

Sammenstilling av konsekvensutredning for trafikk og mobilitet

Transittkaia (Nyhavna)

Premisser

Dette dokumentet er et ikke-teknisk sammendrag/oppsummering av konsekvensutredning for trafikk og mobilitet, herunder fagnotatet trafikk og mobilitet, datert 14.11.2024 (Artelia). Planforslaget legger det pågående mobilitetsarbeidet for Trondheim øst til grunn for planarbeidet. I dette arbeidet inngår «*nullalternativet*», utarbeidet av COWI i regi av Trondheim kommune (TK), Trøndelag fylkeskommune (TRFK) og Statens Vegvesen (SVV). "Nullalternativet" utarbeidet av COWI ligger til grunn for utkast til mobilitetsplan for Lade-Nyhavna (datert 28.06.2024) og metrobusssprosjektet – planforslag for kollektivtrasé i Maskinistgata (r20220031). Nylig vedtatt arealdel ble vedtatt med høyere parkeringsdekning enn lagt til grunn i utredningene, se foreløpig utgave av KPA 2022-2034 revidert etter bystyrevedtak 26.09.2024 §14.1 (ikke rettskraftig). Planforslaget legger utkast til arealdel datert 07.05.2024 til grunn, dette er i tråd med forutsatt parkeringsdekning i "*nullalternativet*". For å redegjøre tilfredsstillende for samsvar og avvik til dette mobilitetsarbeidet, er planforslag for Maskinistgata - metrobusssprosjektet (r20220031) lagt til som utredningsalternativ 0.2 (UA0.2).

I byutviklingsutvalgets vedtak ble følgende tilføyd planprogrammet (protokoll PS 34/2024):

1. *Under punktet mobilitet må vedtatt mobilitetsstrategi og vedtatte mål om personbiltrafikken i Trondheim legges til grunn.*
2. *Kultur og næring må tas inn som et eget utredningstema som skal følge opp vedtatt kulturprogram og vedtatt næringsprogram. Gjennom utredningen må behovet for kaikant og dokk, samt behov for adkomst for tungtransport og store volum synliggjøres.*
3. *Under punktet naturmangfold må det vurderes tiltak for å styrke biologisk mangfold.*

Reguleringsplanen for Transittkaia må ikke må binde opp framtidige løsninger for trafikksystem og arealbruk utenfor planområdet.

Det er vedtatt videre havnedrift innenfor prosjekt- og beredskapshavnen (felt H1 i kommunedelplanen), og transport (inkl. spesialtransport) via Transittgata, samt bestemmelsesområde #1 kaibasert næring (utenfor planområdet) i nylig vedtatt arealdel (vedtatt 26.09.2024), inngår som et premiss for planarbeidet. Samtidig legger ikke planforslaget føringer for den fremtidige plansaken og bruken av delområdene mellom Dora I og planområdet.

Vurdering

Det er utfordrende å sammenligne alternativene pga. ulik detaljeringsgrad, og dekningsområde. Alternativene er også relativt like, alle baserer seg på kommunedelplan for Nyhavna, det er derfor hovedsakelig snakk om små avvik. I tillegg ligger kommunedelplanen (referansesituasjonen), kvalitetsprogrammet (utredningsalternativ 0.1) og metrobusssprosjektet (utredningsalternativ 0.2) til grunn for planarbeidet på Transittkaia. Den største forskjellen mellom alternativene er utnyttelsesgrad, formålsfordeling og parkeringsløsning. Utredningsalternativ 0.1 (ua0.1) har ca. 88.500m² BRA med ca. 75% bolig, utredningsalternativ 0.2 (ua0.2) har tilsvarende utnyttelse som ua0.1 og ca. 65% bolig, planalternativ 1 (a1) har ca. 101.285m² BRA med 64% bolig og planalternativ 2 (a2) har 102.785m² BRA med 63% bolig. Differansen a1 og 2 gir ca. 285 ekstra bilturer pr. døgn sammenlignet med "*nullalternativet*" til COWI (ua0.2). Dette vurderes å ikke ha noen merkbar påvirkning på trafikkavviklingen sammenlignet med ua0.2, se vurdering i vedlagt fagnotat trafikk og mobilitet. A1 og 2 foreslår et mindre mobilitetshus innenfor planområdet, mens ua0.1 og 0.2 forutsetter ett bydelsparkeringshus for hele Nyhavna. I ua0.1 ligger dette på Kjeldsbergtomten (kvalitetsprogrammet), og i ua0.2 legger utredningen til grunn innkjøring via Båtsmannsgata, men plassering utenfor Transittkaia. Ett stort bydelsparkeringshus for hele Nyhavna gir en del utfordringer sammenlignet med flere mindre mobilitetshus, som foreslått i a1 og 2, og disse vektes derfor litt høyere enn ua0.1 og 0.2. Videre vektes a1 høyere enn a2, pga. hovedsykkelruta i kulvert/undergang nord for rv.706 som reduserer barrierevirkning til Maskinistgata i planforslag for metrobusstraséen.

1. Oppsummering av alternativer

0-alternativet - Kommunedelplan for Nyhavna (KDP)

Grunnlag:	Kommunedelplan for Nyhavna, vedtatt 28.04.2016 (KDP_N), herunder: · Reviderte bestemmelser (20.05.2016) · Gjeldende plankart (04.02.2015) · Planbeskrivelse (08.02.2016) · Trafikkvurdering kapasitetsvurdering, Multiconsult (14.10.2015)
Bebyggelse:	· Bebyggelsesstruktur er ikke omtalt, kun feltrinndeling og prinsipper for kvartalsstruktur, jf. KDP_N § 4.1.3. · Retningsgivende høyder maks. 5-7 etasjer, jf. KDP_N § 4.1.3.
Arealbruk/fordeling:	· Kommunedelplanen fastsetter hverken utnyttelse eller formålsfordeling.
Offentlig rom:	· Plankart (KDP_N)
Parkering:	· Parkering er regulert i parkeringskjellere / under terreng, jf. KDP_N §§ 4.1.3 og 4.2. · Parkeringsdekning iht. KDP_N § 4.2.
Biladkomst:	· Via Båtsmannsgata, åpent kryss i Kobbes gate.

