

Catalog

1a Statens vegvesen	2
1b Statens vegvesen om metrobusstrase	3
1c Statens vegvesen om kvalprgm	5
2 Statsforvalteren	7
3 Fylkeskommune	12
4 NVE	20
5 Kjettsberg Kaffebrenneri AS	23
6a Tensio	27
6b Tensio	28
6c Tensio	29
6d Tensio	30
7a Trondheim Havn	33
7b Trondheim Havn om kvalprgm	37
8 AIB	44
9 Nyhavna Utvikling	49
10 Reinaplanen	51
11 Svartjamon beboerforening	54
12 Svartjamon boligstiftelse	57



pka ARKITEKTER

Charles-Edmond Francois

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Jan-Kristian Janson / 90412554	20/84339-4		07.03.2022

Riksveg 706, fylkesvegene 6668 og 6692 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringsplan og planprogram til offentlig ettersyn for Maskinistgata 2

Viser til deres e-post av 14.02.2022.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport.

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å legge til rette for nytt hotell i tillegg til ny næring, kontor og boliger samt nye byrom og nye forbindelser i området. Området er den søndre delen av Nyhavna i østlig retning mot jernbanelinja. Planarbeidet må sees i sammenheng med oppstart av planarbeid for Lademoen holdeplass (stasjon).

Uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplan og offentlig ettersyn av planprogram

Statens vegvesen registrerer at plangrensene for denne planen og planen for Lademoen holdeplass (stasjon) må samordnes, evt. at planene slås sammen til én plan.

Statens vegvesen har tidligere hatt en dialog med Trondheim kommune knyttet til kvalitetsprogram for Nyhavna, jf. vårt brev av 29.09.2020 (vår sak 20/148609) samt Metrobusstrasé over Nyhavna, jf. vårt brev av 18.03.2021 (vår sak 20/182680). Signalene fra disse to brevene må innlemmes i det arbeidet som skal gjøres slik at trafikale forhold får en grundig analyse som redegjør for konsekvensene med eventuelle avbøtende tiltak, jf. vår uttalelse til nabo-planen. Statens vegvesen oppfatter at brevet fra Trondheim kommune av 09.11.2021 til en viss grad inneholder de samme signalene.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7013 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Dersom det ikke foreligger relevant dokumentasjon når planen skal på høring og offentlig ettersyn, jf. ovennevnte – må Statens vegvesen vurdere innsigelse.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Transportforvaltning midt 1

Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, Postboks 2600, 7734 STEINKJER

TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER



TRONDHEIM KOMMUNE
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Behandlende enhet:	Saksbehandler/telefon:	Vår referanse:	Deres referanse:	Vår dato:
Transport og samfunn	Jan-Kristian Janson / 90412554	20/182680-4		18.03.2021

Uttalelse til høring – Utredning Metrobusstrase over Nyhavna – Trondheim kommune

Viser til deres epost av 24.02.2021 med følgeskriv og vedlegg datert 14.08.2020.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport.

Statens vegvesen vil takke for konstruktivt møte 12.03.2021. Vi opplevde en felles forståelse for utfordringene som ligger i utviklingen av Nyhavna sett i sammenheng med flere andre prosjekt som berøres gjensidig i mer eller mindre grad.

Når det gjelder selve metrobussen ser vi særlige utfordringer ved ombygging av krysset mellom rundkjøringen på riksveg 706 og Dyrø Halses gate. Vedleggene som fulgte med brevet av 14.08.2020 inneholdt ikke noen trafikkanalyser, men det ble vist til et arbeid av Sweco. I møtet 12.03.2021 oppfattet vi det likevel slik at nye analyser er aktuelle, sett i sammenheng med de andre prosjektene – og vi avventer tilbakemelding inntil dette foreligger.

Trafikkutviklingen må analyseres på en bredere basis der avbøtende tiltak må få større oppmerksomhet. Den store utbyggingen øst for Nyhavna i retning Lilleby og Lade vil selvfølgelig ha innvirkning på trafikkmønstret og vi regner med at mobilitetsplanen vil ivareta denne problematikken. Det er imidlertid uklart for oss hvor langt mobilitetsplanen favner. De øvrige prosjektene som berører hverandre i randsonene i ulik grad er etter hva vi erfarer følgende:

- Utviklingen av Nyhavna (vår uttalelse av 29.09.2020)
- Metrobuss over Nyhavna
- Gatebruksplan Midtbyen (våre uttalelser av 29.09. og 03.11.2020)
- Trondheim stasjonssenter (våre uttalelser av 25.09 og 18.11.2020).

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7013 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadsø

Statens vegvesen kan ikke akseptere at prosjektene realiseres uten at man ser den gjensidige sammenhengen i trafikkutviklingen, og med bakgrunn i vårt sektoransvar og ansvaret for riksveg 706 vil vi ha vesentlige innvendinger mot manglende samordning. Vi ber om at kommunen orienterer de andre prosjektansvarlige med sikte på å få samordnet innsatsen.

Statens vegvesen har stor forståelse for kompleksiteten og omfanget av arbeidet og vil derfor invitere til dialog og rådgivning samt være tilgjengelig for å bidra til at alle hensyn blir ivaretatt så godt som mulig.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

Helge A. Stabursvik
fung. seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG, Postboks 2600, 7734 STEINKJER
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER



BYPLANKONTORET
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Behandlende enhet: Transport og samfunn	Saksbehandler/telefon: Jan-Kristian Janson / 90412554	Vår referanse: 20/148609-4	Deres referanse: 20/53341-5	Vår dato: 29.09.2020
--	--	-------------------------------	--------------------------------	-------------------------

Tilbakemelding på høring av kvalitetsprogram for Nyhavna – Trondheim kommune

Viser til deres brev av 17.08.2020.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivarettatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport.

Statens vegvesen er spesielt opptatt av riksveg 706, i tillegg til fylkesveg 6668 og fylkesveg 6692. Vi kan ikke se at det foreligger trafikkanalyser som redegjør for virkningene – og da heller ikke avbøtende tiltak – av trafikkutviklingen som følge av de tiltak som ligger i det innsendte materiale. Kartutsnittet under viser sentrale områder vi er bekymret for.



Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7013 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Regnskap
Postboks 702
9815 Vadse

Statens vegvesen viser til ovennevnte samt sektoransvaret og ansvaret for riksveg 706, og har med dette vesentlige innvendinger mot kvalitetsprogrammet.

Vurderinger av trafiksikkerhet og framkommelighet knyttet til fylkesveg er fra årsskiftet Trøndelag fylkeskommunes ansvarsområde, jf. vårt brev til kommunene av 9. desember i fjor *Opphør av sams vegadministrasjon – viktig informasjon til våre samarbeidspartnere*. Statens vegvesen vil imidlertid fortsatt kunne bistå kommunene med vår kompetanse i lys av vårt sektoransvar for vegtrafikk.

Transportforvaltning midt 1
Med hilsen

June Stubmo
seksjonsleder

Jan-Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
FYLKESMANNEN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER
TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE, Fylkets hus Postboks 2560, 7735 STEINKJER



Statsforvalteren i Trøndelag

Trööndelagen Staatehaaltoje

Vedlegg 02: Innkomne innspill

Vår dato:

25.03.2022

Vår ref:

2022/1940

Deres dato:

14.02.2022

Deres ref:

Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon

Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse til varsel om igangsetting av arbeid med detaljreguleringsplan for Nyhavna - delområde 2 - Maskinistgata 2 - Trondheim kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Overordnede føringer

Et viktig mål for planarbeidet er å skape et attraktivt knutepunkt der ny bebyggelse og ny park i stor grad kan nås med kollektivtransport, sykkel og gange. Det skal legges til rette for hotell, næring, bolig, grøntstruktur samt forbindelser for gående/syklende og areal for fremtidig metrobusstrasé over Nyhavna. Planområdet omfatter hele delområde 2 fra kommunedelplanen som er avsatt til framtidig grønnstruktur og sentrumsformål.

Landbruk

I så sentrale utbyggingsområder er det avgjørende at det legges opp til en kompakt utbygging for arealene som er avsatt til sentrumsformål, jf. føringer i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. En effektiv arealbruk her vil også på sikt bidra til å redusere presset på dyrka marka rundt byen. Vi legger derfor til grunn at overordnede krav til utnytting og parkering videreføres i arbeidet og sikres i bestemmelsene. Blant annet er det i kommunedelplanen fastsatt at bilparkering (unntatt HC-parkering) skal legges under terreng.

Det fremgår at kommunen ber forslagsstiller vurdere om det kan være aktuelt med bruk av tre i denne planen, jf. arbeidet med Trebyen Trondheim. Vi slutter oss til dette. Det samme gjelder for kommunens oppfordring om å søke massebalanse, og gjenbruk av masser innenfor planområdet.

Klima og miljø

Naturmangfold, grøntområder og klima

I statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning står det: Ved planlegging av nye områder for utbygging, fortetting eller transformasjon, skal det vurderes hvordan hensynet til et endret klima kan ivaretas. Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til behovet for åpne vannveier, overordnede

E-postadresse:
sft@post@statsforvalteren.no
Sikker melding:
www.statsforvalteren.no/melding

Postadresse:
Postboks 2600
7734 Steinkjer

Besøksadresse:
Strandveien 38, Steinkjer
Prinsens gt. 1, Trondheim

Telefon: 74 16 80 00
www.statsforvalteren.no/tl

Org.nr. 974 764 350



blågrønne strukturer, og forsvarlig overvannshåndtering. Vi anbefaler at overvann løses i størst mulig grad over bakken, framfor nedgravde løsninger.

Det er vist til at grøntområde G3 i kommunedelplan for Nyhavna delvis skal avsettes til byggeformål. Vi presiserer at det i så fall må settes fokus på og sikres at områder rundt nye bygg sikres som grønne offentlig tilgjengelige områder, hvor både hensynet til naturmangfold og naturlige løsninger for overvannshåndtering ivaretas. Forholdet naturmangfold må derfor utredes som et eget tema i planen. Vi forutsetter at planforslag fremmes i tråd med føringer i kommunedelplan for området og kvalitetsplan for Nyhavna, når denne er vedtatt.

Nullvekstmålet

Det må beskrives hvordan planen bidrar til nullvekstmålet for biltrafikk. Vi mener det er positivt at det allerede nå vurderes at det kan fravikes fra kommunens P-norm med bakgrunn i nærhet til kollektivholdeplasser og nærhet til sentrum.

Massehåndtering

Det er positivt og ønskelig om en kan oppnå massebalanse innenfor planområdet. Det er allerede foreslått at en skal undersøke forurenset grunn som en del av planarbeidet. Deler av planområdet er registrert som mulig forurenset grunn. Vi anbefaler derfor at det gjennomføres miljøundersøkelser som del av planarbeidet, for å sikre at området vil være egnet til boligbebyggelse.

For øvrig virker planprogrammet og tilbakemeldingsbrev fra kommunen å være et godt utgangspunkt for videre planlegging av området.

Helse og omsorg og Barn og unge

Planområdet forbinder Nyhavna med Lademoen og resten av byen, og er et knutepunkt for infrastruktur. Ferdelsårer for de som går og sykler skal prioriteres, men må også avstemmes mot begrensningene gitt av vei og jernbane. Mest mulig sammenheng i ferdelslinjene vil bidra til økt bruk av gange og sykkel. Finmaskede forgreninger videre utover, gjør det lettere å nå arbeid eller bolig med sykkel og gange.

Referatet fra oppstartsmøtet tar opp relevante tema. Vi støtter prioritering av uteromskvalitet. Sollys og siktlinjer bestemmes i stor grad av de bygde omgivelser, og vil begrenses av stor byggehøyde, og store ubrutte fasadeflater. Variasjon i utforming og materialvalg kan bidra til å bedre den opplevde bo- og nærmiljøkvaliteten, og samtidig kan materialvalg styrke det estetiske inntrykket. I tillegg til utformingen av de urbant pregede uterom, er det god grunn til også å prioritere grønne flater og elementer.

Det er positivt hvis basketbanen kan reetableres. Plasseringen må være noe skjermet fra boliger, men banen/kurven hadde en funksjon som sosial møteplass og bidro til at fysisk aktivitet fikk en plass i byrommet. Banen var derfor et godt initiativ, på tross av at det ble støytfordringer.

Også de yngre barna må kunne finne sin plass i byen, og leke-/aktivitetsmuligheter kan integreres i skjermede og trygge byrom. Vi viser til *Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen*, hvor barn sitt behov for lek er en sentral føring.

Det er ingen spesielle merknader til arealformålet for hotell, annet enn at sambruk av arealer inne og ute kan bidra til å skape sosiale møteplasser og styrke tilhørighet til et nærmiljø.



Bolig er et krevende arealformål innenfor planområdet. Støy fra jernbane og veitrafikk gir behov for sumstøyberegning, noe det også legges opp til. Det er vist til innføringen av dempet fasade, som er et nytt begrep i T 1442/2021. Åpningen for tilgang til kun dempet fasade, som erstatning for stille side, skal begrenses til en liten andel av boenhetene. Retningslinjens henvisning til at dempet fasade er aktuelt for hjørneleiligheter, er normerende for hvor stort omfang som kan tillates. Eventuelle boenheter i rød støysone må være gjennomgående. Avbøtende tiltak må sikres juridisk i plankart og/eller bestemmelser.

Hvis det planlegges boliger med overlapp mellom støysone og sone for luftforurensing (T 1520), må det gjøres en vurdering av om samspillseffekter gir grunn til særlig varsomhet. T 1442/2021 legger opp til at kommunen da skal innhente en medisinskfaglig vurdering av eventuelle helseeffekter.

I et travelt byområde må bygge – og anleggsfasen planlegges nøye, og bestemmelsene bør stille krav om en plan for gjennomføringen, som sikrer tema som støy, luftkvalitet, trafiksikkerhet og opprettholdt universell fremkommelighet.

Universell utforming er et hensyn som skal ivaretas i planleggingen. Transportkjeder må være sammenhengende og universelt utformede, for at de med redusert funksjon for forflytning, orientering og syn skal få de beste muligheter til å greie seg selv uten bistand. Dette er viktig for opplevelsen av autonomi, og kan også bidra til økt deltagelse i yrkesliv/uavhengighet av offentlig bistand. Tekniske krav knyttet til universell utforming ivaretas i hovedsak ved byggesaksbehandling, men også gjennomtenkt planlegging kan bidra. Ved plassering av arealformål påvirkes avstander den enkelte må forflytte seg, og ved god sammenheng i forbindelseslinjer lettes fremkommeligheten. Det er vist til at HC-parkeringsplasser bør være nært heis/inngang. Vi vil minne om at dette må anses som et krav, og hvis også disse parkeringsplassene skal være under bakken, må det være en minstehøyde under taket. Hvis planfasen ikke sikrer at krav til universell utforming kan ivaretas i prosjekteringen, kan det være grunnlag for innsigelse.

En oversikt over sentrale plantema innen folkehelseområdet ligger på Helsedirektoratet sin [nettside](#).

Samfunnssikkerhet

Vi ser av referatet fra oppstartsmøtet at det stilles krav om ROS-analyse. Vi tillater oss allikevel å komme med følgende:

Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).

Kommunens oppgave er blant annet å

- følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke
- sørge for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte (positivt om det lages et utkast til ROS som sendes på høring sammen med oppstartsvarslet, for å kunne gi hensiktsmessige tilbakemeldinger tidlig i planprosessen)
- ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, og hvilke kvalitetskrav som forventes (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2017).)



- sørge for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter

Som et minimum bør ROS-analyser i plansaker

- være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra **2017** (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5)
- inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekkliste med kryss under «ja» eller «nei»
- inneholde en kildeliste til analysen
- ha kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnlaget i tillegg til NVE og NGU med flere
- ha en vurdering av et endret klima. Ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, og overvannshåndtering løses i plansaken

Statsforvalteren vurderer innsigelse (JF. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekkliste med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunnlag vises til kilde
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarslet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og PDF-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no



Med hilsen

Elisabeth Varsi Stubbrud (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Vegar Christoffersen Walsø – 73 19 92 62

Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73

Samfunnssikkerhet: Lars Petter Løkken – 74 16 81 76

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Frode Engtrø – 73 19 93 18

Kopi til:

Trøndelag fylkeskommune Fylkets hus, Postboks 2560 7735 STEINKJER
Trondheim kommune Postboks 2300 Torgarden 7004 TRONDHEIM



PER KNUDSEN ARKITEKTKONTOR AS
 Brattørgata 5
 7010 TRONDHEIM

Vår dato:	28.03.2022	Vår referanse:	202145338-3	Vår saksbehandler:	
Deres dato:	14.02.2022	Deres referanse:	Charles-E. Francois		Siv Minna Aastorp

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringsplan og planprogram til offentlig ettersyn for Maskinistgata 2. Trondheim kommune.

