



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Vår referanse
12/14816-90 (34260/16)

Vår dato
08.02.2016

Nyhavna kommunedelplan, sluttbehandling Vedlegg 5: Merknadsbehandling

Kommunedelplanen er en overordnet plan som i hovedsak skal avklare framtidig arealbruk, hovedstrukturer for framtidig utvikling og rammer for videre oppfølgende planarbeid. En del av merknadene etter førstegangsbehandling viser omfattende forventninger til hva planarbeidet skal bestemme. Det er viktig å understreke at arbeid på dette plannivået ikke er ment å gi alle svar. Der merknadene i stor grad omhandler forhold som tilhører et annet plannivå (reguleringsplaner) eller blir ivaretatt ved utarbeidelse av programmene, er ikke disse fullstendig gjengitt eller kommentert.

Offentlige myndigheter som ikke har varslet innsigelser til planforslaget

Trøndelag Brann- og redningstjeneste /22.01.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Trøndelag Brann- og redningstjeneste minner om en rekke forhold som må ivaretas for at optimal brannsikkerhet skal sikres for framtidig bebyggelse.	<i>Dette er forhold som må ivaretas i videre planarbeid.</i>

Sør-Trøndelag fylkeskommune / 25.02.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Sør-Trøndelag fylkeskommune støtter planforslaget, og anbefaler planen. Har ingen vilkår for egengodkjenning av planen.	
Påpeker at kollektivløsninger i liten grad er omtalt i planens dokumenter og at en så sterk fortetting krever at det etableres et høyfrekvent kollektivtilbud. Videre må fylkeskommunen ta forbehold om endelig plassering og funksjon for de avmerkede kollektivknutepunktene innen en helhetlig kollektivløsning når strekningen Sentrum – Nyhavna - Lade er nærmere avklart.	<i>Planbeskrivelsen er revidert, og kollektivtrafikk er beskrevet ytterligere. Kollektivtilbud for østbyen skal ivaretas gjennom Miljøpakkens vurderinger i kollektivutredningen for strekningen Trondheim stasjon, Nyhavna og Lade/Leangen. Kollektivknutepunktene er tatt ut av plankartet.</i>
I bestemmelsene § 8 om hensynssone bevaring av kulturmiljø bør det legges til at forslag til regulering/søknad om nye tiltak innen sonen forelegges kulturminnemyndighet til uttalelse. Påpeker at siktaksen mellom Lade gård/kirke og Domkirka må bevares.	<i>Før det kan behandles detaljreguleringsplan eller godkjennes tiltak innenfor hensynssonen, skal det foreligge et godkjent kulturminneprogram som omfatter hele hensynssonen. Programmet skal vise hvordan kulturminner og kulturmiljø skal ivaretas. Forslag til regulering eller søknad om nye tiltak skal utformes i henhold til anbefalingene i programmet.</i>

	<i>Rådmannen mener at planforslaget ikke vil påvirke siktaksen mellom Lade gård og Domkirka.</i>
--	--

Forsvarsbygg / 13.02.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Forsvarsbygg har ingen kommentarer til planforslaget.	

Tomteeiere, festere og leietagere

Koteng Eiendom AS / 12.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Påpeker at det er fordelaktig om plankartet utformes mer generelt og prinsipielt og at bestemmelser og retningslinjer er mer utdypende om romlige kvaliteter, arealkrav til friområder osv.	<i>Plankartet er endret og utformet mer generelt. I revidert planforslag fremkommer det tydeligere hva som er planlagt som friområder, grønnstruktur, gang- og sykkelveger og gatenett. Friområder på plankartet er angitt for å sikre framtidige størrelser på disse, men endelig plassering og utforming må avklares gjennom Kvalitetsprogram for offentlige rom og behandling av den enkelte reguleringsplan.</i>
Savner en tydelig visjon for bydelen.	<i>Rådmannen mener dette er med i planarbeidet. Byplanstrategi skildres i planbeskrivelsen og blir vist gjennom illustrasjonsplan/illustrasjoner.</i>
Mener det bør legges vekt på å skape gode bomiljø og nærmiljøfunksjoner som gjør det lett å leve miljøvennlig og at det ikke bør legges begrensninger for boliger opp mot havnevirksomheten. Savner en utredning om hvilke støyutfordringer havnevirksomheten vil innebære.	<i>Rådmannen mener det innenfor kommunedelplanens rammer er tilrettelagt for gode bomiljø og miljøvennlig livsstil, blant annet gjennom stort fokus på myke trafikkanter, kollektivtrafikk, funksjonsblanding og redusert parkering på gateplan i kombinasjon med et grønt nærmiljø. Dette vil være overordnede, men likevel viktige miljøskapende tiltak. Mer detaljert tilrettelegging hører til på neste plannivå. På nåværende tidspunkt er det vanskelig å angi hvordan støybildet vil bli for den planlagte prosjekt- og beredskapskaia på Transittkaia, og også framtidig intensivt havnebruk på Pir II. Ved forslag til reguleringsplaner med boliger, må støyberegninger utføres og legitimere at boligbebyggelse kan utformes slik at gjeldende retningslinjer for støy kan overholdes.</i>
Videre bør barnehager etableres i tilknytning til alle områder med boliger, ikke begrenses til delområde 5 (Strandveikaia). Det samme gjelder nærbutikker, servicefunksjoner og lignende.	<i>Rådmannen har endret bestemmelsene slik at barnehager er sikret utbygget i flere delområder. Videre planlegging av barnehager må avklares i hver enkelt reguleringsplan, i takt med antall boliger som bygges. Retningslinje om konkret plassering av nærbutikk, servicefunksjoner og lignende tas også ut av bestemmelsene.</i>

