



Fagnotat

Vår ref.
2023/8406

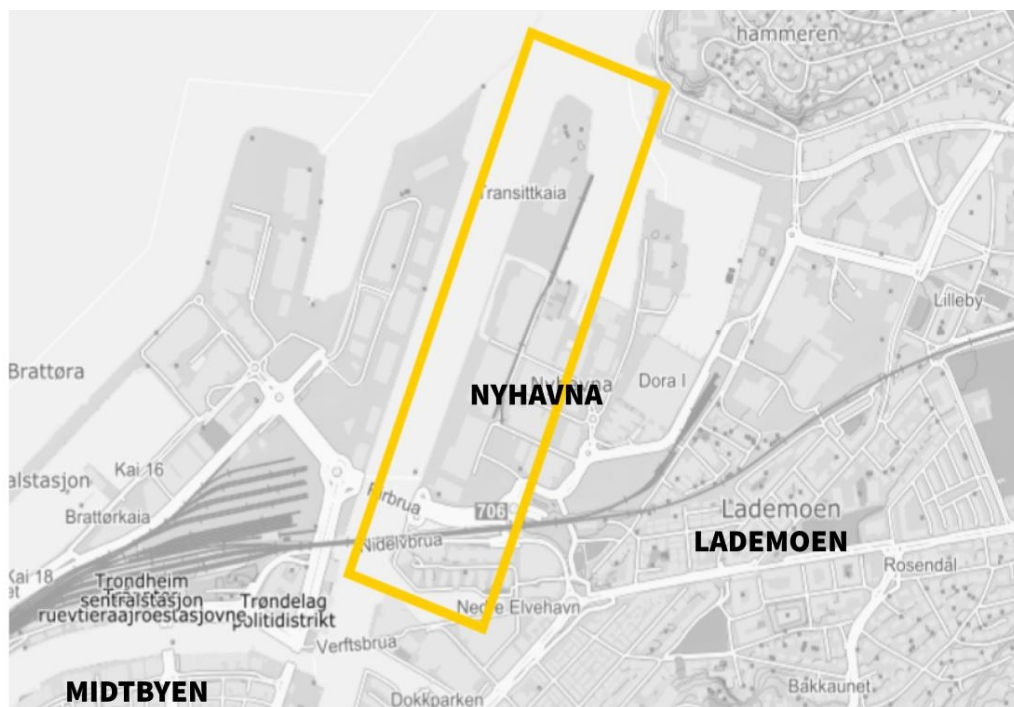
Vår dato
18.05.2025

Til:	Kommunaldirektør, byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, byplankontoret

Fagnotat - Transittkaia, r20230022, detaljregulering - høring og offentlig ettersyn

1. Hva notatet gjelder

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for en bymessig utvikling med bolig og næringsbebyggelse, byrom, elvepromenade og friområde langs Nidelva, på Transittkaia.



Planområdet ligger langs Nyhavnas vestre del.

Planforslaget har gode kvaliteter og er i stor grad i samsvar med kommunens strategi for byutvikling. Hovedutfordringene i planarbeidet har vært å sikre en sterkere sammenheng og bedre tilpasning til omgivelsene, Midtbyen og bylandskapet. Alle rekkefølgekrav fra

kommunedelplan for Nyhavna og kommuneplanens arealdel 2022-2034 er ikke sikret i forslagsstiller planforslag.

Byplankontorets viktigste faglige råd er at enkelte byggeområder reduseres i høyde/endres i utforming, at gateaksene i Båtsmannsgata og Losgata blir visuelt og fysisk gjennomgående, at Elvepromenaden sikres tilstrekkelig areal til å bli et viktig byrom for byens befolkning og et verdifullt nærmiljø for nabolaget, og at rekkefølgekrav fra overordnede planer sikres.

Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut på høring og offentlig ettersyn med tre alternative løsninger. Forslagsstiller har levert to alternative planforslag. Byplankontoret fremmer i tillegg et eget alternativ til høring for å synliggjøre endringer i tråd med faglige råd.

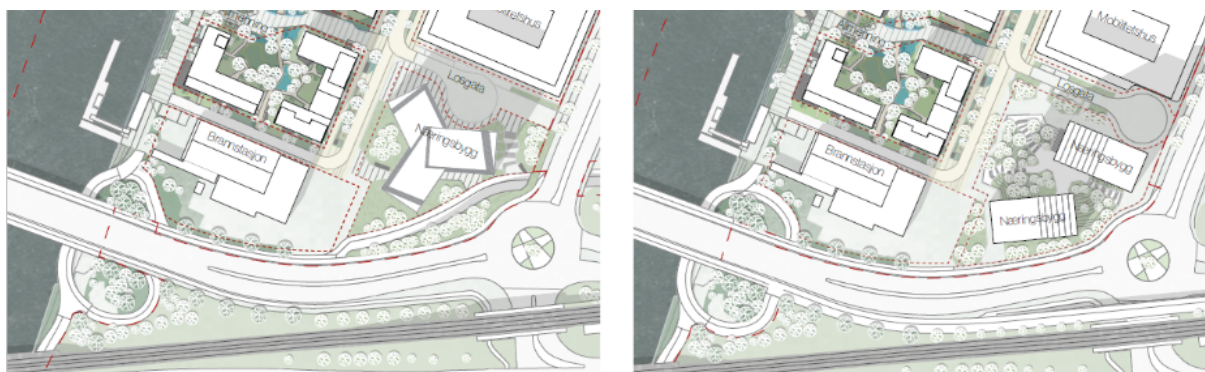
Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Topic Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Nyhavna Utvikling AS. Komplette planforslag forelå 28.03.25.

2. Beskrivelse av planforslaget

Planområdet følger Nidelva fra Pirbrua og brannstasjonen i sør, til nordspissen av eksisterende havneområde. Planen omfatter hele delområde 9 i Kommunedelplanen for Nyhavna (KDP), samt deler av delområder 1, 8 og 10. Planområdet er på ca. 137 000 m². Området er i dag hovedsakelig brukt til industri og lager. Planområdet inngår i områdesatsningen for Lademoen. Eksisterende brannstasjon i sør videreføres i planen.

Forslagsstillers alternativ 1 og 2 er helt like når det gjelder boligbebyggelse og utforming av kvartaler og tilhørende samferdselsarealer og grøntarealer. Alternativene viser forskjellig utforming av næringsbygg i feltet KBA i sør, og forskjellige løsninger for samferdselsarealer i sør, for å sikre tilpasning til alternativer for hovedsykkelvei.



Situasjon for næringsbygg i felt KBA og hovedsykkelvei i sør, i henholdsvis alternativ 1 og 2. Hovedsykkelveien er i alternativ 1 foreslått i kulvert under metrobusstraseen, og langs jernbanen i alternativ 2. Disse løsningene henger sammen med de to alternativene for hovedsykkelvei som legges fram i planforslaget for Maskinistgata 2, som kommer på høring i løpet av 2025.

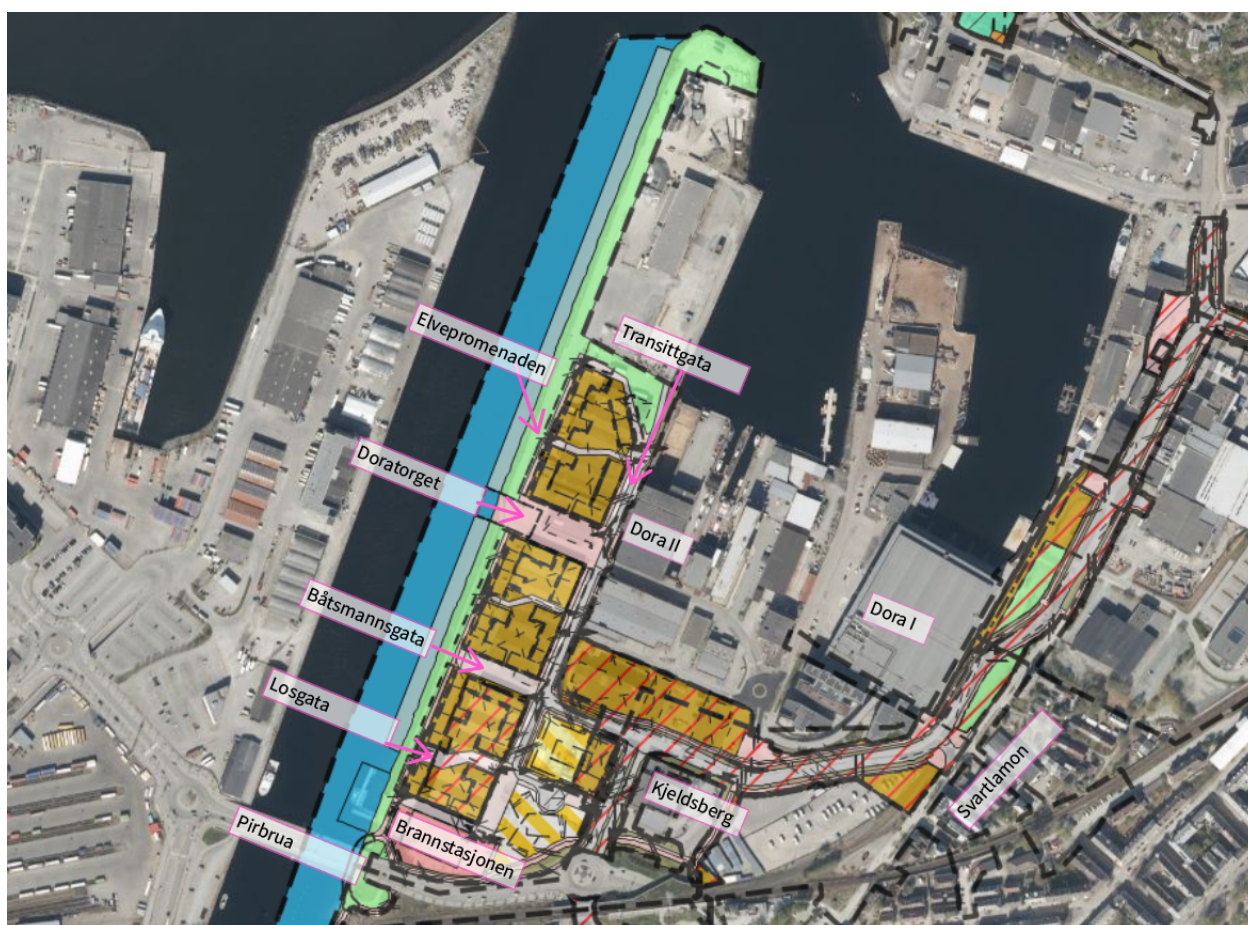
Planforslagets byplangrep bygger på [kommunedelplan for Nyhavna](#) og [Kvalitetsprogrammet for Nyhavna](#), med vekt på tre overordnede akser: Den urbane akse (Transittgata), Den

blågrønne kanten (Elvepromenaden) og Kulturaksen og torget (Skippergata).



Grepet gir et godt utgangspunkt for den videre utviklingen, men Byplankontoret mener det må gjøres enkelte justeringer i planforslaget å styrke dette grepet, og for å ivareta potensialet for fremtidig utvikling av bystrukturen øst for planområdet.

Planområdet er i KPA 2022-2034 hovedsakelig avsatt til sentrumsformål og grønnstruktur. Forskjellen er noen områder avsatt til offentlig eller privat tjenesteyting, blant annet feltet like sør for det som er regulert til torg o_T i planforslaget. Sentrumsbebyggelsen er avsatt til byggesone S1 i ny KPA.



Planområdet vist med alternativ 1 i sammenheng med omliggende gater og bebyggelse.

I planen foreslås det tre store kvartaler langs Nidelva, som foreslås regulert til sentrumsformål

(S1-S3), med boliger, næring og barnehage. I sørøst reguleres næringsbygg (KBA) mot rundkjøringa, og mobilitetshus (BAA) mot Båtsmannsgata.



Til venstre: Planområdets omtrentlige plangrense med oversikt over delområder som vist i KDP. Til høyre: Plankart for alternativ 2 (vist med feltnavn), datert 15.11.2024. Nordre del av planforslaget er ikke vist.

Langs Nidelva skal det tilrettelegges for en promenade (o_SGG1-2), som går fra gangvei og sykkelanlegg fra Pirbrua/Brannstasjonen til bebyggelsen avsluttes i nord. Videre etableres en 2,5 meter bred tursti som går langs elvekanten fra torget til nordenden av Transittpiren. Det skal anlegges park langs elvekorridoren (o_P1-P2), i tillegg til området like nord for kvartal S3b (o_P3).



Illustrasjonen viser planlagt park langs elvekorridoren, med elvepromenade.

Det er planlagt seks små og store allmenninger, regulert til gatetun GT1-GT2 og GT5-GT8, i tillegg til et større torg ved Dora II (o_T), som skal koble elvepromenaden til Transittgata.

Boliger

Planforslaget åpner for til sammen 719 boliger, og et samlet bruksareal på 64 700 m² BRA bolig, som utgjør cirka 60 prosent av formålsfordelingen. Boligene skal fordeles på toroms (40-55 m²), 3-roms (56-79 m²), 4-roms (80-140 m²) og såkalte townhouse-leiligheter (110-170 m²). Det tillates ikke boenheter mindre enn 30 m² i prosjektet, med unntak av eventuelle studenthybler. Hvorvidt studenthybler etableres skal vurderes før planen vedtas.



