



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
Statens Hus

N-7468 TRONDHEIM

Vår saksbehandler
Per Arne Tefre

Vår referanse
12/14816/143
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

Dato
09.02.2016

Vilkår for egengodkjenning av kommunedelplan Nyhavna

Vi viser til planforslag for kommunedelplan for Nyhavna som ble førstegangsbehandlet i Bygningsrådet 16.12.2014. I forbindelse med høringsperioden har det innkommet vilkår for egengodkjenning fra følgende instanser:

Norges Vassdrags- og energidirektorat
Jernbaneverket
Fylkesmannens miljøvernavdeling
Statens Vegvesen

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, som samordner, arrangerte et avklaringsmøte den 17.03.2015, der representanter fra alle instanser var representert. Møtet ble ledet av Svein Fjørtoft Hole.

Det har i ettertid vært avholdt egne møter med alle instanser, med unntak av NVE. Vi ønsker med dette å redegjøre for prosessen, som grunnlag for Fylkesmannens videre samordning i saken.

Byplankontoret vil her komme med en redegjørelse for hvilke endringer som er gjort i planforslaget som følge av vilkårene for egengodkjenning. I etterkant av møter og e-postkorrespondanse med de ulike parter, har byplankontoret hatt en fullstendig gjennomgang av bestemmelser og retningslinjer til planen, blant annet for å definere tydelig hvilke krav som gjelder ved utarbeidelse av reguleringsplaner. I forhold til de vurderingene som er gjort i dette arbeidet, ser vi blant annet at det vil være uheldig å gjenta bestemmelser som allerede er gjeldende i kommuneplanens arealdel (KPA).

Norges Vassdrags- og energidirektorat, NVE

Det er ikke avholdt et eget møte med NVE.

NVEs vilkår for egengodkjenning var som følger:

Kommunedelplanen for Nyhavna åpner for nybygg, tilbygg og bruksendring, uten at det er satt krav til videre geotekniske undersøkelser for disse tiltakene. Vi kan dermed ikke se at

Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
Postboks 2300 Sluppen
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Telefaks:
+47 72542511

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
Internettadresse: www.trondheim.kommune.no/byplan/

planen imøtekommer kravene til sikker byggegrunn gitt i PBL §28-1 og føringene for sikkerhet mot naturpåkjenninger gitt i Byggt teknisk forskrift (TEK10) kapittel 7, §7-1 og 7-3. NVE fremmer på grunnlag av dette innsigelse til planen. Vi ber om at dette tas inn i planen og oversendes NVE med anmodning om å trekke innsigelsen.

I e-post datert 23.06.2015 gjorde byplankontoret en henvendelse til NVE, med en anmodning om at deres vilkår for egengodkjenning kunne trekkes.

Det ble der presisert at krav til dokumentasjon i forhold til skred sikkerhet og steinsprang, §18 i kommuneplanens arealdel 2012-2024, også vil gjelde for kommunedelplan for Nyhavna. Videre ble det foreslått at det tas inn krav til utredning av geotekniske forhold i bestemmelsene til kommunedelplan for Nyhavna.

I brev datert 06.07.2015 trekker NVE sitt vilkår for egengodkjenning.

I etterkant av dette, er § 3 *Krav til utarbeidelse av reguleringsplaner* endret. Når det gjelder de tiltak som unnslipper plankravet, er dette leddet strøket fra bestemmelsen i sin helhet.

Det tas inn en bestemmelse under § 3 *Krav til utarbeidelse av reguleringsplaner*:

§ 3.3.2 Tema utredninger for de enkelte delområder

Følgende utredninger og planer skal følge forslag til reguleringsplan for de enkelte delområder:

- Lokalklimaanalyse*
- Utredning av støy av samlet støybelastning (sumstøy)*
- Dokumentasjon av at planen er geoteknisk gjennomførbær. Geotekniske rapporter skal medfølge planforslag.*
- Tiltaksplan mot forurenset grunn.*

Denne justeringen av formuleringen i bestemmelsene, er en presisering i forhold til det som opprinnelig ble foreslått i henvendelsen til NVE.

Byplankontoret mener vilkår for egengodkjenning fortsatt er imøtekommet.

Jernbaneverket, JBV

Den 21.05.2015 ble det avholdt et eget møte mellom Jernbaneverket og byplankontoret.

