# Saksfremlegg

## Mobilitetsplan for Lade og Nyhavna - sluttbehandling

2024/24298

**Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende vedtak:**

1. Bystyret vedtar mobilitetsplan for Lade og Nyhavna, datert 01.11.2025.
2. Mobilitetsplanen skal legges til grunn for alle pågående og nye plansaker, samt detaljreguleringsplaner vedtatt med innsigelse, på Lade og Nyhavna.
3. Mobilitetsplanen skal legges til grunn for å be Statens vegvesen, Statsforvalteren og Trøndelag fylkeskommune om å trekke innsigelser som angår mobilitet til reguleringsplaner på Lade og Nyhavna.

**Sammendrag**

Saken er fremmet fordi Statens vegvesen, Statsforvalteren i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune har fremmet innsigelser til 16 reguleringsplaner på Lade og Nyhavna, primært grunnet bekymring for metrobussens fremkommelighet. Innsigelsesmyndighetene har etterlyst en overordnet mobilitetsplan for området.

Mobilitetsplanen er en overordnet strategi laget for å sammenstille og redegjøre for framtidig mobilitetsnett for ulike trafikantgrupper i området. Planen foreslår vilkår for utbygging av hele området gjennom rekkefølgekrav for å sikre at framtidig trafikkvekst primært tas med gange, sykkel og kollektivtransport, og for å ivareta metrobussens fremkommelighet.

Lade og Nyhavna er viktige, sentralt beliggende transformasjonsområder med stort potensial for miljøvennlige reiser. Mobilitetsplanen sikrer at utbyggingen ikke medfører høy trafikkvekst som hindrer metrobussens fremkommelighet.

Planen viser hvilke tiltak som må til for å sikre et godt og sammenhengende tilbud for gående, syklende og kollektivtransport. Rekkefølgekravene sikrer at nødvendig infrastruktur, som ombygging av metrobusstraséen over Nyhavna, blir opparbeidet, og at kostnadene fordeles på en mest mulig rettferdig måte blant utbyggerne.

Vedtak av planen er avgjørende for å løse innsigelsene og å unngå at boligbyggingen i området stopper opp. Boliger nettopp her, er noe som støtter kommunens mål om fortetting i sentrumsnære områder og nullvekstmålet for biltrafikk.

Byrådet mener at nye boliger i planområdet ikke vil vanskeliggjøre nullvekstmålet, så lenge tilrettelegging for kollektiv, gange og sykkel utvikles samtidig, og at parkeringsdekninga blir som i den nylig vedtatte KPA. Trafikale problemer kan ikke bare løses i de enkelte reguleringsplanene, men må også løses i selve gata.

**Bakgrunn**

Statens vegvesen, Statsforvalteren i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune har fremmet innsigelser til 16 reguleringsplaner på Lade og Nyhavna, på grunn av bekymring for metrobussens fremkommelighet. De etterlyser en mobilitetsplan for området.

Trondheim kommune har derfor laget en mobilitetsplan for å sammenstille og redegjøre for framtidig nett for ulike trafikantgrupper på Lade og Nyhavna. Planen foreslår vilkår for utbygging av hele området. Vilkårene skal sikre at framtidig trafikkvekst tas med mer gange, sykkel og kollektivtrafikk, og ivareta metrobussens framkommelighet. Forslag til tiltak og rekkefølgekrav blir først juridisk bindende gjennom bestemmelser og rekkefølgekrav i den enkelte reguleringsplan.

Mobilitetsplanen er en overordnet strategi som skal ligge til grunn for behandlingen av nye reguleringsplaner og reguleringsplaner med stående innsigelse. Den vil ikke påvirke byggesaker på allerede rettskraftige reguleringsplaner. Mobilitetsplanen skal sikre at utbyggingen ikke medfører trafikkvekst som hindrer metrobussens fremkommelighet. Rekkefølgekravene sikrer at vi har en plan for å opparbeide infrastruktur som gjør det mulig å velge andre reisemåter enn bilen. Noen av tiltakene skal gjennomføres av det offentlige og finansieres helt eller delvis av Miljøpakken. Andre tiltak er utløst av reguleringsplanprosjektene der man er avhengig av grunneierbidrag for finansiering.

Forslag til mobilitetsplan var på høring 9.1.2025 -14.3.2025, og er bearbeidet i lys av høringsinnspill og innsigelser som er mottatt. Innsigelsesmyndighetene og AtB mener i høringa at det ikke i tilstrekkelig grad tas høyde for fremtidig boligpotensial og konsekvensene det kan ha for metrobussens fremkommelighet. Flere utbyggere er negative til en del av de foreslåtte rekkefølgekravene.

**Fakta**

### Hva er analysegrunnlaget?

En viktig del av analysegrunnlaget for mobilitetsplanen er trafikkanalysen som er laget i forbindelse med fylkeskommunens pågående reguleringsplan for ny metrobusstrasé på Nyhavna, mellom Jarleveien og rundkjøringa ved Strindheimtunnelen. Basert på resultatene vurderes det at det er nødvendig å bygge om gata som blir metrobusstrasé over Nyhavna for å ivareta metrobussens framkommelighet.

Også for Haakon VIIs gate viser trafikkanalysene noe økt forsinkelse for metrobussen i forhold til dagens situasjon om man beholder eksisterende vegnett, men ikke like voldsom økning som på Nyhavna.

