

Saksfremlegg

Transittkaia - detaljregulering til offentlig ettersyn

2025/16012

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

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

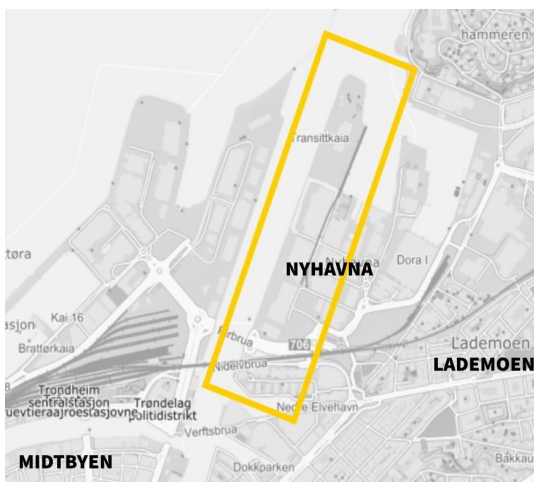
Byutviklingsutvalget beslutter at før høring og offentlig ettersyn gjennomføres skal følgende rettes i plankart, bestemmelser og illustrasjoner:

1. Sikre studentboliger som eget arealformål.
2. Sikre konkrete tiltak for å øke naturmangfoldet på Transittkaia, blant annet stedege arter langs elvepromenaden, og måkehotell på Transittpiren
3. Øke bredden på sykkelanlegget o_SA4 fram til brannstasjonen og regulere sykkelveg med fortau i Transittgata fra Båtmannsgata og sørover i Byplankontorets alternativ 3
4. Endre høyden på kontor- og næringsbygget i felt KBA fra seks til åtte etasjer med atrium i Byplankontorets alternativ 3
5. Inkludere en alternativ løsning for hovedsykkelvei i rundkjøringen ved Maskinistgata/Skippergata, bru nord for riksveg 306, som et nytt alternativ 4

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Alternativ 1, 2 og 3, datert 15.11.2024, sist endret 28.03.2025 (Alternativ 1 og 2) og 13.05.2025 (Alternativ 3), i bestemmelser sist endret 28.03.2025 (Alternativ 1 og 2) og 13.05.2025 (Alternativ 3), og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 27.03.2025.

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

Sammendrag



Planforslaget for Transittkaia er en svært viktig brikke i transformasjonen av Nyhavna fra industrihavn til en bærekraftig, tett og urban sentrumsbydel. Byomformingen er i tråd med kommunedelplanen for Nyhavna (KDP) vedtatt i 2016 og kommuneplanens arealdel 2022-2034. Planen bygger i stor grad på ambisjonene i KDP og kvalitetsprogrammet for Nyhavna. Planen legger vekt på bymessige kvaliteter med sentrumsformål i kvartalsbebyggelse og god arkitektonisk utforming, en frodig bydel med mange flere trær, mykere elvekant og steder for opphold, og lite bilparkering for å få til en mest mulig bilfri bydel.

Planområdet ligger langs Nyhavnas vestre del.

Planarbeidet har identifisert flere utfordringer og avviker på flere punkter fra overordnede planer og faglige anbefalinger. Utfordringene er særlig knyttet til byggehøyder og å ivareta bylandskapet, gatestruktur og å sikre gode sammenhenger, sykkeløsning, utforming og bredde på elvepromenaden, barn og unges interesser inkludert plassering av idrettshall, rekkefølgekrav fra KDP, naturmangfold, renovasjon, boligsosiale tiltak, og målet om en nullutslippsbydel.

Byrådet er positiv til planforslaget, men mener det er behov for justeringer for å styrke det overordnede grepet og å ivareta gode sammenhenger i byutviklingen. Planforslaget presenteres derfor med tre alternative løsninger.

Forslagsstillers alternativ 1 og 2 er i hovedsak like med tanke på boligbebyggelse, kvartalsutforming og grøntarealer. Hovedforskjellen ligger i utformingen av kontor-/næringsbygget i sør og løsningene for hovedsykkelveien. Alternativ 1 plasserer sykkelveien i kulvert under Maskinistgata (metrobusstraseen), mens alternativ 2 legger den i bru langs jernbanen. Alternativ 3 er utviklet av Byplankontoret og omfatter blant annet vesentlig reduserte byggehøyder, justeringer av gateaksene Losgata og Båtsmannsgata, økt bredde på elvepromenaden, plassering av idrettshall i tråd med KPA, sentrale rekkefølgekrav fra KDP og reduserte negative konsekvenser for naturmangfold, særlig fugleliv og marint miljø.

Planarbeidet berører flere av byrådets målsettinger nedfelt i Leangenerklæringen, blant annet mål om 1800 nye boliger i året, varierte boliger, at flere barnefamilier velger å bli boende, å sikre breddeidretten, bidra til å bygge opp en tredje boligsektor, effektiv arealbruk for å nå klima- og miljømål, utvikle byen innenfra og ut med utgangspunkt i ti-minuttersbyen, bygge et sammenhengende sykkelveinett i samarbeid med fylkeskommunen og statlige myndigheter, fortetting med kvalitet på en hensynsfull måte, og transformere gater og byrom til grønne og levende møteplasser. Diskusjonene rundt planforslagets byggehøyder, gatestruktur, barn og unges interesser, elvepromenade, naturmangfold og rekkefølgekrav er relevante for disse målene.

