

Innkomne merknader

Detaljregulering av Maskinistgata 2 - Nyhavna, delområde 2, gnr/bnr. 439/36 m. fl.

Innkomne merknader:

1. Statens vegvesen, den 07.03.2022
2. Statsforvalteren i Trøndelag, den 25.03.2022
3. Trøndelag fylkeskommune, den 28.03.2022
4. NVE, den 28.03.2022
5. Kjeldsberg Kaffebrenneri AS, den 18.03.2022
6. Tensio TS, den 22.03.2022
7. Trondheim Havn IKS, den 25.03.2022
8. AtB, den 28.03.2022
9. Nyhavna Utvikling AS, den 28.03.2022
10. Bryggeribyen EC Dahls AS v/Reinaplanen, den 28.03.2022
11. Morten Spets, på vegne av representanter for Svartlamon beboerforening, den 28.03.2022
12. Gjermund Gorset, for Svartlamon boligstiftelse, den 04.04.2022

2. Sammendrag fra uttalelse med forslag til svar fra forslagsstiller

1. [Statens vegvesen](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
<p>Statens vegvesen viser til uttalelse om metrobusstrasé over Nyhavna der det er pekt på særlige utfordringer ved ombygging av krysset mellom rundkjøringen på riksveg 706 og Dyre Halses gate samt at Statens vegvesen ikke kan akseptere at prosjektene realiseres uten at man ser den gjensidige sammenhengen i trafikkutviklingen.</p> <p>Statens vegvesen viser til uttalelse om kvalitetsprogram for Nyhavna som er utført uten trafikkanalyser som redegjør for virkningene og heller ikke avbøtende tiltak av trafikkutviklingen. Statens vegvesen viser til sektoransvaret og ansvaret for riksveg 706, og har med dette vesentlige innvendinger mot kvalitetsprogrammet.</p>	

Svar fra forslagsstiller:

Utredningsarbeid med trafikkanalyse samt anlegg- og utbyggingsfasen, blir gjennomført med utgangspunkt i omfang og trafikkøkning som følge av utbygging av delområde 2, i tråd med kommunedelplanens krav og føringer. I det nylige koordineringsarbeidet med Fylkeskommunen er

det gitt signaler på at fylket er i ferd med å igangsette arbeid med regulering av Maskinistgata (fv. 6668) som forutsetter en trafikkanalyse av større og tilstrekkelig omfang.

2. [Statsforvalteren i Trøndelag](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
<p>Det er avgjørende at det legges opp til en kompakt utbygging for arealene som er avsatt til sentrumsformål. Statsforvalteren legger til grunn at overordnede krav til utnyttning og parkering videreføres i arbeidet og sikres i bestemmelsene. Blant annet er det i kommunedelplanen fastsatt at bilparkering skal legges under terreng. Det må beskrives hvordan planen bidrar til nullvekstmålet for biltrafikk, og hvordan støy blir ivaretatt for formål bolig. Statsforvalteren forutsetter at planforslaget fremmes i tråd med føringer i kommunedelplan for området og kvalitetsprogram for Nyhavna, når denne er vedtatt. Det vises også til generelle føringer for bruk av tre, massebalanse og gjenbruk av masser, klimatilpasning, barn i byen, bygge – og anleggsfasen, universell utforming og risiko- og sårbarhetsanalyse.</p>	<p>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 nærmiljøet.</p>

Svar fra forslagsstiller:

Uttalelsen tas til følge i tråd med kravet til komplett materiale fra Trondheim kommune.