### *Bruke flere virkemidler*

Haakon VIIs gate har i dag allerede 4 kjørefelt, men lite er reservert til kollektivfelt. Byrådet mener derfor at det er handlingsrom til å forbedre kollektivfremkommeligheten med tiltak innenfor eksisterende tverrsnitt og uten full ombygging av gata. Det vil da være tilstrekkelig at den nyskapte biltrafikken holdes nede på nivå med det analyserte nullalternativet. Trøndelag

fylkeskommune har i september 2025 vedtatt at de skal jobbe videre med sidestilte kollektivfelt i Haakon VII's gate.

Flere av høringsinnspillene påpeker at det er for få boliger som inngår i trafikkanalysen i forhold til det samlede potensialet i området. Dette er undersøkt og det viser seg at det totale kjente boligpotensialet er betydelig større enn trafikkanalysen tar høyde for. Trondheim kommune mener at det ikke er hensiktsmessig å bruke tid og ressurser på å gjøre nye analyser med mer biltrafikk, da det sier seg selv at resultatet blir større forsinkelse for metrobussen enn det som allerede er vist.

AtB har påpekt at den analyserte økningen i trafikk fra dagens situasjon allerede vil bli svært utfordrende for bussens framkommelighet. For å komme videre i prosessen mener byrådet at vi heller bør vise hvilke tiltak som må til for å begrense økningen i biltrafikk til ikke å overstige nivået som er utredet, selv om man bygger flere boliger.

Bakgrunnen for at det var tatt med færre boliger da utredningen ble gjort i 2023, var at flere boligfelt har kommet til senere som da ikke var kjent, samt en vurdering av at utbyggingen vil skje over lang tid. Med tanke på nullvekstmålet er det ønskelig at mer av den samlede utbyggingen i Trondheim skjer på Lade og Nyhavna enn i mindre sentrale områder.

## Bygging her er i tråd med byrådets politikk

Nyhavna og Lade er sentralt beliggende områder i Trondheim som bør ta mye av framtidig befolkningsvekst, arbeidsplasser og tjenester, slik at flest mulig kan bo med kort avstand til sine daglige gjøremål. Reguleringsplanene på Lade og Nyhavna som har innsigelse, er i tråd med kommunens mål om fortetting i sentrumsnære områder. Skal vi nå målene om nullvekst i biltrafikk i byvekstavtalen og Trondheim kommunes mål om 20 % reduksjon, er det viktig at befolkningsveksten skjer i disse områdene av byen.

## Virkemidler i plan og bygningsloven

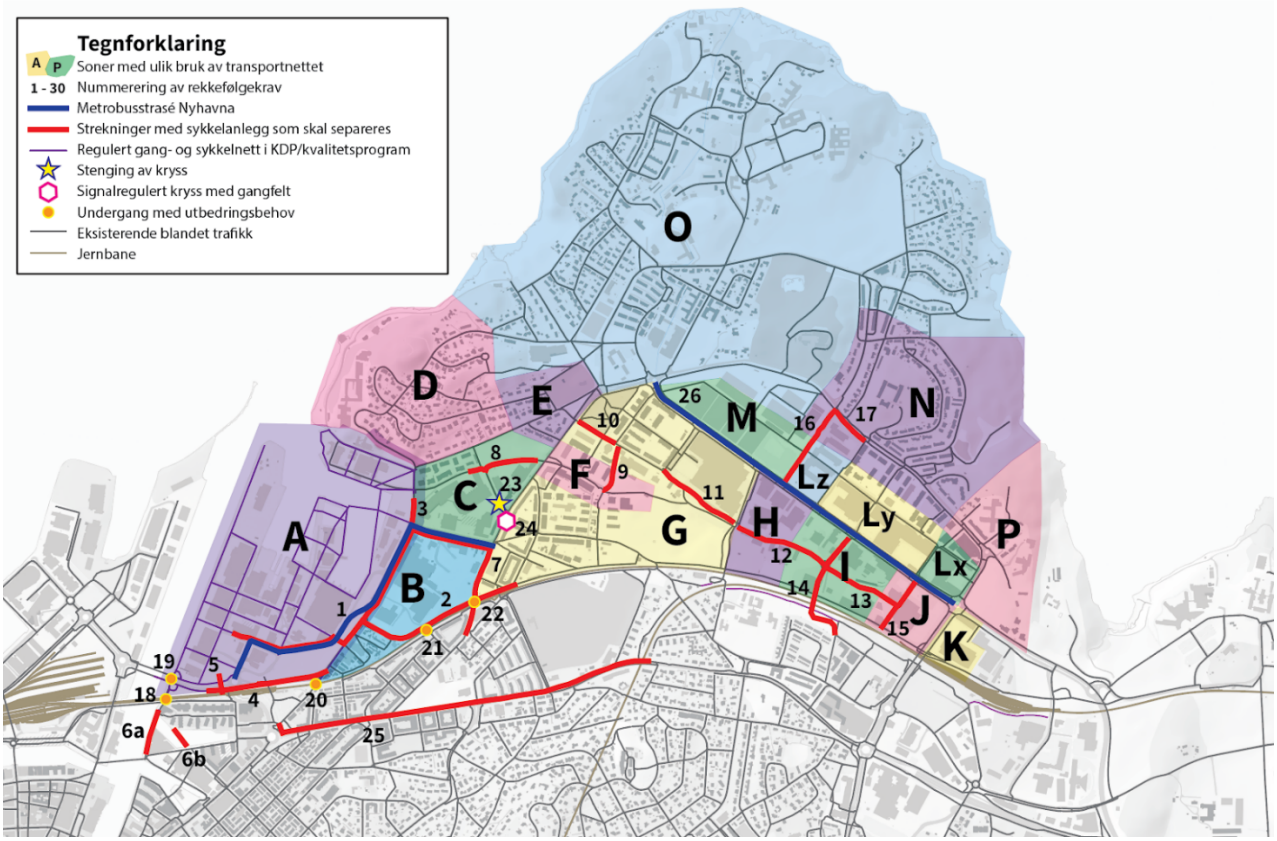
Det viktigste virkemiddelet man har i reguleringsplaner for å begrense biltrafikk er bestemmelser som begrenser parkeringsdekningen. Byrådet mener at parkeringsbestemmelsene i nylig vedtatt KPA skal legges til grunn i hele området.

