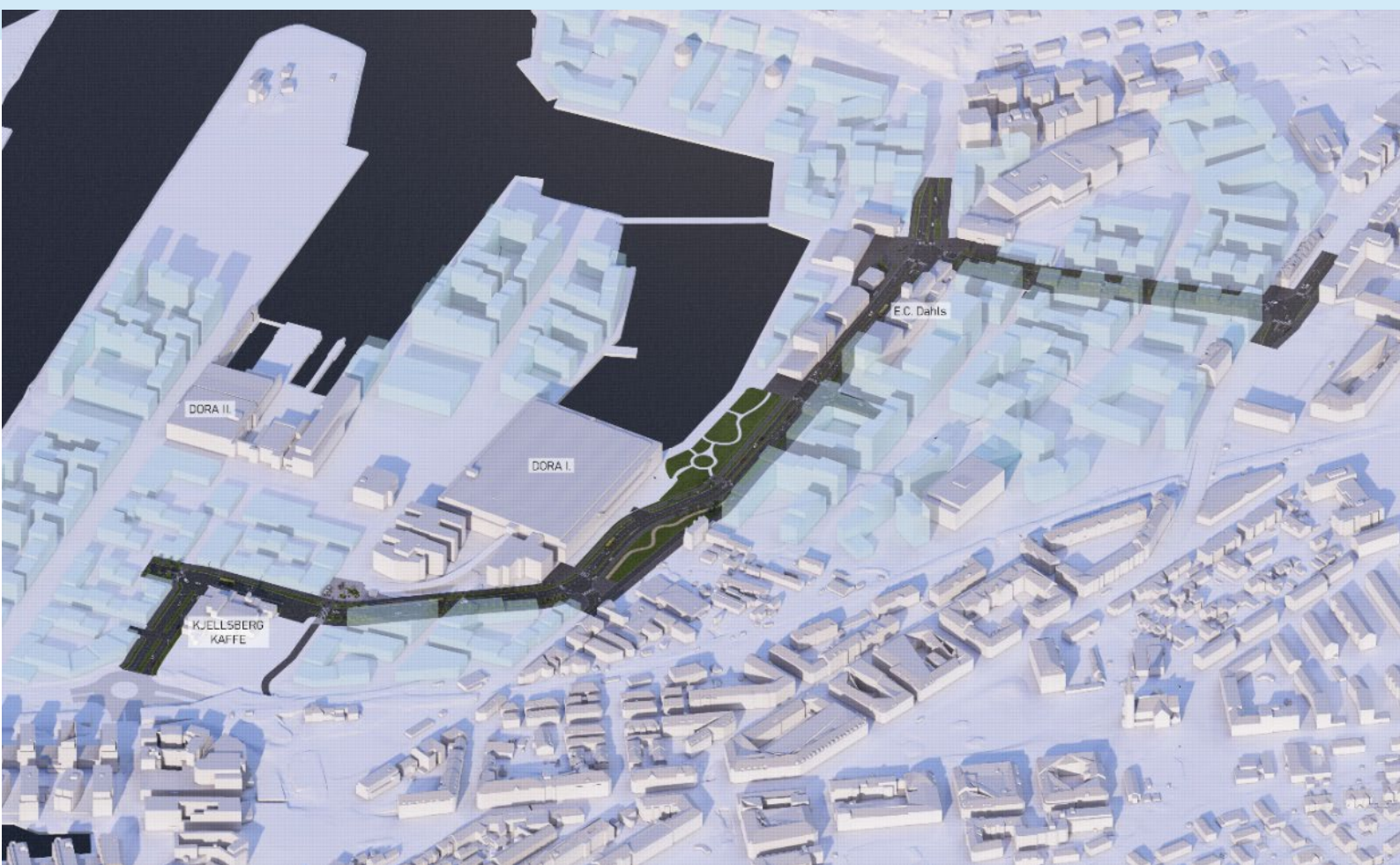


November 2025
Trondheim kommune

Metrobusstrasé over Nyhavna

Traséutredning Skippergata



Adresse COWI AS
Otto Nielsens veg 12
Postboks 4220 Torgarden
7436 Trondheim
Tel. +47 02694
www cowi.com

Prosjektnr. **Dokumentnr.**

A246574

Versjon	Utgivelsesdato	Beskrivelse	Utarbeidet	Kontrollert	Godkjent
1.0	28.11.2025	Oppdatert etter kommentarer	HCEG, HATO	MAFL	MAFL
0.1	19.09.2025	NOT_Nyhavna_Traséutredning Skippergata	HCEG, HATO, HDSK	HATO	MAFL

Sammendrag

Denne utredningen vurderer to alternativer for trasé for metrobusstraséen over Nyhavna i Trondheim, med fokus på strekningen Skippergata. Alternativene som sammenlignes er (1) ny trasé slik den er skissert i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Nyhavna og Kvalitetsprogrammet for Nyhavna, og (2) å benytte eksisterende trasé for Skippergata.

Vurderingen er basert på fire hovedkriterier: bystruktur, bymessig gateutforming, konsekvenser for eiendommer, og trafikkforhold. Det er tatt utgangspunkt i lik standard for de to alternativene.

Ny trasé er i tråd med overordnede planer og vil oppleves som en del av en større sammenheng i bystrukturen, noe som gjør opplevelsen forutsigbar og helhetlig. Det er vurdert at ny trasé gir et tydeligere skille mellom vei og gate som fremmer bymessighet og trafiksikkerhet. Alternativet gir bedre støtte for en robust, urban kvartalsstruktur med gode forbindelser for gående og syklende, samt bedre orienterbarhet og opplevelse for brukeren.

Bruk av eksisterende trasé vil medføre omfattende ombygging av eksisterende veg. Det inkluderer breddeutvidelser, som gir økt veiareal og større inngrep i tilgrensende eiendommer. Veiens tilstedeværelse og fotavtrykk vil oppleves dominerende, som kan påvirke totalopplevelsen og det viktige møte ved inngangen av Nyhavna på en negativ måte. Dette alternativet bryter opp den viktige gangaksen langs Kobbegate og vil oppleves mer som vei enn som gate, med dårligere kjørekomfort for kollektivtrafikken (flere kurver) og mindre attraktive forhold for gående og syklende. Videre medfører den eksisterende traséen økt barriereeffekt og mindre forutsigbarhet for byutvikling.

På bakgrunn av disse vurderingene anbefales det å følge den nye traséen for Skippergata slik den er skissert i overordnede planer.



Figur 1 Planforslagets trasé.



Figur 2 Benytte eksisterende trasé.