Foto av forslagsstillers fysiske 3D-modell av alternativ 2.

Trafikk

Planforslaget viser bilparkeringsdekning på 0,2 plasser per bolig, som er lavere enn makskravet i KPA på 0,4. Parkeringsdekningen for næring og tjenesteyting følger KPA. Hoveddelen av parkeringen skal løses innenfor mobilitetshus BAA. Noen oppstillingsplasser på terreng langs Transittgata, samt HC-parkeringsplasser langs Transittgata og inne i allmenningene er sikret.



Kjøresystem i forslagsstillers alternativ

Trafikken skal følge et løkkesystem for å oppnå mindre bilkjøring inne i området. Hovedadkomst for bil inn og ut fra området er via Båtsmannsgata, med framkommelighet nordover (snusirkel i nord ved nordligste kvartal) og sørover - med adkomst til mobilitetshus i Losgata. Kun utrykningskjøretøy kan benytte Losgata for inn- og utkjøring fra Maskinistgata. Det skal hovedsakelig ikke kjøres med bil i allmenninger eller langs promenaden, men det tillates adkomst for HC-kjøretøy, varelevering og flyttebiler her.

Elvepromenaden knytter Pirbrua og Transittpiren sammen. Den ligger mellom bebyggelsen og elva. Den kobler seg til gangvei og sykkelanlegg som går under Pirbrua (o_GG5 og o_SA2, samt o_HS3/o_SA5 og o_GG8/o_GG5), som til sammen har en bredde på 7 meter.

Fra Pirbrua og nordover innsnevres den separerte gang- og sykkelvegløsningen seg til en gangvei med 4,75 meter bredde. Dette er en ferdselsåre som skal betjene både syklist og gående, både besøkende og fastboende. Trafikkløsningen åpner for noe kjøring på promenaden, og i flere av allmenningene, for flyttebiler, varetransport og kjøretøy med HC-parkeringstillatelse.

Sykkelparkeringsdekningen følger minimumskravet i KPA.

Næring

Det er planlagt inntil 33 000 m² BRA næring, som utgjør ca. 40 prosent av formålsfordelingen i planen. Desidert største type næring er kontorvirksomhet, etterfulgt av leilighetshotell (på toppen av mobilitetshuset), dagligvarebutikk, og næring i førsteetasjer i kvartalene.

Avvik fra kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Nyhavna

Planforslaget er delvis i tråd med Kommuneplanens arealdel (KPA) 2022-2034, kommunedelplan for Nyhavna og tilhørende programmer. Viktige avvik omfatter blant annet:



Illustrasjonen viser utklipp fra nylig vedtatt KPA.

- Høyder på bebyggelsen
- Manglende idrettshall
- Grøntstruktur/friområder
- Manglende rekkefølgekrav

Forholdet til tilgrensende planarbeid

Det pågår flere pågående planarbeid og tiltak som grenser til Transittkaia:

- Plan for metrobusstrasé på Nyhavna, kommer på høring
- Plan for hovedsykkelrute gjennom Nyhavna, integreres i denne planen og i Maskinistgata 2-planforslaget
- Plan for Maskinistgata 2
- Plan for broforbindelse over Rosenborgbassenget
- Plan for energisentral Nyhavna ved Ladehammeren

Det er dialog og samarbeid mellom alle parter. Arbeidene befinner seg i litt ulike faser. Spesielt de to førstnevnte planarbeidene, som reguleres henholdsvis av fylkeskommunen og hovedsykkelrute på vegne av Statens vegvesen, har stor innvirkning på reguleringen av Transittkaia. Dagens metrobusstrasé, som går via Maskinistgata og Skippergata, vil i planen justeres vestover fra dagens rundkjøring via Båtsmannsgata vest for Kjeldsberg. Båtsmannsgata vil være hovedatkomst for personbiler inn mot planområdet, og det er viktig med god kryssutforming mellom Båtsmannsgata og metrobusstraseen for å gi god adkomst til Transittkaia for fotgjengere, syklistene og bil.

I planene for hovedsykkelvei er det utarbeidet to ulike traséalternativer, enten ved at traséen går langs jernbanen sør for riksveien, i henhold til overordnet plan (KDP), eller i kulvert under Skippergata, nord for riksveien. God tilgjengelighet til hovedsykkelveien fra Transittkaia er viktig, for å gi framtidens beboere muligheten til å koble seg på traséen.

Statens vegvesen har opprinnelig hatt ønske om et tredje alternativ med bro over Skippergata, men dette er ikke ønsket av forslagsstiller som følge av omfattende arealbehov i løsningen, og er derfor ikke fremmet. Byplankontoret har vært enige med forslagsstiller i disse vurderingene. Byplankontoret mener alternativ 2 som gir løsning av sykkelekspressveien langs jernbanen, er å foretrekke da dette alternativet gir færre nye barrierer for fotgjengere. Begge alternativene kan ha potensial til å løse en ny forbindelse til Dyre Halses gate, enten som undergang eller bro.

Planarbeid for broforbindelse over Rosenborgbassenget pågår i regi av Trondheim kommune.

Planarbeid for energisentral på Ladehammeren skal både sikre oppvarming til Nyhavna og bydelen. Varmesentralen skal produsere varme fra sjøvann, vil etter planen inngå i et lavtermisk energikonsept for Nyhavna som ledd i å nå mål om nullutslippsbydel.

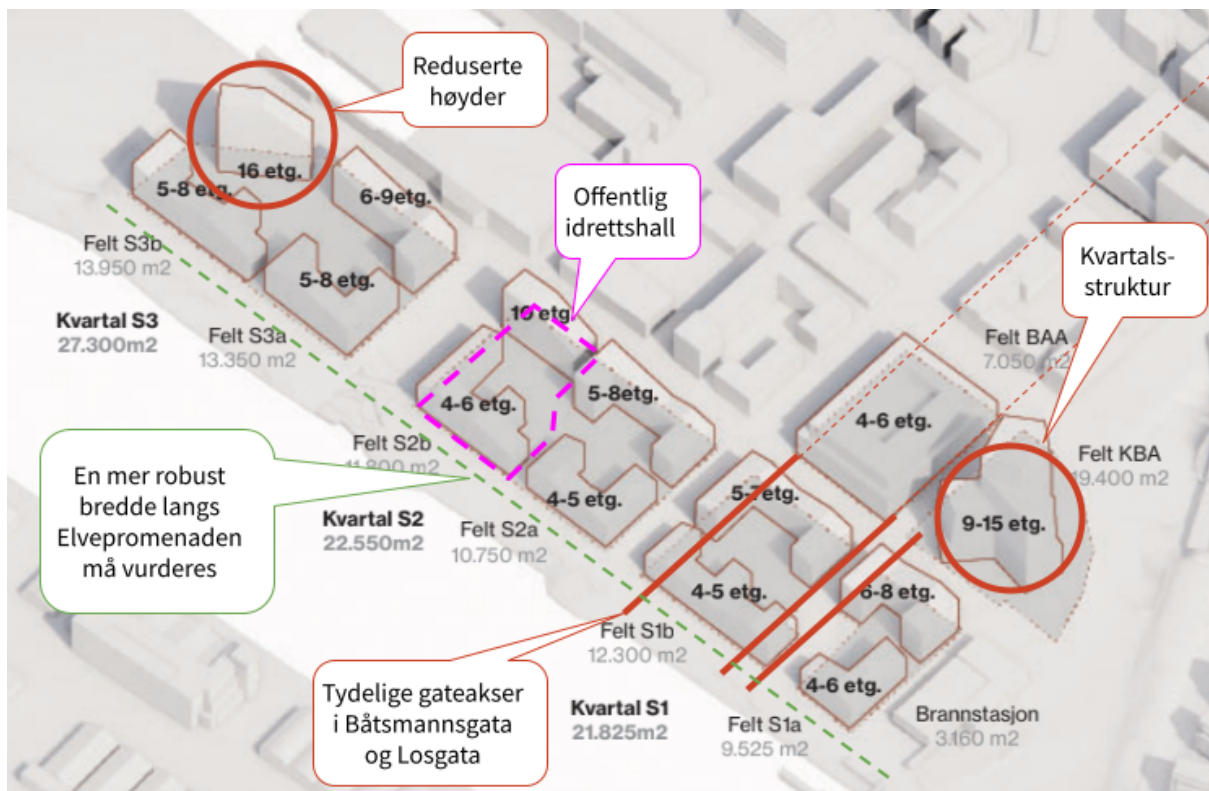
Byplankontorets alternativ (Alternativ 3)

Byplankontoret anbefaler endring av deler av planforslaget. Endringene er lagt inn i et eget alternativ, *alternativ 3*, som anbefales hørt samtidig med forslagsstillers to alternativ.

Alternativet følger opp føringer fra kommunedelplan for Nyhavna (KDP Nyhavna) og nylig vedtatt kommuneplanens arealdel 2022-2034 (KPA), og viser justeringer som vil redusere negative konsekvenser av planforslaget innenfor tema *Byform og arkitektur, sol og skygge, vind og naturmangfold*. Endringene er enkelt illustrert i materialet, og er tidligere konsekvensutredet i overordnet plan.

I tråd med overordnet plan er følgende endringer lagt inn i alternativ 3:

- **Høyder på bebyggelsen** reduseres for å begrense negativ virkning for historiske byrom, Midtbyen og byens helhetlige landskapsrom og silhuett, i tråd med KDP Nyhavna og KPA 2022-2034 (§ 8 Arkitektur og byform og § 9.3 Hensynssoner kulturmiljø). Dette gjelder spesielt høyhusbebyggelsen innenfor KBA og S3b.
- **Alle førsteetasjer sikres med minimum høyde på 4,0 meter** i henhold til overordnet plan (KDP) for å ivareta god bokvalitet og en by i øyehøyde.
- For å ivareta **hensyn til barn og unge**, idrett, kultur og tilrettelegge for offentlige funksjoner på Nyhavna er det sikret formål offentlig tjenesteyting, idrett i kombinasjon med sentrumsformål, samt idrettsareal ved Kobbegate/ Dora 1, i tråd med KPA 2022-2034. Det er sikret at sikker og forutsigbar skolevei skal opparbeides før brukstillatelse.
- **Tilgang til Nidelva** er en kvalitet som bør komme hele Nyhavna til gode, og planforslaget må derfor i større grad følge bystrukturen, i tråd med KDP Nyhavna. Båtsmannsgata er derfor tilpasset nytt, gjennomgående breddesnitt fra Strandveien i øst til Nidelva i vest. Losgata er justert i alternativ 3 for å skape en åpen og lesbar bystruktur, og kontakt med elva fra byrommet ved Lademoen stoppested.
- For å sikre gode bo- og oppholdskvaliteter på Nyhavna er det sikret **avbøtende tilrettelegging for hekkende sjøfugl** ytterst på Transittkaia.
- **Rekkefølgekrav fra KDP Nyhavna** innarbeides i bestemmelsene for å ivareta den helhetlige utviklingen av Nyhavna som forutsatt i overordnet plan.
- **Alternativ 3 viser en lavere bebyggelse innenfor felt KBA og S3b.** Arealmessig gir forslaget en reduksjon på 3354 m² BRA, som er en reduksjon på 4,7 prosent. Næringsbygget har en BRA på 20 000 m² i alternativ 3, som er noenlunde likt alternativ 1 og 2. Bebyggelsen i alternativ 3 er likevel høyere enn forutsatt i overordnet plan og Kvalitetsprogrammet, men begrenser seg til henholdsvis 6 etasjer på KBA og 10 etasjer i S3b. Alternativet ivaretar mulighet for et signalbygg mot riksveg 706, med høyder tilpasset Nyhavna og landskapsrommet.



Illustrasjonen viser de viktigste endringene i byplankontorets alternativ 3, og forhold som elvepromenadens bredde, som bør vurderes nærmere etter høring.

Alternativ 3 åpner for opparbeidelse av offentlig tjenesteyting, idrettshall innenfor sentrumsformålet i S2b, i tråd med KPA. Bestemmelsen er supplert med et bestemmelsesområde #8, som sikrer spesifikke krav til utformingen, slik at idrettshallen samspiller godt med bygata Transittgata og Doratorget. Alternativet gir rom for flere plasseringer av idrettshallen, ved at den både kan ligge på bakkenivå eller helt eller delvis under bakken. Reguleringen gir rom for sentrumsformål over idrettshallen, og i resten av kvartalet, med bolig, kontor med mer, og med byggehøyder som i alternativ 1 og 2. Byplankontorets alternativ 3 ligger tett opp mot overordnede føringer for høyder og bystruktur, og innebærer en vesentlig reduksjon i etasjer, til tross for større høyder enn i overordnet plan.

