

TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

OPPSUMMERING AV UTTALELSER VED VARSEL OG KUNNGJØRING AV OPPSTART PLANARBEID

DETALJREGULERING FOR FV. 6668, MASKINGATA, DEL AV STRANDVEIEN
OG STIKLESTADVEIEN

INNHold

1	Oppsummering av uttalelser til varsel om planoppstart	2
1.1	Offentlige myndigheter og fagetater	3
1.2	Private organisasjoner og naboer	14

1 Oppsummering av uttalelser til varsel om planoppstart

Varsel om oppstart av planarbeidet ble sendt til offentlige instanser, lag, foreninger og andre interessenter 22.11.2022 på e-post, og til hjemmelshavere per post 22.11.2022. Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Adresseavisen 23.11.2022, samt publisert på Trondheim kommunen og Trøndelag fylkeskommune sine nettsider. I det følgende oppsummeres innspillene som har kommet inn.

Tabell 1 Innkomne uttalelser til varsel om planoppstart

Avsender	Dato
Dora Eiendom AS	02.12.2022
Statens vegvesen	07.12.2022
Statsforvalteren i Trøndelag	08.12.2022
NVE	10.12.2022
Kjeldsberg kaffebrenneri AS	15.12.2023
Bane NOR	19.12.2022
LUKS	02.01.2023
Fridheimkvartalet AS	04.01.2023
Byggherrerådgiveren	05.01.2023
AtB	05.01.2023

Avsender	Dato
Jarlheimsletta AS	05.01.2023
Nyhavna Utvikling AS	06.01.2023
Trøndelag fylkeskommune	06.01.2023
NTNU Vitenskapsmuseet	10.01.2023
Trondheim Havn	10.01.2023

1.1 Offentlige myndigheter og fagetater

Avsender	Oppsummering av uttalelse	Forslagsstillers kommentar
Statens vegvesen	Statens vegvesen har tidligere vært involvert som høringspart i ulike planer for området, og viser til deres høringssvar til kvalitetsprogram for Nyhavna og utredning metrobuststrasé iver Nyhavna som helt sentrale. I hovedsak handlet deres tilbakemeldinger om manglende trafikkanalyser med avbøtende tiltak. Statens vegvesen viser også til deres brev til andre reguleringsplaner i området (Maskinistgata 2, Lademoen holdeplass og Jarlheimsletta), hvor de har signalisert at de vurderer innsigelse dersom de trafikale forhold ikke blir belyst tilstrekkelig med evt. avbøtende tiltak. Tematikk knyttet til trafikale forhold med søkelys på framkommelighet for kollektivtrafikken er også nevnt. Statens vegvesen forutsetter at overlapping mellom de ulike planområdene er avklart med aktuelle aktører og at innsigelsesspørsmålene nevnt over kan få en god løsning. Dersom dette ikke foreligger ved offentlig ettersyn av planforslaget vil Statens vegvesen vurdere ny innsigelse.	Som en del av planarbeidet vil det bli utarbeidet en trafikkrapport som blant annet vil belyse trafikale konsekvenser med eventuelle avbøtende tiltak. Det er tett dialog med de øvrige aktørene som overlapper og grenser til planområdet for å se på felles problemstillinger og løsninger som gagne flest på en best mulig måte-
Statsforvalteren i Trøndelag	Klima og miljø Det bør legges vekt på gode helhetlige løsninger og ivaretagelse av økosystemer og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Statsforvalteren anbefaler at overvann løses i størst mulig grad over bakken, framfor nedgravde løsninger ref. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning.	Håndtering av overvann vil bli vurdert i det videre arbeidet

	Statsforvalteren viser til Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, som sier at utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. Høy utnyttning må ikke gå på bekostning av viktige grøntareal, uteområder og lekeplasser. Forurensset grunn Statsforvalteren opplyser om at det er registrert forurensset grunn innenfor planområdet. Det må derfor gjøres en miljøteknisk undersøkelse av grunnen. Støy Statsforvalteren opplyser om at det må utarbeides en støyutredning iht T-1442/2021, og eventuelle avbøtende tiltak må sikres i bestemmelser og/eller plankart. Støy og støv i anleggsperioden Det er støy- og støyfølsom bebyggelse i nærheten til planområdet. Bestemmelsene må derfor sikre at det utarbeides en plan for beskyttelse av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen. Videre skal støygrenser som angitt for bygge og anleggsvirksomhet i T-1442/2021, kapittel 6, og luftkvalitetsgrenser angitt T-1520 tilfredsstilles. Samfunnssikkerhet Statsforvalteren opplyser at det må utarbeides en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker kommunens ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne ROS-analysen og at denne gjøres tidlig i planarbeidet. ROS-analysen bør være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra 2017, inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekklister med kryss under "ja" eller "nei". ROS-analyse bør ha en vurdering av et endret klima (ekstremvær og overvannshåndtering). Statsforvalteren vurderer innsigelse dersom ROS-analysen ikke er grundig nok gjennomført.	Forurensset grunn: Det vil gjennom reguleringsbestemmelsene sikres at det gjøres en miljøteknisk undersøkelse ved tiltak i tråd med gjeldende regelverk i forbindelse med gjennomføring av anlegget. Støy Det vil bli utarbeidet en støyutredning i tråd med T-1442/2021 Det vil bli sikret gjennom reguleringsbestemmelsene til planen at det skal utarbeides plan for sikring av omgivelsene i bygge- og anleggsfasen, spesielt mot støy og støv. Samfunnssikkerhet: Det vil bli gjennomført en ROS-analyse, i tråd med DBS sin veileder, i forbindelse med planarbeidet.
--	--	---