Viser til oversendelse 14.02.2022. Formålet med planarbeidet er å legge til rette for sentrumsnær bebyggelse bestående av hotell, bolig, tjenesteyting, kontor og parkeringskjeller, samt park og gate ved Lademoen stasjon. Trondheim kommune har vurdert at tiltaket med underformål hotell utløser krav om konsekvensutredning og planprogram er utarbeidet med henblikk på det.

Planstatus

Området er i kommunedelplan for Nyhavna (KDP) avsatt til framtidig grønnstruktur og sentrumsformål. Bebyggelsen skal variere i høyde og arkitektonisk uttrykk, samt bidra til å forsterke gater og byrom. Det åpnes for høy bebyggelse, over 7 etasjer, mot Lademoen stasjon. Kommunedelplanen definerer delområde 2 som et viktig kollektivknutepunkt.

Planavgrensning

Planområdet omfattet i utgangspunktet delområde 2, men er etter Trondheim kommunes krav utvidet i flere retninger for å sikre god sammenheng med tilgrensende områder. Utvidet planområde berører delområde 1, 3, 5 og 8 (se fig. 1 og 3). Kommunedelplanen (KDP) for Nyhavna har et plankrav der det stilles krav til utarbeidelse av en samlet reguleringsplan for hvert enkelt delområde;

«§2 Tiltaket etter plan- og bygningsloven §20-1 kan bare settes i gang når arealet inngår i detaljreguleringsplan som er i tråd med kommunedelplanen. Det skal utarbeides en samlet reguleringsplan for hvert av delområdene 1-10 ...». Fylkeskommunen ser det som svært positivt at en sikrer gode koblinger med tilgrensende område og støtter kommunens betraktning rundt dette. Samtidig ser fylkeskommunen utfordringer i å kunne ivareta plankravet (bestemmelse §2) i KDP. Helhetstankegangen i bestemmelsen, i og mellom delområdene, må forstås som en av intensjonene bak plankravet og må videreføres. Fylkesdirektøren vil ikke vurdere innsigelse med grunnlag i bestemmelse §2 i KDP Nyhavna. Det er imidlertid en forutsetning at planen belyser forholdet i videre planarbeid, samt beskriver dette i planprogrammet under planavgrensning og overordnede føringer.

I forbindelse med kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen, som er et tiltak knyttet opp mot oppfølging av byvekstavtalen, er det det igangsatt planarbeid på Lademoen stasjon. Dette planarbeidet må samkjøres med Maskinistgata 2. I samhandlingsprosessen er det særlig viktig å koordinere planer og anleggsarbeid for å ivareta gode forbindeleselinjer, trafiksikkerhet, grøntarealer og uterom i gjennomføringen. Det kan derfor bli behov for justeringer i planavgrensning og bestemmelser underveis i planprosessen.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

I KDPs bestemmelse §3.1 er det stilt krav til av detaljregulering skal hensynta metrobusstrase. Det er også viktig her å ha god samhandling i forhold til arbeid med metrobusstrase og en kan ikke se bort ifra at justering av planavgrensning vil kunne bli nødvendig i planprosessen. Det er positivt å lese at planprogrammet i kap. 1-1 Bakgrunn, viser til at det legges opp til parallell dialog med fylkeskommunen med hensyn til avklaringer knyttet til utbygging av Maskinistgata som fylkesvei og metrobusstrase. Vi viser til fylkeskommunens ytterligere kommentarer i denne uttalelsen under avsnitt om; **Fylkesveg og kollektiv, Metrobusstrasé lenger ned.**



Fig. 1 Overlappende planavgrensning mellom Lademoen stasjon og Maskinistgata 2.

Planprogram

Hensikten med planprogram er å styrke den innledende fasen av planarbeidet, der planprosessen, omfang på konsekvensutredningstemaer og hvilke temaer som skal inngå i planbeskrivelsen defineres tydelig. Planprogrammet må tilpasses plannivå og plansituasjon. I dette tilfellet er det underformålet hotell som skal konsekvensutredes, da dette underformålet ikke er vurdert i tidligere konsekvensutredninger i KDP Nyhavna. Planprogrammet synes noe svakt i beskrivelsen av rammer og føringer for planarbeidet (nasjonale, regionale, kommunale planer og føringer), tidligere prosesser, planstatus og generell beskrivelse av planområdet. Innsendt planinitiativ er relativt fylldig på disse punktene og vi mener flere av punktene/avsnittene med fordel kan legges inn i planprogrammet for å få en bedre forståelse av helheten i planarbeidet, omfang på temaer som beskrives i planbeskrivelsen og tema knyttet til konsekvensutredning av underformålet hotell.

KU-teamet «Arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og nærmiljø», bør også vurdere bebyggelsen med henblikk på at området inngår i Riksantikvarens registrerte NB!-områder, se avsnitt under om **Nyere tids kulturminner**.

Strukturen på planprogrammet kan også forbedres ved blant annet bruk av innholdsfortegnelse, nummerering av utredningstema, metodebetraktninger, bruk av skisser og illustrasjoner i beskrivelse av området, planavgrensning og kildehenvisninger.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Nyere tids kulturminner

Planområdet grenser til kulturmiljøet ved Dora I, Dora II og Fyringsbunkeren samt tilhørende service- og funksjonsbygg etter okkupasjonsmakta. Dora-området er vurdert som 1 av de nasjonale kulturmiljøer i by. Områdeavgrensningen overlapper med planavgrensningen. NBI-registeret angir områder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. Kulturmiljøinteresser skal søkes sikret i reguleringsplaner ved hensynsfull planlegging.

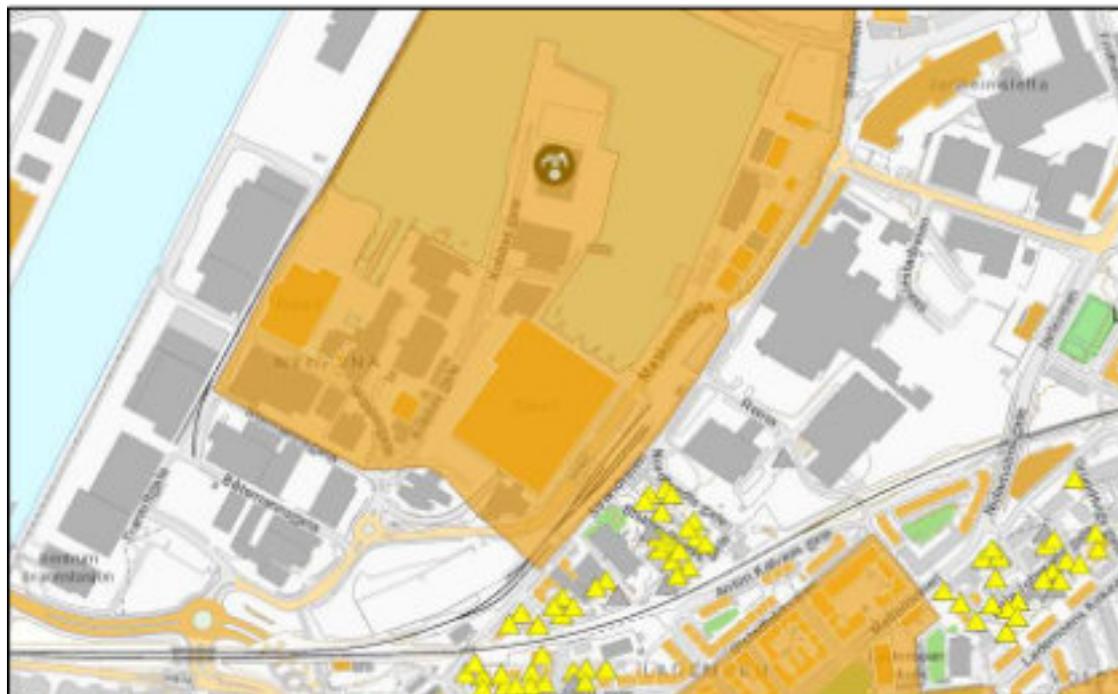


Fig. 2 Dora området. Riksantikvarens NBI-registeret - områder hvor det må vises særlige hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling

Planområdet grenser til Svartlamon kulturmiljø i øst. Svartlamon ble etablert i om lag 1870-årene som boliger for arbeidere og mindre bemidlede familier. Bygningstiljøet fremstår i stor grad autentisk og er i nyere tid blitt videreutviklet med alternative boformer. Svartlamon, med sin plassering mellom jernbanelinjen og Strandveien, er vernet med en hensynssone for bevaring.

Sør for planområdet ligger Lilleby stasjon med verneklasse C. Stasjonen er under restaurering og tilbakeføring til sitt tidligere utseende som jugendbygg. En sporutvidelse og ny plattform mot Maskinistgata er en del av en reguleringsplanprosess under høring og behandling og må hensyntas ved pågående planarbeid. Videre bør ny bebyggelse og tiltak påse at Lilleby stasjon får gode rammer for opplevelse av kulturminnet. Grøntarealer og parksoner kan med fordel benyttes til bufferzoner for å skape de nødvendige bufferzoner inn mot kulturminner og miljøer, iht. føringer og intensjoner ved kommunedelplanen.

Eldre tids kulturminner

Forslaget til utredningstema i planprogrammet omfatter ikke automatisk fredete kulturminner. Deler av planområdet kan ha et potensial for slike kulturminner under dagens overflate, det kan derfor bli nødvendig med en arkeologisk registrerings-

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

undersøkelse innenfor deler av planområdet for å avklare dette forholdet. Vi vil avvente med formelt registreringsvarsel og budsjett for slik undersøkelse til etter fastsatt planprogram.

Fylkesveg og kollektiv

Støy fra fylkesveg

Planområdet ligger ved fv. 6668 som genererer støy og støv. Fylkeskommunen har som vegeier ansvaret for at all nybygging langs fylkesvegene ikke er i strid med anbefalingene i retningslinjen for behandling av støy og støv i arealplanlegging (T-1442 og T-1520). Det må gjennomføres en støy- og støvutredning slik at eksisterende boenhetene får tilstrekkelig med kvaliteter for et godt bomiljø. Dette gjelder særlig uteoppholdsarealene. Videre må planbestemmelsene om støy være tilpasset den aktuelle planen samt sikre avbøtende tiltak.

Metrobusstrasé

Planen berører fv. 706 og fv. 6668 (Skippergata i nordvest, Maskinistgata i nord, og Strandveien i nordøst).

Gjennom bestemmelse § 3.1 i kommunedelplan for Nyhavna settes det som krav at detaljreguleringsplan for hovedgate og kollektivtrasé skal legges til grunn for forslag til reguleringsplan for delområde 1, 2, 3, 5, 7, 8 og 9. Reguleringsplan for Maskinistgata 2 havner innenfor delområde 1, 2, 3, 5 og 8.



Figur 3. Planområdet for Lademoen stasjon kommer innenfor delområde 1, 2, 3, 5 og 8.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Detaljreguleringsplan for metrobusstrasé (omtalt som kollektivtrasé i kommunedelplanen) er ikke vedtatt, og varslet planoppstart av Maskinistgata 2 er dermed i strid med bestemmelse 3.1 i kommunedelplanen. Fylkeskommunen har imidlertid, parallelt med vårt ansvar for kollektivtrafikken, en rolle som samfunnsutvikler. Det er derfor av stor interesse for oss å opprettholde et godt samarbeid med Bane NOR Eiendom og forslagsstiller i dette prosjektet, med mål å komme frem til omforente løsninger. Fylkesdirektøren vil følgelig ikke vurdere innsigelse med grunnlag i bestemmelse 3.1 i kommunedelplanen. Dette er imidlertid forutsatt at planen tilpasses den vedtatte metrobusstraseen, og at det ikke legges opp til løsninger som begrenser mulighetene for å gjøre gode og nødvendige plangrep når metrobusstraseen skal detaljreguleres.

Valg av metrobusstrasé over Nyhavna ble behandlet og vedtatt i fylkesutvalget 29.09.2020 (sak 275/20), og i Bystyret 16.06.21 (sak 98/21). I Bystyret ble det vedtatt følgende: Ved utarbeidelse av reguleringsplan for metrobuss over Nyhavna vedtar bystyret at følgende legges til grunn:

1. Metrobusstraseen over Nyhavna skal følge Båtsmannsgata, Maskinistgata, Strandveien og Stiklestadveien som beskrevet i alternativ 1 i saken.
2. Metrobusstasjonene skal lokaliseres i nærheten av Lademoen stasjon langs Maskinistgata, og den andre i nærheten av krysset mellom Stiklestadveien og Strandveien.
3. Antall avkjørsler fra metrobusstraseen må holdes på et minimumsnivå for å sikre fremkommelighet for kollektivtransporten. Det skal likevel sikres en god bystruktur og gode forbindelser mellom nye boligområder, slik at metrobusstraseen ikke blir en barriere.
4. Metrobusstraseen skal ikke legge hindringer for eksisterende næringsvirksomhet på E. C. Dahls Bryggeri AS og Jarleveien 4. Virksomhetenes adkomst fra avkjørsel i Stiklestadvegen må sikres og bryggeriets behov for nødvendig uteområde og snuareal for trailertransport av tilsatsvarer og produkter skal ivaretas.



Figur 4: Kartet viser metrobusstrasé- og holdeplasser som ble vedtatt i Bystyret 16.06.2022.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Trasélinjen som ble vedtatt i Bystyret i 2021 samsvarer med traseen som ble vedtatt i fylkesutvalget året før.

I alternativet som ble vedtatt i Bystyret legges det til grunn at Nyhavna skal bygges ut med vedtatt gatestruktur, og med tilrettelegging for metrobuss. Tilretteleggingen for metrobuss innebærer blant annet at det bygges med tre kjørefelt som sikrer egne kollektivfelt inn mot kryssområder. I forbindelse med høringen av metrobusstrasé i 2020, vurderte kommunedirektøren det som en forutsetning at man gjennom planarbeidet med metrobussprosjektet kan vise at løsningen ikke vil medføre flaskehals.

Kommunedirektørens vurdering ble lagt til grunn i fylkesrådmannens (nå fylkesdirektørens) innstilling, som ble støttet og vedtatt i fylkesutvalget 29.09.2020.

Ettersom man foreløpig ikke har det nødvendige vurderingsgrunnlaget for å kunne utelukke behov for 4 felt, mener fylkesdirektøren det er viktig at reguleringsplaner som berører fremtidig metrobusstrasé planlegges med en byggegrense som ikke begrenser mulighetene for å etablere gode og nødvendige løsninger for metrobuss på sikt.

Med hensyn til fremtidig metrobusstrasé kan det ikke settes en byggegrense som vil komme i konflikt med arealbehovet ved nødvendig utvidelse av vegen og etablering av metrobussholdeplasser.

Med bakgrunn i byvekstavtalen, gjennom hensyn knyttet til fremkommelighet for kollektiv, og med bakgrunn i bestemmelse 3.1 i kommunedelplan for Nyhavna, ber fylkesdirektøren om at det gjennom det videre planarbeidet avsettes tilstrekkelig med areal for fremtidig utvidelse av fylkesvegen, etablering av metrobussholdeplasser i Maskinistgata, og løsning for fotgjengere og syklister langs fv. 6668.

Fylkeskommunen ber om å involveres i dialog rundt løsninger som berører fylkesveg, planlagt metrobusstrasé og løsning for fotgjengere og syklister.

Skoleveg

Ved utbygging av Maskinistgata, Reina og Jarlheimssletta, vil man få en økning av skoleelever i området. Det må gjøres faglige vurderinger skoleveg, hvor det må redegjøres for om det er nødvendig å gjennomføre tiltak for å oppnå trafikksikker skoleveg. Eventuelle behov for tiltak må legges inn som rekkefølgekrav i planen.

Parkering

Planområdet ligger sentrumsnært. Parkeringsdekning må følge parkeringsnorm til Trondheim kommune.