3. [Trøndelag fylkeskommune](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
<p>Planområdet og metrobusstraséen: Fylkeskommunen ser utfordringer i å kunne ivareta plankravet fra bestemmelse §2 og §3.1 i KDP, dvs å utarbeide en samlet reguleringsplan for hvert enkelt delområde som er berørt av det utvidete planområdet samt for hele metrobusstraséen, men det er positivt at det sikres gode forbindelser med tilgrensende områder og Fylkesdirektøren vil derfor ikke vurdere innsigelse med grunnlag i bestemmelse §2 og §3.1 i KDP Nyhavna, forutsatt at planen tilpasses den vedtatte metrobusstraséen. Ettersom man foreløpig ikke har det nødvendige vurderingsgrunnlaget for å kunne utelukke behov for 4 felt i Maskinistgata, mener fylkesdirektøren det er viktig at reguleringsplaner som berører fremtidig metrobusstrase planlegges med en byggegrense som ikke begrenser mulighetene for å etablere gode og nødvendige løsninger for metrobuss på sikt. Det kan ikke avsettes en byggegrense som vil komme i konflikt med arealbehovet ved nødvendig utvidelse av gata</p>	<p>Planprogrammet burde vise til overordnede nasjonale, regionale, og kommunale føringer tilsvarende planinitiativet. Fylkeskommunen viser til forbedringspotensialet til strukturen på planprogrammet.</p> <p>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.</p> <p>Forslaget til utredningstema i planprogrammet omfatter ikke automatisk fredete kulturminner. Deler av planområdet kan ha et potensial for slike kulturminner under dagens terreng, det kan derfor bli nødvendig med en arkeologisk registreringsundersøkelse innenfor deler av planområdet for å avklare dette forholdet.</p>

og etablering av metrobussholdeplasser. Fylkesdirektøren viser 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.

Trafikkanalyse:

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, kryss og øvrige belastede vegstrekninger i bydelen. Det er videre viktig at det gjøres en samlet beregning av estimert trafikkøkning ved full utbygging av alle reguleringsplaner som grenser mot fv. 6668. Trafikkmengde tilknyttet reguleringsplan for hhv. Reina og Jarlheimsletta må dermed også legges inn som en del av beregningsgrunnlaget.

Kulturmiljøet:

Planområdet grenser til kulturmiljøet ved Dora I, Dora II og Fyringsbunkeren samt tilhørende service- og funksjonsbygg etter okkupasjonsmakta. Planområdet grenser til Svartlamon kulturmiljø i øst. Sør for planområdet ligger Lademoen stasjon med verneklasse C. Kulturmiljøinteresser skal søkes sikret i reguleringsplaner ved hensynsfull planlegging.

Det må gjennomføres en støy- og støvutredning slik at eksisterende boenhetene får tilstrekkelige med kvaliteter for et godt bomiljø som sikres i planbestemmelsene om støy være tilpasset og sikre eventuelt avbøtende tiltak.

Fylkeskommunen har også krav til å oppnå trafiksikker skoleveg, anleggsfasen i det videre planarbeidet, universelt utformede forbindelser for myke trafikanter, og hensynet til vannmiljø.

Svar fra forslagsstiller:

Vi viser til svar gitt til Statens vegvesen ang. utredningsarbeid med trafikkanalyse.

Vi skal redegjøre for hvordan planen underordner seg kulturminner i planbeskrivelsen i tråd med føringer fra KDP.

Utredning til planprogrammet begrenses til forskjellen mellom formål hotell og sentrumsformålene for øvrig, gjennomgang av de overordnede mål og føringer og til kulturminner som det skal redegjøres for i planbeskrivelse, i tråd med føringer fra KDP med tilhørende planprogram. Vi understreker at delområde 2 opprinnelig er en utfylling i sjøen, en kunstig fylling og arkeologisk funn anses som lite sannsynlig. Planbestemmelser skal sikre aom det kommer fram gjenstander eller andre spor under bygge- eller anleggsarbeidet som viser eldre aktivitet i området, skal arbeidet stanses og melding sendes fylkeskommunen omgående jfr. lov 9. juni 1978 nr. 50 om kulturminner (kml.) § 8 annet ledd.

4. [NVE](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) viser til standard retningslinjer for planarbeid og skal gi faglig bistand der det bes om konkrete problemstillinger.	

Svar fra forslagsstiller:

Uttalelsen tas til orientering.

5. [Kjeldsberg Kaffebrenneri AS](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
Kjeldsberg Kaffebrenneri ber om at det tydeliggjøres om deres eiendom er omfattet av planforslaget, og hvorfor. Videre viser Kjeldsberg Kaffebrenneri til at vedtatt metrobusstrasé ikke hensyntar hverken bygningsmassen eller trafikkmønster som er nødvendig for drift av selskapet, noe som er vanskelig å forstå. 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.	Kjeldsberg Kaffebrenneri AS har ingen spesielle innvendinger eller kommentarer til at eiendommen Maskinistgata 2 reguleres til hotell med mer.