Utredningsalternativ 0.1 - Kvalitetsprogram for Nyhavna

Grunnlag:	Kvalitetsprogram for Nyhavna (veiledende), vedtatt 19.05.22, herunder: · Illustrasjonsplan (Agraff) på side 17/98. I tillegg: · Grunnlag for sammenligning av utnyttelse, arealbruk, sol-/skyggestudier og vindstudier, nær- og fjernvirkning innenfor Transittkaia-planområdet: 3D-modell «20200428 Nyhavna modell fra MAD.skp» mottatt fra Byplankontoret 09.10.23.
Bebyggelse:	· 3D-modell «20200428 Nyhavna modell fra MAD.skp» mottatt fra Byplankontoret 09.10.23. · Kvartalsstruktur med seks mindre kvartaler langs Nidelva, ett kvartal øst for brannstasjonen og ett kvartal sør for Båtsmannsgata. · Byggehøyder mellom 2-7 etasjer, sprang i byggelinjen mot Nidelva. · Illustrerte uteoppholdsarealer er ikke nærmere beskrevet eller beregnet.
Arealbruk/fordeling:	· Boliger: 66.545 m2 · Kontor: 12.101 m2 · Annen næring / forretning: 5.446 m2 · Brannstasjon: 3.160 m2 · Barnehage: 1.278 m2 · Samlet bebyggelse over terreng er 88.530 m2 BRA
Offentlig rom:	· Offentlig rom iht. 3D-modell, vannkant lik avgrensning KDP_N. · Kantsoner er ikke illustrert/hensyntatt, bredde forutsettes lik som for planalternativ 1 og 2 for å ha et sammenligningsgrunnlag.
Parkering:	· Parkeringsløsning innenfor planområdet er ikke beskrevet/illustrert. · Kvalitetsprogrammet forutsetter et «<i>bydelsparkeringshus</i>», se pkt. 4.4.3. Kjelsbergtomten er markert som «<i>aktuell plassering bydelsparkeringshus</i>» på side 45 (utenfor planområdet). · Parkeringsdekning er ikke definert, utkast til kommuneplanens arealdel datert 07.05.2024 §14 er lagt til grunn for beregningene, vedtatt 26.09.24 med høyere dekningsgrad.
Biladkomst:	· Via Båtsmannsgata, kryss i Kobbegate stengt/utgå. · Gjennomkjøring til delområde 3, 4, 6, og deler av 8 via Transittgata til Styrmannsgata.

Utredningsalternativ 0.2 - "Nullalternativet" + metrobusprosjekt

Utredningsalternativ 0.2 er lagt til i løpet av planprosessen sammenlignet med planprogrammet for å belyse og utrede forholdet til det pågående mobilitetsarbeidet i området. Alternativet har ikke bebyggelse, og er kun et utredningsalternativ under trafikk og mobilitet.

Grunnlag:	Metrobusprosjektet, forslag til detaljregulering av fv.6668, Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien (planid. R20220031), forslagsstiller Trøndelag fylkeskommune (TRFK), herunder: · "Nullalternativet" Nyhavna, COWI (15.08.2023), underlag til utkast Mobilitetsplan Lade-Nyhavna (datert 10.01.2024) · Metrobusstrasé over Nyhavna, fagrapport trafikk, COWI (30.04.2024). Grunnlag for sammenligning av utnyttelse og arealbruk (ikke bebyggelsesstruktur m.m.) innenfor planområdet Transittkaia: · Mulighetsstudie for Nyhavna, Pir II AS (20.07.22), med boligandel redusert til 65,15%. Dette tilsvarer «<i>Fremtidig situasjon med revidert utbyggingsomfang basert på delvis begrensning fra ADV (nullalternativet)</i>», tabell 3-5 i fagrapport trafikk for metrobusstrasé.
Bebyggelse:	-
Arealbruk/fordeling:	· Boliger: 57.674 m2 · Kontor: 22.642 m2 · Annen næring / forretning: 5.095 m2 · Brannstasjon: 3.160 m2 · Samlet bebyggelse over terreng er 88.571 m2 BRA
Offentlig rom:	-
Parkering:	· Parkeringsløsning er ikke beskrevet/illustrert. · Bydelsparkeringshus utenfor planområdet forutsettes, med adkomst via Båtsmannsgata. · Parkeringsdekning er ikke definert, utkast til kommuneplanens arealdel (KPA) datert 07.05.2024 er lagt til grunn for beregningene, vedtatt 26.09.24 med høyere dekningsgrad.
Biladkomst:	· Via Båtsmannsgata, kryss i Kobbegate stengt/utgå. · Gjennomkjøringstrafikk til delområde 3, 4, 6, og deler av 8 via Transittgata til Styrmannsgata.