Byrådet anbefaler at byutviklingsutvalget sender planforslaget med tre alternativer (forslagsstillers alternativ 1 og 2, og Byplankontorets alternativ 3) på høring og offentlig ettersyn for å belyse de ulike løsningene og utfordringene, og for å få høringsinnspill på sentrale tema der det er uenighet eller behov for videre modning. Byrådet anbefaler å gjøre endringer når det gjelder studentboliger, naturmangfold, sykkeløsninger og høyder på kontor-/næringsbygget i planforslaget før offentlig ettersyn og høring. Flere tema må utredes og sikres før sluttbehandling.

Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Topic Arkitekter AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Nyhavna Utvikling AS. Komplette planforslag forelå 28.03.25. Det er laget tre alternative løsninger for planforslaget. Forslagsstiller har levert to alternative planforslag. Byplankontoret fremmer i tillegg et eget alternativ til høring. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagt fagnotat og planbeskrivelse.

Fakta

Formålet med planen

Hensikten med planarbeidet for Transittkaia er å legge til rette for en transformasjon fra industrihavn til et attraktivt og bærekraftig sentrumsområde med tre boligkvartaler, kontor- og næringsbygg, mobilitetshus, barnehage, gatenett, torg, elvepromenade og park langs Nidelva.



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

Planområdet

Planområdet for Transittkaia avgrenses av Nidelva i vest, fra Pirbrua og riksveg 706 i sør til spissen av eksisterende havneområde i nord, og av Maskinistgata/Skippergata i øst. Planområdet er på cirka 137 000 m². Området ligger på oppfylt sjøbunn, og preges i dag av havnedrift, industri og lager, og består mye av asfalt, trafikkarealer, eldre teknisk infrastruktur, en erosjonssikret sprengsteinkant langs elva, og industribebyggelse med innslag av kontor. Eksisterende brannstasjon i to etasjer videreføres i planen. Planområdet inngår i [La'mosatsinga](#).



Beskrivelse av planforslaget

Hovedgrepet i planforslaget er en blågrønn kant langs Nidelva, en urban kulturakse langs Dorabunkerne og det nye Doratorget, og tre store kvartaler langs Nidelva.

Kvartalene foreslås regulert til sentrumsformål med bolig, næring og barnehage. I sørøst reguleres et nærings-/kontorbygg mot rundkjøringa, og mobilitetshus med blant annet 435 bilplasser mot Båtsmannsgata. Planen åpner for bruksareal på 64 700 m² BRA bolig og 33 000 m² næring. Desidert største type næring er kontorvirksomhet, etterfulgt av leilighetshotell på toppen av mobilitetshuset,

dagligvarebutikk, og næring i første etasje i kvartalene. Forslagsstillers alternativer inkluderer to høyhus. Planen legger opp til en trinnvis utbygging fra sør mot nord.

Langs Nidelva er det foreslått en elvepromenade med breddene 10-22 meter buktet naturkant, 4,75 meter ferdselsareal og 4,3 meter kantsone. En tursti er foreslått langs elvekanten fra Doratorget til enden av Transittpiren, og en park langs elvekorridoren og i området nord for det nordligste kvartalet.

Planen inkluderer et system av offentlige gater, torg og blågrønn struktur. Transittgata er hovedaksen, supplert av de tverrgående gatene Styrmannsgata, Båtsmannsgata og Losgata. 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, med 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. Spesialtransport til beredskapshavna krever dimensjonering av store kjøretøy i Transittgata. Planen har lav parkeringsdekning med 0,2 bilparkeringsplasser per bolig og det er lavere enn kravet i KPA.

Overordnet plan

Transittkaia-området er utpekt i kommunedelplan for Nyhavna, vedtatt i 2016 i [sak 53/16](#), som et sentralt område for transformasjon fra industri- og havneformål til et urbant sentrumsområde. Dette planforslaget er en direkte oppfølging av KDP Nyhavna og er nødvendig for å muliggjøre den ønskede byutviklingen på Nyhavna og i Trondheim i tråd med [kvalitetsprogram for Nyhavna](#), byutviklingsstrategi, KPS og KPA.

Planinitiativet utløser krav om konsekvensutredning med planprogram grunnet mer enn 15 000 m² næringsareal. Det ble varslet oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av planprogram for Transittkaia i 2023. Byutviklingsutvalget fastsatte planprogrammet 20.10.2024 i [sak 34/24](#).



I nylig vedtatt [KPA](#) (2022-2034) er sentrumsformålet videreført fra KDP, og Nyhavna er i hovedsak avsatt til byggesone 1, S1. KDP Nyhavna går ved motstrid foran KPA. Ny KPA gjelder for spesifikke bestemmelsesområder og krav til parkeringsplasser. KPA har oppdaterte grøntområder til blågrønn struktur. Planforslaget er delvis i tråd med KPA, KDP Nyhavna og tilhørende programmer (kvalitetsprogram, kunst- og næringsprogram, og næringsprogram).

Viktige avvik fra overordnet plan omfatter:

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

Utsnitt av Nyhavna i plankartet til KPA.

[Bestemmelse § 10 Rekkefølgekrav](#) i KDP Nyhavna er sentral i diskusjonen om nødvendig infrastruktur og planens gjennomførbarhet. 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 alternativ 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 - Sykkelforbindelse på bru langs toglinja (forbindelsen ligger inne i alternativ 2)
- BR3 - Bru over havnebasseng

Bystyret bestilte 27.04.2023 gjennom vedtak i [sak 52/23](#) Eierstrategi for Nyhavna Utvikling AS utredning av boligsosiale tiltak for Nyhavna-området, inkludert etablering av borettslag, studentboliger, samarbeid med Husbanken, kommunale boliger, selvbyggerprosjekt, kollektive boformer og en tredje boligsektor med rimelig utleie. Denne utredningen foreligger per dags dato ikke. Planforslaget åpner for muligheten for studentboliger.