<p>Det burde vært tatt sterkere grep for å sikre en robust og framtidsrettet transportløsning. Mener det er for defensivt å basere kollektivbetjeningen på eksisterende bussrute mellom Lade og Midtbyen. De mest sentrale byomformingsområdene og utbyggingsområdene, som Nyhavna, må være premisser for utvikling av et framtidsrettet kollektivsystem.</p>	<p><i>Det er nå laget prinsippsskisser som viser ulike alternativer, og som synliggjør at forslaget er robust med hensyn til framtidig kollektivbetjening. Miljøpakkens videre utredning om framtidig kollektivtrasé (superbuss) fra Trondheim sentralstasjon, over Nyhavna til Lade/Leangen, vil kunne avklare framtidig trasé.</i></p>
<div data-bbox="191 415 760 825" data-label="Image"> <p>Kommunedelplan Nyhavna - innspill vegsystem - ikke i målestokk -</p> <p>2015-03-11</p> </div> <p>Det bør defineres en tydelig hovedgate mellom Midtbyen og Lade som ikke belaster de områdene med størst potensiale for godt byliv/bomiljø. Det foreslås en trasé (se illustrasjon) som legges i et område som ligger delvis utenfor planområdet for KDP, men det anføres at det må sees på et større område for å finne de gode løsningene.</p>	<p><i>Planforslaget legger ingen hindringer for en framtidig trasé østover utenfor planområde. Det er vurdert alternative hovedgatetraseer til Lade øst for planområdet og planen ivaretar flere alternativer. Disse vil bli vurdert i andre planprosesser knyttet til utvikling av områdene mellom Strandveien, Ladebekken, Stiklestadveien og Jarleveien. Ringnes, Obos og Langeland og Schei vil sammen forberede grunnlaget for en eller flere reguleringsplaner for eiendommene, gjennom først å utarbeide en stedsanalyse våren 2016.</i></p>
<p>Påpeker at foreløpige kostnadsestimater tilsier at tomtebelastningen vil være høy, og at det vil være rimelig at noen av de overordna infrastrukturelementene tas inn i offentlige investeringsplaner.</p>	<p><i>Trondheim kommune praktiserer prinsippet om full kostnadsoverveltning ved utbygging av private områder. Det er likevel slik at visse elementer i planforslaget inngår i en større sammenheng og dermed kan være aktuelle for offentlige investeringer. Dette gjelder i hovedsak investeringer for opparbeidelse av gang- og sykkelvegtiltak som inngår i kommunens sammenhengende strategi, og som dermed kvalifiserer til delfinansiering gjennom Miljøpakken. Dette kan også gjelde for oppgraderte kollektivløsninger (superbuss) gjennom området.</i></p>
<p>Kostnadsberegningene som er presentert i planbeskrivelsen baserer seg på en flat fordeling, mens rekkefølgekravene fordeler infrastruktur noe ulikt på delfeltene. På dette plannivået mener de det vil være svært uheldig å fordele rekkefølgekravene på ulike felt slik det er vist i tabellen som følger planbestemmelsene. Mener at rekkefølgebestemmelsen bør være helt generelle på dette plannivået og at alle offentlige tiltak fordeles likt på alle felt.</p>	<p><i>Gjennom eget møte med merknadsstiller, mener rådmannen at det er oppnådd en bedre fellesforståelse for nødvendigheten av å opprettholde formen på og fordeling av rekkefølgekrav. Etter rådmannens oppfatning er foreliggende rekkefølgekrav både rettferdige og nødvendige for å sikre en framtidig byutvikling, i tråd med ambisjonene om en framtidig bymessig attraktiv bydel.</i></p>

Dora AS / Dora Styrmannsgata AS / 12.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
<p>Det anbefales at kommunen i den avsluttende behandlingen gir sterke føringer og mål for en forsert</p>	<p><i>Det er grunneier som sitter med nøkkelen til en forsert byomforming. Kommunens rolle som planmyndighet</i></p>

byomforming. En tidlig og betydelig andel boliger er nødvendig for å få realisert en omfattende infrastruktur.	<i>begrenser seg til å sikre god og effektiv behandling av de nødvendige programmer og reguleringsplaner som skal utarbeides.. Planen åpner for bolig i alle delområder. I hvilken grad en betydelig andel boliger kan bygges tidlig, er avhengig av flere forhold som må avklares i forslag til reguleringsplan. Sentrale forhold vil være skole- og barnehagekapasitet, trafiksikkerhet, støy, med mer.</i>
Det foreslås at rekkefølgebestemmelsene gjøres om fra en tabellform til en form som vektlegger prinsipper, sluttresultat og fordeling. Primært bes det om at tabellen utgår, da mange infrastrukturtiltak bare er løselig knyttet til det enkelte delområde.	<i>Flere møter med merknadsstiller er avholdt og rådmannen oppfatter at det nå er oppnådd en fellesforståelse om hvordan rekkefølgekravene er utformet. Se ellers rådmannens kommentar til tilsvarende merknad fra Koteng Eiendom AS.</i>
For at infrastrukturen ikke skal ligge for langt etter, samtidig som inntekter/utgifter med hensyn på infrastruktur skal være mest mulig i balanse, er det to prinsipper som vil være viktige: 1. Infrastrukturkostnader fordeles etter løfteevne, det vil si mer kostnader per kvadratmeter bolig enn per kvadratmeter næring. 2. Det bør bygges en stor andel bolig allerede tidlig i utviklingen da dette gir et tidlig løft på infrastruktur og starter en positiv sirkel for utviklingstakten.	<i>Fordeling av kostnadsbelastning mellom bolig- og næringsbebyggelse er forhold som utbygger selv må vurdere i henhold utbyggingsavtale som inngås ved vedtatte reguleringsplaner, og er ikke forhold som skal bestemmes i kommunedelplanen. Se for øvrig rådmannens kommentar til merknaden over.</i>
Eksisterende reguleringsplaner i området må hensyntas og videreføres. Det legges derfor til grunn at det ferdigregulerte delområde 3 ikke blir tillagt nye infrastrukturkostnader og rekkefølgebestemmelser utover det som ligger i gjeldende plan.	<i>Eksisterende reguleringsplaner i området videreføres. Dersom nye byggetiltak med søknad om rammetillatelse foreligger etter at kommunedelplanen er vedtatt, vil imidlertid rekkefølgekravene gjelde for disse tiltakene.</i>
<i>Det vises til figur 3 side 9 i planbeskrivelsen med hensyn til festetomter. Styrmannsgata 1-3 er bortfestet til Dora Styrmannsgata AS og ikke Johan Vinje Stål AS.</i>	<i>Illustrasjon i planbeskrivelsen er endret i henhold til merknad.</i>