Innhold

1	Innledning	5
1.1	Bakgrunn	5
1.2	Kriterier for vurdering	5
1.3	Forutsetninger	6
1.4	Overordnede føringer for utvikling av Nyhavna	6
2	Beskrivelse av traséer	8
2.1	Planforslagets trasé	8
2.2	Benytte eksisterende trasé	8
3	Vurdering av traséer	9
3.1	Bystruktur	9
3.2	Bymessig gateutforming	10
3.3	Konsekvenser for eiendommer	11
3.4	Trafikkforhold	12
4	Drøfting og anbefaling	13
5	Referanser	14
6	Vedlegg	15

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Trøndelag fylkeskommune har utarbeidet et planforslag for metrobusstrasé over Nyhavna. Traséen baserer seg på føringer gitt i kommunedelplan for Nyhavna. I forbindelse med Byutviklingsutvalgets behandling av planforslaget 11.12.2024 ble det fremsatt et ønske om å utrede et alternativt planforslag, der antall kjørefelt reduseres til fordel for gående og syklende. Samtidig ble det bestilt en vurdering av behovet for en ny trasé Skippergata – Båtmannsgata, eller om alternativet bør følge eksisterende trasé. Dette notatet er et svar på denne bestillingen.

Ny trasé for Skippergata er en del av et større overordnet grep med systemet av gang- og sykkelveier, gater, sjøfronter og nye offentlige byrom. Disse er utformet med den hensikt å ha god kontakt til havnebassenget og Nidelva, og god visuell kontakt med omkringliggende landskap som Munkholmen, Ladehammeren og Lademoen kirke. Den overordnede strukturen, bestående av gater, sjøfronter, kaikanter og parker, er utformet slik at den skal være motstandsdyktig mot endring og fastholdes over en lang tid.

Bruk av eksisterende trasé utredes og vurderes i dette dokumentet for å undersøke om løsningen er praktisk gjennomførbar, og om det eventuelt kan være et bedre alternativ enn ny trasé for Skippergata. Tema som trafikkavvikling, varelevering, bystruktur, gateutforming og konsekvenser for eiendommer er sentrale i vurderingen.

1.2 Kriterier for vurdering

Det er definert fire hovedkriterier som benyttes for vurdering og sammenligning av de to alternative traseene for Skippergata. Det er her gitt en utdypning av hva som skal vurderes for hvert kriterium:

Bystruktur

Bystrukturen definerer hvordan de ulike delene av Nyhavna henger sammen. Gater og kvartaler underordnet en klar struktur gir rammer for utvikling som kan bidra til ønsket byliv. Kriteriet vurderer og oppsummerer bymessighet, konsekvenser for kvartalsstruktur, kobling til den viktige gange- og sykkelaksen i Kobbegate og sammenhenger på overordnet plan.

Bymessig gateutforming

Bymessig gateutforming handler om hvordan gater planlegges og bygges for å skape funksjonelle, attraktive og inkluderende urbane områder. Det innebærer helhetlig tenkning rundt blant annet arealbruk, transport, grøntområder og arkitektur. Kriteriet vurderer og oppsummerer opplevelsen for gående og eventuelle begrensninger for gateutformingen.

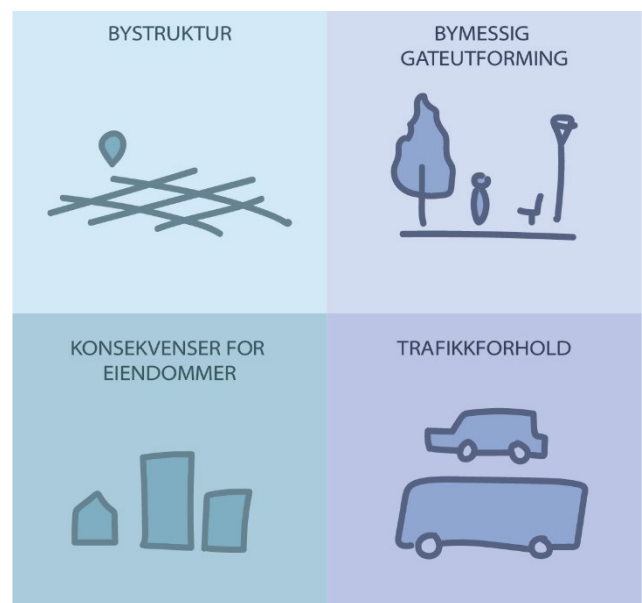
Dette innebærer blant annet lesbarhet og orientering i bybildet, visuelle holdepunkter, barrierevirkning, avstandsfølelsen, plasser til opphold og andre aspekter ved attraktiv gateplanlegging.

Konsekvenser for eiendommer

Eiendommenes verdi og attraktivitet påvirkes av gatens utforming. En levende, trygg og tilgjengelig gate øker attraktiviteten for både bolig og næring. Tilgang til gode fasader, varelevering, muligheter for uteservering og åpne fasader til gate bidrar til høyere kvalitet. Kriteriet vurderer og oppsummerer hvordan gateutformingen i de to løsningene påvirker tilgrensende eiendommer og eksisterende grønnstruktur. Det blir lagt vekt på utviklingspotensialet i tilstøtende kvartaler, og på tema som adkomst, tilgjengelighet og fotavtrykk for de ulike løsningene. Kriteriet vurderer også eventuelle konsekvenser for tilgrensende reguleringsplaner og overordnede rammer.

Trafikkforhold

Gode trafikkforhold for gående, syklende og kollektiv er svært viktig for fremtidens mobilitet. En balansert og bærekraftig tilnærming der man legger vekt på kollektivtrafikk, gange og sykkel, samt smartere trafikk løsninger, er nødvendig for å utvikle gode, levende og attraktive byområder. Kriteriet vurderer og oppsummerer løsninger for de ulike trafikantruppene basert på blant annet fremkommelighet, trafikkavvikling, trafikkssikkerhet og trygghetsfølelse. Det inkluderes en vurdering av hvordan gateanlegget håndterer overgangen mellom veianlegg og gatestruktur, herunder hvordan denne oppfattes av kjørende. Kriteriet vurderer også eventuelle behov for utforming og eventuelle begrensninger tilknyttet veigeometri, veikryss, gangfelt, sporing av kjøretøy og annet trafikkteknisk.



Figur 3 Illustrasjon viser de fire vurderingskriteriene.

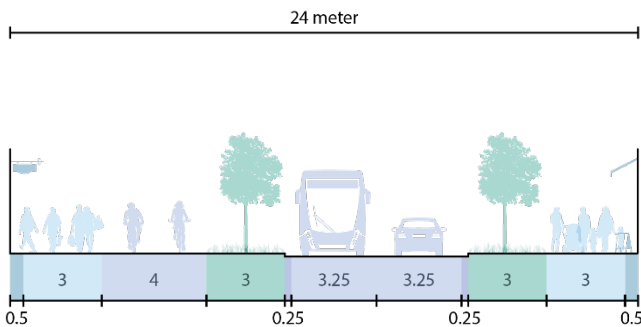
1.3 Forutsetninger

Gatetverrsnitt

I vurderingen av traséalternativene legges det til grunn prinsipper for gateutforming gitt i Kvalitetsprogrammet for Nyhavna (se kapittel 1.4.3).