Utfordringer i planarbeidet

1. **Høyder på bebyggelsen:** De foreslåtte høyhusene i planforslagets alternativ 1 og 2 vil ha betydelig innvirkning på bysilhuetten og landskapsrommet, og vindforhold, sol og skygge.
2. **Gatestruktur:** Nyhavna har i dag flere trafikale barrierer: riksveg, fylkesveg og jernbane. KDP og kvalitetsprogrammet viser en gatestruktur med et ideelt rutenett av rette gater på Nyhavna for å sikre gode forbindelser og ivareta viktige siktakser gjennom området på tvers. Planforslagets alternativ 1 og 2 viser i stedet tre større kvartal med en forskyvning av gateløpene i Styrmannsgata og Losgata.
3. **Sykkel:** Et finmasket gang- og sykkelnett er også et tema. Alternativ 1 og 2 inkluderer forskjellige løsninger for samferdselsarealer i sør, for å sikre tilpasning til alternativer for hovedsykkelvei. I prosjektet for ny hovedsykkelvei ble det foreslått tre løsninger for kryssing av rundkjøringa ved Maskinistgata/Skippergata. Den tredje løsningen, en bru nord for riksveg 706, er opprinnelig ikke inkludert i planforslaget, da forslagsstiller og Byplankontoret vurderer løsningen som lite hensiktsmessig byutvikling på grunn av store arealbehov og forsterkende barriereeffekt. Koblinger på tvers, og hvordan man kobler seg på hovedsykkelruta er også en utfordring.
4. **Elvepromenade:** Elvepromenadens bredde og utforming diskuteres med tanke på å sikre gode oppholdskvaliteter og tilstrekkelig plass for både gående og syklende, og bylogistikk. Usikkerhet rundt gjennomførbarheten av utfylling i elva på grunn av forurensning og vannforskriften er en betydelig utfordring som må avklares. Forslagsstiller legger opp til en trinnvis utbygging av elvepromenaden fra sør mot nord i takt med øvrige byggetrinn.
5. **Barn og unges interesser:** KPA har avsatt areal til idrettshall på Transittkaia, men planforslagets alternativ 1 og 2 viser ikke dette. Planforslaget viser heller ikke sikker skolevei og tilstrekkelige uteoppholdsarealer for barnehagen, i tråd med krav i KPA.
6. **Rekkefølgekrav:** Diskusjonen om hvilke rekkefølgekrav fra KDP som skal videreføres er sentral for å sikre nødvendig infrastruktur og sammenheng i utviklingen av Nyhavna.
7. **Naturmangfold:** Håndtering av hekkende sjøfugl, spesielt fiskemåker innenfor planområdet, er en utfordring. Det er nødvendig med konkrete tiltak for å ivareta og øke det biologiske mangfoldet i området.
8. **Næringsareal:** Total utnyttelse er høy, men næringsarealdekningen på cirka 31,8-32,7 prosent er under KDPs forutsetning om 40 prosent.
9. **Renovasjon:** Det er uenighet om midlertidige og permanente renovasjonsløsninger. Det skal opprettes en renovasjonssentral for avfallssug på Nyhavna, og planforslaget forutsetter dette løst innenfor delområde 2 (Maskinistgata 2) i tråd med KDP, men det har vist seg svært vanskelig og med stor ulempe for Svartlamoen og parkareal.
10. **Boligsosiale tiltak:** Bystyret har bestilt en utredning av boligsosiale tiltak for Nyhavna-området, men denne utredningen er ennå ikke ferdigstilt.

Alternative løsninger for planforslaget

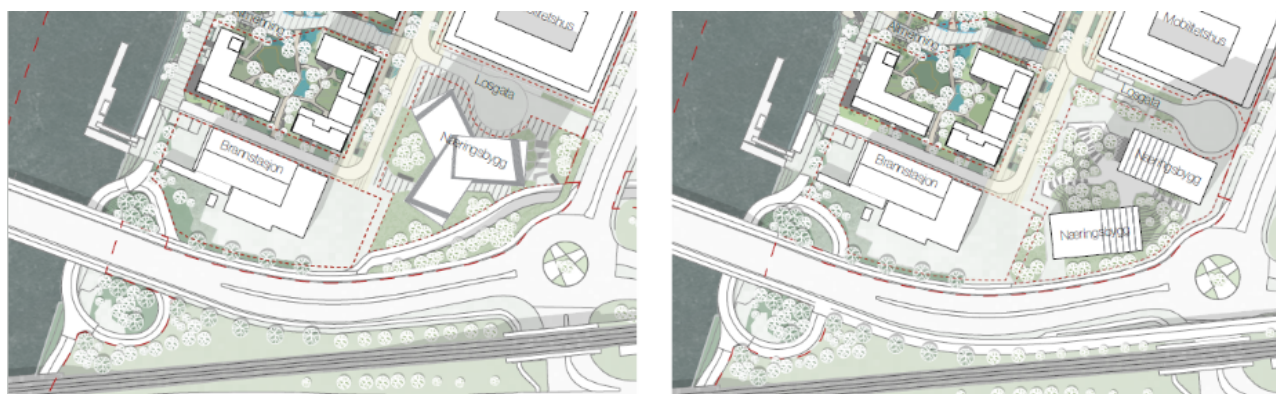
På grunn av uløste utfordringer i planarbeidet og ulike løsninger for hovedsykkelvei er det utarbeidet tre alternativer for planforslaget.