NVE	Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen.	Dersom det vurderes at NVE's saksområder blir berørt i planprosessen vil planen bli tilsendt NVE ved offentlig ettersyn.
Bane NOR	Bane NOR opplyser om at rammebetingelse for jernbanen er i endring, og det kan derfor være vanskelig å forutse hvilke behov som kan oppstå. Bane NOR er derfor opptatt av å sikre mulighetene for videre utvikling. Bane NOR viser også til sine krav for planlegging i nærheten av jernbanen, og ber om at forslagsstiller setter seg inn i dette materialet. Det planlagte tiltaket må ikke hindre drift, vedlikehold og utvikling av jernbanen. Tiltaket må blant annet ikke komme i konflikt med Bane NORs prosjekt dobbeltspor Marienborg – Lademoen, som er en del av Kapasitetsøkende tiltak på Trønderbanen (KTT). Planområdet inkluderer eksisterende sidespor til Nyhavna. Dette sporet kan ikke fjernes eller stenges for bruk før relokalisering av spor er regulert, etablert og klar for bruk. Dette må ivaretas gjennom rekkefølgebestemmelser. Bane NOR som grunneier Bane NOR som grunneier deltar i ressursgruppe og koordinerer planarbeidet sitt med fylkeskommunen. Bane NOR er opptatt av at Maskinistgata ikke skal oppleves som en barriere i den nye bydelen. Videre ønsker Bane NOR å få avkjøring og eller påkjøring fra delområde 2. Det er viktig for Bane NOR at utbygging av de ulike delområdene på Nyhavna kan igangsettes før Maskinistgata er ferdig utbygd.	Vi vil sette oss grundig inn i krav til planlegging i nærheten av jernbane, og det vil være en del av planleggingsprosessen. Tiltaket vurderes ikke å komme i konflikt med videre utvikling av jernbanen, heller ikke være til hinder for drift og vedlikehold av banen. Det vil bli satt rekkefølgekrav til relokalisering av nytt spor før området kan tas i bruk gjennom bestemmelsene i denne planen. Hvordan adkomsten til Bane NOR sin eiendom på delområde 2 skal løses vil bli en del av det videre planarbeidet

	Bane NOR stiller gjerne på møte dersom tiltakshaver ønsker det.	Det vil bli lagt til rette for medvirkning også i den videre planprosessen
AtB	AtB betjener holdeplassene Dyre Halses gate, Losgate og Dora som ligger innenfor planområdet. AtB viser til at de tidligere har sendt innspill til utredning av metrobusstrasé over Nyhavna der de har anbefalt at traseen utformes slik at den i størst mulig grad oppfyller intensjonen til vedtatt konsept med høykapasitets metrobussystem. Kollektivfelt AtB mener det bør legges til rette for kollektivfelt i hver retning over Nyhavna for å sikre utvikling av et effektivt og kapasitetssterkt busstilbud, som også vil være et konkurransedyktig busstilbud. Det er særlig viktig å hindre at metrobussen blir utsatt for forsinkelser som følge av kødannelse og redusert framkommelighet inn mot kryss og avkjøringer. AtB er bekymret for at utbyggingen/transformasjonen på Nyhavna vil gi økt trafikkbelastning og konsekvensene det får for metrobussens framkommelighets. Det er tidligere signalisert at det vil bli kapasitetsutfordringer i krysset Jarleveien x Stiklestadveien. Transformasjonen må ses i sammenheng med utbyggingen på Lade, Lilleby, Reina etc. og det må fremmes tiltak som knytter kollektivsystemet sammen. AtB anbefaler sterkt at det gjøres trafikkberegninger/utredes konsekvenser av 3 og 4 kjørefelt for å kartlegge hva reisetiden for bussen vil være med/uten gjennomgående kollektivfelt. Det er viktig at det settes av tilstrekkelig vegareal/at byggegrensene tilpasses slik at man ikke låser muligheten for i fremtiden å kunne etablere 4 kjørefelt med kollektivfelt over Nyhavna. AtB har anbefalt kollektivfelt i begge retninger i Stiklestadveien i plan for Jarlheimsletta. Videre har Jarleveien fire felt hvor det er mulighet for å etablere kollektivfelt nord for kryss med Stiklestadveien. Tidligere er det pekt på at det	Innspillet tas med det videre i planarbeidet. Sentralt mål i prosjektet er at dette skal være en god kollektivgate I tråd med tidligere politiske vedtak vil det ikke bli utredet for fire felt over Nyhavna, men det vil bli gjort vurderinger om det er behov for fire felt på enkelte delstrekninger for å sikre god framkommelighet for buss.

burde ses på muligheten for å gjøre Nidelv bru til ren kollektivgate. Med fire kjørefelt over Nyhavna er det er mulig å sikre sammenhengende kollektivfelt mellom Trondheim S og Strindheim knutepunkt. Justering trase Vi anbefaler minst mulig unødvendige stopp og krappe svinger langs traseen. AtB oppfordrer til at det ses på muligheten for å slake ut 90-graderssvingen ved "Kjeldsberg"-bygget. Rundkjøring Stiklestadsveien x Strandvegen Rundkjøringen slik den er utformet i dag vil ikke være en god løsning for metrobussen. For å sikre metrobussen god fremkommelighet, ber vi om at det ses på andre løsninger for krysset. T-kryss med forkjørregulering av metrobusstraseen kan være en mer egnet løsning. Rundkjøring ved Strindheimstunellen Det må legges til rette for at holdeplassen Dyre Halses gate, i begge retninger, fortsatt kan betjenes. AtB oppfordrer til at det ses på mulighet for tiltak som kan bidra til økt fremkommelighet for bussen i rundkjøringen. Det anbefales at det i videre planlegging ses på muligheten for å prioritere bussen gjennom sentraløya i rundkjøringen, og at det ses på løsninger for å forbedre den totale trafikkavviklingen i kryssområdet. Det kan også oppstå konflikter mellom utrykningskjøretøy og buss da brannstasjonen ligger rett nordvest for rundkjøringen. Myke trafikanter og bussens fremkommelighet Vi anbefaler at det tilrettelegges for tydelige og trygge krysningspunkt for gående. En god løsning her er å signalregulere krysningspunktene med signalprioritering av buss. Sykkel over Nyhavna Det er viktig for AtB at sykkeltraseen ikke tar av det arealet som settes av til eventuell utvidelse av gjennomgående kollektivfelt over Nyhavna. AtB ønsker ikke	Arbeidet skal forholde seg til KDP Nyhavna, men det er politisk avklart at det kan gjøres endringer fra linjen vist i KDP Nyhavna for å bedre kurvaturen ved nordenden av Dora for å sikre fremkommelighet for metrobuss. Dette vil bli vurdert i det videre planarbeidet.
--	--