## Beskrivelse av innholdet i mobilitetsplanen og vurderinger som er gjort

Mobilitetsplanen redegjør for trafikale konsekvenser av utbygging på Lade og Nyhavna, og foreslår avbøtende tiltak som skal sikre framkommelighet for metrobuss gjennom disse bydelene. Det viktigste rekkefølgekravet som er lagt inn i forslaget til mobilitetsplan, er ombygging av gata som skal bli metrobusstrasé over Nyhavna.

Dette er allerede rekkefølgekrav til delområder innenfor KDP Nyhavna, men er også foreslått som krav for planer som grenser til den nye traseen. Metrobusslinje over Nyhavna er avgjørende for at nye bosatte i området skal ha gode alternativer til å kjøre privatbil når de flytter inn.

Foreslått fordeling av rekkefølgekrav er vist i vedlagt kart A, og tabell A1 og A2. Flere av de aktuelle rekkefølgekravene er allerede juridisk bindende for sone A gjennom kommunedelplan for Nyhavna. Mobilitetsplanen foreslår at en del av de samme kravene bør gjelde også for andre soner rundt denne, da de bruker og belaster det samme transportnettet.




*Figuren viser inndeling i soner etter høring av mobilitetsplanen og tiltakene nummerert, slik som de fremmes i revidert mobilitetsplan.*

### *Endringer som er gjort etter høring*

Liste med endringer som er gjort etter høring:

- Rekkefølgekrav anbefales knyttet til brukstillatelse for ny bebyggelse i stedet for ferdigattest eller byggetillatelse. For tiltak 1, 2, 3, 8 og 21 innebærer det en endring etter høring for enkelte soner.
- For *tiltak 1*, metrobusstrasé over Nyhavna, er formulering av rekkefølgekrav justert:
    - Endret forslag til hvordan tilgrensende detaljreguleringsplaner skal koordineres med metrobussplanen på Nyhavna.
    - Det knyttes kun krav til etablering av delstrekninger som ligger i tilknytning til sonene og hvor de har sin bilatkomst til traséen.
        - Kravet er foreslått lagt til igjen for sone F, selv om det ikke var på høring.
- Sonene B og C er ikke lenger oppdelt i x og y, slik at rekkefølgekravene her følger hele sonen.

- Nyansering av konsekvensvurderingen for Haakon VIIs gate, da det har kommet flere mulige utbyggingsområder innenfor sonene H, I og L som ikke var kjent på analysetidspunktet. Det er derfor foreslått et nytt krav (tiltak 26) knyttet til Haakon VIIs gate for å håndtere disse, etter innspill fra fylkeskommunen.
- Tiltak 4 (hovedsykkelrute fra Strandveien og vestover) og 20 (sykkelveg med fortau under jernbanen i Strandveien) er igjen foreslått som rekkefølgekrav, etter høringsinnspill fra Statsforvalteren.
- Justering av sonegrenser og rekkefølgekrav om sykkeltraséer etter en nærmere vurdering av mest effektive ruter mot sentrum fra de forskjellige områdene.
    - Grensen mellom sone O og N er flyttet, det er avdelt en ny sone kalt P, og sone L er delt opp i Lx, Ly og Lz.
    - Nytt tiltak 25 (sykkelveg i Innherredsveien) er lagt til for områdene K, Lx og P som erstatning for tiltak 7 og 22 i Nidarholms gate.
    - Utstrekningen av tiltak 17 (sykkelveg langs Lade allé) er redusert. Krav om tiltak 16 (sykkelveg langs atkomsten til Lade idrettsanlegg) erstatter krav om sykkelveg i Lade allé forbi Ringve museum.

I tillegg er tekstdokumentets informasjon om planer, transportnett og statistikk oppdatert. *Tiltak 7* (sykkelveg langs Nidarholms gate + Jarleveien) og *22* (sykkelveg under jernbanen i Nidarholms gate) er forklart bedre med illustrasjon.

Byplankontoret har i tillegg foreslått et lavere makskrav for parkering enn i KPA. Dette forslaget er ikke videreført i byrådets forslag til endelig mobilitetsplan. Byrådet mener bilbruken kan reguleres på andre måter enn å begrense parkering ytterligere, både ved å gjøre tilbudet for kollektivreisende, gående og syklende mer attraktivt og andre trafikkregulerende tiltak. Det er bruken av bilen og antall reiser som betyr noe, ikke kun antall parkeringsplasser.

### Rekkefølgekrav

Mobilitetsplanen beskriver tiltak som er nødvendige for å sikre et sammenhengende transportnett som skal bidra til miljøvennlige reiser og minst mulig biltrafikk. Tiltakene som foreslås er et tett og sammenhengende gang- og sykkelnett og fremkommelighet for høyfrekvent busstilbud.

