



TRONDHEIM  
KOMMUNE

**DETALJREGULERING MED  
KONSEKVENsutREDNING FOR  
ROSENBORGBASSENGET  
GANG- OG SYKKELBRU**

---

**PLANPROGRAM**

---

**TIL VARSLING**

Forslagsstiller:  
Trondheim kommune v/ Mobilitets- og samferdselsenheten

Dato 21.9.23

# Innholdsfortegnelse

Sammendrag	2
1. Målsetninger og premisser	3
1.1. Bakgrunn	3
1.2. Målsetninger for framtidig gang- og sykkelbru	4
1.3. Premisser	4
1.4. Problemstillinger	5
1.5. Planområdet	5
2. Alternativer som skal utredes	9
2.1. Alternativ 0	10
2.2. Alternativ R1	11
2.3. Alternativ R2	12
3. Utredningstema	13
4. Prosess og medvirkning	16

## Sammendrag

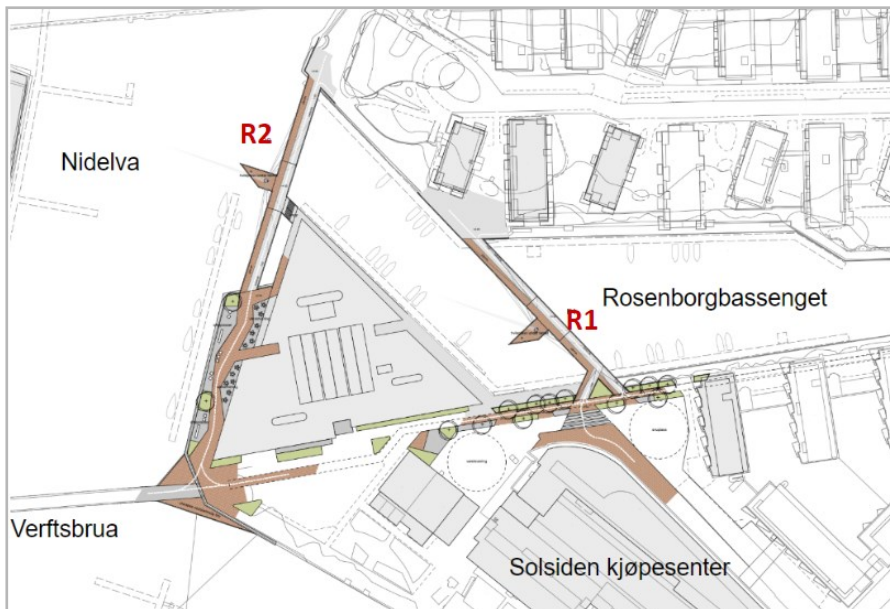
Forslag til planprogram for Rosenborgbassenget gang- og sykkelbru er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent på vegne av tiltakshaver Mobilitets- og samferdselsenheten (MOS) i Trondheim kommune. Planprogrammet blir sendt på høring og lagt ut til offentlig ettersyn sammen med varsel om oppstart av planarbeidet, med **høringsfrist 3.november 2023**.

Formålet med et planprogram er å sikre hensynet til miljø og samfunn gjennom å fastsette hvordan planarbeidet skal foregå, hvilke temaer som skal utredes, hvilke metoder som skal benyttes for utredningene, og medvirkningsprogram. Planprogrammet skal klargjøre hva som finnes av eksisterende kunnskap og på hvilke områder det er behov for nye utredninger og undersøkelser.

Det er utarbeidet to alternativer for plassering av gang- og sykkelbroen

- R1 inne i Rosenborgbassenget, som gir en direkte linje mellom kaikanten i nord og Beddingen i sørøst.
- R2 langs Nidelven, ved inngangen til Rosenborgbassenget, mellom kaikant i nord og vestsiden av Gjensidige-bygget i sør.

Av hensyn til arealbruk, drift, vedlikehold og økonomi er det lagt til grunn at den framtidige brua ikke skal være åpningsbar. Åpningsbar bru kan likevel vurderes i senere faser som et avbøtende tiltak, dersom man etter innspill eller utredninger i varslingsfasen ser at plassering eller seilingsbredde/seilingshøyde gir store ulemper for større brukergrupper eller er nødvendig for å ivareta beredskapen i området.



Figur 1 Illustrasjonen viser de to alternativene (R1 og R2) til plassering av gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget.

Ved politisk fastsetting av planprogrammet for Rosenborgbassenget, skal det på bakgrunn av foreslåtte utredninger og innspill i varslingsfasen bestemmes hvilket alternativ som skal legges til grunn for det videre planarbeidet. Fastsatt planprogram skal deretter ligge til grunn for det videre [reguleringsarbeidet](#), og vil gi føringer til en plan- og designkonkurranse for utforming av broen, der vinnerforslaget skal legges til grunn for endelig planforslag.

# 1. Målsetninger og premisser

## 1.1. Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å tilrettelegge for ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget på Nedre Elvehavn, og sikre fotgjengere og syklister en kortere forbindelse som er attraktiv, framkommelig og trafikksikker året rundt.

Planarbeidet er i tråd med følgende visjoner, vedtatt av Bystyret i Trondheim:

- *Gå mer - kjør mindre!* (Gå-strategi for Trondheim, 2016-2025)
- *Trondheim skal være Norges beste sykkelby!* (Sykkelstrategi for Trondheim, 2014-2025)

En del av strategiene for å nå visjonene, er å bygge et tett og mer tilrettelagt nett for fotgjengere og syklister. Nye forbindelser gir kortere avstander til reisemål, og gjør det mer attraktivt, enkelt og realistisk å velge gange og/eller sykling som transportform.

Etablering av ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget (BR1) er rekkefølgekrav i Kommunedelplan for Nyhavna, vedtatt 28.04.2016. Rekkefølgekravet (§10.3) vil oppfylles også for plassering av bru lengre inne i Rosenborgbassenget. Bruforbindelsen er også beskrevet i [Kvalitetsprogram for Nyhavna](#), som en forlengelse av havnepromenaden over Nyhavna, og er omtalt som en viktig ny forbindelse til sentrum som bør etableres tidlig.