For at eksisterende trasé for Skippergata skal benyttes i tråd med overordnede føringer for gateutforming på Nyhavna, vil det kreve en ombygging av gaten. Det legges til grunn følgende fordeling av gatetverrsnittet for eksisterende trasé:

- Veggsoner: min. 0,5 meter
- Tosidig fortau: 3+3 meter
- Sykkelvei: 4 meter
- Tosidig vegetasjonsfelt 3+3 meter
- Kjørefelt: 2 felt og 3 felt inn mot kryss, 3,25 meter
- Kantsteinsklaring: 0,25 meter
- Gatebredde inn mot kryss vil være 27 meter.
- Ved tofeltsstrekning vil gatebredden være 24 meter.



Figur 4 Prinsipper for tverrsnitt.

De angitte breddene på kjørefeltene er minimumsbredder. I kurver er det nødvendig med breddeutvidelse. I Skippergata vil breddeutvidelsen bli opptil to meter. Det vil si at kjørefeltbredden øker fra 3,25 meter til 4,5 meter. Breddeutvidelse for eksisterende trasé gjøres mot øst (Maskinistgata 2). Kjeldsberg-tomten berøres ikke av hensyn til driften og vareleveranser for Kjeldsberg, og krysset mellom Skippergata og Maskinistgata utformes som signalanlegg i begge alternativene.

Varelevering Kjeldsberg

For å kunne ivareta vareleveringen til Kjeldsberg kaffebrenneri i alternativet for eksisterende trasé forutsettes det at det etableres ny adkomst fra Båtmannsgata på vestsiden av Kjeldsberg. Dette vil være nødvendig da rundkjøringen Båtmannsgata, Maskinistgata og Skippergata erstattes med ny kryssløsning.

I planforslagets trasé forutsettes ny adkomst for varelevering fra Båtmannsgata på nordsiden av Kjeldsberg, slik det er vist i figur i kapittel 3.3 for planforslagets trasé, da sporing viser at det ikke er mulig med adkomst inn fra Skippergata. I begge alternativene er varelevering sporet med semi-trailer.

1.4 Overordnede føringer for utvikling av Nyhavna

I det følgende presenteres de overordnede føringene for utviklingen av Nyhavna.

1.4.1 Kommuneplanens arealdel, 2022-2034

I kommuneplanens arealdel, vedtatt 26.09.2024, er ny trasé for Skippergata lagt rett opp fra rundkjøringen (rv. 706) til Båtmannsgata (Trondheim kommune, 2025). Ny trasé for Skippergata er vist med rød stiplet linje i figur 5.



Figur 5 Utklipp fra kommuneplanens arealdel 2022-2034. Ny Trasé for Skippergata er vist med rød stiplet linje.

1.4.2 Kommunedelplan for Nyhavna

Formålet med kommunedelplanen er å legge til rette for en bystruktur med bymessig bebyggelse og variert arealbruk, et finmasket sykkel- og fotgjengervernlig gatenett, miljøvennlige transportløsninger og en sammenhengende grønnstruktur med gode oppholdsarealer (Trondheim kommune, 2025).

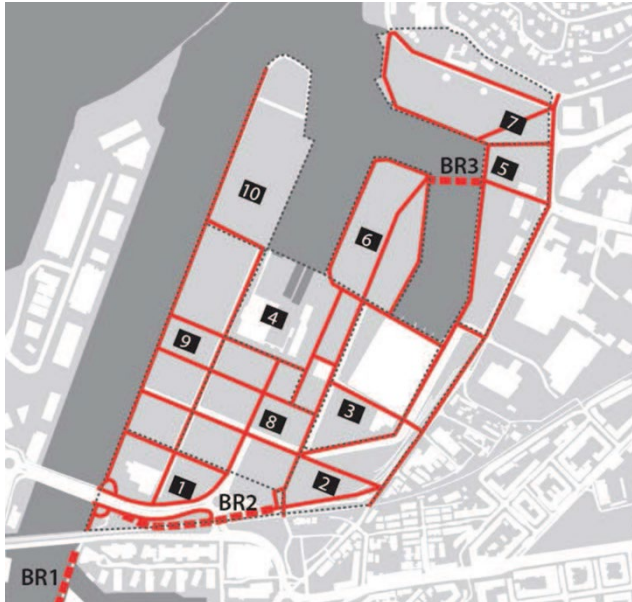
I kommunedelplanen for Nyhavna er veiarmen (Skippergata) fra rundkjøringen (rv. 706) lagt om, rett nord, opp til Båtmannsgata. Dette er i tråd med gjeldende kommuneplan. Ny trasé for Skippergata er vist i figur 7. Kobbes gate og Maskinistgata er vist som hovedgatene på Nyhavna.

Hovedgrepene til kommunedelplanen er et rutenett av gater og gang- og sykkelveier. Rutenettet deler området inn i fleksible kvartal, som føyer seg inn i den rettvinklede strukturen i området. Kommunedelplanen legger opp til etablering av kvartalsstruktur, som kan romme både klassiske kvartalsstrukturer og andre typologier, samt bygge videre på «trondhjemske» kvartalsstørrelser.

Det er knyttet rekkefølgekrav til kommunedelplanen om at hovedgate og adkomstgater skal opparbeides som vist på plankartet, slik som vist i figur 7.

Videre er det gitt bestemmelser som sier at «Området skal bygges ut med bymessig bebyggelse. Bebyggelsen skal plasseres slik at den bidrar til å forsterke gater og byrom».

Videre er det også en retningslinje i bestemmelsene som sier at «Bebyggelse bør organiseres som kvartalsbebyggelse, og plasseres inntil gater og byrom». Dette er likevel ikke et skal krav.



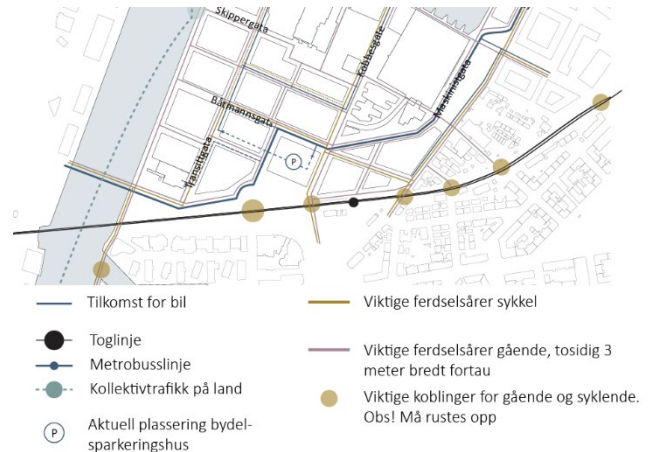
Figur 6 Utklipp fra bestemmelsene til kommunedelplan for Nyhavna. Kartet viser offentlige gang- og sykkelveier og offentlige gang- og sykkelbruer.