Forslagene til rekkefølgekrav er vurdert ut fra sumkonsekvensen av de ulike delområdenes bruk av transportnettet. Rekkefølgekrav er ikke finansieringskrav i seg selv, men krav om rekkefølge på hva som må være på plass før noe annet. Rekkefølgekravene i mobilitetsplanen skal ivareta lik behandling av detaljplaner med like konsekvenser. En del av de foreslåtte rekkefølgekravene er allerede juridisk bindende innenfor kommunedelplan for Nyhavna, og det anbefales i mobilitetsplanen at noen av de samme kravene bør gjelde også for andre områder som ligger nært, men utenfor kommunedelplanen, da de vil ha behov for og vil belaste det samme transportnettet.

Eksakt formulering av rekkefølgekrav må gjøres i den enkelte detaljreguleringsplan og knyttes til relevante felt eller formål i planen. Den praktiske gjennomføringen løses gjennom egne avtaler i etterkant av vedtatte detaljreguleringsplaner, se også avsnitt 9.

Mobilitetsplanen er ikke en områdereguleringsplan, og heller ikke en juridisk plan etter plan- og bygningsloven. Reguleringsplanen for metrobusstrasé over Nyhavna kan altså ikke fungere som et rettsgrunnlag for å stanse eller pause realiseringen av en eventuell vedtatt detaljreguleringsplan.

Innsigelsesmyndighetene er opptatt av at kommunen må legge frem en helhetlig løsning for transportsystemet på Lade og Nyhavna gjennom mobilitetsplanen. Mobilitetsplanen inneholder en pakke med tiltak som til sammen ivaretar muligheten for å utnytte det totale utbyggingspotensialet i området uten at det får for store trafikale konsekvenser.

### *Høringsinnspill til rekkefølgekrav*

Flere forslagsstillere for utbyggingsprosjekter har merknader til rekkefølgekravene som foreslås i mobilitetsplanen. En konsekvens av kravene kan være at utbygging av boliger, arbeidsplasser eller annen byutvikling må vente til tiltakene på veg-, sykkel- eller gangnettet er utbedret, og/eller at utbyggerne må bidra økonomisk til gjennomføring av dette. Dette kan bety forsinkelser av utbygging eller at utbyggingen blir dyrere, i et område hvor framtidig boligtilvekst bør komme.

Det er stilt spørsmål i høringsinnspill om rekkefølgekravene har den nødvendige sammenheng med områdene de foreslås for. Byrådet vurderer at rekkefølgekrav som nevnt ovenfor er i samsvar med plan- og bygningsloven § 12-7 nr. 10 og øvrige rettskilder, som f.eks. Selvaag-dommen fra Høyesterett i 2021, men det må foretas en konkret vurdering når hver reguleringsplan skal behandles. Det er likevel utvilsomt at behovet for forflytning av mennesker og trafikk vil øke som en følge av transformasjon av Nyhavna og utbygginger i Ladeområdet. Det vil være et reelt behov for nye mobilitetsløsninger som utløses av utbyggingen og transformasjonen, og behovet har nær tilknytning til de byggeprosjektene som skal gjennomføres.

Rekkefølgekrav om etablering av gang- og sykkelveinett, metrobusslinjer, kollektivfelt m.v. vil sørge for et godt tilbud for grønn mobilitet og avhjelpe ulempene ved utbyggingen ved å bidra til mindre personbiltrafikk. Det er en direkte sammenheng mellom reguleringsplanene som vil gi en stor befolkningsvekst med tilhørende økning av reiser, og de kravene som må stilles for å redusere de negative konsekvensene. Som det fremgår ovenfor, er løsningene for å avhjelpe den potensielle trafikkøkningen utmeislet i byvekstavtalen og ovenfor nevnte vedtak.

### *Justering av tidspunkt for når rekkefølgekrav trer i kraft*

Rekkefølgekravene i mobilitetsplanen anbefales knyttet til brukstillatelse for ny bebyggelse. Det er når boliger og virksomheter tas i bruk at man får flere personer inn i området, og dermed økte trafikale konsekvenser. Til høring var flere rekkefølgekrav foreslått knyttet til ferdigattest. Manglende ferdigattest blir først og fremst et problem for nye beboere ved senere kjøp og salg av boligen. Hvis det er snakk om store tiltak kan det ta lang tid, og nye beboere har ingen mulighet

til å påvirke gjennomføringen av rekkefølgekrav. Dersom et utbyggingsfirma mot formodning skulle gå konkurs, er det også større risiko for at rekkefølgekrav ikke blir etablert hvis de knyttes til ferdigattest.

Et av rekkefølgekravene som var på høring sa at detaljreguleringsplaner innenfor visse områder ikke kunne få *byggetillatelse* før detaljreguleringsplanen for den nye metrobusstraséen over Nyhavna er vedtatt og rettskraftig. Det er tatt opp i høringsinnspill at det ikke er hjemmel i plan- og bygningsloven til å gi rekkefølgekrav om at en annen reguleringsplan skal være vedtatt før en detaljreguleringsplan kan gjennomføres. Innenfor områdereguleringsplaner er det hjemmel til å stille slike krav til planlegging av konkrete tiltak (pbl. 12-7 nr. 11).

Det foreslås derfor en formulering av et "rekkefølgekrav" som er mer en strategi for vedtak av nye detaljreguleringsplaner. Strategien er å vente til reguleringsplanen for metrobusstraséen over Nyhavna har vært på høring og ikke har uløste innsigelser, før vedtak av tilgrensende reguleringsplaner. Bystyret kan slik velge å ikke vedta detaljreguleringsplaner som potensielt kan bli til hinder for realisering av den nye metrobusstraséen, inntil man er sikker på at metrobussplanen har kommet til et punkt hvor den er mulig å vedta. Når den har vært på høring, og det ikke er uløste innsigelser til den, har man god sikkerhet for at løsningen er gjennomførbar og at det er nok areal til den.