Alternativ 1 (Forslagsstiller):

- Høyhusbebyggelse: Boligbygg på opptil 16 etasjer i nord og opptil 15 etasjer for kontor-/næringsbygg i sør
- Kontor-/næringsbygget foreslås utformet som et nedtrappet volum i tre trinn, og en sokkel som tar nivåforskjellen mellom bakkeplan og kulvert
- Hovedsykkelryta i regi av Statens vegvesen går i kulvert under Maskinistgata /metrobusstraseen, langs nordsiden av riksveg 706
- Kontorbyggets fotavtrykk gir rom for snuplass i Losgata, som legges midt i gateløpet

Alternativ 2 (Forslagsstiller):

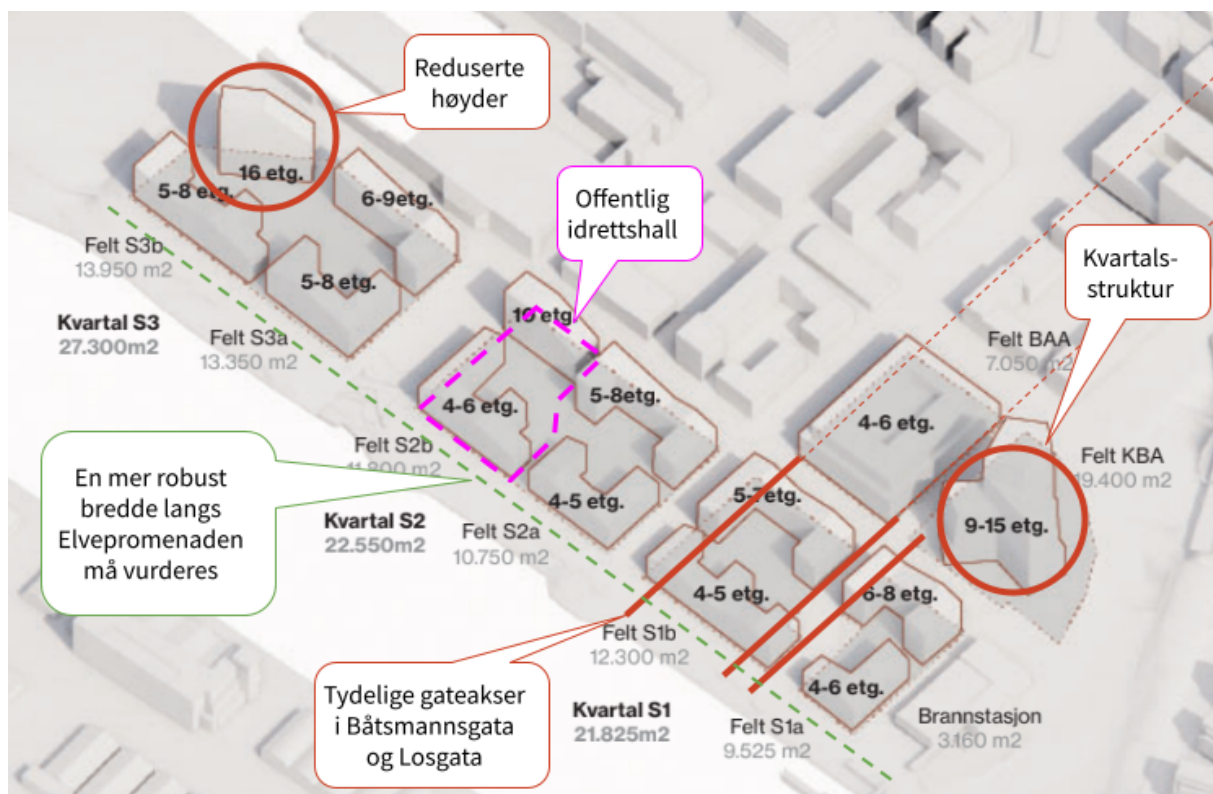
- Høyhusbebyggelse; Boligbygg på opptil 16 etasjer i nord og opptil 15 etasjer for kontor-/næringsbygg i sør
- Kontor-/næringsbygget foreslås som to tårn på en terrassert base
- Hovedsykkelryta går i bru langs jernbanesporet sør for riksveg 706, i tråd med KDP
- Snuplass helt i enden av Losgata. Plasseringen av snuplassen reduserer fotavtrykket til mobilitetshuset sammenlignet med alternativ 1



Illustrasjonsplanene viser like løsninger for kontor-/næringsbygg i felt KBA og hovedsykkelvei i sør, i henholdsvis alternativ 1 og 2. 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.

Alternativ 3 (Byplankontoret):

- Reduserte byggehøyder på boligbygg og kontor-/næringsbygg til seks og ti etasjer
- Sykkelvei som i alternativ 2 og i tråd med KDP, i bru langs jernbanen
- Justeringer i gatestruktur: Losgata rettes ut og åpnes opp og Båtsmannsgata utvides
- Kvartalsstruktur også på kontor- og næringsbygget
- Inkluderer plassering av idrettshall sør for Doratorget og rekkefølgekrav for idrettsformålet
- Sikret rekkefølgekrav fra KDP i bestemmelsene
- Sikret at sikker og forutsigbar skolevei skal opparbeides før brukstillatelse
- Justeringer for sol/skygge, vind og naturmangfold
- Aksepterer midlertidig avfallsløsning for færre boenheter (50 boenheter)
- Alle førsteetasjer sikret med minimum høyde på 4,0 meter
- Sikret kunst i alle byrom i bestemmelsene
- Sikret hensynssoner og avbøtende tiltak for hekkende sjøfugl ytterst på Transittkaia



Illustrasjonen viser de viktigste endringene i Byplankontorets alternativ 3.

