

## Oppsummering av høringsinnspill etter begrenset offentlig ettersyn 09.06.21-27.09.21 og Kommunedirektørens vurdering

Nyhavna Utvikling AS ble etablert etter at Kvalitetsprogram for Nyhavna hadde vært på offentlig ettersyn. Kvalitetsprogrammet ble derfor lagt ut på begrenset offentlig ettersyn sommeren 2021. Grunneierene Koteng Eiendom AS, Trondheim Havn IKS, Bane Nor Eiendom AS og Dora Holding AS ble invitert til høringen, i tillegg til Tensio og Statkraft Varme.

Nyhavna Utvikling AS	Kommunedirektørens vurdering
<p><b>Økonomisk belastning</b> Nyhavna Utvikling AS mener Kvalitetsprogram for Nyhavna må tydeliggjøre omfanget av kostnader, fordeling av disse og når belastningen kommer i tid.</p>	<p>Kommunedirektøren mener slike avklaringer ikke hører hjemme i Kvalitetsprogram for Nyhavna. Hvem som skal utføre og finansiere tiltak kan ikke vedtas før det foreligger en vedtatt reguleringsplan.</p> <p>Kommunedirektøren mener at ved vedtak av Kvalitetsprogram for Nyhavna vil målene for Nyhavna fastsettes. På bakgrunn av dette kan kommunen og grunneiere utarbeide en forpliktende gjennomføringsstrategi for utvikling av området som blant annet kan tydeliggjøre fordeling av ansvar og kostnader for gjennomføring av nødvendige tiltak.</p>
<p><b>Nyhavna Utvikling AS om sin egen rolle</b> Selskapet presiserer at de har et særansvar for gjennomføring av kommunedelplanen. Høringsuttalelsen belyser selskapet målsetninger og utviklingen av bydelen på den måten selskapet anser riktig og hensiktsmessig.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p> <p>Kommunedirektøren mener Nyhavna Utvikling AS har i kraft av sin formålsparagraf et særansvar for å forvalte sine eiendommer på Nyhavna på en måte som sikrer helhet, kvalitet og bærekraftige løsninger bedre enn det som er pålagt gjennom plan- og bygningsloven.</p>
<p><b>Fleksibilitet for videre utvikling</b> Nyhavna Utvikling AS mener Kvalitetsprogram for Nyhavna legger for sterke føringer for videre utvikling gjennom "skal"-bestemmelser og ikke ivaretar den nødvendige fleksibiliteten for en utvikling som skje over mange år.</p>	<p>Kommunedirektøren mener det er viktig å bruke "skal"- formuleringen der det er foreslått fordi dette tydeliggjør hvilke tiltak som må gjøres for å realisere vedtatte mål for utviklingen av Nyhavna.</p> <p>Kommunedirektøren mener at bestemmelsene §§ 3.2 og 3.3 i Kommunedelplan for Nyhavna som sier at programmene "(...) skal legges til grunn for alle planer på Nyhavna" medfører at det er hjemmel for å bruke "skal".</p> <p>Kommunedirektøren mener videre at de skal-bestemmelsene er tilstrekkelig overordnede. Kvalitetsprogram for Nyhavna presiserer følgende: "Alle reguleringsplaner skal utarbeides slik at de er i henhold til overordnede målsettinger og de mål og premisser Kvalitetsprogrammet setter. Gjennom planarbeidet skal kvalitetene konkretiseres. Detaljerte løsninger fastsettes og</p>

	<p>gjøres juridisk bindende gjennom planbestemmelser, plankart og rekkefølgekrav.”</p> <p>Kommunedirektøren har til sluttbehandling forenklet enkelte forslag til tiltak.</p>
<p><b>Mangfoldig boligsammensetning</b>  Nyhavna Utvikling mener det er uklart hvem som skal dekke kostnader for kommunens boligsosiale politikk og anser det uhensiktsmessig og lite gjennomførbart at Nyhavna Utvikling AS skal ivareta en sosialpolitisk rolle gjennom utvikling av området.</p>	<p>Til sluttbehandling er punkt om mangfoldig boligsammensetning formulert slik: “På Nyhavna er det et mål å tilrettelegge for et mangfoldig tilbud av boligtyper slik at barnefamilier, førstegangskjøpere og personer med lav inntekt kan bo på Nyhavna. Det bør være en variasjon av typologier og botilbud (alternative boformer, kommunale utleieboliger og kategori-boliger) innenfor hvert delområde.”</p> <p>Kommunedirektøren vil påpeke at kommunen har mange roller, av både offentlig og privat karakter. Kvalitetsprogrammet vil gi uttrykk for kommunens ambisjoner og forventninger innenfor en rekke av disse områdene. Nyhavna Utvikling AS er tiltenkt en viktig rolle for å sikre at målene kan følges opp med aktuelle virkemidler. Dette gjelder også målet om mangfoldig boligsammensetning.</p> <p>Kommunedirektøren vil for ordens skyld nevne at når Nyhavna Utvikling AS skriver at det tvilsomt om det er hjemmel for å kreve at utbygger dekker kostnader til boligsosiale tiltak, og viser til plan- og bygningsloven kapittel 17, så er beskrivelsen av problemstillingen ikke helt treffende. Det aktuelle forbudet gjelder avtale om bidrag fra utbygger eller grunneier til skoler, barnehager, sykehjem eller tilsvarende tjenester som det offentlige i medhold av lov er forpliktet til å skaffe til veie, jamfør forskrift om forbud mot vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler.</p>
<p><b>Saksbehandlingsregler/juridisk status</b>  Nyhavna utvikling AS mener KDP Nyhavna § 3.1 og 3.2 er saksbehandlingsregler og at dette er i strid med plan- og bygningsloven.</p> <p>Nyhavna utvikling AS anser ikke Kvalitetsprogram for Nyhavna som en del av KDP Nyhavna, med mindre man vedtar en ny KDP. Nyhavna Utvikling anser kvalitetsprogram for Nyhavna som en ambisjon og rettesnor, men ikke bindende på konkrete løsninger eller saksbehandling.</p>	<p>Kommunedirektøren viser til at det i medhold av plan- og bygningsloven § 11-8 kan stilles “krav om reguleringsplan for visse arealer eller for visse tiltak”. Kommunedirektøren mener at kravet i § 3.1 om “godkjent detaljreguleringsplan for hovedgate og kollektivtrasé” er i samsvar med disse forutsetningene.</p> <p>Kommunedelplan for Nyhavna § 3.2 og § 3.3 fastsetter at de fire programmene “ (...) skal legges til grunn for alle planer.” I dette ligger at kunnskap og føringer for utviklingen av Nyhavna programmene legger skal følges opp i alle planer, men ikke at Kvalitetsprogrammet erstatter kommunedelplanen.</p> <p>Kvalitetsprogrammet presiserer at “Alle reguleringsplaner skal utarbeides slik at de er i</p>

	<p>henhold til overordnede målsettinger og de mål og premisser Kvalitetsprogram for Nyhavna setter. Gjennom planarbeidet skal målene konkretiseres. Detaljerte løsninger fastsettes og gjøres juridisk bindende gjennom planbestemmelser, plankart og rekkefølgekrav.</p>
<p><b>Nullutslippsbydel</b> Bystyret vedtok 21. november 2019 at Nyhavna skal utvikles som et nullutslippsområde. Nyhavna Utvikling AS er enige i ambisjonsnivået sett i lys av nasjonale og lokale miljø- og bærekraftsmål, og at vedtaket skal fungere som en rettesnor for videre prosess. Men en «skal»- formulering kan låse fremtidig handlingsrom sett i lys av teknologisk utvikling og regulatoriske endringer som måtte komme gjennom tiårene området skal utvikles.</p>	<p>Kommunedirektøren viser til vedtak i Bystyrets møte 21.11.19, i sak 140/19 "(...). Sluppen, Campus, Granåsen og Nyhavna skal utvikles til å bli nullutslippsområder."</p> <p>Kommunedirektøren er ikke enig i at en slik ambisiøs målsetting for miljøløsninger gir et begrenset spillerom for framtidig utvikling. En "skal"-formulering er et sterkt signal til både Nyhavna utvikling og andre aktører. Den inneholder ikke bindinger for valg av teknologi eller forretningsmodeller.</p> <p>Kommunedirektøren mener at målsetning om at et stort område som Nyhavna skal utvikles til et nullutslippsområde vil kunne være en pådriver for den nødvendige utviklingen innen både teknologi og juridisk rammeverk.</p>
<p><b>Havnedrift på Transittkaia</b> Nyhavna Utvikling påpeker at fortsatt havnevirksomhet på Transittkaia er en utfordring mot realiseringen av et attraktiv bolig- og byområde på Nyhavna særlig med tanke på trafiksikkerhet og støy.</p> <p>Arealbruk for å sikre store (lange og tunge) transporter til og fra havneområdet legger beslag på arealer og fører til store kostnadsøkninger for området. Denne utfordringen må løses gjennom videre planbehandling og utbyggingsavtaler.</p>	<p>Kommunedirektøren anerkjenner problemstillingen.</p> <p>Kvalitetsprogrammet har forholdt seg til KDP Nyhavna som regulerer området til formål <i>Havn</i>, og pekt på tiltak som vil kunne redusere de negative konsekvensene som havnevirksomheten vil ha på bydelen for øvrig.</p>
<p><b>Fordeling bolig/næring</b> Nyhavna Utvikling mener for mye areal er tenkt avsatt til næring. Kommunedelplanen legger føringer for dette langs Kobbegate, men dette er i kvalitetsprogrammet utvidet i omfang. Nyhavna utvikling AS mener at føringer for plassering av utadrettede fasader er uhensiktsmessig plassert i forhold til forventede bevegelsesmønstre og har for stor utstrekning.</p>	<p>Kommunedirektøren mener det er viktig at det etableres utadrettede funksjoner på gateplan i flere gater for å sikre en aktiv og levende bydel gjennom døgnet. Det vil kunne være en blanding av næring og bolig i førsteetasjer.</p> <p>Kommunedirektøren har pekt på andre gater som aktuelle for næringsvirksomhet i første etasje enn det KDP Nyhavna viser. Kommunedirektøren anser Kobbegate som mindre relevant som hovedgate gitt grepet med å legge aktivitetsflater mellom Dora 1 og Dora 2.</p>
<p><b>Utnyttelsesgrad</b> Nyhavna Utvikling mener at kvalitetsprogrammet inneholder en del avvik fra KDP Nyhavna angående arealbruk. Dette gir en usikkerhet om hva som er en realistisk utvikling av den fremtidige bydelen og det</p>	<p>Kommunedirektøren har gjennom arealstudier, dokumentert i vedlegget "About Nyhavna, overordnet areal- og klimaanalyse", redegjort for utbyggingspotensialet på Nyhavna og at dette er i tråd med tidligere estimat.</p>

<p>påvirker risikobildet for fremdrift og gjennomførbarhet. Dette gjelder blant annet infrastruktur, arealer til mobilitetshus, realistiske areal til skoler, barnehager og idrettsflater.</p>	<p>Det er riktig at Kvalitetsprogram for Nyhavna sier at det skal sikres areal til skole, mobilitetshus og barnehager og foreslått plassering av disse. Disse formålene vil gå på bekostning av areal til for eksempel bolig og næring.</p> <p>Kommunedirektøren viser videre til sak <i>Areal til offentlige tjenester og idrett i områdene Nyhavna, Reina og Jarlheimsletta</i>, vedtatt i Formannskapetets møte 22.1.19, sak PS 08/19 som presiserer at "(...) Det skal tilrettelegges for både organisert og uorganisert idrett og nærmiljøanlegg i detaljplanleggingen av områdene."</p>
<p><b>Mobilitet og forbindelser til andre bydeler</b> For å sikre god tilgjengelighet til og fra Nyhavna, vil det kreves tiltak på grensen til, samt utenfor planområdet som bidrar til å styrke forbindelsene. Finansiering av slike forbindelser, samt oppgradering av eksisterende koblinger forventes bekostet av Trondheim kommune/Miljøpakken, da dette må ses i en større bymessig kontekst.</p>	<p>Kommunedirektøren tar innspillet til orientering.</p>
<p><b>Solforhold</b> På bakgrunn av de solanalyser som foreligger i vedlegget About Nyhavna, ser Nyhavna Utvikling en usikkerhet i hvorvidt det er mulig å ivareta Kvalitetsprogram for Nyhavna sine føringer om gode solforhold i uterom og gater med de byggehøyder som er angitt i KDP Nyhavna.</p> <p>Nyhavna Utvikling AS stiller seg bak vurderingene av å sikre gode oppholdssoner med et godt mikroklima, men mener det er behov for alternative solanalyser, hvor bebyggelsen har en større variasjon, slik at dette kravet er realistisk å oppnå. Alternativt må en rensere på slike kvalitetskrav.</p>	<p>Kommunedirektøren er i enig i vurdering av at det vil være krevende å oppnå gode solforhold i gater og uterom samtidig som forventet utbyggingsvolum skal ivaretas. En forutsetning for å lykkes med dette er å se området under ett. Det er dette som er forsøkt belyst i studien About Nyhavna. Problemstillingen må arbeides godt med i reguleringsplanene. Det må samtidig sikres godt nok soltilfang på tak og fasader til å sikre energiproduksjon.</p> <p>Studien About Nyhavna viser at det er et potensial for å oppnå gode solforhold dersom byggehøydene varierer i større grad. Geotekniske vurderinger gjort i forbindelse med KDP anbefaler en jevnt fordelt bygningsmasse pga grunnforhold. Dersom nyere geotekniske vurderinger viser at det er mulig å fordele bygningsmassen internt i et kvartal og at dette gir bedre kvaliteter i gater og uterom bør dette kunne vurderes i detaljreguleringen</p>
<p><b>Vær og klimaendringer</b> Det er uklart hvordan føringen, tidsaspektet, eierskap og finansieringen i forbindelse med håndtering havnivåstigning på Nyhavna skal forstås. Resultatet av slike analyser og forslag til løsninger vil kunne være svært kostnadsdrivende.</p> <p>Utredningskrav og kostnadsdekning knyttet til dette må også løses, selv om det ikke hører kvalitetsprogrammet til å gjøre nettopp det. Slike</p>	<p>Kommunedirektøren tar innspillet til orientering.</p>

<p>analyser og utredninger kan ikke belastes Nyhavna Utvikling alene.</p>	
<p><b>Flomutsatte lavpunkt</b> Tunnelen under Lademoen stasjon og rundkjøringen ved Strindheimtunnelen er flomutsatte ved kraftige regnhendelser. Her er det en stor risiko for at sentrale adkomstveier og mobilitetstrasé ved skybrudd oversvømmes og hindrer adkomsten til og fra Nyhavna.</p>	<p>Kommunedirektøren tar innspillet til orientering.</p> <p>De to stedene er nå markert på temaplan vær og klimaendringer.</p>
<p><b>Grøntstruktur</b> Nyhavna Utvikling forutsetter at forslaget om nedbygging av grønnstruktur langs Strandveien må erstattes innenfor delområde 2, og at dette dermed ikke påvirker utbyggingspotensialet for resten av Nyhavna.</p>	<p>Kommunedirektøren tar innspillet til orientering</p>
<p><b>Mobilitetshus</b> Mobilitetshus vil bidra til å redusere salgbar volum til bolig eller næring sammenlignet med kommunedelplanen, som forutsetter parkering under terreng.</p> <p>Det er behov for ytterligere ett mobilitetshus i nærhet til delområde 5 og 7 for å lykkes med mobilitetsstrategien som kvalitetsprogrammet legger opp til. Plassering og arealbehov for mobilitetshusene bør avklares ytterligere gjennom mobilitets- og behovsanalyser. Mobilitetshuset bør også være illustrert i illustrasjonsplanen slik at den gir et realistisk bilde av intensjonene med bydelen.</p>	<p>Kommunedirektøren tar innspillet til orientering.</p>
<p><b>Offentlig tjenester</b> Skolens arealbehov må avklares. Kvalitetsprogrammet viser til et forventet arealbehov på 15-20 dekar, hvilket fremstår som svært mye i en tett bystruktur hvor det også forventes sambruk av arealer.</p> <p>Idrettsflater, lagt til deler av delområdene 4 og 5, er nye offentlige formål som i KDP Nyhavna er disse vist som sentrumsformål. Nyhavna Utvikling anser forslag til plassering av skole og idrettsflater som retningsgivende og ønskelig, men at dette er forhold som må avklares i det videre arbeidet med område- eller detaljreguleringer for delfeltene.</p> <p>Når det gjelder bruk av arealer til offentlig formål er det en selvfølge for Nyhavna Utvikling at disse arealene kjøpes ut til markedspris av Trondheim Kommune. Arealene er i dagens KPA avsatt til sentrumsformål og alternativet til offentlig bruk er utvikling av arealet til bolig og næringsformål med høy utnyttelse.</p>	<p>Kvalitetsprogram for Nyhavna presierer "Avsatte arealer for en fremtidig skole bør være mellom 12-16 dekar i følge veiledende plan. Foreslått skoletomt er cirka 5 daa og forutsetter en kompakt sentrumsskole og at aktivitetsflatene kan betjene både skolen og bydelen forøvrig. Eksakte arealbehov må avklares i reguleringsplan. Areal effektive tiltak og sambruk som ikke forringer hovedformålet skole og kvaliteten for brukerne må vurderes."</p> <p>Kommunedirektøren vil bemerke at utmåling av erstatning for grunnerverv ikke er et tema på dette stadiet. Når det blir aktuelt, vil kommunen følge sin vanlige praksis for erverv av tomter til offentlige formål som for eksempel skole og barnehage, og legge aktuelle rettslige prinsipper til grunn for erstatningsutmålingen.</p> <p>For ordens skyld vil kommunedirektøren nevne at areal til for eksempel offentlige samferdselsanlegg og offentlige grøntområder som omfattes av rekkefølgekrav, skal avstås vederlagsfritt i</p>

	forbindelse med overdragelse av anleggene til kommunal eie, drift og vedlikehold.
--	---