Planalternativ 1

Grunnlag:	Planforslaget alternativ 1, herunder: Underlagstegninger for hovedsykkelruta i kulvert/undergang i regi av Statens Vegvesen, nord for rv.706, mottatt fra Multiconsult 04.09.24.
Bebyggelse:	- Tre større kvartaler langs Nidelva, ett frittstående kontor-/næringsbygg øst for brannstasjonen, og ett mobilitetshus sør for Båtsmannsgata. - Byggehøyder kvartaler 4-10 etasjer, samt høyhus (nord) på 15 boligetasjer (+høy første etasje). - Kontor-/næringsbygg i sør 15 næringsetasjer i ett volum. - Uteoppholdsarealer bolig beregnet iht. krav i KPA, vedtatt 26.09.24.
Arealbruk/fordeling:	- Boliger: 64.700 m2 - Kontor: 19.400 m2* - Annen næring / forretning: 12.725 m2 - herav dagligvarer: 2.000 m2 - herav (leilighets)hotell: 4.750 m2 - herav øvrig: 5.975 m2 - Brannstasjon: 3.160 m2 - Barnehage: 1.300 m2 - Samlet bebyggelse over terreng er 101.285 m2 BRA.** <i>*inkludert kjeller i kontorbygget, delvis over terreng.</i> <i>**ekskludert 13.500 m2 BRA over terreng i felles mobilitetshus</i>
Offentlig rom:	Planforslaget alternativ 1, inkludert juridisk bindende kantsonediagrammer
Parkering:	- Parkeringsdekning iht. utkast til kommuneplanens arealdel datert 07.05.2024 §14, vedtatt 26.09.2024 med høyere dekningsgrad. 80% av biloppstillingsplassene er lokalisert i et felles parkeringsanlegg (mobilitetshus) innenfor planområdet. 10% av biloppstillingsplassene er forbeholdt personer med nedsatt bevegelsesevne.
Biladkomst:	- Via Båtsmannsgata, kryss i Kobbegate stengt/utgår. - Gjennomkjøringstrafikk til delområde 3, 4, 6, og deler av 8 via Transittgata til Styrmannsgata.

Planalternativ 2

Grunnlag:	Planforslaget alternativ 2, herunder: Underlagstegninger for hovedsykkelruta i regi av Statens Vegvesen (SVV) i bro langs jernbanesporet, sør for rv.706, mottatt av Multiconsult 04.09.24.
Bebyggelse:	- Tre større kvartaler langs Nidelva, ett frittstående kontor-/næringsbygg øst for brannstasjonen, og ett mobilitetshus sør for Båtsmannsgata. - Byggehøyder kvartaler 4-10 etasjer, samt høyhus (nord) på 15 boligetasjer (+høy første etasje). - Kontor-/næringsbygg i sør to tårn på 12 og 15 etasjer på felles base. - Uteoppholdsarealer bolig beregnet iht. krav i KPA, vedtatt 26.09.24.
Arealbruk/fordeling:	- Boliger: 64.700 m² - Kontor: 21.000 m² - Annen næring / forretning: 12.625 m² - herav dagligvarer: 2.000 m² - herav (leilighets)hotell: 4.700 m² - herav øvrig: 5.925 m² - Brannstasjon: 3.160 m² - Barnehage: 1.300 m² - Samlet bebyggelse over terreng er 102.785 m² BRA.* <i>*ekskludert 12.900 m² BRA over terreng i felles mobilitetshus</i>
Offentlig rom:	Planforslaget alternativ 2, inkludert juridisk bindende kantsonedigrammer
Parkering:	- Parkeringsdekning iht. utkast til kommuneplanens arealdel datert 07.05.2024 §14, vedtatt 26.09.24 med høyere dekningsgrad. 80% av biloppstillingsplassene er lokalisert i et felles parkeringsanlegg (mobilitetshus) innenfor planområdet. 10% av biloppstillingsplassene er forbeholdt personer med nedsatt bevegelsesevne.
Biladkomst:	- Via Båtsmannsgata, kryss i Kobbegate stengt/utgå. - Gjennomkjøringstrafikk til delområde 3, 4, 6, og deler av 8 via Transittgata til Styrmannsgata.

2. Sammenstilling av alternativer og utredningstemaer i planprogram

Temaer i henhold til inndeling i fastsatt planprogram, markert med tilsvarende farger som i planprogrammet.