Andre forhold som er diskutert og som byplankontoret anbefaler endret, men som ikke er sikret i alternativ 3, er følgende:

- **Elvepromenaden er til for byen og for nabolaget.** Den må sikres en mer robust bredde for å ivareta myke trafikanter interesser, samtidig som den skal fungere for bylogisitikk. Promenaden skal utformes for å gi oppholdskvaliteter ved vannet og økt økologisk variasjon i elven. Avsatt areal til promenaden og elveparken må ta høyde for usikkerhet knyttet til gjennomføringa av tiltak i elvebredden.
- For å koble utviklingsområdet bedre til byen, skal alternative **muligheter for kryssing av Riksvei 706** fra Transittkaia og Nyhavna og til Dyr Halses gate og Solsiden vurderes før planforslaget sluttbehandles. Løsningen må sees i sammenheng med utforming av mulig hovedsykkelveg.

3. Byplankontorets vurdering av forslagsstillers alternativ 1 og 2

Argumenter for planforslaget:

- Bidrar til utvikling av en ny og urban bydel på Nyhavna med høy tetthet
- Legger opp til lavere bilparkeringsdekning for boliger enn makskrav i KPA
- Har som ambisjon å sikre flere hundre små og store trær
- Tilrettelegger for store og romslige kvartaler
- Illustrasjonene viser høy kvalitet på de arkitektoniske grepene
- Ønsker å gjøre elvekanten “mykere”, gjennom å fylle ut og bukte elvekanten. Dette kan heve opplevelsesverdien av arealet langs Nidelva.
- Foreslått leilighetsfordeling bidrar til en økt variasjon, med gjennomsnittlig større enheter, innen områdesatsingsområdet for Lademoen og Nyhavna

Argumenter mot planforslaget:

- Barn og unges interesser er ikke tilstrekkelig ivaretatt
- Høyhus i sør og nord utfordrer bysilhuetten og landskapsrommet som omkranser Midtbyen
- Foreslått bystruktur ivaretar ikke prinsippene i KDP eller KPA, deriblant utformingen av allmenningene mellom Elvepromenaden og Transittgata
- Foreslått elvepromenade er smal, og det skal i tillegg åpnes for kjøring på deler av den
- Planforslaget mangler tiltak for å ivareta naturmangfoldet i området
- Høyder og utforming av bebyggelsen gjør at de romslige kvartalene, og barnehagen, får lite sol på bakkenivå inne i gårdsrommene. Man er avhengig av takterrasser for å oppnå krav til gode solforhold

Planforslaget viser kvaliteter som bygger videre på visjonene i KDP og i [kvalitetsprogrammet for Nyhavna](#); en bydel med høy utnyttelse og urbane kvaliteter. Kvartalsbebyggelse med gode forbindelser mellom Transittgata og elvekanten, hvor det også skal tilrettelegges for trær og andre grønne kvaliteter, er gode grep. Planforslaget viser et tydelig ambisjonsnivå for elvekanten som opplevelsesverdi i området. At plankonsulent har levert et planforslag som tilrettelegger for en bydel med en parkeringsandel halvparten av makskravet i KPA bidrar til å gjøre området mest mulig bilfritt.

Byplankontoret anser samarbeidet med forslagsstiller fram til levering av komplett planforslag som godt og konstruktivt. Samtidig er det flere aspekter ved planen som Byplankontoret mener bør modnes før planen kan vedtas. Vi anbefaler at planforslaget, med tre alternativer, vedtas lagt ut til offentlig ettersyn og høring, hvor alternativ 3 er byplankontorets eget alternativ.

Siden planforslaget er en stor og kompleks plan, drøftes kun de største og viktigste avvikene fra overordnet plan og kvalitetsprogram for Nyhavna i delen under, hvor byplankontoret også gir anbefalinger for disse avvikene. Forhold der byplankontoret og forslagsstiller er enige, vies derfor ikke vesentlig plass i fagnotatet.

Byplankontorets vurdering av forslagsstilleres alternativ 1 og 2

Byplankontorets vurdering av tema barn og unges interesser

Barnehage

Alle alternativene har innarbeidet en 5-avdelings barnehage i kvartalsstrukturen. Barnehagens uteareal har svært lite sol i barnehagens kjernetid. Det er heller ikke satt av tilstrekkelig areal i henhold til kommunens veileder for utforming av barnehager.

Byplankontoret ønsker innspill om plassering av barnehagen i høringa, da vi ser at det vil være vanskelig å oppnå kvalitetskriteriene for en standard barnehage med innplassering øst i kvartalsstrukturen.

Skole og skoleveg

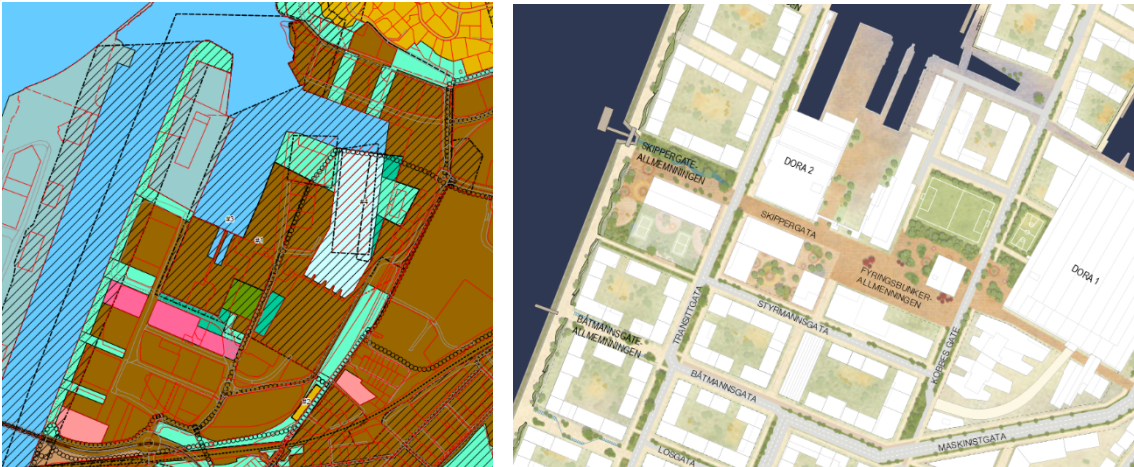
Barna som skal bo på Transittkaia vil høre hjemme på Lilleby skole, fram til ny skole på Nyhavna er realisert. Planforslaget legger opp til at utbyggingen av Transittkaia skal begynne i sør og utvikles nordover i flere faser. Med tiden skal også de andre delene av Nyhavna transformeres. De første barna på Transittkaia vil derfor sannsynligvis ha en midlertidig skolevei gjennom utbyggingsområder gjennom hele sitt skoleløp. Trasé for skolevei, midlertidig og permanent, skal planlegges for å være trygg og intuitiv gjennom den store utbyggingen av Nyhavna. Alternativ 1 og 2 foreslår at Elvepromenaden skal bygges ut gradvis i tråd med en utbygging av kvartalene sørfra.

Byplankontoret mener elvepromenaden bør opparbeides tidlig, til fordel for skolebarn, beboere og byens befolkning. Transittgata vil benyttes til anleggstrafikk under utbyggingen av området, og sikker skoleveg bør ivaretas videre i akse sør for Dora II og I til Strandvegen. Byplankontoret har foreslått at dette sikres i bestemmelser i alternativ 3.

Byplankontorets vurdering av tema idrett

Nylig vedtatt KPA 2022-2034 viser arealformål tjenesteyting langs sørsiden av Skippergata, fra Kobbegate til ut mot elveparken. Arealet skal settes av til skoletomt, hvor kvartalet innenfor planområdet (som i planen er regulert til S2b) settes av til idrettshall. Planforslaget følger ikke opp KPA på dette punktet.

Forslagsstiller argumenterer med at tomta er for liten og har ugunstig utforming for en idrettshall, samt at plasseringen av hall og skole med Transittgata imellom, ikke gir trafikksikre løsninger. De mener også at funksjonskravene tilknyttet idrettshall gir et lukket volum som ikke bidrar til aktivisering av byrommet. Forslagsstiller foreslår derfor at idrettshall plasseres et annet sted, eksempelvis øst for Transittgata, på samme tomt som den planlagte skolen. Dette sikres ikke av planen.



Feltene i dyp rosa midt i bildet er arealer satt av til skole og tilhørende idrettsformål i nylig vedtatt KPA 2022-2034. Kvalitetsprogrammet foreslår en idrettshall plassert lengst vest mot elva, innenfor plangrensen for Transittkaia, like ved det planlagte Dora-torget.



Forslagsstillers forslag til plassering og utforming av skole med idrettshall på Nyhavna.

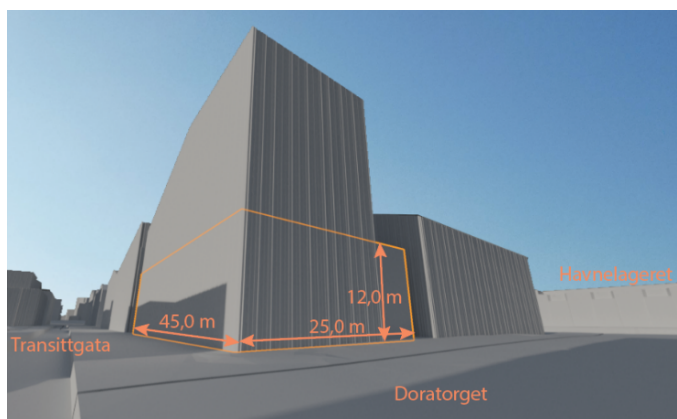
Transittgata vil få liten personbiltrafikk nord for Båtsmannsgata-krysset, som følge av mobilitetshuset i sør. Nord for Båtsmannsgata vil det mest være varelevering og beredskapshavnen som produserer noe trafikk. Byplankontoret anser konfliktsituasjonen mellom kjørende og myke trafikanter ved Dora-torget/kulturaksen som akseptabel. Kryssutforminger må uansett ivareta trafikksikkerheten, i form av sin funksjon som sikker skoleveg. Forslagsstillers alternative plassering for skole og idrettshall gir en svært kompakt løsning, som er bra, men vurderes som en dårligere totalsituasjon enn det som er foreslått i KPA. Tomta er på litt over åtte dekar, som vil gi et uteoppholdsareal på rundt 11 m² per elev, mot et normert krav på 25 m² per elev.

Byplankontoret mener arealet på forslagsstillers foreslåtte tomt gir dårlige vilkår, fordi man ved plassering av både skole og idrettshall ikke oppfyller uteoppholdsarealkravet til skole på tomte.

Byplankontoret mener en idrettshall på Transittkaia, i kulturaksen og tidlig i den store transformasjonen av Nyhavna, vil være svært positivt for den nye bydelen. Sammenheng i plassering av kulturaksen, Doratorget og idrettshallen kan bidra til å skape en destinasjon og et naturlig samlingspunkt på Nyhavna for barn og unge - noe som vil være spesielt viktig i neste utviklingsfase av Nyhavna. Dette vil styrke innbyggernes tilgang til bydelen.

Gjennom det pågående arbeidet med områdesatsning på Lademoen har Byplankontoret gjennomført verksted med ungdom i bydelen (Ungdomstråkk). Her fremkommer det at mange savner gode møteplasser i bydelen. Ungdom samles rundt arenaer der det skjer ting. Tilrettelegging for uorganisert aktivitet eller «bare det å henge» i tilknytning til den organiserte aktiviteten kan være vel så viktig som aktiviteten i seg selv. Forslagsstiller har forbilledlig også gjennomført egne verksted med barn og unge. Viktig informasjon fra dette er et ønske om flere aktivitetsbaserte møteplasser.

Det finnes gode eksempler der idrettshall kan berike aktivitet og innhold i byrom. Et eksempel er [Ulstein arena](#).



Til venstre: Ulstein Arena. Foto: Per Eide Studio. Til høyre: Byplankontorets illustrasjon som viser hvor stor plass en idrettsflate tilsvarende Munkvoll Idrettshall vil ta i kvartal S2b.

Byplankontorets alternativ 3 sikrer idrettshall innenfor sentrumsformål S2b med bestemmelsesområde #8, i tråd med KPA, og ønsker at forslagsstiller samarbeider for å finne gode løsninger frem til sluttbehandling. I høringsforslag alternativ 3 gir bestemmelsene at det skal etableres offentlig idrettshall innenfor feltet. Ulike gjennomførings- og eierskapsmodeller kan vurderes videre for realisering av tiltaket. Høring vil gi mer innsikt i hva som er lurt.

Byplankontorets vurdering av tema kunst og kultur

Det er vedtatt at Nyhavna skal ha flere funksjoner, som for eksempel kulturformål. Sommeren 2024 ble [Kunst- og kulturnæringsprogram for Nyhavna](#) vedtatt. Den stiller krav om at kunst og kultur skal innarbeides i bestemmelsene for alle relevante detaljreguleringer på Nyhavna, og at spesielt arealer tilknyttet aktivitet og kulturproduksjon for barn skal prioriteres.

Planen for Transittkaia vil være et godt utgangspunkt for å utvikle en attraktiv, urban og levende bydel. Planforslaget ivaretar flere viktige hensyn og mål fra de overordnede programmene for kunst, kultur og kvalitet på Nyhavna. Transformasjonen gir potensial for et rikt kulturliv, spesielt i offentlig rom med Doratorget og gjennom næringslokaler på gateplan, som gjennom aktiv forvaltning også kan huse kunstproduksjon.