Svar fra forslagsstiller:

Eiendommene 4369/165, 439/19 og 439/40 er omfattet av varslet planområdet, samtidig som de er delvis tatt ut av planområdet for å tydelig vise til at planen ikke har til hensikt å omregulere disse eiendommene, men kun hensynta det tilliggende samferdselsareal som skal detaljeres fremover, der dimensjonene ikke er avklart. Vi viser til svar gitt til Statens vegvesen ang. regulering av Maskinistgata (fv. 6668).

Planforslaget skal være i tråd med overordnede føringer gitt av Trondheim kommune, og vi forventer at bekymringsmelding om videre drift av Kjeldsberg Kaffebrenneri for øvrig svares ut av Trondheim Havn som tomteeier.

Planprogrammets planområde begrenses til delområde 2 og skal ikke ramme eiendommene 4369/165, 439/19 og 439/40.

6. [Tensio TS](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
I regulert område må det legges til rette for ren fornybar elektrisk energi. Det må settes av plass for nettstasjoner og traséer for høyspenning- og lavspenning kabler. Tensio viser til dokumentasjon for tilstrekkelig plassering av nettstasjon.	

Svar fra forslagsstiller:

Uttalelsen tas til følge. Planen skal sikre areal og plassering i tråd med oversendte dokumentasjon.

7. [Trondheim Havn IKS](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
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 i uttalelsen. Det er viktig at havna fungerer også i de midlertidige fasene.	

Svar fra forslagsstiller:

Utredningsarbeid med trafikkanalyse, anlegg- og utbyggingsfasen samt med ROS-analyse blir gjennomført med utgangspunkt i omfang og trafikkøkning ført av utbygging av delområde 2 i tråd med kommunedelplanens krav og føringer. Dagens adkomstforhold til havneområdet blir uendret i forbindelse med planforslaget for delområde 2, for øvrig viser vi til svar gitt til Statens vegvesen ang. regulering av Maskinistgata (fv. 6668).

8. [AtB](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
<p>Trafikkanalyse: 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 den totale utbyggingen på Lade, Leangen, Lilleby, Reina og tilførsel av trafikk i kollektivtraséen 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.</p> <p>Parkeringsplasser: AtB mener at Nyhavna kan gå foran i utviklingen av løsninger som fremmer grønn mobilitet og delingsøkonomi med færre parkeringsplasser enn kommunedelplanen åpner for.</p> <p>Metrobusstraséen: Vi anbefaler minst mulig unødvendige stopp og krappe svinger langs den fremtidige metrotraséen. Det må ses på muligheten for å slake ut svingen ved "Kjeldsberg"-bygget fordi 90-graders svinger er ikke ønskelig. Hele kjøretøyet, inklusivt overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt.</p>	

<p>Varslet plangrense tar ikke med seg krysset med Dyre Halses gate ibm fremtidig ombygging av krysset i Dyre Halses gate og AtB etterspør hvordan planen forholder seg til dette. Brannstasjonen ligger rett nordvest for rundkjøringa og mulige konfliktpunkt/situasjoner mellom buss og utrykningskjøretøy må ses på og løses i videre planlegging.</p> <p>AtB viser til en strekning mellom planen for Jarlheimsletta og varslet planområde som faller utenfor disse planene og foreslår T-kryss mellom delområde 2 og Jarlheimsletta og forkjørregulering av metrotraséen for å sikre prioritet av buss i kryss.</p> <p>For øvrig viser AtB til viktigheten av sykkeltraséen ikke tar av det arealet som settes av til ønskede kollektivfelt over Nyhavna, krav til universell utforming, også i anleggsfasen, og anbefaler at det ses på muligheter og konsekvenser ved å videreføre samme hastighet på Nyhavna som i Midtbyen (40 km/t).</p>	
---	--

Svar fra forslagsstiller:

Bryggeribyen EC Dahls AS leder utarbeidelsen av felles reguleringsplan for Reina, som fremmer et reguleringsforslag mellom delområde 2 og Jarlheimsletta.

Vi viser til svar gitt til Statens vegvesen ang. regulering av Maskinistgata (fv. 6668).

9. [Nyhavna Utvikling AS](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
<p>Nyhavna Utvikling AS viser til kravene fra KDP, bl.a. rekkefølgekravene og sentral for stasjonært avfallsug.</p> <p>Nyhavna Utvikling AS peker på viktigheten av avkjørsel fra ny hovedgate (HG1) med metrobusstrasé til hotellet, nye boliger og stasjonsområdet med parkeringstilbud for forflytningshemmede og andre reisende.</p>	<p>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.</p>

Svar fra forslagsstiller:

Redegjørelse for plassering av stasjonært avfallsug skal være en del av planbeskrivelsen i tråd med krav fra KDP, for øvrig viser vi til svar gitt til Statens vegvesen ang. regulering av Maskinistgata (fv. 6668).