Det må reguleres inn tilstrekkelig med areal til sykkelparkeringsplasser, herunder også areal til transportsykel og sykkelvogn. Dette må sikres med bestemmelser i planen. En andel av sykkelparkeringsplassene bør være under tak. Dette bør også sikres med bestemmelser i planen.

Adkomst

Adkomst til planområdet er ikke beskrevet i oppstartsvarselet. Fylkesdirektøren viser her til vedtaket i Bystyret (16.06.2021), hvor det vedtas at antall avkjørsler fra metrobusstraséen må holdes på et minimumsnivå for å sikre fremkommelighet for kollektivtransporten. Fylkesdirektøren deler denne holdningen.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Anleggsadkomst

Det må redegjøres for anleggsfasen i det videre planarbeidet. Aktuelle anleggsadkomster til området vil avhenge av anleggets byggestart og varighet. Dersom anleggsarbeidet avsluttes før arbeidene med ny metrobusstrasé gjennom Nyhavna igangsettes, kan det være aktuelt å vurdere anleggsadkomst direkte fra Maskinistgata. Fylkeskommunen ber om å bli involvert i dialog rundt mulige løsninger.

Trafikkanalyse

Trafikk knyttet til omfang av hotellformål opp mot sentrumsformålene samt trafikkløsning knyttet til etablering av hotellet vil inngå som en del av konsekvensutredningen. Fylkeskommunen krever her at det utarbeides en trafikkanalyse som vurderer hvordan en utbygging av planområdet vil påvirke trafiksikkerheten og trafikkflyten på fv. 6668 og tilgrensende veger og kryss og øvrige belastede vegstrekninger i bydelen. Det må her være særlig fokus på at fv. 6668 vil tjene som metrobusstrasé. Det er videre viktig at det gjøres en samlet beregning av estimert trafikkøkning ved full utbygging av alle planer som grenser mot fv. 6668. Trafikkmengde tilknyttet reguleringsplan for hhv. Reina og Jarlheimsletta må dermed også legges inn som en del av beregningsgrunnlaget.

Universell utforming

Det må etableres universelt utformede forbindelser for myke trafikanter som binder sammen planområdet med Lademoen stasjon, gang- og sykkeltilbud langs offentlig veg og ny metrobussholdeplass i maskinistgata. Dette må sikres med bestemmelser i planen.

Vannforvaltning

Planen skal ivareta hensynet til vannmiljø. Vi minner om hva loven regner som vassdrag og grunnvann, jf. vannressursloven § 2. Som vassdrag regnes både vannforekomster med årssikker vannføring, og vannløp uten årssikker vannføring dersom det atskiller seg tydelig fra omgivelsene. Vi definerer her vassdrag med tilhørende vanndekt areal ved vanlig flom (10-årsflom) som retningsgivende.

Tiltak eller aktivitet i og nært vann (eks. avrenning) skal legge regional vannforvaltningsplan med miljømål etter vannforskriften til grunn. Grunnleggende skal vannforskriften § 4 følges som sier *«Tilstanden i overflatevann skal beskyttes mot forringelse, forbedres og gjenopprettes med sikte på at vannforekomstene skal ha minst god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand [...]»*. I praksis betyr det en prinsipiell tilnærming om ivaretagelse av naturlig bekkebredde, -bunnssubstrat (ev. bekkebunn eller bare bunn) og kantvegetasjon. Vi minner til slutt om at gjeldende regelverk også gjelder kystvannsforekomster.

Oppsummering

På vanlig måte i fortettingssaker vil vi tilrå kommunen som plan- og bygningsmyndighet å finne løsninger som også ivaretar det eksisterende bygningsmiljøet på en akseptabel måte. Fortetting skal ikke gå på bekostning av kvalitet i byutviklingen.

For ordens skyld må vi påpeke at planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side.

På vanlig måte er fylkeskommunen til disposisjon for videre utdyping, avklaringer, råd og drøftinger vedrørende ovennevnte tema dersom dette blir et behov.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Vi gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
Seksjonsleder

Siv Minna Aastorp
seniorrådgiver

Dette dokumentet er godkjent med elektronisk signatur

Saksbehandlere:

Veg: Victoria Thorgersen, Signhild Johanne Volden, Frank Axel Lien
Vann og Miljø: Ina Catharina Storrønning
Eldre tids kulturminnevern: Knut Harald Stomsvik
Nyere tids kulturminnevern: Heike Schmidtko, Monica Anette Rusten

Kopimottakere:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG
STATENS VEGVESEN REGION MIDT MOLDE KONTORSTED
Byantikvaren



Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørgt 5
7010 TRONDHEIM

Vår dato: 28.03.2022

Vår ref.: 202204051-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.:

Kontakt: awi@nve.no

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart og høring av planprogram - Detaljreguleringsplan for Maskinistgata 2, gnr. 439 bnr. 36, 75, 185, 86 m.fl., Nyhavna delområde 2 - Trondheim kommune

Vi viser til varsel om oppstart datert 14.02.2022.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.



Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjonen og veiledningen lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>.

På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
seksjonssjef

Åse Sofie Winther
seniorrådgiver

Dokumentet sendes uten underskrift. Det er godkjent i henhold til interne rutiner

Mottakerliste:

Trondheim kommune
Per Knudsen Arkitektkontor AS

Kopimottakerliste:



Per Knudsen Arkitektkontor AS
v/ Charles-Edmond Francois
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Trondheim, den 18. mars 2022

MASKINISTGATA 2, NYHAVNA – VARSEL OM IGANGSATT PLANARBEID INNSPILL OG KOMMENTARER

Kjeldsberg Kaffebrenneri AS har som hjemmelshaver til Båtsmannsgata 1, gnr/bnr 439/19, den 18.02.22 mottatt «varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringsplan og planprogram til offentlig ettersyn» fra Per Knudsen Arkitektkontor AS (PKA). Varselet består av en e-post der planområdet avgrenses og defineres. Videre fortelles det om formålet med planen og at planforslaget skal utformes i samsvar med overordnede planer, og at kommunen har krevd konsekvensutredning ettersom «hotell» ikke omfattes av formålet «sentrumsformål» i kommunedelplan for Nyhavna.

Innspill til planarbeidet bes sendt PKA innen den 28.03.22.

Varselet er vedlagt tre dokument. De er:

1. Tilbakemeldingsbrev fra oppstartmøte (Brav fra Trondheim kommune av 09.11.21)
2. Forslag til planprogram (utarbeidet av PKA og datert 06.01.22)
3. Planavgrensing

På vegne av Kjeldsberg Kaffebrenneri AS skal vi i det nedenstående komme med både innspill og kommentar til ovennevnte varsel.

PLANENS AVGRENSING

I planprogrammet fra PKA går det fram at det egentlige området er det som avgrenses av Skippergata i vest, Maskinistgata i nord, samt Nordlandsbanen ved Lademoen stasjon i sør. Men det sies også noe om at planområdet på grunn av blant annet omkringliggende samferdselsareal og forbindelser, må omfatte et omtrent dobbelt så stort område. Vedlegg 3, som skal vise planens avgrensing, viser et område som er nesten identisk med det som er vist på forsiden av planprogrammet fra PKA (vedlegg 2). Men i kartet for planavgrensing (vedlegg 3), er det stiplet inn et rektangel rundt deler av eiendommene Skippergata 7 og Båtsmannsgata 1 (gnr/bnr 439/40 og 439/19). Dette kan tyde på at disse to eiendommene (Værnes AS og Kjeldsberg Kaffebrenneri AS) ikke er omfattet av planen, men ligger som en enklave inne i den. Imidlertid ser det også ut til at de nordligste åtte meterne av Båtsmannsgata 1 er omfattet av planen.

I brevet med varsel om oppstart er både 439/19 og 439/40 listet opp som eiendommer omfattet av planavgrensinga. Men i kommunens anbefalingsbrev av 09.11.22 er verken 439/40 eller 439/19 med i lista over eiendommer berørt av planområdet.

Spørsmålet om planens avgrensing tok vi også opp under informasjonsmøtet i Lademoen bydelshus den 15. ds. Fra PKA sin side fikk vi oppgitt at planavgrensinga var gjort etter pålegg fra Trondheim kommune. Da spørsmålet deretter ble sendt over til kommunens to representanter på møtet, fikk vi ikke noe entydig og avklarende svar. På bakgrunn av det ovennevnte ber vi derfor om en klargjøring av planens avgrensing, om Båtsmannsgata 1 (gnr/bnr 439/19) er omfattet av planen eller ikke, og hva det i så fall betyr for eiendommen, både i det tilfelle at den er omfattet, og dersom deler av den skulle bli liggende som en uregulert enklave inne i planen.

FORMÅLET MED PLANEN

Kjeldsberg Kaffebrenneri AS har ingen spesielle innvendinger eller kommentarer til at eiendommen Maskinistgata 2 reguleres til hotell med mer.

OVERORDNEDE PLANER OG METROBUSSTRASÉ

Dokumentene fra PKA beskriver det som skal reguleres, og forholder seg ellers til de overordnede planer for området. Føringene fra disse framgår av anbefalingsbrevet fra Trondheim kommune. Dette brevet viser til at bystyret i sitt møte den 16.06.21 i sak 98/21 vedtok at foreslått metrobusstrasé skal legges til grunn i utarbeiding av planforslaget. Videre listes det opp fire punkt som skal legges til grunn. Og ettersom det ser ut som metrobusstraseen er den viktigste premissfaktoren i planområdet, kan den bli både ganske førende og ødeleggende for området, og ikke minst for kaffebrenneriet.

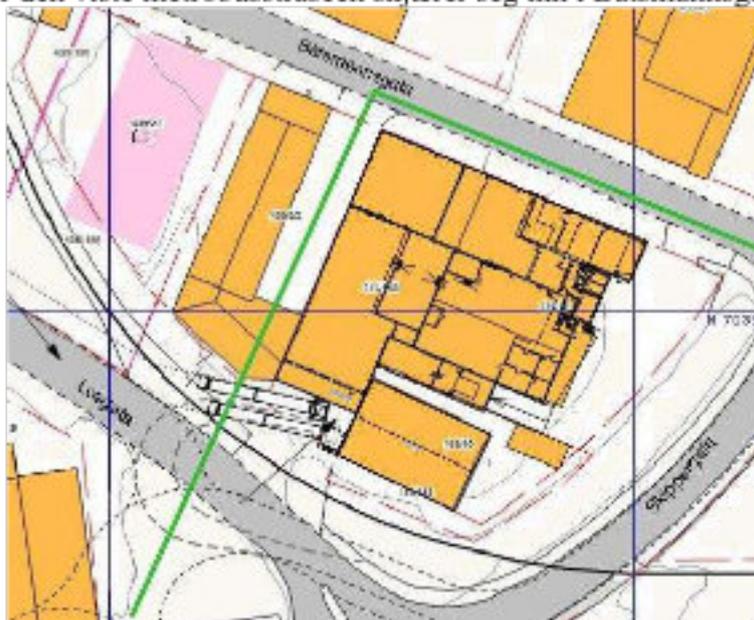
Det første punktet sier at metrobusstraseen skal følge Båtsmannsgata, Maskinistgata, Strandveien og Stiklestadveien. Nedenstående illustrasjon viser så vidt vi skjønner denne traseen:



Figur 3, Skisse, forslag til fremtidig Metrobusstrasé, uten sidenett.

Av en eller annen grunn ser det ut til at kaffebrenneriets nabobygg i vest skal rives, og at metrobussen skal kjøre fra Losgata, gjennom eiendommen Båtsmannsgata 3, ta en 90° sving ut i Båtsmannsgata før den kommer til Skippergata og fortsetter langs Maskinistgata. Vi mener for det første at det vil være langt mer naturlig å benytte Skippergata og Maskinistgata på kaffebrenneriets østside, enn å følge den foreslåtte traseen. I tillegg må vi også gjøre oppmerksom på at Kjeldsberg Kaffebrenneri AS så seint som i 2009, på grunn av omlegging av nordre avlastningsveg, måtte bygge om lasterampe mot Losgata. Dette var en kostnad som ble tatt av Statens Vegvesen i forbindelse med vegplanene, og omlegginga medfører at det

store deler av døgnet står én til to større lastebiler med henger på kaffebrenneriets sørside. Som en ser av utsnittet av situasjonsplan under, der busstraseen er vist med grønt, står disse bilene akkurat der den viste metrobusstraseen skjærer seg inn i Båtsmannsgata 3.



Dersom kommunen skulle velge en slik trasé som vi har vist over, må enten metrobussene stoppe hver gang kaffebrenneriet har behov for opplasting, eller så vil det være umulig å drive virksomheten videre. I mer enn seksti år har det vært kaffebrenneri i Båtsmannsgata 1, og Kjeldsberg Kaffebrenneri AS har festeavtale på grunnen fram til 2047. Trondheim kommune kan ikke uten videre lage en plan som gjør det umulig å drive fortsatt næringsvirksomhet på eiendommen.

METROBUSSENE HOLDEPLASSER

I forbindelse med at forslaget om metrobusstrasé ble lansert i fjor, ble den noe uforståelige svingen innom Båtsmannsgata begrunnet med at bussen ikke måtte ha en trasé som gikk for langt fra der folk bor og arbeider. Det kan høres fornuftig ut, men i punkt 2 i kommunens anbefalingsbrev (vedlegg 1) står det faktisk eksplisitt at metrobusstasjonene skal lokaliseres i nærheten av Lademoen stasjon og i nærheten av krysset mellom Stiklestadveien og Strandveien. Dette er langt unna Båtsmannsgata og gjør trasévalget enda mer uforståelig.

AVKJØRSLER FRA METROBUSSTRASEEN

I det tredje punktet i anbefalingsbrevet står det at antall avkjørsler fra metrobusstraseen må holdes på et minimumsnivå for å sikre fremkommelighet for kollektivtransporten. Kaffebrenneriet er nesten omringet av den forslåtte metrobusstraseen og er avhengig av minst tre av- og påkjørsler fra Løsgata og Skippergata. I tillegg har virksomheten behov for en god del areal til manøvrering.

EKSISTERENDE NÆRINGSVIRKSOMHET

Det siste punktet som anbefalingsbrevet sier må legges til grunn, er at metrobusstraseen ikke skal legge hindringer for eksisterende næringsvirksomhet på E.C.Dahls bryggeri AS og Jarleveien 4. Det er selvsagt prisverdig at det bes om å ta hensyn til eksisterende næringsvirksomhet, og spesielt industri. Men vi kan ikke forstå hvorfor kaffebrenneriet ikke er med i denne listen over eksisterende næring. Jarleveien 4 rommer et vaskeri- og renseri, men er ellers i hovedsak et kontor- og lagerbygg, mens Kjeldsberg Kaffebrenneri AS er en

gammel hjørnesteinsbedrift, en trondheimske merkevare og en type virksomhet som det kun finnes tre igjen av i landet. Bedriften sysselsetter mange personer, og leverer en stor andel av kaffen til norske forbrukere.

TRAFIKK, INFRASTRUKTUR OG EKSISTERENDE VIRKSOMHETER.

Både i oppstartbrevet, tilbakemeldinga fra Trondheim kommune og i forslaget til planprogram er det benyttet mange ord om samferdsel, teknisk infrastruktur, bystruktur, verneverdige verdier osv. Imidlertid sies det, med unntak av punkt 4 i anbefalingsbrevet fra kommunen, ikke noe om igangværende virksomheter, om hensynet til dem, hva det skal bli av dem, hvordan adkomst, varelevering, og annen logistikk er tenkt. Tvert om ser det ut til at alle planene går ut på at kaffebrenneriet skal avslutte sin virksomhet på Nyhavna, og at bygningsmassen skal rives.

Kjeldsberg Kaffebrenneri AS er en mellomstor industribedrift med mange ansatte, og står foran betydelige moderniseringer og investeringer. Kaffebrenneriet har avtale om å være i Båtsmannsgata 1 til i alle fall 2047, og trenger naturligvis en langt større grad av forutsigbarhet fra Trondheim kommune. På vegne av Kjeldsberg Kaffebrenneri AS er vi alvorlig bekymret for det som skjer, og derfor omhandler dette innspillbrevet også langt mer enn det som knytter seg til bare hotellplanene på Maskinistgata 2. Vi benytter derfor denne anledningen til å be om tydelige og klare svar fra Trondheim kommune, fra fylkets vegmyndigheter og fra planmyndighetene.