Kulturformål er likevel ikke sikret spesielt i planen. Kunst- og kulturnæringsprogrammet forutsetter at det settes av dedikert areal for kunst og kultur. Det er ikke sikret. Aksen omtalt som kulturaksen får ingen konkrete tiltak eller føringer gjennom planforslaget annet enn i navnet. Dette forsterkes av at planen ikke sikrer areal til idrettshall, i tråd med KPA. Idrettshall i en ny og dynamisk bydel kan også fungere som arena for annen kunstproduksjon.

Planforslaget bør følge opp mål fra kvalitetsprogrammet: La kunst og kultur prege Nyhavna! Bestemmelsene i alternativ 1 og 2 fastslår at kunstinstallasjoner *kan* tillates innen alle offentlige rom. Byplankontoret mener intensjonen er god, men bestemmelsen er unødvendig, da det i offentlig rom uansett vil kunne tillates kunstinstallasjoner så fremt andre hensyn som trafiksikkerhet ivaretas. Bestemmelsen bør konkretiseres før sluttbehandling og forslagsstiller bør gjennom det pågående arbeidet med Handlingsplan for Kunst og kultur på Nyhavna finne kunnskapsgrunnlag til å konkretisere bestemmelser som sikrer at kunst skal innarbeides i alle offentlige rom og at kunst og kultur kan prege Transittkaia også på det som planlegges som ikke offentlig areal. I alternativ 3 er det bestemmelser som sikrer at kunst skal integreres i alle viktige byrom på Transittkaia.

Byplankontorets vurdering av elvepromenaden

Elvepromenaden (o_GG1-GG2) er et viktig element i planen, og skal utformes for å bli et byrom med oppholdskvalitet langs elva og samtidig gi tilgang til området. Promenaden må sikres et tilstrekkelig, robust og fleksibelt areal, som inviterer til ferdsel for gående og syklende, men også sikrer opphold og sosiale møteplasser, både for byen og nabolaget. Den gjennomgående bredden på 4,75 meter er smal og noe skjematisk. Siden promenaden også skal benyttes av kjøretøy, kan den smale bredden skape konflikter mellom brukerne.

Langs promenaden foreslås det en ny elvekant med utfylling i og langs Nidelva. Dette kan gi flere positive effekter, som bedre økologi i elvekanten, økt tilgjengelighet og høyere kvalitet ved elva. Det er likevel usikkert om dette er mulig å gjennomføre. Nidelva har dårlig kjemisk tilstand og forurenset bunn. Det blir vanskelig å fylle i elva uten å spre miljøgifter til fjorden, og det er usikkert om dette er i tråd med Vannforskriften, som setter krav til at tiltak ikke skal forringe vannkvaliteten. Kommunens fageksperter anbefaler heller å gjøre endringer på land og i dagens kantsone. Dette er også bedre for Nidelva som nasjonalt laksevassdrag, ifølge Vannforskriften, om god økologisk tilstand.

Byplankontoret mener havnepromenaden o_GG1-o_GG2 er for smal og rigid i sin utforming, og at overgangen mellom privat og offentlig sone må forbedres. Kjøremønsteret kan komme i

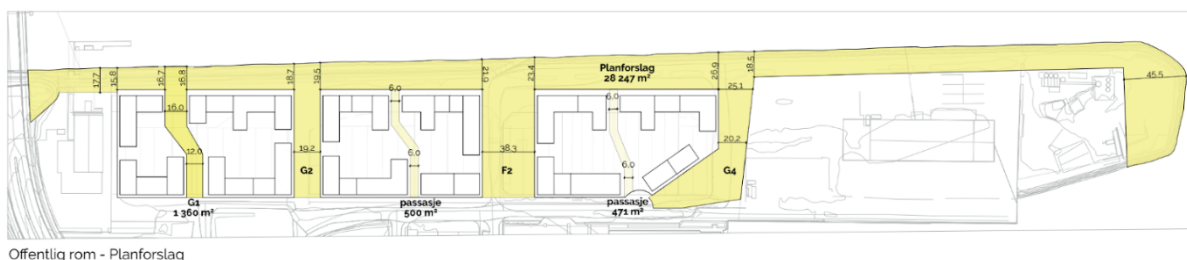
konflikt med gående og syklende som skal bruke promenaden. Byplankontoret mener at den smale bredden svekker potensialet til elvepromenaden.

Elvepromenaden har marginale manøvreringsarealer for lastebil rundt noen av hjørnene ved kvartalene. Overheng i svingene kan skape farlige situasjoner i møte med andre trafikanter, og det kan også gå utover arealer satt av til trær. Vegetasjon får allerede lite plass langs boligkantsoner på grunn av terreng. Byplankontoret er usikre om trærne som er illustrert langs promenaden lar seg gjennomføre i praksis eller om det må avsettes mer areal for å oppnå ambisjonene om en grønn elvepromenade. Bredden på promenaden sammen med fasader og elvekant er ikke vist i snittene som er levert i plansaken. Mulige konfliktpunkter mellom myke trafikanter og kjøretøy er heller ikke vist.



Referansebildet er fra Sandkaj i København og viser en promenade med cirka 4 meter veggsone, 2 meter fortausone, 6,5 meter gatesone med møblering og grønt, og et ca. 7 meter bredt felt kombinert bryggedekke og grønt. (Skjerm bilde fra [Google Street View](#), hentet 28.04.2025).

Eksempelet fra København har en tilsvarende bred kantsone mellom bebyggelse og sjøen. Her er gatesnittet, på tilsammen ca. 8,5 meter, inndelt i flere parallelle ferdselssoner som gir forutsigbarhet for myke trafikanter. Elvepromenaden på Transittkaia er foreslått med et sammenhengende, delt ferdselsareal for alle trafikantergrupper på 4,75 meter. Sandkaj har i tillegg bryggedekke mot sjøen som tilrettelegger for enda mer ferdsel. En god disponering i forslaget på Transittkaia er at denne sonen avsettes til opphold ved vannet og til å øke den økologiske kvaliteten. Byplankontoret mener at med ferdsel for kjøretøy på elvepromenaden må det sikres større bredde for å ivareta syklende og gående. I tillegg må promenaden ha tilstrekkelig bredde for møblering og oppholdssoner.



Illustrasjon fra planmateriale som viser tenkt avsatt offentlig areal. Avsatt offentlig areal langs elva er ved den sørligste bebyggelsen i planforslaget 15,8 meter, mens den er 26,9 meter bred ved den nordligste bebyggelsen. Innenfor arealet skal det opparbeides promenade, park og det skal håndteres en høydestigning på 3,7 meter.

Elva er i dag sterkt kanalisert og det er ingenting av elveutløpet som minner om det opprinnelige elvedeltaet. Forslag til ny elvekant er et forbedrende tiltak sett i sammenheng med dagens kanal, men med kunnskapen vi nå har om eksisterende forurensning bør antakelig fremgangsmåten ideelt være å etablere promenaden ved bruk av landmassene som i dag er utfylling i det opprinnelige elvedeltaet, heller enn å fylle ut i elva ytterligere. Dersom fyllingene seinere ikke kan tillates, vil det sterkt redusere de foreslåtte utvidelsene og kvalitetene av Elvepromenaden.

Forslagsstiller viser til at tursti langs Marinen til sammenligning er mellom 3,2 og 4,9 meter, men arealet avsatt til promenaden i planforslaget blir plassert mellom bebyggelse og elva og gir lite rom for justeringer og fleksible løsninger i ferdselsområdet. Planforslaget lar seg derfor vanskelig sammenligne med Marinen.

Veibredden på promenaden blir problematisk når man tillater kjøring i området. Byplankontoret mener byggegrensen mot elva, i partier bør trekkes lenger inn, mot øst, for å muliggjøre en god nok utforming av Elvepromenaden som ivaretar myke trafikanters interesser, sikrer nok areal til grønne verdier og sikrer promenadens opplevelsesverdi på framtidens Nyhavna.



Byplankontorets forslag til justering av byggegrenser mot elvepromenaden, vist med rød, stiplet linje.

Byplankontorets vurdering av høyder, akser og bystruktur

Trondheims landskapsrom er preget av grønne åssider i øst og i vest, med sentrumsbebyggelsen som et teppe over dalbunnen. Historiske landemerker, som Festningen, Bispehaugen skole, Nidarosdomen, Lade og Havstein Kirke er synlige i bybildet, gir byen karakter og identitet, og bidrar til at vi klarer å orientere oss om hvor vi er. Planforslaget vil ha stor påvirkning på Trondheim og Midtbyens landskapsrom. En viktig del av [byutviklingsstrategien](#) som bystyret vedtok 09.12.2020 er premisset om en by i øyehøyde. Mennesket og menneskelig skala må stå i fokus i videreutviklingen av byen og de framtidige byrommene.

Utredningsalternativ 0.1



Alternativ 1



Alternativ 2



Forslagsstillers illustrasjoner viser fjernvirkning fra Rockheim på Brattøra for henholdsvis bebyggelse i kvalitetsprogrammet øverst, og de to planforslagene. Illustrasjonene viser et høyt volum på Delområde 2 ved jernbanestasjonen, også i illustrasjon av utredningsalternativ 0.1, som er høyere enn vist i Kvalitetsprogrammet. Dette er verken vurdert eller vedtatt på nåværende tidspunkt.

Forslagsstiller mener at bebyggelsen med høyhusene får en profilvirkning som forsterker landskapskarakteren mellom Ladehammeren og Festningen, et såkalt hengekøyemotiv.



Forslagsstillers illustrasjoner viser fjernvirkning fra Gamle bybro, i henhold til kvalitetsprogrammet (øverst), planforslag 1 (midten), og planforslag 2 (nederst).



Illustrasjonen viser planforslagets alternativ 1 sine høyder og skala (i rødt) i forhold til, fra venstre: hotellet på Brattøra, Rockheim, Powerhouse og GjensidigeNor/DnB-bygget på Solsiden. "Høyhuset" på Svartlamon. til høyre.

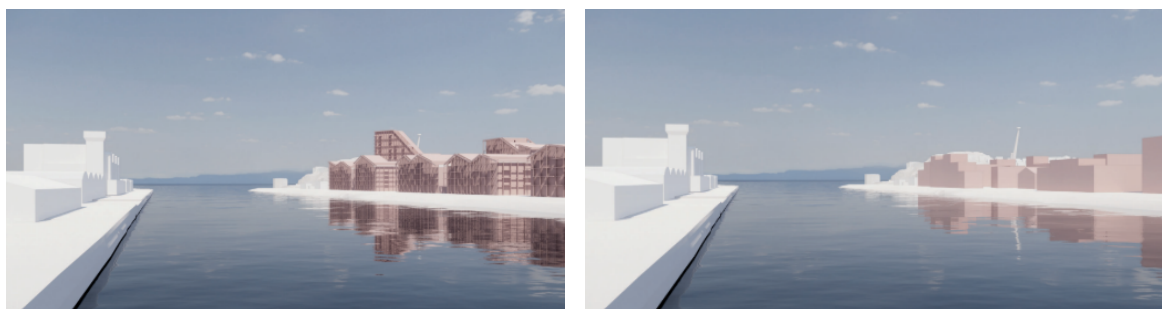
Rådet for arkitektur har gitt tilbakemelding til planforslaget, og de anser høydene som svært utfordrende. De omtaler de to alternativene som er levert for varianter av samme løsning, og anbefaler at det leveres et reelt alternativ med lavere høyder.

Trondheim har hatt flere diskusjoner knyttet til bebyggelse som gjør seg tydelige i bylandskapet, både før, men også etter realisering. Dette gjelder bebyggelse som Powerhouse på Brattøra, GjensidigeNOR-bygget på Elvehavna og "Gulltanna"/hotellet på Brattøra. Dette er lavere bebyggelse som har mer begrenset fjernvirkning enn det som foreslås på Transittkaia. Både fjernvirkningene og nærvirkningene oppleves som problematiske.

Byplankontoret mener forslagsstillers utformingsprinsipp, hengekøya, kun kan forstås på et konseptuelt og teoretisk plan. Realiteten er at andre planprosesser på Nyhavna, som Maskinistgata 2, også ønsker å bygge i høyden, men da for å markere jernbanestasjonen. Ser vi planene på Nyhavna og Reina i sammenheng, vil Transittkaias høyhus kun gi enda et planforslag som reduserer Trondheims åpne bybilde og landskapsrom.

Tidligere vedtak og føringer for utviklingen på Transittkaia, som kommunedelplanen og Kvalitetsprogrammet, forutsetter at området skal utvikles som en sammenhengende del av byen. Byplankontoret mener skala og høyde i planforslaget blir dominerende og i for stor grad går på bekostning av fjernvirkning i byens landskapsrom, tilliggende gaterom og opplevelsen av resten av Nyhavna.

Et viktig trekk med Trondheims bystruktur er at landskapet rundt byen blir fondmotiv i gater og byrom. Siktaksene gjør at man hele tiden kan orientere seg etter landskapet byen ligger i. Ladehamneren er et viktig landskapsmerke øst i byen planforslaget kan utfordre synligheten av.



Illustrasjon av Alternativ 1+2 og utredningsalternativ 0.1, kvalitetsprogrammet, sett fra Pirbrua.