Norconsult har utarbeidet en konseptrapport som beskriver to ulike alternativer for plassering av bru, og redegjør for utfordringer og muligheter ved disse, se rapport på <https://miljopakken.no/rosenborgbassenget>. Alternativene er kort oppsummert i kapittel 2 og vil ligge til grunn for utredningene som skal gjennomføres.

Begge alternativer for plassering kobler seg på dagens hovedvegnett for sykkel langs Rosenborgbassengets sørside ved Beddingen, eller ved Verftsbrua. Dette er i tråd med føringer i ny *Kommuneplanens arealdel*, som er planlagt behandlet i Bystyret høsten 2023. Alternativ R2 vil koble seg på fremtidig hovedvegnett for sykkel fra Nyhavna langs Nidelven. Planområdet berører områder avsatt til småbåthavn, og hensynssone for bevaring av naturmiljø og kulturmiljø.

Forslag til planprogram for Rosenborgbassenget er utarbeidet av Asplan Viak som

plankonsulent på vegne av tiltakshaver Mobilitets- og samferdselsenheten (MOS) i Trondheim kommune.

## 1.2. Målsetninger for framtidig gang- og sykkelbru

Prosjektet skal bidra til å knytte Nedre Elvehavn og sentrum tettere sammen med Nyhavna og bydelene nord/nordøst for Nyhavna for gående og syklende. Brua skal inngå i et sammenhengende hovednett for sykkel og skal oppleves som et attraktivt sted for ferdsel og opphold for både gående og syklende.

Ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget skal blant annet:

- gi kortere gang- og sykkelavstander og reisetid til mange reisemål - det viktigste tiltaket for å få flere til å gå og sykle
- gi brukerne flere valgmuligheter i transportnettet
- gi ny rekreasjonsmulighet (rundløype) for befolkningen i tilknytning til elva/kanalen
- kunne oppleves som landemerke/attraksjon i byen og ha oppholdskvaliteter.
- bygge opp under målsettinger i Trondheimsløftet om et grønnere og mer sirkulært samfunn.

## 1.3. Premisser

Gjeldende forskrifter, normtegnninger for Trondheim kommune, krav i relevante håndbøker til Statens vegvesen mm. legges til grunn for utformingen av ny bru. Dette innebærer blant annet at det skal være tilstrekkelige arealer for at både syklistene og fotgjengere kan benytte seg av brua, og at brua skal være universelt utformet. Samtidig skal brua ivareta behovet for best mulig seilingshøyde (fri høyde under brua) slik at flest mulig av eksisterende båtplasser i Rosenborgbassenget fremdeles kan benyttes. I tidlig dialog med marinaen i Rosenborgbassenget har det kommet innspill om behov for minimum 5 meter seilingshøyde og ønske om 23 meter seilingsbredde. Dette må vurderes i videre planlegging- og etter høringsinnspill opp mot universell utforming av broen.

Planprogrammet har ikke med åpningsbar bru som alternativ på grunn av hensyn til arealbruk, drift, vedlikehold og økonomi. Innspill til varsling av oppstart kan gjøre at dette premisset endres, dersom man for eksempel ser at plassering eller seilingsbredde/seilingshøyde gir store ulemper for større brukergrupper eller er nødvendig for å ivareta beredskapen i området.

Disse kravene må legges til grunn uavhengig av hvilken plassering brua får, og vil til dels være avgjørende for valg av plassering.

## 1.4. Problemstillinger

Planforslaget utløser krav om planprogram og konsekvenstredning etter Forskrift om konsekvensutredninger:

- Tiltaket er vurdert å falle inn under §10 *Kriterier for vurderingen av om en plan eller et tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø eller samfunn*. Grunnundersøkelser viser forurensning i Rosenborgbassenget. Eventuelle konstruksjoner i forurensede sedimenter medfører økt belastning på vannkvaliteten og naturmangfold i Nidelva forstyrres. Nidelva er også nasjonalt laksevassdrag (§10a.). Nedre Elvehavn er vist med hensynssone kulturmiljø i KPA og Rosenborgbassenget er regulert til bevaring i gjeldende reguleringsplan. Broenes konsekvens for kulturmiljøet må utredes (§10.b).
- Tiltaket faller ikke inn under §6 *Planer og tiltak som alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram eller melding* iht. vedlegg 1 eller 2. Det er vurdert at tiltaket ikke faller inn under vedlegg 2, punkt 10.a *Utviklingsprosjekter for by- og tettstedsområder, inkludert kjøpesentre og parkeringsanlegg* på grunn av tiltakets formål (ikke bebyggelse) og størrelse.

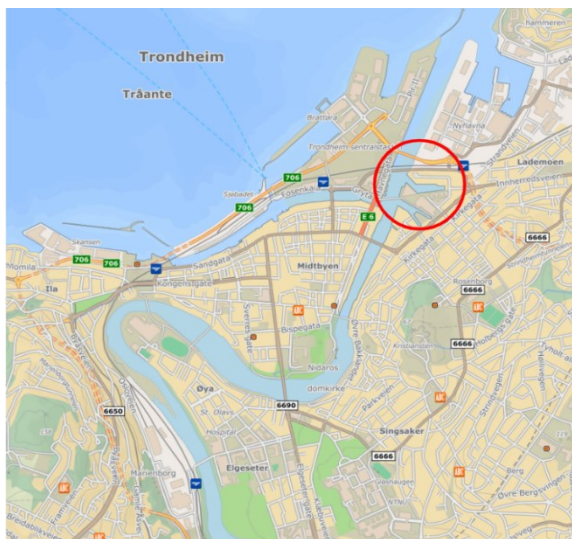
Temaene naturmangfold, miljøgeologi, vannmiljø og kulturminne må konsekvensutredes etter egnet metodikk og omtales i planbeskrivelsen.