Koteng Eiendom AS	Kommunedirektørens vurdering
<p><b>Foreslåtte endringer og skal-bestemmelser uten hjemmel i KDP</b> Koteng Eiendom mener at kvalitetsprogrammets illustrasjonsplan og de punktene kvalitetsprogrammet foreslår at skal sikres i reguleringsplan setter nye krav til reguleringsplanene, noe det ikke er hjemmel for i kommunedelplanen.</p> <p>Videre påpekes det at foreslåtte bestemmelser er for detaljerte for plannivået og at kvalitetsprogram for Nyhavna bør kun inneholde prinsipper og retningslinjer</p>	<p>Se svar til Nyhavna Utvikling AS om skal-formuleringer.</p>
<p><b>Geoteknisk prosjektering</b> Koteng Eiendom AS viser til at det i kommunedelplanen er presisert at det med Kvalitetsprogram for offentlige rom skal følge nødvendig geoteknisk prosjektering(kdp §3.2) og at dette mangler.</p>	<p>Kommunedirektøren mener at ingen av de tiltak kvalitetsprogrammet legger fram er av den art at det stiller krav om geoteknisk vurdering utover de geotekniske vurderinger som er gjort i forbindelse med KDP Nyhavna, jfr at kravet er knyttet til "nødvendig" geoteknisk vurdering.</p> <p>Nødvendig geoteknisk prosjektering vil måtte følge reguleringsplanen hvor også foreslått tiltak vil detaljeres ytterligere.</p>
<p><b>Areal til organisert og uorganisert aktivitet</b> En eventuell vedtakelse av kvalitetsprogrammet, slik det foreligger, vil innebære at man i realiteten vedtar en ny offentlig park (areal til organisert og uorganisert aktivitet, idrettsflater) på tvers av kommunedelplanen. Dette vil i så fall være i strid med plan- og bygningslovens bestemmelser for behandling og vedtakelse av arealplaner.</p>	<p>Kommunedirektøren mener at forslagene til arealbruk ikke er i strid med KDP Nyhavna.</p> <p>Sentrumsformål er i KDP beskrevet slik: <i>§ 4.1.1 Byggeformål "Det tillates etablert bolig, kontor, besøksintensiv virksomhet, forretning, privat og offentlig, tjenesteyting, kultur- og servicefunksjoner.</i></p> <p><i>Byggeformålet omfatter også areal til nødvendig offentlig infrastruktur og utearealer i tilknytning til bebyggelsen. Det tillates ikke kjøpesenter."</i></p> <p>Det fremgår av veiledning til kart- og planforskriften at sentrumsformålet også innbefatter "nødvendige grøntareal til bebyggelsen"</p> <p>Kommunedirektøren viser videre til sak <i>Areal til offentlige tjenester og idrett i områdene Nyhavna, Reina og Jarlheimsletta</i>, vedtatt i Formannskapetets møte 22.1.19, sak PS 08/19 som presiserer at "(...) Det skal tilrettelegges for både organisert og uorganisert idrett og nærmiljøanlegg i detaljplanleggingen av områdene."</p>

	<p>Kvalitetsprogrammet legger frem et forslag til hvordan disse arealene best kan plasseres i bystrukturen. Kvalitetsprogrammet presiserer at "Alle reguleringsplaner skal utarbeides slik at de er i henhold til overordnede målsettinger og de mål og premisser Kvalitetsprogram for Nyhavna setter. Gjennom planarbeidet skal målene konkretiseres. Detaljerte løsninger fastsettes og gjøres juridisk bindende gjennom planbestemmelser, plankart og rekkefølgekrav." Kvalitetsprogrammet erstatter ikke kommunedelplanen.</p>
<p><b>Kostnader knyttet til gjennomføring</b> Koteng Eiendom stiller seg bak de høye ambisjonene for bymessig kvalitet som Kvalitetsprogram for Nyhavna legger frem. Koteng Eiendom AS mener at kostnadsbilde er uoversiktlig og vil kunne innebære rekkefølgekrav som omfatter mange eiendommer innenfor delområder, noe som vanskeliggjør realisering av utbyggingen.</p>	<p>Se svar til Nyhavna Utvikling AS</p>
<p><b>Nye overordnede planer og programmer</b> Krav om nye overordnede planer og programmer gjelder alle delområdene i kommunedelplanen, og vil dermed skyve muligheten for å komme i gang med reguleringsplaner enda lengre fram i tid. Hvordan skal dette omfattende utredningsarbeidet og beslutningene rundt dette gjennomføres, og hva vil status for disse programmene være i forhold til de som er definert i kommunedelplanen?</p>	<p>Kvalitetsprogrammet peker på nødvendige utredninger som bør følge i neste fase hvor detaljer skal ytterligere avklares.</p> <p>Til sluttbehandling er krav til oppfølgende program justert til kun å gjelde designprogram for Havnepromenaden (pkt. 1.3.3.) Kommunedirektøren mener at et slikt dokument er viktig for å ivareta ønskede kvaliteter.</p> <p>Kommunedirektøren mener juridisk status på kommende programmer vil avklares ved politisk behandling av de enkelte program.</p>
<p><b>Felles utbygging av all infrastruktur</b> Etter vår vurdering vil det være nødvendig at kommunen tar ansvar i form av en felles utbygging av all infrastruktur og at utbyggere ivaretar sitt ansvar ved å betale et bidrag til en felles utbygging. Uten en slik ordning blir vanskelig å få tilstrekkelig og sikre gode bomiljø innen rimelig tid for de første innflytterne.</p>	<p>Kommunedirektøren mener det er for tidlig å ta stilling til fordeling av kostnader og gjennomføringsansvar. Slike avklaringer må tas i en prosess med utarbeidelse av en gjennomføringsstrategi, og/eller i tilknytning til reguleringsplaner. Utgangspunktet vil være at Nyhavna Utvikling AS tar et hovedansvar for etablering av infrastruktur.</p>
<p><b>Kvalitetsprogrammet form og struktur</b> Dokumentet er såpass komplekst at det er vanskelig å gå inn på konkrete punkter og kommentere dette, men vi er redd for at alle de gode intensjonene er blitt til vilkår som vanskeliggjør gjennomføring av den levende bydelen alle ønsker.</p> <p>Arbeidet med oppfølging av den vedtatte kommunedelplanen, bl.a. gjennom kvalitetsprogrammet, bør bidra til å konkretisere rammene i retning av gjennomføringsmodell hvor</p>	<p>Kvalitetsprogrammet sammenfatter de fire tema-programmene slik det er fastsatt i KDP Nyhavna §§3.2 og 3.2 Programmene er mindre detaljerte enn det KDP Nyhavna beskriver.</p> <p>Andre tema som er beskrevet kommer av politiske vedtak fattet i etterkant av KDP. Disse er gjengitt i sin helhet i saksfremlegg og i Kvalitetsprogram for Nyhavna.</p>

<p>også kostnadsaspektet og rekkefølge av tiltak er hensyntatt.</p> <p>Vi mener kvalitetsprogrammet må bygge videre på de rammene som er gitt i kommunedelplanen, og strammes inn til å omfatte de temaene som kommunedelplanen stiller krav om. De ulike programmene bør utfylle kommunedelplanens bestemmelser i form av retningslinjer og prinsipper, og ikke formuleres som bestemmelser eller absolutte krav.</p>	
--	--

<b>Trøndelag Fylkeskommune</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
<p>Trøndelag fylkeskommune behandlet høringsinnspill til kvalitetsprogrammet politisk i fylkesutvalget 29.09.2020. Samtidig ble metrobusstrasé over Nyhavna behandlet i sak 275/20. Fylkesutvalgets vedtak presiserte at det skulle legges til rette for kollektivfelt og prioritering av kollektivtrafikken i kryss. Vi kan ikke se at fylkesutvalgets vedtak er fulgt opp i kvalitetsplanen. Om kollektivfelt er 3 eller 4 felt vil videre utredninger og reguleringsplaner gjøre rede for.</p> <p>Trøndelag fylkeskommune vil derfor følge opp vedtaket i videre planprosesser. Vi gjør oppmerksom på at fv. 6668 er fylkesveg, samt fungerer som beredskapstrasé og må derfor kunne ivareta denne funksjonen.</p> <p>Fylkeskommunen kan forstå dilemmaet som ligger i det å legge til rette for kollektivtrafikken uten at det skal føre til økt personbiltrafikk. Fremkommelighet for metrobuss over Nyhavna er likevel et krav dersom man ønsker å tilby et reelt reisemiddelalternativ fra Lade og til sentrum. Både når det gjelder regularitet og komfort.</p>	<p>Illustrasjonsplanen som følger Kvalitetsprogram for Nyhavna viser tre felt for kollektivtrasé, men illustrerte byggelinjer forholder seg til at det skal være mulig å utvide kollektivtraséen til fire felt.</p> <p>Kommunedirektøren anbefaler at det tilrettelegges for tre felt i kollektivtraséen over Nyhavna.</p> <p>Kommunedirektøren vil i videre prosess gå i dialog med Trøndelag Fylkeskommune om regulering av metrobusstrasé over Nyhavna, og viser KDP Nyhavna §3.1.</p>

<b>Dora Holding AS</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
<p><b>Biladkomst til Dora 1</b> Dora Holding mener Kvalitetsprogram for Nyhavna manglende illustrasjoner av biladkomst til Dora 1 fra Maskinistgata via Kobbess gate, fra nord via kjørebro, fra vest og fra øst er problematisk.</p>	<p>Kommunaldirektøren ser ikke at de forslag til arealbruk som er illustrert i illustrasjonsplanen er til hinder for adkomst til Dora 1. Detaljert løsninger adkomst må løses i forbindelse med detaljreguleringer. Kommunedirektøren vil samtidig påpeke at for å utvikle en bilfri bydel på Nyhavna vil tilgjengelighet for bil måtte reduseres og dette ligger</p>



	til grunn i videre utvikling og forvaltning av eiendommer på Nyhavna.
<p><b>Plassering av idrettsareal langs Dora 1 sin vestfasade</b></p> <p>Dora Holding påpeker at foreslått plassering av deler av idrettsarealet mellom TMS og Dora 1 er i konflikt med vedtatt reguleringsplan for området. Ønsker at illustrasjonsplanen viser full bebyggelse på vestsida av Dora slik det er regulert i reguleringsplan.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet for Nyhavna belyser potensialet som ligger i å etablere et sentralt byrom på Nyhavna i tilknytning til kulturminnene Dora 1, Fyringsbunkeren og Dora 2. Byrommets utstrekning er redusert fra slik det var foreslått i høringsutkastet, men viser fremdeles en mindre utbygging langs vestfasaden på Dora 1 enn det den vedtatte reguleringsplanen (23.11.2000) åpner opp for.</p> <p>Kommunedirektøren har vært i dialog med Dora Holding AS. Dora Eiendom vil i videre utredninger om framtidig bruk av taket på Dora 1, samt de indre arealene i Dora 1, se på bebyggelse på tomten vest for Dora 1 slik reguleringsplanen åpner for, men samtidig søke å hensynta intensjonene i kvalitetsprogrammet.</p> <p>Kommunedirektøren velger å opprettholde sin illustrasjon av området fordi det viser et grep som ivaretar viktige kvaliteter for kulturminnehensyn, byromsnettverk og areal til offentlige tjenester og bør etterstrebes realisert i videre utvikling av bydelen.</p> <p>Kommunedelplanen for Nyhavna gjelder foran vedtatt reguleringsplan. Sentrumsformålet er i kommunedelplanen beskrevet slik:  <i>§ 4.1.1 Byggeformål "Det tillates etablert bolig, kontor, besøksintensiv virksomhet, forretning, privat og offentlig, tjenesteyting, kultur- og servicefunksjoner.</i></p> <p><i>Byggeformålet omfatter også areal til nødvendig offentlig infrastruktur og utearealer i tilknytning til bebyggelsen. Det tillates ikke kjøpesenter."</i></p>

<b>Statkraft Varme</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
Statkraft støtter og er enig i kvalitetsprogrammets beskrivelser av løsninger for termisk energi. Dette gir blant annet muligheter til å utnytte de store spillvarmemengdene som kan hentes ut fra avfallsforbrenningsanlegget på Heimdal som ellers ville gått til spille.	Kommunedirektøren tar innspillet til orientering.
Det gjøres oppmerksom på at et lavtemperatur nærvarmeanlegg ikke kan levere varme ut av området, det anbefales derfor også å vurdere	Kommunedirektøren inkluderer en kommentar om dette i Kvalitetsprogrammet for Nyhavna og i Miljøprogrammet for Nyhavna - energi og klima, og ber Nyhavna Utvikling AS vurdere dette nøye i videre

løsninger med direkte leveranse fra varmepumper og ut på øvrig fjernvarmenett.	planlegging av energisystemløsningen på Nyhavna.
Statkraft anbefaler å inkludere beskrivelse løsninger for fjernkjøling og utvikling av infrastruktur for dette. Fjernkjøling bør baseres på frikjøling med Trondheimsfjorden som «energikilde».	Kommunedirektøren påpeker at det er gitt en kommentar om dette i Kvalitetsprogrammet kapittel 6.7 (under hovedmål energi), men tar ikke stilling til utformingen av infrastrukturen på dette tidspunkt.  Kommunedirektøren tar ellers innspillet til orientering og ber Nyhavna Utvikling AS vurdere dette nøye i videre planlegging av energisystemløsningen på Nyhavna.
Statkraft ønsker å bli involvert i videre planlegging av løsninger for termisk energi for Nyhavna.	Kommunedirektøren tar innspillet til orientering og ber Nyhavna Utvikling AS ta initiativ til videre dialog.