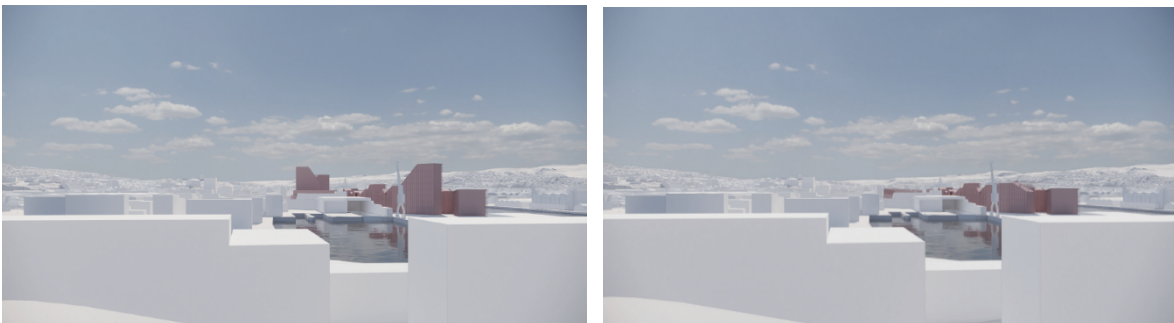
Byplankontoret mener høydene må reduseres for å ikke utfordre bysilhuetten og viktige siktakser i bybildet. Dette er også tydelig i Byantikvarens uttalelse vedlagt fagnotatet. Særlig høyhusene utfordrer viktige byverdier. Utformingen av kvartalet som vist i Kvalitetsprogrammet gir en utnyttelse av kvartalet på ca 15.000 m².

Byplankontoret har i alternativ 3 vist et kompakt kvartal med utgangspunkt i kvalitetsprogrammet. Det åpnes da for bebyggelse opp mot 6 etasjer, og en utnyttelse opp mot 19 400m². Dette tilsvarer arealet for nye Deichmann i Oslo, som også er en god referanse til et signalbygg som ikke trenger høyde for å stå frem i byen. En vesentlig kvalitet ved tomten er dens store synlighet, både som inngangsmarkør til Nyhavna ved riksvegen og som nøkkeltomt til lesbarheten av by- og kvartalstrukturen i området. Et signalbygg på denne tomten trenger ikke å bruke høyde for å markere seg.



Illustrasjonen viser en av flere mulige utforminger av tomt KBA i av planalternativ 3.

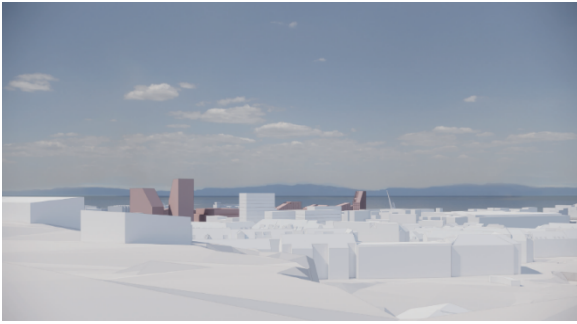
Høyhuset innenfor felt S3b er i alternativ 3 redusert fra 16 til ti etasjer, og er snudd 180 grader slik at bygget heller mot nord. Dette reduserer konsekvensene for nærområdet og i bylandskapet.



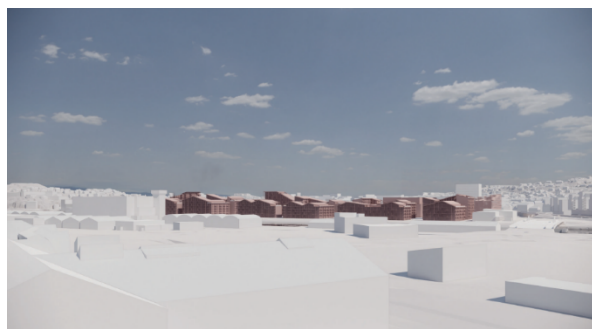
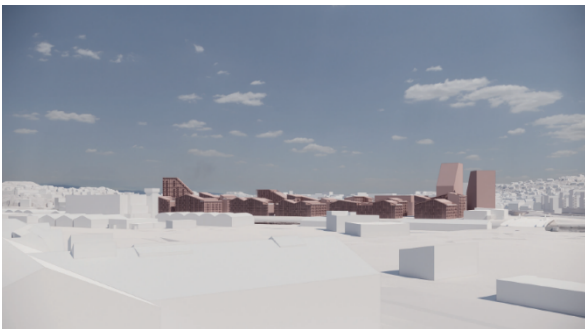
Illustrasjon av fjernvirkning sett fra Ladejarlen, alternativ 2 og alternativ 3 til høyre. Bebyggelse innenfor S3b er den nordligste bebyggelsen (høyhus til høyre i illustrasjonen av alternativ 2)

Kvartalet sikres en tydelig og tilgjengelig hovedinngang fra sør. Bestemmelsene sikrer at det opparbeides et område med bynatur mellom riksveg og bebyggelsen.

Et viktig poeng med utarbeidelse av et alternativ 3, er at bebyggelse innenfor felt KBA kan utformes på mange måter. Det kan realiseres et stort areal, være en viktig markør, forsterke gatestruktur og byopplevelsen på Nyhavna, men trenger ikke å være et høyhus som endrer bylandskapet.



Illustrasjon av fjernvirkning sett fra Vandrerhjemmet, alternativ 2 og alternativ 3 til høyre. Høyhus i nord (til høyre i illustrasjonen) er vist redusert til 10 etasjer.



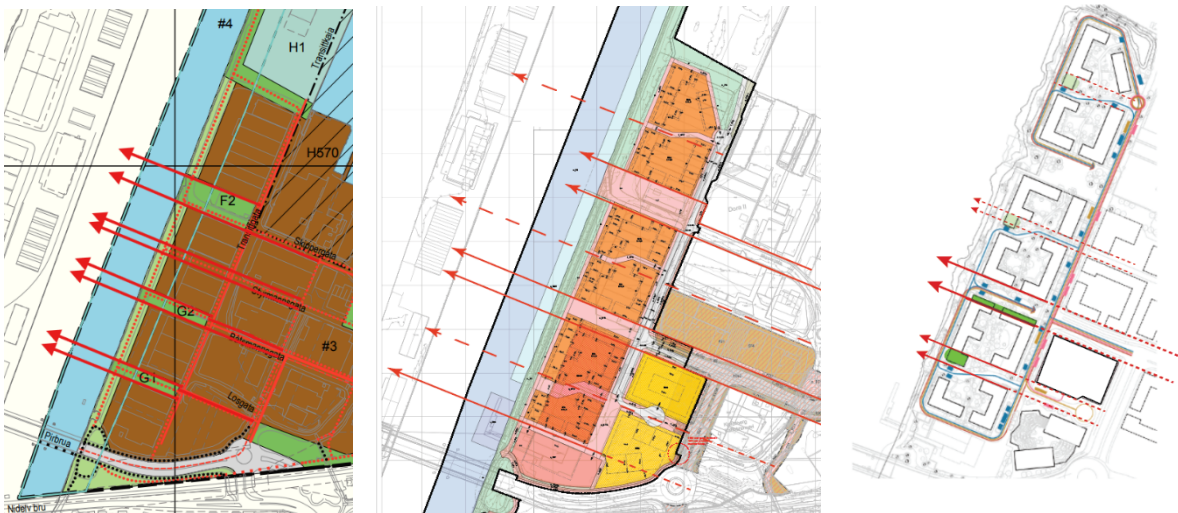
Illustrasjon av fjernvirkning sett fra Rockheim, alternativ 2 og alternativ 3 til høyre.

Byplankontorets vurdering av bystruktur, gater og tilgang til elva

Kommunedelplanen for Nyhavna og Kvalitetsprogrammet viser en by- og gatestruktur med et ideelt rutenett av rette gater på Nyhavna, som ivaretar viktige siktakser gjennom området, gir god orienterbarhet og forutsigbarhet. Planforslaget etablerer heller tre større kvartal med en forskyvning av gateløpene i Styrmannsgata og Losgata. I Skippergata og Båtsmannsgata opprettholdes den åpne aksen ut til elva, men smalnes 5-6 meter inn Båtsmannsgata i Alternativ 1+2. Disse tre gatene er beskrevet som viktige siktakser i Kommunedelplanen og i Kvalitetsprogrammet.

En av fordelene med en slik forskyvning i gateløpet og i rutenettstrukturen er at det kan gi høyere vindkomfort for opphold i området. Vedlagte vindanalyser viser bedre vindkomfort i de forskjøvne gateløpene enn de som følger rutenettstrukturen. Grepet kan også gi mer variasjon langs Transittgata og Elvepromenaden.

Rutenettstrukturen skal ivareta visuell kontakt med elverommet, elvehavna og byen for øvrig, og er en bystruktur vi kjenner godt i Trondheim. Rutenettstrukturen har den fordel at den er robust og lettere kan tåle endringer av gaterommet og kjøremønster på et senere tidspunkt.



Til venstre: KDP for Nyhavna og prinsippet med rette akser (piler lagt inn av saksbehandler). Midten: Planforslagets alternativ 1+2 gjennomgående akser, stiplet linje viser akser som ikke er åpne. Til høyre tilsvarende illustrasjon for hvordan Alternativ 3 utvider Maskinistgata litt over 5 meter og åpner Losgata. Styrmannsgata endres ikke.

Nærhet og tilgang til vannet er en unik kvalitet på Nyhavna, og den ideelle rutenettstrukturen er et virkemiddel for å sikre offentlig tilgjengelighet til Nidelva. Kontakten med elvehavna og båttrafikk på Pir 2 og Brattøra som fond i gatene gir egenart i bydelen.



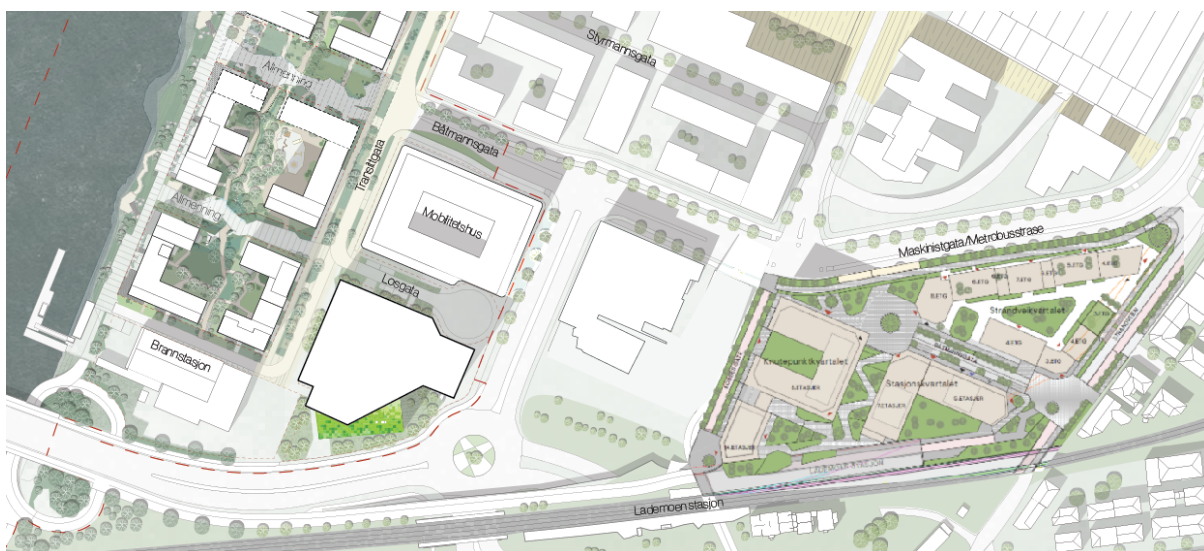
Illustrasjon viser ulik aktivitet i Elvehavna sett fra Båtmannsgata, foto: Byplankontoret april 2025 og [Google Earth mai 2022 \(hentet 14.05.2025\)](#).

Planforslaget legger ny bystruktur i området mot Nidelva, som også bør komme resten av Nyhavna til gode. Losgata bør åpnes opp for å gi en tydelig og orienterbar bystruktur. Gløtt mot elva fra gatene gjør at elva og fjorden kan ses og oppleves som en integrert del av bydelen. Kvartalene rundt skal utvikles med høy tetthet, potensielt høyere enn lagt til grunn i kvalitetsprogrammet hvor Losgata ikke er vist åpen mot elva. Bevaring av Kjeldsberg

kaffebrenneri, og pågående detaljplanlegging av delområde 2/Maskinistgata 2 gjør at Byplankontoret tror en slik endring vil ha stor verdi og ivareta en åpenhet og lesbarhet av byen slik vi også kjenner den fra Midtbyen.



Til venstre situasjonsplan alternativ 2, og til høyre byplankontorets alternativ 3 med utvidelse av Båtsmannsgata og endret Løsgata samt endret næringsbygg.



Illustrasjonsplan som viser Kjeldsberg kaffebrenneri og en foreløpig situasjonsplan for Maskinistgata 2.

Viktigst er det likevel at Båtsmannsgata tilpasses det gjennomgående breddesnittet lagt til grunn i resten av gata, gjennom planen for Maskinistgata 2 og helt fra Strandveien, for å sikre en sammenhengende siktakse gjennom Nyhavna mot Nidelva. Dette gir også robusthet for eventuelle endringer i kjøresystemet, også muligheten for å kunne vurdere en ny bro til Brattøra fra Båtsmannsgata i framtida.