	gjennomgående sykkelløsning i kryss som kan legge begrensninger på metrobussens fremkommelighet. Plassering av stasjoner Når metrobussen skal gå over Nyhavna kan det være aktuelt å legge om linje 20 slik at den kjører Stiklestadveien og Jarlveien sørover mot sentrum. Det bør da ses på muligheten for å oppgradere holdeplassene Strandveikaia for å sikre universell utforming. Utforming av lommer og kantstopp Kantstopp gir mest effektiv betjening av holdeplassen. Sykkelveg må legges bak holdeplass for å minimere konfliktpunkter mellom trafikantgruppene. Forbikjøring av buss på holdeplass Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å gjøre tiltak for å hindre farlige forbikjøringer av buss på holdeplass. Det er samtidig viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater mv. Reguleringsområde for busser Et stort antall busslinjer regulerer på et større areal ved Trondheim bobilparkering i påvente av ferdigstillelse av nytt stasjonssenter ved Trondheim sentralstasjon. Dersom planen legger opp til bruk av dette området i anleggsgjennomføring må slik gjennomføring ikke komme i konflikt med bussene inn-/ut av området. Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte Sporingskurver i N100 setter svingradius for dimensjonerende buss til 12,5 meter. Dimensjonerende buss for offentlig veg er 15,0 meter lang, 2,55 meter bred (uten speil). V123 sammenstiller sporingskurver for ulike busstyper, men sier samtidig at erfaringer viser at optimal kjøreatferd er vanskelig i praksis og at svingeradien for dimensjonerende buss ved prosjektering bør økes til 14,0-15,0 meter. Vi støtter dette.	Dette vil være en del av den videre vurderingen i planarbeidet. Hensynet til myke trafikanter skal ivaretas i det videre planarbeidet
--	--	---

	Vegbredde Stort sett alle busser er 2,55m bred og har 25 cm speil på hver side. henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,25 m. 6,5m vegbredde er minimum bredde for bussene. AtB anbefaler 3,5 m. Universelt utformede kollektivreiser Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. AtB har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg atkomst til/fra holdeplass (i begge retninger), trygge krysningspunkt og at dette tas inn i reguleringsplanen. Anleggsfasen Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Avslutningsvis ønsker AtB å aktivt bli involvert i prosessen der det har stor betydning for AtB.	Dette vil bli vurdert i det videre planarbeidet Adkomster til/fra holdeplass er naturlig det av planarbeidet som gjøres i dette arbeidet samt i tilliggende planer. Planen vil tilrettelegge for universell utforming i henhold til teknisk forskrift. Plan for gjennomføring av arbeidet sikres gjennom reguleringsbestemmelsene.
Trøndelag fylkeskommune	Valg av trasé Ved planlegging av en ny bydel fremstår det som opplagt at forenkling og opprydding i infrastruktur skal være en del av hovedgrepet. Med bakgrunn i Bane NORs avvikling av sin virksomhet innenfor planområdet, vil det være potensiale for å slå sammen og forenkle vegsystem og infrastruktur. Vurdering av dette bør derfor inngå som en del av utredningsarbeidet og begrunnelse for valgt løsning bør være en del av planmaterialet. Barn og unges interesser	Forenkling av vegsystemet og infrastruktur vil være en del av vurderingene som gjøres i det videre planarbeidet.

	Det blir viktig å se på hvordan traseen innordner seg bynettet, og at trygge og gode krysningspunkt og langsgående tilbud blir tilrettelagt på en god og hensiktsmessig måte. Samferdsel Trøndelag fylkeskommune (Tfk) er opptatt av bussens fremkommelighet i planområdet, og viser til dialog i prosjektet og AtBs innspill til varsel om oppstart. Tfk forutsetter videre god dialog i prosessen, og at fylkeskommunen og AtB involveres i det videre arbeidet. Fylkeskommunen oppfordrer til at det sikres tilstrekkelig areal til mulig kollektivfelt i begge retninger på lang sikt. I tråd med konseptet med Metrobuss er det ønskelig med mest mulig rettlinjet trase, og det anbefales derfor minst mulig unødvendige stopp og krappe svinger langs traseen. Nyere tids kulturminner Planavgrensningen for ny metrobuss-trasé berører og går langs flere områder omfattet av hensynssone kulturmiljø (H570) ved gjeldende arealdel (KPA), spesialområde bevaring i gjeldende reguleringsplaner og NB!-området (KUL K188) for Trondheim-Dora- området. NB!-området er også forankret i Regional plan for kulturmiljø, vedlegg Mangfoldige Trøndelag. «Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid»/ referat etter oppstartsmøtet sammenfatter kulturminneverdier innenfor området på en god måte. Planen må i det videre arbeid følge opp disse verdier og sikre at eksisterende kulturmiljøhensyn og kulturminneverdier er videre ivarettatt og om mulig blir styrket. Både Dora I og EC-Dahls Bryggeri er bygg vurdert til «høy antikvarisk verdi» - klasse B. Det er videre flere bygg med antikvarisk klasse C – «antikvarisk verdi» tiliggende planområdet, både langs Strandveien, Stiklestadveien og Jarleveien. Veiføringen, utforming av tverrsnitt og materialvalg skal hensynta både eksisterende kulturminner og kulturmiljøer samt bidra inn til et både eksisterende og fremtidig bomiljø ved Nyhavna. Eldre tids kulturminner	Tilbudet til myke trafikanter i området vil være en viktig del av vurderingen i det videre planarbeidet. Det vil bli gjort vurderinger i det videre planarbeidet for å sikre tilstrekkelig areal til veg og til annen veggrunn. Hensynet til nyere tids kulturminner vil bli fulgt opp i det videre planarbeidet.
--	--	--

	Deler av planområdet har et potensial for automatisk fredete kulturminner under dagens markoverflate og Tfk vurderer det derfor som nødvendig med en arkeologisk registreringsundersøkelse før de kan gi endelig uttalelse. NTNU Vitenskapsmuseet har blitt bedt om å vurdere forholdet til maritime kulturminner i den gamle strandsonen. Tfk vil avvente Vitenskapsmuseets vurdering før de kostnadsberegner registreringsundersøkelsen.	Det er tatt kontakt med NTNU Vitenskapsmuseet og Trøndelag fylkeskommune for å avklare vegen videre.
NTNU Vitenskapsmuseet	Deler av planområdet omfatter gammel strandlinjen og der er her et potensiale for tilstedeværelse av kulturminner knyttet til maritim ferdsel og virksomhet i historisk og forhistorisk tid. Dette avhenger imidlertid av at moderne inngrep ikke ha gått så dypt i grunnen at tidligere overflate er fjernet. I og med at planområdet i hovedsak består av eksisterende bygninger og infrastruktur, vil en ordinær registreringsundersøkelse i forkant av de planlagte tiltakene kunne by på utfordringer. Det vil derfor være hensiktsmessig at NTNU Vitenskapsmuseet og plankonsulent har dialog underveis i prosessen for å finne løsninger. Generelt gjelder at dersom er reguleringsplan åpner for inngrep i sjø, vassdrag eller strandsone i form av mudring eller annen graving, utfylling, boringer, pæling eller annet, kan NTNU Vitenskapsmuseet kreve at gjennomføre en marinarkeologisk registrering på stedet, avhengig av tiltakets art og omfang, jf. kulturminneloven § 9. Hensikten med en slik registrering er å avklare hvorvidt nevnte inngrep kan skade fredede eller vernede kulturminner under vann eller i strandsonen. Kostnadene i forbindelse med slike befaringer må i henhold til kulturminneloven § 10 bæres av tiltakshaver. NTNU Vitenskapsmuseet ber om at tiltakene blir nøye beskrevet i det videre planarbeidet, med hensyn til materialbruk, alle inngrep i sjø og strandsone (graving, mudring, dumping, fylling etc.) og reelle dimensjoner (herunder fyllingsfot for eventuelle utfyllinger), og at dette tydelig kommer frem av kartmaterialet.	Det er opprettet dialog med NTNU Vitenskapsmuseet for avklaring av involvering og prosess videre i planarbeidet.