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 åpne arrangementer, digital undersøkelse, verksteder med barn og unge, og faste dialogmøter.

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 til mobilitet, veisystem og kollektivtransport, byggehøyder og videreføring av dagens bruk, men miljøkonsekvenser knyttet til Nidelva og naturmangfold var blant de mest sentrale bekymringene fra de offentlige høringsinstansene, særlig Statsforvalteren. Barn og unge kom særlig med innspill om møteplasser og aktivitetstilbud.

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 riksveg 706, men planalternativ 2 innebærer hovedsykkelvei langs jernbanelinjen, med rampe mot Dyrø Hales gate. Enkelte innspill, som lavere byggehøyder, er ikke imøtekommet med endring i planen.

Uttalelsene, råd fra kommunale enheter og råd, og innspill fra internt samråd er vedlagt saken.

Byrådets vurdering

Planforslaget for Transittkaia representerer en ambisiøs transformasjon av et viktig byområde, i tråd med overordnede planer for Nyhavna. Forslagsstillerens grep med kvartalsstruktur, fokus på bymessige kvaliteter, elvepromenade og lav parkeringsandel støtter opp om visjonene for en

levende og mest mulig bilfri bydel, noe som svarer godt til byrådets mål om effektiv arealbruk og fortetting med kvalitet. Imidlertid er det flere sentrale punkter der planforslaget avviker fra overordnede planer og faglige anbefalinger, som må bearbeides fram mot sluttbehandling.

Vurdering av alternativene og utfordringene:

1. Høyder på bebyggelsen: Forslagsstillers forslag om to høyhus er en vesentlig utfordring for landskapsrommet. Forslagsstiller argumenterer for at høyhusene markerer bydelen, at “hengekøymotivet” følger landskapsrommet og at høyhusene ikke blokkerer viktige siktakser eller utfordrer Nidarosdomens spir. Rådet for arkitektur og Byplankontoret mener høyhusene kan ha negative konsekvenser for bysilhuetten, viktige siktakser og Trondheims åpne bybilde. Rådet for byarkitektur uttaler følgende: *“Bebyggelsesstrukturen har et høyhus i hver ende av Transittgata. Begrunnelsen, om at man med dette refererer til formen på landskapsrommet, holder ikke. Tvert imot bidrar disse høyhusene ytterst i elveosen til å svekke opplevelsen av det skålformede landskapsrommet mellom Ladehamneren og Midtbyen. Å markere en bydel med høyhus er også et svakt argument når byens uttalte målsetting er å skape en by i øyehøyde.”* Det er også bekymring rundt vind-, sol- og skyggeforhold. Byrådet er opptatt av at den nye bydelen på Nyhavna gir god bokvalitet og oppleves som en by i øyehøyde. Samtidig vil det være mulig å bygge høyere her uten å bryte med strøkskarakteren og øvrig boligbebyggelse, ettersom Transittkaia skal transformeres. Byrådet er derfor positiv til at det høres flere alternativ med ulike høyder.

Byrådet syntes Byplankontorets forslag om et lavere næringsbygg med samme utnyttelse som alternativ til høyhusene i sør er interessant, men mener kravet til dagslys for kontorarbeidsplassene må sikres. Byrådet anbefaler å endre Byplankontorets alternativ 3 for kontor- og næringsbygget (felt KBA) fra seks til åtte etasjer med atrium for å sikre samme m2 BRA og samtidig nok dagslys til kontorlokalene før høring og offentlig ettersyn.

Alternativ 1



Alternativ 2



Forslagsstillers illustrasjoner viser fjernvirkning fra Rockheim på Brattøra for bebyggelse i alternativ 1 og 2. Illustrasjonene viser et høyt volum på delområde 2 ved Lademoen stasjon, som er en egen

reguleringsplan.

2. Gatestruktur: KDPs prinsipielle gatenett var ment å sikre orienterbarhet, siktakser og tilgjengelighet til Nidelva. Forslagsstillers alternativer 1 og 2 avviker fra KDP med større kvartaler, og ved å forskyve eller innsnevre viktige akser, og det svekker den visuelle og fysiske forbindelsen til vannet. Byplankontorets alternativ 3 korrigerer dette ved å utvide Båtsmannsgata og åpne opp Losgata. Byrådet mener dette bedre ivaretar intensjonen om en lesbar bystruktur med gløtt mot elva. En bredere gate i Båtsmannsgata åpner også muligheten for ny bru over Nidelva og

framtidig trikk over Nyhavna mot Lade i tråd med Leangenerklæringa. Bredden på gata må avstemmes med metrobusstrasé og elvepromenade. Byrådet anbefaler at det må undersøkes hvor bred Båtmannsgata må være for at det i framtida kan komme ei bru for trikk over Nidelva og at trikken kan gå i Båtmannsgata og videre ut til Lade, og før sluttbehandling må nødvendig bredde på Båtmannsgata fastsettes og sikres.

3. Sykkel: Man må også se på bredden på sykkelvei langs riksveg og metrobusstrasé, og hvordan man kan sykle på tvers mellom Kobbes gate og Maskinistgata, og mellom sykkelekspressrute og gatene på Nyhavna. Dette er i tråd med Leangenerklæringen der et av målene er å bygge et sammenhengende sykkelveinett i samarbeid med fylkeskommunen og statlige myndigheter, i dette tilfellet er Bane NOR, Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen de sentrale aktørene. Byrådet anbefaler å øke bredden på sykkelanlegget o_SA4 fram til brannstasjonen og regulere sykkelveg med fortau i Transittgata fra Båtmannsgata og sørover i Byplankontorets alternativ 3 før høring og offentlig ettersyn av planforslaget. Byrådet anbefaler også at den tredje løsningen til hovedsykkelvei inkluderes som et nytt alternativ 4 i planforslaget før høring og offentlig ettersyn for å synliggjøre virkningene av løsningen, og å sikre full åpenhet rundt de vurderte traseene. Dette alternativet vil ha konsekvenser for utformingen av kontor- og næringsbygget i felt KBA i sør, og konsekvensene må synliggjøres i illustrasjoner.