Tema i planprogrammet	0-alternativet (referansesituasjonen)	0.1 Utredningsalternativ (kvalitetsprogrammet)	0.2 Utredningsalternativ (metrobusssprosjektet)	Planalternativ 1	Planalternativ 2
Samferdsel					
Mobilitet – motoriserte kjøretøy					
Turproduksjon – bilturer <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, desember 2025</i>	Referansesituasjon <i>2.650 bilturer pr. døgn (Transittkaia)</i>	Positiv <i>1.150 bilturer pr. døgn (Transittkaia), ca. 43% av referansesituasjonen.</i>	Positiv <i>1.135 bilturer pr. døgn (Transittkaia), ca. 43% av referansesituasjonen.</i>	Positiv <i>1.320 bilturer pr. døgn (Transittkaia), ca. 50% av referansesituasjonen.</i>	Positiv <i>1.340 bilturer pr. døgn (Transittkaia), ca. 51% av referansesituasjonen.</i>
Motoriserte kjøretøy - påvirkning nærområdet <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, desember 2025</i>	Referansesituasjon <i>Høy parkeringsdekning iht. KDP_N § 4.2 gir større trafikkmengder, se «Trafikkvurdering m/kapasitetsberegning», Multiconsult 14.10.2015.</i> <i>To kryss (Kobbegate og Båtsmannsgata) gir mindre andel gjennomgangstrafikk via planområdet.</i> <i>Parkering i parkeringskjellere/under terreng.</i>	Negativ <i>+ Redusert parkeringsdekning sammenlignet med kommunedelplanen gir lavere trafikkbelastning.</i> <i>- Ett kryss (Båtsmannsgata) gir større trafikkbelastning på planområdet enn regulert løsning.</i> <i>- Bydelsparkeringshus på Kjelsbergtomten (ikke utredet), stor risiko for vesentlig negativ påvirkning på trafikkavviklingen i Maskinistgata, og nærområdet for øvrig.</i>	Positiv <i>+ Redusert parkeringsdekning sammenlignet med kommunedelplanen gir lavere trafikkbelastning.</i> <i>- Ett kryss (Båtsmannsgata) gir større trafikkbelastning på planområdet enn regulert løsning.</i> <i>+ Bydelsparkeringshus for hele Nyhavna, med innkjøring via Båtsmannsgata (utenfor planområdet).</i>	Positiv <i>+ Redusert parkeringsdekning sammenlignet med kommunedelplanen gir lavere trafikkbelastning.</i> <i>- Ett kryss (Båtsmannsgata) gir større trafikkbelastning på planområdet enn regulert løsning. Differanse på 285 bilturer er vurdert å ikke ha noen merkbar påvirkning på trafikkavviklingen sammenlignet med UA0.2.</i> <i>+ Lokalt mobilitetshus for Transittkaia (innenfor planområdet), med innkjøring via Båtsmannsgata, og ytterligere to mobilitetshus utenfor planområdet, totalt tre stk. innenfor Nyhavna.</i>	Positiv <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Motoriserte kjøretøy - konfliktpunkter <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, desember 2025</i>	Referansesituasjon <i>Ekstern påvirkning (konfliktpunkter utenfor planområdet)</i> <i>Ingen åpenbare konfliktpunkter, gatenettet er regulert med linjer/stipling på plankartet, koblinger til overordnet veinett (kryss og krysningspunkter) er ikke detaljert.</i>	Nøytral <i>Detaljering av regulert gatenett, med unntak av stengt Kobbegate.</i>	Nøytral <i>Detaljering av regulert gatenett, med unntak av stengt Kobbegate.</i>	Nøytral <i>Detaljering av regulert gatenett, med unntak av stengt Kobbegate.</i>	Nøytral <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>

Tilbakeblokkering på hovedveinet <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, desember 2025</i>	Referansesituasjon	Negativ <i>+ Færre bilturer gir lavere risiko for kødannelse.</i> <i>- Et stort bydelsparkeringshus på Kjeldsberg-tomten gir problemer for trafikkavviklingen, som igjen vil påvirke rv.706.</i>	Nøytral <i>+ Færre bilturer gir lavere risiko for kødannelse sammenlignet med referansesituasjonen, se fagrapport COWI metrobusprosjektet.</i>	Nøytral <i>+ Færre bilturer gir lavere risiko for kødannelse. Differanse på 285 bilturer er vurdert å ikke ha noen merkbar påvirkning på trafikkavviklingen sammenlignet med UA0.2.</i>	Nøytral <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Fremkommelighet utrykningskjøretøy <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Utrykning via Båtsmannsgata og Losgata.</i>	Positiv <i>+ Tilsvarende som KDP_N, men bedre fremkommelighet pga. mindre biltrafikk.</i>	Positiv <i>+ Tilsvarende som KDP_N, men bedre fremkommelighet pga. mindre biltrafikk.</i>	Positiv <i>+ Tilsvarende som KDP_N, men bedre fremkommelighet pga. mindre biltrafikk.</i>	Positiv <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Trafikale forhold ift. beredskapshavn <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Prosjekt- og beredskapshavnen (felt H1 i KDP_N) videreføres med adkomst via Båtsmannsgata og Transittgata. Byggegrenser og adkomstforholdene er ikke belyst eller utredet.</i>	Nøytral <i>+ Kvalitetsprogrammet pkt. 1.2.2 stiller krav dimensjonering av Transittgata for kjøretøy opptil 72m og 200 tonn.</i> <i>- Illustrasjonsplanen og 3D-modellen hensyntar ikke sporingskurver mm.</i>	- <i>Trafikkavviklingen internt på Nyhavna inngår ikke i TRFKs planforslag (metrobusprosjektet).</i>	Positiv <i>+ Illustrasjonsprosjektet hensyntar spesialtransport, utforming er tilpasset adkomst for kjøretøy opptil 400 tonn og 72m lengde.</i>	Positiv <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Biladkomst i utbyggingsfase <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Kommunedelplanen tar ikke stilling til utbyggingsfasen.</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til utbyggingsfaser.</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	Nøytral <i>Det er utarbeidet en faseplan for trafikk, herunder adkomst, for utbyggingen av Transittkaia, planbeskrivelsen pkt. 5.23 og fagnotatet trafikk & mobilitet.</i>	Nøytral <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Varelevering <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Kommunedelplanen tar ikke stilling til varelevering.</i>	- <i>Kvalitetsprogrammet omtaler varelevering fra gate, men dette er ikke vist på illustrasjonsplanen, eller ytterligere detaljert.</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	Nøytral <i>Varelevering tilknyttet dagligvarebutikk m.fl. i mobilitetshuset skjer fra Losgata, varelevering til næringsbebyggelse innenfor sentrumsformålet / kvartalsbebyggelsen avvikes fra vareleveringslommer tilknyttet det interne løkkesystemet, se illustrasjonsprosjektet a1/2 og fagnotat trafikk & mobilitet.</i>	Nøytral <i>Tilsvarende planalternativ 1, men snuplass i Losgata ligger noe nærmere hovedveien. Gir noe bedre plass til varelevering i Losgata.</i>