Med vennlig hilsen
Grimstad og Tønsager AS



Amund Grimstad
Sivilarkitekt

Kopi:

Kjeldsberg Kaffebrenneri AS
Trondheim kommune v/ Mia Anette Prøsch Stilson
Trøndelag fylke v/Frank Axel Lien



Charles-Edmond Francois

Deres ref	Vår ref 2022/479-2	Saksbehandler Olav Hårstad	Dato 22.03.2022
------------------	------------------------------	--------------------------------------	---------------------------

Varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringsplan og planprogram - offentlig ettersyn - Maskinistgata 2

Tensio TS viser til ettersyn.

I regulert område må det legges til rette for ren fornybar elektrisk energi. Det må settes av plass for nettstasjoner og traseer for høyspenning- og lavspenning kabler. Plassering av nettstasjoner må være på bakkeplan og i henhold til vedlagte «generelle krav ny nettstasjon»

Disse kravene kan endres, slik at om det tar flere år før byggestart, må Tensio TS kontaktes på nytt.

Vi gjør også oppmerksom på at det på naboeiendommen mot Brannstasjonen er det satt av plass for en transformatorstasjon. Dette er et industrianlegg og vi ber om at dette blir tatt hensyn til i forhold til utnyttelse av naboeiendommer.

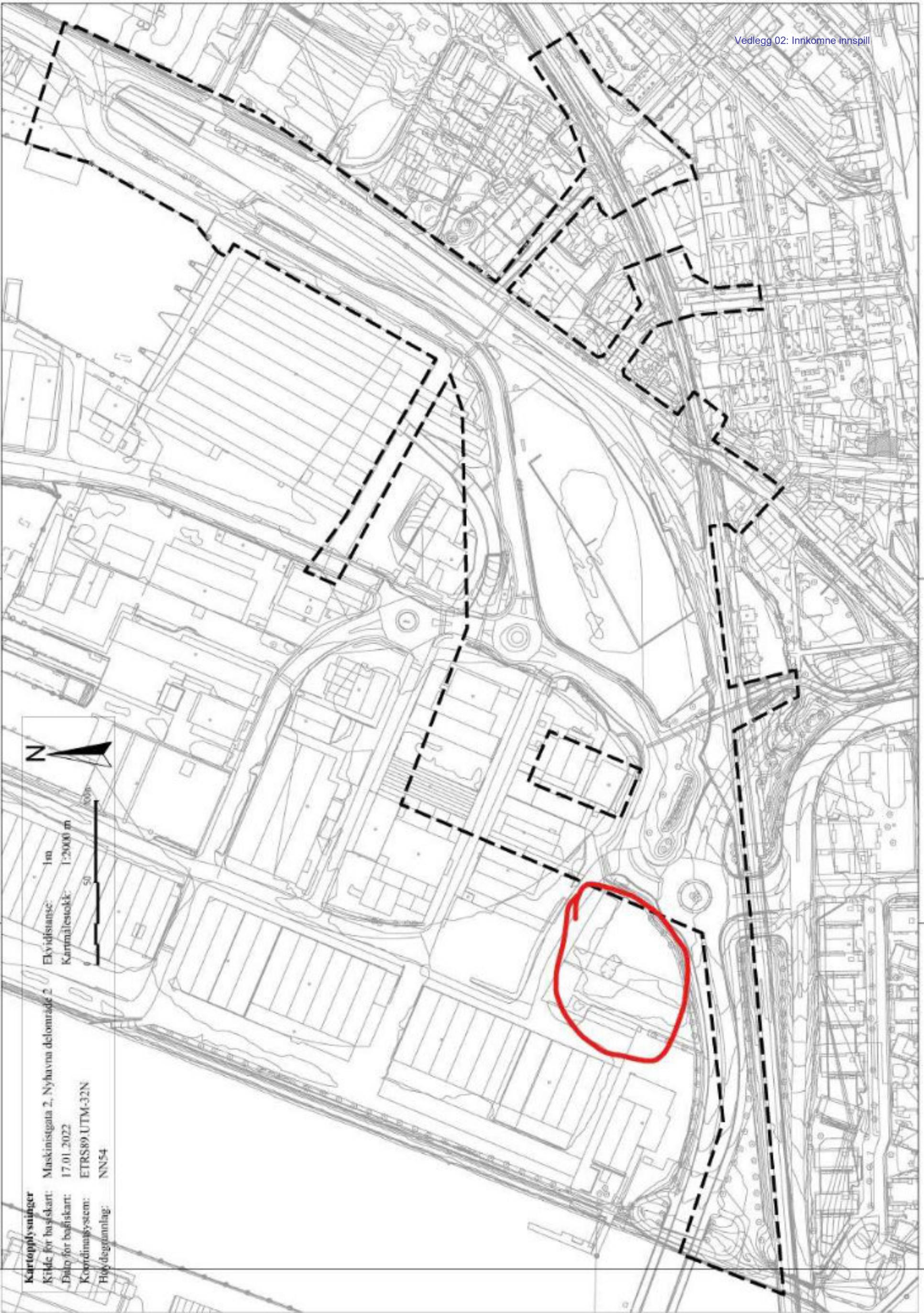
Med hilsen

Olav Hårstad
Seksjonsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent og trenger ingen håndskrevet signatur.

Vedlegg:

- 1 Generelle krav ny nettstasjon
- 2 Målskisse Maxi



Kartopplysninger
Kilde for byskart:
Dato for byskart:
Koordinatsystem:
Høydegrunnlag:

Maskinistgata 2, Nyhavna delområde 2
17.01.2022
ETRS89.UTM-32N
NN54

Ekvidistanse:
Kartmålstøkk:

1 m
1:2000 m



Generelle krav til plassering av nye nettstasjoner i Tensio TS sitt konsesjonsområde.

Plassering i planområdet

- Normal kapasitet til en nettstasjon: ca. 10-15.000 m² T-BRA med helelektrisk oppvarming og ca. 15-25.000 m² T-BRA med vannbåren oppvarming tilknyttet fjernvarme eller annen energikilde.
- Sentral plassering gir mulighet til å betjene større antall boenheter fra en nettstasjon.
- Antall nettstasjoner og endelig plassering skal avklares og godkjennes av Tensio TS

Frittstående nettstasjon

- Plasseres på flatt underlag med tilgang fra brøytet vegareal
- Uhindret kjørbart adkomst for transport (lastebil med 10 tonn akseltrykk og totalvekt 25 tonn):
 - Oppstillingsplass for lastebil: 10x7 meter ved nettstasjon.
 - Fri løftehøyde på 7 meter på og rundt oppstillingsplass.
 - Fri kjørehøyde 4,5 meter.
 - Oppstillingsplass for nødstrømsaggregat i nærhet av nettstasjon: min. 21 m² og korteste side ikke mindre enn 3 meter.
- Brannkrav:
 - Hensynssone på min. 5 meter fra nærmeste boligbebyggelse og ikke i oppholdsarealer for skole, barnehage eller lek.
 - Minimum 1 meter fra mindre viktig bygning som står mer enn 2 meter fra viktig bygning (mindre viktig bygning er uthus, garasje o.l.). Vegg på mindre viktig bygning som vender mot nettstasjonen, må ha ubrennbar ytterkledning.
- Avstandskrav som er nevnt i foregående punkter, gjelder for TENs standard utstyr/materiell. Ved kortere avstander til bygninger, må alternativer brukes, som f. eks yttervegger med brannmotstand. Endelig teknisk løsning skal godkjennes av Tensio TS.
- Installasjoner, som f.eks. sykkelstativ, søppelavsug, gjerde, postkassestativ, parkeringsplasser o.l. kan plasseres nærmere enn hensynsonen på 5 meter.
- EMF-anbefaling: Minimum 7-10 meter til areal med permanent opphold, for å unngå utfordringer knyttet til EMF. Mer informasjon om dette kan hentes hos Statens strålevern, www.nrpa.no.

Nettstasjon som rom i bygning

- Plasseres på bakkeplan og mot yttervegg.
- Tilgang og adkomst som for frittstående nettstasjon.
- Areal: minimum 4x4 meter og utføres iht. særskilt spesifikasjon fra Tensio TS. For store effektbehov må rommet være større. Endelig arealbehov avtales i hvert tilfelle.
- Fri høyde i rommet: minimum 2,8 meter.
- Ventilasjon: naturlig ventilasjon, åpninger skal være innstikkssikre og dimensjonert for tilstrekkelig kjøling av transformatoren(e).

- Trykkavlastning: Åpninger ut i det fri må være dimensjonert for å ta av for eksplosjonstrykk. Normalt er disse de samme som ventilasjonsåpningene.
- Branntekniske krav for å hindre brann- og røykspredning fra ventilasjonsåpninger og trykkavlastningsflater: Avstander /overflater/brannmotstand i vegg skal være iht. REN-blad 6002. Minimumskravet er: Nettstasjonens omsluttende konstruksjoner skal ha brannmotstand REI 60-M A2-s1,d0. Endelig teknisk løsning skal godkjennes av Tensio TS.
- EMF-anbefaling: Tilstøtende arealer vil være eksponert for EMF, og bruksområdet av disse må vurderes iht. dette.

Bildeeksempler

Frittstående nettstasjon:



bilde 1 Eksempel på god plassering



bilde 2 Eksempel på mindre god plassering

Nettstasjon som rom i bygning



Bilde 3 Eksempel på god plassering

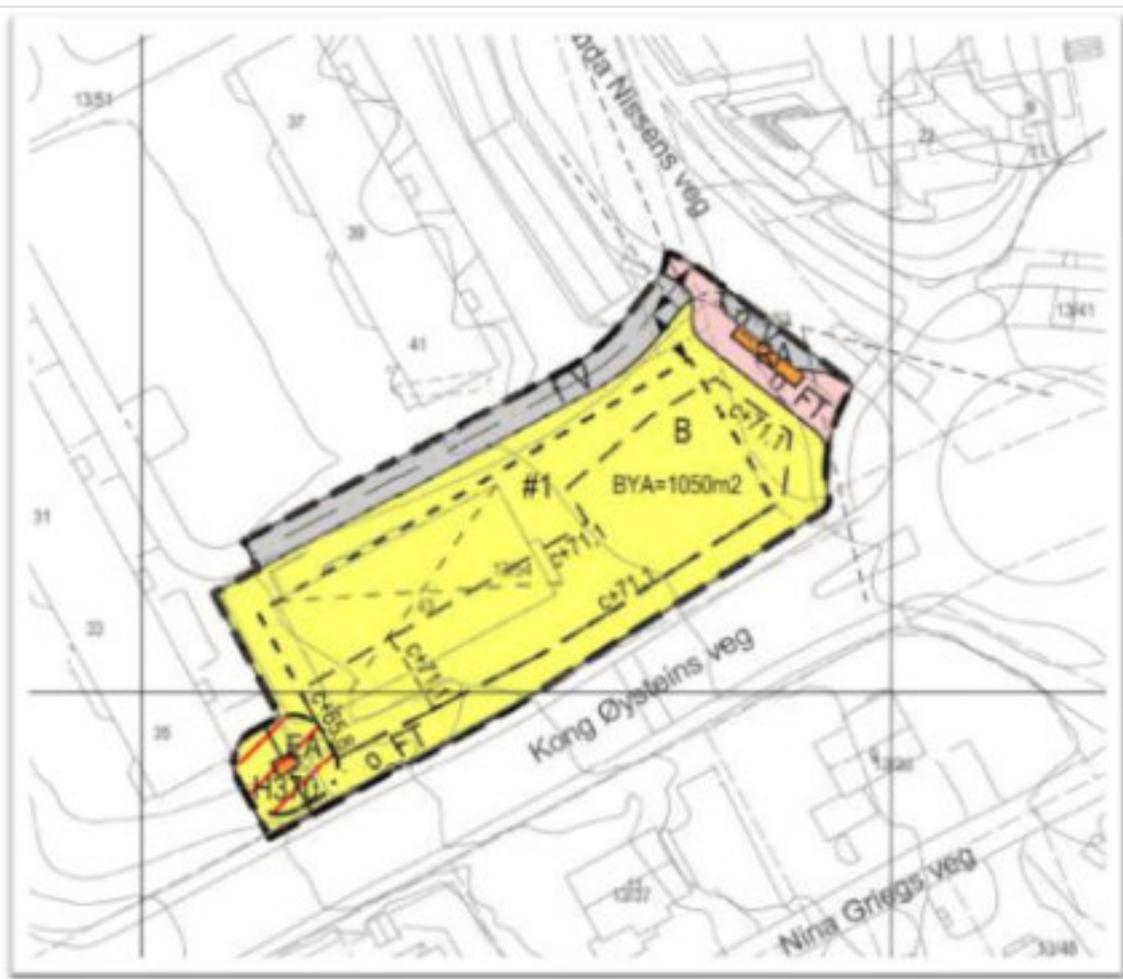


Bilde 4 Eksempel på god plassering



bilde 5 Eksempel på mindre god plassering

Innregulering av eget formål energianlegg med hensynssone



Figur 1 Eksempel på innregulert som eget formål

Charles-Edmond Francois

Trondheim Havn IKS
Skippergata 14
Trondheim

Varsel om igangsetting av arbeid med detaljert reguleringsplan og planprogram til offentlig ettersyn for Maskinistgata 2

Om Trondheim Havn IKS

Trondheim Havn IKS (TH) er et interkommunalt selskap eid av kommunene Orkland, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer, Rissa, Skaun, Frøya og Namsos. Selskapet eier og forvalter havnevirksomheten innenfor disse kommunene.

TH er myndighet etter Havne- og farvannsloven som ivaretar blant annet fremkommelighet på sjøen, effektiv havnedrift og konkurransedyktig sjøtransport av gods. Målet for havneanleggene i og utenfor Trondheimsfjorden er å fylle forutsetningene eierne har gitt selskapet ved å utnytte hvert havneanleggs fortrinn. Eierkommunene er gjennom selskapsavtalen forpliktet til å samordne og utvikle en effektiv, sikker og rasjonell havnevirksomhet innenfor samarbeidsområdet som skaper forutsetninger for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport i Midt - Norge.

Selskapets hovedmål er:

- Økt sjøtransport
- Bærekraftig miljø
- Fornøyde kunder
- Solid og lønnsom havnedrift

Trondheim Havn iks sin rolle i byutvikling av Nyhavna

Trondheim Havn iks (TH) har vært grunneier på store deler av Nyhavna. Området er utfyllt av havnevesenet og har vært i bruk som havn og industriområde. Nyhavna ligger sentralt i Trondheim og Trondheim kommune ønsker å ta området i bruk for byformål. Dette innebærer at store deler av havn- og industriaktivitet må flyttes til andre områder. Det vil fremdeles være havneaktivitet på Nyhavna, Transittpiren videreføres som aktivt havneområde i Trondheim Havns eie. Utvikling av transformasjonsområdene på Nyhavna vil skje i samarbeid

mellom Trondheim kommune og TH gjennom selskapet Nyhavna utvikling AS som har fått overført eiendommene som skal transformeres.

Formålet til TH er havnevirksomhet og TH vil arbeide for at havnevirksomheten bidrar til en konkurransedyktig og effektiv sjøtransport i Midt-Norge. Det er selskapets oppgave å forvalte havnekapitalen på en god måte. Vår verdiutviklingsstrategi på eiendomssiden består i å sikre en arealbruk som bidrar til å realisere vår kjernevirksomhet nå og i overskuelig framtid, og like viktig er det å fremme en arealbruk som bidrar til finansiering av kjernevirksomheten.

Havnevirksomhetens påvirkning på utbygging i området Maskinistgata 2

Det vil først og fremst være transporten til og fra havneområdet som påvirker og må ivaretas i utredningsarbeidet i planarbeidet. Beskrivelse av transportbehovet ble også gitt som innspill til kvalitetsprogrammet for Nyhavna og er gjengitt her.

Transport til og fra havneområdet

Transittkaia er i dag tilknyttet vegnettet med brede industrigater som benyttes til både transport og manøvreringsareal. Det er ikke lagt til rette for gående og syklende, trafiksikkerheten for disse trafikantgruppene er ikke tilfredsstillende. I vest utgjør Pirbrua en begrensning i transport ut av området. Her er tillatt vognlengde 19,5 m generelt og 24 m for tømmertransport. Vegvesenet har tillatt spesialtransporter på hele denne strekningen som tilfredsstiller behovene ved prosjektlast med hensyn til vekt (180 t/bil er akseptert). Strindheimtunellen utgjør en høydebegrensning, det samme gjør jernbaneundergangen for transport mot Solsiden. Transport mot øst via Lade kan gjennomføres uten hindringer.