	Hvis det påvises kulturminner under vann eller i strandsonen (skipsvrak, keramikk, ballast, havnefunn m.m.) som er fredet eller vernet ifølge nevnte bestemmelser må det påregnes begrensinger i utnyttelse av området, eventuelt utarbeides alternative planer for gjennomføringen av prosjektet.	
Trondheim Havn	Trondheim Havn IKS sin rolle i byutvikling av Nyhavna Trondheim Havn IKS (TH) var i utgangspunktet grunneier på Nyhavna. Området er utfyllt av havnevesenet og har vært i bruk som havn og industriområde. Nyhavna ligger sentralt i Trondheim og Trondheim kommune ønsker å ta området i bruk for til byformål. Dette innebærer at havn – og industriaktivitet må flyttes til andre områder. Transformasjonen av Nyhavna skjer i samarbeid mellom Trondheim kommune og TH. Havnevirksomhetens påvirkning på utbygging i området Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien 2 Det vil først og fremst være transporten til og fra havneområdet som påvirker og må ivaretas i utredningsarbeidet i planarbeidet. Transport til og fra havneområdet Transittkaia er i dag tilknyttet vegnettet med brede industrigater som benyttes til både transport og manøvreringsareal. Det er ikke lagt til rette for gående og syklende, trafikk sikkerheten for disse trafikantgruppene er ikke tilfredsstillende. I vest utgjør Pirbrua en begrensning i transport ut av området. Her er tillatt vognlengde 19,5 m generelt og 24 m fortømmertransport. Vegvesenet har tillatt spesialtransporter på hele denne strekningen som tilfredsstiller behovene ved prosjektlast med hensyn til vekt (180 t/bil er akseptert). Strindheimtunellen utgjør en høydebegrensning, det samme gjør jernbaneundergangen for transport mot Solsiden. Transport mot øst via Lade kan gjennomføres uten hindringer. Ved transport av prosjektgods med høy vekt og ukurant størrelse (høyde og lengde), er det behov for å stenge vegen for annen trafikk og eventuelt bygge om trafikkøyer, senke nivå og forsterke bruer.	Dette vil bli vurdert i det videre planarbeidet

	Fremtidig vegsituasjon ved utbygging av Nyhavna vil i henhold til KDP gi en rettstrekning fra havneområdet til hovedvegnettet. Dette er en god situasjon for tungtransport. Innkjøring til hovedvegnett må utformes for denne typen transport. Vegstrekningen er angitt som sambruksgate hvor bil og sykkel deler bane. Det skal være brede fortau og vegetasjon i gatene. Utforming av gateløpet må ivareta den fleksibiliteten spesialtransporter har behov for. Konklusjon 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 grønn buffer. Gata bør dermed ikke defineres som sambruksgate, hvor bil og sykkel deler kjørebanearealet. Fremtidig bebyggelse langs transportruta må ta hensyn til at det kan være trafikk med store kjøretøy gjennom hele døgnet, alle dager. Midlertidighet og overgangsløsninger - behov for avklarte rammer For TH er det viktig at havna fungerer også i de midlertidige fasene. I dag går trafikken til og fra Transittpiren gjennom Skippergata. Det vil ta tid å avslutte næringsvirksomheten på Nyhavna som har behov for sjøtransport. Disse virksomhetene skal relokaliseres til annen sjønær beliggenhet. Langs Ladehammerkaia vil både Weber St Gobain og Norcem ha aktiv virksomhet i lang tid fremover, noe som medfører transport med lastebiler til og fra områ det. Dette hensynet må ivaretas i planleggingen av metrobusstrase. Trondheim Havn deltar gjerne i dialog og samarbeid om hvordan hensynet til havneaktiviteten skal ivaretas i planarbeidet og i utbyggingsfasen.	Dette vil bli vurdert i det videre planarbeidet Dette vil bli vurdert i det videre planarbeidet Dette vil bli vurdert i det videre planarbeidet
--	--	--

Avsender	Oppsummering av uttalelse	Forslagsstillers kommentar
Nyhavna Utvikling	Nyhavna Utvikling AS er stiftet med det formål å utvikle og gradvis legge til rette utbyggingen av tidligere havneeiendommer i Trondheim Kommune. Dette gjelder blant annet store deler av eiendommene innenfor kommunedelplan Nyhavna (2016). Varslet avgrensning for detaljreguleringen omfatter og ligger tilgrensende mange av Nyhavna Utvikling AS sine eiendommer. Endelig utforming av FV. 6668 vil ha veldig stor betydning for disse eiendommene både på kort og lang sikt. Varslet planområde omfatter flere av Nyhavna Utvikling sine eiendommer. Flere av disse er lokalisert langt utenfor selve metrobusstraséen. Området er også overlappende med andre planområder. Nyhavna Utvikling forutsetter at det ikke planlegges noe som vil legge begrensninger på den kommende utviklingen av deres eiendommer som ikke er en del av traséen. Følgende punkter må ivaretas i det videre arbeidet: 1.Kommunale vedtak -Kommunedelplan for Nyhavna er gjeldende overordnet plan for området. -Kvalitetsprogrammet er i henhold til Bystyrevedtaket 19.05.2021, pkt. 1, veiledende for videre utvikling. Det er noen løsninger i kvalitetsprogrammets illustrasjonsplan som er i motstrid med kommunedelplanen. Disse er så langt vi vet ikke utredet på et planfaglig tilfredsstillende nivå og kan ikke legges til grunn som konkrete løsninger. -Valg av metrobusstrasé vedtatt 16.6.21. 2.Helhetlig planlegging - Traséen må ikke bli en barriere som skiller Nyhavna fra de omkringliggende bydelene. - Det må sikres tilstrekkelige krysningsmuligheter for myke trafikanter. Disse kryssningene må lokaliseres riktig i henhold til fremtidig situasjon. - Traséen må utformes bymessig slik at den integreres og fremstår som en naturlig del av den nye bystrukturen og bidrar til godt bymiljø. Kvalitetsprogrammet viser	Vi takker for innspillene til planarbeidet. Dette er sentrale styringsdokument som vil ligge til grunn for det videre arbeidet. Planarbeidet og tilhørende utredninger vil vise om det er nødvendig å justere metrobusstraséen.

