

Saksfremlegg

Fv 6668, Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien, detaljregulering - offentlig ettersyn

2024/34167

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Fv 6668, Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Cowi, datert 04.06.2024, sist endret 18.10.2024, i bestemmelser sist endret 29.10.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 18.10.2024.

Før sluttbehandling av planen skal:

1. Kjørearealet reduseres og strammes opp for å gi en mer attraktiv bygate og redusere barrierevirkningene.
2. Fortau og gangfelt tas inn der det mangler.
3. Sykkelløsningene i kryss og i Skippergata bedres, i tråd med vedtatt formingsveileder for å sikre universell utforming og bedre lesbarhet og orientering for både gående og syklende.
4. Bredder på sykkelvei skal være mellom 3,5-4 meter i tråd med vedtatt formingsveileder, unntatt der det allerede er eksisterende utbygd sykkelvei.
5. Prinsipper for konkret utforming av kantsoner, fortau med vegetasjonsfelt og torg langs gata utarbeides og sikres i bestemmelsene.
6. Torgene o_TO1, o_TO2 og o_TO3 sikres opparbeidet som rekkefølgekrav.
7. Konsekvenser for støy i Jernbaneparken skal utredes, og det skal vurderes hvilke tiltak som kan gjennomføres for å sikre tilfredsstillende støyforhold.
8. Det vurderes å ta ut inn- og utkjørsel til Skippergata (o_KV5).

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Sammendrag

Saken gjelder planforslaget for ny metrobusstrasé gjennom Nyhavna, Fv 6668, som omfatter Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien. Hensikten med planen er å etablere en attraktiv hovedgate og kollektivtrasé med holdeplasser gjennom Nyhavna. Det skal sikres gode løsninger for gående og syklende. Viktige utfordringer i planen er å sørge for at kollektivtrafikken får god fremkommelighet, samtidig som gata ikke blir en barriere for gående og syklende på Nyhavna.

Bakgrunn



Flyfoto viser forslag til metrobusstrasé markert med rød linje og omkringliggende områder.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Cowi er plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trøndelag fylkeskommune. Komplette planforslag forelå 7.6.2024. Det var noen forhold som måtte utbedres og suppleres. Planforslaget ble supplert 21.10.2024 og kunne da behandles videre.

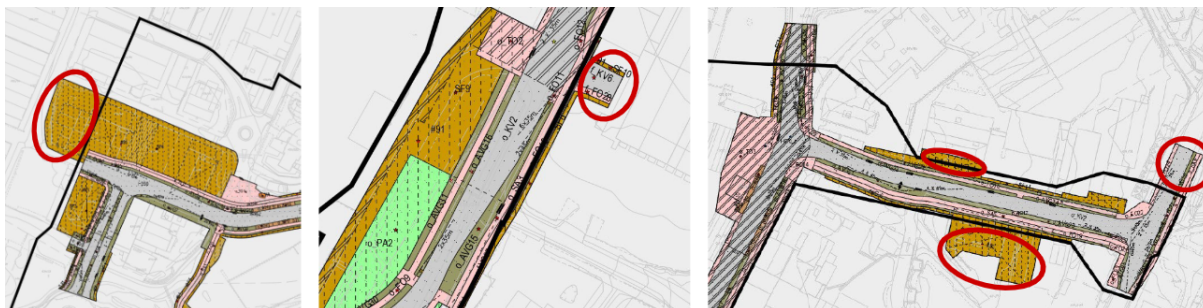
Planområdet grenser til flere pågående reguleringsplaner: Transittkaia, Maskinistgata 2, Reina og Jarlheimsletta. Forslagsstiller har gjort en god jobb med å koordinere denne reguleringsplanen og tilgrensende planer.



Flyfoto viser forslag til metrobusstrasé markert med rød linje, og tilgrensende reguleringsplaner.

Utvidelse av planavgrensningen etter varsel om oppstart

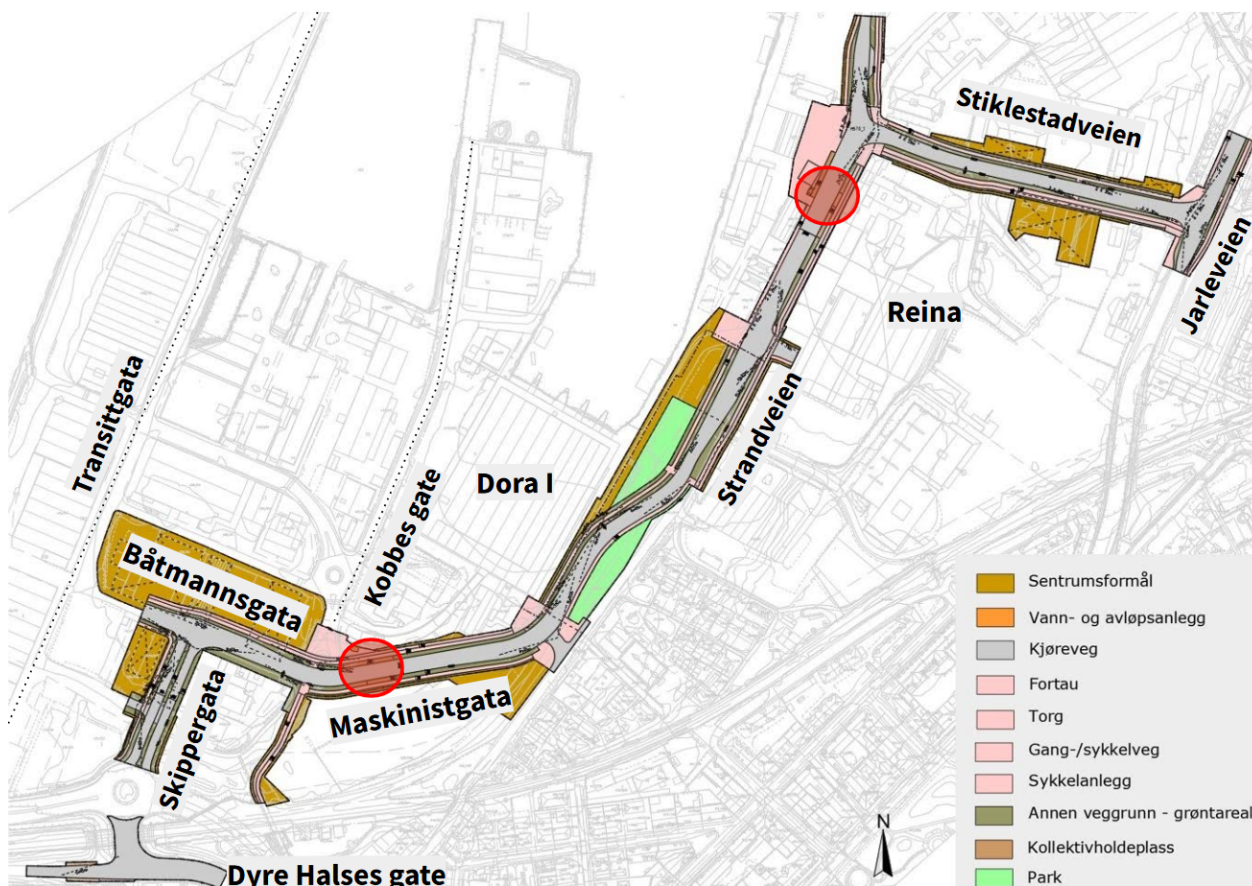
Etter varsel om oppstart er det gjort noen mindre endringer i planavgrensningen som gjør at planforslaget strekker seg utover varslet planområde. Endringene er beskrevet i planbeskrivelsen. Endringene gir ikke behov for å varsle noen nye hjemmelshavere.