## Oppsummering av høringsinnspill innkommet i høringsperioden 11.08.21 - 01.10.21 og Kommunedirektørens vurdering

Næringsforeningen i Trondheimsregionen	Kommunedirektørens vurdering
<b>Næringsforeningen i Trondheimsregionen</b> ønsker at kvalitetsprogrammet skal gå dypere inn i å avveie interesser og avklare løsninger der interessene er kryssende.	Kvalitetsprogram for Nyhavna belyser hvordan man gjennom en en lang transformasjonsprosess kan nå ambisjonene fra kommunedelplanen og senere politiske vedtak. Konkrete avveininger mellom interesser vil bli vurdert politisk i forbindelse med utarbeidelse og vedtak av detaljreguleringene av de ti delområdene.
<b>Avvik fra kommunedelplan for Nyhavna</b> Kvalitetsprogrammet må i større grad hensynta vedtatt kommunedelplan fra 2016 for området og andre gjeldende reguleringsplaner for området. Det er i liten grad drøftet hvordan dette påvirker arealbruk og utbyggingspotensialet. Også forslag om å endre høydebegrensningene i kommunedelplanen og at utbyggingsvolumet antas å være adskillig mindre enn det kommunedelplanen legger til grunn er lite drøftet.	Det ble i forbindelse med kommunedelplanen gjennomført veiledende volumstudier. Kommunedelplanen gir ingen utbyggingsrett. Anslått utbyggingsvolum i kvalitetsprogrammet forholder seg til KDP Nyhavna § 4.1.3 Utforming av bebyggelsen.  Kvalitetsprogrammet foreslår enkelte endringer i arealbruk fra KDP Nyhavna. De foreslåtte endringene har ingen vesentlig påvirkning på områdets utbyggingspotensial. Dette er belyst i studien "About Nyhavna: overordnet areal- og klimanalyse."
<b>Pakeringsdekning for biler</b> Kvalitetsprogrammet ønsker også en mer restriktiv parkeringsdekning for området enn hva kommunedelplanen har fastsatt.	Kommunedelplanen fastsetter maksantall for bilparkering. For å tilrettelegge for en bilfri bydel i henhold til politiske ambisjoner er det foreslått en lav parkeringsdekning. Dette er også i tråd med krav som stilles til lignende utbyggingsområder. Det er foreslått etablering av et mobilitetshus som vil kunne være et fleksibelt tilbud for leie av parkeringsplasser.
<b>Kvalitetsprogrammets omfang</b> Kvalitetsprogrammet er gjort mer omfattende enn	Se svar til Koteng Eiendom AS

<p>kommunedelplanen stiller krav om, og det legges opp til beslutninger som vil ha stor innvirkning på arealbruk og utbyggingsmuligheter, uten at konsekvenser av dette er godt utredet. Dermed fremstår det som om kvalitetsprogrammet ikke spiller på lag med vedtatte planer, men vil endre på disse. Slik kan det ikke være.</p>	
<p><b>Allmennhetens tilgang til kulturminner og kaikant</b> Kulturminnene i området skal tas vare på, løftes frem og gis sentral plass som identitetsskaper for området. Men det betyr ikke at offentligheten kan gis tilgang til hele kulturminnene og kaifronten, da det vil legge betydelige begrensninger på den næringsaktivitet en også er opptatt av å beholde og videreutvikle i området.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet legger opp til et byromsnettverk og et tett nett av forbindelser som er nødvendig med hensyn til å skape en attraktiv bydel med de stedege attraksjons- og kulturminneverdier som kjennetegner området. Dette er kvaliteter som gir grunnlag både for en høy boligtetthet og en attraktiv lokalisering av arbeidsplasser. Stedsspesifikke forutsetninger for de maritime næringene er nå beskrevet i Kunnskapsgrunnlag for havromsnæringer på Nyhavna og i kap.1 "Foredle vannkanten for næring og opplevelser." Kommende detaljreguleringsplaner vil måtte konkretisere hvordan ulike interesser løses og prioriteres i de enkelte delområdene.</p>
<p><b>Kulturaktørenes arealbehov</b> Det må i dialog med kulturaktørene avklares hvor mye av området rundt bunkerne, som kan åpnes opp for befolkningen uten at det går på bekostning av bruken av bygningene/ kulturminnene til de næringsformål kommunedelplanen legger opp til. Dette gjelder også de andre delområdene hvor det er etablert kultur og næringsaktører en gjerne vil beholde på Nyhavna. Her er det noen åpenbare konflikter som i liten grad er belyst i dokumentet.</p>	<p>Behov og potensiale defineres i kulturnæringsplan og kulturarenaplan.</p> <p>Det bør avsettes egne areal i offentlig rom som kan benyttes kunst- og kulturaktivitet og andre tiltak som tilrettelegger for at mennesker kan møtes. I disse arealene bør det legges til rette for</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- muligheten å samle mindre grupper mennesker i et støyfritt miljø</li> <li>- areal og infrastruktur til scenisk aktivitet, som tilgang til strøm, sceneområde og støyskjerming</li> <li>- rom for temporære og permanente installasjoner</li> </ul>
<p><b>Fyringsbunkerallmenningen og Bunkerhagen</b> Forslaget om å utvide parken rundt fyringsbunker og etablere park/offentlig byrom mellom Trondheim maritime senter og Dora 2 gode forslag for bylivet på Nyhavna.</p> <p>Forslaget hindrer adkomst til næringsaktørene som holder til i Dora 1, Dora 2 og Trondheim maritime senter (TMS). Det vil legge så store begrensninger på den ønskede næringsaktivitet som i dag er her, at disse vil kunne fordrives fra området. Forslaget om utvidelse av park fra Kobbegate og helt inn til vestveggen på Dora 1 er også i motstrid mot kommunedelplanens skisserte arealbruk. Det må heller ikke legges for sterke begrensninger på utbyggingsmulighetene i dette området, slik at disse ønskede næringene kan vokse på Nyhavna.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet belyser de kvaliteter som ligger i å etablere et stort byrom for aktivitet og rekreasjon sentralt i bydelen og tett på kulturminnene. Kommunedirektøren mener at det noe reviderte forslaget som foreligger til sluttbehandling viser at byrommet ikke lenger begrensninger på næringenes mulighet for utvikling. Det er vist mulighet for vekst og adkomst til områdene er løst.</p> <p>Se for øvrig svar til Koteng Eiendom AS.</p>

<p><b>Næringsprogram</b> Kulturnæringsprogrammet som også skulle omfatte hvordan småskala industri og maritime næringer skal kunne beholdes og videreutvikles på Nyhavna, må styrkes betraktelig på det som ikke omhandler kulturbaserte næringer. Alternativt må det lages et eget program for særlig de fremvoksende maritime næringer.</p>	<p>Til sluttbehandling er det utarbeidet et eget kunnskapsgrunnlag for havnæringer (maritim-, sjømat- og petroleumsnæringer) og småskala industriproduksjon som tydeliggjør næringenes behov og hvordan disse kan ivaretas i og bidra til transformasjonsprosessen. Spesialiserte fagmiljø, for eksempel jus, forretnings- utvikling og design, og sentrale forskningsmiljø som retter sine aktiviteter mot havrom omtales også.</p> <p>Kvalitetsprogrammet viser hvordan de maritime næringene kan få gode forutsetninger for vekst på Nyhavna.</p>
<p><b>Avklaringer i reguleringsplan</b> Transformasjon av Nyhavna vil foregå over lang tid. Spørsmål som avgrensning av gode boligområder med tilhørende friområder og mulighetene for videre næringsutvikling må avklares i reguleringsplanprosesser for de ulike delområdene i kommunedelplanen, og ikke gjennom kvalitetsprogrammet eller illustrasjonsplanen.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet er et dokument som skal vise hvordan målene for Nyhavna kan ivaretas i de kommende prosesser. Kvalitetsprogrammet konkretiserer kommunedelplanens fire hovedrep og viser forslag til hvordan kunnskap fra de fire temaprogrammene kan oversettes til fysiske strukturer. Programmet gir retningslinjer for hva som skal sikres i utarbeidelse av reguleringsplanene. Dette gir en forutsigbarhet for videre prosess, samtidig som det legges opp til at endelig utforming, detaljering og konkrete svar skal avklares og sikres reguleringsplanprosessene.</p>
<p><b>Designprogram for offentlige rom</b> Den delen av kvalitetsprogrammet som omfatter offentlige byrom bør heller være et designprogram som kan være et egnet verktøy for å styre kvalitet og enhetlig utforming av gater, byrom og parker over tid.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet har til sluttbehandling utarbeidet flere konkrete planretningslinjer som skal være førende for opparbeidelsen av offentlige rom. Det er vurdert dithen at det er tilstrekkelige føringer for dette stadiet i prosessen, og at det er mer hensiktsmessig at detaljerte designprogram utvikles i sammenheng med detaljreguleringsplan.</p>
<p><b>Fysiske barrierer</b> Nordre avlastningsveg og jernbanen er to store barrierer. Styrket gang- og sykkelforbindelse langs østsiden av Nidelva fra DNB-bygget, under vegsystemet og jernbanen og inn mot Nyhavna vil hjelpe. NiT har vansker med å se at kryssing i plan ved utløpet av Strindheimtunnelen, vil være en god løsning. Trafikkflyten her er allerede utfordrende nok, og det er før en gjennom flere restriktive tiltak i Midtbyen vil lede mer trafikk gjennom dette vegsystemet, fremfor å ha den gjennom Midtbyen. Koblinger mot Brattøra, Solsiden og Midtbyen må utredes godt i videre arbeid.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet peker på det store potensialet som ligger i å knytte Nyhavna til Solsiden over riksvei 706 for økt fremkommelighet for gående og syklende og at dette bør utredes nærmere. Dette vil ikke vil la seg gjennomføre med dagens trafikksituasjon, men utviklingen av Nyhavna vil foregå over flere tiår. Programmet vil derfor belyse viktige grep som har stort potensiale i å løfte områdets kvalitet og attraktivitet, selv om disse tiltakene kun er aktuelle på sikt og ikke per. dags dato.</p> <p>Det er i saken synliggjort behovet for nye trafikkberegninger for området som tar innover seg de planer som har kommet til etter kommunedelplanen. Dette arbeidet følges opp av Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune og vil bli førende for kommende detaljreguleringsplaner.</p>
<p><b>Pris for rekkefølgetiltak</b></p>	

<p>Avslutningsvis vil vi bemerke at prisen for alle gode felles tiltak som foreslås skal dekkes inn av de m2 som skal bygges for utleie eller salg. Hvordan alle disse ønsker for utviklingen, samt Trondheim havn som største grunneier i området sikres økonomi til å utvikle havnefasiliteter på annet sted i Trondheim og regionen skal kunne ivaretas fremstår utfordrende. Dette bør bli gjenstand for en grundig diskusjon i tiden fremover.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p>
---	--

<b>Idrettsrådet i Trondheim, Anne-Lise Bratsberg, 25.09.2020</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
<p><b>Idrettsanlegg større anlegg enn normen:</b> Idrettsrådet vil berømme kommunen for et meget grundig arbeid med å tilrettelegge for idrett og egenorganisert aktivitet. Kommunen bør vurdere om anlegg, som flerbrukshall og aktivitetsflater, bør reguleres større enn en ordinær, jamfør Plan for areal til offentlige tjenester. Slik at behovene til mindre idretter som ikke har kapasitet til å bygge egne anlegg eller får dekket sine behov i flerbrukshaller som er bygget i tilknytning til skole kan ivaretas.</p> <p>Kvalitetsprogrammet bør ta inn mulighetene for å tilrettelegge for mindre aktivitetsflater i eksisterende bygg som skal bestå.</p>	<p>Retningslinje til reguleringsplan: 5.1.4. Det skal vurderes om anlegg, som flerbrukshall og aktivitetsflater, kan reguleres større enn en normen i tråd med Plan for areal til offentlige tjenester, slik at anleggene også kan dekke behovene til mindre idretter.</p> <p>Kvalitetsprogrammet belyser potensialet for å ta i bruk bygg som skal rives til midlertidig aktiviteter og å etablere permanente areal til idrett i eksisterende strukturer.</p>
<p><b>Støy</b> Med bakgrunn i erfaring fra basketbane i Strandveiparken bør alle aktivitetsanlegg planlegges med skjerming av støy mot bebyggelse.</p>	<p>Aktivitetsanlegg bør være lett tilgjengelige og ha en attraktiv plassering, uten at de er til unødvendig bry for naboer. Kommunedirektøren mener de foreslåtte plasseringer av idrett og aktivitetsflater ivaretar godt begge behov.</p>

<b>Koteng Eiendom AS ved Ingrid Sætherø, 01.10.2020</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
<p><b>Avvik fra kommunedelplan:</b> Flere elementer avviker fra den juridisk bindende KDP. Hvilke konsekvenser disse grepene har for arealbruk og utbyggingspotensialer er i liten grad problematisert i rapporten. I saksframstillingen framgår det at utbyggingsvolumet antas å være vesentlig lavere enn det kommunedelplanen legger til grunn, og det nevnes at det foreligger faglige råd om å endre høydebegrensningene i kommunedelplanen.</p>	<p>Se svar til Næringsforeningen i Trondheimsregionen</p>
<p><b>Attraktiv byutvikling:</b> Koteng har eierinteresser</p>	<p>Kommunedirektøren mener Kvalitetsprogrammet med</p>

<p>på Nyhavna og er opptatt av at byutvikling- potensialene på Nyhavna blir utnyttet slik at området virkelig kan bli en bydel som bidrar til å gjøre Trondheim mer attraktiv. Det må derfor legges til rette for utvikling både av framtidsetta næringer, kultur- og servicefunksjoner og boligbygging i stort omfang. Offentlige byrom, gater og kaikanter må ha høy bymessig kvalitet og det må være trygt og attraktivt å gå og sykle. Samtidig må det tas grep for å legge til rette for framtidsetta løsninger for kollektivtrafikken og hovedvegtrafikken gjennom bydelen, samt nødvendig næringstrafikk og adkomst til eiendommene. Vi mener kvalitetsprogrammet ikke i tilstrekkelig grad ivaretar disse hensynene.</p>	<p>sine ti strategiske virkemidler, temaplaner og retningslinjer for reguleringsplan og øvrige prosesser er godt utgangspunkt for å sikre at kommende reguleringsplaner og andre prosesser bidrar til at Nyhavna utnytter sitt potensiale og vil utvikles til en attraktiv sentrumsbydel.</p>
<p><b>Maritime næringer ved Trondheim maritime senter (TMS) og Dora 2:</b> Kvalitetsprogrammet peker på området rundt TMS og dokken nord for bygget som et satsingsområde for maritime næringer. Samtidig viser illustrasjonsplanen plassering av idrettsanlegg/ aktivitetspark/ skolegård i tilgrensende området. Vi mener dette gir motstridende signaler om utviklingsmulighetene i området rundt TMS og Dora 2. Løsningene er ikke drøftet med TMS som grunneier underveis i arbeidet med kvalitetsprogrammet.</p> <p>Dora 2 er et landemerke med et stort potensial for utvikling både til nye næringer og kulturformål, for at disse mulighetene skal holdes åpne må TMS og Dora 2 sikres nødvendig adkomst og det må ikke legges for sterke begrensninger på utbyggingsmulighetene.</p> <p>Plassering og utforming av idrettsanlegg og park innenfor Dora 2 må følgelig også endres i illustrasjonene.</p>	<p>Kommunedirektøren mener at hensynet til allmennhetens behov for tilgang til vannkanten, kulturminnene og gode byrom er viktige og må sikres i den framtidige utviklingen av Nyhavna. I området rundt TMS og Dora 2 må disse hensynene veies opp mot ønsket næringsutvikling.</p> <p>Dora 2 er et kulturminne av internasjonal verdi som allmennheten bør få muligheten til å oppleve, samtidig som det har helt unike fasiliteter for næringer med sine store våte og tørre dokker.</p> <p>Kommunedirektøren mener Kvalitetsprogram for Nyhavna balanserer allmennhetens og næringslivets interesser når det gjelder overordnede prinsipper for arealbruk i området. Mer detaljerte drøftinger rundt utforming og programmering av Dora 2 og tilgrensende områder må tas ved detaljreguleringen av delområde 4.</p> <p>Illustrasjonsplanene er revidert etter høring og ny kunnskap kommet fram gjennom arbeidet med et kunnskapsgrunnlag for havnæringer (maritim-, sjømat- og petroleumsnæringer) og småskala industriproduksjon på Nyhavna.</p>
<p>Skippergata som gågate gir manglende kjøreadkomst til TMS. Foreslåtte løsninger er ikke tilstrekkelig drøftet med grunneier.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet viser et fremtidsbilde for en bilfri bydel med nullutslippsambisjoner. Dette vil på sikt medføre andre tilkomst- og parkeringsmuligheter enn det som er tilbudet på Nyhavna i dag.</p> <p>Med bakgrunn i gjeldende statlige planretningslinjer for samordnet areal og transport (§4.3 m.fl), nullutslippsvisjonen samt fremtidig kollektivtilbud på Nyhavna som Kvalitetsprogrammet legger til grunn, finder Kommunedirektøren det uforenelig at illustrasjonsmateriale skal vise et fremtidsbilde der det tilrettelegges for arbeidsplassparkering på bakkeplan. Kvalitetsprogrammet skal svare ut de politisk vedtatte mål og bestillinger. Tiltak som ikke ivaretar disse målene må vurderes politisk i videre detaljreguleringsplaner.</p>