prinsipper for gatetverrsnitt som bør utredes nærmere i planarbeidet. - Planområdet inkluderer rundkjøring på RV 706 og det er naturlig at kryssing i tilknytning til rundkjøringen utredes i forbindelse med arbeidet med metrobusstraséen. Dette er den største barrieren mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn og en kryssing av RV 706 må tas med i arbeidet når krysset skal planlegges på nytt. -Det er viktig at FV 6668 planlegges robust og fleksibelt slik at den ivaretar trafikkavvikling for den aktivitet som er i området i dag samtidig som den ivaretar flere utviklingsscenarier. Nyhavna vil utvikles over tid og traséen må ta høyde for det. -Det er viktig at løsninger utredes tilstrekkelig. Alle konsekvenser av løsningene må belyses både i det korte og i det lange bildet. -Parkeringsløsning og estimat for trafikkmengde bør utredes i tett dialog med grunneiere for eiendommer tilgrensende traséen. 3. Basert på foreløpig konseptskisse har vi følgende konkrete innspill: -Foreslått trasé følger ikke kommunedelplanen eller vedtatt trasé for metrobussen på deler av strekningen Det er uheldig av flere årsaker. Offentlig tilgjengelige, vestvendte kaifronter er en begrenset ressurs i Trondheim, og det å legge en hovedvei tett inntil kaifronten på Strandveikaia vil forringe brukskvaliteten på kaien vesentlig og også opplevd kvalitet på Nyhavna. Her bør veianlegget følge Strandveien lengre sørover før den krysser over til Maskinistgata langs Dora I. Man bør i så stor grad som mulig unngå unødvendig veiareal og sikre brukbare arealer. Slik konseptskissen foreligger p.t. vil ikke arealene mellom Strandveien og Maskinistgata være spesielt brukbare. -Adkomster til eiendommene langs traseen ivaretas ikke. I saksfremlegget i saken om valg av metrobusstrasé er det påpekt vedrørende alternativ 1 at vedtatt gatestruktur legges til grunn og at avkjørsel til Dora og industriområdet ivaretas. - Kobbegate er i kommunedelplanen en adkomstgate til Nyhavna. Her er det nødvendig med en inn- og utkjøring både på kort og lang sikt, for å unngå unødvendige omkjøringer internt i området. - Inn- og utkjøring til Strandveikaia må ivaretas både på kort og lang sikt. -Det må planlegges en kryssing for myke trafikanter mellom E.C. Dahls bryggeri og Strandveikaia da dette vil bli en naturlig kobling mellom to framtidige torg. -Holdeplasser og leskur må plasseres slik at de hensyntar gaterommet og tiliggende bebyggelse. De må ikke plasseres slik at de blir til sjenanse / hinder for fremtidig	Kryssing av rv. 706 er ikke en del av dette planarbeidet da det er vurdert i tidligere overordnede planer. I forbindelse med planarbeidet gjøres det trafikkberegninger og trafikkanalyser. Innspillene vil bli vurdert i det videre arbeidet med planforslaget.
--	---

	utvikling eller kulturminner. Slik de er plassert ved Strandveikaia er nødvendigvis ikke heldig. På konseptskissen er holdeplassen i nord plassert langs den mest markante delen av fasaden til E.C. Dahls, ved porten. Porten og fasaden er et fondmotiv sett fra Strandveikaia som vi ønsker å fremheve ved utvikling av området. Et leskur vil hindre siktlinjen for dette fondmotivet. Ber derfor om at nordgående holdeplass i Strandveien flyttes. -Kvalitetsprogrammet viser prinsipper for ulike gatetypologier på Nyhavna, hvor metrobusstraseen er behandlet spesielt. Overgangen mellom gate og bygg er særlig viktig for et attraktivt gate- og bymiljø, som også denne traseen skal ha i fremtiden. Vi ber om at dette undersøkes nærmere i videre detaljplanlegging. -Kvalitetsprogrammet oppgir i pkt. 3.2.1 at det skal settes av tilstrekkelig med plass til å plante trær i klynger i Maskinistgata og Strandveien. Hvordan dette kan løses bør også illustreres tidlig i konseptskissene. Videre arbeid Nyhavna utvikling deltar i ressursgruppen som er etablert for samarbeid mellom grunneiere, festere, fylkeskommunen og andre offentlige myndigheter. Vi ser frem til et videre godt samarbeid koordinert gjennom denne gruppen og egne dialogmøter.	
Dora Eiendom AS	Dora er hel- eller deleier av flere eiendommer innenfor den bydelen som berøres av planområdet: Dora er meget positiv til etablering av metrobuss over Nyhavna, og er svært opptatt av at metrobusslinjen blir utviklet/regulert og kommer i drift så snart det lar seg gjøre. Del av Rosenborgbassenget Dora eier en mindre eiendom som utgjør en del av Rosenborgbassenget (vannspeilet), hvor Trondheim kommune arbeider med utvikling og kommende regulering av en ny gang-/sykkelbro som skal gå over bassenget fra TMV-odden til Dyre Halses gate. Dette vil bli en viktig forbindelse til og fra Nyhavna. Dora ser det som sentralt at metrobusstraseen på en god måte tilnærmer seg adkomster til Nyhavna fra Midtbyen	Vi takker for innspillene. Innspillene deres vil bli vurdert i det videre arbeidet med planforslaget.