Det pågår utredning av alternativ løsning for trasévalg og utforming av metrobusstraseen. Enkelte planprosesser i området har pågått lenge, og forslagsstillerne er forståelig nok utålmodige etter å få vedtatt sine planer. Mobilitetsplanen åpner for å ikke vente helt til man har vedtatt plan for metrobusstrasé før vedtak av tilgrensende planer.

### *Rekkefølgekrav om etablering av metrobusstraséen på Nyhavna*

Rekkefølgekrav om etablering av metrobusstraséen foreslår vi knyttet til delstrekninger langs utbyggingsområdene og i tilknytning til hvor de har sin atkomst. Det er presisert en egen formulering om Stiklestadveien, for å tydeliggjøre hva som er ment også for sone D og F som ikke selv ligger helt inntil metrobusstraseen, men har atkomst til den.

Konsekvensen av å tillate bygging av mange nye boliger og virksomheter før man har etablert den nye metrobusstraséen er at det blir økt trafikk av alle trafikantgrupper inn i et transportsystem som ikke er oppgradert og uten tilstrekkelig kapasitet. I tillegg betyr det mange flere personer som blir berørt av anleggsgjennomføringen i gata, med krevende atkomst, mye anleggstrafikk, og ulemper for skolevei og alle andre som skal bevege seg gjennom området.

Det er samtidig ønskelig å få i gang boligbyggingen, og det kan være hensiktsmessig at noe av utbygging på tomtene foregår parallelt med infrastrukturen. Rekkefølgekravet om metrobusstraséen er derfor nå oppdelt i trinn og knyttet til sonenes beliggenhet og hvor de har sin bilatkomst til traséen.

Kommunale enheter som har merknader/er uenig i saken
Andre kommunale enheter innenfor byutvikling og miljø, næring og samferdsel har gitt innspill til høringsutkastet av mobilitetsplanen, og innspillene er tatt hensyn til. Den endelige versjonen av mobilitetsplanen har ikke vært sendt til gjennomsyn hos andre enheter.

## Prosess og medvirkning

*Tidligere prosess med overordnet plan for Lade og Leangen*

I 2013 ble et forslag til ny kommunedelplan (KDP) for Lade og Leangen sendt på høring. Fylkesmannen (som nå heter Statsforvalteren) og Statens vegvesen varslet innsigelse til kommunedelplanen, med begrunnelse knyttet til mobilitet. Innsigelsen ble senere vurdert som imøtekommet hvis man tok inn rekkefølgekrav i KDP som sikret etablering av kollektivfelt i begge retninger av Haakon VII's gate og rundkjøring ved idrettsanlegget.

Rundkjøring ved idrettsanlegget ble regulert i detaljplanen til Lade idrettsanlegg vedtatt i 2017, men uten rekkefølgekrav om opparbeidelse tilknyttet idrettsanleggene. Arbeidet med ny kommunedelplan for Lade Leangen ble satt i bero av Formannskapet i 2019, i påvente av ny KPA. Metrobusstraséen i Haakon VIIs gate er under utredning av fylkeskommunen nå, der det er besluttet å gå videre med sidestilte kollektivfelt. Løsningsvalg må vurderes ut fra helheten, også for gående og syklende og hvilke kryssløsninger som blir best totalt sett.

Mobilitetsplan var en del av kommunedelplanarbeidet og ble videreført som egen sak for å løse innsigelser til reguleringsplaner. Formannskapet vedtok 11.08.2020 å ikke legge et forslag til mobilitetsplan for Lade, Leangen og Nyhavna på høring, men sendte det tilbake til kommunedirektøren for videre bearbeiding. Underveis i arbeidet med høringsforslaget hadde det vært flere arbeidsmøter med Trøndelag fylkeskommune, Miljøpakken og Statens vegvesen.

*Innsigelser til detaljplaner og tidligere mekling*

Statens vegvesen og Fylkesmannen i Trøndelag hadde innsigelse til detaljplanen for Haakon VII's gate 4 som Bystyret vedtok 03.09.2020. Innsigelsen ble løst i mekling hos Kommunal- og moderniseringsdepartementet 09.03.2021. Departementet la da vekt på at boligutbyggingen var i tråd med byutviklingsstrategien og et riktig grep for å nå nullvekstmålet, samtidig som planforslaget ble redusert i størrelse og den resterende delen skulle avvente mobilitetsplan for Lade. Departementet oppfordret samtidig at statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter samarbeider om konkrete løsninger som ivaretar metrobussens framkommelighet.

Fylkeskommunen, Statsforvalteren og Statens vegvesen fremmet i 2022 innsigelse til detaljreguleringsplanen for Haakon VII's gate 25, inntil det ble lagt fram en overordnet mobilitetsplan. Statens vegvesen, Statsforvalteren i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune har i etterkant fremmet innsigelser til femten andre detaljplaner med tilsvarende begrunnelser, hvor kun innsigelsene til én av planene *Falkenborgvegen 32-39* er løst i lokal mekling.

*Mekling og ny prosess med mobilitetsplan*

Trondheim kommune har samarbeidet med Trøndelag fylkeskommune om å lage en trafikkanalyse for Nyhavna og Lade. Fylkeskommunen bruker trafikkanalysen som grunnlag for

prosjektene sine med metrobusstrasé over Nyhavna og Haakon VII's gate. Trondheim kommune, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen har hatt felles orienteringsmøter underveis i arbeidet.

