklare hvorfor trafikkgrunnlaget til støy- og luftberegningene i planforslaget for Maskinistgata 2 er lavere enn /ulikt fra grunnlaget som er ligget til grunn i Trafikkanalyse, Tre planer Nyhavna. For å forklare hvorfor trafikkgrunnlaget er forskjellig er det sett på tre momenter i rapportene; trafikkgrunnlaget for dagens situasjon, turproduksjonsberegningene og trafikkgrunnlaget for framtidig situasjon, og hvordan dette har kommet fram.

Trafikkanalysen for Maskinistgata 2 og Trafikkanalysen for Tre planer Nyhavna viser tilnærmet samme trafikkmengde i sum til/fra planområdet etter utbygging. Det er noen mindre avvik i inngående tallgrunnlag og beregningsfaktorene som videre gir noe avvikende resultater. Avviket ligger innenfor usikkerhetsmarginene til beregningene.

I trafikkanalysen for Maskinistgata 2 er dagens trafikkmengder for 2024 hentet fra vegkart.no hvor Maskinistgata har 7500 ÅDT.

Trafikkanalysen for Tre planer Nyhavna oppgir 9400 ÅDT for år 2022 på tilsvarende strekning i Maskinistgata. Denne trafikkmengden er kommet fram ved hjelp av data fra Aimsun med skalerte døgmatriser basert på at trafikken i perioden kl.15-kl.17 utgjør 20 % av døgntrafikken ÅDT.

Trafikkanalysen for Metrobussen viser 7500 ÅDT i Maskinistgata basert på trafikk tall fra NVDB fra årene 2021 og 2022, og 9300 ÅDT ved hjelp av skalerte matriser fra Aimsun for år 2022.

Dataene i Tabell 2-1 viser at metodikken som er brukt for å omregne timetrafikk i Aimsun til døgntrafikk ÅDT kan inneholde store usikkerheter. Trafikkanalysen for Metrobuss oppgir 7500 ÅDT fra vegkart.no og 9400 ÅDT basert på data fra Aimsun for år 2022.

Maskinistgata 2 legger til grunn 15 % trafikkvekst per år fram til 2039. Tre planer Nyhavna legger til grunn 2,1 % per år fram til 2030 og 1,0 % per år over hele perioden fram til 2045. Metrobuss-analysen legger til grunn 2,0 % fram til 2035.

Årsaken til ulikt trafikkgrunnlag for framtidig situasjon ligger både i ulikt trafikk tall og år for dagens situasjon, ulik metode for etablering av datagrunnlag og resulterende vekstprognoser. For dagens situasjon vil data fra vegdata.no, 7500 ÅDT i Maskinistgata for 2024, være det beste grunnlaget å bruke.

Tabell 2-1 Oversikt over trafikkresultater fra de ulike trafikkanalysene

Trafikkanalyse	Datakilde	ÅDT dagens situasjon	ÅDT framtidsår	Vekst i perioden
Maskinistgata 2	Vegkart.no	År 2024 7500	År 2039: 9400	+1900 ÅDT /1,5 % per år
Tre planer Nyhavna	Aimsun	År 2022: 9400	År 2030: 11 100	+1700 ÅDT /2,1 % per år
Metrobuss	Aimsun	År 2022: 9300	År 2035: 12 100 ¹	+2800 ÅDT /2,0 % per år

Det er tydelig at trafikkanalysene Tre planer Nyhavna og for Metrobussen beregner for stor trafikk for dagens situasjon sammenlignet med vegdata.no. Forutsetningen om at trafikken i perioden kl.15-kl.17 utgjør 20 % av ÅDT synes å være for lavt. I forhold til kjent ÅDT for Maskinistgata for dagens situasjon ligger denne skaleringsfaktoren nærmere 25 %. Med denne endrede forutsetningen vil trafikknivået i Maskinistgata bli 8900 ÅDT (2030) i trafikkanalysen Tre planer Nyhavna og 9500 ÅDT (2035) i trafikkanalysen for Metrobussen.

Med bakgrunn i usikkerheten i trafikkgrunnlaget og hvor robust støymodellene er i forhold til endringer i ÅDT er det ingen holdepunkter som tilsier at trafikkgrunnlaget som er lagt til grunn i støyberegningene for Maskinistgata 2 ligger for lavt. Til sammenligning angir rapporten Framskrivninger for persontransporten til NTP 2025-2026² 1,85 % vekst per år i perioden 2022-2030, og 0,55 % vekst per år i perioden 2030-2060 for det «gamle» Sør-Trøndelag.

¹ Uten forutsetninger om nullvekst i personbiltrafikken.