Jernbaneverkets vilkår for egengodkjenning er som følger:

- 01. Arealbruk ved Lademoen stasjon må avklares spesifikt med Jernbaneverket før planen kan tas opp til sluttbehandling. G/S-veg og sykkeltrasè ved Lademoen stasjon tillates ikke plassert som vist på plankartet, da det ikke er tatt hensyn til plattform, universell adkomst til plattform og terrengbehandling.*
- 02. G/S-veg vest for rundkjøring, inne på F1, tillates ikke nærmere jernbanens spormidte enn dagens G/S-veg.*
- 03. Følgende rekkefølgekrav må tas inn i bestemmelsene: "Eksisterende jernbanetrasè fram til krysset Maskinistgata/Strandveien/Reina må opprettholdes til Jernbaneverket skriftlig frigir dette arealet.*

I møtet 21.05.2015 ble det enighet om at for å innfri vilkår 01 og 02 lages det bestemmelse og retningslinjer som følger:

Bestemmelse

Alle gang- og sykkeltrasèer skal etableres minimum X meter fra jernbanespor, og skal ikke komme i konflikt med framtidig stasjonsområde på Lademoen stasjon.

(Det ble bedt om at JBV skulle komme med et eksakt antall meter som må inn i denne bestemmelsen).

Retningslinje til bestemmelsen

Etablering av gang- og sykkeltrasèer bør ses i sammenheng med framtidig utvidelse av stasjonsområdet. Innenfor felt G7 kan det etableres nødvendig infrastruktur i forbindelse med framtidig stasjonsområde på Lademoen stasjon.

Endring av plankart

Felt G7 skal utvides i sør. Dette for å gi mer areal til nødvendig infrastruktur i forbindelse med framtidig stasjonsområde.

(Det ble foreslått at byplankontoret utarbeider og oversender revidert plankart så snart vi har fått tilbakemelding på antall meter fra jernbanespor G/S-trasè må etableres).

Når det gjelder vilkår 03, ble det diskutert i møtet at et slikt krav ikke er nødvendig å medta i bestemmelsene fordi Jernbaneverket selv kan håndtere dette for sin eiendom, og fordi kommunedelplanen gir ingen direkte mulighet til å sette i gang utbyggingstiltak. Ethvert tiltak som berører jernbaneverkets eiendom må avklares med Jernbaneverket.

I e-post datert 27.05.2015 oppsummerte byplankontoret de diskuterte punktene, og ba om en snarlig tilbakemelding.

Byplankontoret mottok tilbakemelding på denne henvendelsen i e-post datert 05.06.2015. Jernbaneverket presiserer her at det er krav om 9 meter avstand for gang- og sykkelveg, og at dette gjelder kun gang- og sykkelveg vest for rundkjøringen, innenfor F1.

På bakgrunn av byplankontorets forslag til bestemmelse og retningslinje, foreslår JBV følgende endring av formuleringene:

Bestemmelse

Gang- og sykkelveg vest for rundkjøring, inne på F1, tillates ikke etablert nærmere enn 9 meter fra nærmeste jernbanespors midtlinje. Gang- og sykkeltrasè skal ellers ikke komme i konflikt med framtidig holdeplass og adkomst med mer på Lademoen.

Retningslinje til bestemmelsen

Etablering av gang- og sykkeltrasèer må sees i sammenheng med framtidig utvidelse av holdeplassen, inkl planer for dobbeltspor, sykkelparkering, plattform, ramper med mer. Innenfor felt G7 kan det etableres nødvendig infrastruktur i forbindelse med framtidig holdeplass på Lademoen.

Det foreslås herved følgende formuleringer for bestemmelse § 5.1.3 Gang- og sykkelveg:

5.1.2 Gang- og sykkelveg

Gang- og sykkelveg BR2, som vist i figur 6, tillates ikke etablert nærmere enn 9 meter fra nærmeste jernbanespors midtlinje. Ved planlegging av gang- og sykkelveg ved Lademoen stasjon skal det tas hensyn til fremtidig utvidelse av holdeplass med tilhørende anlegg (inkludert sykkelparkering, plattform og ramper), samt til fremtidig dobbeltspor.