	<p>Lokaliseringen av idrettsflate i illustrasjonsmaterialet er revidert for å imøtekomme innspillene, men er fortsatt lokalisert i det samme området, som er den plassering som gir størst måloppnåelse ut fra den kunnskapen vi har i dag. Konkret plassering, utforming og dimensjonering av idrettsanlegg vil måtte løses i kommende detaljreguleringsprosesser</p> <p>I beskrivelsen av Fyringsbunkerallmenningen som også omfatter Skippergata er det beskrevet "Nødvendig trafikk skal sikres adkomst til funksjoner som grenser til byrommet, men byliv og myke trafikanter skal prioriteres."</p> <p>Til sluttbehandling er kjøreadkomst til parkering ved Trondheim Maritime Senter vist ved adkomst fra nord via Kobbegate, ikke gjennom Skippergata.</p>
<p>Illustrasjonsplanen viser forslag til arealbruk som ikke samsvarer med kommunedelplan. Konsekvensene av dette er ikke godt nok utredet.</p>	<p>Illustrasjonsplanen viser enkelte forslag til endringer fra kommunedelplan.</p> <p>Langs vestsiden av Kobbegate er det foreslått å etablere offentlig areal til aktivitet. Planlagt boligbygging på Nyhavna vil utløse behovet for slike areal. Utstrekningen av disse arealene er noe redusert til sluttbehandling. Formålet er i henhold til sentrumsformål: <i>"§ 4.1.1 Byggeformål. Det tillates etablert bolig, kontor, besøksintensiv virksomhet, forretning, privat og offentlig, tjenesteyting, kultur- og servicefunksjoner. Byggeformålet omfatter også areal til nødvendig offentlig infrastruktur og utearealer i tilknytning til bebyggelsen. Det tillates ikke kjøpesenter."</i></p> <p>I stedet for deponi utenfor Strandveikaia er det foreslått å etablere et offentlige sjøbad.</p> <p>Ved jernbaneundergangen i Strandveien er det foreslått et torg</p> <p>Kvalitetsprogrammet åpner for at den sørlige delen av friområde G3 åpnes opp for bebyggelse slik at Strandveien får tosidig bebyggelse.</p> <p>Det anses ikke som nødvendig å konsekvensutrede disse forslagene til endringer. Foreslåtte justeringer er hensyntatt i arbeidet som foreligger i rapporten "About Nyhavna". Rapporten viser at det med disse endringene er mulig å bygge rundt 300 000 BRA på Nyhavna, som ved en fordeling bolig næring 60/40 prosent gir cirka 2600 boliger.</p>
<p>Kvalitetsprogrammet omfatter flere tema enn de fire programmene kommunedelplan stiller krav om, forholdet mellom juridisk plan og kvalitetsprogrammet er uavklart.</p>	<p>Se svar til Næringsforeningen i Trondheimsregionen</p>

Spørsmål som avgrensninger av boligområder og næringsutvikling bør avklares i detaljregulering, ikke illustrasjonsplan eller kvalitetsprogram	Se svar til Næringsforeningen i Trondheimsregionen
Metrobuss bør skilles fra øvrig biltrafikk. Kun metrobuss i Strandvegen, øvrig biltrafikk over Reina. Avgjørende for å utnytte potensialet som ligger i de attraktive områdene rundt havnebassenget at områdene blir bilfrie. Å skille trafikken vil gi bedre framkommelighet for metrobuss, og ny vei over Reina er ikke mer kostbart enn å bruke eksisterende trasée.	<p>Kvalitetsprogram for Nyhavna anbefaler samme trasé for metrobuss som saken <i>Nyhavna, utredning Metrobusstrase, høring</i> behandlet i Formannskapet 11.08.2020.</p> <p>Å legge traseen over Reina faller bort på grunn av følgende ulemper ved denne traseen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- støy på Svartlamoen</li> <li>- ny barriere for gange og sykkel</li> <li>- større og mer vegareal</li> <li>- nytt tilbud og økt kapasitet for biltrafikken og kan potensielt øke trafikken over Nyhavna hvis dette blir en enda mer attraktiv snarvei fra Lade i stedet for å bruke Strindheimtunellen.</li> </ul>

BaneNor	Kommunedirektørens vurdering
<p><b>Sidesporene:</b> Kvalitetsplanen for Nyhavna berører jernbanespor som er i bruk til godstrafikk, hensetting av tog i rutegående trafikk og skinnegående arbeidsmaskiner. Forslaget til ny arealbruk, som skissert i situasjonsplanen for Nyhavna, er således i strid med nasjonale jernbaneinteresser. Bane NOR kan ikke tillate at våre jernbanearealer omdisponeres til andre formål, og at funksjoner ved det nasjonale jernbanenettet avvikles før fullgode erstatningsarealer er opparbeidet. I fremtidige juridisk bindende arealplaner for Nyhavna må det stilles rekkefølgevilkår om at jernbanearealer og -funksjoner ved sidesporene som ligger mellom Maskinistgata og Strandveien skal være erstattet og tatt i bruk før ny virksomhet på jernbanearealer kan iverksettes.</p> <p>Vi anbefaler at kvalitetsplanen for Nyhavna med tilhørende illustrasjoner markerer de søndre delene av sidesporene ved Lademoen godsterminal som jernbaneareal, eventuelt som et kombinasjonsområde der både jernbanespor og ny bebyggelse vises. Det er etter vårt syn uheldig dersom kvalitetsplanen fremstiller løsninger der frigivelse av jernbanens arealer er en avgjørende premisse for utviklingen, samtidig som realismen i gjennomføring av omdisponering av alle jernbanearealer på kort sikt er lav.</p>	<p>Kommunedelplanens § 10.3 <i>Offentlige friområder og grønnstruktur fastsetter at:</i> "Eksisterende jernbanetrasé fram til krysset Maskinistgata/Strandveien/Reina må opprettholdes inntil Jernbaneverket skriftlig frigir dette arealet."</p> <p>Kvalitetsprogrammet avviker ikke fra denne bestemmelsen.</p> <p>Etter dialog mellom Kommunedirektøren og BaneNor er det avklart at BaneNor skal iverksette arbeid for å flytte de aktuelle sporene. Trondheim kommune vil bistå i prosessen med å finne aktuelle erstatningsareal.</p> <p>Illustrasjonsplanen som medfølger Kvalitetsprogrammet for Nyhavna viser et ønsket utvikling av Nyhavna i langsiktig perspektiv og vil derfor ikke illustrere et kombinasjonsområde der både jernbanespor og ny bebyggelse vises.</p>
<b>Hotell:</b> Etablering av hotell eller tilsvarende publikumsrettet virksomhet ved Lademoen	Kvalitetsprogrammet legger ingen begrensninger for utvikling av hotell på delområde 2. Hvorvidt formålet er



<p>jernbanestasjon vil bidra til å styrke kollektivknutepunktet, er i tråd med prinsipper om en bærekraftig areal- og transportutvikling. Dette er en arealbruk vi ser som hensiktsmessig såfremt jernbanefunksjoner ikke berøres negativt.</p>	<p>et egnet formål og i henhold til kommunedelplanens sentrumsformål vil vurderes i detaljreguleringen av området.</p>
<p><b>Kvalitetsprogrammets juridiske virkning:</b> Bane NOR forventer at kvalitetsplanen kun gis veiledende betydning i det videre plan- og utredningsarbeidet for Nyhavna.</p> <p>Prinsippene for fremtidig arealutvikling ved Nyhavna som beskrives i kvalitetsplanen betraktes som overordnede retningslinjer og ikke som føringer for kommende detaljreguleringsplaner innenfor området.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet skal legges til grunn for alle planer på Nyhavna i henhold til kommunedelplanens § 3.2 og § 3.3 og programmet viser hvordan utviklingen av området kan skje i henhold til politiske ambisjoner og vedtak.</p> <p>Alle detaljreguleringsplaner skal utformes i henhold til de føringer kvalitetsprogrammet legger, men detaljerte løsninger vil avklares i detaljreguleringsfasen.</p>
<p><b>Krav til nullutslippsområde:</b> Vi støtter målsettingene og ambisjonene om å etablere et fremtidig nullutslippsområde ved Nyhavna. Målsettingene som fremmes i kvalitetsplanen må formuleres som ambisjoner og ikke som konkrete krav.</p>	<p>Se svar til Nyhavna Utvikling AS</p>

Trøndelag fylkeskommune, 07.10.2020	Kommunedirektørens vurdering
<p><b>Korte ned materialet:</b> Kvalitetsprogrammet for Nyhavna er et veldig gjennomarbeidet program som har mange gode grep for å utvikle Nyhavna til en fremtidsrettet bydel i Trondheim kommune. Programmet kunne med fordel vært kortet ned, særlig for å gjøre det lettere for å benytte det i videre arbeid med transformasjonen av området.</p>	<p>Kommunedirektøren er enig i at kvalitetsprogrammet er et omfattende dokument, men påpeker at programmet omtaler mange tema og erstatter fire selvstendige program. Kommunedirektøren har forsøkt å korte ned dokumentet til sluttbehandling.</p>
<p><b>Metrobusstrasé:</b> Fylkesrådmannen støtter at kollektivtilbudet på Nyhavna må være attraktivt, ha høy frekvens og kapasitet, samt gjøre det mulig å etablere bybane i fremtiden. Trøndelag fylkeskommune er imidlertid ikke enig med Trondheim kommune om hva som er den beste løsningen for dette. Det vises her til behandling og vedtak av sak Metrobusstrasé over Nyhavna i fylkesutvalget 29.09.2020. (1. Fylkesutvalget støtter forslag til ny Metrobusstrase over Nyhavna langs dagens veitrasé, men forutsetter at det blir lagt til rette for kollektivfelt, prioritering av kollektivtrafikk i kryss og at kollektivtiltakene kommer tidlig i utbyggingen av Nyhavna.)</p>	<p>Så fremt antall avkjøringer kan holdes på et minimum, det vil si reduseres fra dagens nivå, kan en sikre god fremkommelighet for Metrobussene uten gjennomgående kollektivfelt og med tre felt totalt hvorav ett er kollektiv.</p> <p>Gjennomgående kollektivfelt vil medføre fire-felts vei. Dette vil ha uheldige konsekvenser for bymiljøet, samtidig som gjennomgående kollektivfelt potensielt kan øke trafikken over Nyhavna fordi dette gir mindre friksjon for personbiltrafikken og Nyhavna vil kunne bli mer attraktiv kobling til/fra Lade enn Strindheimtunellen.</p>
<p>Det må i det videre arbeidet vurderes om Nidelv</p>	<p>Tas til orientering. Mulighet for å etablere kollektivbru</p>

bru kan bli ren kollektivgate.	nord for Pirbrua er ivaretatt i kvalitetsprogrammet.
<p><b>Rv. 706:</b> Trondheim kommune ser også for seg et mindre trafikkanlegg ved Strindheimtunnelen under utviklingen av Nyhavna, og at fotgjengere krysser Rv. 706 i plan. Fylkesrådmannen mener det må gjøres nøye trafikkberegninger før evt. et slikt tiltak gjennomføres. Det forutsetter også at bilandelen i og rundt Midtbyen er betydelig redusert.</p>	<p>Kommunedirektøren stiller seg bak at det må gjøres ytterligere utredninger og trafikkberegninger for å avklare om et slikt tiltak lar seg gjennomføre.</p>
<p><b>Varelogistikk:</b> Areal vil bli en knapphet i framtiden også for godstransport ved fortetting. For å sikre areal til varelevering og -innhenting er det viktig at arealbehovet til dette blir en del av reguleringsplanene for etablering av nybygg til næring, industri og bolig.</p>	<p>Areal til varelevering- og innhenting vil sikres i detaljreguleringene av de ti delområdene.</p> <p>Kvalitetsprogrammet presiser: "Vare- og tjenestelevering og renovasjon er viktig for en velfungerende sentrumsbydel. Vareleveringsløsninger planlegges tidlig for delområdene som helhet, slik at det begrenser unødig kjøring med tunge kjøretøy. I viktige knutepunkt/strøk har disse enkelte begrensninger. Varelevering og renovasjon foregår fortrinnsvis i arbeidstiden, hvor sannsynligheten for konflikt med andre trafikanter og beboere/bomiljø er minst."</p>
<p><b>Havn og godstransport:</b> Areal til havnefunksjoner for godstransport må sikres for framtiden. Transformering av havneområder fra næring til boligformål bør utredes nøye før dette gjennomføres. Det er mange virksomheter som er avhengig av sjøverts transport, og sjøverts transport vil avlaste veiene. Det må sikres nok areal til godstrafikk over havn på kort og lang sikt. Kommunene må sette av tilstrekkelige arealer til sjøtransport og sjørettede næringer i arealplanene, både i sjøområdene og på land.</p>	<p>Utredninger knyttet til transformasjon av havneområder fra næring til boligformål er utredet i Kommunedelplanen for Nyhavna. Planen ivaretar behovet for fortsatt havenareal på Nyhavna ved at Transittkaia er forbeholdt SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL § 11-7, nr 2) Havn.</p> <p>Utformingen av Transittgata skal ivareta behovet for at større vogntog kan frakte gods som kommer sjøveien over til vei og bane.</p>
<p><b>Kulturnæringsaktører:</b> Ett av innsatsområdene i «Trøndelagsplanen 2019 – 2030» er «Bolyt og livskvalitet». Med utgangspunkt i Nyhavnas næringer og historie berører Kvalitetsprogram for Nyhavna flere av målene innen innsatsområdet, men spesielt målet med kunst og kultur som drivkraft for samfunnsutvikling. Dokumentet er følgelig i tråd med prioriteringene i «Balansekunst - Kulturstrategien for Trøndelag 2019-2022». Programmet støtter blant annet opp under strategier som «Kultur som levevei», «Kultur for god livskvalitet» og «Økt samarbeid mellom kulturaktører». Attraktive byområder med publikumsrettet aktiviteter koblet til kultur og kulturarv, vil være viktige opplevelser i tråd med satsingsområdet «Opplevelsesnæring» i strategien «Et verdiskapende Trøndelag». Sett i et kulturnæringsperspektiv beskriver programmet viktigheten og ønsket med å ivareta og utvikle næringsaktiviteten på Nyhavna på en</p>	<p>Tekst som knytter Trøndelagsplanen og Balansekunst til virkemiddel 7 innarbeides oppdatert tekst i både kvalitetsprogram og kunnskapsgrunnlag for kulturnæringsprogram.</p> <p>En kulturnæringsstrategi for Trondheim er under utvikling. Her bør potensialet på Nyhavna settes i en sammenheng med kulturnæringsutvikling i byen.</p> <p>Svar på spørsmålene:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. I kunnskapsgrunnlag for kulturnæringsprogram finnes informasjon om kulturnæringsbrdrifter som finnes på Nyhavna i dag. Kunst- og kulturlivet er i kontinuerlig endring, og omfanget av utviklingspotensialet for kulturnæringer på Nyhavna er ukjent. Potensialet oppstår i samspillet mellom disse ukjente faktorene, tilgjengelig infrastruktur, parallelle program, aktører på Nyhavna i dag og deres visjoner.</li> </ol>