Figurene viser utklipp av plankartet. Varslingsgrensen er vist med svart linje. Utvidelsene av planavgrensningen er vist med rød markering.

Fakta

Planområdet strekker seg fra Dyre Halses gate i sør til krysset Stiklestadveien - Jarleveien i nord. Metrobusstraséen reguleres i hovedsak som en trefelts hovedgate, men antall kjørefelt varierer fra to til fire. Det gjøres kun mindre justeringer ved dagens kollektivholdeplasser i Dyre Halses gate. Metrobusstraseen er planlagt med 40 kilometer i timen som fartsgrense.



Illustrasjon av planforslaget, der kollektivholdeplasser er vist med rød sirkel.

Det er planlagt kollektivfelt i sørgående kjøreretning forbi Dora I og i Skippergata. I tillegg er det planlagt kollektivfelt i nordgående kjøreretning forbi krysset til Reina.

Alle kryssene fra Skippergata til Jarleveien er planlagt med signalregulerte kryss med bussprioritering. Disse tiltakene vil sikre god framkommelighet for metrobussen. Forslagsstiller skal sende signalsøknad for kryssene på høring parallelt med at planforslaget legges ut på høring.

Det legges til rette for to kollektivholdeplasser på strekningen. En holdeplass i Maskinistgata og en holdeplass nord i Strandveien.

Det er lagt inn brede grøntrabatter med trær på begge sider av gata. Grøntrabattene skal ha vegetasjon i ulike høyder, med en kombinasjon av vegetasjon som er bladfellende, eviggrønn og med ulik blomstringsperiode. I tillegg skal vegetasjonen tåle saltvann og oversvømmelse.



Illustrasjonen viser perspektiv fra gangfelt over Maskinistgata, med nytt torg i Kobbegate i bakgrunnen og metrobussholdeplasser i Maskinistgata. Illustrasjonen er sett mot nord. Dagens nye kontorbygninger og byarkivet ses midt i bildet.

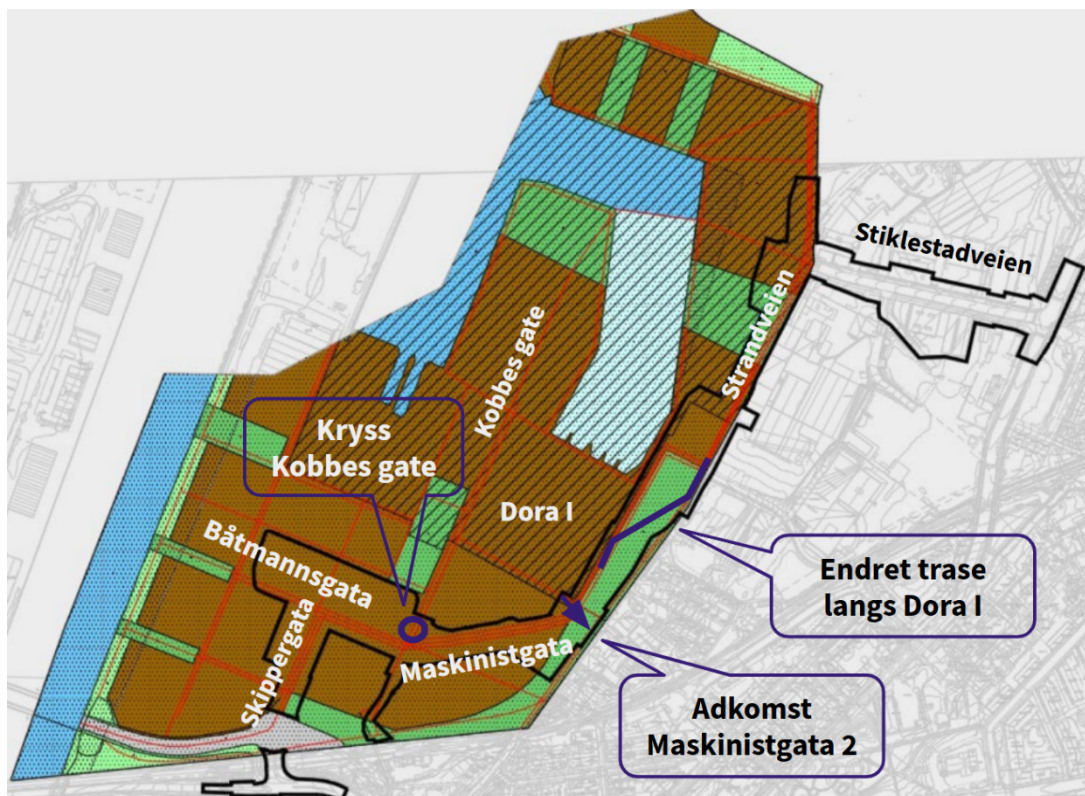
Det etableres tosidig fortau på hele strekningen, med unntak av området rundt Kjeldsberg kaffebrenneri, se kartfigur på side 2 for lokalisering av kaffebrenneriet. Det skal etableres sykkeltilbud langs hele strekningen, hovedsakelig sykkelvei langs fortau på den ene siden av gata. Planforslaget har gangfelt i alle armer i kryss, med unntak av krysset ved Kjeldsberg Kaffebrenneri. I Stiklestadveien er det kun lagt inn ett gangfelt. Langs metrobusstraseen er det regulert nødvendig areal til midlertidig rigg og anleggsområde, regulert som sentrumsformål.