4. Elvepromenaden: Kvaliteten og dimensjoneringen av elvepromenaden er avgjørende for områdets attraktivitet og funksjonalitet. Byrådet mener Elvepromenadens bredde og utforming må forbedres for å sikre gode oppholdskvaliteter og tilstrekkelig plass for både gående og syklende, og bylogistikk. Byrådet mener den foreslåtte bredden på 4,75 meter for et delt ferdselsareal er for smal, med tanke på at det også skal kjøre flytte-/varebiler og være HC-parkering her. Promenaden må ha tilstrekkelig bredde for myke trafikanter, oppholdssoner og møblering. Tidlig opparbeidelse av promenade og park er viktig for både beboere, skolebarn og byens befolkning, og kan sikre trygg skolevei tidlig i prosessen, i stedet for en utbygging i takt med boligutbyggingen. En frodig elvekant kan gi økt økologisk kvalitet, men usikkerheten rundt gjennomførbarheten av utfylling i elva på grunn av forurensning og vannforskriften er en betydelig utfordring som må avklares. Byrådet anbefaler å undersøke hvor bred elvepromenaden må være og sikre dette før sluttbehandlingen av planforslaget.



Illustrasjonen viser den planlagte parken langs Nidelva, elvepromenaden og bebyggelse i

5. Barn og unges interesser: Manglende inkludering av idrettshall i forslagsstillers alternativ 1 og 2 er et klart avvik fra nylig vedtatt KPA. Nyhavna utvikling argumenterer for at tomten er ugunstig og at idrettshallen bør planlegges sammen med en skole. De har blant annet laget en mulighetsstudie for skole og idrett i delområde 8, men Byplankontoret mener denne løsningen gir for lite uteareal per elev. Byrådet mener dette temaet ikke er avklart, og utfordrer en overordnet kommunal prioritering. Idrettshall på dette arealet er i tråd med KPA, tidligere politiske føringer i behandlingen av KDP Nyhavna i [sak 53/16](#) og uttrykt behov fra ungdom i nærområdet gjennom Ungdomstråkk og verksteder med innspill om møteplasser og aktiviteter. Idrett og aktivitet i området i dag, som turnhall, kampsport og bowling, gjør området mer åpent og offentlig. Byrådets klare målsetting i Leangenerklæringen om å legge til rette for idrett som en viktig del av byens identitet. Alternativ 3 fra Byplankontoret løser dette ved å inkludere idrettshallen som et rekkefølgekrav. Planforslaget må i større grad ivareta barn og unges behov, inkludert idrettshall, men også ved å sikre trygge skoleveier og tilstrekkelige uteoppholdsarealer for barnehagen, i tråd med KPA. Byrådet anbefaler å avklare om det reelt finnes en alternativ tomt for idrettshall på Nyhavna, og hvordan dette skal sikres før sluttbehandling av planforslaget.

6. Rekkefølgekrav: Diskusjonen om hvilke rekkefølgekrav fra KDP som skal videreføres er sentral. Forslagsstillers argument om at Transittkaia-planen selv sikrer tilstrekkelige offentlige arealer og at flere KDP-krav, som Fyringsbunkeren, grøntområder og bruer, ikke direkte utløses av denne utbyggingen utfordrer prinsippet om at detaljplanene skal bidra til realisering av nødvendig infrastruktur og kvaliteter for Nyhavna som helhet. Rekkefølgekrav for idrettsformålet er inkludert i alternativ 3. Byrådet anbefaler at sentrale rekkefølgekrav fra KDP må opprettholdes for å unngå at det offentlige må bære kostnadene alene eller at tiltak knyttet til nødvendig infrastruktur og sammenheng i utviklingen av Nyhavna aldri blir gjennomført. Byrådet anbefaler også at tidlig etablering av elvepromenaden og grøntanlegg sikres i bestemmelsene.

7. Naturmangfold: Håndtering av hekkende måker, spesielt på Dora II og i området rundt, er en utfordring. Forslagsstillers foreslåtte tiltak, med å fjerne reir og etablere fuglehotell, er ikke sikret og anerkjenner ikke nødvendigvis fullt ut behovet for kompensasjon og gradvis flytting da måkene kan begynne å hekke nye steder på Nyhavna. Byrådet anbefaler en mer proaktiv strategi med tidlig økologisk opparbeidelse av Transittpiren/Transittparken for å legge grunnlag for flytting og kompensasjon. Dette er viktig for å ivareta naturverdier i byutviklingen, noe som også reflekteres i byrådets mål om å verne og styrke naturen og sikre tilgjengeligheten til den, og bekymringene fra Statsforvalteren. Hensynet til rødlistede fiskearter og marint miljø må også ivaretas, spesielt ved tiltak i sjø og kantsone. Byrådet anbefaler at det før må før høring sikre konkrete tiltak for å øke naturmangfoldet på Transittkaia, blant annet stedegne arter langs elvepromenaden, og måkehotell på Transittpiren.