Byplankontoret mener at bestemmelsene ivaretar Jernbaneverkets interesser, også med denne justeringen. Byplankontoret mener vilkår for egengodkjenning er imøtekommet.

Fylkesmannens miljøvernavdeling

Den 17.06.2015 ble det avholdt et eget møte mellom Fylkesmannens miljøvernavdeling og byplankontoret.

Fylkesmannens miljøvernavdelings vilkår for egengodkjenning er som følger:

01. Med bakgrunn i T-1442/2012 må det vedtas bestemmelser som ivaretar støyhensyn for boliger og annen støyfølsom bebyggelse, jf vurderinger under miljøvern.

02. Arealer til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur må settes av i planen for å sikre dimensjonering for gjennomgående tungtransport til industri- og havnedelen av planområdet, samt kollektivtransport og gang- og sykkeltraseer. Det må også tas inn en ny bestemmelse om byggegrenser som hindrer at areal som er nødvendig for å etablere egne kollektivfelt, egne sykkelfelt og gangveger i området blir gjenbygd. Vilåret hjemles i Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging pkt 4.4 og 4.6.

03. utfordringer i forhold til støv og utslipp til luft må tas inn i et miljøoppfølgingsprogram som fastsatt i planbestemmelsene, jf vurderinger under miljøvern.

I møtet 17.06.2015 ble vilkårene diskutert, og vi har følgende forslag til løsning:

Vilkår 01:

Det tas inn en bestemmelse under § 3 *Krav til utarbeidelse av reguleringsplaner:*

§ 3.3.2 Tema utredninger for de enkelte delområder

Følgende utredninger og planer skal følge forslag til reguleringsplan for de enkelte delområder:

- Lokalklimaanalyse*
- Utredning av støy av samlet støybelastning (sumstøy)*
- Dokumentasjon av at planen er geoteknisk gjennomførbar. Geotekniske rapporter skal medfølge planforslag.*
- Tiltaksplan mot forurenset grunn.*

Byplankontoret kan være enig i at bestemmelsene i kommuneplanens arealdel (KPA) knyttet til støy i KPA kan være uklare, men mener at ordlyden i disse ikke kan endres i delplaner på bakgrunn av at Fylkesmannen er uenig i KPA. Dette må eventuelt endres ved en rullering av KPA.

Vilkår 02:

Det framholdes at plankartet er utformet i henhold til kartforskriften. Byplankontoret mener derfor at det ikke kan være innsigelsesrett på dette forholdet. Kommunedelplanen gir ingen

direkte mulighet til å sette i gang utbyggingstiltak. Alle delområder har krav om utarbeidelse av reguleringsplan. Med hensyn til byggegrenser er det ikke naturlig å regulere disse på dette plannivået. Videre reguleringsplaner vil ivareta dette. Forholdene i vilkår 2 kan ivaretas i videre planarbeid.

I tillegg er vi av den oppfatning at den foreslåtte utformingen av plankartet gir større fleksibilitet enn om infrastrukturensystem reguleres med arealformål.

Det skal utarbeides et kvalitetsprogram for offentlig rom for Nyhavna. Dette skal si noe om utformingen og kvalitet for veganleggene. Kvalitetsprogrammet skal legges til grunn for reguleringsplaner for delområdene.

Vilkår 03:

Her foreslås det at det skal tas inn i bestemmelsene under § 3 *Krav til utarbeidelse av reguleringsplaner*, at "miljøoppfølgingsprogrammet" skal tematisere utfordringer knyttet til støv og utslipp til luft.

§ 3.1 Grunnlag for alle detaljplaner

Ved vedtak av første detaljplan skal følgende programmer for hele planområdet foreligge og være godkjent av kommunen og legges til grunn for alle planforslag:

(...)

Miljøoppfølgingsprogram

Programmet skal være et felles, overordnet styrings- og veiledningsverktøy for gjennomføring av komunedelplanen, og skal sikre at all planlegging, bygging, drift og forvaltning skjer etter prinsipper for bærekraftig utvikling og i tråd med Trondheim kommunes miljø- og bærekraftsmål.

Programmet skal definere miljømål for en langsiktig byutvikling av Nyhavna basert på livsløpsvurderinger, og angi anbefalte tiltak for å oppnå målene. Anbefalte tiltak i programmet, herunder planleggingstiltak og utredninger under de enkelte miljøtemaene, skal legges til grunn for planlegging og bygging av de enkelte delområder.