Forholdet til kommuneplanens arealdel

I planbeskrivelsen for planforslaget vises det til både kommuneplanens arealdel 2012-2024 og kommuneplanens arealdel 2022 - 2034 for Trondheim kommune. Bystyret i Trondheim vedtok 26.09.2024 kommuneplanens arealdel 2022-2034, men denne er ikke rettskraftig enda. Det er ikke vesentlige avvik fra verken gjeldende eller nylig vedtatt kommuneplans arealdel.

Avvik fra kommunedelplan for Nyhavna

Planforslaget har tre avvik fra kommunedelplanen som har betydning for utviklingen av Nyhavna:



Figuren viser forholdet til kommunedelplan for Nyhavna. Planavgrensningen til metrobussplanen er vist med svart strek. Lilla markeringer angir avvik fra den overordnede planen. Lilla sirkel markerer krysset Maskinistgata - Kobbegata. Lilla pil viser ny adkomst til Maskinistgata 2 og lilla strek viser endret trasé forbi Dora I.

1. Maskinistgata 2 skal ifølge Kommunedelplanen ha adkomst fra krysset Strandveien og Maskinistgata, nord for Dora I. I planforslaget er adkomsten flyttet til et kryss sør for Dora I for å kunne forenkle veisystemet. Se kart på forrige side.
2. Kommunedelplanen for Nyhavna viser at Maskinistgata følger østfasaden til Dora I og møter Strandveien i et kryss nord for Dora I. Planforslaget har lagt til grunn en annen trasé forbi Dora I for å kunne forenkle veisystemet og gi mer plass til byrom på Strandveikaia. Det må avklares hvordan tapt parkareal skal håndteres videre i planen.
3. Planforslaget stenger Kobbegata for biltrafikk. Løsningen sikrer framkommeligheten for metrobussen, og gir en bedre løsning for gående og syklende på Nyhavna, enn slik det er vist i kommunedelplanen for Nyhavna. Der er krysset Maskinistgata - Kobbegata vist som et gatekryss der Kobbegata fungerer som adkomstvei til Maskinistgata.

Foreslått endring følger opp Kvalitetsprogrammet for Nyhavna, vedtatt i bystyrets møte 19.05.2022 i sak PS 0102/22, og politiske vedtak om Nyhavna som nullutslippsområde, vedtatt i bystyrets møte 21.11.19 i sak PS 0140/19, og bilfri bydel, vedtatt i bystyrets møte 14.12.17 i sak PS 0197/17.

Avvik fra Kvalitetsprogrammet for Nyhavna

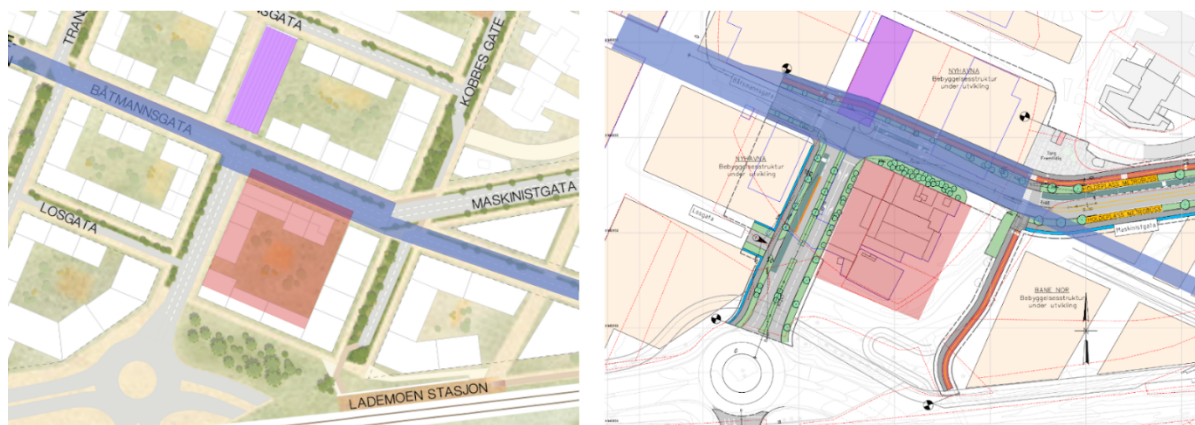
Båtmannsgata

I kvalitetsprogrammet for Nyhavna er det forutsatt at bebyggelsen til Kjeldsberg Kaffebrenneri rives for å gi plass til metrobusstraseen og en bymessig gate- og bebyggelsesstruktur, som samtidig gir en sikt- og orienteringsakse gjennom den framvoksende bydelen, i tråd med føringene i kommunedelplanen.



Flyfotoet viser bygninger som foreslås revet i planforslaget med blå farge. Rød linje markerer metrobusstraseen og svart linje markerer Båtmannsgata.

Planforslaget legger opp til å bevare bebyggelsen til Kjeldsberg kaffebrenneri. Båtmannsgata blir dermed liggende lengre nord enn det kvalitetsprogrammet viser. Dette gjør at bygningen i Styrmannsgata 3, som forutsettes bevart i kvalitetsprogrammet, ikke kan bevares likevel. I tillegg rives Styrmannsgata 1, Båtmannsgata 3 og 4.

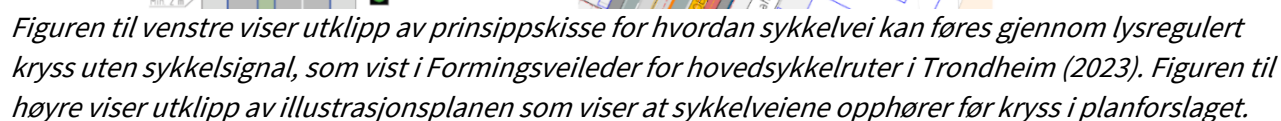


Figuren til venstre viser utklipp av Kvalitetsprogrammet for Nyhavna. Figuren til høyre viser utklipp av illustrasjonsplanen til planforslaget. Rød farge viser hvor Kjeldsberg Kaffebrenneri ligger i forhold til foreslått gatestruktur. Blå farge markerer Båtmannsgata. Lilla farge markerer bygg forutsatt bevart i kvalitetsprogrammet.

Sykkeltilretteleggingen i planforslaget inngår som en del av hovedsykkelnett i Trondheim kommune. Det er regulert inn sammenhengende sykkelvei med fortau i planforslaget, med unntak av i Skippergata. Der er det vist gang- og sykkelvei.



I planforslaget opphører sykkelveiene før kryssene, slik at gående og syklende må dele arealene før gangfelt. Dette er i strid med bystyrevedtak 30.09.2020 i sak PS 0116/20, *Status for måloppnåelse på sykkel*, ved at gående og syklende blandes i Skippergata og før kryss.