I kommunedelplanen for Nyhavna er Kobbegate foreslått som en sentral offentlig «rygggrad» som går fra Kullkranpiren i nord til Lademoen stasjon i sør. En endret og mer «rett» trasé fra rundkjøringen (rv. 706) støtter opp om et slik bygrep.

1.4.3 Kvalitetsprogrammet for Nyhavna

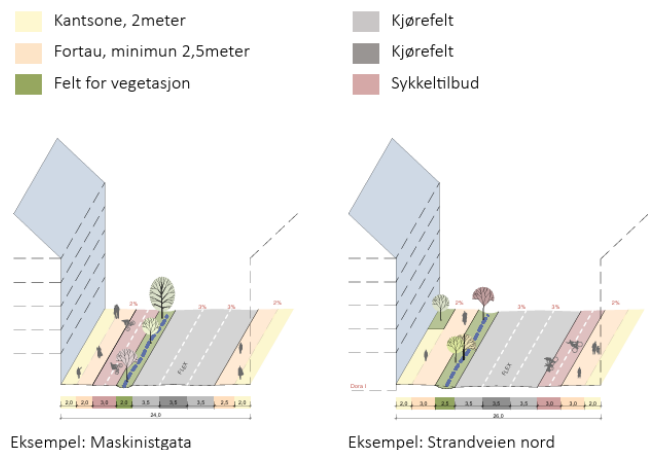
Formålet med kvalitetsprogrammet for Nyhavna er å gi en felles retning for utviklingen av bydelen, og den skal ligge grunn for alle planer og tiltak på Nyhavna. Kvalitetsprogrammet viser bystyrets tydelige ambisjonsnivå for utvikling av området.

Kvalitetsprogram for Nyhavna følger opp Kommunedelplanen for Nyhavna sine bestemmelser §§ 3.2, 3.3 og 3.4.1 og skal legges til grunn for alle planer og tiltak på Nyhavna. Kvalitetsprogrammet viser trasé for kjørende (inkludert kollektivtrafikk) likt som kommuneplanens arealdel og kommunedelplanen for Nyhavna, ved at Skippergata rettes opp. Kvalitetsprogrammet viser Kobbegate som en viktig ferdselsåre for både gående og syklende (Figur 8). Dette er en kvalitet som er viktig å ivareta i planforslaget, og ferdselsåren må være effektiv og trafiksikker.



Figur 7 Utklipp av prinsipper for ferdselsforbindelser fra Kvalitetsprogrammet for Nyhavna.

Videre gir kvalitetsprogrammet føringer på utformingen av gatene på Nyhavna. Kollektivgatene skal sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikk samtidig som det skal være attraktive gatemiljø for gående og syklende. Gatene har høy bymessig standard med kjørefelt i begge retninger, vegetasjonsfelt og brede fortau (Trondheim kommune, 2025, ss. 49-51).



Figur 8 Prinsipper for utforming av ulike gatetypologier (Trondheim kommune, 2025).

1.4.4 Ny hovedsykkelrute gjennom Nyhavna

Som en del av utviklingen av Nyhavna planlegges en ny hovedsykkelrute gjennom området, fra Pirbrua og forbi Lademoen stasjon. Endelig trasé er ennå ikke fastsatt, og følgende alternativer vurderes:

1. Langs Lademoen stasjon på bakken i kulvert og videre i kulvert under Skippergata (se vedlegg 1).
2. Langs Lademoen stasjon i bru og videre i bru langs jernbanen på sørsiden av rv. 706 (se vedlegg 2).
3. Langs Lademoen stasjon og videre over Skippergata i bru (se vedlegg 3).

De tre alternativene for ny hovedsykkelrute er utarbeidet med utgangspunkt i rett linjeføring i Skippergata (lik planforslaget). Hvorvidt alternativ 1 og 3 er gjennomførbare med dagens trasé er ikke utredet i dette arbeidet.

2 Beskrivelse av traséer

2.1 Planforslagets trasé

Planforslaget tar utgangspunkt i gatenettet gitt i kommunedelplanen for Nyhavna og påfølgende kvalitetsprogram. Traséen for Skippergata strammes opp og gis en mer rett tilkobling til rundkjøringen ved Strindheimtunnelen og den danner et T-kryss med Båtmannsgata og Maskinistgata. Det er dette alternativet som benyttes for å sammenligne alternativet med å beholde eksisterende trasé for Skippergata.



Figur 9 Planforslagets trasé.

2.2 Benytte eksisterende trasé

Eksisterende trasé følger dagens Skippergata fra rundkjøringen ved Strindheimtunnelen og frem til rundkjøring ved Maskinistgata. Det er skissert en løsning for eksisterende trasé i Skippergata hvor prinsippet for tverrsnittet følger samme inndeling som planforslaget. Se kapittel 1.3 Forutsetninger. Koblingen mellom Skippergata og Maskinistgata forutsettes ombygget til signalanlegg for å sikre god prioritering av kollektivtrafikken.

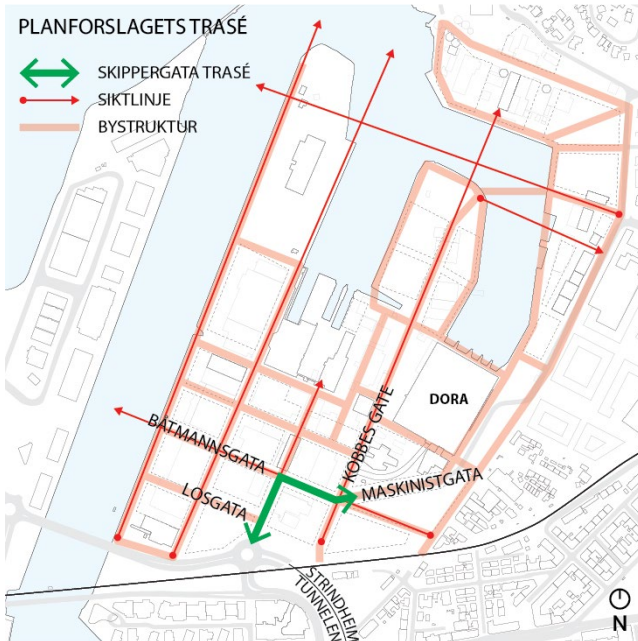
I dette arbeidet er det ikke gjort detaljerte vurderinger rundt feltinndeling, lengder på svingefelt eller kobling mot Maskinistgata for å optimalisere trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Dette ville vært naturlig å sett på i et videre arbeid med alternativet.