I tillegg er følgende tema foreløpig vurdert som viktige problemstillinger i planarbeidet; Tilgang med båt til eksisterende marina i Rosenborgbassenget, forhold til eksisterende gang- og sykkelforbindelser, ivaretagelse av logistikk og trafiksikkerhet i området rundt brolandingene og drift av broen.

Kap. **Feil! Fant ikke referanse-kilden.** redegjør for de utredningene som er tenkt utarbeidet i forbindelse med planforslaget, og hvilken metodikk som skal benyttes.

## 1.5. Planområdet

Planområdet ligger i Trondheim, i bydelen Nedre Elvehavn, ved handelssenteret Solsiden, nordøst for Midtbyen. Plassering er vist i figur 1. Området Nedre Elvehavn omfatter i dag både kulturhus, museum, kjøpesentre, restauranter og annen næringsvirksomhet, i miks med leiligheter i moderne blokker.



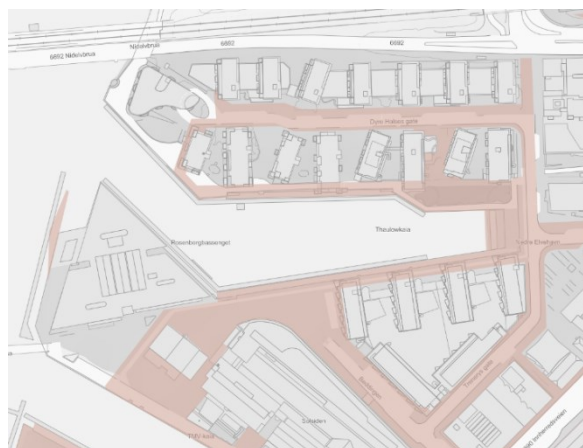
Figur 2 Plassering av planområdet. Nedre Elvehavn forbinder sentrum og de østlige bydelene i Trondheim.



Figur 3 Rosenborgbassengets plassering opp mot Solsiden, Nidelven og Verftsbrua.

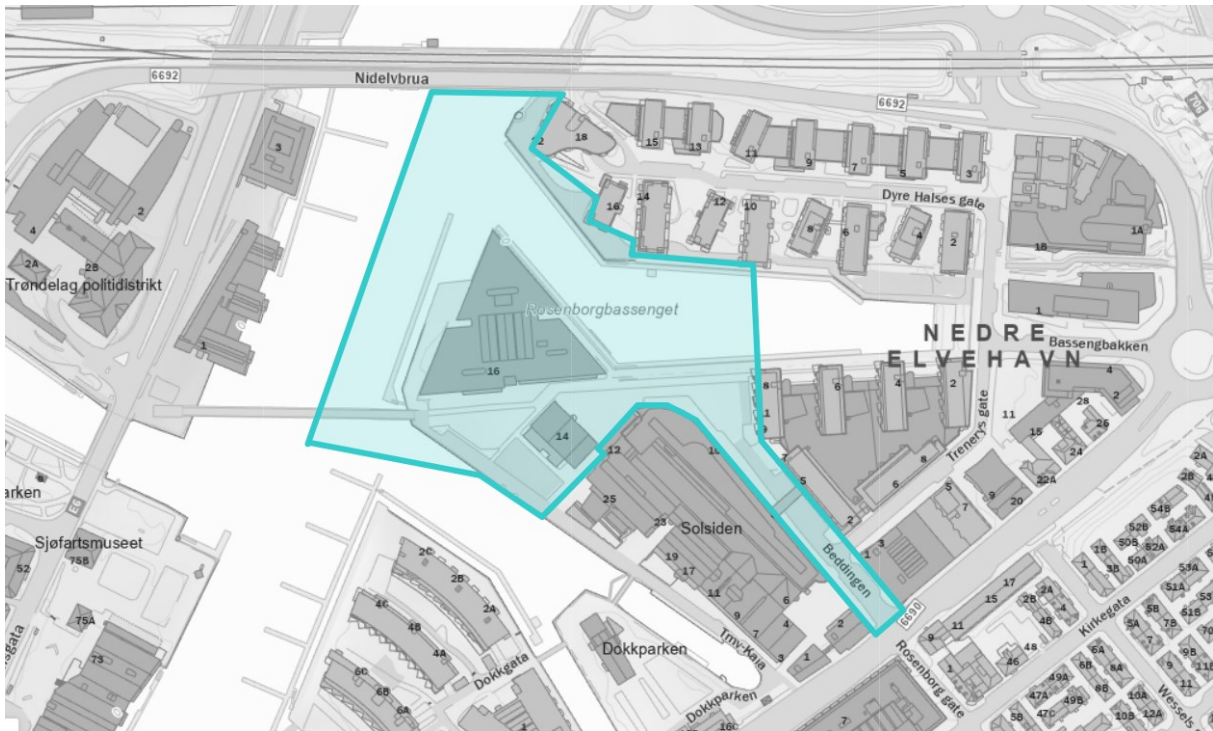
Bebyggelsen er orientert rundt de tidligere verftsbyggene og Rosenborgbassenget, og det er anlagt en sammenhengende promenade som følger Nidelva og videre rundt de gamle byggene/bassengene. Nord for Nedre Elvehavn ligger Nyhavna, et område som skal transformeres fra havne- og industrivirksomhet til sentrumsutvidelse de kommende tiårene. Dette vil føre til en kraftig økning i andel boliger på den nordlige siden av Rosenborgbassenget. Området benyttes også som turvei langs Nidelva. Selve Rosenborgbassenget benyttes som marina for små og større båter og er organisert som et sameie. Sameiet vil bli berørt av tiltaket, og konsekvenser ved de ulike alternativene vil vurderes som en del av utredningene.

Havnebassenget i Rosenborgbassenget er privateid og i bruk som småbåthavn. Områdene rundt på land er i hovedsak eid av Trondheim kommune.



Figur 4 Arealer i kommunalt eie er markert i rosa.

### 1.5.1. Forslag til planavgrensning



Figur 5 Forslag til planområde ved oppstart av plan, se også planinitiativ. Totalt ca 22 800 m<sup>2</sup>. Planområdet skal reduseres når valg av plassering av ny bru tas, etter at planprogram har vært på høring.