Alternativ 3 tar utgangspunkt i å løse trasé for hovedsykkelvei sør for riksvei 706, i tråd med KDP og likt alternativ 2.

Kobling til Dyre Halses gate

Nyhavna skal bli en del av byen, men området er avgrenset av store barrierer i sør. Alternativ 2 og 3 viser en mulig løsning for ekspresssykkelveg med fortau i henhold til KDP, sør for riksvegen, langs jernbanen. Alternativet viser en kobling fra Strandveien til Dyre Halses gate via gang- og sykkelveien. Etablering av denne forbindelsen kan også muliggjøre en forbindelse videre over riksvegen til Nyhavna. Byplankontoret mener det før sluttbehandling bør utredes, og om mulig, sikres en slik forbindelse fra Dyre Halses gate til Nyhavna som en nødvendig sammenheng ved utbygging av næringsbebyggelsen i formålsområde KBA.

Byplankontorets vurdering av formål på Nyhavna

Ved vedtak av planprogram ble det politisk løftet spørsmål om erstatningsareal for næring. Dette har gjentatte ganger blitt løftet, tilbake til vedtak av KDP i 2016.

Trondheim har et vedtatt [Handlingsprogram for bærekraftig verdiskapning](#) (2023-27), [Verdiskapningsstrategi for Trondheimsregionen](#) og samfunnsplanen [Trondheimsløftet](#) (2022-2032). I tillegg er det utarbeidet et eget [Næringsprogram for Nyhavna](#) 12.6.2024.

Næringsinteresser er ivaretatt gjennom tilrettelegging for kontorarbeidsplasser, etablering av næringslokaler i publikumsvennlige områder og hensyn til nødvendig infrastruktur for næringstransport. Planforslaget tilrettelegger for et nytt klyngesamarbeid for bygge- og anleggsbransjen (felt KBA). Planforslaget bidrar dermed til målene om en kunnskapsbasert økonomi og en attraktiv region for næringsliv, selv om det spesifikke fokuset på havromsnæringene i Næringsprogrammet er mindre fremtredende innenfor selve Transittkaiplanen.

Proessen for Nyhavna legger opp til en gradvis transformasjon. Dialog med eksisterende næringsvirksomhet vil være svært viktig også framover, men kan ikke sikres i planen. Det er en forventning om at virksomheter på Transittkaia må kunne relokaliseres over tid i takt med utløp av kontrakter og fremdriften i byutviklingsprosjektet. Kommunen og Nyhavna Utvikling AS har en rolle i å tilrettelegge for denne overgangen og bidra til at berørte virksomheter finner egnede erstatningsarealer, potensielt innenfor kommunen eller i andre næringsområder i Trondheimsregionen, i tråd med Verdiskapningsstrategien. I ny KPA er områder rundt Nyhavnabassenget på Kullkranpiren avsatt med et bestemmelsesområde for kaibasert næring, som vil ivareta bedrifter med behov for denne lokaliseringen.

KDP la til grunn en fordeling i hvert delområde på 40/60 prosent næring/bolig. Planforslaget legger opp til 31,8-32,7 prosent kontor og næring. Denne underdekningen av næringsareal på Transittkaia bør, i henhold til KDP, vurderes kompensert i andre delområder og kommende planer.

I planprogram for Transittkaia står det at det skisserte næringsarealet på over 24 000 m² gjør at planinitiativet faller inn under krav om konsekvensutredning. Det står også at selv om sentrumsformål inkludert næring er konsekvensutredet i KDP Nyhavna, så kreves det en mer detaljert konsekvensutredning på tiltaksnivå for denne reguleringsplanen. Derfor anses ikke unntaket i forskriften som oppfylt, og planinitiativet utløser krav om konsekvensutredning for

næring. Utredningsbehovet er ivare tatt gjennom Notat kulturnæring og næring på Transittkaia som inngår i det oversendte planmaterialet.

Byplankontorets vurderinga av temaet naturmangfold og økosystemer

Det er levert en naturmangfoldsrapport, samt en supplerende rapport fra ornitolog som omhandler sjøfugl. Nyhavna er et resultat av masseutfylling og annen menneskelig aktivitet, og har få trær og grøntområder, men området har allikevel flere økologiske verdier.

Det er mye sjøfugl på Nyhavna, deriblant om lag 110 fiskemåkepar innenfor planområdet, og 22 hettemåkepar på Dora II, noe som er vesentlig i Trondheimsfjorden. Sjøfuglbestanden er redusert med 70 prosent de siste femti år. Forekomsten på Nyhavna vurderes som kritisk viktig; fiskemåker og hettemåker regnes som henholdsvis sårbar (VU) og kritisk truet (CR) på norsk rødliste fra 2021.

Transformasjonsprosessen på Nyhavna vil pågå i det som i dag er et viktig hekkeområde. I supplerende fagrapport fra forslagsstiller konkluderes det at hettemåkebestanden på Nyhavna ikke berøres, siden den i stor grad befinner seg i tilknytning til Dora II. Fiskemåke-reirene innenfor planområdet foreslås fjernet, fortrinnsvis utenfor hekketiden, og det argumenteres for at det ikke bør tilrettelegges for økt bestand på Nyhavna, men at bestanden kan presses ut av området og må slå seg ned andre steder. Det er i alternativ 1 og 2 foreslått en bestemmelse for utbyggingsfelt nær Dora 11 som skal sikre hensyn til sjøfugl i hekketiden under anleggsperioden, og ingen videre hensyn utenom denne perioden. Det er videre, i begge rapportene, foreslått et fuglehotell i nordenden av planområdet, som et avbøtende tiltak, uten at dette er sikret i bestemmelsene.



Muren på Dora II er i dag et viktig sted i hekkeperioden. Foto: Trondheim kommune

Byplankontoret anser kunnskapsgrunnlaget i forslagsstillers vurderinger til å være tilstrekkelige med hensyn til naturmangfoldloven §§ 8-10.

FNs naturpanel ber oss tenke nytt for å løse naturkrisen og gjøre mer for å motvirke den betydelige nedgangen i mange fugle- og dyrebestander. Dette innebærer gjennomgripende endringer i hvordan vi forvalter arter, samt hvordan vi tenker på og tar vare på naturen, også i byer. Vi trenger naturpositive løsninger, altså løsninger som er fordelaktige også for måker og terner som hekker nær mennesker. Samtidig må løsningene bidra til god sameksistens mellom folk og fugl. Forhindring av hekkemuligheter gjør ikke nødvendigvis at fuglene forsvinner fra området. Konsekvensen blir at fuglene ukontrollert sprer seg til nabobygninger, eiendommer eller til offentlig rom.

Byplankontoret mener utfordringen må tas på alvor gjennom å sikre konkrete og proaktive tiltak i planen. Det bør også sikres at tiltakene kommer i rett rekkefølge med hensyn til utbyggingen. Dette er viktig både for å ivareta oppholdskvalitet og fuglebestanden i tilknytning til Transittkaia. Nyhavna utvikling har nylig satt i gang en prosess for en helhetlig strategi for måker for hele Nyhavna, utenfor planprosessen. Det er svært positivt. Byplankontoret mener det likevel er viktig at tiltak også sikres i plan.

25 prosent av uteoppholdsarealet løses på takterrasser, hvorav noen ligger i nær tilknytning til Dora II, som i dag er hekkeområde for sjøfugler. Planområdet er i dag et viktig område for hekkende sjøfugl og flere utryddingstruede arter av måkefugl. De hekkende måkene er viktig å ivareta for det biologiske mangfoldet, og utgjør samtidig en potensiell konflikt med bruk av oppholds- og fellesarealer.

Byplankontoret vurderer at dette kan skape konflikt med foreslåtte takterrasser. Det er lite sannsynlig at fellesareal på tak vil være fritt tilgjengelig i hekkeperioder. Byplankontoret mener derfor at takterrasser, spesielt i noen nordlige deler av planområdet bør unngås, og ikke bør regnes med i uteromsregnskapet. Takterrassene er i flere tilfeller avgjørende for at planforslaget skal oppfylle krav til sol, spesielt på vårparten.

Byplankontoret foreslår derfor følgende i alternativ 3:

- Hekkeplattform ytterst på Transittkaia, innenfor o_P2 nord for beredskapshavnen hvor konfliktpotensialet mot opphold og byliv er naturlig begrenset. Denne sikres gjennom bestemmelser tilknyttet parkformål og i rekkefølgekravene.
- Hensynssone bevaring naturmiljø, med bestemmelser, som begrenser takterrasser i bebyggelsen innenfor S3a vis-a-vis Dora 2 og dermed sikrer beboernes rett til gode uteoppholdsarealer.
- Det foreslås også etablert en hensynssone rundt Dora 2 som begrenser anleggstiltak i hekkeperioden.

Byplankontoret mener at det ved utbygging på Transittkaia, tidlig må sikres en økologisk og naturmessig opparbeidelse av Transittpiren og rundt den eksisterende Beredskapshavna. Dette

vil være et fornuftig grep for å gi grunnlag for en gradvis flytting av hekkende måker, kompensering av bortfall av grøntstruktur som var sikret i KDP, økt bomiljøkvalitet for de første beboerne på Nyhavna, og for å ivareta Nyhavna Utvikling og Trondheim kommunes pågående satsning gjennom EU-prosjektet ClimaGen.

Byplankontorets vurderinga av temaet *bokvalitet*

Uteoppholdsareal

Det er i planforslaget foreslått 25 m² minste felles uteoppholdsareal (MUA) per 100 m² BRA boligareal. Ny KPA pålegger 30 m² per 100 m² bolig, men åpner for 25 m² dersom det kan dokumenteres offentlig park/torg på minimum 500 m² etablert i den aktuelle sentrumskjernen eller innenfor 100 meter fra boligene. Planforslaget inneholder både torg- og parkarealer, og tall for uteoppholdsarealer viser at det kan oppnås 30 m² per 100 m² BRA bolig, bortsett fra kvartal S1b, hvor det er et avvik på 73 m².

Kvartal S1b er planlagt oppført i fase 1 av utbyggingen, samtidig med S1a og næringsbygg KBA. Det er gjort flere grep i planforslaget som får konsekvenser for størrelsene på uteoppholdsarealene på bakken. Gangarealer og felles gatetun regnes med i uteoppholdsarealet, i tillegg til at deler av barnehagens uteoppholdsareal også skal inngå i uteoppholdsareal for S1b. Offentlige parkarealer som skal åpne for 25 m² MUA (i henhold til KPA 2022-2034) er tenkt løst innenfor o_P1 og o_GT2 som vist på bildet (uteoppholdsarealet i gatetunet blir rundt 801 m² om man trekker fra kjøreareal).



Areal langs o_P1 og o_GT2 som kan regnes med for å oppnå krav om minste uteoppholdsareal i KPA.

Byplankontoret mener forslagsstillers grep for å oppnå 25 m² MUA er problematisk. Dagens parkareal mot Nidelva er smalt og store deler av arealet har helning som er brattere enn 1:3. Forslagsstillers planforslag forutsetter terrengheving til kote +3,7 for klimasikring. Utfylling i Nidelva er foreslått for å sikre en mykere kant mot elva, og som nevnt tidligere er det usikkert om tiltaket er gjennomførbart. Å regne med felt o_GT2 er også utfordrende, da gangveier og gatetun er planlagt for mye bruk og fremstår som knapt dimensjonert selv for denne bruken. I så fall må det vises til hvordan disse arealene skal møbleres og programmeres for å sikre lek og oppholdskvaliteter. Samtidig er uteoppholdsarealet tenkt delt med barnehagen.

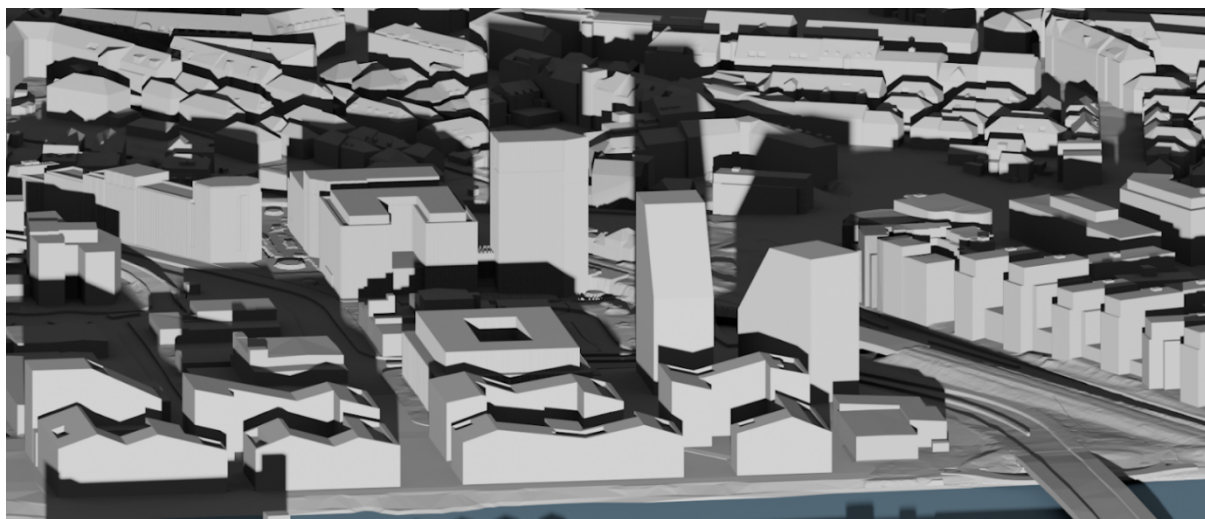
Beboere som skal bo i første byggetrinn vil ikke ha tilgang til Dora-torget eller større parkanlegg som er planlagt i senere byggetrinn, og er derfor avhengig av gode uteoppholdsområder i tilknytning til boligene. Byplankontoret anbefaler å finne løsninger som sikrer 30 m² MUA

innenfor kvartalene S1a og S1b.