ROM Eiendom AS / 11.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Rekkefølgebestemmelsenes krav kan føre til at planforslaget ikke er økonomisk gjennomførbart.	<i>Etter rådmannens oppfatning er foreliggende rekkefølgekrav både rettferdige og nødvendige for å sikre en framtidig byutvikling, i tråd med ambisjonene om en framtidig bymessig attraktiv bydel. Gjennomførbarheten i planforslaget er i stor grad avhengig av hvordan grunneierne i området organiserer seg. En organisasjon med et utbyggingssselskap og et infrastrukturselskap som kan finansiere rekkefølgetiltakene i takt med utbyggingen, vil kunne være en fordel. Se for øvrig rådmannens kommentarer til merknadene fra Koteng Eiendom AS og Dora AS.</i>
ROM Eiendom ønsker mulighet for boliger i delområde 2.	<i>Se rådmannens kommentar til merknad fra Dora AS.</i>
Detaljreguleringene må følge opp intensjonene om en bærekraftig, kompakt byutvikling, blant annet gjennom kravene til utforming av bebyggelsen.	<i>Kommunedelplanens formål er en kompakt, bymessig utvikling av Nyhavna. Dette er tydeliggjort i bestemmelsene. Planen stiller krav om detaljregulering</i>

	<i>av alle delområder, og at disse skal være i tråd med Kvalitetsprogram for offentlige rom, miljøoppfølgingsprogram og Kulturminneprogram. Krav til utforming av bebyggelsen vil dermed ivaretas i detaljplanfasen.</i>
--	--

Nyhavna Utvikling AS / 12.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Infrastrukturtiltakene framstår som svært omfattende og detaljerte på nåværende planstadium. Omfang og tidspunkt for gjennomføring av tiltakene er helt avgjørende gjennomførbarheten av planen. Det er behov for mer fokus på planenes gjennomførbarhet og mulighet for etappevis utbygging av infrastruktur og delområder. På det overordnede plannivået som kommunedelplanen representerer bør infrastrukturtiltak/rekkefølgekrav behandles mer generelt/prinsipielt.	<i>Se rådmannens kommentarer til merknadene fra Koteng Eiendom AS, Dora AS og Rom Eiendom AS.</i>
Siden boliger tåler større belastning fra infrastrukturtiltak enn næringsarealer gir differensiering mellom disse, og tidlig utbygging av boliger, økt sannsynlighet for rask utvikling av både Nyhavna og den tilhørende infrastrukturen.	<i>Se rådmannens kommentarer til merknadene fra Dora AS og Rom Eiendom AS.</i>

Lade Dekkservice AS / 02.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
I rapport "Relokalisering av eksisterende bedrifter på Nyhavna" er ikke leietakerne i Styrmannsgata 1 (huseier Dora AS) med, og er heller ikke forespurrt rundt fremtidige behov/krav. Lite aktuelt med annen lokalisering enn Nyhavna da nærhet til markedet er viktig.	<i>Rådmannen beklager at Lade Dekkservice AS ikke ble del av denne undersøkelsen. Leieforhold mellom Lade Dekkservice og huseier er privatrettslige forhold som kommunedelplanen for Nyhavna ikke omhandler. Trondheim kommune vil imidlertid fortsette samarbeidet med Trondheim havn og andre huseiere innenfor planområdet, for å bistå bedrifter i en mulig framtidig relokalisering av sin virksomhet.</i>

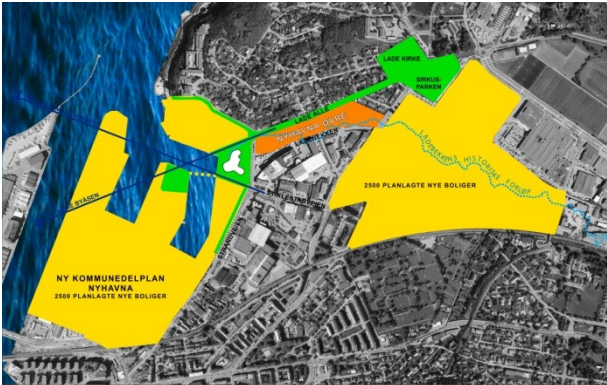
Advokat Carl Fredrik Hestbek på vegne av Norcem AS / 03.02.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Ved utvikling av planområdet og i anleggsperioden må det ikke skje endringer av strukturen som er til hinder for Norcems virksomhet 24/7. Norcem mener det er viktig at slike hensyn blir formulert i alle deler av planprosessen slik at dette ikke blir glemt.	<i>Rådmannen er kjent med Norcems virksomhet og dens behov for anløp av sementskip og landtransport av bulkbiler til og fra anlegget. Alle forslag til reguleringsplaner i området må forholde seg til de behovene som enhver virksomhet på gitt tidspunkt har.</i>