Programmet skal også vise hvordan utfordringer med luftforurensning, støy, utfylling og forurensede masser skal håndteres.

Byplankontoret anser at vilkår for egengodkjenning er imøtekommet når det gjelder vilkår 1 og 3, og foreslår at vilkår 2 utgår i sin helhet.

Statens vegvesen

Det er avholdt egne møter mellom Statens Vegvesen og byplankontoret den 10.06., 12.08., 10.09.2015 (på dette møtet deltok også Multiconsult, som har utarbeidet trafikkutredningen som ligger til grunn for planforslaget) og 29.11.2015.

Statens Vegvesen, som vegeier av riksveier/sektormyndighet for samordnet areal- og transport, miljø (støy og luftforurensning) og trafikksikkerhet, har følgende vilkår for egengodkjenning:

01. *Trondheim kommune må gjennomføre nye trafikkberegninger og analyser med et utvidet analyseområde som også omfatter Brattøra og de to rundkjøringene nordvest for Pirbrua.*
02. *Trafikkberegninger må foretas med oppdaterte tall. Analysen må inkludere rundkjøringen vest for Pirbrua, mot Havnegata, samt beregninger for morgenrushet.*

03. *Planen må vise løsninger som sikrer nødvendig areal til framtidig trafikkavvikling i området. Løsningene må ivareta behovene som kommer når området er fullt utbygd.*
04. *Veksten i trafikken søkes løst med kollektive transportmidler og med utbygging av trygge gang- og sykkelveier. Dette vil kreve en prioritering i egne kollektivfelt/-gater og separate veger for gang og sykkel.*
05. *Det må innføres en rekkefølgebestemmelse som sikrer at det blir utført en støyutredning av samlet støybelastning (sumstøy), samt vurdering av luftkvaliteten i området.*
06. *Det må settes av areal til veger. Disse må vises som hovedformål samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur i plankartet.*
07. *Deler av bestemmelsen i § 3 må tas ut: Plankravet gjelder ikke nybygg, tiltak eller bruksendring dersom tiltaket er i samsvar med kommunedelplanen og er mindre enn 400 m² BRA.*
08. *Det må innføres en rekkefølgebestemmelse som spesifiserer at avkjørsler og byggegrenser skal avklares før byggesaksbehandling. Hvis dette ikke innføres vil Veglovens §§29 og 30 gjelde for byggegrense, samt Veglovens § 40 for avkjørsel.*

I møtene er vilkårene diskutert, og vi har følgende forslag til løsning:

Vilkår 01 og 02:

I møtet den 10.09. ble det besluttet at det skal utarbeides en revidert trafikkanalyse. Dette på bakgrunn av at både SVV og Trondheim kommune har påpekt flere feil/unøyaktigheter i analysen, bl.a. i grunnlagstall for parkeringsdekning og i summering av ÅDT for framtidig utbygging på Nyhavna, Lilleby og Lade. Trafikkanalysen viser hvilke utfordringer som kan komme for trafikken, gitt framskrevet biltrafikk.

Videre stilte SVV seg positive til å innføre makstall for boligparkering innenfor planområdet, som foreslått i planforslaget. SVV stilte imidlertid krav om at det må fremgå av planbeskrivelsen at fotgjengerbevegelser ved rundkjøringen på vestsiden av Pirbrua ikke er hensyntatt i trafikkberegningene.

I møtet den 29.10. var den reviderte trafikkanalysen grunnlag for diskusjon, og det var enighet om at den reviderte analysen er tilstrekkelig for kommunedelplanarbeidet.

Byplankontoret anser derfor vilkår 01 og 02 for egengodkjenning som imøtekommet.

Vilkår 03:

Se byplankontorets redegjørelse for vilkår 02 fra Fylkesmannens miljøvernavdeling.

I møtet 29.10.15 med Statens vegvesen ble det bekreftet at vilkår for egengodkjenning er å anse som imøtekommet.

Vilkår 04:

I planforslaget foreslås det separate veger for gang og sykkel og mulighet for egne kollektivtraseer.

Byplankontoret framholder derfor at planforslaget, slik det foreligger, imøtekommer vilkår 4.