<p>god måte. Programmet forener de fire temaprogrammene på en god måte og bidrar i så måte til å se de i sammenheng. Trondheim kommune viser en god oversikt over aktiviteten i området, status og mulig utvikling. Samtidig er det enkelte elementer i kulturnæringsperspektivet i kvalitetsprogrammet, og kunnskapsgrunnlaget det bygger på, som kunne blitt ytterligere presisert og diskutert i programmet.</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hvilke typer kulturnæringsbedrifter befinner seg i området i dag og hvilke forutsetninger er nødvendig for å bevare og videreutvikle disse.</li> <li>2. Hvilke typer kulturnæringer kan enklest ta i bruk eksisterende bygningsmasse, og eventuelt hvilke ytterligere tilpasninger må gjennomføres for å sikre gode forhold for næringsutvikling</li> <li>3. Infrastrukturbehovet til aktuelle kulturnæringsaktører må sees på i sammenheng med eksisterende, tilgjengelig infrastruktur i andre bydeler og miljøer.</li> <li>4. Hvordan vil utviklingen av kulturnæringen i området kunne påvirke andre lignende initiativ i byen, og i hvilken grad resultatet vil virke utfyllende eller konkurrerende.</li> <li>5. En vurdering av hva som vil være viktigst - produksjonsrettet eller publikumsrettet kulturnæring og på hvilken måte dette har betydning for området som helhet.</li> <li>6. En presentasjon av de initiativene som næringen selv mener er mest modne for realisering.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>2. Ved å gjennomføre piloter kan man prøve ut temporære tiltak som kan bidra til å gi svar på gode kombinasjonsmodeller mellom kulturminner og ulike kulturnæringer.</li> <li>3. Dette er et tema som vil belyses i kulturnæringsstrategi.</li> <li>4. Dette er et tema som vil belyses i kulturnæringsstrategi.</li> <li>5. Kulturnæringerne på Nyhavna skal utvikles i takt med den øvrige utviklingen av Nyhavna. Der dagens kulturnæringer i stor grad gjennomfører produksjon og skapende prosesser i sine lokaler, er det naturlig at det legges til rette for å øremerke infrastruktur til utadrettet, formidlende kulturaktivitet med tiden.</li> <li>6. Program for kulturnæringerne på Nyhavna må ses i sammenheng med den kommende Kulturnæringsstrategien, der kulturlivet i Trondheim ses under ett.</li> </ol>
<p><b>Potensielle funn av automatisk fredete kulturminner:</b> Deler av området har vært strandsone som kan romme automatisk fredete kulturminner fra jernalder eller middelalder. Det kan bli aktuelt med registreringsundersøkelser på land og marinarkeologiske undersøkelser i sjø. Dette vil bli nærmere vurdert i forbindelse med konkrete byggeplaner. Programmet bør være så fleksibelt at eventuelle arkeologiske funn kan tilpasses og være en berikelse for området.</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p>
<p><b>Siktlinjer og kulturminner:</b> Anbefalte siktlinjer ved kulturminneplan for Nyhavna er kun delvis fulgt. Utbyggingstetthet ved Kullkranpiren bør vurderes minskes eller muligens bygd ut ensidig. Dette bør vurderes nærmere i påfølgende reguleringsfaser.</p>	<p>Tas til orientering og innspillet er hensyntatt i Kulturminneprogram som foreligger til sluttbehandling.</p>
<p><b>Universell utforming:</b> Universell utforming er ikke nevnt i dokumentet, men er en klar premiss for</p>	<p>Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.</p>

utviklingen av området. Dette bør synliggjøres på en mye bedre måte.	Dette i henhold til formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Det innebærer at alle som utformer og behandler planer må legge universell utforming til grunn.
<b>Barn interesser:</b> Det er et mål om en bred sammensetning av boliger i Kvalitetsprogrammet. Dette er positivt, men betinger også vektlegging av barn og unges interesser og universell utforming. Utover å legge til rette for barnehage, synes ikke tematikken om hvordan legge godt til rette for barn å være i fokus. Eksempelvis kunne noen av uterommene legge opp til temporære aktiviteter uten fastlåst møblering.	Til sluttbehandling er følgende formuleringer inkludert i kap.10: Aktivt bruke designprogram for offentlige rom og gater: “Uterom bør tilpasses barn og unges interesser ved for eksempel å legge opp til temporære aktiviteter uten fastlåst møblering. Barn og unge skal inviteres særskilt til medvirkning i regulering av delområder som omfatter offentlige rom.” “Detaljreguleringsplanene som skal utarbeides for de ti delområdene skal utarbeide designprogram for offentlige og felles uterom innenfor delområdet. Disse skal beskrive materialvalg, belysning, overvannshåndtering og programmene skal utarbeides med medvirkning av barn og unge.”

Trondheim Havn, 30.09.20	Kommunedirektørens vurdering
<b>Prosjekt - og beredskapshavn:</b> TH har mottakplikt for fartøy og gods, kaikapasiteten på Transittpiren er nødvendig for å oppfylle denne plikten. Transittkaia som en prosjekt - og beredskapshavn vil ikke være forenelig med andre aktiviteter. Dette innebærer at området også i fremtiden vil være havn hele døgnet. TH må ha full råderett og ansvar for området. Området må kunne sikres avstengt med eget gjerde i henhold til § 5.2 Havn i bestemmelsene i kommunedelplan Nyhavna. En egen utredning om sambruk anses som unødvendig og anbefales ikke gjennomført.	Innspillet tas til orientering.  Kommunedirektøren ønsker med kvalitetsprogrammet å belyse kvalitetene som ligger i området og mener at det bør undersøkes om området kan tas i bruk midlertidig til større arrangement uten det kommer i konflikt med havnevirksomheten i utviklingsperioden av Nyhavna. Løsninger som “timesharehavn”, eller en inndeling av havnearealet mellom lang og kort varslings tid for adkomst av gods, kan muliggjøre større grad av sambruk mellom havn og by.
<b>Utbygging og sjøtransport:</b> Transittkaia vil kunne ha en viktig rolle i å oppfylle målene om miljøvennlig utbygging ved at sjøtransport avlastet veitransport. Kvalitetsprogrammet bør utfordre på at omformingen av Nyhavna tar i bruk de mulighetene som ligger i sjøtransport.	Kvalitetsprogrammet presiser at Nyhavna skal bygges med krav om nullutslippsanleggsplass og potensialet som ligger i å ta bruk sjøbasert transport av byggematerialer er belyst i kvalitetsprogrammet.
<b>Transittgata:</b> Transittgata må dimensjoneres og tilrettelegges for tungtrafikk fra havna. Det er behov for å koble selve havnefunksjonen med Nordre Avlastningsveg og det sentrale vegsystemet. Dersom det skal tilrettelegges for sykkel i denne gata, må gang - og sykkelveg legges adskilt fra kjørebane med en grøntbuffer. Gata bør dermed ikke defineres som sambruksgate, hvor bil og sykkel deler kjørebanearealet.	I kommunedelplanens plankart er Transittgata definert som Hovedveg - På bakken, og Gang- og sykkelveg - På bakken.  Til sluttbehandling er veisnittet revidert og sykkel skilt fra øvrig trafikk. Transittgata skal dimensjoneres og tilrettelegges for tungtrafikk.
<b>Husbåthavn:</b> Anleggelse av husbåter langs	Anbefalt lokalisering av husbåter er til sluttbehandling

<p>vestsiden av Kullkranpiren kan komme i konflikt med båttrafikk og værforhold i ytre Nyhavna-bassenget er ugunstig for etablering av husbåter. I kommunedelplanens §7 Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone er områdets bruk beskrevet i §7.1 Ferdseil; Område FE skal være offentlig. Område FE skal benyttes til ferdsel for havnetrafikk.</p>	<p>vist kun lengst øst på Ladehammerkaia.</p>
<p>Det bør lages en plan for bruk av Nyhavna-basseng</p>	<p>I møte mellom Trondheim kommune og Trondheim Havn påpeker Trondheim Havn at en plan for bruken av sjø vil gjøre det enklere for Trondheim Havn å behandle søknader etter forvaltningsloven, og vurderinger i den daglige driften.</p> <p>Det er usikkerhet om det er nødvendig med en egen plan for ytre havnebasseng Kommundeplanen for Nyhavna regulerer til trafikkområde i sjø, så behov for manøvreringsareal for større båter er ivaretatt. Kvalitetsprogrammet legger nå opp til at Indre havnebasseng skal planlegges som en del av tilliggende reguleringsplaner og som en del av byrommet.</p> <p>Fra kvalitetsprogrammet til sluttbehandling: "I videre prosess er det viktig å være oppmerksom på at aktivitet på sjø kan få konsekvenser for bruk av kaikanten også på land. Uttforming og regulering av framtidig bruk av kaikantene må skje i tett dialog med Trondheim Havn som forvalter av havneloven."</p>
<p><b>Fremtidig havnevirksomhet:</b> Fremtidig bebyggelse langs Transittgata) må ta hensyn til at det kan være trafikk med store kjøretøy gjennom hele døgnet, alle dager. Øvrig bebyggelse på Nyhavna kan også bli berørt av aktiviteten på havneområdet. Dette må ivaretas ved planlegging og bruk av bebyggelsen.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet belyser problematikken, men dette er hensyn som må ivaretas ved detaljregulering av delområde 9.</p>
<p><b>Trondheim havn (TH) drift og administrasjon:</b> Det er avgjørende at TH beholder de arealene til drift og administrasjon som vi har i dag. Aktuelle områder er omtalt i utkast til avtaleverk mellom TH og Trondheim kommune i forbindelse med opprettelsen av et nytt eiendomsselskap. TH sine interesser er således ivaretatt.</p> <p>TH ber likevel om at området definert som andre byrom, bymessig standard mellom TMS og Dora 2, tas ut av illustrasjonene, da denne ikke er videre omtalt i strategiene, og gir signaler om annen bruk enn det som så langt ligger til grunn i avtaleverket</p>	<p>Kvalitetsprogrammet for Nyhavna utfordrer ikke Trondheim Havn sine arealer til drift og administrasjon.</p> <p>Området mellom TMS og Dora 2 er definert som et offentlig byrom da dette området utgjør en viktig del av kulturminnet Dora 2 som har verneklasse A og er av høy antikvarisk verdi. Kommunedirektøren mener at området er av allmenn interesse og at ved videre utvikling av Dora 2 bør området opparbeides slik at allmennheten har tilgang til området.</p> <p>Kommunedirektøren mener at dette kan la seg løse uavhengig av framtidig program for Dora 2 og at detaljerte løsninger for dette må utredes gjennom detaljreguleringsplan for delområde 4.</p>
<p><b>Parkering for TMS:</b> Som det er påpekt i utkast til avtaleverk, må TMS sikres adkomst og nødvendig parkering. En eventuell anleggelse av idrettsanlegg i byrommet Bunkerhagen kan dermed ikke få den utstrekning som illustrert.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet viser et fremtidsbilde for en bilfri bydel med nullutslippsambisjoner. Dette vil på sikt medføre andre tilkomst- og parkeringsmuligheter enn det som er tilbudet på Nyhavna i dag.</p>

	<p>Med bakgrunn i gjeldende statlige planretningslinjer for samordnet areal og transport (§4.3 m.fl), nullutslippsvisjonen samt fremtidig kollektivtilbud på Nyhavna som Kvalitetsprogrammet legger til grunn, finner Kommunedirektøren det uforenelig at kvalitetsprogrammet skal vise et fremtidsbilde der det tilrettelegges for arbeidsplassparkering på bakkeplan. Kvalitetsprogrammet skal svare ut de politisk vedtatte mål og bestillinger. Tiltak som ikke ivaretar disse målene må vurderes politisk i videre detaljreguleringsplaner.</p> <p>Lokaliseringen av idrettsflate i illustrasjonsmaterialet er revidert for å imøtekomme innspillene, men er fortsatt lokalisert i det samme området, som er den plassering som gir størst måloppnåelse ut fra den kunnskapen vi har i dag. Konkret plassering, utforming og dimensjonering av idrettsanlegg vil løses i kommende detaljreguleringsprosesser.</p>
<p><b>Næringsprogram:</b> Maritime næringer er også viktig for havnedriften på Nyhavna. Videreutvikling av denne bør skje i et eget næringsprogram, så langt er ikke disse næringene ivare tatt i programmene.</p>	Se svar til Næringsforeningen i Trøndelag
<p><b>Samarbeid:</b> Samarbeidet mellom Trondheim kommune og TH må fortsatt være tett blant annet for å kunne gi forutsigbarhet og avklarte rammer for havnedriften og forvaltning av eiendommer og bygninger i TH sin regi.</p>	Kommunedirektøren ønsker fortsatt godt samarbeid med Trondheim Havn om utviklingen av Nyhavna.

Kystverket	Kommunedirektørens vurdering
<p>Tilretteleggingen for maritime næringer må skje i overensstemmelse med vedtak om sentrumsformål i kommunedelplanen, og bidra til utvikling av Nyhavna som maritimt kraftsentrum. I dette ligger også at fremkommelighet i farvannet er viktige element for både den marine og maritime næringsutviklingen.</p>	<p>Kommunedirektøren tar innspillet til orientering.</p> <p>Se for øvrig svar til Næringsforeningen i Trøndelag</p>
<p><b>Sjøen som ferdselsåre:</b> Det konstateres at Nyhavna fremdeles skal være en bydel med havnevirksomhet. Vi har bifaller tanken om at utviklingen skal videreføres gjennom en samfunnsmessig tilretteleggelse av sjøaktiviteter, der tilgang til sjøkanten er et avgjørende moment. Dette vil sikre sjøen som ferdselsåre.</p>	<p>Kommunedelplanens regulering av sjøflaten i Ytre basseng (FE) ivaretar fremkommelighet i farvannet.</p>

Steinar Jøsok, 09.09.2020	Kommunedirektørens vurdering
<p>Planen for vårt nabo område Nyhavna ser veldig bra</p>	<p>Kvalitetsprogrammet for Nyhavna beskriver</p>

<p>ut, gode tanker og planer. Hurra. Det som jeg ikke finner noe om er utforming av takene. Husk å kreve heis helt opp på takene, sånn at arealet kan utnyttes av beboerne. Dette vil gi for eksempel sånne som meg som sitter i rullestol lett adgang til friskluft og muligheter for forskjellige aktiviteter, både alene og sammen med andre. Ved sjøen i enden av ei elv er det nesten alltid vind. Ved takpark vil det være lettere å finne ly for vinden ved installasjoner og rekkverk. Kom gjerne å se på vår takpark i Dyré Halses gate 18</p>	<p>følgende: "Takflater skal utformes slik at de har en produktiv funksjon. Det vil si enten som oppholdsareal for beboere/ansatte, habitat for spesifikke arter, hekkeplass for sjøfugl, dyrking eller "energifangere" for lokal energiproduksjon."</p>
---	--

<p><b>Ingar Hynne, 14.09.2020</b></p>	<p><b>Kommunedirektørens vurdering</b></p>
<p>Trondheim har lenge hatt ambisjonen «Byen møter fjorden», uten at det er mye som tyder på at dette har vært vellykket. Men nå er Nyhavna «siste mulighet» i de sentrumsnære byområdene. Et viktig element for å oppnå dette er å legge et helårs friluftsbad i området. Beste måten å få plass til dette uten å legge beslag på for mye areal og samtidig ligge i sjøkanten, er å anlegge en flytende havnepool. Da med ulike basseng for voksne/ungdom og barn, samt tilhørende fasiliteter som kafé og badstu.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet for Nyhavna foreslår at det etableres et offentlige sjøbad på Strandveikaia. Sjøbadet skal erstatte den planlagte utfylling i det indre havnebasenget.</p> <p>Videre skal Strandveikaia utvikles til et aktivt bydelstorg med utadrettede virksomheter på bakkeplan og et havnebad. Kunst- og kulturaktiviteter skal prege byrommet.</p>

<p><b>Trøndelag brann- og redningstjeneste</b></p>	<p><b>Kommunedirektørens vurdering</b></p>
<p><b>Tilrettelegging for brann- og redningstjenesten:</b> Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid, også i anleggsperioder. Dette innebærer også en hensiktsmessig plassering av og nødvendig antall brannkummer, samt ivaretagelse av forskriftsmessig slokkevannskapasitet.</p> <p>Dersom det skal benyttes automatiske sprinkleranlegg må det tas hensyn til dette ved vurdering av slokkevannskapasiteten. Disse forutsetningene må være avklart og i henhold til krav i lover og forskrifter, for at prosjekter skal kunne gjennomføres. Det vises blant annet til plan- og bygningsloven § 27-1 og byggt teknisk forskrift (TEK 17) §§ 11-1, 11-17 og 15-7 med veiledning.</p> <p>Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser videre til retningslinjer vedrørende Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner. Disse beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius og akseltrykk. Det vises også til TEK 17§ 11-17 Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap med veiledning.</p>	<p>Innspill er relevante for kommende detaljreguleringsplaner.</p>