Illustrasjonen viser foreløpig forslag til avgrensning av planområdet, som avklart med Byplankontoret i oppstartsmøtet 12.6.23, se referat. Avgrensning er satt inntil bebyggelsen rundt Rosenborgbassenget, slik at det er tilstrekkelig areal for de to alternativene for plassering som er utarbeidet, inkludert offentlig tilgjengelig uteoppholdsareal rundt bassenget, og areal for tilpasning av eksisterende byrom. På land foreslås det å kun regulere det som er tilgjengelig gateareal, og ikke tilstøtende bygningsmasse. For å bygge brua må også deler av Rosenborgbassenget reguleres. Avhengig av valg av plassering av bru kan det også bli aktuelt å regulere en del i Nidelva til og med Verftsbrua. Planavgrensningen vil reduseres når plassering av ny bru er valgt.

Aktuelle formål i reguleringsplanen vil i hovedsak være samferdselsanlegg (bru) for gående og syklende, med nødvendige tillegg som f.eks. arealer til opphold på hver side av broen og langs elva, eventuelle justeringer/ suppleringer på gang- og sykkelvegnettet i området, sikringssoner for friskt, vannspeil/elverom, areal for anleggsgjennomføring med mer.



## 1.5.2. Gjeldende planer

Området berører flere reguleringsplaner i området, se planinitiativet for oversikt.



Figur 6 Utsnitt av plankart i området. Enkelte områder har plankart som ikke er digitalisert. Se også planinitiativ for utsnitt av de enkelte områdene.

I gjeldende arealdel er områdene på land merket som sentrumsformål og bevaring kulturmiljø. Havnebassenget og Nidelva er vist som "bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone".

I gjeldende planer er berørt areal hovedsakelig regulert til gang- og sykkelveg, småbåtanlegg, kai og havneområde i sjø.

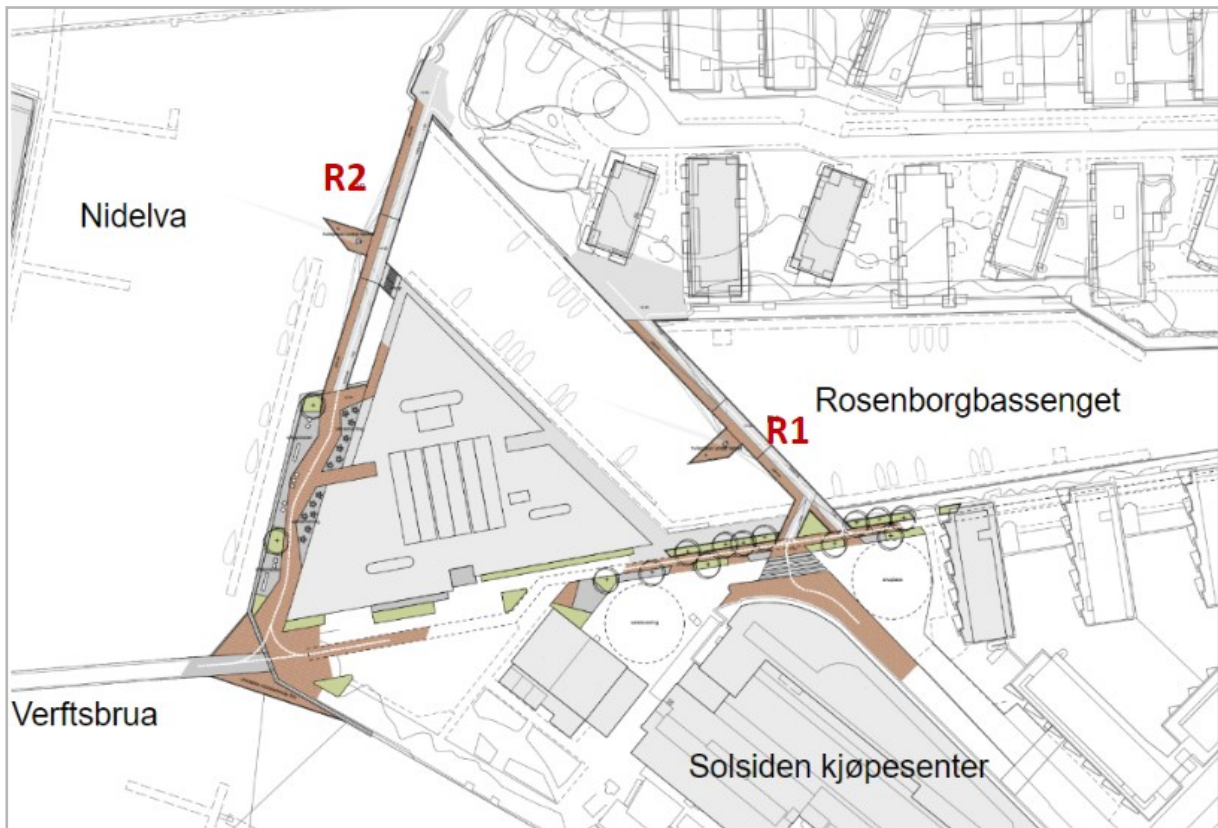
Det er igangsatt planer i nærområdet for "Innherredsvegen - fornying planprogram" (Plan ID: r2019002), "Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien" (Plan ID: r20220031) og "Maskinistgata 2, gnr/ bnr 439/36, 439/185, 439/86 m.fl." (Plan ID: 220210053) og «Detaljregulering for Transittkaia» (Plan ID: r20230022). Andre aktuelle igangsatte arbeider er *Utbedring av Verftsbrua og Ny hovedsykkelrute over Pirbrua*.

## 2. Alternativer som skal utredes

På bakgrunn av [aktuelle utredninger, innspill og medvirkning](#) i varslingsfasen skal det allerede tidlig i planarbeidet tas stilling til plassering av brua.