Parkering	0-alternativet (referansesituasjonen)	0.1 Utredningsalternativ (kvalitetsprogrammet)	0.2 Utredningsalternativ (metrobusssprosjektet)	Planalternativ 1	Planalternativ 2
Kapasitet og lokalisering av parkeringsløsning/ mobilitetshus <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Parkering sikres i parkeringskjellere under terreng, og med relativt høy dekningsgrad, jf. KDP_N §§ 4.1.3 og 4.2. Parkeringsdekningen gir ca. 785 biloppstillingsplasser innenfor planområdet. Nylig vedtatt arealdel overstyrer parkeringsdekningen i kommunedelplanen, jf. KPA § 2.1.</i>	Negativ <i>+ Lav parkeringsdekning i tråd med utkast KPA 07.05.2024 understøtter «bilfri bydel».</i> <i>- Lokalisering understøtter målsetningen om bilfri bydel, men vanskeliggjør hverdagen for grupper med behov for bil.</i> <i>- Bydelsparkeringshus for hele Nyhavna på Kjelsbergtomten, ca. 1100 biloppstillingsplasser. Størrelsen er vanskelig å innpasse i bybildet, og generer omfattende funksjonskrav (pga. mer enn 500 biler), herunder flere inn-/utkjøringer og rampesystemer, jf. Byggforskerien Utforming og dimensjonering av parkeringsanlegg. Det er ikke undersøkt om Kjelsbergtomten er stor nok, eller om adkomst er løsbart.</i>	Nøytral <i>+ Lav parkeringsdekning i tråd med utkast KPA 07.05.2024 understøtter «bilfri bydel».</i> <i>+/- Lokalisering understøtter målsetningen om bilfri bydel, og tar hensyn til at bilen ikke skal være attraktiv, men tilgjengelig. Samtidig vanskeliggjør et parkeringshus hverdagen for grupper med behov for bil innenfor delområde 5 og 7 pga. avstand (utenfor planområdet).</i> <i>- Bydelsparkeringshus for hele Nyhavna, med innkjøring via Båtsmannsgata (utenfor planområdet), ca. 1100 biloppstillingsplasser. Størrelsen er vanskelig å innpasse i bybildet, og generer omfattende funksjonskrav (pga. mer enn 500 biler), herunder flere inn-/utkjøringer og rampesystemer, jf. Byggforskerien Utforming og dimensjonering av parkeringsanlegg.</i>	Positiv <i>+ Lav parkeringsdekning i tråd med utkast KPA 07.05.2024 understøtter «bilfri bydel».</i> <i>+ Lokalisering understøtter målsetningen om bilfri bydel, og tar hensyn til at bilen ikke skal være attraktiv, men tilgjengelig.</i> <i>+ Et lokalt mobilitetshus for Transittkaia (innenfor planområdet), med innkjøring via Båtsmannsgata, og ytterligere to mobilitetshus utenfor planområdet, totalt tre stk. innenfor Nyhavna, gir balanse mellom størrelse, trafikkbelastning og gangavstand, samt mulighet for flere formål som gir en bedre tilpasning til bybildet. Flere mindre mobilitetshus kan etableres i takt med utbyggingen og parkeringsbehovet.</i>	Positiv <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Påvirkning av plassering (parkering) på veinettet <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Høy parkeringsdekning, og direkte tilgang til parkering, se pkt. Kapasitet og lokalisering av parkeringsløsning / mobilitetshus over.</i>	Negativ <i>- Se pkt. Motoriserte kjøretøy - påvirkning ovenfor.</i>	Nøytral <i>+ Plassering tett på hovedveinettet med adkomst via signalregulert kryss gir god trafikkavvikling til/fra hovedveinettet, og redusert trafikkbelastning innenfor planområdet.</i>	Positiv <i>+ Plassering tett på hovedveinettet med adkomst via signalregulert kryss gir god trafikkavvikling til/fra hovedveinettet, og redusert trafikkbelastning innenfor planområdet.</i>	Positiv <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Fordeling og plassering av parkeringsplasser <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Bilparkering unntatt handicap-parkering skal legges under terreng, jf. KDP_N §4.2.</i>	- <i>Biloppstillingsplasser for personer med nedsatt bevegelsesevne reguleres av KPA (vedtatt 26.09.2024) §14.3, dvs. 1 bilparkeringsplass pr. 1500 m2 BRA, og maks. 25 meter fra hovedinngang, ikke løst i praksis (illustrasjonsplanen).</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	Nøytral <i>+ Minimum 80% av biloppstillingsplassene skal lokaliseres i felles parkeringsanlegg, se bestemmelsene § 4.7.2.</i> <i>+ Bidrar til måloppnåelse «bilfri bydel» med lav andel overflateparkering.</i>	Nøytral <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>