Andre næringslivsaktører

Heimdal Eiendom AS / 13.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar

<p>Mener at siktlinjer fra Lade Allé må ivaretas i KDP og at en større grad av åpenhet mellom havnebassenget og Strandveien må sikres.</p>  <p><small>Heimdal Eiendom Nyhavna Øvre Illustrasjon Bydelspark med friliggende bygning - bydelscenter 13.03.2015 1:5000 (A3) pka</small></p>	<p><i>Innspillet er hensyntatt ved at plankartet er endret. I forlengelsen av Lade Allé er det nå lagt inn forslag til gangvegforbindelse ned til kaikant på Ladehammerkaia. Dette vil sikre både en visuell og fysisk forbindelse til/fra Lade Allé.</i></p>
<p>Kvalitetskrav og åpenhet i tilknytning til havnebassengets indre del, som bybad og byrom, må forankres i planen.</p>	<p><i>Plankartet er justert, slik at det nå er friområder på begge sider av havnebassengets indre del (på Kullkranpiren og Strandveikaia). I tillegg er sammenhengende gang- og sykkelforbindelser langs havnebassenget ivaretatt. Ytterligere detaljering om bruk og utforming skal ivaretas gjennom Kvalitetsprogram for offentlige rom.</i></p>
<p>Kaifront bør flyttes lenger mot øst og sikre åpenhet og tilgjengelighet til sjøen. Mener dette er en mer økonomisk/realistisk løsning.</p>	<p><i>Rådmannen er uenig i merknadsstillers vurderinger om konsekvensene for en utfylling ved Strandveikaia. Rådmannen er imidlertid enig i at vann er en kvalitet som må utnyttes ved utforming av nye kaifronter. Vinnerforslaget i arkitektkonkurransen European 13 har eksempelvis vist et forslag til utvikling av området med kanaler.</i></p>
<p>Påpeker at illustrasjoner i saksframlegget viser en angivelse av grøntstruktur utenfor kommunedelplanens avgrensning som ikke er i samsvar med kommunedelplanens arealdel. For eksempel vises en betydelig del av eiendommen Lade Allé 9 som grønt, mens dette område er vist som sentrumsformål i KPA.</p>	<p><i>Illustrasjonene er grovt skisserte og må ikke leses som juridiske plankart. Intensjonen er å vise Lade Allé som et viktig grøntdrag som må få en videreføring/sammenheng ved utformingen av kommunedelplanen for Nyhavna. Illustrasjonene er endret til sluttbehandling.</i></p>

Sivilarkitekt Odd Håkon Byberg / 13.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
<p>Det etterspørres en regulert forbindelse gjennom kvartalet der Dora II og Trondheim Maritime Senter ligger, samt en offentlig øst-vest-forbindelse nord for Dora II, for å sikre gode forbindelser mellom østre og vestre del av planområdet.</p>	<p><i>Reguleringsplan for Trondheim Maritime Senter ble vedtatt i 2008, og står ferdig oppført i februar 2016. Prosjektet er utformet slik at etterspurt forbindelse nord-sør ikke er mulig. Øst-vest-forbindelse nord for Dora II er ikke lagt inn i planen grunnet eksisterende drift i dokker og eierforhold, samt at verneverdig mur for Dora II hindrer en slik forbindelse.</i></p>
<p>F15 og F16 bør være gjennomgående til Ormen Langes vei dersom de skal være offentlig tilgjengelige.</p>	<p><i>Rådmannen er enig med merknadsstiller. Friområdene nå er utvidet, og vist gjennomgående til Ormen Langes vei i revidert plankart.</i></p>
<p>Påpeker at de offentlige arealene planen fastsetter, bør være så geometrisk enkle som mulig og så</p>	<p><i>Rådmannen mener at grønt og friområder har fått en god fordeling i planområdet. De bindes sammen av et</i></p>

<p>sammenhengende som mulig. Savner en offentlig forbindelse mellom friområde F3 og kaiarealene på vestsiden av Kullkranpiren.</p>	<p><i>nett av grønne gang- og sykkelveger. En offentlig gangforbindelse mellom F3 (F1 i revidert plankart) og vestsiden av Kullkranpiren er ivaretatt i planforslaget.</i></p>
--	--

ARC Arkitekter AS v/Thor Walter Andersen / 12.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
<p>Mener at planen framstår som uferdig, og at de fleste viktige beslutninger er utsatt til <i>Kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur</i>. Mener det derfor er viktig at dette programmet legges ut på høring.</p> <p>Mener kommunedelplanen bør gi føringer for en del forhold, blant annet;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nye romlige og funksjonelle sammenhenger for verneverdig bebyggelse • Overordnede vurderinger av byggehøyder i forhold til dimensjonene på offentlige rom. • Form og størrelse på utfyllingsområder, nytt land. 	<p><i>Kvalitetsprogrammet for offentlige rom skal legges ut på høring. Rådmannen mener at kommunedelplanen er utformet på riktig detaljeringsnivå, og at en del av forholdene som merknad stiller etterspør ikke er hensiktsmessig å bestemme på nåværende tidspunkt. Videre føringer for håndtering av verneverdig bebyggelse skal avklares i Kulturminneprogrammet. Planforslaget er nå noe mer detaljert ved at det for eksempel er gitt retningslinjer om at bebyggelse opp mot friområder må utformes slik at gode solforhold blir ivaretatt. Form og størrelser for utfyllingsområder skal gis i Kvalitetsprogrammet for offentlige rom.</i></p>
<p>Mener at havnevirksomhet vil være støyende og lite forenlig med hovedformålet om å legge til rette for en bymessig byutvikling. Videre påpekes det at vegtilførsel hit, med den veggeometrien som kreves for store kjøretøy, er lite forenlig med ønsket gategeometri.</p>	<p><i>Rådmannen må forholde seg til mandatet for planutarbeidelsen. Rådmannen mener det er avgjørende at Trondheim Havns interesser blir ivaretatt i planforslaget. I bestemmelsene stilles det krav om at støy av samlet støybelastning (sumstøy) skal utredes ved utforming av den enkelte reguleringsplan. Veggeometrien må håndteres i forbindelse med første reguleringsplan, gjennom krav om Kvalitetsprogram for offentlige rom.</i></p>
<p>Det etterlyses visjoner for Nyhavna som kommuniserer med publikum.</p>	<p><i>Visjon, konsept og byplanstrategi beskrives i planbeskrivelsen og illustreres i illustrasjonsplan/ illustrasjoner.</i></p>
<div data-bbox="162 1344 771 1732" data-label="Image"> </div> <p>Det bør etableres så mange koblinger som mulig under jernbanetraseen slik at Nyhavna kan kobles sammen med Svartlamon og Lademoen. Minst en av disse kjørbare.</p> <p>En ny bru nord for Pirbrua kan bidra til å avlaste dagens</p>	<p><i>Generelt for merknaden vil rådmannen hevde at forslagene ikke er:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • i tråd med overordnede nasjonale og kommunale føringer og målsettinger • gjennomførbare på grunn av økonomiske, trafikale eller eiendomsmessige forhold • i overenskomst med Trondheim Havns behov for framtidige havnearealer • godt nok fundert med hensyn til potensielle uønskede konsekvenser for økt biltrafikk <p><i>Det er mulig at eksisterende sidespor på Nyhavna vil fjernes ved etablering av ny godsterminal sør for byen. Dette vil gi bedre sammenheng med Svartlamon. Rådmannen vil imidlertid ikke anbefale sammenkoblinger for biltrafikk, men heller prioritere gang- og sykkelveger. Planen er ikke til hinder for en bru nord for Pirbrua,</i></p>