Metrobusstraseens rolle i gatestrukturen

Alle tilstøtende reguleringsplaner får én adkomst hver til metrobusstraseen. Unntaket er reguleringsplanen på Reina, hvor det planlegges en ekstra avkjørsel for å ivareta varelevering til E. C. Dahls bryggeri. Planforslaget kan medføre at det blir noe mer trafikk i adkomstgatene til de tilgrensende reguleringsplanene.



Figuren viser en prinsippskisse av hovedgaten og hvordan adkomster til tiliggende planer er foreslått løst. Sirkler viser lokalisering av kollektivholdeplasser.

Trafikkrapport

Trafikkrapporten har lagt til grunn lave trafikk tall for å følge opp nullvekstmålet og politiske vedtak om at Nyhavna skal være en bilfri bydel. Trafikkrapporten viser at kollektivfeltene sikrer god og regulær fremkommelighet for metrobusser uten store forsinkelser i rush. Færre kryss gir positiv virkning for metrobussens framkommelighet. Biler får derimot noe forsinkelser i rush, spesielt i sørgående kjøreretning, som gir metrobussen et viktig konkurransefortrinn. I tillegg viser følsomhetsberegninger at løsningene i planforslaget tåler mer trafikk uten at forsinkelsene for kollektivtrafikken øker.

Argumenter for planforslaget

Metrobusstraseen som forutsetning for byutviklingen av Nyhavna

Planforslaget følger opp kommunedelplanen for Nyhavna, som i § 3.1 sier at godkjent detaljreguleringsplan for hovedgate og kollektivtrasé skal legges til grunn for forslag til reguleringsplan for delområde 1, 2, 3, 5, 7, 8 og 9. på Nyhavna. I tillegg sier § 10.4 at “Før det kan gis brukstillatelse for bebyggelse innen de enkelte delområdene, skal offentlige gater, herunder de ulike delene av Maskinistgata, være opparbeidet i henhold til fordeling (...)”. Planforslaget vil slik bidra til framdrift for planene på Nyhavna, og sikre at tiliggende planer tilpasses til metrobusstraseen.

Gode og bærekraftige mobilitetstilbud legges til grunn for utviklingen av Nyhavnaområdet. Metrobusstraseen og nye gang- og sykkeltraseer er avgjørende for at nye beboere i Nyhavnaområdet får gode alternativer til å kjøre privatbil. Færre adkomster og et forenklet veisystem på Nyhavna bidrar til å nå Miljøpakkens nullvekstmål og bystyrets vedtak om bilfri bydel. Planforslaget prioriterer kollektiv, sykkel og gange.

Grønn og attraktiv hovedgate med stor andel gatetrær og vegetasjon

Planforslaget sikrer brede grøntrabatter med plass til gatetrær på begge sider av gata. Trær og vegetasjon i ulike høyder i gata er vesentlig for å kunne skape en bymessig hovedgate:

- Trær tydeliggjør gatas betydning som hovedgate. Dette gjør byen enklere å orientere seg i og mer attraktiv å ferdes i.
- Trær og vegetasjon gir gode sanseopplevelser i øyehøyde og årstidsvariasjon.
- Trær bryter ned høydevirkningen av bebyggelsen.



Illustrasjonen viser perspektiv fra gangfelt, sett sørøst med Dora I til høyre.

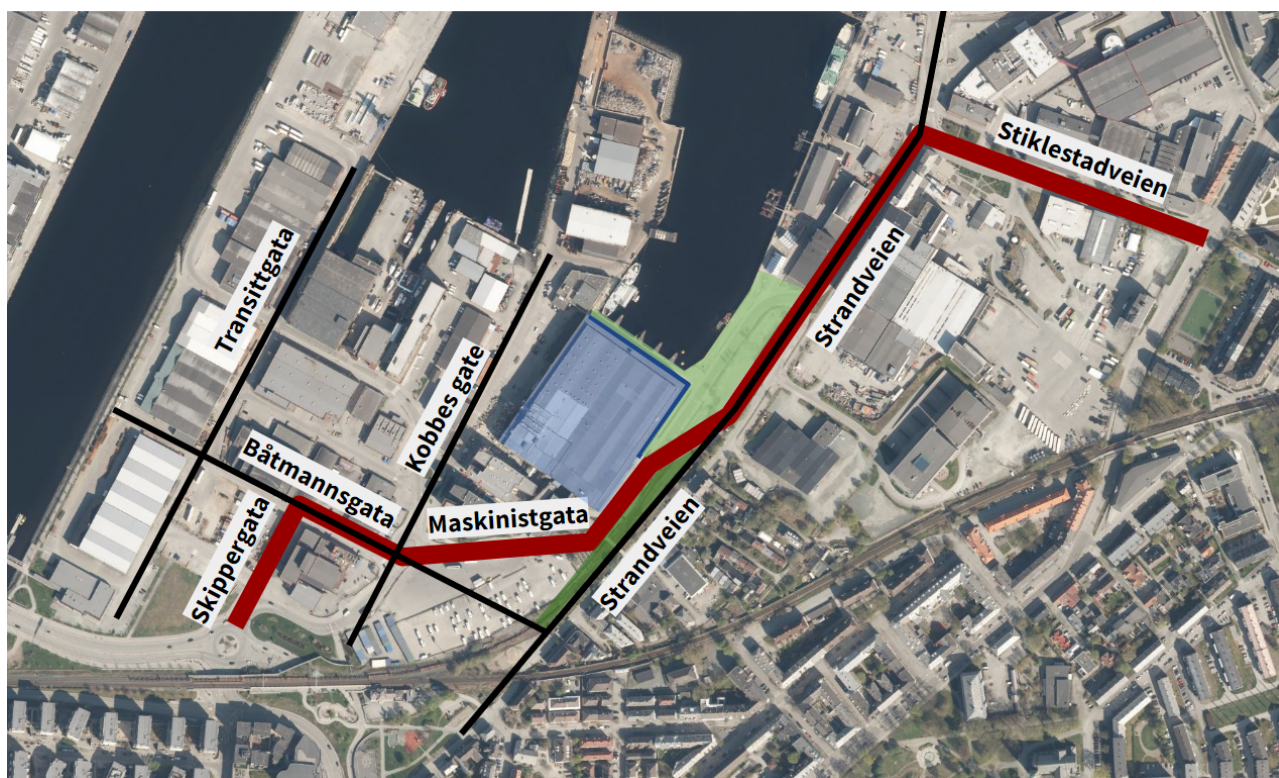
Bymessig gatestruktur

Planforslaget skaper en bedre situasjon enn i dag, og følger opp kommunedelplanen for Nyhavna. Traseen strammes opp med tydelige gatekryss, og endrer preg fra vei til gate.