Det er sett på to aktuelle plasseringer av broen;

- R1 inne i Rosenborgbassenget, som gir en direkte linje mellom kaikanten i nord og Beddingen i sørøst.
- R2 langs Nidelven, ved inngangen til Rosenborgbassenget, mellom kaikant i nord og vestsiden av Gjensidige-bygget i sør.



Figur 7 Illustrasjonen viser de to alternativene (R1 og R2) til plassering av gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget.

Valg av plassering av brua vil behandles politisk ved fastsetting av planprogrammet i Bygningsrådet, se også [kapittel 5 om Prosess og medvirkning](#). Plassering av de to alternativene er tidligere undersøkt gjennom [en konseptrapport gjennomført av Norconsult](#) med forslag til aktuelle utredningstema. Der ble det også sett på et konsept for utforming og brukonstruksjon som eksempel på én mulig løsning, derunder seilingshøyde/bredde. Dette er brukt for å illustrere plasseringen, og tallene lagt til grunn er ikke førende for valg av konstruksjonstype, seilingsbredde og seilingshøyde. Det er

selve plasseringen av broen som skal utredes og høres i forbindelse med planprogrammet.

Valg av plasseringen av broen vil ligge til grunn for en plan- og designkonkurranse for brua, som vil gjennomføres våren 2024. Plan- og designkonkurransen vil gi mange svar på hvordan broen kan utformes som en attraktiv forbindelse med tanke på type brukonstruksjon, universell utforming, tilstrekkelig plass til gående og syklende, separering av trafikanter, ferdsel for båttrafikk, plass til opphold og landingsareal, estetikk, m.v. Det skal kåres én vinner av konkurransen, og forslaget skal ligge til grunn for forprosjekt og reguleringsplanen.

Alternativene måles ved å sammenligne forventet situasjon etter at tiltaket er gjennomført mot forventet situasjon uten gjennomføring av planforslaget (0-alternativ).

Hensikten med 0-alternativet er å ha et sammenligningsgrunnlag slik at man kan se de to plasseringene opp mot et alternativ som gjenspeiler den eksisterende situasjonen. Dette er i tråd med vanlig metodikk for konsekvensutredninger.

## 2.1. Alternativ 0

Alternativ 0 er dagens bruk av området og bebyggelse iht. gjeldende reguleringsplaner for området. I gjeldende planer er Rosenborgbassenget avsatt til småbåtanlegg i sjø, og området skal benyttes til havn for fritidsbåter med anlegg av flytebrygger.

I dag benyttes indre del av Rosenborgbassenget til større båter (innenfor alternativ R1), og ytre del til mindre båter (mellom alternativ R1 og R2). Det er 72 store plasser i bassenget (inntil 52 fot), og 28 små plasser. Seilingsbredden til bassenget er 23 meter pga strøm i Nidelven.

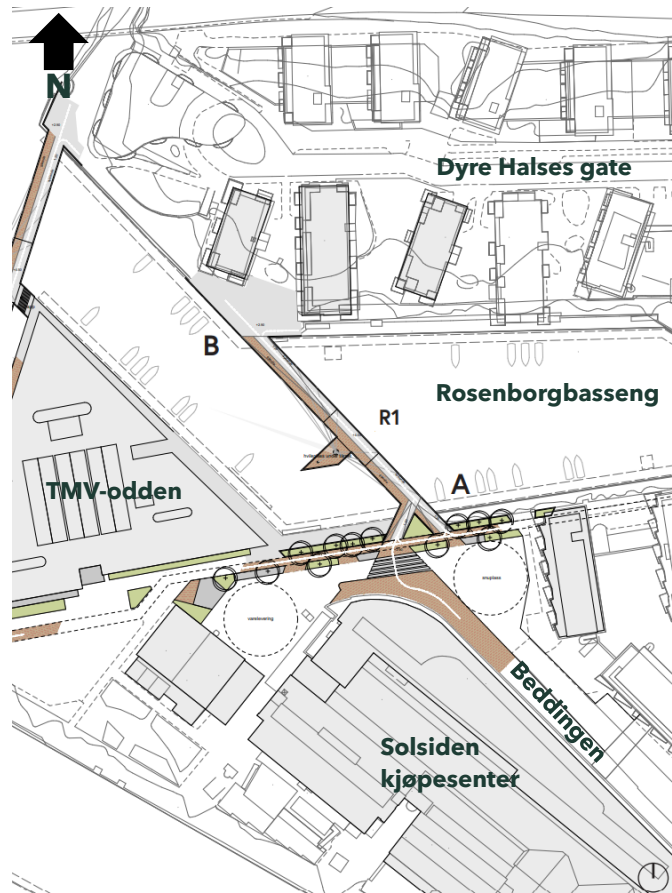
Kaikantene, som er aktuelle landingsareal for broene, er avsatt til samferdselsareal som gang- og sykkelveg, fortau og kaiområde. Enkelte av ferdselsarealene er private. Nidelva er avsatt til havneområde i sjø. Ingen av de aktuelle arealene er avsatt til byggeformål i gjeldende plan, og det tillates ikke oppført bygninger, utelagring eller inngjerding tilknyttet småbåthavna.

For de utredningene der dette er relevant, vil dagens situasjon brukes som sammenligningsgrunnlag. Hvilke tema dette gjelder blir avklart gjennom de enkelte utredningene.

## 2.2. Alternativ R1

Alternativ R1 viser en bru som går gjennom Rosenborgbassenget, og som gir en direkte linje mellom kaikanten i nord og Beddingen i sørøst. Både R1 og R2 er i konseptutredningen ca. like lange.

På Solsiden møter brulandingen (A) eksisterende gang- og sykkelveg som kommer fra øst og videre mot Verftsbrua (Blomsterbrua). Byrommet er i dag brukt til varelevering, avfallshåndtering, parkering og vendeplass for biler, og god utforming av dette landingsarealet vil være viktig for å ivareta disse funksjonene i framtiden. Ved brulandingen i nord møter broen kaikanten opp mot Dyre Halses gate, som i dag er et rolig boligområde med lite aktivitet. Alternativet vil trolig være mer utfordrende for bruk av båtplassene, da de største båtplassene ligger i den innerste delen av bassenget i dag. Fordeler og ulemper ved plasseringen vil utredes gjennom [utredningstemaene](#).