8. Næring: Selv om planen tilrettelegger for næring, er det underdekning av næringsareal sammenlignet med KDPs mål om 40 prosent. Byrådet mener det kan være riktig å ha en noe høyere boligandel ut mot elva og kveldssola, og mer næring i de mer støyutsatte byggeområdene sentralt på Nyhavna. En strategi for å kompensere for denne underdekningen i andre delområder må avklares. Planen legger til rette for næring i førsteetasjer og i et eget kontor- og næringsbygg,

men ikke på maritime næringer spesielt. Planens sikring av adkomst for spesialtransport er en del av konsekvensutredningen og viser god ivaretagelse av havnerelaterte behov utenfor planområdet. Byrådet anbefaler at underdekningen av næringsareal sammenlignet med KDP er en faktor som må hensyntas i den samlede utviklingen av Nyhavna.

9. Renovasjon: Felles avfallssug ligger som rekkefølgekrav til Maskinistgata 2-planen, men har vist seg vanskelig å løse, på grunn av ulempe for Svartlamon og park. Byplankontorets alternativ 3 forsøker å redusere avhengigheten av midlertidige løsninger, men løsningen deres med renovasjonssentral i mobilitetshus eller Kommunalteknikk's forslag om nedgravde containere innenfor planen er ikke sikret. Byrådet anbefaler at det må kartlegges og avklares om midlertidige og permanente renovasjonsløsninger lar seg løse før sluttbehandling.

10. Boligsosiale tiltak: Spørsmålet om boligsosiale tiltak er viktig for å sikre sosial bærekraft i bydelen, som er en del av La'mosatsinga. Byrådets mål om å bygge opp en tredje boligsektor med allmennboliger i samarbeid med private og ideelle aktører, og å styrke det boligsosiale tilbudet for de som trenger det mest, er direkte relevant for Transittkaia. Planforslagets åpning for vurdering av studentboliger, og byrådet mener det bør sikres i planen allerede nå før høring, ettersom det åpnes for studentboliger som formål fra 1. juli 2025. Muligheten for andre boligsosiale tiltak bør vurderes videre i dialog med forslagsstiller og eventuelt via kommunens ervervspolitikk. Resultatene fra den bestilte utredningen av boligsosiale tiltak for Nyhavna er sentralt for å kunne vurdere tiltak før sluttbehandling av planen. Utredningen er forventet å komme til politisk behandling til høsten. Byrådets mål om å støtte innbyggere i å bli selvhjulpne og lette tilgangen til hjelp, understreker viktigheten av et bredt spekter av boligformer og tjenester i nye bydeler. Byrådet anbefaler å sikre studentboliger som arealformål i alle tre alternativer før offentlig ettersyn og høring.

Konsekvenser for sosial bærekraft

Byrådet mener det er positivt at planforslaget åpner for en mulighet for studentboliger som skal vurderes før sluttbehandling. Byrådet mener imidlertid at studentboliger som arealformål kan innarbeides nå før høring i tråd med ny kart- og planforskrift som trer i kraft 1. juli 2025. Andre tiltak kan bli foreslått i planen før sluttbehandling med bakgrunn i den bestilte utredningen av boligsosiale tiltak på Nyhavna. Byrådet ser fram til at denne utredningen kommer til politisk behandling i løpet av høsten.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Byrådet mener planforslaget inneholder flere positive grep for klima og miljø, og målet om en nullutslippsbydel. Planforslaget tilrettelegger for lav bilparkeringsdekning og store innslag av grøntverdier. Det skal plantes 221 store trær og 306 små trær innenfor planområdet. Det skal etableres parkanlegg langs elvekanten, og 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.

Klimasikring mot stormflo og havnivåstigning fram til år 2150 (+1,13 meter) er ivare tatt gjennom terrengheving og krav til konstruksjoner. Fokus på lav parkeringsdekning og tilrettelegging for

myke trafikanter skal bidra til å redusere klimagassutslipp fra transport med nesten 80 prosent. Bruk av blågrønn faktor og håndtering av overvann er sikret, selv om kravene for boliger er noe lavere enn normen på grunn av andre hensyn, men ikke biologisk mangfold. Potensialet for ombruk av materialer er vurdert, men utfordres av eksisterende forurensning. Energiløsninger som fjernvarme og mulighet for solceller bidrar positivt. Til sluttbehandling bør det avklares hvordan Transittkaia skal tilrettelegges for deling av strøm og annen energi, slik at dette blir mulig når regelverket åpner for dette. I tillegg må det tilrettelegges for at Nyhavna kan eksportere solenergi til nettet. Med behovet for å bruke elektrisitet til omlegging fra fossil til fornybar energi og utfordringer med overføringskapasitet, er det viktig å etterstrebe målet om at Nyhavna ikke skal belaste omkringliggende energisystem mer enn i dag.

Imidlertid er det usikkerheter knyttet til miljøkonsekvenser av tiltak i Nidelva, som utfylling og fundamentering av bru, som kan påvirke vannmiljø og spredning av forurensning. Byggeperioden med støy, rystelser og potensiell spredning av forurensning og fremmede arter utgjør en risiko for naturmangfoldet, håndtering av forurenset grunn under utbygging er kritisk og krever nøye oppfølging i henhold til tiltaksplaner og regelverk.

Byrådet mener planen samlet sett viser en ambisjon om å innlemme miljøhensyn, men at flere utfordringer krever videre avklaring og strenge krav til gjennomføringen.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Planforslaget tilrettelegger både for næring integrert i boligkvarter, særlig i hjørnesituasjoner og langs Transittgata samt i et dedikert næringskvarter. Det tilrettelegges ikke spesifikt for maritime næringer innenfor planområdet. Det er en underdekning av næringsareal i forhold til KDPs forutsetning om fordeling 60 prosent bolig og 40 prosent næring. Byrådet mener det kan være riktig å ha en noe høyere boligandel ut mot elva og kveldssola, og mer næring i de mer støyutsatte byggeområdene sentralt på Nyhavna. Underdekningen av næringsareal bør imidlertid kompenseres for i andre delområder og kommende planer 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.