Metrobusstraseen, jernbaneparken, Strandveikaia og Dora I i bystrukturen

Planlagt metrobusstrasé skrå gjennom jernbaneparken, som ligger øst for Dora I, og deler jernbaneparken i to. Det er uheldig å dele parken i to, men de store fordelene ved å frigi areal for rekreasjon nord for Dora I er større enn ulempene ved å dele parken i to.

Grepet legger til rette for et byrom langs sjøkanten med store kvaliteter og mulige grøntverdier. Dette byrommet er ikke sikret i planforslaget. Hvordan byrommet bør sikres er et tema som byplankontoret ønsker innspill om i høringsperioden.



Figuren viser forholdet mellom metrobusstrase, øvrige gater og eksisterende park og forslag til ny plassering av parkareal. Metrobussen er markert med rødt, øvrig gatestruktur markert med svart, Dora I markert med blått, byrom ved Strandveikaia markert med lys grønn farge og jernbaneparken markert med mørk grønn farge.

Å endre trasé for metrobussen gjennom jernbaneparken frigir også det nordøstre hjørnet på landemerket Dora I. Dora I er et stort kulturminne som trenger tilstrekkelig åpent rom rundt seg. Et stort byrom ved Strandveikaia som strekker seg fra Dora sitt nordøstre hjørne og videre nordover vil styrke Dora som kulturminne.

Mulige forbedringer i planforslaget

Redusere barrierevirkning

Byplankontoret mener planforslaget legger for stor vekt på å avvikle gjennomgående trafikk på Nyhavna, og for lite vekt på Nyhavna som oppholdssted. Kjørearealet blir bredt, og det blir langt å krysse på tvers av gata for gående. Det er heller ikke gangfelt eller fortau på alle steder hvor det er behov. I Skippergata, der barrierevirkningen er størst, mangler det både fortau, sykkeltilbud og gangfelt.

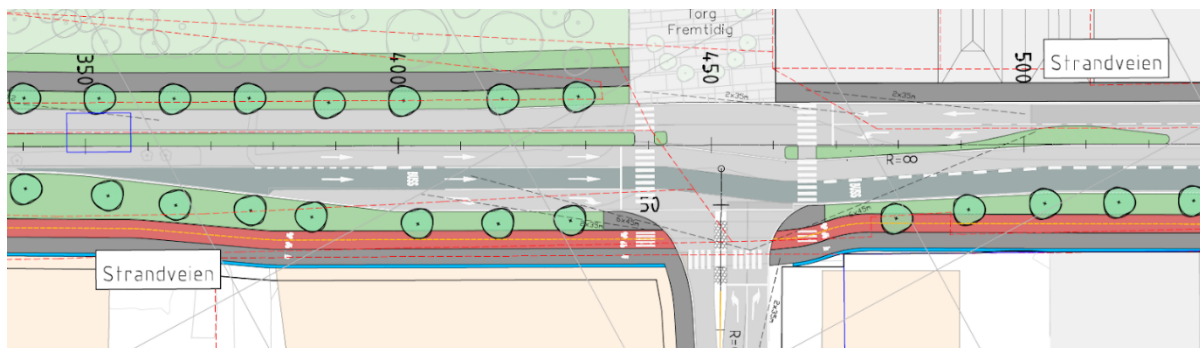
Det er viktig at hovedgata gjennom Nyhavna bidrar til å binde området sammen, og ikke deler det opp. Planforslaget må i større grad bidra til at gående blir prioritert. Ved å gjøre kjørearealet smalere, blir det mer areal til fortau. Det må også legges til gangfelt der det mangler.



Figuren viser gangfelt som ligger inne i planforslaget med grønn markering og gangfelt som mangler med rød markering. Fortau som mangler er markert med rød linje.

Mindre veipreg på gata

Byplankontoret mener planforslaget har for mye veipreg. I kommunedelplanen for Nyhavna gis det føringer om en urban bydel med kvartalsstruktur med gater. Ved holdeplassene ved Dora I og ved kryss til Reina er det tatt inn refuger og midtdelelere som er to meter brede. Planforslaget gir derfor mye asfaltert areal og stor gatebredde.

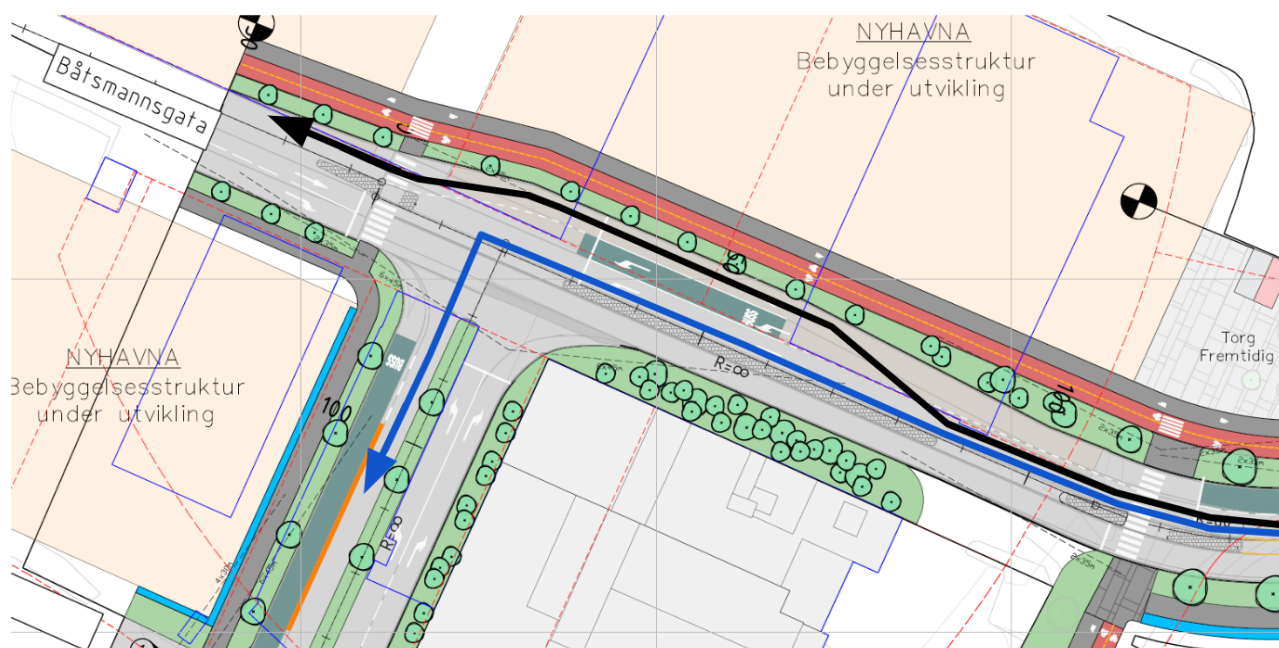


Figuren viser utsnitt av krysset ved Reina, der metrobusstraseen utvides fra to til fire felt. I figuren er midtdelelene vist som grønne, men utformingen er ikke sikret.