Figur 10 Benytte eksisterende trasé.

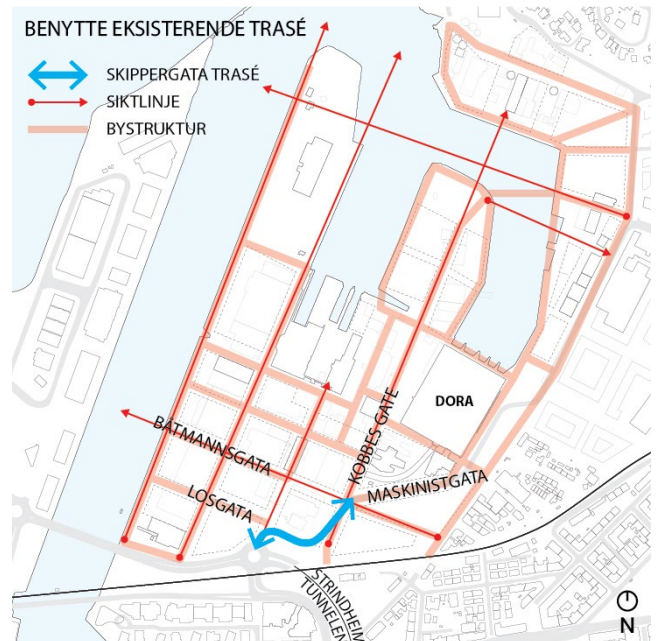
3 Vurdering av traséer

3.1 Bystruktur



3.1.1 Planforslagets trasé

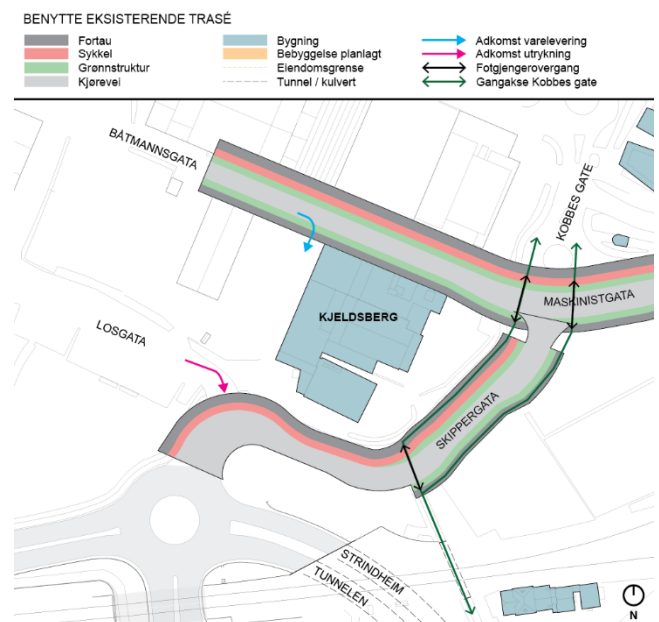
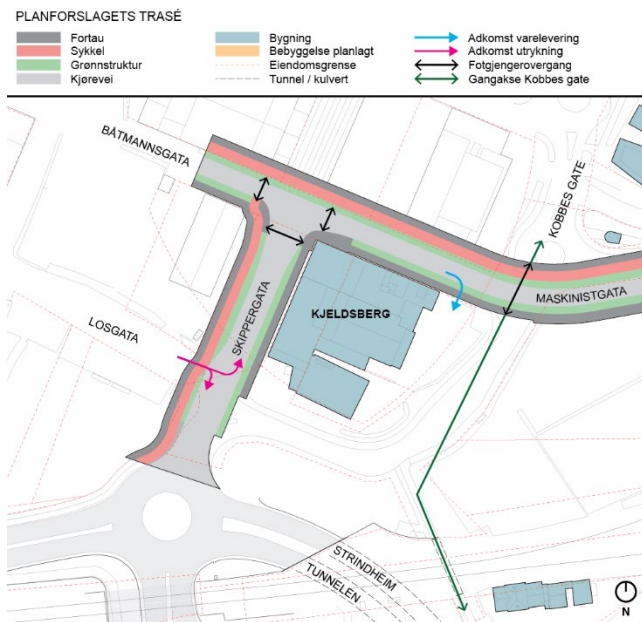
- + Gaten er i tråd med kvartalsstruktur og linjeføring vedtatt i kommuneplanens arealdel, kommunedelplan for Nyhavna og Kvalitetsprogrammet for Nyhavna.
- + Gaten oppleves som en del av en større sammenheng i bystrukturen. Kvartalene forsterker opplevelsen av by, en robust struktur som kan tilpasses i takt med byens vekst.
- + Gaten støtter opp under etableringen av en sterk tverrakse langs Batmannsgata og en eventuell fremtidig forbindelse over til Brattøra.
- + Gaten gir mer rom for en tydelig akse langs Kobbegate og kobling fra jernbaneundergangen.
- + Kvartalstrukturen gir en bedre orienterbarhet, og strukturen bidrar til flere kryssingsmuligheter og fleksibilitet for mange trafikanter.
- + Den planlagte strukturen bidrar til en jevn rytme i plassering av bygninger, trær og gatelys, som skaper en visuelt harmonisk opplevelse.
- + En mer rett trasé ut av rundkjøringen svarer bedre ut målet om å gjøre traséen om fra vei til gate.
- + Kvartalsstruktur er robust og tåler tidens tann. Den planlagte strukturen kan tilpasses i takt med byens vekst, uten at det går på bekostning av gatebildets oversiktighet eller tilgjengelighet.
- Gaten kan fungere som vindtunnel, noe som kan redusere trivselen for beboere og brukere.



3.1.2 Benytte eksisterende trasé

- Gaten bryter med planlagt fremtidig gate- og kvartalsstruktur, og den støtter i mindre grad opp om viktige akser, koblinger og siktlinjer gitt i den fremtidige bystrukturen.
- Med å følge eksisterende trasé vil gangaksen med Kobbegate brytes opp, og mange trafikanter må krysse Skippergata når de skal til/fra Strandveiparken (to kryssinger i stedet for én).
- Kryssutforming av krysset Batmannsgata / Skippergata er utfordrende. Skippergata legger seg ikke inn i gatenettet, og innordner seg ikke i bystrukturen.
- Utforming av Skippergata svekker opplevelse av kvartalsstruktur for bebyggelsen i Maskinistgata 2 og eventuell fremtidig utvikling av Kjeldsbergtomta.