<p>rundkjøring ved Strindheim tunnelen og bidra til å fordele trafikkbelastningen.</p> <p>Planlagt bro i forlengelsen av Stiklestadveien bør være kjørbar for intern ringforbindelse som kan mate bydelen og gjøre de vestre delene av Nyhavna mer tilgjengelig.</p>	<p><i>men den må da etableres noe lenger sør for ikke å komme i konflikt med Trondheim Havns virksomheter på Pir II. Rådmannen vil imidlertid anbefale at en mulig framtidig bru her bør forbeholdes kollektiv- og gang- og sykkeltrafikk.</i></p> <p><i>En bru for kjøretøy mellom Kullkranpiren og Strandveikaia mener rådmannen vil være i strid med målsetting om at all vekst i persontrafikk skal tas med miljøvennlige transportmidler.</i></p>
<p>Det må legges opp til en realistisk parkeringsdekning slik at bydelen blir attraktiv/tilgjengelig. Anbefaler symmetriske bygater med langsgående parkering.</p>	<p><i>Utformingsprinsipper for bygatene, inkludert overflateparkeringsprinsipper, vil bli satt i Kvalitetsprogram for offentlige rom. For øvrig legges det til grunn at parkeringen i området i all hovedsak skal legges til parkeringskjellere, og at skjerpede parkeringsbestemmelser gjelder.</i></p>
<p>Utfylling av Strandveikaia vil være uheldig for eksisterende bebyggelse her.</p>	<p><i>Rådmannen er uenig i at en slik utfylling vil være negativ for eksisterende bebyggelse, da disse ikke er anlagt som bygninger som har et forhold til kaikanten.</i></p> <p><i>Reguleringsplan for delområdet skal avklare hvordan eksisterende bygninger skal inngå i en ny sammenheng.</i></p>
<p>Det må begrunnes hvorfor det åpnes for høyere bebyggelse på to attraktive tomter.</p>	<p><i>Prinsippet for hvor det åpnes for høyere bebyggelse er nå endret noe. Rådmannen vil til sluttbehandling anbefale at det kan åpnes for høyere bebyggelse (inntil ti etasjer) ved Lademoen stasjon, nord på Strandveikaia og lengst øst på Ladehammerkaia. Dette er delområder hvor det er naturlig å legge bydelsfunksjoner og hvor det i tillegg vil være god kollektivdekning. Planforslaget til førstegangsbehandling viste området ytterst på Transittkaia som utbyggingsområde hvor det kunne vurderes høyere bebyggelse. Dette er nå tatt ut og erstattet som grøntområde og utvidet havneareal.</i></p>

Arkitektene Vis-à-vis AS v/ sivilarkitekt Tore Wiger / 13.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
<p>Merknaden er formulert som et leserinnlegg som senere stod på trykk i Adresseavisen, med to hovedbudskap:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prioritért boligbygging i høy grad og på bekostning av kontorbygg. Mest mulig boliger gir best grunnlag for en bydel som lever også om kvelden og i helgene. Typiske sentrumsformål bør prioriteres nærmere Midtbyen, eksempelvis på Brattøra når godsterminalen forsvinner. • Trondheim kommune må vise muskler i byutviklingen. Det kan de gjøre ved å sikre seg de beste tomtene på Nyhavna for å utvikle boliger for ungdom, studenter, barnefamilier og eldre. Alternativt må disse områdene reguleres til disse formålene. De private eiendomsutviklerne må selvsagt slippe til, men 	<p><i>Hvor detaljerte bestemmelsene bør være med tanke på formålsfordeling i planområdet har vært en pågående diskusjon gjennom hele planprosessen. Det er viktig at kommunedelplanen avklarer at området skal omdannes fra havne- og industriområde til sentrumsformål, og slik legger til rette for en variert bymessig bebyggelse som kan inneholde arbeidsintensive næringer, boliger, handel, offentlige institusjoner med mer. Utover dette er det ikke fastlagt noen fordelingsprosent mellom bolig og næring. Dette vil avhenge av merkedsutvikling og samfunnmessige forhold som enda ligger langt fram i tid, og derfor må planen gi rom for fleksibilitet på dette punktet. Planen har imidlertid retningslinjer som sier at det bør være en blanding av bolig og næring innenfor alle delområder. I tillegg sikrer planen at en variert boligsammensetning skal ivaretas i oppfølgende</i></p>

ikke få fritt spillerom.	<i>planarbeid. I hvilken grad Trondheim kommune skal gå aktivt inn å sikre boligutbygging for bestemte beboergrupper, er et overordnet politisk spørsmål som kommunedelplanen ikke omhandler. I eget vedlegg er ulike gjennomføringsstrategier, utbyggingsmodeller og kommunens mulige rolle i dette, problematisert.</i>
--------------------------	---