Midtdelelere, trafikkøyer og antall kjørefelt er ikke sikret, med unntak av i Skippergata. I bestemmelsene er det tillatt å gjøre mindre justeringer av linjeføring innenfor formålet *offentlige samferdselsanlegg*, forutsatt at endringene ikke medfører dårligere trafiksikkerhet eller fremkommelighet enn vist i reguleringsplanen. Det betyr at gatetverrsnittet kan justeres slik at det i framtida kan etableres et ekstra kjørefelt på hele strekningen, som vil gå på bekostning av areal til gående, syklende og grønnstruktur.

I kryss ved Kjeldsberg og avkjøring til Reina er det i illustrasjonsplanen vist tre felt i samme kjøreretning med midtstilt kollektivfelt. Dette krever skilting med portal eller galge over kjørefeltene, fordi det er ulik påbudt kjøreretning i to eller flere felt. Slike løsninger bidrar ikke til

en bymessig utforming av metrobusstraseen. Ekstra svingefelt mot kryss gir utvidelser av kjørearealet.



Figuren viser utsnitt av illustrasjonsplanen. Svart pil viser kjøremønster for kjøretøy som skal kjøre rett frem fra Maskinistgata, til Båtsmannsgata over videre mot Transittgata. Kjøremønsteret krever to filskift til høyre for å kunne kjøre rett fram. Blå pil viser at hvis man kjører rett fram, må man ta venstresving.

Andre vurderinger av planforslaget

Hvordan kan metrobusstraseen bli mer bymessig?

Det er utarbeidet design- og utformingsprinsipp for metrobusstraseen, men kantsoner, fortau, vegetasjonsfelt og torg langs gata, er ikke tilstrekkelig innarbeidet i planforslaget. Til tross for innslag av trær og grønt, er det lite variasjon i utformingen langs gata. Det er få elementer som bryter opp gata og den vil oppleves som lang.

Gategulvet må utformes slik at det blir mer variert, attraktivt og opplevelsesrikt. Reduksjon av kjørearealet, ved å forenkle gateanlegget og stramme opp kryss og linjeføring, vil gi handlingsrom for dette. Grepet vil gi mer areal til grønnstruktur, gatetrær, torg og fortau, og flere oppholdskvaliteter for de gående. Sånn kan man bryte opp gata og øke attraktiviteten.



Fig. 5-19: Annet belegg i kantsoner. Kilde: Kantsoner i København



Fig. 4-23: Eksempel på variert og organisk vegetasjon fra Sheffield's Grey to Green Scheme. Kilde: Sheffield City Council



Fig. 5-20: Jaktgatan, Stockholm. Kilde: Landezine

Figuren viser en sammenstilling av illustrasjoner fra design og utformingsprinsippene som viser eksempler på ulike sekvenser.

Konkrete prinsipper for plasseringen og utstrekningen av sekvensene må tydeliggjøres og sikres i bestemmelsene. Byplankontoret mener følgende må ivaretas:

1. Variasjon i trekker: trær i vegetasjonsfelt og trær som del av fortaussone
2. Variasjon i møblering av gata
3. Byrom for opphold, opplevelse og lek
4. Bredere kantsone langs fasade der det er plass til kafebord og annen tilrettelegging for byliv

Sammenhengende sykkelløsning langs metrobusstraseen

Plassering av sykkeltilbud langs sørsiden av Stiklestadveien gir trafiksikkerhetsutfordringer ved hjørnet til E. C. Dahls og ved utkjøring fra Reina. Det er usikkert om den eksisterende sykkelveien på sørsiden av Stiklestadveien må graves opp som følge av metrobusstraseen eller ikke. Dersom sykkelveien uansett må graves opp, bør det vurderes om den bør flyttes til nordsiden av Stiklestadveien. Nettet for gående og syklende må være robust og lett tilgjengelig. Tilstrekkelig areal til gående og syklende bør sikres i alle akser i kvartalsstrukturen, slik at tilbudet kan endres og tilpasses over tid.

Torg må sikres med rekkefølgekrav

Planforslaget innebærer at noe av dagens veganlegg legges om. For å sikre opparbeidelse av torg og en bymessig gatesituasjon der dagens rundkjøring ligger, i krysset mellom Maskinistgata og Skippergata, må torget o_TO1 sikres med rekkefølgebestemmelse. I tillegg må o_TO2 og o_TO3 sikres opparbeidet, siden fortauet langs metrobusstraseen inngår i torgarealet.

Forbedre holdeplasstruktur og kollektivtilgjengelighet

Plasseringene av de to holdeplassene i planforslaget er i tråd med bystyrets vedtak om metrobusstraseen 16.06.2024 i sak PS 0098/21. Det blir 525 meter mellom holdeplassene i Maskinistgata og Strandveien.

Nyhavna skal bli bilfritt sentrumsområde med mange målpunkt, høy tetthet av boliger og arbeidsplasser. Byplankontoret mener det bør vurderes en tettere holdeplasstruktur. Planforslagets utforming muliggjør en ny holdeplass nord for Dora 1/sør for krysset til Reina, rett ved gangaksen fra Strandveikaia, gjennom Reina og til Lademoen. Ved en slik endring bør holdeplassen i Strandveien ved E. C. Dahls flyttes til midten av Stiklestadveien, og sikres med gangfelt på hver side av holdeplassen. Grepet kan bidra til å styrke eksisterende og fremtidige ganglinjer på Nyhavna og Lademoen.



Figuren viser alternativ plassering av holdeplasser. Grønn sirkel viser holdeplass i planforslaget. Gul sirkel viser holdeplasser som kan vurderes flyttet og røde sirkler viser mulige nye plasseringer av holdeplasser. Stiplet strek viser gangakser.

Vurdere løsning for vareleveringslomme og kollektivholdeplass nord i Strandveien

I Strandveien, nord for krysset mot Stiklestadveien, er det tatt inn en vareleveringslomme, som skal betjene næringsarealer i planområdet Jarlheimsletta. Løsningen er uheldig siden varer må trilles over sykkelvei og fortau. Store kjøretøy har ingen naturlig snuplass i nærheten.