<p><b>ROS-analyse:</b> I henhold til plan-og bygningsloven skal det på planstadiet, foreligge en risiko-og sårbarhetsanalyse, jf. § 4-3.</p>	<p>Til saken Kommunedelplan for Nyhavna, offentlig ettersyn i bygningsrådets møte 16.12.2014, i sak 190/14 følger som vedlegg 4 Planbeskrivelse med konsekvensvurderinger, datert 24.11.2014. Det er enkelte temaer som ikke er utredet i henhold til planprogrammet fordi de ikke var relevante for planforslagets detaljnivå. Disse temaene og andre relevante tema skal utredes i forbindelse med den enkelte reguleringsplan gjennom en risiko- og sårbarhetsanalyse som planforslaget skal utarbeides i henhold til. Dette er sikret i plan og bygningsloven.</p>
<p>Det må ved nybygg og endret bruk av eksisterende bebyggelse, spesielt tas hensyn til eksisterende bebyggelse og samfunnsfunksjoner, og risikoen dette kan medføre.</p>	<p>Tas til orientering. Innspill er relevante for kommende prosesser med detaljreguleringsplaner.</p>
<p><b>Sikring av vannkant:</b> Vannkanter og tilgangene til disse må sikres slik at ulykker, uheldige situasjoner og skader unngås. I tillegg må det tilrettelegges slik at redningsetatene alltid kan utføre redningsinnsats raskt og uhindret. Disse forholdene må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kunnskap og godkjenning.</p>	<p>Kvalitetsprogram for Nyhavna belyser problematikken og påpeker: "Det skal oppleves trygt å ferdes langs promenaden for alle aldersgrupper gjennom døgnet. Dette skal hensyntas i utforming, sikringstiltak og belyningsstrategi. Sensorteknologi som ivaretar sikkerhet kan vurderes men bør vektes opp mot frihet fra overdreven overvåking i det offentlige rom." Dette må følges opp i detaljreguleringsfasen.</p>

<p><b>Statens vegvesen, 29.09.2020</b></p>	<p><b>Kommunedirektørens vurdering</b></p>
<p><b>Riksveg 706, og fylkesvegene 6668 og 6692:</b> Statens vegvesen er spesielt opptatt av riksveg 706, i tillegg til fylkesveg 6668 og fylkesveg 6692. Vi kan ikke se at det foreligger trafikkanalyser som redegjør for virkningene og da heller ikke avbøtende tiltak av trafikkutviklingen som følge av de tiltak som ligger i det innsendte materiale.</p>	<p>Det vises til møte av 21.03.2021 mellom Fylkesmannen, SVV og Trondheim kommune og følgende enighet:</p> <p>"Framkommelighet for myke trafikanter, for kollektiv og for motorisert trafikk over Nyhavna må sees samlet".</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Trafikale effekt av ny arealbruk (utbygging i Reina, Jarlheimsletta, Trondheim S) og nye trafikktiltak (Gatebruksplan, Trondheim S) må ses i sammenheng.</li> <li>- Det må lages en trafikkberegning for Nyhavna som bruker oppdatert trafikk tall og viser trafikkavvikling i området og køsituasjon på hovedvegen.</li> <li>- Beregningen må vise forskjellige trafikk situasjonen ved forskjellige trafikkøkning ( f.eks. følsomhetsanalyse) for å se hvordan trafikk over Nyhavna påvirker trafikkavvikling på riksvei 706.</li> <li>- Resultat fra analysen må tolkes og tydelig beskrive effekter av ny trafikk situasjon for</li> </ul>



	<p>avlastningsvegsfunksjon, spesiell trafikk og utryknings trafikk.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kapasitetsberegning for rundkjøring ved Strindheimtunnelen må oppdateres etter nye trafikk tall.”</li> </ul>
--	---

ATB	Kommunedirektørens vurdering
<p><b>Trasévalg:</b> Her støtter AtB prosjektets (utredning av trase for MetroBuss over Nyhavna) anbefaling om å bruke dagens vegtrasé, med noen justeringer, over Nyhavna for både kollektiv og biltrafikk, med noen viktige forbedringer for kollektivtrafikken; at det etableres kollektivfelt og traseen får slake kurver/svinger der det er mulig. Vi ønsker minst mulig unødvendige stopp og krappe svinger langs traseen. Det gir redusert komfort for passasjerene og økt reisetid når bussen må opp og ned i fart. Eksempelvis ønsker vi at det ses på muligheten for å slake ut svingen ved "Kjeldsberg"-bygget.</p>	<p>Kommunedelplanen for Nyhavna fastsetter kvartalsstruktur med tydelig avgrensede byggeområder og gater i et rutenett på Nyhavna. Kvalitetsprogrammet følger opp disse føringene og Kommunedirektøren mener dette bidrar til den mest bymessige og arealeffektive utvikling av Nyhavna. Av hensyn til metrobussens fremkommelighet er krysset fra Maskinistgata til Strandveien vist som en slakere sving enn det kommunedelplanen fastsetter.</p>
<p><b>Veisnitt:</b> AtB støtter prosjektets anbefaling om at kollektivfelt reguleres på hele strekningen over Nyhavna. Gjennomgående kollektivfelt i begge retninger bør gå frem av illustrasjonene av gatetverrsnitt. AtB støtter at kjørefeltbredder skal være 3,5 meter der metrobussen trafikkerer.</p>	<p>Kommunedirektøren mener at såfremt antall avkjøringer kan holdes på et minimum, det vil si reduseres fra dagens nivå, kan en sikre god fremkommelighet for Metrobussene uten gjennomgående kollektivfelt og med tre felt totalt hvorav ett er kollektiv.</p> <p>Gjennomgående kollektivfelt vil medføre fire-felts vei. Dette vil ha uheldige konsekvenser for bymiljøet, samtidig som gjennomgående kollektivfelt potensielt kan øke trafikken over Nyhavna fordi dette gir mindre friksjon for personbiltrafikken og Nyhavna vil kunne bli mer attraktiv kobling til/fra Lade enn Strindheimtunnelen.</p>
<p><b>Metrobusstasjoner:</b> Kvalitetsprogrammet foreslår at det etableres stasjoner for MetroBuss ved krysset Maskinistgata-Båtsmannsgata og i Strandveien-Stiklestadveien. Utredning av trase for MetroBuss over Nyhavna foreslår at endelig plassering må avklares med AtB når det er bestemt at traseen skal opparbeides for bruk. Vi støtter dette. (...) AtB ønsker at det ses på muligheten for å etablere midlertidige stasjoner som kan flyttes i takt med at reguleringsplaner vedtas og Nyhavna bygges ut, før stasjonene etableres permanent.</p>	<p>Endelig plassering av holdeplasser og mulighet for å etablere midlertidige holdeplasser må avklares i forbindelse med detaljregulering av hovedgate og kollektivtrase over Nyhavna,</p>
<p><b>Kollektivtrafikk på vann:</b> Nyhavna er et aktuelt område for en eventuell fremtidig autonom båt. Vi støtter at det utredes mulighet for kollektivtrafikk på vann. Det er viktig at vannkanten ikke bygges igjen på en slik måte at det hindrer samspillet mellom</p>	<p>Kvalitetsprogrammet peker på to egnede plasseringer av holdeplasser for kollektivtrafikk på vann. Det forutsettes at dette følges opp i reguleringsplanene og at vannkanten ikke bygges igjen slik at etablering av disse holdeplassene ikke</p>

landgående og vanngående kollektivløsninger i et helhetlig og bærekraftig fremtidig mobilitetssystem.	er mulig.
<b>Sykkelvei:</b> Kvalitetsprogrammet foreslår en samlevei for sykkel i Strandveien med forbindelse til Innherredsveien. Det foreslås også at hovedsykkelvei skal etableres i Maskinistgata, og at denne går videre til Brattøra over Pirbrua. Det er viktig for AtB at sykkeltraseen ikke tar av det arealet som settes av til eventuell utvidelse av kollektivfelt over Nyhavna.	Kommunedirektøren er enig i at hovedsykkeltilbud langs Maskinistgata kan komme i konflikt med kollektivtrafikken, og at dette bør utgå. Ekspressykkelveg bør i størst mulig grad følge jernbanen, og hovedsykkelruta bør følge Strandveien og Båtmannsgata til Transittgata. Øvrige sykkeltilbud bør ha lokal funksjon.
<b>Mobilitetsløsninger:</b> Det bør planlegges for et sammenhengende tilbud hvor mikromobilitet, vannveier, sykkel, gange og kollektiv vurderes i et helhetlig og sammenhengende system. Det er vanskelig å se langt frem i tid, men utviklingstrender tilsier at fremtiden er autonom og elektrisk. Vi anbefaler at det tilstrebes størst mulig grad av bilfritt byliv på Nyhavna, og at Nyhavna blir en bydel med fremtidsrettede, miljøvennlige og trygge mobilitetsløsninger.	Kvalitetsprogrammet legger opp til en mest mulig robust gatestruktur som vil ivareta en fleksibilitet til fremtidige mobilitetsløsninger og anbefaler at det etableres bydelsparkeringshus som et grep for å sikre mest mulig bilfritt byliv på Nyhavna.

<b>FI - Fremtidens Industri ved Frode Halvorsen 01.10.20</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
Kvalitetsprogram for Nyhavna vier derfor liten plass til teknologinæringen og maritimt næringsliv, sammenlignet med kultur. Det er vesentlige mangler i kvalitetsprogrammet når det gjelder å beskrive hvordan utviklingen av Nyhavna skal tilrettelegge for vekst innenfor teknologinæring og maritimt næringsliv, sammenlignet med kultur. Kvalitetsprogrammet svarer ikke på Trondheimregionens strategiske næringsplan, der «Trondheimsregionen skal være best på å utvikle eksisterende og starte nye bedrifter i samspill med forsknings- og utviklingsmiljøene (FoU).”	Til sluttbehandling er det utarbeidet et eget kunnskapsgrunnlag for havnæring (maritim-, sjømat- og petroleumsnæring) og småskala industriproduksjon som tydeliggjør næringenes behov og hvordan disse kan ivaretas i og bidra til transformasjonsprosessen. Spesialiserte fagmiljø, for eksempel jus, forretningsutvikling og design, og sentrale forskningsmiljø som retter sine aktiviteter mot havrom omtales også.  Kvalitetsprogrammet viser hvordan de maritime næringene kan ha gode forutsetninger for vekst og være til gjensidig berikelse allmennheten og næring.
En forutsetning for at Teknologihovedstaden Trondheim fortsatt være spydspiss innen maritim forskning og teknologiutvikling samt utvikle fremtidige bærekraftige løsninger, er etableringen av et samlende miljø (hub) for havromsteknologi på Nyhavna. Dette krever 1. en attraktiv møteplass og arena som samler de ulike havromsrelaterte teknologimiljøene i byen 2. et område med fasiliteter og infrastruktur for testing og demonstrasjon av havromsteknologi  En viktig forutsetning for utvikling av disse miljøene	I den grad Kvalitetsprogrammet kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt under strategisk virkemiddel 1 : “Foredle vannkanten for næring og opplevelser.”  Kommunedirektøren tar innspillet til orientering for den videre prosessen.

er at de trenger tilgang til kaikant og sjø når løsninger skal testes og demonstreres. Dora 2 er unik i så måte med sine overbyggede tørrdokker (eneste i landet?).	
Å tilrettelegge for kunnskap- og forskningsmiljøene på Nyhavna vil bidra nødvendig kunnskapsutvikling til å nå målet om nullutslippsbydel.	Kommunedirektøren tar innspillet til orientering for den videre prosessen.
<p>I den videre prosessen med utvikling av Nyhavna ber vi om at Trondheim kommune:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- legger til rette for å utnytte de store verdiskapingsmulighetene som Nyhavna byr på</li> <li>- å være en drivkraft for de mange initiativene innen teknologi, akademia, FoU, maritim næring og nullutslipp som benytter seg av, eller har behov for, sjønært areal på Nyhavn</li> <li>- å legge bedre til rette for studenter og kunnskapsinstitusjoner innenfor havromsteknologi</li> <li>- å etablere et eget temaprogram for maritime næringer, småskala industri og produksjon, og at disse trekkes ut av kulturnæringsprogrammet.</li> <li>- å etablere en attraktiv og samlende møteplass (hub) for de ulike havromsrelaterte teknologimiljøene i Trondheim, med fasiliteter og infrastruktur for testing og demonstrasjon av havromsteknologi.</li> </ul>	<p>I den grad Kvalitetsprogrammet kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt under strategisk virkemiddel 1: "Foredle vannkanten for næring og opplevelser."</p> <p>Kommunedirektøren tar innspillet til orientering for den videre prosessen.</p>

<b>Dora 1 Eiendom AS</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
Dora 1 Eiendom er primært opptatt av at kvalitetsprogrammet ikke skal medføre drastisk omarbeiding av kommunedelplanen fra 2016.	Kvalitetsprogrammet for Nyhavna bygger på kommunedelplanen, og de fire tema programmene kommunedelplanen fastsetter at skal legges til grunn for alle planer på Nyhavna er utarbeidet. Dette gjelder offentlige rom, kulturminner, miljø og næringsliv på Nyhavna. Ny kunnskap om disse teamene har medført at kvalitetsprogrammet foreslår enkelte endringer fra kommunedelplan. Disse endringene anses ikke å avvike vesentlig fra kommunedelplanens intensjoner for transformasjonen av Nyhavna.
Byrom/aktivitetspark/skolegård vest for Dora 1 bes tilpasset slik at ovenfor nevnte regulerte bruk av areal mellom Dora 1 og Kobbegate kan opprettholdes. Dette er helt essensielt for videre	Se svar til Dora Holding As sitt høringsinnspill etter begrenset offentlig ettersyn.

<p>bruk av Dora 1, både de indre arealer samt fremtidig alternativ adkomst til Dora-taket. Det bemerkes her at cirka 50 prosent av det aktuelle arealet består av Dora 1s «prel-plate», en fire meter tykk betongplate som ligger få cm under bakken og strekker seg 11 meter ut fra bunkerens vestre vegg.</p>	
<p>I kommunedelplanen fra 2016 ble Kobbes gate løftet frem som en viktig akse på Nyhavna. I kvalitetsprogrammet er Kobbes gate nå plutselig tonet ned. Viktigheten av Kobbes gate som «allé» / «boulevard» var gjennomtenkt i kommunedelplanen og det er uheldig at dette nå rokkes ved. Dora anser det som viktig at statusen til Kobbes gate som ble fastlagt i kommunedelplanen opprettholdes.</p>	<p>Kobbes gate skal opparbeides med særskilt høy kvalitet i materialbruk og det skal legges til rette for utadrettet virksomhet i første etasje. Den er hovedforbindelsen til utviklingsområdet på Kullkranpiren og del av det kommersielle sentrum på Nyhavna.</p>
<p>I kommunedelplanen er en broforbindelse for gang og sykkel fra «snippen» til «DnB-bygget» regnet som helt avgjørende. Denne broen er et rekkefølgekrav for alle delområder i kommunedelplanen og benevnt BR1 i tabell 5 i denne. I kvalitetsprogrammet er denne utelatt i forbindelse med «Forbedre koblinger til byveven».</p>	<p>At broforbindelsen over Rosenborgbassenget er utelatt i høringsutkastet er en feil fra kommunedirektørens side. Denne er inkludert i illustrasjonene til sluttbehandling.</p>
<p>Adkomster inn i Dora 1 må sikres både fra øst og fra vest for fortsatt bruk til næringsformål. Dette gjelder også adkomst fra nord via kjørebrot mot Nyhavna-bassenget.</p>	<p>Disse adkomstene er skissert inn på oppdatert illustrasjonplan. Hvordan avkjøring fra Maskinistgata til Dora 1 sin østfasade skal løses må detaljeres i forbindelse med detaljregulering av hovedgate og kollektivtrase over Nyhavna.</p>
<p>Dora Eiendom vil gjerne samarbeide om utforming av ny bygningsmasse langs vestveggen av Dora 1 slik at bunkerveggen blir mer synlig enn opprinnelig tenkt.</p>	<p>Kommunedirektøren støtter initiativet til å revurdere de opprinnelige planene for Dora 1 sin vestfasade slik at bunkerveggen blir mer synlig enn opprinnelig tenkt og vil samarbeide med Dora Holding AS om gode løsninger for dette gjennom plansaksbehandling.</p>
<p>Kommunedelplanen sier at det skal anlegges park mellom Dora 1 og Svartlamon (Jernbaneparken) som erstatning for jernbanesporene som ligger der i dag. Dora ber om at parken blir designet slik at den fremstår som ryddig og hyggelig for alle grupper, og at ikke eksperimentpark blir synonymt med ustelt park.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet for Nyhavna foreslår at Jernbaneparken blir en urban park med frodig vegetasjon, muligheter for dyrking og mindre installasjoner/paviljonger. Parken skal opparbeides med bymessig kvalitet og ha høy rekreativ, økologisk og estetisk kvalitet.</p>
<p><b>Kulturminneplan og Dora:</b> Dora 1 Eiendom setter pris på at Dora 1 vurderes å være i god stand.</p> <p>Når det gjelder angivelse av innvendig endringskapasitet som «middels» så stiller vi spørsmål ved om dette kan være korrekt.</p>	<p>Bunkeren har vist seg å ha stor innvendig endringskapasitet. Den er satt til middels i kulturminneprogrammet fordi de opprinnelige strukturene verken kan eller bør endres. Men fortsatt bruk på minst dagens nivå er både mulig og ønskelig. Kommunedirektøren i er enige i eiers innspill.</p>
<p><b>Generelt om kostnad for offentlige formål:</b> Basert på omfanget av ønsker og krav til både åpne plasser,</p>	<p>Innspillet tas til orientering.</p>