Forslag til mobilitetsplan for Lade og Nyhavna datert 10.1.2024 ble fremmet for bygningsrådet 06.02.2024, men ble sendt tilbake til Kommunedirektøren.

Forslaget til mobilitetsplan var også grunnlag for meklingsmøte om *Haakon VII's gate 25*, den 27.02.2024 med Trøndelag fylkeskommune, Statsforvalteren og Statens vegvesen, hvor det kom innspill til foreløpig mobilitetsplan og samarbeid. Innsigelsespartene vektla tiltak for gange og sykkel. I møtet ble partene enige om at kommunen skulle jobbe videre med planen, og at alle meklingspartene skulle bli involvert i det videre arbeidet.

Det er gjennomført møter med alle innsigelsespartene og de har gitt skriftlige tilbakemeldinger på skisser og utkast til deler av mobilitetsplanen i perioden april-juni 2024. Det ble etterlyst at mobilitetsplanen skulle tydeliggjøre hvilke rekkefølgekrav som bør legges til kommende planer med begrunnelser, og spurt om hva som kan gjøres hvis analysene på trafikk og befolkningsutvikling ikke treffer.

### *Høring*

Høringsforslag til mobilitetsplan ble sendt til politisk behandling. Det ble behandlet i byrådet 21.11.2024, byutviklingsutvalget utsatte saken 4.12.2024 og vedtok 11.12.2024 å legge det ut på høring med flere endringer. Endringene ble gjort og mobilitetsplanen ble i januar sendt på høring med frist for innspill 14.3.2025. Det kom 23 innspill i høringa. Se vedlegget *Innspill ved offentlig ettersyn og høring 9. januar - 14. mars 2025.*

Høringsinnspillene spriker. Utbyggere er på den ene siden negative til flere av de foreslåtte rekkefølgekravene, mens innsigelsesmyndighetene og AtB på den andre siden mener at høringsforslaget ikke i tilstrekkelig grad tar høyde for hvor mange boliger som kan bygges ut og de konsekvenser det kan ha for metrobussens fremkommelighet.

Det er gjort noen justeringer av rekkefølgekrav og grenser for soner nord og øst på Lade etter en nærmere vurdering av relevante sykkeltraséer, etter både høringsinnspill og vedtakspunkt om tiltak 7 og 22 fra byutviklingsutvalgets vedtak 114/2024 11.12.2024.

### *Ny mekling og dialogmøter*

Det har vært et meklingsmøte for *Haakon VII's gate 25* med innsigelsesmyndighetene 26.3.2025, som ikke førte til trekking av innsigelsene for denne reguleringsplanen. Som oppfølging har det vært nye dialogmøter i etterkant, og det har tydelig blitt signalisert at kommunen må presentere en helhetlig løsning for å håndtere at det totale boligpotensialet på Lade og Nyhavna er betraktelig større enn det som inngår i trafikkanalysen for metrobuss, med de konsekvenser den har vist.

*Videre prosess for mobilitetsplan og meklinger*

Innsigelsesmyndighetene avventer en vedtatt mobilitetsplan, for å kunne se at kommunen har en overordnet plan for mobilitetsløsninger i området, og konkrete avbøtende tiltak for få hindre for stor vekst i personbiltrafikken, før de vil ta stilling til om de trekker innsigelsene for hver enkelt detaljreguleringsplan.

Når mobilitetsplanen er vedtatt kan Byrådet med utgangspunkt i denne vurdere hvilke endringer som eventuelt skal foreslås lagt inn i de enkelte reguleringsplanene for å løse innsigelser.

Det er opp til Bystyret om de vil slutte seg til en løsning basert på mobilitetsplanen slik den er foreslått fra byrådet, vedta en justert mobilitetsplan, eller løfte reguleringsplanene til departementet for avgjørelse. Departementsbehandling innebærer også en risiko for lang behandlingstid, og risiko for at planene oppheves.

**Byrådets vurdering**

Området Lade og Nyhavna er viktige transformasjonsområder som er sentralt lokalisert og der det er et stort potensial for at de fleste reiser kan skje med gange, sykkel og kollektiv. Byrådet er opptatt av effektive transportløsninger og et mer miljøvennlig, inkluderende og helsefremmende transportsystem. Innsigelsene som er fremmet til områdene på Lade og Nyhavna omhandler behovet for å få på plass en overordnet plan for infrastrukturtiltak som er nødvendige for å sikre metrobussens fremkommelighet og for å håndtere trafikkveksten som vil komme som følge av den samlede utbyggingen.

Mobilitetsplanen er en strategi som beskriver tiltak som er nødvendig for å sikre at vi klarer å ta trafikkveksten med sykkel, gange og kollektiv. Mobilitetsplanen er ikke en juridisk plan, men en strategi som danner grunnlaget for rekkefølgekrav som fastsettes i de påfølgende reguleringsplanene. Mobilitetsplanen skal sikre at utbyggingen ikke medfører høy trafikkvekst som hindrer metrobussens fremkommelighet. Rekkefølgekravene sikrer at vi har en plan for å opparbeide infrastruktur som hele området trenger for å unngå at trafikkveksten totalt sett blir for stor.

Noen av tiltakene skal gjennomføres av det offentlige og finansieres helt eller delvis av Miljøpakken. Andre tiltak er utløst av reguleringsplanprosjektene der man er avhengig av grunneierbidrag for finansiering. Da er det viktig at alle bidrar, slik at man får til en mest mulig rettferdig fordeling av kostnadene.