Nord for vareleveringslomma ligger det i dag en kollektivholdeplass for linje 20. Holdeplassen er ikke regulert eller sikret i planforslaget. Dersom holdeplassene for metrobuss flyttes fra Strandveien til Stiklestadveien i planforslaget, som beskrevet over, kan både metrobussen og linje 20 bruke holdeplassene.

AtB har beskrevet denne alternative traséen for linje 20 i sin merknad ved varsel om oppstart. Byplankontoret mener at denne muligheten må vurderes nærmere før sluttbehandling. Direkte overgang til linje 20 fra metrobussen er ikke mulig med planforslagets forslag til holdeplasser.

Båtmannsgata må sikres som akse

Byplankontoret mener det er viktig at Båtmannsgata får et gateløp som er rett og gjennomgående, med sikt fra øst til vest. Båtmannsgata er den eneste tverrgående gata og er viktig for å kunne orientere seg i bystrukturen. Dette ivaretas i planforslaget, men innebærer at reguleringsplanene for Maskinistgata 2 og Transittkaia må justeres etter ny linjeføring av Båtmannsgata som metrobussplanen setter.

Forslagsstiller foreslår at lokalene til Kjeldsberg Kaffebrenneri videreføres, slik at de kan fortsette produksjonen. Dette gjør at Båtmannsgata 4, Styrmannsgata 1 og 3 må rives, og betyr at flere bedrifter og idrettslag mister sine lokaler. Det er uheldig. Samtidig er det lagt opp til at byggene må rives på sikt for å kunne følge opp kommunedelplanen for Nyhavna. Byplankontoret ønsker innspill på hvordan disse arealene kan opparbeides til midlertidig bruk før tomtene realiseres gjennom utbygging.

Stiklestadveien – en bred og grønn allmenning mot sjøen

Stiklestadveien vil få et bredere tverrsnitt enn i dag, med en total bredde på 29,5 meter. Da må bebyggelsen i deler av Stiklestadveien 3 og deler av Jarleveien 8 A rives. I tillegg er Stiklestadveien 2, der det i dag ligger et buldresenter, også foreslått revet. I pågående planforslag for Reina og Jarlheimsletta er disse bygningene planlagt revet som følge av byutviklingen i området.

Byplankontoret støtter breddeutvidelsen av Stiklestadveien, som vil gi brede fortau og grøntrabatter med gatetrær. Stiklestadveien har et potensial som en grønn allmenning med utsikt mot sjøen, i et område som vil få høy bebyggelse på begge sider av gata.



Illustrasjonen viser perspektiv for krysset Stiklestadveien - Strandveien, sett mot sør. Grønnblå bygningsmasse viser foreløpige planer på Reina.

Andre utfordringer som må følges opp mot sluttbehandling

- Planforslaget regulerer Kobbes gate, mellom Maskinistgata og jernbanen, som sykkelvei med fortau. Den må utformes som en gate for gående og syklende.
- Metrobusstraseen inngår i «Overordnet plan for teknisk infrastruktur for Nyhavna», og det er mange nye kabler og rør som skal legges i gata. Det er usikkert om det tas nok hensyn til trær i løsningen som skisseres for teknisk infrastruktur når det gjelder å sikre tilstrekkelig vekstvilkår. Infrastruktur og rotsoner må ikke komme i konflikt med hverandre.
- Planforslaget sikrer ikke adkomst for bylogistikk til Strandveikaia eksisterende bebyggelse.
- Det mangler fortau på begge sider av Losgata. Det må reguleres inn fortau i Losgata før sluttbehandling, slik at fortau i Losgata kobles sammen med gang- og sykkelvei i Skippergata.
- Gangfelt er ikke sikret i planforslaget. Det er vist i illustrasjonsplan, men er ikke vesentlig beskrevet i planbeskrivelsen. Det er ikke mulig å sikre gangfelt etter plan- og bygningsloven. Planbeskrivelsen bør fylles ut på dette punktet til sluttbehandling.
- Det bør utføres en klimagassberegning for prosjektet.

Prosess og medvirkning

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort 23.11.2022 i Adresseavisen, samt publisert på Trøndelag fylkeskommune sin nettside. Frist for merknader og innspill ble satt til 5.1.2023.

Ved varsel om oppstart kom det 15 innspill. Trøndelag fylkeskommune og AtB er opptatt av bussens framkommelighet. Nyhavna utvikling viser til at traseen ikke må bli en barriere og at det er nødvendig med en inn- og utkjøring i Kobbegate for å unngå unødvendige omkjøringer. I tillegg mener de at det er uheldig å legge hovedveien tett inntil kaifronten på Strandveikaia. Øvrige forslagsstillere for tilgrensende planer melder om behov for adkomst til sine områder. Kjeldsberg Kaffebrenneri AS opplyser om at leieavtalen går ut om 25 år, og at kaffebrenneriet ikke har noen planer om å flytte.

Høringsinnspillene er oppsummert i eget vedlegg til denne saken, merket «Oppsummering av uttalelser ved varsel om oppstart» sammen med forslagsstillers kommentarer.

Byrådets vurdering

Prioritering av planprosesser for prosjekter i Miljøpakken

Byrådet vil prioritere planprosesser for prosjekter i Miljøpakken, slik at det blir fortgang i utbygging av offentlig infrastruktur. Metrobusstrase gjennom Nyhavna er et viktig premiss for å sikre en god infrastruktur for Metrobuss gjennom et strategisk viktig transformasjonsområde i Trondheim. Det er derfor viktig at saken nå sendes på høring slik at videre planlegging på Nyhavna kan fortsette.

Oppfyllelse av nullvekstmål og mål om bilfri bydel

Byrådet er opptatt av at helheten av prosjekter og tiltak i Miljøpakken sannsynliggjør oppfyllelse av nullvekstmålet. Sikring av kollektivtrafikkens framkommelighet over bilens framkommelighet gjennom Nyhavna er et viktig premiss for planforslaget og følger opp tiltakene i mobilitetsplanen for Lade og Nyhavna som snart sendes på høring.

Byrådet mener at en hovedvei for personbiler over Nyhavna gjør det utfordrende å nå kommunens mål for utviklingen av Nyhavna som en bilfri bydel. Høy trafikk i gata krever at det brukes mye areal på kollektivfelt og svingefelt, og legger også premisser for adkomst til aktørene langs gata, slik som Nyhavna utvikling, Kjeldsberg kaffe og Reina. Hovedåren mellom bydelene i området er Strindheimstunnelen.