Ved transport av prosjektgods med høy vekt og ukurant størrelse (høyde og lengde), er det behov for å stenge vegen for annen trafikk og eventuelt bygge om trafikkøyer, senke nivå og forsterke bruer. Fremtidig vegsituasjon ved utbygging av Nyhavna vil i henhold til kdp gi en rettstrekning fra havneområdet til hovedvegnettet. Dette er en god situasjon for tungtransport. Innkjøring til hovedvegnett må utformes for denne typen transport.

Vegstrekningen er angitt som sambruksgate hvor bil og sykkel deler bane. Det skal være brede fortau og vegetasjon i gatene. Utforming av gateløpet må ivareta den fleksibiliteten spesialtransporter har behov for.

Konklusjon

Transittgata må dimensjoneres og tilrettelegges for tungtrafikk fra havna. Det er behov for å koble selve havnefunksjonen med Nordre Avlastningsveg og det sentrale vegsystemet.

Dersom det skal tilrettelegges for sykkel i denne gata, må gang- og sykkelveg legges adskilt fra kjørebane med en grøntbuffer. Gata bør dermed ikke defineres som sambruksgate, hvor bil og sykkel deler kjørebanearealet.

Fremtidig bebyggelse langs transportruta må ta hensyn til at det kan være trafikk med store kjøretøy gjennom hele døgnet, alle dager.

Øvrig bebyggelse på Nyhavna kan også bli berørt av aktiviteten på havneområdet. Dette må ivaretas ved planlegging og bruk av bebyggelsen.

Midlertidighet og overgangsløsninger- behov for avklarte rammer

Det vil ta lang tid å transformere Nyhavna til den bydelen man ønsker seg. Dette vil skje trinnvis, i faser og med en del midlertidige løsninger. For TH er det viktig at havna fungerer også i de midlertidige fasene. I dag går trafikken til og fra Transittpiren gjennom Skippergata. Denne gata skal i den nye bydelen være et gatetun. For å ivareta sikkerhet og effektiv transport, må rekkefølgen av transformasjonen være gjennomtenkt.

Trondheim Havn deltar gjerne i dialog og samarbeid om hvordan hensynet til havneaktiviteten skal ivaretas både under anleggsperioden og etter utbyggingsfasen.

Med hilsen
Trondheim Havn IKS

Tove Kulseng
Eiendomssjef

Anita Veie
prosjektingeniør

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Charles-Edmond Francois			

Trondheim kommune, Byplankontoret
Postboks 2300 Sluppen

7004 TRONDHEIM

Høringsinnspill fra Trondheim Havn iks - Kvalitetsprogram for Nyhavna

Trondheim Havn iks sin rolle i byutvikling av Nyhavna

Trondheim Havn iks (TH) er grunneier på Nyhavna. Området er utfyllt av havnevesenet og har vært i bruk som havn og industriområde. Nyhavna ligger sentralt i Trondheim og Trondheim kommune ønsker å ta området i bruk til byformål. Dette innebærer at havn- og industriaktivitet må flyttes til andre områder. Transformasjonen av Nyhavna vil skje i samarbeid mellom Trondheim kommune og TH.

Formålet til TH er havnevirksomhet og TH vil arbeide for at havnevirksomheten bidrar til en konkurransedyktig og effektiv sjøtransport i Midt-Norge.

TH er også en betydelig eiendomsbesitter, og det er selskapets oppgave å forvalte havnekapitalen på en god måte. Vår verdiutviklingsstrategi på eiendomssiden består i å sikre en arealbruk som bidrar til å realisere vår kjernevirksomhet nå og i overskuelig framtid, og like viktig er det å fremme en arealbruk som bidrar til finansiering av kjernevirksomheten.

Hensikt med innspill fra Trondheim Havn iks

TH har vært involvert i prosessen som førte til utarbeidelsen av kvalitetsprogrammet som nå er på høring. Arbeidet har vært preget av mange interesser som skal ivaretas. TH vil med dette innspillet tydeliggjøre havneinteressene som må ivaretas for å oppfylle kommunedelplanens hensikt med fortsatt havnedrift på Nyhavna.

Transformasjon av Nyhavna fra havn og industri til en ny bydel som også inneholder havnefunksjoner, vil medføre mange interesseavveininger mellom byens og havnas interesser. Innspillet fra TH legger vekt på å beskrive havneområdet H1 og hvilke forutsetninger som ligger til grunn for at området skal fungere som et godt havneområde under og etter utvikling av bydelen. TH har også sin administrasjon og drift på Nyhavna. Det er også gitt en beskrivelse av hvilke funksjoner som ligger i denne.

Formålet med innspillet er å beskrive tydelig hvilke behov som må ivaretas for at havnevirksomheten skal videreføres på H1 og hvordan denne aktiviteten ellers kan påvirke Nyhavna. Ivaretagelse av TH sin drift og administrasjon på Nyhavna og hvordan dette samspiller med de maritime næringer blir også omtalt.

Hensikt med planen

Kvalitetsprogram for Nyhavna sammenfatter de fire programmene og skal legges til grunn for alle planforslag på Nyhavna. Disse programmene er kvalitetsprogram for offentlige rom, et miljøoppfølgingsprogram og et kulturnæringsprogram som skal legges til grunn for alle planforslag innenfor hele planområdet, samt at det skal foreligge et kulturminneprogram som legges til grunn for alle planforslag innenfor hensynssone bevaring kulturmiljø.

Kvalitetsprogrammet setter de fire programmene i sammenheng og skal gi tydelige, men fleksible rammer slik at kulturminner, kulturnæringer, kvalitet i offentlige rom og miljøkrav ivaretas i den videre utvikling av Nyhavna.

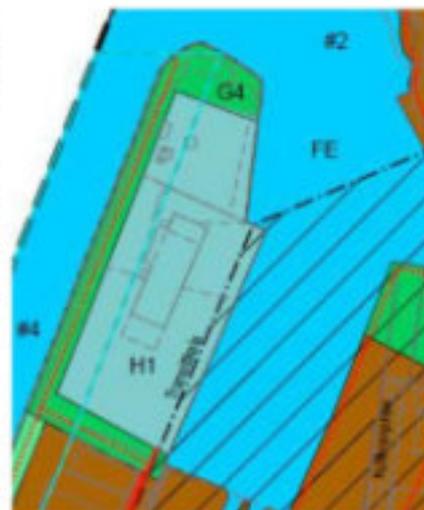
Kvalitetsprogrammet for Nyhavna bygger også på kommunedelplanens fire hovedgrep;

- 1) Nyhavna er en blå og grønn bydel,
- 2) Nyhavna er en fleksibel og robust bydel,
- 3) Nyhavna er en tilgjengelig bydel og
- 4) Nyhavna er en bydel med identitet og historie

Område H1, Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur, Havn

Kommunedelplan for Nyhavna angir Transittpiren som havneareal. Området er i dag i bruk som havn, endringen i planen ligger i at tilstøtende områder er satt av til grønnstruktur og øvrige områder på Nyhavna er avsatt til sentrumsformål.

I kvalitetsprogrammet er det gitt en omtale av havnevirksomheten, fra innledningen: *Trondheim har behov for en god og bynær havn også i framtida. Transittkaia skal fungere som en prosjekt- og beredskapshavn for mottak og lagring av gods, og vil ha en fortsatt viktig funksjon for Trondheim som havneby. En sentrumsnær havn knytter Trondheim med verden og kan skape arbeidsplasser innen sjøbasert transport og -varelevering. Nyhavna skal bygges med krav om nullutslippsanleggsplass, sjøbasert transport kan bidra til å nå dette målet. Samtidig skal havnevirksomheten fungere sammen med en urban og levende bydel. Det er en utfordring å håndtere støy fra havnevirksomheten, og tungtrafikk til og fra Transittkaia på en forsvarlig måte.*



Benevnelsen «Prosjekt- og beredskapshavn» kan gis ulikt innhold. Slik vi ser det, skal området være tilgjengelig som havn 24 timer i døgnet 7 dager i uken. Havna sin kapasitet og tjenester tilpasser seg transporten på sjø, og avsender/mottakers behov for i størst mulig grad å gi et konkurransedyktig transporttilbud. TH har mottaksplikt for fartøy og gods, kaikapasiteten på Transittpiren er nødvendig for å oppfylle denne plikten. Havneinfrastrukturen er kostbar å bygge opp og holde ved like. For å opprettholde havnefunksjonen, må derfor anleggets kapasitet utnyttes. Dette innebærer at området også i fremtiden vil være havn hele døgnet.

Begrensninger i bruken som forslaget «timeshare» inneholder, synes vanskelig å kombinere med bruk av området til havn. Annen bruk må skje på havnefunksjonens premisser.

Det er tre massive spuntveggkaier langs Transittpiren, lengden er til sammen 192 m, dybden i ytre del av Nyhavna er 8 meter LAT og området er betjent av en skinnegående kran som kan løfte inntil 33 tonn. Havneområdet er klarert for internasjonal skipsfart som ISPS-område. Dette stiller krav til sikring og aktivitet på området. Områdets funksjonalitet er meget god som havn og kan ikke erstattes i Trondheim.

Konklusjon

Transittkaia som en prosjekt- og beredskapshavn vil ikke være forenelig med andre aktiviteter. TH må ha full råderett og ansvar for området. Området må kunne sikres avstengt med eget gjerde i henhold til § 5.2 Havn i bestemmelsene i kdp Nyhavna. En egen utredning om sambruk anses som unødvendig og anbefales ikke gjennomført.

Havneaktivitet på H1

Prosjektgods

- Bygg og anlegg, elementer og moduler. Behov kaifasiliteter (kaiflate med god lengde og dybde ved kai samt løfteutstyr og havnetjenester) og lagringsareal. Området er 27 daa flatt areal uten bebyggelse. Dette er godt egnet til korttidslagring av gods. Transport til og fra området krever vegger som er tilrettelagt for tungtransport. Havneaktiviteten utføres når fartøy ligger til kai, det bør være minst mulig begrensninger i tidsrommet for aktivitet. Det er viktig med fleksibilitet i havnefunksjonen, lossing utføres kontinuerlig etter anløp for å holde effektivitet i transportruta.

Beredskap

- Elektrisitetsforsyningen, Statnett har transportberedskap for tunge kolli. Deler av beredskapen løses ved havneanlegget på Transittpiren. Det er behov for kaifasiliteter og lagringsareal. Fleksible og sterke transportveger til og fra området. Dette er spesialtransport som krever godt tilrettelagt vegtrase, dette kan skje på natta når det er lite øvrig trafikk.
- I tilfelle et større oljeutslipp i Trondheimsfjorden, vil det være behov for å opprette utstyrsdepot for opprydding. Rask respons er vesentlig i slike tilfeller. Transittkaia vil være et godt utgangspunkt for slike operasjoner.
- Øvrige behov, det er vanskelig å angi hva dette innebærer, det er avhengig av uforutsette hendelser. Dette vil være en havn som er etablert for å løse uventede oppdrag.

Forsvaret

- Transittkaia er definert som liggekai for militære fartøy, på lik linje med våre andre kaier. Havneanlegget vil være en ressurs for militær anvendelse både i krig og fred. 8 meter dybde ved kai, i underkant av 200 meter lang kai, store lagringsareal og nærhet til hovedvegssystem samt muligheten for å stenge havnebassenget er faktorer som har betydning for forsvaret. Sammen med kai 68 (turistskipskaia) er Transittpiren de områdene som er jevnlig benyttet av Forsvaret når det er behov

for å holde kontroll på området på land. Det kan oppstå situasjoner hvor det er behov for å sikre områder utover H1-området.

Bulklast

- Det er i dag et transportbånd fra kaiområdet ut på Transittpiren. Her tas det imot tilsats til betongproduksjon. Mottak av bulklast videreføres inntil videre.

Konklusjon

Prosjektlast og annen godstransport representerer store volum som ofte følger fluktuerende rater i transportsektoren, og som avhenger av kort responstid, fleksibilitet og effektiv håndtering. En havn må holdes døgnåpen året rundt, for å imøtekomme transportørenes behov.

Nyhavna vil i flere år være i en endringsfase. Transittkaia vil kunne ha en viktig rolle i å oppfylle målene om miljøvennlig utbygging ved at sjøtransport avlastet veitransport. Kvalitetsprogrammet bør utfordre på at omformingen av Nyhavna tar i bruk de mulighetene som ligger i sjøtransport.

Transport til og fra havneområdet

Transittkaia er i dag tilknyttet vegnettet med brede industrigater som benyttes til både transport og manøvreringsareal. Det er ikke lagt til rette for gående og syklende, trafikksikkerheten for disse trafikantgruppene er ikke tilfredsstillende. I vest utgjør Pirbrua en begrensning i transport ut av området. Her er tillatt vognlengde 19,5 m generelt og 24 m for tømmertransport. Vegvesenet har tillatt spesialtransporter på hele denne strekningen som tilfredsstiller behovene ved prosjektlast med hensyn til vekt (180 t/bil er akseptert). Strindheimtunellen utgjør en høydebegrensning, det samme gjør jernbaneundergangen for transport mot Solsiden. Transport mot øst via Lade kan gjennomføres uten hindringer.

Ved transport av prosjektgods med høy vekt og ukurant størrelse (høyde og lengde), er det behov for å stenge vegen for annen trafikk og eventuelt bygge om trafikkøyer, senke nivå og forsterke bruer.

Fremtidig vegsituasjon ved utbygging av Nyhavna vil i henhold til kdp gi en rettstrekning fra havneområdet til hovedvegnettet. Dette er en god situasjon for tungtransport. Innkjøring til hovedvegnett må utformes for denne typen transport.

Vegstrekningen er angitt som sambruksgate hvor bil og sykkel deler bane. Det skal være brede fortau og vegetasjon i gatene. Utforming av gateløpet må ivareta den fleksibiliteten spesialtransporter har behov for.

Konklusjon

Transittgata må dimensjoneres og tilrettelegges for tungtrafikk fra havna. Det er behov for å koble selve havnefunksjonen med Nordre Avlastningsveg og det sentrale vegsystemet.

Dersom det skal tilrettelegges for sykkel i denne gata, må gang- og sykkelveg legges adskilt fra kjørebane med en grøntbuffer. Gata bør dermed ikke defineres som sambruksgate, hvor bil og sykkel deler kjørebanearealet.

Fremtidig bebyggelse langs transportruta må ta hensyn til at det kan være trafikk med store kjøretøy gjennom hele døgnet, alle dager.

Øvrig bebyggelse på Nyhavna kan også bli berørt av aktiviteten på havneområdet. Dette må ivaretas ved planlegging og bruk av bebyggelsen.

Havnebassenget

Ytre del av Nyhavnabassenget har en dybde på 8 meter og er tilgjengelig som manøvreringsareal tilknyttet kaiene. Området er tildekket med rene masser for å hindre utlekking av miljøgifter. Tildekkingslaget skal ikke penetreres, det har betydning for hvor store båter som kan anløpe området og bruk av anker blant annet. Hele ytre basseng, dvs vannflaten avgrenset av Transittpiren, Kullkranpiren og kai 57 (Norcem) vil kunne påvirkes av havneaktiviteten. Det må tas hensyn til dette ved bruk av området. Bruken av selve vannspeilet er lite omtalt. Det bør lages en plan for hvordan bassenget skal utnyttes best mulig. En slik plan må komme på plass før eventuelle bruer bygges og legger føringer på videre utnytting av bassenget. Det kan være svært værhardt i deler av Nyhavnabassenget, og spesielt langs deler av Kullkranpiren.

Konklusjon

Anleggelse av husbåter i disse områdene kan komme i konflikt med båttrafikk og værforhold i ytre Nyhavnabassenget. I kommunedelplanens §7 *Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone er områdets bruk beskrevet i §7.1 Ferdsele; Område FE skal være offentlig. Område FE skal nyttes til ferdsele for havnetrafikk.*

Det bør lages en plan for bruk av Nyhavnabassenget.

TH sin aktivitet med utgangspunkt i TMS på Nyhavna

TH er godt etablert på Nyhavna gjennom sitt eierskap og tilhold i TMS (Trondheim maritime Senter). Driftsavdelingen og administrasjonen er samlokalisert i bygget etter å ha vært fordelt på flere lokasjoner i byen. Verksteder er hensiktsmessig plassert i nærheten ut fra behov for samlokalisering, til tross for at dette medførte store kostnader for TH.