² TØI-rapport 1926/2022

3. Mobilitetshus og nullvekstmålet

Planforslaget følger bestemmelser i KPA for parkering. Det gir et lavere antall parkeringsplasser enn bestemmelser i KDP for Nyhavna åpner for. Antall parkeringsplasser vurderes som realistisk ut fra nullvekstmålet og planområdets umiddelbare nærhet til kollektivknutepunktet for tog og metrobuss, ny hovedsykkelvei og nærhet til daglige gjøremål.

Planforslaget for Maskinistgata 2 regulerer parkering for bolig, forretning, tjenesteyting, hotell og kontor i parkeringskjellere. Innkjøring til parkeringskjellerne er vist fra Båttmannsgata. Det er lagt til grunn 48 prosjekterte parkeringsplasser for bolig (maksantall i KPA er 51 plasser) og 41 prosjekterte parkeringsplasser for næring/hotell/kontor (maksantall i KPA er 103 plasser). I tillegg kommer 6 plasser langs Strandveien. Sees antall parkeringsplasser opp mot bilturproduksjonen gir dette at hver parkeringsplass for boligene genererer i gjennomsnitt 1,5 tur/retur-reiser per dag. I dette antallet ligger også besøkende og drift- og vedlikehold. Noen av turene som de bosatte genererer vil hverken starte eller slutte i boligen. Noe som vil bety færre bilturer til/fra området. Næring, kontor og hotell genererer i gjennomsnitt cirka 12 tur/retur-reiser per dag. Sannsynligvis vil trafikk til/fra hotellet gi det største bidraget.

Planforslaget for Maskinistgata 2 viser store områder regulert til fortau, torg og gatetun med gode forbindelser for gående og syklende i nærliggende områder.

I Kommuneplanens arealdel er det sikret at innenfor planområdet til KDP Nyhavna skal mobilitetsfunksjoner samles i ett eller flere steder med bydelsparkering, i tråd med ett bilfritt område på Nyhavna. Forslag til reguleringsplan for Transittkaia viser mobilitetshus 150 meter fra planområdet for Maskinistgata 2. Mobilitetshuset ligger vest for Maskinistgata. Reguleringsplan for Transittkaia er under utarbeidelse og forslag til mobilitetshus omfatter kun dette planområdet. Det er uklart hvordan mobilitetshuset vil bli organisert og hvor mange sykkel- og bilparkeringsplasser som vil etableres.

KDP Nyhavna åpner for at mobilitetsfunksjoner kan være på ett eller flere steder. Det er derfor ikke i strid med KDP at også forslag til reguleringsplan for Maskinistgata 2 legger til rette for mobilitetsfunksjoner og bilparkering. Maskinistgata kan også fremstå som barriere for ukjente brukere slik at det kan være viktig å spre mobilitetstilbudet på begge sider av gata. Mobilitetsfunksjoner /parkering på begge sider av Maskinistgata vil også føre til kortere gangavstand for brukerne. Lav parkeringsdekning eller parkering med lang gangavstand kan føre til «villparkering» i nærliggende gater og letekjøring etter

parkeringsplass. Dette kan føre til unødvendig biltrafikk og ulemper er for beboerne i området.

Det kan være flere fordeler med å etablere mobilitetsfunksjoner innenfor planområde for Maskinistgata 2. Ettersom det legges til rette for etablering av hotell og næring-/kontorfunksjoner må det påregnes bilkjøring /kundebesøk enten med egen bil eller TAXI. I tillegg kommer vareleveringer. I tilknytning til torg og gatetun er det derfor gode muligheter for etablering av parkering- /oppstillingsplasser for sparkesykler og ordinære sykler. Det skal etableres sykkelparkeringsplasser i tilknytning til Lademoen stoppested og i alle byrom generelt, ved boliginnganger, fellesarealer og i parkeringskjellere. Minimumskravet for sykkelparkeringsplasser i bestemmelsene er 843 plasser totalt for hele planområdet.

I trafikkanalysen er det beregnet hvor mye trafikk som forventes dersom planområdet realiseres etter gjeldende reguleringsplan. Beregningene viser betydelig lavere trafikk i med planforslaget sammenlignet med gjeldene regulering. For omkringliggende områder i dag viser RVU lav bilandel på alle reisehensikter, ned mot bilandelen for sentrum.

Framover kan det forventes forbedringer i både kollektivtilbudet og gang- og sykkeltilbudet, for beboere og brukere innen og til/fra området. Det blir bedre tilrettelegging for metrobussen i Maskinistgata og ny hovedsykkelvei. Sammen med områdets beliggenhet med korte avstander til daglige gjøremål, til sentrum med allsidig service- og kulturtilbud og nærhet til gode friluftsområdet kan dette bidra til at flere vil velge å reise kollektivt, sykle eller gå framfor å velge bil som reisemiddel. Dette vil bidra til reduksjon i biltrafikken og oppnåelse av nullvekstmålet.