Figur 8 Alternativ R1. Illustrasjon: Norconsult AS



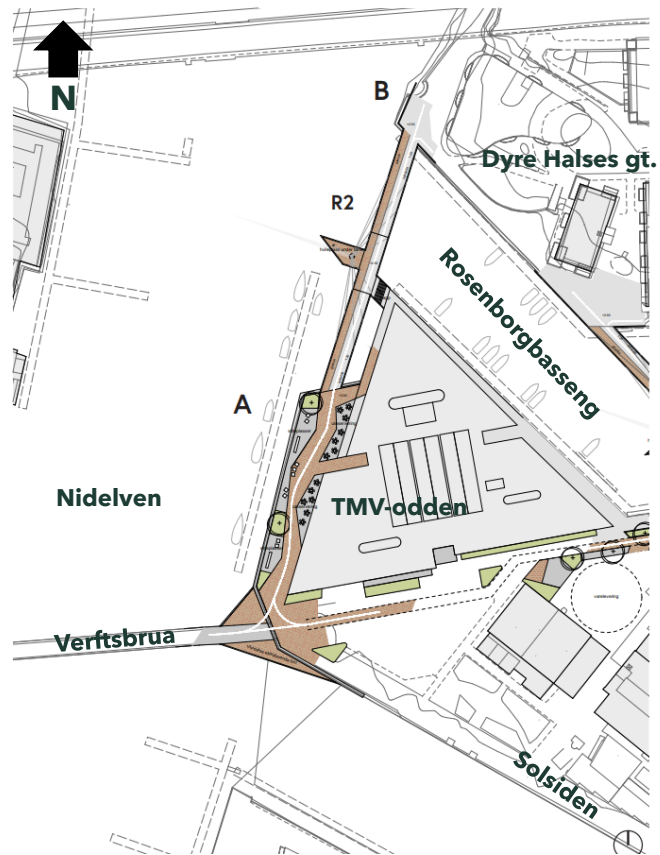
Figur 9 Alternativ R1 sett fra innerst i Rosenborgbassenget. Alternativet møter Beddingen til venstre og kaikanten sør for Dyre Halses gate til høyre.

### 2.3. Alternativ R2

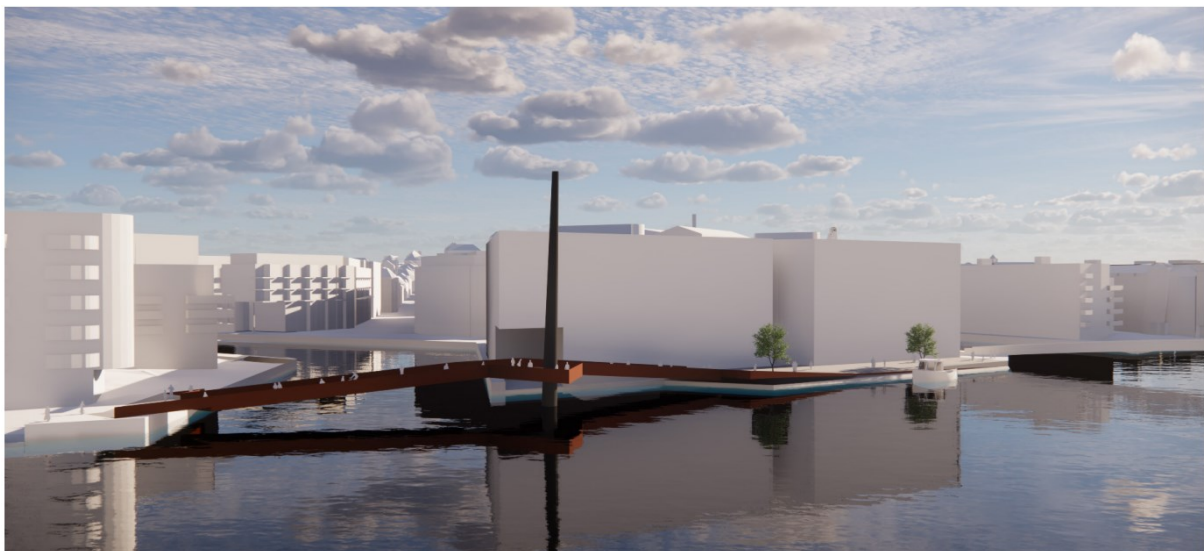
Alternativ R2 viser en bru som går langs Nidelven, ved inngangen til Rosenborgbassenget, mellom kaikant ved Dyre Halses gate i nord og vestsiden av Gjensidige-bygget (TMV-odden) i sør.

Ved Nedre Elvehavn ligger det leiligheter nærme elvekanten som må hensyntas med tanke på brulanding, bruk av byrommene og forbindelseslinjer. Det er også trangt i området ved Verftsbrua, og det må trolig gjøres tilpasninger i området rundt brua for å få en god kobling for gående og syklende. Området vest for TMV-odden har stort potensiale for opphold og uteservering, samtidig som det vil gi en tydelig og rask forbindelse fra eksisterende bruer og mot Nyhavna. Dette kan gi mye aktivitet i områder og større konflikter mellom ulike brukergrupper.

Fordeler og ulemper ved plasseringen vil utredes gjennom [utredningstemaene](#).



Figur 10 Alternativ R2. Illustrasjon: Norconsult AS



Figur 11 Alternativ R2 sett fra Nidelven. Alternativet møter kaikanten vest for Dyre Halses gate til venstre og området vest for TMV-odden til høyre.

### 3. Utredningstema

I KU-forskriften presiseres det at konsekvensutredningens innhold og omfang skal være tilpasset den aktuelle planen og være relevant for de beslutninger som skal treffes. Hva som er relevante tema i denne plansaken, er vurdert i dialog med Byplankontoret. Det er gjort [innledende vurderinger av de to alternativene av Norconsult](#), som nå må tas videre i fagutredninger. Det vil gjennomføres utredninger for beslutningsrelevante tema på de to brualternativene tidlig i planprosessen.