				- Bestemmelsene §4.7.2 sikrer at minimum 10% av biloppstillingsplassene skal være forbeholdt personer med nedsatt bevegelsesevne, dette er et gjennomsnitt av kravene i KPA §14.3, se planbeskrivelsen pkt. 4.12.1 og 4.18. - Mål om bilfri bydel gir større avstand til biloppstillingsplasser forbeholdt personer med nedsatt bevegelsesevne, opptil 50 meter, og unntaksvis 90 meter fra hovedinngang.	
Midlertidige parkeringsløsninger <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Parkeringskjeller (under terreng), jf. KDP_N §§ 4.1.3 og 4.2 innebærer at parkering følger utbyggingstakten, og det er derfor ikke behov for en midlertidig parkeringsløsning.</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til midlertidige parkeringsløsninger.</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	Nøytral <i>Planforslaget sikrer etablering av felles parkeringsanlegg før det gis midlertidig brukstillatelse til mer enn 250 boenheter, se bestemmelsene §12.2.11, jf. KPA § 32.3. Midlertidig parkering planlegges som overflateparkering, se faseplan.</i>	Nøytral <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Muligheter for samlokalisering/-bruk <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Inngår ikke i KDP_N, men parkingskjellere gir begrenset mulighet for fleksibel utnyttelse, og er låst i forhold til endringer i behov mfl.</i>	- <i>Kvalitetsprogrammet forutsetter etablering av et bydelsparkeringshus, se pkt. 4.4.3. Samlokalisering av mobilitetshus, energisentral og hovedtrafo(er) omtales som fornuftig, men med behov for utredning.</i> <i>Samlokalisering med hovedtrafo er utfordrende pga. brann-/eksplosjonsfare mm. (faresone 370).</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	Positiv <i>+ Mobilitetshuset tilrettelegger for sambruk og transformasjon, og er fleksibelt for tilpasninger.</i>	Positiv <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Sykkelparkering <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Ca. 3.300 sykkelparkeringsplasser</i> <i>Parkeringsdekning iht. KDP_N §4.2, og planforslagets bebyggelse.</i>	Nøytral <i>Ca. 2.570 sykkelparkeringsplasser</i> <i>Alternativet tar ikke stilling til plassering av midlertidige sykkelparkering.</i>	Nøytral <i>Ca. 2.545 sykkelparkeringsplasser</i> <i>Alternativet tar ikke stilling til plassering av midlertidige sykkelparkering.</i>	Nøytral <i>Ca. 2.800 sykkelparkeringsplasser</i> <i>+ Sykkelparkering legges i kjellere og på terreng, se bestemmelsene §4.7.1. Det sikres plasser for sykkelvogner og lastesykler, samt vask og enkel service.</i>	Nøytral <i>Ca. 2.845 sykkelparkeringsplasser</i> <i>Ellers samsvarer alternativ 1 og 2.</i>

Mobilitet – myke trafikanter	0-alternativet (referansesituasjonen)	0.1 Utredningsalternativ (kvalitetsprogrammet)	0.2 Utredningsalternativ (metrobusssprosjektet)	Planalternativ 1	Planalternativ 2
Tilrettelegging for myke trafikanter <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Forbindelser for myke trafikanter er angitt på plankartet, detaljering skal iht. KDP_N §3.2 ivaretas i et «kvalitetsprogram for offentlige rom».</i>	Positiv <i>+ Kvalitetsprogrammet kap.4, herunder side 45, og illustrasjonsplanen (side 17/98) viser et finmasket nett for myke trafikanter, som tilrettelegger for gode koblinger til omkringliggende byområder.</i> <i>- Utforming og plassering av krysningspunkter er vist, hensyntar ikke reell utforming av samferdselsarealer.</i> <i>Hovedsykkellruta (SVV) omtales ikke i kvalitetsprogrammet.</i>	Negativ <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet, eller hovedsykkellruta (SVV).</i> <i>+ Maskinistgata følger opp føringer på side 45 i kvalitetsprogrammet.</i> <i>- Metrobusssprosjektet reduserer antall overganger vestover, sør for Kobbegate, løsningen etablerer Maskinistgata som en markant barriere. Gatesnittet i Maskinistgata og Båtsmannsgata utvides også sammenlignet med gatesnittet på side 49-50 i kvalitetsprogrammet, dette forsterker barriereeffekten ytterligere.</i>	Positiv+ <i>+ Hovedsykkellruta (SVV) i kulvert/undergang under Maskinistgata reduserer barriereeffekten til Maskinistgata.</i> <i>+ Særlig god kobling i Skippergata, hvor hovedsykkellruta (SVV) sikrer direkte kobling mellom planområdet og Lademoen stasjon.</i> <i>+ Kvalitetsprogrammet side 45 og kap.4 er lagt til grunn for utforming av alternativet. Gode forbindelser for myke trafikanter i planområdet og mot øvrige byområder. Gode koblinger langs Nidelva og mot øst via Skippergata (kulturaksen), Båtsmannsgata.</i>	Positiv <i>Hovedsykkellruta (SVV) i bro sør for rv.706 har mindre betydning for planområdet (i tråd med KDP_N), men kan være alternativ rute til Lademoen stasjon og sikker skolevei for den søndre delen av planområdet.</i> <i>+ Kvalitetsprogrammet side 45 og kap.4 er lagt til grunn for utforming av alternativet. Gode forbindelser for myke trafikanter i planområdet og mot øvrige byområder. Gode koblinger langs Nidelva og mot øst via Skippergata (kulturaksen), Båtsmannsgata.</i>
Forbindelser til byen / nedbryting av barrierer <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Barrierer / kontakt med byen er ikke direkte omtalt, men KDP_N regulerer blant annet BR1 (bru over Rosenborgbassenget). Forbindelser for myke trafikanter er angitt på plankartet, detaljering skal iht. KDP_N §3.2 ivaretas i et «kvalitetsprogram for offentlige rom».</i>	Positiv <i>Barrierer omtales på side 46, herunder bru over Rosenborgbassenget (selvstendig plansak) og oppgradering av eksisterende underganger.</i> <i>+ Styrker forbindelsene langs Nidelva, og skaper og skaper gode forbindelser til øvrige byområder i sør- og østover.</i> <i>Hovedsykkellruta (SVV) er ikke vist eller omtalt i kvalitetsprogrammet.</i>	Negativ <i>- Metrobusssprosjektet reduserer antall overganger vestover, sør for Kobbegate, løsningen etablerer Maskinistgata som en markant barriere. Gatesnittet i Maskinistgata og Båtsmannsgata utvides også sammenlignet med gatesnittet på side 49-50 i kvalitetsprogrammet, dette forsterker barriereeffekten ytterligere.</i> <i>Hovedsykkellruta (SVV) er ikke vist eller omtalt i kvalitetsprogrammet.</i>	Positiv+ <i>+ Styrker forbindelsene langs Nidelva, og skaper og skaper gode forbindelser til øvrige byområder i sør- og østover.</i> <i>+ Særlig god kobling i Skippergata, hvor hovedsykkellruta (SVV) sikrer direkte kobling mellom planområdet og Lademoen stasjon.</i>	Positiv <i>+ Styrker forbindelsene langs Nidelva, og skaper og skaper gode forbindelser til øvrige byområder i sør- og østover.</i>
Bidrag til endring i valg av reisemidler <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Forbindelser for myke trafikanter er angitt på plankartet, detaljering skal iht. KDP_N §3.2 ivaretas i et «kvalitetsprogram for offentlige rom». Prinsipiell struktur etablerer et finmasket sti- og gatenett som tilrettelegger for gåing og sykling.</i>	Positiv <i>+ Kvalitetsprogrammet etablerer føringer for et mer finmasket sti-/gatenett og metrobusstrasé som stimulerer til bærekraftige transportvalg, se kap. 4.</i> <i>+ Organisering og lokalisering av parkering i et bydelsparkeringshus gjør det mindre attraktivt å velge bil</i>	Positiv <i>+ Regulerer metrobusstrasé, og nytt gatesnitt med sykkelfelt etc. i Maskinistgata. Forhold internt på planområdet inngår ikke i metrobusssprosjektet.</i> <i>+ Lav parkeringsdekning i tråd med utkast til ny arealplan (KPA datert 07.05.2024).</i>	Positiv+ <i>+ Bygger videre på finmasket sti-/gatenett i kvalitetsprogrammet kap.4 og metrobusstrasé som stimulerer til bærekraftige transportvalg.</i> <i>+ Lav parkeringsdekning i tråd med utkast til ny arealplan (KPA datert 07.05.2024).</i>	Positiv <i>+ Bygger videre på finmasket sti-/gatenett i kvalitetsprogrammet kap.4 og metrobusstrasé som stimulerer til bærekraftige transportvalg.</i> <i>+ Lav parkeringsdekning i tråd med utkast til ny arealplan (KPA datert 07.05.2024).</i>