og Nedre Elvehavn, for å unngå å skape unødvendige barrierer her. Dora vil gjerne som tomteeier bidra aktivt i det videre arbeidet. Båtsmannsgata 4 og Styrmannsgata 1-3 Adkomst og eventuell fjerning av (deler av) eksisterende bygningsmasse og/eller tomtegrunn i forbindelse med etablering av metrobusstraseen. Dette er inngripende tiltak som vil kreve god og tidlig dialog med bygningseier. Kobbegate 2/ NyhavnaEN Eiendommen består i dag av ett ferdig oppført kontorbygg (2018), som i all hovedsak er utleid til Rambøll. Videre er byggetrinn 2 av kontorbygget under oppføring, og ferdigstilles høsten 2023 med BDO som største leietaker. Samlet sett vil det arbeide mellom 500 og 1 000 mennesker i dette kontorbygget når det står ferdig. At det er foreslått metrobussholdeplass ved Dora og Kobbegate 2 ses på som positivt og en riktig plassering for å bygge opp under målet om korte avstander fra hjem/arbeidsplass og til metrobussholdeplassen. Lokalisering av den andre holdeplassen i Strandveien ved EC Dahls Bryggeri virker også fornuftig. Området mellom Dora 1 og Kobbegate 2/NyhavnaEN Området langs Dora 1's sørvegg (mellom bunkeren og de nye kontorbyggene), er viktig og avgjørende på flere måter. Det er her adkomst til Arkivsenteret og kontordelen av Dora Magasin ligger. Videre er området avsatt til varelevering og utkjøring fra parkeringskjeller i kontorbygget NyhavnaEN. Området fungerer også som en viktig gang- og sykkelåre gjennom området. I forbindelse med bygging av NyhavnaEN – byggetrinn 2 vil området langs Dora 1's sørvegg settes i stand og ferdigstilles med økte kvaliteter som blant annet Byantikvar har gitt sin tilslutning til. Her nevnes eksempelvis følgende utdrag fra en uttalelse fra Byantikvaren datert 23. februar 2022: «Det foreslås betongdekke med renner av cortenstål på hele plassrommet mellom det nye kontorbygget og ubåtbunkeren, dette er en materialbruk som vi er enige i vil være egnet for dette bygningsmiljøet». Henviser til vedlagt foreløpig landskapsplan. På dette arealet er det høy aktivitet og «mye som skjer», samt at størsteparten av området nå vil opparbeides i forbindelse med ferdigstilling av NyhavnaEN – byggetrinn	Endelig planavgrensning vil bli fastsatt senere i planprosessen. Det er varslet et større
--	--

2 (høsten 2023). Dora stiller oss uforstående til at dette området er innlemmet i planområdet for metrobusstraseen, og bes om at dette tas ut. Dora 1 Det er helt avgjørende med avkjøring/adkomst til Dora 1 (Dora-bunkeren) fra Maskinistgata, samt et manøvreringsareal/ «internt trafikkareal» mellom bunkerveggen og veien. Både de historiske aspekter, samt bruken av Dora 1 som bærekraftig magasinbygg, krever god avstand til vei og adkomst til/fra vei. Så å si alle leietakere i Dora 1 har tilkomstbehov til og fra sine magasiner og arkivarealer. Bruken av Dora 1 blir vesentlig forringet dersom tilgjengeligheten innskrenkes. Det ankommer både semitrailer og andre lastebiler til alle inngangene i Dora på gateplan. Utenfor og rett under overflaten rundt Dora 1, finnes det også en såkalt «prel-plate». Dette er en betongplate, som stikker 11-12 meter ut fra bunkerveggen. Den er ca. 4 meter tykk nærmest bunker, og ca. 2-2,5 meter tykk ytterst. Den ligger mellom 10-50 cm under asfalten. Langs Maskinistgata går det i tillegg en tysk kulvert fra Dora og nordover til Strandveikaia langs ytterkanten av prel-plata. Arkivsenteret Det er positivt at eksisterende og godt brukte fotgjengerovergang fra Strandveien over til Dora 1 opprettholdes. Oppsummert Dora sine innspill kan overordnet noteres på sist mottatte versjon av konseptskissen for metrobusstrase: Kommunedelplanen for Nyhavna/Kobbegate Det er videre viktig og ønskelig med avkjøring fra metrobusstraseen og inn Kobbegate. Det oppfordres til at de foreliggende gatetverrsnitt fra Kommunedelplanen gjennomgås, både for Maskinistgata og Kobbegate. Via Kobbegate er det videre adkomst/avkjøringer til Dora 1, både opp kjørebreen og via porter på gateplan. Dora ser på det som sentralt at de vedtatte planer og føringer i Kommunedelplanen for Nyhavna etterleves. Dora ber om at deres innspill hensyntas i det videre arbeidet.	planområde for å sikre fleksibilitet dersom det skulle oppstå nye behov utover i planprosessen. Avkjørsler/adkomster langs metrobusstraseen utredes, og det ses på løsninger for å ivareta adkomstene langs Maskinistgata. Behov for adkomst til rampene er kjent. Planarbeidet vil vurdere adkomstløsninger.
--	--

	Tillegg datert 03.01.2023 Det kan av konseptskissen nå se ut som adkomstpilen til Dora 1 fra øst (fra Maskinistgata), også er forskjøvet lenger nord og dermed nærmere sjøen/Strandveikaia, sammenlignet med de tidligere utgaver. Ønsker på nytt å påpeke og gjenta nødvendigheten av velfungerende adkomst til og fra Dora 1 via Maskinistgata, samt tilstrekkelig manøvreringsareal, og ber fortsatt om at dette hensyntas og sikres i det videre planarbeidet.	
Byggherrerådgiveren pva utbygger av Reinaplanen	Planavgrensning Det er positivt at det nå reguleres en metrobusstrasé over Nyhavna, i takt med den øvrige utviklingen av de sentrumsnære områdene. Ved å se på avgrensningen av det kunngjorte planområdet er dette vesentlig større enn hva som berører metrobussen sin framkommelighet, og overlapper unødig med planforslaget for Reina. Den kunngjorte planavgrensningen er også vesentlig større enn hva som er naturlig i forhold til forslag til KPA 2022-2034. Her er det relativt tydelig hvilke arealer som er naturlig å ta opp til regulering i forbindelse med metrobusstrasé. Det er også slik at Strandveien, sør for der Maskinistgata flettes sammen med Strandveien, er en del av Reina-planen. Det samme er arealet mellom Strandveien og Maskinistgata (fortau, kjøreveg, avfallssugterminal, grøntareal).	Vi takker for innspillene. Innspillene vil bli vurdert i det videre arbeidet med planforslaget Endelig planavgrensning vil bli fastsatt senere i planprosessen. Det er varslet et større planområde for å sikre fleksibilitet dersom det skulle oppstå nye behov utover i planprosessen.