TH – drift av havneområdene

TH har til sammen 60 ansatte med egen driftsavdeling. Havna har kompetanse og utstyr til drift og vedlikehold av bygg, arealer og havneanlegg.

Det ligger verksted og telt som huser kjøretøypark og utstyr i tilknytning til Trondheim Maritime senter. Fartøyene ligger i gode og sikre havneforhold ved dokka i Nyhavna. Områdene er skjermet for vær og vind, samt utenforstående trafikk.

Beliggenheten for havnedrift er gunstig i forhold til nærheten til administrasjonsbygget med fasilitetene der, samt nærhet til verksted og dokkpirene hvor fartøyene ligger fortøyd.

Konklusjon

Det er avgjørende at TH beholder de arealene til drift og administrasjon som vi har i dag. Aktuelle områder er omtalt i utkast til avtaleverk mellom TH og Trondheim kommune i forbindelse med opprettelsen av et nytt eiendomsselskap. TH sine interesser er således ivaretatt. TH ber likevel om at området definert som *andre byrom*, *bymessig standard* mellom TMS og Dora II, tas ut av illustrasjonene, da denne ikke er videre omtalt i strategiene, og gir signaler om annen bruk enn det som så langt ligger til grunn i avtaleverket. Som det er påpekt i utkast til avtaleverk, må TMS sikres adkomst og nødvendig parkering. En eventuell anleggelse av idrettsanlegg i byrommet *Bunkerhagen* kan dermed ikke få den utstrekning som illustrert.

Næringsutvikling på Nyhavna, sammenheng med havnevirksomheten

De maritime næringene styrker havnefunksjonen ved at det er en del sammenfallende interesser og dermed fravær av konflikter med hensyn til støy, arbeidstid og transport som kan være tilfelle ved en del annen bruk. Trondheim har i de senere årene opplevd en vekst i maritime næringer, tilknyttet forskning og FOU med havbruksteknologi i spissen. Det vokser frem en klynge innen teknologi, autonomi og energi som har behov for areal tilknyttet sjø. Samlokalisering av denne type aktivitet er viktig for videre utvikling og behovet for at det tilrettelegges for denne type teknologi og vekst er voksende. Muligheten for sambruk og synergier mellom maritime næringer og eksempelvis kunst og kultur kan med hell finne sted på Nyhavna.

I tilknytning til Transittkaia ligger også dokka i Dora II. Dokken er verneverdig og er satt av til sentrumsformål i kdp Nyhavna. Dette er den eneste tørrdokken i Trondheim og benyttes i dag som testbasseng for maritime installasjoner. Dokken danner basis for avansert og banebrytende utvikling av operasjoner i plaskesonen. Tilgangen til dokka fra sjøsiden forsterkes ved bruk av Transittkaia. Behovet for denne fasiliteten vil være økende.

Konklusjon

Maritime næringer er også viktig for havnedriften på Nyhavna. Videreutvikling av denne bør skje i et eget næringsprogram, så langt er ikke disse næringene ivaretatt i programmene. Trondheim har nå en mulighet til å ta en synlig posisjon innen utviklingen av framtidens maritime næringer. Med verdensledende kunnskapsmiljøer, et teknologitungt maritimt næringsliv og en byutvikling som kan tilrettelegge for disse næringene kan Trondheim være med å virkeliggjøre byens maritime ambisjoner.

Midlertidighet og overgangsløsninger- behov for avklarte rammer

Det vil ta lang tid å transformere Nyhavna til den bydelen man ønsker seg. Dette vil skje trinnvis, i faser og med en del midlertidige løsninger. For TH er det viktig at havna fungerer også i de midlertidige fasene. I dag går trafikken til og fra Transittpiren gjennom Skippergata. Denne gata skal i den nye bydelen være et gatetun. For å ivareta sikkerhet og effektiv transport, må rekkefølgen av transformasjonen være gjennomtenkt.

Konklusjon

Samarbeidet mellom Trondheim kommune og TH må fortsatt være tett blant annet for å kunne gi forutsigbarhet og avklarte rammer for havnedriften og forvaltning av eiendommer og bygninger i TH sin regi.

Med hilsen
 Trondheim Havn IKS

Tove Kulseng
 eiendomssjef

Anita Veie
 prosjektingeniør

Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Trondheim kommune, Byplankontoret		Postboks 2300 Sluppen	7004 TRONDHEIM



Per Knudsen Arkitektkontor AS
 Brattørgata 5
 7010 Trondheim

Vår saksbehandler
 Malin Grendal

Vår referanse
 22/00017-20
 Deres referanse

Vår dato
 28.03.2022
 Deres dato
 14.02.2022

Innspill til varsel om oppstart av detaljert reguleringsplan og høring av planprogram, Maskinistgata 2 (Nyhavna, delområde 2) - PKA arkitekter

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid og høring av planprogram. Hensikten med planen er å legge til rette for en bystruktur med bymessig bebyggelse og variert arealbruk, et finmasket sykkel- og fotgjengervennlig gatenett, miljøvennlige transportløsninger og en sammenhengende grønnstruktur med gode oppholdsarealer. Det planlegges for hotell, bolig, tjenesteyting, kontor og parkeringskjeller, park og gate ved Lademoen stasjon.

Rutetilbud

AtB betjener holdeplassene Losgata og Dora som ligger innenfor planområdet. Metrolinje 2 vil på sikt gå over Nyhavna og kjøre Stiklestadveien jf. tidligere utredning av ny rutestruktur og vedtak i Bystyret 16.06.2021 (vedtatt trase over Nyhavna).

Fremkommelighet for buss

Kollektivfelt

Før oppstart av nytt rutetilbud i august 2019 ble det vedtatt at superbuss (nå MetroBuss) skulle være bærebjelken i fremtidens rutestruktur i Trondheim for å nå nullvekstmålet. Grunntanken i kollektivsatsingen var og er «tenk bane, kjør buss», og at metrobussen skal gi et tilbud som i større grad inneholder bybanens kvaliteter med rask fremføring, god fremkommelighet og høy kapasitet. Til grunn for dette ligger det at traseene skal være mest mulig rettlinjete, ha høy standard og bussen skal i størst mulig grad gå i kollektivfelt eller bussgater.

Vi har tidligere sendt innspill til utredning av metrobusstrase over Nyhavna (vår referanse 20/00009-77) der vi har anbefalt at traseen utformes slik at den i størst mulig grad oppfyller intensjonen til konseptet med MetroBuss; «tenk bane, kjør buss», også kjent som BRT (bus rapid transit).

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 35, 7011 Trondheim
 Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
 Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
 Org. nr.: 994686011

Da utredning av metrotrase var på høring sto det at bussene kan oppleve fremkommelighetsproblemer inn mot kryss i Jarleveien og rundkjøring ved Strindheimstunellen i rush. I planbeskrivelsen til planforslag for Jarlheimsletta som er på høring (frist 28.03.22) står det at trafikkbildet er fremskrevet til år 2040. I trafikkanalysen vurderes det at en realisering av planforslaget ikke er problematisk med tanke på trafikkavvikling. Videre står det at man ser at krysset Stiklestadveien x Jarleveien vil få kapasitetsutfordringer, spesielt i ettermiddagsrush, og at dette er uavhengig av mertrafikk fra Jarlheimsletta.

I sum vil transformasjonen av Nyhavna og utbyggingen på Lade gi en økt trafikkbelastning på vegnettet, og vi er bekymret for hvilke konsekvenser den totale mertrafikken har for metrobussens fremkommelighet og prioritering av kollektivtrafikken på Nyhavna og langs tilstøtende kollektivtraseer.

- I videre planlegging og utredning bør man se på hva som kan komme av økt biltrafikk med hensyn til utbygging i områdene rundt Nyhavna og tilførsel av trafikk i kollektivtraseen og kryss. Et sentralt spørsmål er hvilke konsekvenser trafikkbelastningen vil få for kollektivtrafikken dersom man ikke legger til rette for å sikre bussen prioritet foran biltrafikken. Redusert reisetid og økt konkurransedyktighet mot privatbilen er avgjørende for våre reisevaner og bruk av kollektivtilbudet.

For å lykkes med nullvekstmålet er det viktig å bygge opp under og utvikle konseptet med MetroBuss i Trondheim. Vi mener at det bør etableres kollektivfelt i hver retning over Nyhavna for å sikre utviklingen av et effektivt og kapasitetssterkt busstilbud, som understøtter transformasjonen av Nyhavna fra industri til høy konsentrasjon av boliger. På den måten kan man legge til rette for et konkurransedyktig busstilbud og en grønn bydel med høy kollektivandel. Særlig viktig er det å hindre at metrobussen blir utsatt for forsinkelser som følge av kødannelse og redusert framkommelighet inn mot kryss og avkjøringer.

Det er viktig å sikre gjennomgående kollektivfelt over lengre strekning på hovednett for kollektiv for å sikre et attraktivt, effektivt og helhetlig system. Vi har anbefalt kollektivfelt i begge retninger i Stiklestadveien i plan for Jarlheimsletta. Videre har Jarleveien fire felt hvor det er mulighet for å etablere kollektivfelt nord for kryss med Stiklestadveien, dvs. det er mulig å sikre sammenhengende kollektivfelt på en lengre strekning av metrotraseen.

I bestemmelsene til kommunedelplanen for Nyhavna er det lagt opp til maks 1 parkeringsplass for bil per boenhet. Maks 0,25 parkeringsplasser per 100 m² BRA kontor og maks 1 parkeringsplass per 100 m² forretning og service. Planforslaget for Jarlheimsletta legger opp til min 0,3 og maks 0,7 parkeringsplasser per 70 m² BRA boligformål. Vi støtter at planforslaget for Jarlheimsletta legger opp til færre parkeringsplasser enn kommunedelplanen og ser for oss at Nyhavna kan gå foran i utviklingen av løsninger som fremmer grønn mobilitet og delingsøkonomi. Skal vi nå nullvekstmålet må vi tørre å satse på de løsningene som skal hjelpe oss i mål.

Målet om at trafikkveksten i Trondheimsområdet skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange er ambisiøst og skal vi lykkes må tiltak og planer evne å sette kollektivtrafikken i posisjon til å levere i dag og inn i fremtiden. Transformasjonen av Nyhavna og den totale utbyggingen på Lade, Leangen, Lilleby, Reina, etc **må vurderes og ses i sammenheng med hverandre og det totale trafikkbildet.** I lys av dette må det fremmes tiltak som knytter kollektivsystemet sammen og at man velger løsninger som bygger opp under vedtatt konsept med MetroBuss; **«tenk bane, kjør buss».**

Linjeføring

Vi anbefaler minst mulig unødvendige stopp og krappe svinger langs den fremtidige metrotraseen. Det gir redusert komfort for passasjerene og økt reisetid når bussen må opp og ned i fart. Eksempelvis må det ses på muligheten for å slake ut svingen ved "Kjeldsberg"-bygget, rød sirkel på bildet under. Det er viktig at traseen får slake kurver/svinger der det er mulig. 90-graders svinger er ikke ønskelig.



Figur 1: Utsnitt av foreløpig utkast til kvalitetsprogram for Nyhavna. Krapp sving ved «Kjeldsberg»-bygget vist med rød sirkel.

Kjørefelt og kjøremåte

Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjet veg. For AtB er det viktig at bussen skal kunne trafikere veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A, det vises til håndbok N100). Dette betyr at hele kjøretøyet, inkludert overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt.

Lange kjøretøy vil kreve ekstra bredde i krappe svinger for å unngå at kjøretøyet kommer over i motsatt kjørebane, derfor er det viktig å sette av nok areal til at kjørefeltene kan trafikeres uavhengig av hverandre. Krappe svinger er som nevnt ikke ønskelig.

Kjørefeltbredder bør være 3,5 m der metrobussen trafikkerer.

Planavgrensning

Rundkjøring ved Strindheimstunellen

I "utredning av metrotrase over Nyhavna" var det gjennomført en utredning for å kartlegge konsekvensene for metrobussen gjennom rundkjøringen ved Strindheimstunellen. Utredningen vurderte det slik at metrobussen kan trafikere rundkjøringen hvis den kjører rett over rundkjøringen fra Nidelv bru og over til Nyhavna istedenfor å komme fra Pirbrua og ta en 90-graders sving. Løsningen innebærer en ombygging av krysset i Dyre Halses gate. AtB støtter at metrobussen skal kjøre Nidelv bru. Dette sikrer metrobussen tilnærmet uhindret trase mellom Trondheim S og rundkjøringen. Det må da legges til rette for at holdeplassen Dyre Halses gate, i begge retninger, fortsatt kan betjenes.

Varslet plangrense tar ikke med seg krysset med Dyre Halses gate. Hvordan forholder planarbeidet seg til problemstillingen over?

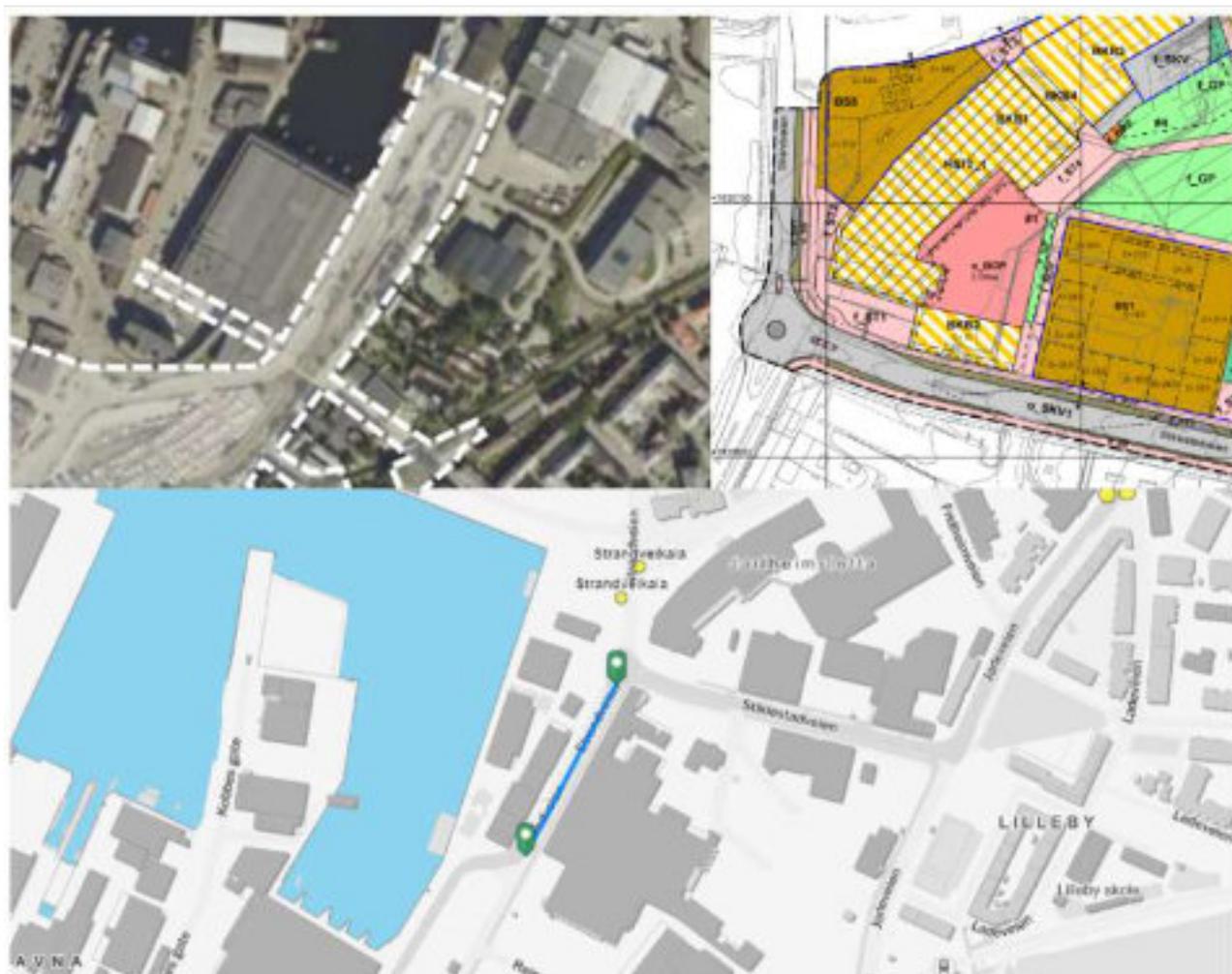
Vi har tidligere støttet anbefalt forslag om å gjøre nye trafikkberegninger for å vurdere om det er behov/mulighet for flere tiltak som kan bidra til økt fremkommelighet for bussen i rundkjøringen. Vi anbefaler at det i videre planlegging ses på muligheten for å prioritere bussen gjennom sentraløya i rundkjøringen, og at det ses på løsninger for å forbedre den totale trafikkavviklingen i krysområdet. Brannstasjonen ligger rett nordvest for rundkjøringa og mulige konfliktpunkt/situasjoner mellom buss og utrykningskjøretøy må ses på og løses i videre planlegging.