Solforhold

Alternativ 1 og 2 ser ut til å oppfylle krav til solbelyst areal med hensyn til føringene i KPA 2022-2034, mye takket være bruk av takterrasser. Bestemmelse 10.4 kulepunkt 2 i KPA sier at: *“Minst halve arealet skal ha sol i minst 3 timer ved vårjevndøgn etter klokka 12, samt klokka 18 midtsommers.”* Forslagsstiller har laget en egen tolkning av bestemmelsen i sin bestemmelse 6.1.2.8, som sier at halvparten av uteoppholdsarealet 21. mars skal være solbelyst på tre ulike tidspunkt etter kl. 12, med minimum en times mellomrom. Tolkningen gjør at man ikke sikrer tilstrekkelige perioder med sammenhengende tilgang til sol i gårdsrommene.

Byplankontoret mener intensjonen i KPAs bestemmelser må ligge til grunn i dokumentasjonen av solforhold før saken sluttbehandles.



Alternativ 1 og alternativ 2 foreslår høyhusbebyggelse som også gir konsekvenser for sol i den eksisterende byen. Illustrasjonen viser også foreløpig skissert bebyggelse for Maskinistgata 2 (Delområde 2 innenfor KDP). Illustrasjon fra Byplankontorets 3d-modell viser konsekvenser i Innherredsveien, på Lademoen og Strandveiparken 12.mai kl 21.00.

Rekkefølgekrav og behov som følger av planen

I planforslag alternativ 1 og 2 mangler følgende rekkefølgebestemmelser fra KDP:

- F1 – Friområde ved Fyringsbunkeren (utenfor planområdet)
- F5 - Friområde på Kullkranpiren (utenfor planområdet)
- del av grøntområdet G3 - langs jernbanen (det reguleres i samme område i alt. 1, men arealet er ikke inne i planområdet)
- Del av grøntområdet G3 – med krav om oppgradering av jernbaneundergang Strandveien (utenfor planområdet)
- AG1 – Oppgradering av Kobbes gate (utenfor planområdet)
- BR1 - bru over Rosenborgbassenget (utenfor planområdet)
- BR2 - bru langs toglinja (sykkelforbindelse) (forbindelsen ligger inne i alt. 2)

- BR3 - bru over havnebasseng

I arealplaner er rekkefølgekrav nødvendige for å sikre at ny utbygging ikke skjer før nødvendig infrastruktur er på plass. Rekkefølgekravene fra KDP på Nyhavna viser nødvendige tiltak som henger sammen og som må realiseres ved gjennomføring av planer innenfor området for at området skal endres fra et industriområde til en god sentrumsbydel. Dette må også videreføres og sikres i detaljplanene på Nyhavna. Dersom sammenhengene sløyfes i detaljplaner kan det offentlige måtte sikre realiseringen uten bidrag fra utbyggingen, eller i verste fall blir det aldri gjennomført. Den direkte kostnaden av rekkefølgekrav vil gjennom en vurdering av forholdsmessighet sikre at gjennomføring av det enkelte tiltak innenfor planen er mulig.

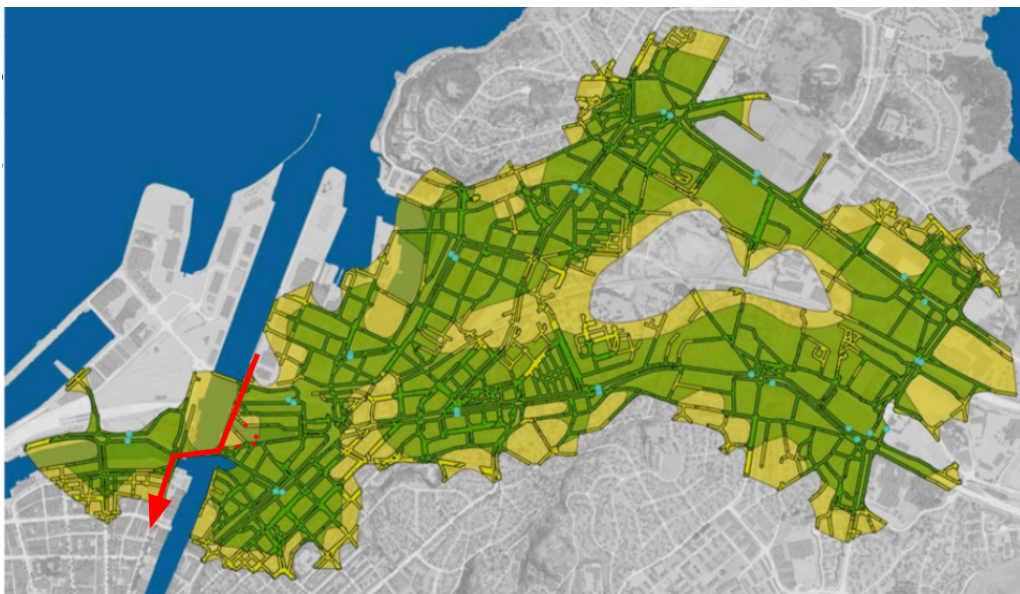
Forslagstiller argumenterer imot en rekke av de pålagte rekkefølgekravene i KDP Nyhavna.

Rekkefølgekrav idrettsformål

I KPA, vedtatt 27.3.2025, er det sikret areal for idrettsanlegg ved Kobbegate og Dora 1, nord for Fyringsbunkeren. Tiltaket er ikke sikret i KDP og har derfor ingen definerte rekkefølgekrav koblet til et enkelt delområde i KDP. Byplankontoret vurderer at tiltaket er nødvendig for den planlagte byutviklingen på Nyhavna og at tiltaket som er avsatt i KPA må følges opp som rekkefølgekrav til alle planer på Nyhavna i tråd med gjennomføringsmodellen som er valgt for Nyhavna. Tiltaket er foreslått sikret med rekkefølgekrav i Alternativ 3, i tråd med forventning fra [vedtak av KDP Nyhavna, flertallsmerknad 2, sak 53/16](#): *“Det er ikke avsatt areal til idrettsformål i kommunedelplanen. Nyhavna vil bli en ny bydel med et stort antall boliger. Det er viktig at man tilrettelegger for både den organiserte og egenorganiserte idretten tidlig i planprosessene slik at man sikrer de nødvendige arealene. Merknadsstillerne ber Rådmannen følge opp dette i det videre arbeidet med detaljreguleringene for Nyhavna.”*

Rekkefølgekrav bru

I Mobilitetsplan Lade-Nyhavna: tilgjengelighetsanalysen viser at søndre og nordre del av Transittkaia har noe dårligere gangtilgjengelighet til metrobusstopp enn øvrige utbyggingsområder på Nyhavna. En god og direkte gangforbindelse mot sentrum, inkludert en forbindelse langs elva uten omveier over Rosenborgbassenget (BR1) er avbøtende på situasjonen, og vil være en viktig forutsetning for de første beboerne.



Figur 26: Analyse av gangavstand på 300 m (grønt) og 400 m (gult) til metrobussholdeplasser i framtida situasjon med nye aater og forbindelser (Trondheim kommune, mars 2024)

Bildet er hentet fra høringsutkastet til mobilitetsplan for Lade og Nyhavna. Byplankontoret har lagt inn rød strek med pil for potensiell forbindelse mellom Transittkaia/Nyhavna og Midtbyen i framtiden, med bro over Rosenborgbassenget.

Utbyggingsfaser

Både Transittkaia, og Nyhavna som helhet, vil bære preg av en byggeplass i mange år framover. Transittkaia er foreslått utviklet i fire byggetrinn, fra sør til nord. Forskjellige deler av omkringliggende infrastruktur vil etableres på forskjellige etapper i utbyggingsprosessen (mer info om utbyggingsfasene kan leses i vedlegg V040 Faseplan). Alternativ 1 og 2 foreslår at Elvepromenaden utvikles etappevis i sammenheng med kvartalsutbyggingen, og at Transittparken og Doratorget etableres sent i utbyggingen.

Utbyggingsfaser: Byplankontorets anbefaling

KDP legger til grunn at herlighetsverdiene på Nyhavna bør komme tidlig, både som en del av områdemodningen og åpning av Nyhavna for byen, men også for å sikre bokvalitet for de som tidlig velger å bosette seg her. Flere rekkefølgekrav er lagt til alle planer nettopp for å ivareta dette. Sentrale grep i Transittkaiaplanen kan sikre både trygg skoleveg, bokvalitet og tilgjengelighet til og for byen forøvrig tidlig i prosessen. Byplankontoret mener tidlig etablering av Elvepromenaden og grøntanlegg og alternative hekkeplasser ytterst på Transittpiren vil være en klok utviklingsstrategi å sikre i planen.

Renovasjon

Kommunalteknikk renovasjon har gitt tilbakemeldinger om at antall boenheter som tillates med midlertidig renovasjonsløsning må reduseres fra 250 til 62, med forbehold om at midlertidig avfallsløsning løses gjennom nedgravde containere, og at renovasjonsarealene må vises i

plankart. Forslagsstiller har ikke imøtekommet dette.

I Byplankontorets alternative forslag er det lagt inn bestemmelse om at det aksepteres midlertidig avfallsløsning for inntil 50 boenheter. Det skal opprettes en renovasjonssentral for avfallssug på Nyhavna, og planforslaget forutsetter dette løst innenfor delområde 2 (Maskinistgata 2) i tråd med KDP. Byplankontoret mener det hadde vært hensiktsmessig å se på løsninger som kunne sikret renovasjonssentralen innenfor Transittkaia-planen - for eksempel innenfor mobilitetshus BAA. Dette grepet sikrer mindre avhengighet av midlertidige renovasjonsløsninger og ville gitt mer forutsigbarhet når planen iverksettes. Plassering innenfor Maskinistgata 2 har vist seg svært vanskelig og med stor ulempe for Svartlamoen og parkareal.

Forholdet til Kvalitetsprogram for Nyhavna

Planforslaget vurderer i egen matrise, V050, de krav som stilles i Kvalitetsprogram for Nyhavna. Flere momenter ivaretas gjennom planen, men det er også noen avvik. I stor grad kan man si at forslagsstiller ivaretar de tekniske hensyn, men en del mykere verdier og nyanser i kvalitetsprogrammet forsvinner og en del av disse verdiene savnes hensyntatt i planen.

Et eksempel på et manglende teknisk hensyn er 6.3.2 i Kvalitetsprogrammet som fastsetter at *“Alle bygninger må sette av plass til energilager som akkumulatortanker og batterirom, slik at termisk og elektrisk energi enkelt kan lagres, gjenvinnes og brukes som effektutjevning.”* Dette er viktig for å få på plass sammenhengen med det overordnede energisystemet, men er ikke ivaretatt i planforslaget.

Forslagsstiller viser gode intensjoner i planforslaget, og den er i tråd med intensjonene i kvalitetsprogrammet. Alt er imidlertid ikke sikret i bestemmelser, slik som areal til lokale energilager. Dette begrenser forpliktelsen fra forslagsstillers og utbyggers side til å følge opp målene som er definert for utviklingen av Nyhavna, og bør følges opp før sluttbehandling.

Øvrige forhold som må løses i planen i den videre prosessen

- Bestemmelsene er stedvis noe vage og upresise. Kvaliteten på bestemmelsene heves noe før sluttbehandling.
- Vindrapporten må være tydeligere på hvilken effekt foreslåtte høyhus gir, og vise et dette sammenlignet med lavere alternativ i tråd med overordnet plan.
- Vedtak i sak 08/19 i Formannskapet 22.01.2019 understreker betydning av mangfoldig boligsammensetning på Nyhavna. Forslagsstiller har ikke tatt særlig stilling til hvordan dette skal løses i planforslaget. Se også punkt 5 – Konsekvenser for sosial bærekraft.
- Byggegrensene i alternativ 1 og 2 viser smale partier langs den indre nord-sør-passasjen som går gjennom kvartalene, deriblant i kvartalene S1, S2a og S3a. Den indre passasjen i kvartalene må sikres en gjennomgående minimumsbredde på 10 meter.

4. Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

Flere av de kommunale enhetene har innspill, blant annet om kjøresystemet i planen, bruk av offentlige rom, og uteoppholdsarealer for barnehagen. For innspill fra kommunale enheter, se vedlegg *Matrise med innspill fra internt samråd*.