Det bes derfor om at plankart for metrobussen ikke tar med areal som allerede er under planlegging i forbindelse med Reina, men konsentrerer seg om metrobussen sin framkommelighet med tilhørende holdeplasser og fortau. Posisjon sør/nord for lysregulert avkjøring fra Maskinistgata til Strandveien ber vi om at løses i dialog mellom Metrobussplan og Reinaplanen.



Byggherrerådgiveren har også mottatt en konseptskisse fra Trøndelag fylkeskommune (figur 4) mottatt 03.januar 2023. Konseptskissen viser en løsning som kommer i konflikt med forslag om ny avfallssugterminal (o BRE1). Det er unødig å trekke metrobusstraséen så langt sør, og gjennom dette arealet. Det vil fortsatt være rikelig med areal til kaifront på motsatt side av Maskinistgata / Strandveien. Det vil også være en mer arealeffektiv utnyttelse av byens arealer å gjøre det som vist i planforslaget for Reina. Vi minner også om at søppelsugssentral er et krav til delområde 2 for KDP

Konseptskissen er ikke endelig. Denne oppdateres underveis, i dialog med Byplankontoret, Statens vegvesen og interessenter. Byplankontoret ønsker at planene skal ses i sammenheng.

	Nyhavna, som også må ivaretas. I tillegg gir foreslåtte plassering av avfallssugterminal at det blir kort veg for store kjøretøy som skal frakte containere fra terminalen og ut i hovedgatenettet. Plasseres terminalen lenger sør i delområde 2 vil dette medføre mere trafikk av store kjøretøy i Strandveien. Adkomst Bryggeriet og Jarleveien 4 Bryggeriet vil også i framtidig situasjon ha behov for atkomst fram til sine produksjonsarealer. Det er snakk om lengre kjøretøy (semitrailer), som har behov for tilkomst gjennom «Bystrøket» (f_SGT1). For å frigjøre arealene nord for BKB3 til nytt torg så flyttes all logistikk for råvarer og ferdigvarer for EC Dahls Bryggeri til sørenden av BKB3. For å unngå rygging med semitrailer så må det legges til rette for gjennomkjøring. Det minnes i den forbindelse om bystyret sitt vedtak 16.06.21, pkt.4, hvor det er tydelig bestilling om at metrobusstraséen ikke skal legge hindringer for eksisterende næringsvirksomhet på E.C. Dahls Bryggeri AS og Jarleveien 4. Figuren under viser hvordan planen for Reina foreslås gjennomkjøring i «Bystrøket». Det vil ikke være mulig å snu internt i området, da arealbehovet vil bli unødig stort og trafikksikkerheten for dårlig. Den eneste fornuftige løsningen for Bryggeriet er altså å kjøre gjennom slik som vist nedenfor. For å ha tilstrekkelig fleksibilitet for varelevering / større transport, må det være mulig å kjøre inn fra begge sider.	Byplankontoret mener at løsningen gir flere kryssinger av sykkelveg og ønsker å samle kryssing av sykkelveg til ett punkt på strekningen.
--	---	--

	Tverrsnitt Stiklestadveien Det er viktig for Reina-planen, at tverrsnittet i Stiklestadveien ikke blir bredere enn nødvendig for metrobussen sin framkommelighet. Til informasjon jobber Rambøll med en rev. trafikkanalyse for Reina, som har fokus på metrobussen sin framkommelighet etter at tilgrensende områder er bygget ut. Foreløpige resultat fra trafikkanalysen viser at tre kjørefelt i Stiklestadveien i framtidig situasjon vil være en robust løsning for avvikling av biltrafikk og gi metrobuss god framkommelighet. På den måten vil det sikres egne kjørefelt for metrobussen, inn mot kryssene. Et slikt tverrsnitt vil også ta bedre hensyn til bevaringsverdig bebyggelse / hensynssone kulturmiljø i nedre del av Stiklestadveien. Det er også verdt å nevne at løsningen for Stiklestadveien bør være lik i begge ender. En slik løsning er naturligvis også å foretrekke for til de tilgrensende planene, og ønsket om en mest mulig effektiv arealutnyttelse i de mest sentrumsnære områdene. Dialog og videre prosess Det er både positivt og nødvendig å ha tett dialog mellom fylkeskommunen sitt pågående planarbeid og Reina-planen.	Trafikkutredningen vil vise hvilke behov for løsninger som er nødvendig for metrobussens framkommelighet.
Jarlheimslett a AS	Jarlheimsletta AS har følgende innspill til planvarslingen: - Grensesnitt mellom vår plan på Jarlheimsletta og plan for metrobusstrasé må avklares så raskt som mulig, for ikke å få ytterligere forsinkelse i planlagt boligutbygging. - At løsninger for gatesnittet i Stiklestadveien ikke reguleres bredere enn høyst nødvendig. - At metrobusstrase i Stiklestadveien ikke skal være til hinder for en bymessig utforming, og løsninger for adkomster, varelevering og ellers logistikk-løsninger som er en selvfølgelig ingrediens i en bygate. - At vi ønsker å holdes orientert, og involveres i planarbeidet for metrobuss innenfor tematikk/problemstillinger som har påvirkning på utvikling og utbygging i planområdet Jarlheimsletta. Vi imøteser invitasjon til koordineringsmøter for å oppnå dette, til det beste for begge planområder og for en helhetlig byutvikling.	Vi takker for innspillene. Konkrete innspill vil bli vurdert i det videre arbeidet med planforslaget.

Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune fremmet innsigelser til planforslaget for Jarlheimsletta på grunn av ønske om bedre dokumentasjon av trafikkavvikling i området. Flere av utfordringene som tas opp i innsigelsene kan få sin avklaring gjennom arbeidet med kapasitetsvurderingene/metrobussplanen. Jarlheimsletta AS henstiller om at grensesnitt mellom deres plan på Jarlheimsletta og plan for metrobusstrasé avklares så raskt som mulig, for å ikke forsinke boligutbygging i tråd med politiske føringer. Innspill til konkrete løsninger Jarlheimslette AS aksepterer og støtter metrobussens fremtredende posisjon i kollektivsystemet i Trondheim. Vegtværnsnitt/byggegrense Jarlheimsletta AS har i samarbeid med andre, tatt initiativ til løsningsforslag med skissemessig uttegnet veggeometri, system- og kryssløsninger, utredninger og beregninger som de vil oversende til denne planen. Jarlheimsletta mener at et eventuelt fjerde felt i fremtiden ikke uttrykker et reelt behov, og gir langt flere ulemper en fordeler. Jarlheimsletta AS støtter forslag om å legge bussholdeplasser for metrobussen i begge retninger i Strandveien. Atkomst til Jarlheimsletta For at området (Jarlheimsletta) skal kunne bygges ut trinnvis med en tilsvarende trinnvis avvikling av dagens virksomheter, må det etableres atkomst fra flere sider. Fremtidig næringsvirksomhet vil trenge atkomst for kunder og leveranser. Det er nødvendig å opprettholde én atkomst fra Stiklestadveien. Andre innspill Jarlheimsletta ber om at plangrense for metrobussplanen legges i dagens eiendomsgrense langs Stiklestadvegens nordside. Videre foreslår de at formål for kombinert formål for samferdselsanlegg med presisering av innhold (fortau, teknisk anlegg, grøntanlegg, varelevering, møblering, sykkelparkering m.m..	Det vil bli utarbeidet en trafikkanalyse i forbindelse med planarbeidet
---	--

	Jarlheimsletta ønsker å holdes orientert og delta i arbeidet med planer for infrastruktur som har påvirkning/betydning for utvikling/utbygging innenfor planområdet Jarlheimsletta/Stiklestadveien. Som et minimum ber de om å få innsyn i tekniske planer før de sendes til kontroll/godkjenning og før de sendes ut på høring som del av reguleringsplanen. Angående avfallssug har Jarlheimsletta konkret innspill om at de støtter pågående planer for Reina om en felles avfallssugsentral rett sør for Strandveien 94.	Endelig planavgrensning vil bli fastsatt senere i planprosessen. Det er varslet et større planområde for å sikre fleksibilitet dersom det skulle oppstå nye behov utover i planprosessen.
LUKS	All varetransport er en del av en transport. Planen må legge til rette for forsvarlige av og på kjøringer til virksomhetene. Dette innebærer at siktlinjer og busstopp ikke kommer i konflikt med disse. Varelevering fra gaten i planområdet er ikke nødvendig. Regelverket sier: Det skal legges til rette for den typen kjøretøy som bransjen benytter, dette må hensyntas. Bransjestandard for varetransport (BVL) samt andre dokumenter for varetransport kan lastes ned fra LUKS sine hjemmesider vederlagsfritt. Frihøyder, bredder etc. må følge regelverkets krav, kjøretøyer som benyttes må ha frihøyde 4,5m, kjøretøyenes bredde er 3,2m., dette er bilens bredde inklusive speil, lastebiler som bransjen benytter har lengde fra 12 m og opp til 25,25m. Krav som ligger i TEK 17 for varemottak skal ivaretas på lik linje med kravene til universell utforming. IK-Mat forskriften må følges når det gjelder ubrutt kjølekjede. Det minnes om Arbeidstilsynets regler om avstand fra biloppstillingsplass/varemottak til varenes plassering ikke må overstige 50m for enkelt leveranser. For leveranser som er gjentakende kommer summasjonen av dette til betydning noe som i Arbeidstilsynets transportkampanje satte 20 meter som avstandsgrense. For øvrig må transportveien være fri for snø og is. I bransjens egen standard finner man løsninger på hvordan dette gjøres. BVL og HMS beskrivelsene for varetransport kan hentes på LUKS sine hjemmesider. Det må også støy sikres mot boliger. Dette gjøres med å følge kravene i TEK 17.	Vi takker for innspill til planprosessen. Håndtering av varelevering og tungtransport vil være en naturlig del av det videre planarbeidet.

	I tillegg må adkomst til varemottaket være i samsvar med: Arbeidsplassforskriften Best nr. 701 og 702 <u>§§ 2-1, Utforming av arbeidsplasser og arbeidslokaler</u> <u>§§ 2-18, Ferdsel og adkomst</u> <u>§§ 2-20, Lasteramper, lasteplasser, tippsteder og kaier</u> <u>§§ 2-24 Særskilte vernetiltak for utendørs arbeidsplasser</u> <u>§§ 1 i Byggherreforskriften</u>	
PKA pva Fridheimkvar talet AS	Fridheimkvartalet vil ikke påvirkes av hvilke valg som tas med hensyn til metrobussens trase, avkjøringer, mv. Men, det bes for ordens skyld om at det transportbehov som utløses av utbyggingen av Fridheimkvartalet også medtas i arbeidene med regulering og planlegging av ny metrobusstrase over Nyhavna. Prosjektets rådgiver på veg/trafikk kan også kontaktes for korrekt input i denne anledning.	Vi takker for innspillet. Dette vil bli vurdert i det videre arbeidet med planforslaget
Kjeldsberg kaffebrenner i AS	Kjeldsberg Kaffebrenneri AS har leieavtale på grunnen i Båtsmannsgata 1 (gnr/bnr 439/19 og 439/165). Avtalen går ut om 25 år, og kaffebrenneriet har ingen planer om å flytte. Den foreløpig vedtatt metrobusstraseen som går fra rundkjøringa ved Strindheimstunnelen og rett nord mot Båtsmannsgata, vil komme i konflikt med lasting og utkjøring av ferdigprodukter fra kaffebrenneriet. Dette går tydelig fram av vedlagte situasjonsplan der vedtatt metrobusstrasé er indikert med grønn strek. For Kjeldsberg Kaffebrenneri AS ville det mest praktiske være om metrobusstrassen fulgte Skippergata på østsiden av bygget (som vist med rød strek på vedlagte tegning). Alternativt vil også en løsning der traseen legges lenger mot vest (som vist med blått på vedlagte tegning) være akseptabel selv om også det kan medføre noen konflikter i forbindelse med manøvrering til og fra lasterampe av lastebilene som benyttes. Ettersom planarbeidet ikke bare omfatter metrobusstrasé, men også gang- og sykkelveier, vil vi i tillegg påpeke at råkaffen som kaffebrenneriet mottar, losses på	Vi takker for mottatte innspill. Vi ser på løsningen som dere foreslår og vil gjøre en konkret vurdering av dette.

østsiden av fabrikken (også vist på vedlagte tegning), og at disse lastebilene må ha atkomst enten fra Skippergata eller Båtsmannsgata, eller helst begge.