<p>høyder, miljøkrav, nullutslippsområde, offentlige formål, rimelige lokaler til kunstnere, billige boliger etc. så tyder mye på at den økonomiske belastningen per m2 boligareal/næringsareal blir av en slik størrelsesorden at det vil bety store utfordringer for utviklingen på delområde 2-1.</p>	
--	--

<b>Institutt for arkitektur og design, NTNU</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
<p>Sosial bærekraft og fysiske tilrettelegging for sirkulær økonomi bør supplere andre viktige bærekraftsmål som er beskrevet i programmet.</p>	<p>I den grad Kvalitetsprogrammet kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt. Kommunedirektøren mener Kvalitetsprogram for Nyhavna legger frem flere mål og forslag til tiltak som viser hvordan sosial bærekraft og sirkulær økonomi skal ivaretas i videre prosess. Det vises til kapittel "Hovedmål ombruk og materialvalg: Nyhavna kjennetegnes av bærekraftig materialbruk med vekt på ombruk av bygninger og materialer."</p>
<p><b>Eiendomsforvaltning:</b> Organisasjonsstruktur, formål og vedtekter til det nye utviklingsselskapet «Eiendom AS» bør kobles til målsettingene i kvalitetsprogrammet.</p>	<p>Vedtak om Nyhavna Utvikling AS sine vedtekter ble fattet i Etablering av eiendomsselskap for byutvikling i havneområdene og aksjeeieravtale, Formannskapetets møte 29.09.2020, sak 261/20</p>
<p>Anbefalingene fra parallelloppdraget for offentlige rom bør inkluderes i Kvalitetsprogrammet.</p>	<p>Anbefalingene fra parallelloppdraget for offentlige rom er ivaretatt i programmet såfremt disse ikke er i strid med andre mål og behov som Kvalitetsprogram for Nyhavna søker å ivareta.</p>
<p><b>Revidering av kvalitetsprogrammet:</b> Utviklingen av området vil ta lang tid og Kvalitetsprogrammet bør derfor tilpasses og revideres med jevne mellomrom, tre-fem år.</p>	<p>Kommunedirektøren anbefaler at Kvalitetsprogram for Nyhavna bør vurderes revidert ved jevne mellomrom dersom ny kunnskap, teknologiske løsninger eller praksis tilsier at dette er nødvendig.</p>
<p><b>Kaikanter:</b> Kaikantene må være tilgjengelig for rekreasjon og samtidig legges til rette for maritime næringer og båtanløp også i fremtiden. Prinsippene for urban kaikant videreutvikles særlig med fokus på kombinasjon av rekreasjon, kai- og næringsdrift. Formål «urban kaikant» utvides med mulighet for mindre båtanløp, maritime næringer med mer.</p>	<p>I den grad Kvalitetsprogrammet kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt gjennom at det urban kaikant anbefales opparbeidet med hardt dekke for rekreativ ferdsel, opphold og uteservering samtidig som kaifunksjon er ivaretatt. Dette må sikres i de videre reguleringsprosessene.</p>
<p><b>Mikroklima:</b> Mikroklima og værbeskyttelse i offentlige og halvoffentlige rom bør få særlig oppmerksomhet.</p>	<p>Det er gjennomført overordnede mikroklimaanalyser for hele området. Dette er et kunnskapsgrunnlag som skal brukes i behandling av detaljplaner. Kvalitetsprogrammet peker på flere prinsipper for utforming av bygningsmassen som bidrar til et bedre mikroklima.</p> <p>Kommunedelplanens § 3.4.2 <i>Temautredninger for de enkelte delområder</i> fastsetter at lokalklimaanalyse skal følge forslag til reguleringsplan for de enkelte delområder</p>
<p>Forholdet mellom bebyggelse og vannrommene bør</p>	<p>Kommunedirektøren anser det ikke som</p>

utredes	hensiktsmessig å utrede dette i kvalitetsprogrammet, og mener dette er forhold som må utredes i forbindelse med detaljreguleringsfasen
Det skal legges til rette for trinnvis utbygging over tid. Det vil også åpne for mer bevaring og transformasjon.	Relokalisering av eksisterende virksomheter vil være avgjørende for når hvilke delområder kan bygges ut. I den grad Kvalitetsprogrammet kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt. Kommunedirektøren tar innspillet til orientering for den videre prosessen.
Midlertidighet, eksperimentering(?) og piloter brukes aktivt i utvikling av Nyhavna	Dette er ivaretatt gjennom strategiske virkemiddel 9. <i>Arbeid strategisk med områdemodning og byliv</i> og vedtak av Bylivsstrategi, Formannskapetets møte 25.2.20, i sak 37/20: "Formannskapet ser viktigheten av å bruke pilotprosjekter, som foreslått i bylivsstrategien, i det videre arbeidet med transformasjon av Nyhavna."
Viktige forbindelser og områdekvaliteter (parker eller lignende) etableres tidlig og tilpasses til utviklingen.	Det vises til: 5.2.5. Barnehager, lekeplasser, skoler og andre fasiliteter som er attraktive for barnefamilier bør etableres tidlig ved utbygging av hvert delområde.
Bebyggelse og offentlige rom skal være endringsdyktig og preget av elastisitet og generalitet	Dette er ivaretatt i kapittel 6.5 Fleksibilitet og sambruk og 6.6 Robuste bygg, anlegg og materialer
<b>Allmennyttige formål:</b> Det bør settes av arealer til allmennyttige formål i bebyggelsen og i det offentlige rom.	Det vises til: 5.2.4. Det bør i alle reguleringsplaner settes av arealer til allmennyttige formål på bakkeplan. og/eller i det offentlige rom
<b>Et designprogram for bebyggelsen:</b> Høy arkitektonisk kvalitet er en avgjørende faktor for en levende, langsiktig og bærekraftig bydel. Designprogrammet bør også omfatte bebyggelse. Byform og bygningsform samt materialbruk er avgjørende aspekter i byutvikling og bør adresseres. I parallelloppdraget for offentlige rom og tilhørende utredninger ligger det et stort og godt materiale som viser gode prinsipper for eksempel høyder, fasaderytmer, tomtestørrelser, typologier med mer. Det er av avgjørende betydning for kvalitetsprogrammet og føringene for reguleringsplanene at dette materialet sammenstilles med de andre virkemidlene. Det bør legges opp til en variasjon uten store kontraster  Varighet og tilpasningsevne til ombygging, vedlikehold og ombruk bør være førende for bebyggelse og infrastrukturen i området.	I kap 5, avsnitt <i>Høy bokkvalitet</i> er følgende merknad tilføyd: "Høy arkitektonisk kvalitet er en avgjørende faktor for en langsiktig og bærekraftig bydel. Til reguleringsplaner for de 10 delområdene skal det utarbeides et designprogram for bebyggelse som skal belyse hvordan Plan og bygningslovens paragrafer § 1-1: «Estetisk utforming av omgivelsene» § 29-1: «God arkitektonisk utforming» og § 29-2: "Visuelle kvaliteter" og føringer for bebyggelse som kvalitetsprogrammet fastsetter er ivaretatt og sikret. Programmet skal tydeliggjøre hvordan formgivningsfaktorer som fasadelengder, høyder, material- og fargepalett og volum bidrar til høy arkitektonisk, estetisk og opplevelsesmessig kvalitet på omgivelsene og hvordan disse er ivaretatt og sikret i planarbeidet. Programmet skal vise hvordan bebyggelsen i delområdene varierer uten at det skapes for store kontraster."
<b>Boligprogram:</b> For å sikre en sosialt bærekraftig og variert boligsammensetning, må det lages et eget boligprogram for Nyhavna. Programmet skal gi føringer for bokkvalitet, fellesløsninger, leilighetsfordeling, variasjon i boligtypologier, driftsmodeller og eierformer. Programmet bør også	Kvalitetsprogram for Nyhavna presiserer i punkt 5.1.1. "Det bør være en variasjon av typologier og botilbud (alternative boformer, kommunale utleieboliger og kategori-boliger) innenfor hvert delområde og det skal vurderes om ideelle stiftelser kan delta i boligutbyggingen på Nyhavna."

<p>foreslå pilotprosjekter innen de nevnte temaene. I tillegg bør boligprogrammet lage en strategi for hvordan man klarer å gjennomføre de boligpolitiske målene og invitere relevante aktører inn i arbeidet med å realisere målsettingene. Boligsammensetning, eierskaps- og økonomiske modeller må legges til rette for et mangfold av beboergrupper</p>	<p>Dette er ikke tilstrekkelig for å sikre en mangfoldig boligsammensetning på Nyhavna. Hvordan en slik boligsammensetning kan skje må belyses i egen sak.</p>
<p><b>Tilrettelegging for et variert næringsliv:</b> Det bør rettes mer fokus på tilrettelegging for næringsutvikling, gründervirksomheter maritime næringer og produksjon. Nyhavna står i dag for en betydelig verdiskaping og huser mange arbeidsplasser. En videreutvikling av maritime næringer, kulturnæringer samt annet produksjon i godt samspill med andre bydelsfunksjoner bør være en viktig premisse for utviklingen. Den bærekraftige og sirkulære byen må legges til rette for lokal verdiskaping og arbeidsplasser. Tilrettelegging for lokal verdiskaping og produksjon bør utredes</p>	<p>Til sluttbehandling er det utarbeidet et eget kunnskapsgrunnlag for havnæringer (maritim-, sjømat- og petroleumsnæringer) og småskala industriproduksjon som tydeliggjør næringenes behov og hvordan disse kan ivaretas i og bidra til transformasjonsprosessen. Spesialiserte fagmiljø (f.eks jus, forretningsutvikling, design) og sentrale forskningsmiljø som retter sine aktiviteter mot havrom omtales også.</p>
<p><b>Klimasluse:</b> En klimasluse og klimakant mot Nidelven og fjorden bør utredes.</p>	<p>Hvordan Trondheim skal beskytte sine sjønære arealer mot framtidig havnivåstigning vil bli et tema ved rullering av ny Kommuneplanens arealdel. Dette er en problematikk som krever helhetlige tiltak for Trondheim.</p> <p>Utbygging på Nyhavna skal ta hensyn til estimert nivå for framtidig havnivå 2100. I videre reguleringsarbeid skal det bygges inn mekanismer som gjør det mulig, noe frem i tid, å ta hensyn til havnivåstigning og ekstremhendelser frem til 2150.</p>
<p><b>Bærekraftig materialbruk:</b> Det bør settes opp en palett av bygnings- og fasadematerialer som har egenskaper som kombinerer lave utslipp, lang holdbarhet og estetiske kvaliteter.</p>	<p>Kommunedirektøren anser det ikke som hensiktsmessig å utarbeide en slik palett nå, da det er rask utvikling på området.</p> <p>Kvalitetsprogrammet fastslår i kap. 6 6. Etablere Nyhavna som en forbilde-bydel for nullutslippsstandard og bærekraftig ressursbruk: "Ved utarbeidelse av reguleringsplan skal det medfølge en palett av bygnings- og fasadematerialer som har egenskaper som kombinerer lave utslipp, lang holdbarhet og estetiske kvaliteter."</p>
<p><b>Forbindelser for gående/syklende:</b> Forbindelser for gående/syklende mot den eksisterende byen i sør (Solsiden, Møllenberg, Midtbyen) må forbedres før utviklingen settes i gang</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1) Utredningen av forbindelsen «i plan» mellom Dyre Halses gate og Nyhavna bør prioriteres.</li> <li>2) Broen fra Strandveikaia til Kullkranpiren bør etableres så tidlig som mulig for å etablere gode reisevaner.</li> </ol>	<p>Kommunedirektøren stiller krav til at ny sykkelforbindelse med tilhørende fortau etableres før utbyggingen. Dette gjelder bro langs Jernbanen og gangbro over Rosenborgbassenget. Det er viktig at gang- og sykkeltilbudet er på plass før eksisterende tilbud påvirkes av anleggsvirksomhet. Bro fra Strandveikaia til Kullkranpiren er avhengig av sine nærliggende utbyggingsområder, og bør av sikkerhetsmessige årsaker ikke ferdigstilles før byggeområdene er etablert.</p>

<p><b>Mobilitetsstasjoner:</b> Det bør avsettes areal for mobilitetsstasjoner i kort gangavstand fra boligene, knutepunkter og samlingsarenaer.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet foreslår at det etableres et felles mobilitetshus for bydelen.</p>
<p><b>Første etasjer:</b> Utadrettete og tilgjengelige førsteetasjer etableres over hele Nyhavna og ikke bare begrenset til knutepunkter. (se også anbefalinger av Vurderingskomiteen for paralleloppdraget. Der det er mulig, bør utadrettete 1.etasjer med stor etasjehøyde og uten permanente sokler reguleres i planene.</p>	<p>Viser til kapittel 6.4. Robuste bygg og anlegg 6.4.1. "Alle bygg skal sikres en minimum takhøyde på 2,7 meter for etasjer over første etasje, hensiktsmessig plassering av heissjakter og andre tekniske føringsveier, og bærekonstruksjoner med god innbyrdes avstand. Alle førsteetasjer skal ha en brutto gjennomsnittshøyde på minimum fire meter, og utformes slik at arealene kan veksle mellom næring, bolig, areal for produksjon og offentlig virksomhet. Det bør stilles krav om terskelfri adkomst til førsteetasjer."</p>
<p><b>Infrastruktur for barnefamilier:</b> barnehager (med lokalt opptak), lekeplasser, skoler med mer etableres tidlig.</p>	<p>Kommunedelplanen fastsetter hvilke delområder som skal regulere barnehager. Kvalitetsprogrammet presiserer at "Infrastruktur for barnefamilier barnehager (med lokalt opptak), lekeplasser, skoler med mer bør etableres tidlig ved utbygging av hvert delområde. "</p>
<p><b>Bærekraftig adferd:</b> Utviklingen bør legge til rette for bærekraftig adferd hos borgere og virksomheter f.eks gjennom etablering av tiltak for kompetanseheving og informasjon, holdningsskapende virksomheter o.l .</p>	<p>I den grad Kvalitetsprogram for Nyhavna kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt.</p>
<p><b>Innkjøp:</b> Offentlig og privat innkjøp bør være viktige virkemidler for en bærekraftig utvikling i investerings og driftsfasen.</p>	<p>I den grad Kvalitetsprogram for Nyhavna kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt.</p>
<p><b>Arealreducerende tiltak:</b> sambruk og nye boligtypologier bør utredes som grunnlag for reguleringsarbeidet.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet fastslår i kap. Flexibilitet og sambruk at; "Det er et mål at at privatpersoner, offentlige institusjoner og næringslivet på Nyhavna har en minimal miljøbelastning. Dette kan ivaretas blant annet gjennom å tilrettelegge for et redusert personlig forbruk gjennom å tilrettelegge for gjenbruk, deling av utstyr i boliger og i næringsbygg." og videre at: "Sambruk av funksjoner bør etterstrebes for å redusere bebygget areal. Arealer bør tilgjengeliggjøres for ulike aktører gjennom døgnet og utformes med en generalitet slik at samme lokale kan brukes til ulike formål." og "Det bør utvikles minst to bolig-pilotprosjekter som utforsker fellesskapsløsninger og sambruk. Disse bør settes i gang tidlig for å høste erfaringer og inspirere til flere prosjekt. "</p>
<p><b>Økonomiske modeller for kulturnæring:</b> Det bør etableres robuste økonomiske modeller som sikrer varige forhold for kunst og kultur.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet fastslår at: "Det skal utvikles en økonomisk modell som legger til rette for at kulturnæringsaktører får varige gode arbeids- og visningsforhold i bydelen."</p> <p>Dette utdypes i Kunnskapsgrunnlag for</p>



	kulturnæringer, hvor det også skisseres modeller for organisering og eierskap.
<b>Areal for kulturnæringerne:</b> Det bør avsettes arealer i det offentlige rom og (eksisterende) bebyggelse til kulturproduksjon.	Kvalitetsprogrammet fastslår at: "Kulturminnene på Nyhavna bør bevares i kommunalt eierskap/deleierskap for å gi rom for at kulturbaserte næringer, småskala industriproduksjon og maritime næringer kan bevares og utvikles."  Dette er innarbeidet i Kunnskapsgrunnlag for kulturnæringsprogram.
<b>Nyhavna identitet:</b> Plattformen for Nyhavnas identitet utvides til å bestå av kulturminnene samt andre eksisterende fysiske og sosiale strukturer som for eksempel: - nærhet til vannet for rekreasjon, transport og næringsutvikling - naboskapet til et byøkologisk forsøksområde og Midtbyen - havne- og industrihistorien - ambisjonen om mangfold - ambisjonen om verdiskapning	Kommunenedirektøren mener Kvalitetsprogram for Nyhavna som helhet forener mange tema som gir Nyhavna en særegen identitet og viser hvordan disse kan videreutvikles og styrkes gjennom transformasjonsprosessen.
<b>Piloter:</b> 1) Det bør lages en organisasjonsstruktur som lager gode rammevilkår for pilotene. 2) Piloter på organisatorisk nivå (offentlig privat eierskap eller lignende) bør utredes. 2) Piloter for byintegreerte (maritime) næringer bør vurderes 3) Piloter for prosjekter med boligsosialt fokus bør vurderes	Tas til orientering. Disse temaene er til sluttbehandling ytterligere omtalt i kapittel 9. "Arbeide strategisk med områdemodning og byliv."