Alle gater innenfor planområdet skal ha brede fortau, og enkelte gater, både for intern trafikk og for gjennomfartstrafikk, skal ha sykkelfelt eller sykkelveg. Dette skal detaljeres i forbindelse med "Kvalitetsprogram for offentlige rom". I dette arbeidet vil det bli vurdert både hvilke løsninger det skal være for gående og syklende, og hvilken løsning det skal være for kollektivtrafikk. I plankartet er det vist kollektivtrasé, og hovedveg i samme trasé.

Fremkommelighet for kollektivtrafikken har vært tema på flere av møtene med SVV. Statens Vegvesen mener at egne kollektivfelt internt i planområdet ikke er tilstrekkelig for å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken. Et kollektivtilbud som baserer seg på å gå gjennom rundkjøringen ved Strindheimtunnelen vil rammes av potensielle avviklingsproblemer i rundkjøringen.

Det er utarbeidet nye illustrasjoner som viser hvordan kollektivtrafikken kan sikres fremkommelighet ved alternative traseer som går utenom rundkjøringen ved Strindheimtunnelen/NAV, og at planen ikke blokkerer for disse løsningene.

Det er enighet om at det sannsynligvis må benyttes flere virkemidler i fremtiden for å begrense biltrafikken på grunn av utbyggingen på både Nyhavna, Lilleby og Lade. Tiltak for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk, og for å forhindre kødannelse i Strindheimtunnelen må prioriteres.

Det er også enighet om at en transformasjon av Nyhavna er miljøriktig, grunnet nærheten til sentrum og muligheten for hovedsakelig å benytte miljøvennlige transportformer til og fra området. Det er enighet om at det er behov for å trekke de store linjene når det gjelder kollektivtrafikken i byen. Dette fremprovoseres av den kraftige utviklingen øst i byen. Miljøpakken skal gjennomføre et eget utredningsarbeid for en framtidig kollektivtrasé for superbuss fra Trondheim sentralstasjon til Lade/Leangen, via Nyhavna.

Kommunedelplanens utforming er ikke til hinder for etablering av superbuss eller bybane gjennom Nyhavna.

For øvrig påpekes det at kommunedelplanen ikke gir noen direkte utbyggingsmulighet. Det stilles krav om utarbeidelse av reguleringsplan for alle delområder i kommunedelplanen.

Dette ble diskutert i møte med SVV 10.06., og notat fra møtet ble oversendt SVV. I møtet 29.10.15 oppfattet byplankontoret det slik at vilkår 4 for egengodkjenning er å anse som imøtekommet.

Vilkår 05:

Se byplankontorets redegjørelse for vilkår 01 fra Fylkesmannens miljøvernavdeling.

Byplankontoret mener vilkår for egengodkjenning er imøtekommet.

Vilkår 06:

Se byplankontorets redegjørelse for vilkår 02 fra Fylkesmannens miljøvernavdeling.

I møtet 29.10.15 med Statens vegvesen ble det bekreftet at vilkår for egengodkjenning er å anse som imøtekommet.

Vilkår 07:

Bestemmelsen § 2 Plankrav er endret:

§ 2 Plankrav

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

Byplankontoret mener vilkår for egengodkjenning er imøtekommet.

Vilkår 08:

Byplankontoret mener det er ikke naturlig å si noe om avkjørsler og byggegrenser i en kommunedelplan. Videre reguleringsplaner vil ivareta disse forholdene.

Det var aksept for dette i møte 10.06.15. Det vises for øvrig til redegjørelse om plankrav under vilkår 07.

Disse punktene ble formidlet i møte med SVV 10.06.15, og notat fra møtet ble oversendt SVV.

I møtet 29.10.15 ble det bekreftet at vilkår for egengodkjenning er å anse som imøtekommet.

Videre prosess

Byplankontoret ser frem til Fylkesmannens videre samordning i saken.

Med hilsen
TRONDHEIM KOMMUNE

Hilde Bøkestad
byplansjef

Per Arne Tefre
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

Vedlegg 01: Revidert plankart, datert 04.02.2016

Vedlegg 02: Reviderte bestemmelser, datert 09.02.2016

Vedlegg 03: Alternativskisser for framtidig kollektivtrasé