Asplan Viak AS v/Sissel Arctander / 16.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
<p>Merknadstiller har forslag til en annen organisering av hovedårer gjennom bydelen og hvordan disse skal tilknyttes bydelene rundt. Har også forslag til hvordan disse kan utformes og hvordan storkvartalene disse gir, kan underdeles med lokalgater.</p> 	<p><i>Se rådmannens kommentar til merknad fra ARC Arkitekter AS.</i></p>
<p>Mener videre at det bør legges til rette for en ellever-fotballbane i området. Det bør ikke være en maksimumsgrense for antall dagligvarebutikker. Det er viktig å regulere størrelse og utforming av butikker, som for eksempel at de ikke skal være større enn 200 kvadratmeter, at de skal ligge i første etasje og henvende seg mot hovedgater. Det bør ikke være begrensninger på serveringssteder.</p>	<p><i>Det er ikke vurdert å være behov for ellever-fotballbane i planområdet. Imidlertid kan friområde F5 romme en sjuer-fotballbane, og dette er vurdert som mer formålstjenelig. Kvalitetsprogram for offentlige rom skal gi føringer for innhold og utforming for friområdene. Bestemmelse om maksimumsgrense for dagligvareetablering er tatt ut. Kommuneplanens arealdel gjelder. Kjøpesenter tillates ikke. Planen har bestemmelser knyttet til utforming av første etasjer, samt tilrettelegging for utadrettet virksomhet mot større overordnede gater. Rådmannen mener at en begrensning på butikkstørrelser til maks 200 kvadratmeter er lite hensiktsmessig og for detaljert på dette plannivået. Det er ikke satt begrensninger på serveringssteder i planen.</i></p>

Interesseorganisasjoner

Næringsforeningen i Trondheim v/Børge Beisvåg / 13.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Nyhavna må gis en svært god kollektivdekning.	<i>Det foreslås egen kollektivtrasé. Planen er heller ikke til hinder for andre framtidige kollektivtraseer med superbustandard. Dette skal utredes gjennom Miljøpakken.</i>
Dagligvareprofil på inntil 2000 kvadratmeter for området er lite. Særlig hvis boligandel økes.	<i>Kommuneplanens arealdel gjelder. Det tillates ikke kjøpesenter, utover det sier ikke kommunedelplanen noe om etablering av dagligvare.</i>
Det stilles spørsmål ved hva merverdien av et infrastrukturselskap er for gjennomføringen av planen.	<i>Planen tar ikke stilling til organisering av utbygging i området. Forslag om etablering av et infrastrukturselskap er lansert av Trondheim Havn. Et infrastrukturselskap vil kunne håndtere/administrere rekkefølge på etablering av infrastrukturtiltak, samt kostnader knyttet til disse. Rådmannen mener det vil være en fordel med hensyn til framdrift og forutsigbarhet, om utbyggingen av infrastrukturen håndteres av en eier/organisasjon.</i>

Syklistenes Landsforening i Trondheim / 26.02.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Mener generelt at det er mange gode grep i planen, med gode gang- og sykkelvegforbindelser både innenfor og til/fra omgivelsene.	
Ny bru over Nidelva mellom Båtsmannsgata og Pir II vil gi en trygg forbindelse for syklende og gående mellom Nyhavna og Brattøra.	<i>Planforslaget legger til rette for etablering av en slik bru på sikt, imidlertid lengre sør på Pir II, se rådmannens kommentar til merknad fra ARC Arkitekter AS.</i>
Det må vurderes om sykkelveg er overflødig på noen vegstrekninger, for eksempel Skippergata og Båtsmannsgata.	<i>Prinsipper for utforming av sykkelanleggene innenfor planområdet skal vurderes mer inngående i Kvalitetsprogram for offentlige rom.</i>
Ulike krav til sykkelparkering bør stilles for ulike bruksområder.	<i>Det stilles følgende krav til sykkelparkering i bestemmelsene: Bolig: minimum 2 per 50 m2 BRA Kontor: minimum 2 per 100 m2 BRA Forretning/service: minimum 2 per 100 m2 BRA.</i>
Det stilles spørsmål ved nødvendigheten av en firefelts veg i Maskinistgata.	<i>Gateverrsnittet er ikke fastsatt i kommunedelplanen. Dette vil gjøres i forbindelse med utarbeidelse av Kvalitetsprogram for offentlige rom og gjennom Miljøpakkens vurderinger i kollektivutredningen for strekningen Trondheim stasjon, Nyhavna og Lade/Leangen. <i>Dersom det blir en firefelts gate, vil to felt være forbeholdt kollektivtrafikk.</i></i>
Det stilles spørsmål om trafikkberegningene er basert på for høye tall for bilhold.	<i>Det er utarbeidet en revidert trafikkvurdering. Tallene er ikke helt oppdatert i henhold til endringer i bestemmelsene, men det er rådmannens vurdering at</i>

	<i>trafikkanalysen er tilstrekkelig slik den foreligger. Revidert trafikkvurdering viser noe redusert trafikk i forhold til opprinnelig trafikkvurdering.</i>
Det kan ikke medføre riktighet at det er opparbeidet sykkelfelt i Strandveien parallelt med Maskinistgata som anført på side ti i planbeskrivelsen.	<i>Dette er feil og nå rettet opp i planbeskrivelsen.</i>