Utredning til planprogrammet begrenses til forskjell mellom formål hotell og sentrumsformålene, og vi mener at tema «Trafikk knyttet til omfang av hotellformål opp mot sentrumsformålene samt trafikkløsning knyttet til etablering av hotellet» også vil omfatte av plassering holdeplass for metrobuss, men iht KDP §3.1 har reguleringsplanforslag for delområde 2 ingen påvirkningsmuligheter for plassering av holdeplass.

10. [Bryggeribyen EC Dahls AS v/Reinaplanen](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
<p>Tilpasning og koordinering av planavgrensning for Maskinistgata 2 mot nord.</p> <p>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.</p> <p>Sykkelløsning som vurderer en mest mulig effektiv- og trafikksikker løsning for hovedsykkelveg for Trondheim øst, langs med Nordlandsbanen.</p>	<p>Planarbeidet for Reina er positive til at det etableres hotell innenfor det aktuelle sentrumsområdet, men er enige i at det må utredes hvilke konsekvenser dette har for området, slik det foreslås i planprogrammet.</p>

Svar fra forslagsstiller:

Tilpasning og koordinering tas til følge, og vi jobber med utforming av et alternativ med avkjørsel til delområde 2 fra Maskinistgata. Vi viser til svar gitt til Statens vegvesen ang. regulering av Maskinistgata (fv. 6668). Sykkelløsning og plassering koordineres av Trondheim kommune og Statens vegvesen.

11. [Morten Spets, på vegne av representanter for Svartlamon beboerforening](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
<p>Svartlamon beboerforening mener planen strider med formålet i kvalitetsprogrammet for Nyhavna, som legger vekt på at utviklingen av hvert delområde skal inngå i en helhetlig sammenheng, og bebyggelse på opptil 9 etasjer gir bekymringer med tanke på sollys, siktlinjer, og utsikt til eksisterende nabolag, samt tilpassing til områdets karakter.</p> <p>Svartlamon beboerforening er i stor grad like negative til planene for hotell på tomta, uavhengig av om det omtales som konferansehotell eller som familiehotell.</p> <p>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.</p>	

Svar fra forslagsstiller:

Planarbeid utvikles innenfor rammene fra KDP og følger krav fra kvalitetsprogrammet, volumoppbygging samt høyder slik at prosjektert volum gir best mulig støy- og lysforhold, og intensjonen er nedtrapping til 3 og 4 etasjer mot Strandveien. Arbeidet fremover skal gjøre rede for konsekvenser mellom næringsvirksomhet og hotell som vi mener kan gi mye positivt til området ved å utvikle attraktive offentlige rom rundt Lademoen stasjon, Båtsmannsgata og Strandveien.

Vi skal aktivt arbeide med medvirkning i forhold til representantene av området beboere i løpet av planprosessen fremover, i tråd med medvirkningsplanen.

12. [Gjermund Gorset, på vegne av Svartlamon boligstiftelse](#)

Merknader til detaljregulering	Merknader til planprogrammet
<p>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 gjennom Strandveien.</p> <p>Stiftelsen er bekymret for helhetlig planlegging, og forventer at Trondheim kommune setter av nok ressurser til å samkjøre alle prosessene.</p>	<p>Boligstiftelsen ber om at det utredes sosial bærekraft, behov for arealer til organisert kultur og/eller idrett samt offentlige byrom, parker og forbindelser inn og ut av området. Stiftelsen viser til medvirkningsplanen for Reinaplanen og forventer at prosessen bestemmes i tilsvarende måte.</p>

Svar fra forslagsstiller:

Vi utarbeider et alternativt arbeidsgrunnlag for å begrunne avkjørsel fra Maskinistgata til delområde 2 via Båtsmannsgata. Utredning til planprogrammet begrenses til forskjellen mellom formål hotell og sentrumsformålene for øvrig. De temaene som stiftelsen viser til, vil bli drøftet i plandokumentasjonen.

Vi skal aktivt arbeide med medvirkning i forhold til representantene av området beboere i løpet av planprosessen fremover, i tråd med medvirkningsplanen.