I planforslaget ligger det en inn- og utkjørsel (o_KV5) ut i Skippergata. Byrådet mener det skal vurderes å ta ut denne, for å sikre framkommelighet for metrobussen.

Flere grønne og levende møteplasser

Byrådet har et mål om å transformere flere gater og byrom til grønne og levende møteplasser. I denne saken må dette veies opp mot tiltakene som skal sikre metrobussens framkommelighet. Bystyret har vedtatt at gata skal planlegges som trefelts-gate, hvor kollektivfelt brukes for å sikre god framkommelighet. Planforslaget viser at mange deler av gata er planlagt med fire felt, og det er ikke alle steder langs traseen at det er opplagt hvordan ekstra feltbruk faktisk vil gjøre noen forskjell for kollektivframkommeligheten. Traseen planlegges med to meters midtrabatt langs Nyhavna og Maskinistgata og Reina. Midtrabatten har nytte for fotgjengere ved kryssingspunkter,

men kunne vært brukt til utvidet gangfelt, møbleringssone eller ekstra utbyggingsareal langs resten av traseen.

Gode forhold for gående og syklende og redusert barrierevirkning

Det foreslås mange kjøre- og svingefelt som gir en barrierevirkning i tillegg til en lavere prioritering av gående og syklende. For å nå nullvekstmålet må vi ikke bare prioritere kollektiv, men også bygge omgivelser som er gode for gående og syklende. Dette er spesielt viktig i en bydel som ligger tett på sentrum og hvor potensialet for at nye beboere reiser med sykkel og gange er størst. Det må derfor gjøres en avveining mellom gatas veipreg for å sikre fremkommelighet for kollektiv og tiltak som gjør den attraktiv for gående og syklende. Jernbanen er også en barriere i området, og for å sikre at det er enkelt og trygt å gå, sykle og reise kollektivt til og fra bydelen, må barrierevirkningene for metrobusstraseen reduseres slik at det ikke blir to større barrierer til og fra bydelen.

Byrådet mener at planforslaget har tilstrekkelig med fotgjengerkryssinger langs Strandveien og Maskinistgata, men har for få kryssingspunkter i Stiklestadveien og i krysset Båtmannsgata/Skippergata. Metrobusstraseen har enkelte gode krysningspunkter, men flere kryss krever fotgjengerkryssing over to eller tre felt i samme kjøreretning, som forverrer tryggheten til gående og vil være trafikkfarlig i situasjoner med gulblink.

Byrådet mener at metrobusstraseen har så få gode krysningsmuligheter at den i stor grad vil oppleves som en barriere mellom Nyhavna og Lademoen/Reina.

Hovednett for sykkel er ikke løst i planforslaget, og må løses i naboplaner. Byrådet mener planforslaget skal følge vedtatt formingsveileder ved utforming av sykkelløsninger i planforslaget, slik at det blir trygt og attraktivt for flere å velge sykkel. For å sikre universell utforming og lesbarhet og orientering for gående og syklende, skal også sykkelløsningene i kryss løses i tråd med formingsveilederen.

Byrådet foreslår derfor flere vedtakspunkter for å se nærmere på tiltak for gående og syklende, i tillegg til utforming.

Redusere støy

Jernbaneparken vil bli et viktig område for rekreasjon siden resten av området vil få høy tetthet. Da er det viktig å sikre at parken får gode oppholdskvaliteter. Støyforholdene i parken virker ikke å være utredet og ivarettatt. Det er uheldig og i strid med retningslinjer (T-1442) og KPA å planlegge med park i rød og gul støysone.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen legger til rette for økt bruk av kollektiv, sykkel og gange fremfor bil, noe som bygger opp under at Nyhavna bygges ut etter bærekraftsmål for en tett og sentrumsnær bydel.

Ved riving av bygg skal det søkes å gjenbruke så mye som mulig av materialene. Dette sikres gjennom bestemmelsene.

Det er registrert forurensnet grunn i planområdet. Bestemmelsene sikrer at alle tiltak planlegges og gjennomføres slik at forurensning fra grunnen ikke kan føre til helse- eller miljøskade.

I tråd med føringene fra Miljøprogrammet for Nyhavna skal anleggsplassen samt transport til og fra anlegget være utslippsfri.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Ny metrobusslinje gjennom området vil være positivt ved at arbeidstakere og kunder kan komme seg til Nyhavna med kollektivtrafikk. Samtidig kan anleggsfasen i en periode gi redusert framkommelighet.

Noe næringstrafikk vil måtte kjøre omveier sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil gi en liten negativ påvirkning på næringstrafikken. Det er sikret i bestemmelsene at det skal tilrettelegges for at store spesialtransporter fra Transittkaia kan fraktes med bil østover på veinettet.

En transformasjon av Nyhavna forutsetter en byomforming og vil ha konsekvenser for eksisterende bebyggelse. Planforslaget forutsetter at flere næringsbygg rives, som fører til at flere bedrifter og idrettslag må finne lokaler et annet sted. Dette innebærer tapte inntekter til utleier, Nyhavna Eiendom AS, og kan også bety dyrere leie, mindre sentrale lokaler og økt transportbehov for aktørene som må flytte.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Prosjektet er tenkt gjennomført i regi av Miljøpakken. Det er viktig at framdriften prioriteres, slik at resten av Nyhavna raskt kan bygges ut.

Nytt offentlig torg på Strandveikaia, o_TO3 og deler av o_TO1, vil gi Trondheim kommune økte driftskostnader. Torget o_TO2 ligger på fylkeskommunal eiendom.

Byrådets konklusjon

Byrådet mener planforslaget er viktig for å følge opp målene om at det skal være enkelt å reise med gange, sykkel og kollektiv på Nyhavna. Tiltakene som foreslås i planen skal prioritere Metrobussens framkommelighet men det må også gjøres avveininger for å sikre gode forhold for sykkel og gange. Byrådet er positiv til planforslaget og anbefaler at det legges ut på høring men med flere vedtakspunkter som må følges opp fram mot sluttbehandling.

Byrådet i Trondheim, 20.11.2024

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat, Detaljregulering av Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien, metrobusstrasé gjennom Nyhavna, r20220031, førstegangsbehandling
- 2 Planbeskrivelse
- 3 Plankart
- 4 Bestemmelser
- 5 Illustrasjonshefte B, C-O og F-Tegning
- 6 Drøfting av avkjørsler fra metrobusstrase
- 7 Trafikkutredning
- 8 Vurdering av løsning for holdeplasser og sykkel i kryss
- 9 Design- og utformingsprinsipper
- 10 Oppsummering av uttalelser ved varsel om oppstart
- 11 ROS-analyse