Byrådet foreslår samme krav til parkering som det som ligger til grunn i gjeldende KPA. KPA gjelder for hele kommunen og åpner for et spenn i parkeringsdekning. Dette spennet kan innskrenkes og bestemmes mer spesifikt i detaljreguleringsplaner ut fra lokale vurderinger og utredninger. Parkeringsdekning vil da tas stilling til i hver enkelt reguleringsplan som fremmes innenfor området.

Fordi Lade og Nyhavna ligger så sentralt er det bedre forutsetninger for å bruke andre transportmidler enn bil her, enn i andre steder i kommunen. Det vil også være naturlig å anta at

antall kjørte kilometer vil være lavere her, da mange av områdene har svært kort vei til sentrale gjøremål i hverdagen.

Basert på trafikkanalysen som er gjort for metrobussens framkommelighet og summen av konsekvensene det kan ha å bygge ut hele boligpotensialet på Lade og Nyhavna, er det nødvendig å ha sterkere kontroll på biltrafikken som skapes. Kommunens mobilitetsstrategi peker også på et behov for å redusere bilandelen. Byrådet mener dette kan ivaretas ved å se på skilting, signalprioritering av buss og andre trafikkregulerende tiltak. Det viktigste er at det er satt av tilstrekkelig areal til et robust samferdselssystem som sikrer at man kan gjennomføre flere tiltak for å sikre fremkommelighet etter behov.

Byrådet har som mål å redusere bilstrafikken i kommunen, slik at man har forpliktet seg til gjennom byvekstavtalen. I ny KPA er det lagt inn bestemmelser om parkering som reduserer antallet parkeringsplasser ved nybygg. Mobilitetsplanen vil kun gjelde for nye tiltak, og vil ikke i seg selv løse de trafikale utfordringene med handelstrafikk som er i området i dag. Byrådet har som mål i Leangenerklæringen å begrense utvidelser og nyetablering av bilbaserte kjøpesentre utenfor Midtbyen, slik at situasjonen ikke skal forverres.

Byrådet viser til at det er begrenset med virkemidler kommunen har som planmyndighet til å gå inn i konkrete tiltak for å sikre Metrobussen fremkommelighet. Gjennom planleggingen kan man sikre at det settes av tilstrekkelig med areal til bussen. Andre tiltak som kan sikre bussens fremkommelighet, som signalprioritering, etablering av kollektivgater, skiltplaner, bompenger og stenging for gjennomkjøring må følges opp gjennom egne prosesser. Det er ikke noe som kan følges opp gjennom plan- og bygningsloven. Metrobussens trasé gjennom Nyhavna og Haakon VIIs gate er under planlegging i regi av Trøndelag fylkeskommune. Disse planene vil avklare arealbruk og sikre en sammenhengende trasé for bussen.

Byrådet ønsker ikke å foreslå tiltak som øker vegkapasiteten for privatbiler i området. Bygger man nye veger som øker kapasiteten for privatbil, er det stor sannsynlighet for at trafikken fortsetter å øke. Dagens vegsystem er et trafikkreduserende tiltak i seg selv, da kødannelser har en avvisende effekt og gjør at flere velger andre transportformer. Dette forutsetter på den andre siden at fremkommeligheten for sykkel, gange og kollektiv er god.

Trafikkanalysene tar utgangspunkt i eksisterende vegnett og har ikke tatt inn framtidige endringer som følge av Trøndelag fylkeskommunes gateprosjekt i *Haakon VIIs gate* eller metrobusstraseen over Nyhavna. Analysene viser at uten tiltak vil det bli forsinkelser for metrobussen både i morgenrush og ettermiddagsrush. Det er størst forsinkelser over Nyhavna og det vil ikke være mulig å ivareta metrobussens fremkommelighet med dagens vegnett. Dette viser at det må gjøres tiltak som prioriterer bussen i disse områdene. Dette kan være tiltak som kollektivfelt og kollektivprioritering i signalanleggene. Byrådet mener derfor det er nødvendig med rekkefølgekrav om ombygging av metrobusstraseen for utbyggingsområdene som har atkomst via denne.

I Haakon VIIs gate er det ikke omfanget av behov for tiltak avklart, byrådet mener dette kan avklares gjennom det påbegynte arbeidet for *Haakon VIIs gate*. Det er derfor tatt inn at kollektivfremkommelighet og kollektivtiltak her må være nærmere avklart før man vedtar nye

detaljplaner for noen av områdene, med mindre planen viser at de ikke påvirker trafikken i gata negativt.

Byrådet mener mobilitetsplanen, slik den nå foreligger, viser en god strategi for at framtidige beboere på Nyhavna og Lade har mulighet for å velge kollektiv, gange og sykkel på arbeidsreiser og daglige reiser dersom forholdene legges til rette for det. Nye boliger i planområdet vil ikke gjøre det vanskeligere å nå nullvekstmålet så lenge tilrettelegging for kollektiv, gange og sykkel utvikles samtidig, og mulighetene for bilparkering begrenses. Strategien danner grunnlaget for en rettferdig fordeling rekkefølgekrav som sikrer viktig infrastruktur for at vi skal klare å transformere området til en mer miljøvennlig bydel der det er et godt og tett nett for sykkel og gange, og der kollektivtrafikken har god fremkommelighet.

Byrådet innstiller til bystyret at mobilitetsplanen vedtas og legges til grunn for alle pågående og nye plansaker, samt detaljreguleringsplaner vedtatt med innsigelse, på Lade og Nyhavna.

**Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

Mobilitetsplanen er viktig for å få løst innsigelser, slik at byutviklinga på Lade og Nyhavna ikke stopper opp, og det kan etableres flere boliger og arbeidsplasser der, framfor i mer perifere deler av kommunen. Lade og Nyhavna er sentralt plassert, med lite høydeforskjeller og med kort avstand til daglige gjøremål. Her er det lettere å leve miljøvennlig, noe som bidrar til mindre utslipp.

Flere av tiltakene som er foreslått i mobilitetsplanen medfører økt bredde på asfaltarealer. Det kan gå på bekostning av grønne arealer og kvaliteter, som er viktige elementer i et attraktivt bymiljø for gående og syklende, samt har en viktig funksjon med tanke på overvannshåndtering. Det er viktig at slike arealmessige konsekvenser blir belyst og veid opp mot hverandre i detaljreguleringsplaner der tiltakene tegnes ut.

Havnivåstigning kan i fremtiden føre til hendelser med oversvømmelser i de sjønære områdene på Nyhavna. I tillegg kan deler av transportnettet fungere som flomveier ved mye regn, slik at det ikke er fremkommelig over alt. Et tett nettverk for gående og syklende bidrar til at man kan velge flere alternative ruter ved behov. For metrobuss er det et alternativ å kjøre Nidarholms gate-Mellomveien ved stengning på Nyhavna. Men også der er kulverten under jernbanen et lavt punkt som kan være utsatt.

**Konsekvenser for sosial bærekraft**

Mobilitetsplanen vil bidra til å avklare hva som skal til for å få til flere, tryggere og mer attraktive gang- og sykkelforbindelser og et mer universelt utformet nettverk. Disse forbindelsene vil også gjøre det mer attraktivt å benytte kollektivtransport. Alt dette bidrar til en by hvor flere kan delta og et trygt bymiljø, og bedre sosial bærekraft og folkehelse på Lade og Nyhavna.

**Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling**

På Lade og Nyhavna skal større områder transformeres fra næring til bolig- og sentrumsbebyggelse. Mobilitetsplanens anbefalte tiltak skal bidra til å unngå økt personbiltrafikk og samtidig gi rom for næringstrafikken som blir igjen. Mobilitetsplanen foreslår føringer for hvordan varelevering skal løses, og anbefaler helhetlige og sambruk av løsninger som vil gi mest effektiv arealutnyttelse.

Mobilitetsplanen er et verktøy for avklare hvilke rekkefølgekrav som bør stilles i hver enkelt detaljreguleringsplan, og dermed for å løse innsigelser og komme videre i prosessene i plansakene. De foreslåtte rekkefølgekravene kan samtidig føre til forsinkelser og økonomiske konsekvenser for utbyggingsprosjekter.

**Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Saken har i seg selv ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

Mobilitetsplanen viser til tiltak som kan sikres med rekkefølgekrav i detaljreguleringsplaner. Rekkefølgekrav om tiltak skal sikre en rekkefølge på hva som må være på plass før noe annet, men tar ikke stilling til hvem som etablerer eller finansierer tiltak. Det kan gjøres av kommunen, vegeiere, miljøpakken eller andre offentlige eller private aktører. Det avklares i egne prosesser for hvert prosjekt. Avhengig av tiltakenes omfang og aktørenes fremdriftsplaner kan det løses i forhandlinger og avtaler mellom flere parter. Trondheim kommune har som praksis at behov for infrastruktur som utløses av et prosjekt skal dekkes av prosjektet.

Noen av tiltakene gjelder kommunale eller offentlige gang- og sykkelveger, som vil gi økt driftsansvar for kommunen.

**Byrådets konklusjon**

Mobilitetsplanen for Lade og Nyhavna er en strategi for å håndtere de trafikale konsekvensene av den samlede utbyggingen i disse viktige transformasjonsområdene. Lade og Nyhavna er sentralt plassert med stort potensial for miljøvennlige reiser. Mobilitetsplanen sikrer at utbyggingen ikke fører til trafikkvekst som hindrer metrobussens fremkommelighet.

Planen beskriver tiltak og rekkefølgekrav som skal sørge for et godt og sammenhengende tilbud for gående og syklende, samt sikre at kollektivtransporten har god fremkommelighet. Byrådet mener at parkeringskravene for gjeldende KPA skal ligge fast og at disse ikke skal strammes inn for området i mobilitetsplanen.

Byrådet mener at nye boliger i planområdet ikke vil gjøre det vanskeligere å nå nullvekstmålet, forutsatt at tilrettelegging for kollektiv, gange og sykkel utvikles samtidig, og at parkering følges opp i tråd med kravene i KPA. Rekkefølgekravene er avgjørende for å sikre at nødvendig infrastruktur opparbeides, kostnadene fordeles rettferdig, og at området kan transformeres til en mer miljøvennlig bydel.

Byrådet innstiller til bystyret at mobilitetsplanen vedtas og legges til grunn for alle pågående og nye plansaker, samt detaljreguleringsplaner vedtatt med innsigelse, på Lade og Nyhavna.

Byrådet i Trondheim, 12.11.2025

Kjetil Ovrid Reinskou
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

1 Byrådets forslag til Mobilitetsplan Lade-Nyhavna til sluttbehandling 2025
2 okt-25 Kart og tabell over forslag til rekkefølgekrav - Vedlegg til Mobilitetsplan Lade-Nyhavna, oktober 2025
3 Mobilitetsplan for Lade og Nyhavna - innspill ved offentlig ettersyn og høring 9 jan 2025 - 14 mars 2025 (2)