3.2 Bymessig gateutforming



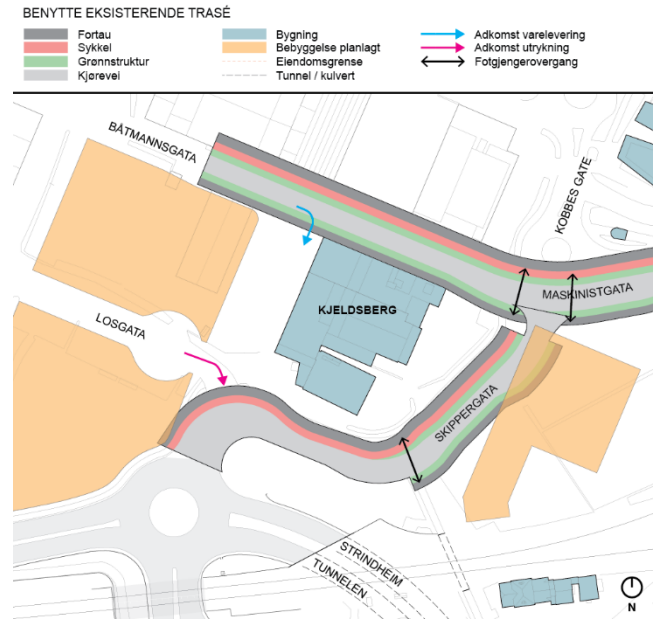
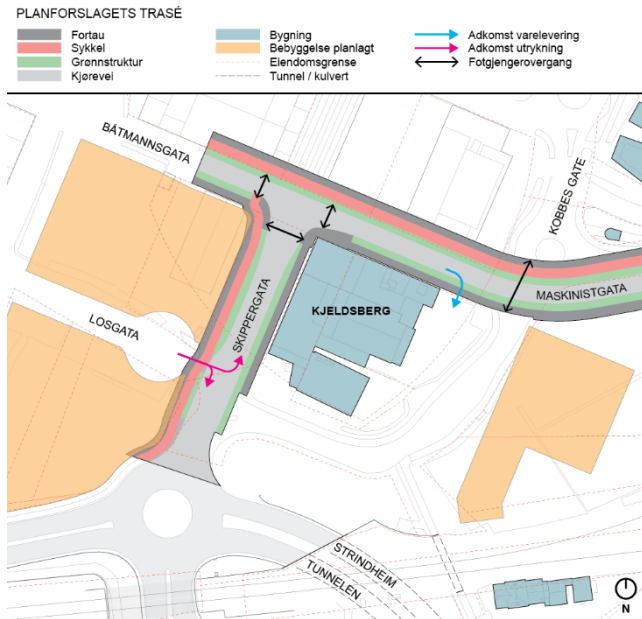
3.2.1 Planforslagets trasé

- + Gaten følger et system hvor det er enkelt å orientere seg og finne frem. En høy grad av lesbarhet gjør at gående raskt kan danne seg et mentalt kart over området og finner frem til ønskede destinasjoner uten forvirring. Siktlinjer gjør det lett å oppfatte retninger og avstander.
- + Utformingen støtter oppunder konseptet *eyes on the street* (Jacobs, J. 1961), hvor gatestrukturen tilrettelegger for aktive fasader og øyne direkte mot gaten som bidrar til økt trygghet og naturlig kontroll i offentlige rom.
- + Gaten planlegges som en del av en større helhet og representerer på flere nivå bydelens 'varemerke'. Kontinuitet i kvalitet, materialbruk, møblering og rett gatestruktur tilrettelegger for en sterk identitet som kan gi en positiv sosial effekt. Gaten vil ha en gjenkjennelig karakter og er en videreutvikling av Midtbyens kvaliteter.
- + Tydelig overgang fra vei til gate som påvirker trafikkatferd og opplevelsen på en positiv måte.
 - o Med Mobilitetshus på den ene siden og Kjeldsberg på den andre siden kan det i en periode være begrenset med aktive fasader. Imidlertid er det lagt føringer for aktive fasader i kommunedelplanen, noe som må følges opp i det videre planarbeidet.

3.2.2 Benytte eksisterende trasé

- Veianlegget forsterkes som barriere, fordi det utvides mot Nyhavna. Dette gjør at traséen kan gi en økt opplevelse av avstand.
- Linjeføringen og breddeutvidelse i kurver gjør at Skippergata får mer veipreg, og vil derfor ikke oppfattes som en bygate. Gaten mister forbindelsen og kontakten med Nyhavna.
- Fører til mer veiareal. Det vil være behov for adkomst på vestsiden av Kjeldsberg. Veianlegget vil ta større plass i bybildet, ha mer forstadspreget og vil oppleves mindre urban.
- Bevegelseslinjen langs Skippergata mot Kobbes gate gir opplevelse av å være en omvei for gående og syklende.

3.3 Konsekvenser for eiendommer



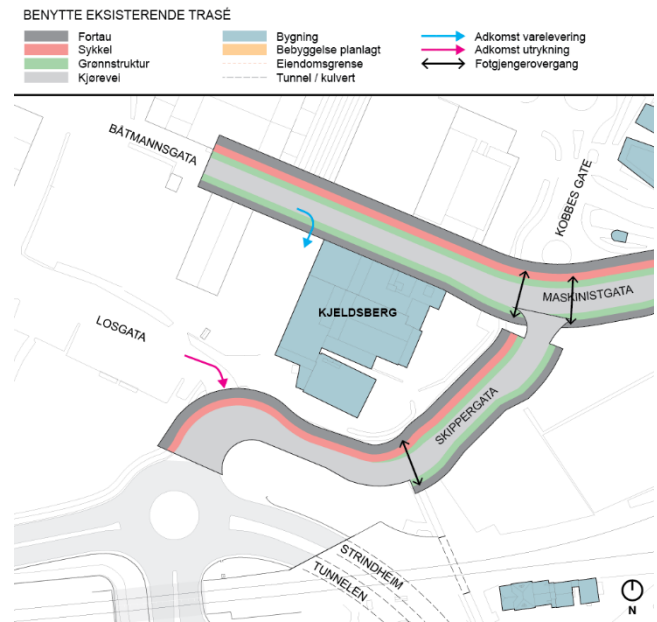
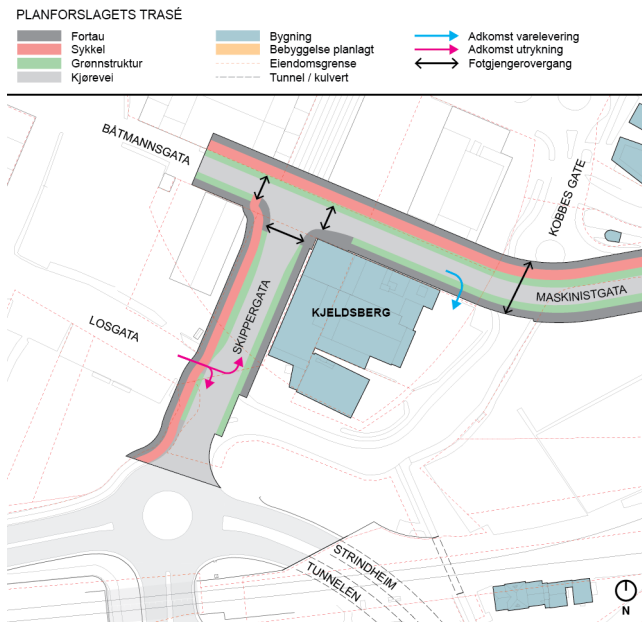
3.3.1 Planforslagets trasé