Hensikten med utredningene er å få oversikt over hvilke muligheter og virkninger en utvikling i tråd med planen gir, slik at dette er kjent både under arbeidet med og når det fattes vedtak om planen. Hovedkonklusjoner i utredningene oppsummeres i planbeskrivelsen.

Alle temaene skal vurderes for alle alternativene.

U= utredning/fagnotat

R = ROS-analyse

B = beskrivelse

Tema	Problemstilling	Metodikk	U	R	B
Mobilitet	Hvilken nytte og konsekvens vil alternativene ha for ulike trafikantgrupper? Hvilke målpunkt finnes i området, hvor går trafikkstrømmer og hvilken kapasitet har forbindelsene? Hvordan knyttes tiltakene opp mot eksisterende og nye planlagte forbindelser, hovednett for sykkel og viktige målpunkt? Hvordan ivaretas trafiksikkerhet for gående og syklende? Er det konfliktpunkter?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Beskrive dagens tilbud</li> <li>- Trafikkanalyse som vurderer trafikkstrømmer</li> <li>- Vurdere fremtidig ferdselsmønster og beskrive konsekvens for tilliggende forbindelser og veier.</li> <li>- Vurdering av varelevering og trafikale behov som må opprettholdes.</li> <li>- Vurdere konsekvenser av alternativene for trafiksikkerhet i området.</li> </ul>	X		X
Byrom og landskaps-virkning	Hvilke konsekvenser vil broene ha for bylandskapet, elverommet, og viktige siktlinjer? På hvilken måte påvirker tiltakene byrommene rundt? Hvordan bidrar tiltaket til byliv og aktiviteter? Nær- og fjernvirkning? Hvordan påvirkes tiltaket av lokalklimaet i området?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Illustrer nær- og fjernvirkninger av tiltaket med fotoillustrasjoner. Standpunkter avklares i planprosessen.</li> <li>- Beskriv virkninger for bylandskap, byrom og arkitektur, herunder romlige kvaliteter, urbanitet, sol- og skyggeforhold, funksjon</li> </ul>	X		X

Tema	Problemstilling	Metodikk	U	R	B
		som sosial møteplass og lokalklima.			
Kulturmiljø	Hvilke virkninger har broen(e) på omkringliggende kulturmiljøer? Er det potensiale for kulturminneverdier i bygrunn og i sjø?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vurdering av broenes konsekvens for kulturmiljøet etter Miljødirektoratets veileder M1941.</li> <li>- Dialog med vernemyndighetene.</li> <li>- Beskrive hvilke kulturminneverdier som berøres av tiltaket.</li> <li>- Det må avklares med NTNU Vitenskapsmuseet om det er potensial for nye marine kulturminner?</li> </ul>	X		X
Grunnforhold og miljøgeologi	Hvordan er grunnforholdene i området?  Er det forurenset grunn i området?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grunnundersøkelser og miljøgeologiske undersøkelser.</li> <li>- Kartlegge grunnforholdene og for å vurdere hvordan planlagte alternativ vil påvirke disse.</li> <li>- Beskrive avbøtende tiltak.</li> </ul>	X	X	X
Vannmiljø	Hvilken påvirkning av tiltakene på vannmiljøet? Påvirkning på marine systemer i brakkvann som kan bli påvirket av tiltaket?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens etter følger Miljødirektoratets veileder M-1941.</li> <li>- Vurdering etter vannressursloven.</li> </ul>	X		X
Naturmangfold	Hvordan påvirker alternativene naturmangfold på land og i vannet? Hvordan påvirker alternativene Nidelva som nasjonalt verdifullt laksevassdrag?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vurdering av verdi, påvirkning og konsekvens etter følger Miljødirektoratets veileder M-1941 og baseres på eksisterende dokumentasjon.</li> <li>- Vurdering etter naturmangfoldloven.</li> </ul>	X		X
Friluftsliv og rekreasjon	Hvordan påvirker alternativene friluftslivet i området? Hvordan brukes området i dag? Hvilken påvirkning vil de to alternativene få på marinaen i Rosenborgbassenget?	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Registrering av aktiviteter, i og rundt Rosenborgbassenget og hvordan disse påvirkes.</li> <li>- Utrekes med utgangspunkt i kjent metodikk.</li> </ul>			X

<b>Tema</b>	<b>Problemstilling</b>	<b>Metodikk</b>	<b>U</b>	<b>R</b>	<b>B</b>
Lokalklima	Hvordan påvirkes alternativene av lokalklima	- Kvalitativ vurdering av lokalklimatiske forhold ved de to alternativene.			X
Hydrologi	Er det fare for flom som følge av havstigning innenfor planområdet?	- Beregne og vurdere fare for flom, foreslå og beregne behov for avbøtende tiltak. - Strømningsberegninger i 2D av erosjon og påkjenning på konstruksjonene, samt avklaring av farled.	X		X
Vann - og avløp	Hvordan skal overflatevann håndteres?				X
Samfunns-Sikkerhet/ ROS	Er samfunnsikkerheten godt nok ivaretatt i planen?	- Risiko- og sårbarhets vurdering iht. DSBs veileder basert på kjente kilder, databaser og utredninger.		X	X
Anleggs-gjennomføring	Er tilgjengelighet for gående og syklende ivaretatt i anleggsperioden? Hvordan avvikles varelevering? Kan utbyggingen skje trinnvis? Hva er behov for riggareal? Forhold til og behandling av eksisterende kaikant/spuntvegg mtp ny konstruksjon og omkringliggende bebyggelse.	- Beskrive mulig gjennomføring og alternativer for anleggsperioden.	X		X

I tillegg til utredningene som gjøres i forbindelse med planarbeidet, vil det pågå et parallelt prosjekt om Universell utforming av gang- og sykkelbruer, med fokus på balanse. Funnene fra prosjektet skal benyttes inn i prosjektering og design av den nye gang- og sykkelbrua. Se [www.miljopakken.no/rosenborgbassenget](http://www.miljopakken.no/rosenborgbassenget) for mer informasjon.