LO / 18.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Er sterkt uenig i kommunedelplanens hensikt om å omdanne Nyhavna fra industrihavn til såkalt sentrumsformål. Nyhavna bør være et område hvor det tilrettelegges for videre drift og utvikling av eksisterende bedrifter og hvor det gjøres plass til nyskapende maritime produksjonsbedrifter. Hvordan de eksisterende virksomhetene på Nyhavna ser på aktiviteten i dag og framover i tid, må være et hovedmoment i kommunens videre arbeid med å planlegge og tilrettelegge for videre næringsutvikling i virksomhetsområde Nyhavna.	<i>Rådmannen forholder seg til politisk føring, gitt i sak om oppstart av kommunedelplanarbeidet om at området skal ivareta Trondheims behov for byutvikling, samtidig som det tas hensyn til Trondheim Havns interesser. Rådmannen mener foreliggende planforslag ivaretar dette på en god måte. Rådmannen er enig i at eksisterende virksomheter på havna må følges opp med hensyn til å finne arealer for relokalisering. Dette er et arbeid som vil bli gjennomført i samarbeid med Trondheim Havn.</i>

Idrettsrådet / 23.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Savner at behovet for idrettsanlegg er tatt inn i planbestemmelsene § 5 Bebyggelse og anlegg. Dette bør inn som eget punkt "Anlegg for idrett og fysisk aktivitet". Videre bør det i rekkefølgebestemmelsene § 9.2 tas inn krav om at anlegg for idrett og fysisk aktivitet skal være på plass før brukstillatelse av boenheter kan gis. Det bør i planen settes av arealer til idrettsanlegg, herunder blant annet fleridrettshall og kunstgress fotballbane. For idretter som mangler anlegg i bydelen og har behov for dette, slik det framkommer av PIF-plan og idrettens egen prioriteringsliste, bør det vurderes etablering av anlegg i området. Dette kan gjerne integreres som en del av annen offentlig bebyggelse.	<i>Da det ikke er avklart hvor mye boligbebyggelse som kan etableres i området, er det ikke satt krav om idrettshall. Det er satt av arealer på Kullkranpiren som er store nok til en sjuer-fotballbane.</i>

AtB / 10.04.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Savner en bedre beskrivelse av tiltak for å oppnå best mulig kollektivtilbud, og at man ser kollektivtilbudet i sammenheng med Østbyen generelt.	<i>Planbeskrivelsen er revidert, og det er utarbeidet nye illustrasjoner som viser mulige alternative kollektivtraseer over Nyhavna. Det er for øvrig behov for en gjennomgang av kollektivtilbudet for Østbyen på et overordnet nivå. Miljøpakken vil gjennomføre en utredning av kollektivtrasé (superbuss) fra Trondheim Sentralstasjon til Lade/Leangen, via Nyhavna.</i>

Naboer

Sameiet Solsiden Marina / 16.02.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Stiller seg negative til at det planlegges gang- og sykkelbru over utløpet til båthavnen i Rosenborgbassenget. En bru vil redusere adkomstmulighetene til båtplassene, og det bes derfor om at brua tas ut av planforslaget.	<i>Det vil være svært viktig for utviklingen av Nyhavna at en bru over Rosenborgbassenget blir realisert. En slik forbindelse vil være avgjørende for å skape gode forbindelser til nærområdet. Mulighet for inn- og utseiling bør imidlertid opprettholdes, da det er ønskelig at dagens bruk av Solsiden Marina kan videreføres.</i>

Svartlamon Boligstiftelse / 12.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Påpeker at det er feil i sol/skyggediagrammet som er vedlagt saken. Forbeholder seg retten til å komme med ny merknad når reviderte diagram foreligger.	<i>Kommunedelplanen gir ingen direkte mulighet til å sette i gang utbyggingstiltak. Det stilles krav om detaljregulering av alle delområder, og det skal da utarbeides nye sol/skyggediagrammer. Sol/skyggediagrammet som er utarbeidet i denne omgang er kun veiledende. Svartlamon boligstiftelse vil da være høringspart, og får mulighet til å uttale seg til planforslaget. Det er også gitt retningslinje om at bebyggelse langs Strandveien og Maskinistgata visuelt skal underordne seg Dora I og den antikvariske bebyggelsen.</i>
Det etterlyses støykart som viser støybelastning for Svartlamon som resultat av utbygging på Lade, Lilleby og Nyhavna.	<i>Det stilles krav i bestemmelsene om utredning av støy/sumstøy i forbindelse med detaljregulering av de enkelte delområdene.</i>
Det etterlyses byggegrenser mot Svartlamon, og settes spørsmålsteget ved bredden på grøntdrag som ligger langs Strandveien	<i>Byggegrenser vil defineres i detaljplaner. Bredden på grøntdrag langs Strandveien er nå økt.</i>

Svartlamon beboerforening / 12.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Ønsker at det videre planarbeidet skal synliggjøre at Trondheim kommune har visjoner og ambisjoner for Trondheim som en framtidsrettet, miljøvennlig og inkluderende by, og som tar målet om å ”styrke Trondheim som en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig.	<i>Rådmannen mener det endelige planforslaget ivaretar dette, se planbeskrivelse.</i>
Ønsker at det etableres strukturer som fremmer medvirkning og selvbestemmelse også etter at utbyggingen er avsluttet.	<i>Dette kan ikke ivaretas i kommunedelplanen.</i>
Kollektivtransport og biltrafikk bør ikke plasseres i samme trasé. Bruk av shared space bør tas i bruk til interne bil,- gang og sykkelveger for å gjøre overgangen mykere til et framtidig bilfritt område.	<i>Det er tatt inn illustrasjoner om alternativer for kollektivtransport. Shared space kan vurderes i forhold til enkelte gater og vil avklares gjennom arbeidet med Kvalitetsprogram for offentlige rom.</i>