<b>Rambøll</b>	<b>Kommunedirektørens vurdering</b>
Et finmaskede og godt sammenvevde gatenettet har mye å si for trygghet, byliv og gående og syklende.  Forbedring av en gangforbindelse mellom Nyhavna og Dyre Halses gate er den forbindelsen utenom Strandveien som har størst potensiale for å legge grunnlag for byliv. Kvalitetsprogrammet siert 'det bør på sikt utredes mulighetene for en forbindelse i plan for gående og syklende mellom Dyre Halses gate og Nyhavna'. Dersom man legger til grunn at de fysiske forbindelsene er tett knyttet opp til grunnlaget for å skape byliv på Nyhavna, er denne formuleringen altfor svak.	Kvalitetsprogrammet peker på viktigheten av denne koblingen for gående og syklende og at dette skal utredes på sikt.  Videre utredninger om mulighet for kryssing i plan over fylkesvei 706 må skje i samråd med vegeier Trøndelag Fylkeskommune.
Kvalitetsprogrammet er ment å være et program med virkemidler for å nå målene for Nyhavna. Virkemidlene mener vi må styrkes med å bytte ut	Kvalitetsprogrammet skiller mellom det som "skal ivaretas ved reguleringsplaner" og det som må løses på annet vis.

<p>'bør' med 'må' og 'skal'. Og gjerne med konkrete forslag som gjør det enklere med politisk behandling av konkrete utbyggingsplaner/utviklingsplaner.</p>	
<p>Ett tema kan forbedres i Kvalitetsprogrammet, "øke lokalt biologisk mangfold" ved at det stilles krav om en aktiv naturforvaltningsplan i driftsfasen.</p>	<p>Retningslinje til reguleringsplan; "3.2.5. Det skal trekkes inn fagbiologisk kompetanse i en tidlig fase sammen med landskapsarkitekturfaglig kompetanse for en faglig vurdering av hvordan de ulike hensynene i grøntområdene kan kombineres."</p>
<p>På side 66 i kvalitetsprogrammet står det «På Nyhavna skal det tilrettelegges et mangfoldig tilbud av boligtyper slik at barnefamilier, førstegangskjøpere og personer med lav inntekt kan bo på Nyhavna. Slik kan boligutbyggingen på Nyhavna bidra til å skape en sosialt bærekraftig by og utjevne sosiale forskjeller.» Intensjonen er meget god, og et mangfold blant beboerne vil kunne bidra til en trygg og levende bydel. Vi savner spesifiserte løsninger på boligtyper, reguleringer og utforminger av områder som kan bidra til tydelige rammer for en ønsket utvikling.</p> <p>Kvalitetsprogrammet kan også bidra til å sikre områder for selvbyggeri, slik som det er gjort i Hovinbyen. Ved å regulere områder og spesifisere hvilke boligtypologier man skal bygge i disse områdene kan man sikre seg et mangfold blant beboerne, om det er selvbyggeri, boligbyggelagstomter, eller modulære bygnings skall hvor beboerne kan drive selvbyggeri med innvendige materialer.</p>	<p>Se svar til NTNU, Institutt for arkitektur og design</p>
<p>Det bør tilrettelegges for sirkulær økonomi i bruksfasen gjennom tilbakekallingssystemer og digitale løsninger som nevnt ovenfor, men også lokale initiativ på området. Gjenbruksstasjonen kan ha en oversikt over tilgjengelige materialer, som for eksempel kontormøbler og sportsutstyr, som kan ombrukes eller leies ut.</p>	<p>I metodikken som er foreslått brukt for å tallfeste klimagassutslipp (ZEN-område med ZEB-COM bygninger), vil gjenbruk av materialer og/eller bygninger/bygningsdeler fanges opp ved at belastningen totalt sett blir mindre fra byggefasen. Det vil da kunne bli lettere å nå nullutslippmålet. I miljøprogram for Nyhavna - energi og klima nevnes ellers at gjenbruk av materialer og bygninger alltid skal vurderes før riving, og gjenbruksbank for materialer er foreslått.</p>
<p>For at materialer skal kunne inngå i et sirkulært kretsløp må det stilles krav til materialer og løsninger som gir lave utslipp i et livsløpsperspektiv. Å bruke materialer som det er på stedet, med eller uten tilpasninger, er et stort potensial på Nyhavna med tanke på eksisterende bygningsmasse. Det kan stilles krav til andel resirkulert tilslag i nye materialer, robusthet, fleksibilitet og muligheter for å kunne tilrettelegge for gjenbruk, ombruk og grad og resirkulering.</p>	<p>Det foreslås at det lages en designveileder for materialbruk og gjenbruk som bygger på kartlegging av eksisterende bygningsmasse. Dette omtales under bærekraftig ressursbruk som reduserer utslipp i hele livsløpet.</p> <p>Se forøvrig kommentar over.</p>

Ungdommens Bystyre	Kommunedirektørens vurdering
<p>Sikkerheten må ivaretas, spesielt langs vannet. Det er viktig å ivareta sikkerheten da områdene vil brukes av innbyggere i alle aldre. Om kveldene er det viktig med god belysning langs vannet, slik at alle ser hvor kanten går.</p>	<p>Kvalitetsprogram for Nyhavna belyser problematikken og påpeker: "Det skal oppleves trygt å ferdes langs promenaden for alle aldersgrupper gjennom døgnet. Dette skal hensyntas i utforming, sikringstiltak og belyningsstrategi. Sensortechnologi som ivaretar sikkerhet kan vurderes men bør vektes opp mot frihet fra overdreven overvåkning i det offentlige rom." Dette må følges opp i detaljreguleringsfasen.</p>
<p>Det er viktig at grøntområder ivaretas, og tilrettelegges slik at det er attraktivt å bruke området. Ungdom trives best hvor det er muligheter til å drive ulike aktiviteter, og det er derfor viktig at dette ivaretas av utbygger.</p>	<p>Til sluttbehandling er følgende merknad lagt til designprogram for offentlige rom: Uterom bør tilpasses barn og unges interesser. Dette kan gjøres ved for eksempel å legge opp til temporære aktiviteter uten fastlåst møblering. Barn og unge skal inviteres særskilt til medvirkning i regulering av offentlige rom og større fellesområder.</p>
<p>For å få gode innspill burde flere av Trondheims innbyggere inkluderes i planleggingen. Helst bør innspillsskjema gjøres lett tilgjengelig slik at alle kan være med i planleggingen. For å nå forskjellige målgrupper må en være åpen for å reklamere for dette på flere plattformer.</p>	<p>Kommunedirektøren har presisert at det er en forventning at de mange aktørene som skal realisere byutviklingen på Nyhavna legger til rette for bred deltakelse og godt samarbeid. Det må også skapes fysiske møteplasser og aktiviteter som tilrettelegger for dialog mellom aktører.</p>
<p>Det er viktig at det er behagelig å bo i byen for alle, spesielt for barnefamilier. Det er viktig at det er enkelt å komme seg ut av byen med kollektivt om kveldene, slik at det blir rolig for familiene.</p>	<p>Kvalitetsprogrammet for Nyhavna foreslår flere tiltak som skal tilrettelegge for at det er godt for barnefamilier å bo på Nyhavna.</p> <p>I den grad Kvalitetsprogrammet kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt. Nyhavna vil ha to metrobusstopp, kort vei til Lademoen stasjon og det er foreslått etablering av kollektivtrafikk på vann.</p>
<p>Vi ønsker at Nyhavna skal være et sted der det er fullt av mulighet for barn, unge, og familier uansett årstid eller vær. Det er da viktig at områdene tilrettelegges for helårsbruk.</p>	<p>Til sluttbehandling er det presisert at det er særlig viktig at det tilrettelegges for utendørs aktivitet for barn og unge gjennom hele året.</p>
<p>Om vinteren er det færre som sykler av naturlige årsaker. Dette gjør at flere velger bilen i dagens bysentrum. Vi må tilrettelegge at flere kan gå på vinteren, strøing, salting, og hyppig brøyting må dermed gjennomføres kontinuerlig gjennom vinteren. Med spesielt fokus på ofte brukte gangstier. Dette gjør at sentrum blir tilgjengelig hele året for alle.</p>	<p>I den grad Kvalitetsprogrammet kan legge til rette for dette er det søkt ivaretatt ved å påpeke hvor viktig det er å sørge for at det er attraktivt for folk å sykle og gå.</p>

Innsender	Innspill: Hovedinnhold
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 30/09/20)	Kommentar til "Planlegge for et fremtidsrettet mobilitetstilbud": Hovedaksen for myk gjennomgangstrafikk må vel være aksen fra krysset der Strandveien møter Lade alle ned til Strandveiparken. Det er vel korteste vei sørover for alle bosatt vest for Jarleveien. Konsekvensen av det blir ikke godt nok reflektert i mobilitetsplanene etter mitt syn, og da spesielt i aksen mellom Dora 1 og jernbaneundergangen i Strandveien. Maskinistgata opptar for mye areal og lite hensiktsmessig utforming, boligblokker midt i løypa, separasjon av ekspress-syklende og andre myke trafikanter os
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 30/09/20)	Kommentar til "Foredle vannkanten for næring og opplevelser": Ladehammerkaia er solvendt, i motsetning til Strandveikaia mindre gjenstand for travel gjennomgangstrafikk, og er den kaia med lengst avstand til konkurranse med Solsiden, og dermed best egnet til serveringstilbud.
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 30/09/20)	Kommentar til "Tilrettelegge for et godt hverdagsliv": Jeg synes "skole med tilknytning til idrettshall" gjerne er litt for vagt formulert. Bør heller formuleres som at "skolens gymsal er idrettshallen som elevene/ansatte har tilgang til iført inneklær".
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 30/09/20)	Kommentar til "Tilrettelegge for et godt hverdagsliv": Jeg synes "skole med tilknytning til idrettshall" gjerne er litt for vagt formulert. Bør heller formuleres som at "skolens gymsal er idrettshallen som elevene/ansatte har tilgang til iført inneklær"  Se: <a href="http://blogg.nordlys.no/yngve/stille-p%C3%A5-lokka">http://blogg.nordlys.no/yngve/stille-p%C3%A5-lokka</a>  Hva kjennetegner en velfungerende fotballøkke i 2020: - Fotballøkka utgjør en del av en inngjerdet storbarn-lekeplass i praksis skolegården. - I umiddelbar avstand til boligblokker med tilgang uten bilvei. - Lett nedsenket i forhold til terrenget rundt, en god halvmeter murkant rundt banen, og med høye barrierer bak mål slik at det blir lite løping etter ball på avveie. - Kunstgress, fastmonterte mål og ikke bruk av tremateriale. - Liten nok til at 6-7 åringer ikke må løpe mye. 200 m2-300 m3 er passe stor. Dersom 500 m2 tilgjengelig bygg to løkker, en på 200 m2 med boks-mål og en på 300 m2 med håndball-size mål.
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 28/09/20)	Åpent forslag: Kvalitetsprogrammet nevner ikke hvordan Nyhavna kan utvikles som turistattraksjon. Her har man Dora, kulturaktører og en attraktiv maritim beliggenhet med en rimelig nærhet til Cruiseskip-anløp og hurtigruta. Her bør det jobbes med "the five a's of tourism".
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 28/09/20)	Minnesmerke over ofrene for slaveri og tvangsarbeid under 2. verdenskrig Utenlandske krigsfanger ble ofre for slaveri av nazistene under andre verdenskrig og utførte utallige timer tvangsarbeid i Norge . Pga. ideologiske motsetninger i kjølvannet av den kalde krigen etter andre verdenskrig har ikke disse ofrene blitt hedret slik de burde. På Nyhavna i tilknytning til bunkerne og jernbane er det mulighet for å hedre ofrene for slaveri og tvangsarbeid på en verdig måte uten å knytte et monument til noen politisk ideologi.
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 28/09/20)	Legg ned Maskinistgata, da den ikke trengs. Utvid x10 passasjen under jernbanen i Strandveien og la busser kjøre fra rundkjøringa, over østlige hjørne av Strandveiparken, og videre langs Strandveien under jernbanen og videre bortover mot Stiklestadveien. Legg busstopp i passasjen under jernbanen og også delings sykler og sparkesykler der på en måte slik at man kan gå/vente tørrskodd mellom bussen og toget og

	delingstransport.
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 28/09/20)	Pakkepost, deling av utstyr, og dagligvaredistribusjon gjennom bokser Konsept hentet fra Posten. Se: <a href="https://www.posten.no/enklere-hverdag/suksess-med-pakkebokser">https://www.posten.no/enklere-hverdag/suksess-med-pakkebokser</a> Bokser vil ikke bare kunne benyttes for postpakker. Det vil også kunne benyttes for delingsøkonomi (distribusjon av verktøy, hageredskaper og fritidsutstyr f.eks.), og dagligvaredistribusjon til husstander (bokser på deling i boligblokka med kjøleelement for kjølevarer og fryseelement for frysevarer f.eks.). Teknologien er der allerede, men det bør planlegges for det før spaden settes i jorda.
Christian ( <u>Borgerkraft</u> 28/09/20)	"Permanent men utkjørbar" bru fra spissen av Ladehammerkaia. Konseptet er tatt fra Koningin Emmabrug, Willemstad, Curacao. Se <a href="https://www.youtube.com/watch?v=tK5vKDwls3g">https://www.youtube.com/watch?v=tK5vKDwls3g</a>  På Ladehammerkaia ser jeg for meg den forankrede delen i spissen av Ladehammerkaia. På Nyhavna tenker jeg at brua kjøres ut på faste dager en gang i blant og ved spesielle anledninger. Tre tilstander: Innkjørt langs/under Ladehammerkaia, bru over til spissen av Transittkaia, og som bru over til spissen av Kullkranpiren.
Dale M. Licata	Bakgrunn: Solforhold og utsikten på Nyhavna og litt lengre nord fra Nyhavna er blant det beste i byen.  FORSLAG 1: Legg en uterestaurant/lekeareal på taket av Dora.  Forslag 2: SJØBAD VED ORMAN LANGESVEI 2a) Lag en offentlig sjøbad på kaien ved Orman Langesvei hvor "megafon" fra 1997 står oppbevart. Gjerne med en "ocean pool" likt de som fins i Australia ( <a href="https://en.wikipedia.org/wiki/Ocean_pools_in_Australia">https://en.wikipedia.org/wiki/Ocean_pools_in_Australia</a> )  2b) Puss opp den gamle bunkeren på kaien og la idrettslagene bruke det for kiosk utsalg. Sett opp en offentlig toalett i nærheten