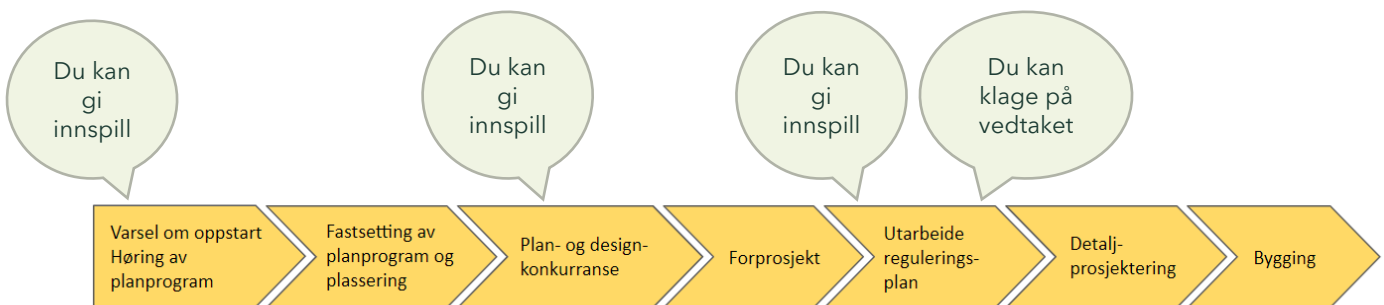
## 4. Prosess og medvirkning

### Planprosess

Planprogrammet legges på høring høsten 2023, med seks ukers høringsfrist. Medvirkning med berørte parter og aktører vil pågå i høringsfasen, se aktiviteter under. Sammenstilling av funn fra innledende utredninger, medvirkning i varslingsperioden og merknader til planprogrammet og varsling vil ligge til grunn for anbefalt plassering av brua. Valg av plassering av ny bru vil skje ved fastsetting av planprogrammet som vil politisk behandles høsten 2023.

Når planprogrammet er fastsatt og plassering er valgt, vil det gjennomføres en plan- og designkonkurranse for brua. Forprosjekt gjennomføres basert på vinnerutkastet, og deretter vil komplett planforslag utarbeides. Det tas sikte på å levere komplett planforslag til behandling på slutten av 2024.

Prosessten med reguleringsplan og plan- og designkonkurranse kan beskrives ved illustrasjonen under:



Figur 12 Tentativ prosess for prosjektet, med tidspunkt for medvirkning.

Hensikten med å ha en prosess som skissert er i hovedsak følgende:

- Legge til rette for medvirkning med offentlige myndigheter og berørte parter tidlig, innenfor rammene av en planprosess iht. plan- og bygningsloven.
- Skaffe et godt beslutningsgrunnlag for plassering av ny bru gjennom utredninger, medvirkning og helhetsvurderinger i planarbeidet.
- Sikre kvalitet i form og løsningsvalg gjennom en plan- og designkonkurranse (design, konstruksjon mm).
- Redusere behovet for endringer i reguleringsplanen etter ferdig prosjektert bru.

### Varsling og medvirkning

Prosjektet har en sentral plassering og vil berøre både de som bor og jobber i nærheten, og besøkende som bruker området. Det er derfor lagt opp til en bred medvirkningsprosess.

Offentlige myndigheter, interessenter og berørte parter varsles om oppstart av planarbeid i henhold til pbl. 12-8, samtidig som planprogrammet legges ut på høring. Det vil bli holdt samrådsmøter med offentlige myndigheter og private aktører i forbindelse med planprosessen. Det legges opp til følgende aktiviteter i høringsfasen for varslingen:

- 4. oktober 2023 Åpent informasjonsmøte på Rådhuset kl. 18-20 i forbindelse med høring av planprogrammet/ varsel om oppstart.
- 18.oktober 2023 Arbeidsverksted med representanter fra borettslag, sameier, næringsliv og interesseorganisasjoner. Egen invitasjon.
- 18. oktober 2023 Regionalt planforum med presentasjon av prosjektet til innspill for offentlige myndigheter og enheter.
- 19.oktober 2023 Åpen kontordag med mulighet for å prate med planleggerne på Bytorget i Erling Skakkes gate 14 mellom kl.9 og 14.

Innspillene som kommer i varslingsperioden gjennom merknader og medvirkningsaktiviteter vil samles og oppsummeres, og vil sammen med utredningene være en viktig del av beslutningsgrunnlag for valg av plassering av broen.

Forslagene som kommer inn i plan- og designkonkurransen vil bli utstilt, og det vil bli mulig å komme med kommentarer på forslagene.

Det vil bli nye muligheter for å gi innspill ved høring av planforslaget til førstegangsbehandling.

Etter vedtak av reguleringsplanen er det også mulig å klage på vedtaket. Klagen skal sendes til kommunen. Se også «Kunngjøring og mulighet til å klage» på <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/hva-er-en-reguleringsplan/>.

## Aktuell framdrift for planen

Tabell 1 Skissert fremdrift for planen. Framdriften kan bli endret gjennom prosessen.

Milepæler	2023			2024				2025			
	2.kvartal	3.kvartal	4. kvartal	1.kvartal	2.kvartal	3.kvartal	4.kvartal	1.kvartal	2.kvartal	3.kvartal	4.kvartal
<b>Oppstartsmøte</b>											
<b>Varsel om oppstart / Høring planprogram</b>											
<b>Medvirkningsmøter med berørte myndigheter, berørte grunneiere og øvrige interesserte.</b>											
<b>Fastsatt planprogram og valg av plassering for bro.</b>											
<b>Plan- og designkonkurranse med utstilling</b>											
<b>Reguleringsplan 1.gangsbehandling</b>											
<b>Høring reguleringsplan</b>											
<b>Vedtatt reguleringsplan</b>											



asplan viak