Det bør stilles krav til boligsammensetning, både med hensyn til størrelse, pris og kommersielt eierskap. Uten dette er det urealistisk at Nyhavna blir en levende, inkluderende og bærekraftig bydel.	<i>Det er tatt inn krav om variert boligsammensetning i bestemmelsene til planen. Utover dette kan ikke planen bestemme framtidig boligpolitikk.</i>
Det foreslås at kvartalene reduseres i størrelse, og at man deler kvartalene opp i mindre tomter slik at man oppnår variasjon. Det bør vurderes om første etasje bør gjøres generell og forbeholdes utleie av nærings, handel og kulturlokale for å fremme småskalavirksomhet.	<i>Det er tatt inn i bestemmelser og retningslinjer til kommunedelplanen at det er ønskelig med tverrforbindelser gjennom kvartalene for gående og syklende. Det er tatt inn retningslinjer at alle førsteetasjer bør ha en brutto gjennomsnittshøyde på minimum fire meter, og første etasje mot større overordnede gater skal være tilrettelagt for utadrettet virksomhet.</i>
Det bør avsettes areal til offentlige, ikke-kommersielle virksomheter.	<i>Det stilles krav om barnehage i flere delområder. I tillegg åpner planen for en blanding av bolig, kontor og besøksintensiv virksomhet som forretning, privat og offentlig tjenesteyting og kultur- og servicefunksjoner.</i>
Det etterlyses en helhetlig strategi for å ivareta allerede etablerte kunstneriske virksomheter og kulturformål.	<i>Dette kan ikke ivaretas gjennom kommunedelplanen.</i>

Lademoen vel / 13.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Det etterlyses overordna mål for en bærekraftig og miljømessig utvikling av en stor bydel. En KDP av en slik størrelse og betydning bør ha tydelige og ambisiøse mål om bærekraftig byutvikling.	<i>Det stilles krav om utarbeidelse av et miljøoppfølgingsprogram for hele bydelen. Programmet skal være godkjent av kommunen og legges til grunn for forslag til reguleringsplan. Dette skal gi utbyggere, utviklingsselskap, alle samarbeidspartnere og øvrige aktører et felles grunnlag for gjennomføring av Nyhavnautviklingen ut i fra miljø- og bærekraftsmål.</i>
Savner åpne områder mot sjøen.	<i>Plankartet er justert, slik at friområder mot sjøen er økt i størrelse, se Kullkranpiren, Strandveikaia, Ladehammerkaia og Transittkaia.</i>
Det må settes av nok areal til grønnstruktur på plankartet	<i>Rådmannen mener det er satt av tilstrekkelig areal til offentlig grønnstruktur. Hvert delområde skal bygges ut i henhold til Uteromsveilederen, i tillegg til de arealene som er avsatt til offentlig grønnstruktur.</i>
Finner planarbeidet lite ambisiøst med tanke på å ta framtidig trafikkøkning utelukkende på kollektivtrafikk slik klima- og energihandlingsplanen legger opp til.	<i>Rådmannen mener planen tilrettelegger for løsninger som er tilstrekkelige for å ta framtidig trafikkøkning med miljøvennlige transportmidler. Miljøpakkens vurderinger i kollektivutredningen for strekningen Trondheim stasjon, Nyhavna og Lade/Leangen vil belyse temaet ytterligere.</i>
Det må stilles kvalitetskrav med tanke på forventet forurensing i grunnen.	<i>Bestemmelser i KPA gjelder. Miljøoppfølgingsprogrammet kan utdype ytterligere hva dette innebærer av tiltak på Nyhavna.</i>

Privatpersoner

Bjørn Røe / 13.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Maks høyde bør settes til fem etasjer. De to Dora anleggene bør være maks høyder.	<i>Rådmannen mener at fjern- og nærstudier viser at området kan tåle den anbefalte høyden på fem til sju etasjer.</i>
Bebyggelse på ROM Eiendoms tomt bør relateres til Svartlamon mer enn til Dyre Halses gate, da bebyggelse her ikke har gode dimensjoner. De bryter med resten av Østbyen.	<i>I retningslinjene til planen anføres det at bebyggelse langs jernbane og Maskinistgata skal underordne seg Dora I visuelt.</i>
Problematisk at all veitrafikk må gjennom rundkjøringen ved enden av Strindheimtunnelen. Dette punktet kan bli overbelastet ved alvorlige uhell og lignende i området. All trafikk mot sentrum vil da bli blokkert. Etterspør egen vurdering og alternative planer for veitrafikken.	<i>Det er utarbeidet en revidert trafikkanalyse. Denne viser at rundkjøringen er det sårbare punktet i trafikksystemet sør for Nyhavna. Derfor kan det bli aktuelt å innføre kompenserende tiltak for å begrense biltrafikk. Det settes maksimumsgrenser for parkering for bolig i reviderte bestemmelser. Det er også vurdert alternative traseer for kollektivtrafikken, som ikke går gjennom rundkjøringen ved Strindheimtunnelen. Planen er ikke til hinder for en realisering av disse på sikt.</i>

Nina Rieck / 10.03.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Anmoder om at det blir utført en overordnet lokalklimaanalyse for å kartlegge hvilke soner som egner seg best til opphold og ulik arealbruk ut fra hensyn til vind. Det er også viktig med analyser på mer detaljert nivå innenfor delområdene. Stadig mer ekstreme værforhold gjør det ekstra viktig å ta hensyn til dette temaet.	<i>Det stilles krav i bestemmelsene om at det skal utføres lokalklimaanalyser for hvert delområde som reguleres.</i>

Harald Dragland / 25.02.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Etasjene på gatenivå blir viktige for å oppnå et levende pulserende miljø. Foreslår at det i bestemmelsene angis at en viss prosent av første etasjes areal (kanskje femti prosent) skal være disponibelt for annet enn bolig og kontor. Gjerne med en etasjehøyde på tre-fire meter.	<i>Bestemmelsene er endret slik at innspillet er ivarettatt. Viser til kommentar til merknad fra Svartlamon beboerforening.</i>

Anders Beitnes / 10.02.2015

Oppsummert merknad	Rådmannens kommentar
Planen legger ikke i tilstrekkelig grad til rette for et offentlig signalbygg.	<i>Planen er ikke til hinder for et offentlig signalbygg.</i>