Kobling til plan for Jarlheimsletta

Varslet plangrense i nord stopper ved Strandveien 96 (se illustrasjon under i øvre venstre hjørne). Planavgrensningen for Jarlheimsletta som er på høring stopper rett sør for rundkjøringen i krysset

Stiklestadveien x Strandveien (øvre høyre hjørne). Det vil si at det er en strekning på ca. 100 m av fremtidig metrotrase som faller utenfor disse planene (nederst på illustrasjonen). Det er viktig at denne delstrekningen også reguleres for å sikre helheten i metrotraseen.

I planforslag for Jarlheimsletta har vi bedt om at metrobussen må sikres god fremkommelighet gjennom rundkjøringen og at det ses på tiltak som bedrer bussens fremkommelighet. Et alternativ er å vurdere muligheten for å endre til T-kryss og forkjøringsregulering av metrotraseen for å sikre prioritet av buss i kryss.



Figur 2: Illustrasjon av planavgrensninger.

Plassering av stasjoner

Tidligere utredning av metrotrase anbefalte to stasjoner på Nyhavna og viste to soner for plassering av fremtidige stasjoner. Vi ønsker at plassering avklares med oss. AtB ber om at det ses på muligheten for å etablere midlertidige stasjoner som kan flyttes i takt med at reguleringsplaner vedtas og Nyhavna bygges ut, før stasjonene etableres permanent.

Sykkel over Nyhavna

Det har tidligere blitt vurdert at hovedsykkeltrase kan legges langsmed metrobusstraseen. I utredning av metrotrase var det tatt hensyn til sykkelveg i foreslåtte trase fra Jarleveien, via Stiklestadveien og Strandveien frem til Strandveikaia, ettersom Miljøpakken har startet bygging av sykkelveg her. Fra Strandveikaia mot rundkjøring ved Strindheimtunellen er det ikke bestemt hvor sykkeltraseen skal legges så langt vi er kjent, om den skal følge metrobusstraseen eller følge Strandveien mot sentrum.

Det er viktig for AtB at sykkeltraseen ikke tar av det arealet som settes av til ønskede kollektivfelt over Nyhavna.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå.

Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt.

Vi anbefaler at det tilrettelegges for tydelige og trygge krysningspunkt for gående for å redusere villkryssing, noe som kan gi redusert fremkommelighet for bussen.

Anleggsfasen

Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Øvrige innspill

- AtB anbefaler at det ses på muligheter og konsekvenser ved å videreføre samme hastighet på Nyhavna som i Midtbyen (40 km/t).

Vi viser for øvrig til Trøndelag fylkeskommune sin merknad til planforslaget og støtter denne.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon areal, materiell og infrastruktur

Morten Berntsen
Seksjonsleder

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over mottakere:
Per Knudsen Arkitektkontor AS

Liste over kopimottakere:
Trøndelag Fylkeskommune
Trøndelag Fylkeskommune

INNSPILL TIL

Maskinistgata 2, Nyhavna delområde 2

Detaljregulering med konsekvensutredning

Planprogram til offentlig ettersyn, datert 06.01.2022

Nyhavna Utvikling AS eies av Trondheim kommune med 67% og Trondheim Havn med 33%. Selskapets virksomhet skal fullt ut baseres på forretningsmessige prinsipper, med særlig fokus på lønnsomhet på kort og lang sikt og bærekraftig byutvikling gjennom at kvalitet, klimavennlige løsninger og helhet sikres bedre enn slik det er pålagt gjennom plan- og bygningsloven.

Nyhavna Utvikling AS er stiftet med det formål å utvikle og gradvis legge til rette for en utbygging av tidligere havneeiendommer i Trondheim Kommune. Dette gjelder blant annet store deler av eiendommene innenfor kommunedelplan Nyhavna (2016).

Aktuelt område for detaljregulering, delområde 2, ligger innenfor kommunedelplan Nyhavna og det må forventes at dette planarbeidet gjøres i henhold til de overordnede føringene som er gitt i kommunedelplanen.

Kommunedelplan Nyhavna har som hensikt at enkelttiltak blir sett i sammenheng for et større område, og det er derfor satt krav om utarbeidelse av reguleringsplanarbeid for 10 delområder.



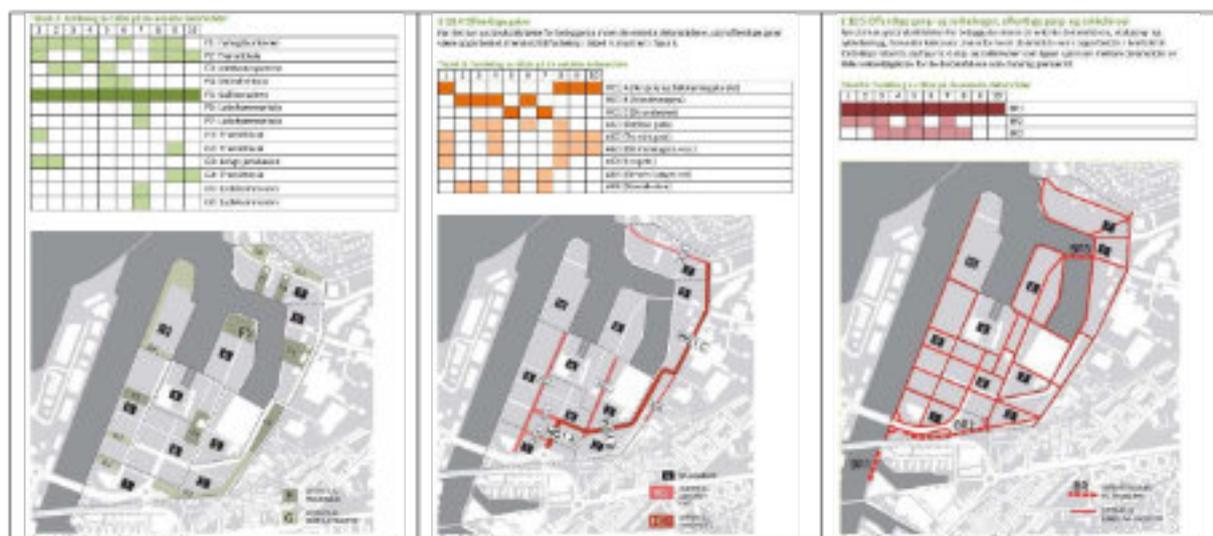
Kommunedelplan Nyhavna Bestemmelser og retningslinjer Godkjent i bystyret 16.6.2016

§ 2 Plankrav
Tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 kan bare settes i gang når arealet inngår i detaljreguleringsplan som er i tråd med kommunedelplanen. Det skal utarbeides en samlet reguleringsplan for hvert av delområdene 1-10. Delområdene er vist i figur 1.

Innenfor delområde 2 er det også nylig varslet oppstart av framtidig utvidet stasjonsområde. Dette er forvirrende og etter Nyhavna Utviklings mening, svært uheldig. I henhold til kommunedelplan Nyhavna, burde det være en samlet plan for delområde 2 som sikrer helheten i tiltakene med ny bebyggelse, gjennomgående gang- og sykkelvegforbindelse, stasjonsutforming og atkomstforhold til denne.

Rekkefølgekravene i kommunedelplan Nyhavna er omfattende og fordelt på de ulike delfeltene på en slik måte at alle utbyggingsområdene skal bidra med en helhetlig og kvalitetsmessig attraktiv bydel.

Nyhavna Utvikling AS forventer at gjeldende rekkefølgekrav blir ivaretatt i planarbeidet.



Spesielt er det viktig å ivareta gjennomgående gang- og sykkelveg fra Strandveien, langs holdeplassområdet, over tunnelåpningen ved RV706 (BR2) og fram til Nidelven. Det må sikres en god og universell utformet forbindelse fra holdeplassen (perrong på nordsiden) ned til eksisterende gang- og sykkelveg tunnel fra Strandveiparken og videre til framtidig forbindelse over Maskinistgata og nordover langs Kobbegate. Videre må ny bebyggelse (spesielt hotell) utredes og utformes med hensyn til plassdannelser, atkomstforhold og gjennomgående gang- og sykkelveg ved ny holdeplass.

Ny hovedgate (HG1) med metrobusstrasé (fylkeskommunen planlegger oppstart reguleringsplan på vegne av Miljøpakken snarlig) må inngå i vurderingene for planarbeidet. Viktige forhold vil være avkjørsel fra denne til hotellet, nye boliger og stasjonsområdet med parkeringstilbud for forflytningshemmede og andre reisende.

Nyhavna Utvikling AS mener at foreliggende utredningstema må suppleres innenfor temaene *Arkitektonisk utforming og påvirkning på landskap og nærmiljø* og *Trafikk knyttet til omfang av hotellformål opp mot sentrumsformålene samt trafikkløsning knyttet til etablering av hotellet* med hensyn til samvirke med ny holdeplass og gang- og sykkelveganleggene som skal etableres.

Nyhavna Utvikling AS vil også påpeke at Kommunedelplanens bestemmelse § 5.3 Teknisk infrastruktur sier at *Sentral for stasjonært avfallsug skal ligge i delområde 2*. Et utredningstema med konsekvensvurderinger av plassering, atkomst og tilknytning til videre utbyggingsområder på Nyhavna for dette anlegget, savnes.

Nyhavna Utvikling AS ønsker lykke til med det videre planarbeidet og ser fram til informasjon og dialog om konkrete løsninger som kan bidra til å ivareta Ban NOR sine målsettinger og som også er til det beste for den øvrige bydelsutviklingen som vil komme.

Mvh

Vegard Nymo Tyldum
Daglig leder Nyhavna Utvikling AS

Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørgata 5
7010 Trondheim
Att: Charles E. Francois

Trondheim, 28.03.2022

Innspill til igangsatt arbeid med detaljregulering for Maskinistgata 2 og høring av planprogram

Vi viser til varsel om igangsetting av reguleringsarbeid for Maskinistgata 2 og planprogrammet som er sendt på offentlig ettersyn.

Denne høringsuttalelsen er på vegne av Bryggeribyen EC Dahls AS, som er forslagsstiller av detaljregulering for Reina. Reguleringsplanen for Reina er nylig sendt inn til Trondheim kommune til 1.gangsbehandling.

Bryggeribyen EC Dahls AS leder utarbeidelsen av felles reguleringsplan for Reina. Byggherrerådgiveren er prosjektleder for planarbeidet for Reina og sender denne uttalelsen på vegne av reguleringsplanen for Reina.

Med bakgrunn i mottatt varsel om igangsatt arbeid med detaljregulering, ønsker vi å komme med følgende innspill.

Planavgrensning

Planavgrensningen som er definert i kunngjøringsannonsen for Maskinistgata 2 overlapper nordover med planarbeidet for Reina. Figurene under viser hhv forslag til detaljregulering for Maskinistgata 2 til venstre, og planavgrensning for Reina til høyre. Planavgrensning for Reina ble avklart i 2018 og inneholder allerede de nordre arealene som i KDP-Nyhavna er vist som F3, samt de tilgrensende arealene for Maskinistgata og Strandveien.



Figur 1. Planavgrensning for Maskinistgata 2



Figur 2. Kunngjort planavgrensning for Reina

For å få en best mulig overgang mellom planarbeidet for Maskinistgata 2, viser figur 3 hvordan Reina-planen foreslås regulert. Det er fint hvis planarbeidet for Maskinistgata legger seg inntil «vår» planavgrensning, og at arealbruken koordineres tilsvarende.



Figur 3. Forslag til reguleringskart for Reina

Hotellformål

Reguleringsplanen for Maskinistgata inneholder for utredningsalternativ 1 et hotell innenfor et utbyggingsvolum på 13.000m² BRA. Planarbeidet for Reina er positive til at det etableres hotell innenfor det aktuelle sentrumsområdet, men er enige at det må utredes hvilke konsekvenser dette har for området, slik det foreslås i planprogrammet.

Trafikk/adkomst

Når det gjelder framtidige løsninger for metrobusen og adkomstløsninger til Maskinistgata 2, er Reina-planen opptatt av at de trafikale løsningene gir god framkommelighet både for metrobusen og Reina-planen. For å sikre best mulig tilgjengelighet for Maskinistgata 2 og minst mulig unødig kjøring i området ellers, bør det tilrettelegges for en egen avkjørsel til Maskinistgata 2. Hvis ikke vil adkomst fra sentrum gi 500-600 meter ekstra kjørelengde for å ankomme eiendommen. Hvis trafikkutredningene som skal gjennomføres for planforslaget viser at det kan bli kø i Maskinistgata, bør det minimum tilrettelegges for avkjørsel med «høyre av – høyre på» direkte fra Maskinistgata til den aktuelle eiendommen. Det vil ventelig gi minimal forsinkelse for trafikken i området.

Sykkel

Når det gjelder sykkelforbindelse i området planlegger Reina-planen for at hovedsykkelveg for Trondheim øst skal gå ned Nordtvedts gate, mellom Nordlandsbanen og Strandveien. Dette er en løsning som ikke samsvarer med Miljøpakken sine ambisjoner for delstrekning 5, parsell Nordtvedts gate – Pirbrua. Figur 4 viser hvordan denne strekningen er planlagt på et overordnet nivå.



Figur 4. Hovedsykkelveg Trondheim øst, delstrekning 5. Kilde. Miljopakken.no

Da planavgrensningen for Maskinistgata 2 mot øst viser tverrforbindelser mot/over Nordlandsbanen, bør planarbeidet også vurdere om hovedsykkelveg for Trondheim øst kan følge Nordlandsbanen hele vegen fram til Pirbrua. En slik løsning vil være den mest effektive og trafikksikre løsningen for en framtidig hovedsykkelveg.

Oppsummert

Bryggeribyen EC Dahls AS / Reinaplanen er positive til planene for Maskinistgata 2, og ser fram til å følge det videre planleggingsarbeidet.

Det er viktig at de tilgrensende planene koordineres best mulig, og vi ber om at følgende ivaretas i det videre plan- og utredningsarbeidet:

- Tilpasning og koordinering av planavgrensning for Maskinistgata 2 mot nord.
- Trafikkløsning for Maskinistgata 2 må vurdere en egen avkjørsel direkte til eiendommen, og minimum en løsning med «høyre-av / høyre-på» til sin egen eiendom.
- Sykkelløsning som vurderer en mest mulig effektiv- og trafikksikker løsning for hovedsykkelveg for Trondheim øst, langs med Nordlandsbanen.

Trondheim, 28.mars 2022

Byggherrerådgiveren AS
 Kjell Ivar Kjølhamar
 Pva Bryggeribyen EC Dahls AS / Reinaplanen

INNSPILL TIL PLANARBEID MED DETALJERT REGULERINGSPLAN FOR NYHAVNA, DELOMRÅDE 2, MASKINISTGATA 2

Av: Morten Spets, på vegne av representanter for Svartlamon beboerforening

Vi som bor på Svartlamon er svært kritiske til de fremlagte planene for utvikling av Delområde 2. Nåværende plan legger opp til nærings- og boligformål, deriblant et familiehoteil med opptil 9 etasjer.

-Vi mener planene som forespeiles vil ha svært negativ effekt med tanke på Strandveiens tilgang til sollys, siktlinjer og utsikt. I likhet med den øvrige bebyggelsen i Svartlamons nærområder, er bygningsmiljøene preget av husrekker i 2-3 etasjer i en sammenhengende historisk kvartalsstruktur.