- + Planforslagets trasé er i tråd med overordnede planer: kommuneplanens arealdel, kommunedelplanen for Nyhavna og Kvalitetsprogrammet for Nyhavna. Alternativet er godt tilpasset reguleringsplan for Transittkaia og Maskinistgata 2.
- + Støtter opp om forutsigbarhet for videre utvikling av delområder i kommunedelplanen.
- + Planforslagets trasé gir mindre veiareal da eksisterende Skippergata kan tilbakeføres til annen arealbruk, slik som gang- og sykkelvei, grønnstruktur, torg og bebyggelse.
- + Medfører ikke inngrep i Maskinistgata 2, og støtter opp under kvartalsvis bebyggelse.
 - o Alternativet er tilpasset pågående planarbeid for ny hovedsykkelrute gjennom Nyhavna.
- Alternativet krever ny løsning for varelevering for Kjeldsberg. Ny adkomst er lagt fra Batmannsgata, planene legger til rette for tilstrekkelig areal for manøvrering på egen tomt (grensejustering). Alternativet gir mindre fleksibilitet sammenlignet med dagens situasjon.

3.3.2 Benytte eksisterende trasé

- + Alternativet gir rom for vegetasjonsfelt på begge sider av gata, men rabattene må kuttes før armen inn mot rundkjøringen.
- Gir uklare rammer for videre utvikling av Maskinistgata 2 og Kjeldsbergtomta.
- Alternativet gir mer areal til vei/gate, fremfor byutvikling, da det i tillegg vil kreve adkomstvei på vestsiden av Kjeldsberg. Dette gir også mindre areal til grønnstruktur, gang- og sykkelforbindelse og torg.
- Breddeutvidelser i forbindelse med etablering av sykkelvei med fortau, vegetasjonsfelt og tilstrekkelig med kjøreareal for kollektivtrafikken vil medføre vesentlig inngrep i Maskinistgata 2.
- Støtter i mindre grad opp under kvartalsvis bebyggelse i Maskinistgata 2.
- Alternativet er ikke tilpasset alternativ 1 og 3 for ny hovedsykkelrute gjennom Nyhavna og det er usikkert hvor gjennomførbar disse er om eksisterende trasé beholdes. Alternativet vil kreve endringer i pågående planarbeid i området for ny hovedsykkelrute, og vil kunne påvirke tilstøtende utbyggingsareal.
- Kjeldsberg kaffebrenneri vil få en mer utfordrende løsning for varelevering da dagens rundkjøring ved Batmannsgata – Maskinistgata fjernes (jamfør siste avsnitt i kapittel 1.3). Internlogistikken for produksjonslinjen til Kjeldsberg må trolig endres.
- Alternativet vil være i strid mot overordnede planer: kommuneplanens arealdel, kommunedelplanen for Nyhavna og Kvalitetsprogrammet for Nyhavna. Alternativet vil medføre tilpasninger for tilstøtende planarbeid i Maskinistgata 2.

3.4 Trafikkforhold



3.4.1 Planforslagets trasé

- + Enklere anleggsgjennomføring da eksisterende Skippergata kan holdes åpen under bygging av ny Skippergata. Fordel for mange trafikanter.
- + Bedre lesbarhet for gående og syklende. Kobbegate vil bli en mer attraktiv forbindelse for gående og syklende da motorisert trafikk flyttes vekk fra gaten og gir en mer direkte linjeføring.
- + En mer oversiktlig løsning videre mot Kobbegate fra Strandveiparken for gående og syklende, som ikke krever kryssing av Skippergata.
- + Et mer naturlig skille fra vei til gate, både for kjørende og mange trafikanter. Trafikksikkerhet med en rett og oversiktig gate, og kryss i en kvartalsstruktur som kan gi lavere hastighet. Bytilpasset kjøreferd.
- o Utrykning fra brannstasjonen via Losgata skjer over sykkelvei og fortau.
- Krever undergang eller overgang for sykkel og gange – ikke mulig å krysse Skippergata i plan ved rundkjøringen.

3.4.2 Benytte eksisterende trasé

- Ved bruk av eksisterende trasé vil utrykningskjøretøy måtte kjøre via Losgata i kurven nær rundkjøringen ved Strindheimstunnelen. Utrykning må krysse sykkelvei og fortau i en kurve, som gir en uoversiktlig situasjon.
- Veiløp ut fra rundkjøringen, særlig for kjørende fra Strindheimstunnelen, er ikke optimal for større kjøretøy.
- Kurvene langs traséen krever en breddeutvidelse av kjørebane på opptil 2,5 meter. Dette medfører økt kryssingslengde for gående, og dermed økning av barriereeffekten.
- Dagens gangkryssing over Skippergate, med forbindelse mellom Solsiden og Nyhavna er utfordrende. Økt gang- og sykkeltrafikk reduserer avvikling av biltrafikk i Skippergata, og kan medføre oppstuvning av trafikk på hovedvegssystemet. Uten gangkryssingen er det fare for villkryssing.
- Kjørekomfort for kollektivtrafikken er dårligere enn ny trasé som følger flere kurver.
- Mindre naturlig skille fra vei til gate.
- Forbindelsen fra Solsiden til Kobbegate for gående og syklende endres ikke. Fremkommeligheten for mange trafikanter blir derfor ikke forbedret sammenlignet med ny trasé for Skippergata som får en mer skjermet og direkte trasé.
- Vil medføre forskyvning av kollektivholdeplass i Maskinistgata. Dette vil gi lengre avstand til holdeplassene for de som kommer fra Transittkaia.
- Krevende anleggsgjennomføring. Det er vanskelig å stenge Skippergata helt i anleggsperioden. Dette fordi traséen over Nyhavna er beredskapsrute ved stengt Strindheimtunnel. Anleggsarbeidet vil ta mer tid om gaten skal holdes åpen for trafikk i anleggsperioden.

4 Drøfting og anbefaling

Planforslagets trasé er forankret i overordnede planer (KPA, KDP og Kvalitetsprogrammet for Nyhavna) og legger grunnlaget for en målrettet og helhetlig byutvikling på Nyhavna.

Det er vurdert at planforslagets trasé legger til rette for en mer bymessig struktur med klare koblinger til gatenett og byrom. Den nye traséen strammer opp gatebildet, forsterker kvartalsstrukturen, og muliggjør en mer forutsigbar og helhetlig byopplevelse.