	KDP_N §3.1 forutsetter at detaljregulering for hovedgate og kollektivtrasé legges til grunn for planforslag. Parkeringskjellere (parkering under terreng) stimulerer til bilbruk.	som transportmiddel, og forbedrer konkurranseforholdet i favør av bærekraftige transportvalg.	+ Organisering og lokalisering av parkering i et bydelsparkeringshus gjør det mindre attraktivt å velge bil som transportmiddel, og forbedrer konkurranseforholdet i favør av bærekraftige transportvalg.	+ Organisering og lokalisering av parkering i et lokalt mobilitetshus gjør det mindre attraktivt å velge bil som transportmiddel, og forbedrer konkurranseforholdet i favør av bærekraftige transportvalg. + God kontakt med Lademoen stasjon via kulvert/undergang under Maskinistgata. + Høyere utnyttelse enn i UA0.1 og UA0.2 tett på sentrum/byen, og dermed flere kortere reiser hvor bilbruk kan utgå.	+ Organisering og lokalisering av parkering i et lokalt mobilitetshus gjør det mindre attraktivt å velge bil som transportmiddel, og forbedrer konkurranseforholdet i favør av bærekraftige transportvalg. + Høyere utnyttelse enn i UA0.1 og UA0.2 tett på sentrum/byen, og dermed flere kortere reiser hvor bilbruk kan utgå.
Fremkommelighet for myke trafikanter i utbyggingsfasen (inkl. skolevei) Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024	Referansesituasjon Kommunedelplanen tar ikke stilling til utbyggingsfasen.	-	-	Nøytral Det er utarbeidet en faseplan for trafikk, herunder fremkommelighet for myke trafikanter, se planbeskrivelsen pkt.5.23 og fagnotatet trafikk & mobilitet. I alle utviklingstrinn opprettholdes forbindelse sydover langs Nidelva (Rosenborg skole), og østover langs Maskinistgata og Styrmannsgata, mot Lilleby skole. I begge alternativer kan hovedsykkelruta benyttes som skolevei dersom denne etableres før transformasjonen er ferdigstilt, men dette er ikke innregnet pga. usikkerhet rundt gjennomføringstidspunktet. Alternativ 1 er i så fall mer positiv enn alternativ 2 pga. kulvertløsning nord for rv.706.	Nøytral Se beskrivelse alternativ 1 pga. Mindre avvik, men stor usikkerhet, regnes alternativene som like.
Forhold til «Gå mer – kjør mindre!» og «Sykkelstrategi Trondheim 2014-2025» Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024	Referansesituasjon Kommunedelplanen har ikke en detaljeringsgrad som muliggjør sammenligning, men kvalitetsprogrammet (jf. KDP_N §3.2) og planforslaget er en detaljering av kommunedelplanen.	-	-	Nøytral Planforslaget understøtter begge strategier. Finmasket sti- og gatenett med god tilgjengelighet overalt, og gode forbindelser til byen. Alle steder blir det enklere, mer trygt og trafikkssikker å gå og å sykle.	Nøytral Alternativ 1 og 2 samsvarer.