-Vi mener dette strider med formålet i kvalitetsprogrammet for Nyhavna, som legger vekt på at utviklingen av hvert delområde skal inngå i en helhetlig sammenheng. Dette gjelder både i forhold til den nye bebyggelsens form og funksjon, og i forhold til hvordan den nye bebyggelsen integreres i, tilpasser seg, eller forsterker kvalitetene i de eksisterende bygningsmiljøene. Vi mener i tillegg at kravet om høy kvalitet i arkitektonisk utforming blir uvesentlig med tanke på at ny bebyggelse i 9 etasjer uansett ikke vil være forenelig med tilpassing til områdets karakter.

-Vi mener dette også strider med punktet om *rett formål på rett sted* i kommunens vedtatte byutviklingsstrategi. Nærområdet ville vært bedre tjent med en utvikling som la til rette for en videreføring av områdets sosiale, kulturelle og bygningsmessige kvaliteter, basert på reelle medvirkningsprosesser med representanter for nabolagene. Kommunen har selv uttalt det planlagte hotellet ikke faller under sentrumsformål, og at dette må undergå en konsekvensutredning.

Byutviklingsstrategien vektlegger også tanker om *en by i øyehøyde*, med varierte aktiviteter og næringer i etasjen på gatenivå. Under dialogmøtet på Lademoen bydelshus den 15.03.2022 ble det forespeilet at om det ikke ble bygget hotell på tomte vil det eneste alternativet være å bygge næringslokaler som står tomme hele ettermiddager/kvelder. Dette oppleves som et forsøk på å fremstille hotellplanene som det eneste og beste alternativet for bydelen, selv om det er godt kjent at både kontor- og boligbebyggelse er like godt egnet til utadvendt aktivitet

på bakkenivå. Det er også en eksisterende *by i øyehøyde* langs Strandveien i dag, og om det bygges slik det er planlagt vil det få åpenbare konsekvenser for solforhold og den generelle opplevelsen av Strandveiens eksisterende kvaliteter.

På det samme møtet ble det forklart at høyden på bebyggelsen var nødvendig på grunn av støy fra biltrafikk. Dette ble nærmest understreket som en gave til nærområdene, som omsider ville bli skjermet fra den evige og uutholdelige støyen. Vi mener dette er en underlig måte å prøve å vri seg bort fra våre saklige, kritiske spørsmål, og heller manipulere publikum til å akseptere planene som både positive og nødvendige.

-På folkemøtet den 15.03.2022 ble dere også konfrontert med den lokale motstanden mot den opprinnelige planen for et konferansehotell på tomta. Den gangen ble det overlevert mer enn 3000 underskrifter mot hotellplanene, etter et initiativ fra Svartlamon beboerforening og velforeningene på Lademoen og Møllenberg/Rosenborg. Dere ble spurt om hvordan dere ville forklare motstanderne av det tidligere forslaget hvorfor de nå burde møte en hotellutbygging med åpne armer? Det ble ikke gitt noen begrunnelse annet enn at vi måtte være klar over at flertallet i bygningsrådet var positive til planene i vedtaket om å gå videre med planprosessen. Da dette ble vedtatt, la politikerne stor vekt på at det åpenbart hadde vært god dialog mellom tiltakshaver og de berørte partene bak underskriftskampanjen. Dette er imidlertid ikke riktig. Vi er kjent med at representanter for Svartlamon boligstiftelse og Svartlamon næringsstiftelse har deltatt i enkelte møter med tiltakshaver, men det er ikke de som representerer initiativet til underskriftskampanjen. Det er som nevnt Svartlamon beboerforening og de to velforeningene, og vi har ikke blitt invitert til noen form for dialog, og vi er i stor grad like negative til planene for hotell på tomta, uavhengig av om det omtales som konferansehotell eller som familiehotell.

-Vi håper på bedre dialog fremover, og en mulighet til å delta aktivt i den videre medvirkningsprosessen. Særlig i forhold til forslaget om ny bebyggelse på motsatt side av Strandveien, som er foreslått som en utvidelse av det byøkologiske forsøksområdet Svartlamon, og eventuelt erstatningstomt for hus som flyttes i forbindelse med utvidelse til to jernbanespor. Dette vil ha direkte innvirkning på det eksisterende miljøet, og bør planlegges med hensyn til formålet i Svartlamons reguleringsplan. Hovedmål i reguleringsplanen omfatter blant annet å sikre området som byøkologisk forsøksområde, å bevare og bygge videre på det eksisterende kulturmiljøet, med særlig vekt på bevaring av områdets egenart

som trehusbydel og å basere utviklingen på LA21-prinsipper med stor grad av medvirkning der kompetanse og ressurser i området.

-Vi mener at delområde 2 har stort potensiale for en utvikling som kan tilføre nærområdet et verdifullt tilskudd, og knytte det nye området sammen med det gamle med tilpassede bygningsvolum og varierte funksjoner. Dette samspillet vil øke attraktiviteten både i de nye og i de gamle områdene. Kommunen har nylig lovt at bydelene på Lademoen skal få et områdeløft for å redusere de sosiale utfordringene som har fått mye omtale i den siste tiden. En positiv utnyttelse av delområde 2 kan være et viktig steg i denne sammenhengen, noe vi ikke mener blir oppfylt ved å bygge et massivt hotell på tomte. Denne muligheten finnes nå, om man går videre med hotellplanene vil det være for sent å virkelig løfte nærområdet og utvide nærmiljøets eksisterende kvaliteter.



Svartlamon boligstiftelse

TIL:
PKA Arkitekter
v/Charles-E. Francois
cef@pka.no.

For stiftelsen:
Gjermund Gorset

Dato
28.mars.2022

Innspill til planprogram for Maskinistgata 2, Nyhavna delområde 2

Innledende bemerkninger/Føringer for videre arbeid

Det foreslåtte planområdet grenser tett opp mot Svartlamon: Norges første byøkologiske forsøksområde. I arbeidet med Nyhavna mener stiftelsen at det er viktig med gode overganger mellom Svartlamon og den nye bebyggelsen. Gode overganger vil gjøre til at området kan være et bidrag til mangfold og barnefamilier, i et område som mange frykter vil bli homogent, og eksklusivt for mennesker med god råd. Dårlige overganger vil kunne hemme vår virksomhet, og gå på bekostning av av Trondheim sentrum sitt mest barnerike område.

Ved oppstart av denne prosessen sendte Svartlamon beboerforening et innbyggerforslag for å stoppe utbyggingen av hotell på tomten:

“Underskriftskampanjen mot at Trondheims største konferansehotell”

«Scandic Nyhavna» bygges på gamle Tollposttomta. Et Scandic Nyhavna berører eksisterende bymiljøer som Svartlamon, Lademoen, Møllenberg med mange kulturaktører som er essensielle for at Trondheim er en levende kulturby som byens befolkning nyter godt av. Innbyggerne vil ivareta byens særpreg, gi boliger til de som jobber i byen, og næringslokaler i et hyggelig byrom. Vi foreslår at utleieboliger og næringslokaler på BaneNord-tomta planlegges og leies ut av Svartlamon boligstiftelse og Svartlamon Kultur&Næringsstiftelse. Utleie til selvkost - som vil gi plass til de med marginal inntekt fra eget entreprenørskap eller kreativt arbeid”

På bakgrunn av dette fattet bystyret følgende vedtak:

1. Innbyggerforslag mot Scandic Nyhavna oversendes kommunedirektøren for utredning og videre behandling i sammenheng med planarbeidet «Delområde 2 - Lademoen stasjon» på Nyhavna.

Besøksadresse:	Telefon:	Organisasjonsnummer:	Epostadresse:	Internetadresse:
Strandveien 37A 7067 Trondheim	91658186	984685556	Boligstiftelsen@svartlamon.org	www.svartlamon.org

2. Bystyret mener det er viktig at utbyggingene på Nyhavna skjer i samspill med tilgrensende områder. Volum, utforming og uttrykk på disse områdene på Nyhavna skal bygge opp om eksisterende bymiljøer.
3. Bystyret ønsker at det byøkologiske forsøksområdet blir utvidet nordvest for Strandveien, og ber kommunedirektøren ta med dette i det videre planarbeidet for Nyhavna. Bystyret ønsker ikke denne omgang å gå videre med planer om etablering av hotell på området til Bane Nord.

Bygningsrådet fattet også følgende vedtak i saken "Nyhavna, delområde 2, Maskinistgata 2, prinsippavklaring":

- Bygningsrådet er enig i at det settes i gang detaljregulering av området Maskinistgata 2, med formål hotell, som tillegg til angitte underformål til sentrumsformål i kommunedelplan for Nyhavna, k20110005.
- Det må avholdes et nytt oppstartsmøte, hvor premisser for det videre planarbeidet avklares. Bred medvirkning med berørte parter må sikres i prosessen.
- Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-8.

Strandveien

I innledende møter er det blitt skissert at adkomst til området kan måtte skje fra Strandveien, fordi Maskinistgata ikke skal ha avkjørsler på grunn av dens status som Metrobusstrase. Strandveien er en rolig boliggate tilsvarende gatetun med både gående, syklende og saktegående lokal biltrafikk, og tåler ikke mer kjøretrafikk enn i dag. For Svartlamon vil det derfor være en forutsetning at utbygging av planområdet ikke fører til mer kjøretrafikk enn i dag. Dersom området ikke kan ha adkomst fra Maskinistgata, vil det derfor være uaktuelt for Svartlamon å akseptere for eksempel parkeringshus eller virksomhet som krever utstrakt varelevering med lastebiler.

Helhetlig planlegging

Det foregår mange paralelle prosesser i området. Siden verken Reinautbyggingen, ny hovedsykkelveg, fylkeskommunens plan for opparbeidelse av Maskinistgata, framtidig dobbeltspor, denne planen for Maskinistgata 2 eller resten av Nyhavnautbyggingen gjennomføres i en felles prosess, må det stilles krav til aktørene at de får til et godt samarbeid for at området blir bra til slutt. Svartlamon synes det er uklart hvem av aktørene som sørger for at området blir et godt område å bo i for alle typer beboere, hvem som sørger for gode uterom, hvem som sørger for gode forbindelser inn og ut av området og hvem som sørger for at barn og unge har møteplasser og et skikkelig aktivitetstilbud tilsvarende andre bydeler - kort sagt hvem som tar ansvar for at området blir en god by. Vi er redd for at utbyggerne får lov til å suboptimalisere sin egen plan. Siden det er åpnet for en slik stykkevis og delt planlegging, forventer vi at Trondheim kommune setter av nok ressurser til å samkjøre alle prosessene og at de evner å stille krav til utbyggerne slik at helheten blir ivaretatt.

Innspill til utredningstema

I tillegg til utredningstemaene som er skissert i utkastet til planprogram, ber boligstiftelsen at følgende tema utredes:

- sosial bærekraft jf bystyrets forventning til mangfoldig boligtilbud på Nyhavna
- behov for arealer til organisert kultur og/eller idrett, da dette oppleves som mangelfullt i bydelen i dag
- offentlige byrom, parker og forbindelser inn og ut av området

Medvirkning

Det har blitt gjennomført et kort oppstartsmøte med Svartlamon boligstiftelse og Svartlamon kultur

Besøksadresse:	Telefon:	Organisasjonsnummer:	Epostadresse:	Internetadresse:
Strandveien 37A	91658186	984685556	Boligstiftelsen@svartlamon.org	www.svartlamon.org
7067 Trondheim				

og næringsstiftelse. Fra stiftelsen sitt ståsted er det synd at beboerforeningen ikke har vært forsøkt inkludert inn i prosessen, og at det ikke har blitt initiert et møte med de. Beboerforeningen består av nesten 500 beboere med en lokalkunnskap og engasjement som er essensiell for utviklingen av bydelen. Spesielt når et av temaene for planen er en mulig utvidelse av Svartlamon som byøkologisk forsøksområde, er det viktig å forsøke å hente inn erfaringene som ligger hos beboerne.

Reguleringsplanen for Svartlamon er basert på LA-21-prinsippene, og legger opp til at området skal være et forbilde for beboermedvirkning og demokratiske prosesser. Svartlamon har gått foran og bidratt til ny og utvidet forståelse for samskaping og sosial bærekraft for Trondheim kommune. Vi forventer derfor at dette gjenspeiles i planprogrammet for Nyhavna delområde 2, gjennom at planen blir et forbildeprosjekt for den samskapende byen og at medvirkning baseres på den definisjonen som legges til grunn i Reguleringsplanen R219b. Utbyggerne inviteres derfor til i fellesskap med beboerforeningen på Svartlamon å arrangere et seminar der erfaringer fra Svartlamon og eksempler fra inn- og utland blir brukt til inspirasjon for utviklingen av området.

Vi viser forøvrig til formuleringene i planprogrammet for Reina (nabo til Svartlamon i nord) og forventer at medvirkningsprosessen bestemmes på tilsvarende måte i planprogrammet for Nyhavna, delområde 2:

MEDVIRKNING

I planprosessen for Reina skal det gjennomføres medvirkning i tråd med kommunal og moderniseringsdepartementets veileder for Medvirkning i planlegging (2014). Åpne planprosesser med bred medvirkning sikrer kvalitet i plan- og beslutningsgrunnlaget, mangfold i samfunnet, eierskap til planprosessen, utvikling av en felles tilhørighet samt gjensidig læring og demokratiutvikling. For Reina foreslås det følgende metoder for medvirkning:

Tilgjengeliggjøring av informasjon

- Underveis i planprosessen settes det opp en utstilling i egnede lokaler på Reina, der foreløpige idéer om utvikling av området presenteres. Det vil være mulig å komme med innspill.
- Det opprettes en egen nettside med informasjon om og presentasjon av planprosessen og planforslaget. Dette skal presenteres på en måte som gjør at det er lett å forstå hva som planlegges, for eksempel gjennom en interaktiv visualiseringsmodell.
- Prosjektet presenteres i regionalt planforum.
- Planforslaget 3D-printes og stilles ut i bymodellen på Bytorget ved førstegangshøring.
- Det holdes et åpent møte ved høring av planforslaget, i samarbeid med Byplankontoret.

Innhenting av informasjon

- Det er et overordnet mål for planarbeidet at det skal legges til rette for en variert befolknings sammensetning, herunder barnefamilier. For å oppnå dette vil det hentes informasjon om og erfaringer fra utvikling av lignende prosjekter.
- Det arrangeres en folkevandring gjennom området. Målet med vandringen vil være å rette oppmerksomhet mot området, øke kunnskapsbildet og forståelsen av området samt presentere foreløpige idéer om utviklingen av området.

Samarbeid

Besøksadresse:	Telefon:	Organisasjonsnummer:	Epostadresse:	Internetadresse:
Strandveien 37A	91658186	984685556	Bolestiftelsen@svartlamon.org	www.svartlamon.org
7067 Trondheim				

- *Det foreslås å opprette en referansegruppe som møtes underveis i planprosessen, der representanter fra ulike berørte parter, herunder Svartlamon, vil få delta. Det vil legges opp til flest møter innledningsvis når de store grepene tas, men også møter utover i prosessen for å følge opp problemstillinger og løsningsforslag. Referansegruppas mandat vil være å sikre en åpen prosess og tilhørighet til planforslaget, samt gjensidig utveksling av kunnskap og meninger.*
- *Det vil bli arrangert et oppstartsseminar i regi av forslagsstiller, i samspill med Svartlamon. • Trøndelag Fylkeskommune skal involveres i planarbeidet for å drøfte detaljer, herunder hva som skal bevares av bebyggelse/ elementer i området.*
- *I planprosessen vil det holdes samrådsmøter med aktører i og naboer til området; Svartlamoen beboerforening, Lademoen velforening, Lilleby beboerforening, Trondheim Havn, Stiklestadveien Eiendom (Jarlheimsletta), Heimdal Utvikling (Nyhavna Øvre), Lilleby Triangel m.fl.*
- *Andre aktuelle samrådsmøter avtales underveis i planprosessen, i samarbeid med byplankontoret. De samrådsparter som er aktuelle for trafikkkløsninger vil bli invitert med i egne verksteder av byplankontoret.*

Annet

Det skal utarbeides en detaljert plan for offentlige rom innenfor hele området Reina.

Mvh

Styret
Svartlamon boligstiftelse

Besøksadresse:	Telefon:	Organisasjonsnummer:	Epostadresse:	Internetadresse:
Strandveien 37A	91658186	984685556	Bolestiftelsen@svartlamon.org	www.svartlamon.org
7067 Trondheim				