Umiddelbart kan det virke som om det er billigere å beholde eksisterende trasé, fordi en i utgangspunktet benytter eksisterende vei. Imidlertid vil ombygningen som kreves være omfattende og innebære breddeutvidelser, økt veiareal og større inngrep i tilgrensende eiendommer.

Planforslagets trasé gir mulighet for bedre styring av anleggsfasen, der eksisterende trasé kan holdes åpen under bygging.

Planforslagets trasé er vurdert til å være bedre tilrettelagt for myke trafikanter, med bedre fremkommelighet, økt trafikksikkerhet og et tydeligere skille mellom vei og gate. Den nye traséen styrker Kobbes gate som den viktigste forbindelsen for myke trafikanter. I planforslagets trasé får myke trafikanter en mer direkte linje, godt skjermet fra trafikk og med færre krysninger av kjørevei.

Ved å benytte eksisterende trasé vil veiens fotavtrykk oppleves dominerende, som gir en mindre urban og mer trafikkpreget gate. Dette kan påvirke totalopplevelsen og det viktige møte ved inngangen av Nyhavna på en negativ måte.

Samlet sett anbefales det å følge den nye traséen for Skippergata slik den er skissert i gjeldende kommuneplan, kommunedelplan for Nyhavna og Kvalitetsprogrammet.

Dette gir bedre forutsetninger for byutvikling, trafikkflyt, kollektivtilbud og myke trafikanters sikkerhet og opplevelse.

5 Referanser

Trondheim kommune. (2025, 09 03). *Kommuneplanens arealdel (KPA) og delplaner*. Hentet fra Trondheim kommune: <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/kommuneplanens-arealdeldelplaner/>

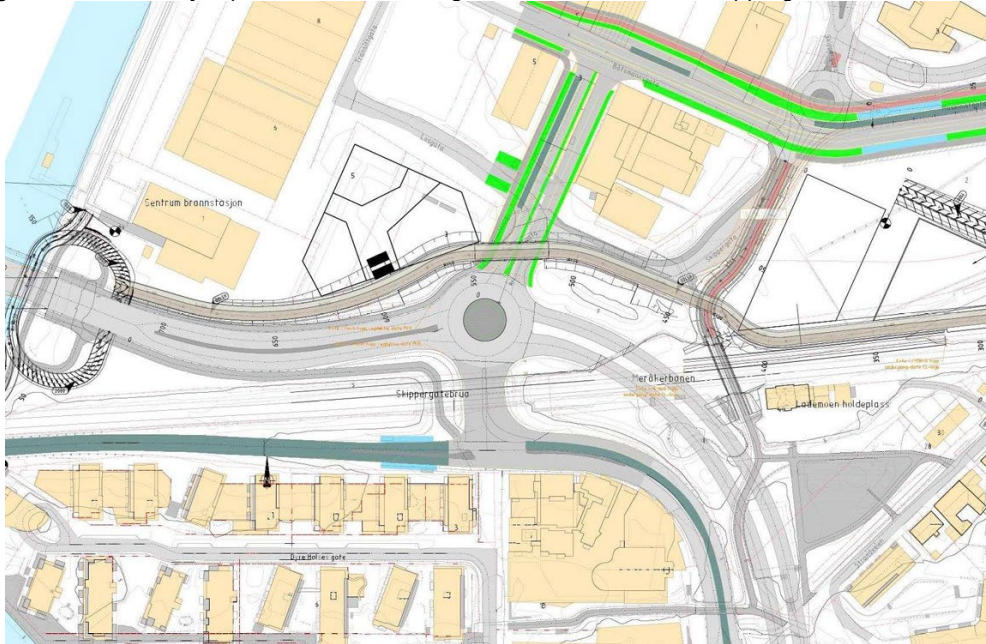
Trondheim kommune. (2025, 08 03). *Kvalitetsprogram for Nyhavna*. Hentet fra Trondheim kommune: <https://www.trondheim.kommune.no/aktuelt/k>

[unngjoring-arealplan/arkiv-andre-planer/kvalitetsprogram-for-nyhavna2/](#)

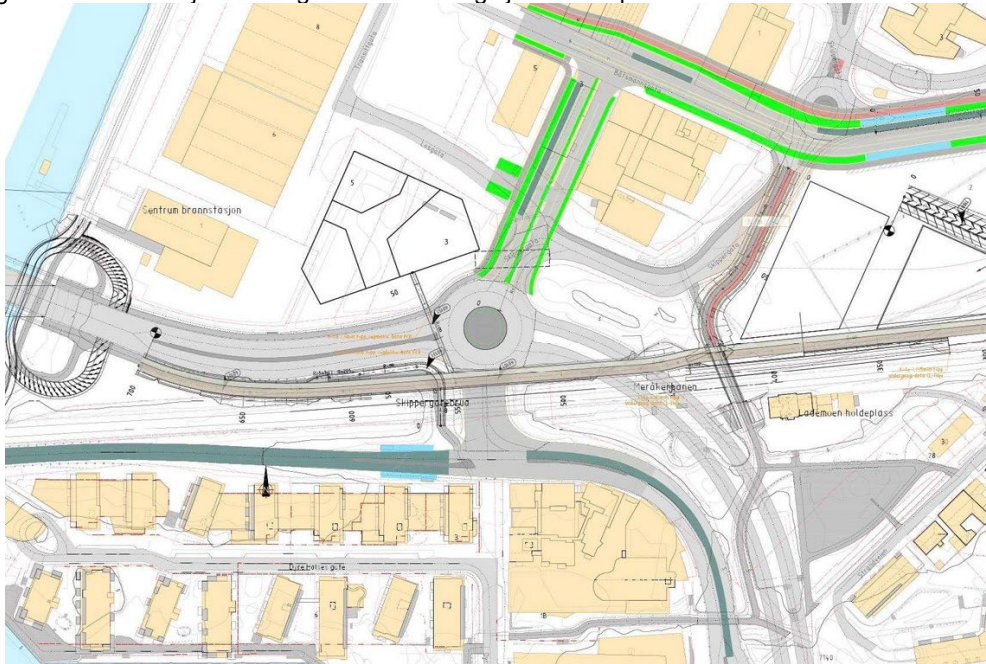
Trondheim kommune. (2025, 09 03). *Nyhavna, Kommunedelplan, k20110005*. Hentet fra Trondheim kommune: <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/kommuneplanens-arealdeldelplaner/kommunedelplan-nyhavna-k20110005/>

6 Vedlegg

1. Langs Lademoen stasjon på bakken i kulvert og videre i kulvert under Skippergata.



2. Langs Lademoen stasjon i bru og videre i bru langs jernbanen på sørsiden av rv. 706.



3. Langs Lademoen stasjon og videre over Skippergata i bru.