Forhold til «Plan for friluftsliv og grønne områder» <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Kommunedelplanen har en detaljeringsgrad som muliggjør innpassing av en forbindelse mellom Strandpromenaden og Ladestien.</i>	- <i>Forbindelsen er ikke hensyntatt, men kan innpasses innenfor rammene av illustrasjonsplanen.</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	Nøytral <i>Planforslaget muliggjør en oppgradering/etablering av trasé via Elvepromenaden og Skippergata (o_ T). Planforslaget er ikke til hinder for fremtidig etablering av en gang-/sykkelbru over Nidelva.</i>	Nøytral <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Trafikksikkerhet	0-alternativet (referansesituasjonen)	0.1 Utredningsalternativ (kvalitetsprogrammet)	0.2 Utredningsalternativ (metrobusssprosjektet)	Planalternativ 1	Planalternativ 2
Trafikksikkerhet for myke trafikanter <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Kommunedelplanen har ikke en detaljeringsgrad som muliggjør sammenligning, men kvalitetsprogrammet (jf. KDP_N §3.2) og planforslaget er en detaljering/videreføring av kommunedelplanen.</i>	Positiv <i>+ Kvalitetsprogrammet beskriver gatenett som gir god tilgjengelighet, trygghet og sikkerhet. Gatesnittet tilsier lav hastighet med fokus på gående og syklende.</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	Positiv <i>+ Planforslaget legger kvalitetsprogrammet til grunn, med et gatenett som gir god tilgjengelighet, trygghet og sikkerhet. Gatesnittet tilsier lav hastighet med fokus på gående og syklende.</i> <i>+ Ordinær bilbruk/kjøring foregår på offentlig kjøreveg i Transittgata og Losgata, og avsluttes med snuplasser for å unngå rygging. Det tillates kun begrenset kjøring på internt «løkkesystem» rundt kvartalene.</i> <i>+ Intern kjøring, utenom offentlig gatenett (Transittgata/Losgata), begrenses til varelevering, flyttetransport, kjøring til biloppstillingsplasser for personer med redusert bevegelsesevne, se bestemmelsene under §7.6, §7.7 og §7.8. Regulert bredde og utforming tilrettelegger for lav hastighet.</i> <i>Sykling innenfor planområdet inngår i blandet trafikk, med unntak av i møtet med tilgrensende områder, herunder Båtsmannsgata, gang/sykkelanlegg under Pirbrua og langs rv.706.</i>	Positiv <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>
Sikker skolevei <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>KDP_N §10.1 stiller krav om sikker skolevei.</i>	- <i>Alternativet har ikke en detaljeringsgrad som muliggjør sammenligning.</i>	- <i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	Nøytral <i>+ Planforslaget viderefører krav om sikker skolevei i bestemmelsene §11.2.10 Plan for bygge- og anleggsfasen og §12.2.1 Midlertidig</i>	Nøytral <i>Alternativ 1 og 2 samsvarer.</i>

	Alternativet har ikke en detaljeringsgrad som muliggjør sammenligning.			tiltak for sikker skolevei. Sikker skolevei omtales under §5.13 i planbeskrivelsen, og i fagnotatet trafikk & mobilitet.	
Trafikksikkerhet ift. renovasjon, varelevering <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Kommunedelplanen har ikke en detaljeringsgrad som muliggjør sammenligning, men kvalitetsprogrammet (jf. KDP_N §3.2) og planforslaget er en detaljering/videreføring av kommunedelplanen.</i>	-	-	Nøytral Varelevering legges til lommer langs Transittgata og Losgata, og renovasjon til Transittgata. Snuplasser og løkkesystem (m/begrenset kjøring) tilrettelegger for minimal rygging. Utforming av gatetun tilsier lav hastighet, og bestemmelsene § 7.7.1 tillater kun begrenset kjøring. Kjøremønsteret etablerer et løkkesystem (kvalitetsprogrammet pkt. 4.4.1) som reduserer behov for rygging, se planbeskrivelsen pkt. 4.14.3 og illustrasjonsprosjektet alternativ 1 og 2.	Nøytral Alternativ 1 og 2 samsvarer.
Konfliktpunkter mellom trafikkgrupper <i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	Referansesituasjon <i>Kommunedelplanen har ikke en detaljeringsgrad som muliggjør sammenligning, men kvalitetsprogrammet (jf. KDP_N §3.2) og planforslaget er en detaljering/videreføring av kommunedelplanen.</i>	-	-	Nøytral Trafikken er begrenset og oversiktsforholdene gode innenfor planområdet. Relevante sikttekanter er regulert inn på plankart. Kjøring utenfor tydelig markert kjøreareal begrenses, og utforming tilrettelegger for lav hastighet. I krysset Båtsmannsgata x Transittgata går sykling i blandet trafikk over til sykling på toveissykkelfelt langs nordsiden av Båtsmannsgata, i tråd med overordnede føringer og metrobussprosjektet. Vurderes ikke som et konfliktpunkt, men vil kreve oppmerksomhet i videre prosjektering av overganger og signalregulering av krysset.	Nøytral Alternativ 1 og 2 samsvarer.
Midlertidig trafikkavvikling og trafikksikkerhet i anleggsperiode	Referansesituasjon	-	-	Nøytral	Nøytral Alternativ 1 og 2 samsvarer.

<i>Ref. Fagnotat trafikk & mobilitet, Artelia, 14.11.2024</i>	<i>Kommunedelplanen tar ikke stilling til midlertidige trafikkavvikling.</i>	<i>Alternativet tar ikke stilling til midlertidig trafikkavvikling.</i>	<i>Alternativet tar ikke stilling til forhold innenfor planområdet.</i>	<i>Det er utarbeidet en faseplan for trafikk, herunder midlertidig trafikkavvikling, se planbeskrivelsen pkt. 5.23 og fagnotatet trafikk & mobilitet.</i>	
---	--	---	---	---	--