For svar fra forslagsstiller, se vedlegg V070 Komplettering planforslag.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Bystyret har bedt om en utredning av hvilke boligsosiale tiltak som kan og bør innføres i bydelen. Tiltak som må vurderes er etablering av borettslag, studentboliger, samarbeid med Husbanken, kommunale boliger, selvbyggerprosjekt, kollektive boformer og en tredje boligsektor med rimelig utleie. Utredninga skal behandles politisk og så kunne legges til grunn for reguleringsplanene. Dette har blitt vedtatt flere ganger, også ved behandling av [Eierstrategi for Nyhavna Utvikling AS \(Eierskapsmelding del2\), bystyret 27.04.2023, sak 52/23](#). En slik utredning foreligger foreløpig ikke.

Planforslaget åpner for en mulighet for studentboliger som skal vurderes før sluttbehandling. Byplankontoret tror dette kan være positivt, og ser frem til at det kan innarbeides etter nye tillegg til plan- og bygningsloven som muliggjør å sikre studentboliger som arealformål. Av andre boligsosiale tiltak vil kommunens videre prioriteringer, dialog med forslagsstiller, eierstyring og potensielle erverv kunne muliggjøre slike tiltak innenfor planen.

6. Konsekvenser for næring

Planforslaget tilrettelegger både for næring integrert i boligkvarter, særlig i hjørnesituasjoner og langs Transittgata, samt i et dedikert næringskvarter (KBE). Det tilrettelegges ikke spesifikt for maritime næringer innenfor planområdet. Det er en underdekning av næringsareal i forhold til KDPs forutsetning, som bør kompenseres i andre delområder og kommende planer. Kan hende vil det være riktig å ha en noe høyere boligandel ut mot elva, og kveldssola, og mer næring i de mer støyutsatte byggeområdene sentralt på Nyhavna.

Utviklingen av Transittkaia, og Nyhavna for øvrig, vil på sikt føre til at flere av dagens næringsaktører på Nyhavna må finne nye lokasjoner for sin bedrift - enten på Nyhavna eller et annet sted i eller utenfor Trondheim. Dette anses avklart i tidligere politiske vedtak, og problematiseres følgelig ikke mer her.

Behovet for lengre og større næringstransport, som blant annet Siemens er avhengig av, er ivare tatt i planforslagene, gjennom at denne typen transport kan kjøre ut Transittgata i sør ved Brannstasjonen, i de tilfeller det er behov. Transittgata skal betjene beredskapshavn i nord, og det skal dimensjoneres for framkommelighet for spesialtransport på inntil 4 meter bredde og 72 meter, lengde fra Transittgata til riksveien. For mer om løsningen, se planbeskrivelsen, kapittel 4.6.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Planforslaget tilrettelegger lav parkeringsdekning og store innslag av grøntverdier. Det skal plantes 221 store trær og 306 små trær innenfor planområdet. Det skal etableres parkanlegg langs elvekanten, samt like sør og nord for beredskapshavnen. Det er også foreslått tiltak for økt økologisk kvalitet i Nidelva, men da gjennomført som fylling for å sikre en mykere elvekant, med en mer buktende utforming. Bebyggelse tilrettelegges for økt havnivå og endret klima i tråd med

foreliggende kunnskapsgrunnlag. Planforslaget viser ambisjoner om at Transittkaia skal være med å bygge opp under Nyhavna som en nullutslippsbydel, noe som forutsetter høy grad av fornybare energikilder.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser:

Mesteparten av arealet på Nyhavna har vært eid av Trondheim Havn. Mye er nå overført til Nyhavna utvikling. Gjennomføringsmodeller har vært diskutert med Trondheim Havn i planarbeidet med KDP, og vi viser til vedlegg til KDP om [Gjennomføring og utfordring i fremdrift](#).

Det er flere rekkefølgekrav fra KDP som ikke er videreført i planalternativene fra forslagsstiller. Konsekvensen kan være at viktige elementer i utviklingen av Nyhavna ikke blir sikret opparbeidet og at forpliktelsene ikke blir videreført til utbyggingen det åpnes for. Kommunen kan i verste fall selv måtte bekoste nødvendig infrastruktur for å realisere transformasjonen fra offentlig havn til levende by, i strid med forutsetninger lagt i overordna plan.

9. Prosess og medvirkning

Forslagsstiller har vist en solid og bred tilnærming til medvirkning, utover normal varsling av oppstart og offentlig ettersyn av planprogram og merknadsbehandling, med ulike forsøk på å involvere ulike grupper og perspektiver i utviklingen av Transittkaia:

- **"Hendelser på Transittkaia":** Det ble planlagt og gjennomført åpne informasjon- og innspillsarrangement kalt "Hendelser på Transittkaia". Disse arrangementene ga mulighet for dialog om planprosessen, innhenting av ideer og visjoner, og presentasjon av resultater fra tidligere medvirkningsfaser. Et slikt arrangement ble koblet på Kulturnatt. Det ble lagt opp til stolpejakt, informasjon om prosjektet på plansjer og dialog med prosjektteamet.
- **Digital undersøkelse:** Det ble gjennomført en digital undersøkelse for å få innsikt i hvordan beboere og brukere opplever området og byen i dag, deres bruk og behov, samt deres fremtidsinteresser.
- **Arbeidsverksted med Lilleby skole:** Det ble gjennomført arbeidsverksted med 4. klasse fra Lilleby skole med elevrådet ved Rosenborg ungdomsskole for å få barn og unges perspektiver på bruk av byen, ønsker til utviklingen av Transittkaia, bomiljø og fellesskap.
- **Workshop om fremtidens bomiljø:** Workshop for å utforske hva fremtidens sentrumsbolig bør inneholde, og hvilke tilbud og rammer som skal legges til rette for merverdi.
- **Dialog og særmøter:** Det er gjennomført dialog og særmøter med ulike interessenter som Statens Vegvesen, Bane Nor Eiendom, Trondheim Havn med flere.

Det ble mottatt 35 forhåndsuttalelser fra ulike aktører, inkludert Statens Vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Statsforvalteren, NVE, Kystverket, Bane Nor, ATB, Idrettsrådet, ulike selskaper og privatpersoner. Viktige innspill kom med hensyn til mobilitet, veisystem og kollektivtransport, men miljøkonsekvenser knyttet til Nidelva og elvemiljøet var blant de mest sentrale og vektige bekymringene fra de offentlige høringsinstansene, særlig Statsforvalteren.

Konsekvensene for naturmangfold og vannmiljø skiller seg ut som viktige tema for planprosessen, det knytter seg bekymring til elvas status, anleggsvirksomhetens påvirkning og artene som lever der. Flere privatpersoner var bekymret for foreslåtte byggehøyder, men har også merknader til bebyggelsesstrukturen. Det var også merknad til dagens bruk ved Transittkaia og ønske om videreføring av båtslipp med biltilgang. I tillegg har det i tidlig fase vært gjennomført medvirkning med barn og unge, som viser ønsker og behov rettet mot deleløsninger, nærhet til natur og vann og aktivitetsbaserte møteplasser. Også i en nettbasert undersøkelse blant naboer og andre (over 350 respondenter) fremkommer et sterkt ønske om å ha natur og at det oppleves grønt og å ha tilgang til vannet som et viktig fokus for utviklingen av området. Også mangfold og verdien av det som er på Nyhavna i dag har stor betydning.

Merknadene har gitt noen endringer i planforslaget, blant annet har en del av Båtsmannsgata 4 blitt innlemmet i planforslaget på grunn av tilpasning til metrobussprosjektet. Planforslaget fremmer ikke krysningsmulighet over rv.706, men planalternativ 2 innebærer hovedsykkelruta langs jernbanelinjen, med rampe mot Dyre Halses gate, som en løsning for kontakt med Dyre Halses gate. Enkelte innspill, som lavere byggehøyder er ikke imøtekommet med endring i planen.

10. Byplankontorets anbefaling:

Planforslaget har ambisjoner om å skape en urban og tett bydel på Nyhavna, og byplankontoret ser flere positive elementer i forslaget framlagt av forslagsstiller Nyhavna Utvikling AS.

Forslagsstiller har presentert et gjennomarbeidet materiale med gode illustrasjoner og en tydelig visjon for området. Det er positivt at det legges opp til en ny bydel med urbane og bymessige kvaliteter, og med fokus på estetikk og arkitektonisk utforming. Det er positivt at det legges opp til en betydelig redusert bilparkeringsdekning, som er i tråd med kommunens mål om bærekraftig byutvikling. Ambisjonene om grønne kvaliteter og en mykere elvekant er også prisverdige.

Samtidig ser Byplankontoret flere utfordringer som må adresseres før planen kan vedtas. De viktigste diskusjonspunktene er knyttet til følgende:

- **Høyder på bebyggelsen:** De foreslåtte høyhusene vil ha betydelig innvirkning på bysilhuetten og landskapsrommet. En bedre tilpasning til omgivelsene må sikres.
- **Barn og unges interesser:** Planen må i større grad ivareta barn og unges behov, inkludert idrettshall, sikre skoleveier og tilstrekkelige uteoppholdsarealer for barnehagen, i tråd med kommuneplanens arealdel.
- **Elvepromenaden:** Elvepromenadens bredde og utforming må forbedres for å sikre gode oppholdskvaliteter og tilstrekkelig plass for både gående og syklende, samt bylogistikk.
- **Naturmangfold:** Det er nødvendig med konkrete tiltak for å ivareta naturmangfoldet i området og samtidig unngå konflikt med nye nabolag, spesielt med hensyn til hekkende sjøfugl.

- **Rekkefølgekrav:** Rekkefølgekravene fra kommunedelplanen må opprettholdes for å sikre nødvendig infrastruktur og sammenheng i utviklingen av Nyhavna.

Byplankontoret anbefaler derfor at planforslaget, med de tre alternative løsningene, legges ut til offentlig ettersyn og høring. Alternativ 3, som er Byplankontorets eget alternativ, anbefales fordi utfordringene nevnt over ivaretas bedre i dette forslaget. Det er uansett nødvendig med videre dialog og samarbeid med forslagsstiller for å finne gode løsninger før planen kan vedtas.

11. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til Transittkaia med tre alternativ ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Alternativ 1, 2 og 3, datert 15.11.2024, sist endret 28.03.2025 og 07.05.2025 (Alternativ 3), i bestemmelser sist endret 28.3.2025 og 12.05.2025 (Alternativ 3), og beskrevet i planbeskrivelsen, 27.03.2025 og 12.05.2025.

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

Vedlegg:

- 1 P030 Planbeskrivelse
- 2 P011 Plankart - alternativ 1
- 3 P012 Bestemmelser - alternativ 1
- 4 P013 Kantsonediagram - alternativ 1
- 5 I012 Illustrasjonsplan - alternativ 1
- 6 I011 Illustrasjonsprosjekt - alternativ 1
- 7 I013 Illustrasjoner næringsbygg - alternativ 1
- 8 V013 Designmanual elvepromenade - alternativ 1
- 9 P021 Plankart - alternativ 2
- 10 P022 Bestemmelser - alternativ 2
- 11 P023 Kantsonediagram - alternativ 2
- 12 I022 Illustrasjonsplan - alternativ 2
- 13 I021 Illustrasjonsprosjekt - alternativ 2
- 14 I023 Illustrasjon næringsbygg - alternativ 2

- 15 V023 Designmanual elvepromenade - alternativ 2
- 16 P033 Notat - Redegjørelse for alternativ 3 - Byplankontoret
- 17 P031 Plankart Alternativ 3
- 18 P032 Bestemmelser - Alternativ 3
- 19 I032 illustrasjonsplan alternativ 3
- 20 Sol-Skygge-analyse, sammenligning alternativ 1, 2 og 3
- 21 K010 Konsekvensutredning - Byform & Arkitektur
- 22 K020 Konsekvensutredning - Trafikk & mobilitet
- 23 I031 Illustrasjonsprosjekt - alternativ 3 fjernvirkning
- 24 K030 Konsekvensutredning - Vannmiljø
- 25 F010 Trafikk og mobilitet
- 26 F020 Naturmangfold
- 27 F021 Naturmangfold - tilleggsrapport ornitolog
- 28 F080 Støyrapport
- 29 F081 Vedlegg til støyrapport - bekreftelse havneaktivitet
- 30 F090 Luftrapport
- 31 F100 Vindkomfortanalyser
- 32 F140 ROS-analyse
- 33 V040 Faseplan for utbygging
- 34 V050 Matrise kvalitetsprogram
- 35 V060 Matrise rekkefølgekrav
- 36 V080 Notat kulturnæring og næring på Transittkaia
- 37 V070 Komplettering planforslag
- 38 V090 Sporingskurver
- 39 ME11 Innkomne forhåndsuttalelser

- 40 ME12 Merknadsbehandling
- 41 Matrise med innspill fra internt samråd
- 42 Sak 2.3 Uttalelse fra Rådet for byarkitektur
- 43 TRANSITTKAIA REGULERING.pdf
- 44 Uttalelse fra Klima- og miljøenheten om måker på Transittkaia.pdf
- 45 Uttalelse fra Barnas representant (BR) for reg.pdf
- 46 Tilbakemeldinger fra Kommunalteknikk VA i samråd
- 47 Tilbakemelding fra Klima- og Miljøenheten i samråd