Behovet for lengre og større næringstransport, som blant annet Siemens er avhengig av, er ivarettatt i planforslagene, gjennom at denne typen transport kan kjøre ut Transittgata i sør ved brannstasjonen. 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 riksvegen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Mesteparten av arealet på Nyhavna har vært eid av Trondheim Havn. Mye er nå overført til Nyhavna utvikling. Gjennomføringsmodeller ble diskutert med Trondheim Havn i planarbeidet med KDP, og vi viser derfor 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 selv måtte

betale nødvendig infrastruktur for å realisere transformasjonen fra offentlig industrihavn til levende by, i strid med forutsetninger lagt i overordna plan.

Byrådets konklusjon

Byrådet anbefaler å sikre studentboliger som arealformål i planen ettersom studentbolig kan angis som formål i plan- og bygningsloven § 12-5 andre ledd nr. 1 områder for bebyggelse og anlegg fra og med 01.07.2025. Byrådet anbefaler å sikre konkrete tiltak for å øke naturmangfoldet på Transittkaia, blant annet stedegne arter langs elvepromenaden, og måkehotell på Transittpiren. Byrådet anbefaler å øke bredden på sykkelanlegget o_SA4 fram til brannstasjonen og regulere sykkelveg med fortau i Transittgata fra Båtmannsgata og sørover for å bedre forholdene for sykkel i Byplankontorets alternativ 3. Byrådet anbefaler å endre høyden på kontor- og næringsbygget (felt KBA) fra seks til åtte etasjer med atrium for å sikre samme m2 BRA og nok dagslys til kontorene i Byplankontorets alternativ 3. Byrådet anbefaler at byutviklingsutvalget legger planforslaget på høring når foreslåtte endringer er innarbeidet i plankart, bestemmelser og illustrasjoner. Byrådet anbefaler den tredje løsningen for hovedsykkelvei ved rundkjøringen Maskinistgata/Skippergata, bru nord for riksveg 306, inkluderes i planforslaget som et nytt alternativ 4. Byrådet mener at flere tema må utredes og sikres før sluttbehandlingen av planforslaget. Det gjelder gatestruktur, elvepromenade, idrettshall, rekkefølgekrav, renovasjon og boligsosiale tiltak. Disse temaene er omtalt under byrådets vurdering.

Byrådet i Trondheim, 03.06.2025

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat - Transittkaia, r20230022, detaljregulering - høring og offentlig ettersyn
- 2 P030 Planbeskrivelse
- 3 P011 Plankart - alternativ 1
- 4 P012 Bestemmelser - alternativ 1
- 5 P013 Kantsonediagram - alternativ 1
- 6 I012 Illustrasjonsplan - alternativ 1
- 7 I011 Illustrasjonsprosjekt - alternativ 1
- 8 I013 Illustrasjoner næringsbygg - alternativ 1
- 9 V013 Designmanual elvepromenade - alternativ 1
- 10 P021 Plankart - alternativ 2
- 11 P022 Bestemmelser - alternativ 2
- 12 P023 Kantsonediagram - alternativ 2
- 13 I022 Illustrasjonsplan - alternativ 2
- 14 I021 Illustrasjonsprosjekt - alternativ 2

- 15 I023 Illustrasjon næringsbygg - alternativ 2
- 16 V023 Designmanual elvepromenade - alternativ 2
- 17 P033 Notat - Redegjørelse for alternativ 3 - Byplankontoret
- 18 P031 Plankart Alternativ 3
- 19 P032 Bestemmelser - Alternativ 3
- 20 I032 illustrasjonsplan alternativ 3
- 21 Sol-Skygge-analyse, sammenligning alternativ 1, 2 og 3
- 22 K010 Konsekvensutredning - Byform & Arkitektur
- 23 K020 Konsekvensutredning - Trafikk & mobilitet
- 24 I031 Illustrasjonsprosjekt - alternativ 3 fjernvirkning
- 25 K030 Konsekvensutredning - Vannmiljø
- 26 F010 Trafikk og mobilitet
- 27 F020 Naturmangfold
- 28 F021 Naturmangfold - tilleggsrapport ornitolog
- 29 F080 Støyrapport
- 30 F081 Vedlegg til støyrapport - bekreftelse havneaktivitet
- 31 F090 Luftrapport
- 32 F100 Vindkomfortanalyser
- 33 F140 ROS-analyse
- 34 V040 Faseplan for utbygging
- 35 V050 Matrise kvalitetsprogram
- 36 V060 Matrise rekkefølgekrav
- 37 V080 Notat kulturnæring og næring på Transittkaia
- 38 V070 Komplettering planforslag
- 39 V090 Sporingskurver
- 40 ME11 Innkomne forhåndsuttalelser
- 41 ME12 Merknadsbehandling
- 42 Matrise med innspill fra internt samråd
- 43 Sak 2.3 Uttalelse fra Rådet for byarkitektur
- 44 TRANSITTKAIA REGULERING.pdf
- 45 Uttalelse fra Klima- og miljøenheten om måker på Transittkaia.pdf
- 46 Uttalelse fra Barnas representant (BR) for reg.pdf
- 47 Tilbakemeldinger fra Kommunalteknikk VA i samråd
- 48 Tilbakemelding fra Klima- og Miljøenheten i samråd