



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

REGULERINGSPLAN MED KONSEKVENsutREDNING FOR REINA PLANPROGRAM

Dato 1.10.2018



Forord

Forslag til planprogram for Reina er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent på vegne av tiltakshaverne Ringnes AS, Strandveiutsikten AS, Strandveien 43 KS og Dora Jarleveien AS, i samarbeid med Trondheim kommune. Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn og sendt på høring i april 2018, samtidig som det ble varslet oppstart av planarbeidet. Deretter ble planprogrammet bearbeidet ut i fra innspillene som kom inn i høringsperioden, før det legges frem til fastsetting i bygningsrådet.

Planprogrammet skal avklare overordnede prinsipper for utarbeidelse av en reguleringsplan innenfor planavgrensningen vist på kart side 6. Planprogrammet viser hovedgrep og viktige forbindelser og sammenhenger i området. Disse prinsippene skal legges til grunn for etterfølgende reguleringsplan. Planprogrammet redegjør videre for formålet med planarbeidet, planprosessen, samt tematiske utredninger som er nødvendig for å beskrive virkninger av planlagt utbygging. Planprogrammet omfatter et område beliggende mellom Nyhavna, Lilleby og Lademoen, heretter kalt Reina. Innenfor området ligger E.C. Dahls bryggeri, kontorbygget i Jarleveien 4 (gamle Lade fabrikker), kontorbygget i Strandveien 43, Strandveien 41 (tidligere Langland & Schei) og tilgrensende veger.

Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for et boligområde med et innslag av handel og kulturbasert næring. Planen skal også legge til rette for veisystem for gange, sykkel, bil og MetroBuss og etablere bedre forbindelser til omkringliggende områder. Planen skal også legge til rette for offentlige uterom og eventuelt for sosial infrastruktur.

Området har en svært sentral beliggenhet i byen, med nærhet til sentrum, havna og jernbanen. I dag er området fortsatt delvis i bruk som næringsområde, dog med stor grad av midlertidighet over seg etter at opprinnelig industri er flyttet ut eller lagt ned. Transformasjon fra næring til bymessig bebyggelse med stor grad av boligformål er allerede igangsatt i nærliggende områder. Lilleby er ett av disse, og det grenser opp mot Reina.

Kommunedelplan for Nyhavna som ble vedtatt i 2016 skal muliggjøre en transformasjon av store deler av Nyhavnas havne- og industriområder. I vedtakene for denne planen pekes det på at det ønskes en enda større tetthet av boliger i denne delen av byen. Med funksjon som link mellom Midtbyen og Nyhavna på den ene siden og Lilleby og Lade på den andre siden, vil Reina knytte det hele sammen og komplettere denne delen av byen, i stedet for - som i dag - å utgjøre en barriere. Ringnes har flyttet deler av sin virksomhet ut av planområdet, og dette åpner for ny bymessig bruk og boliger i området. Samtidig har Ringnes investert i et nytt bryggeri, og dermed sikret videre ølproduksjon i Trondheim. De eldste bryggeribygningene, og historien om over 100 år med øl- og mineralvannsproduksjon, skal bevares. I 2016 åpnet nye E.C. Dahls Bryggeri med tilhørende pub, restaurant og kompetansesenter. Det byintegreerte bryggeriet er gjennom å være serveringssted og kulturarena, en viktig møteplass i bydelen, og bidrar til å gi området liv og identitet.

Plantype

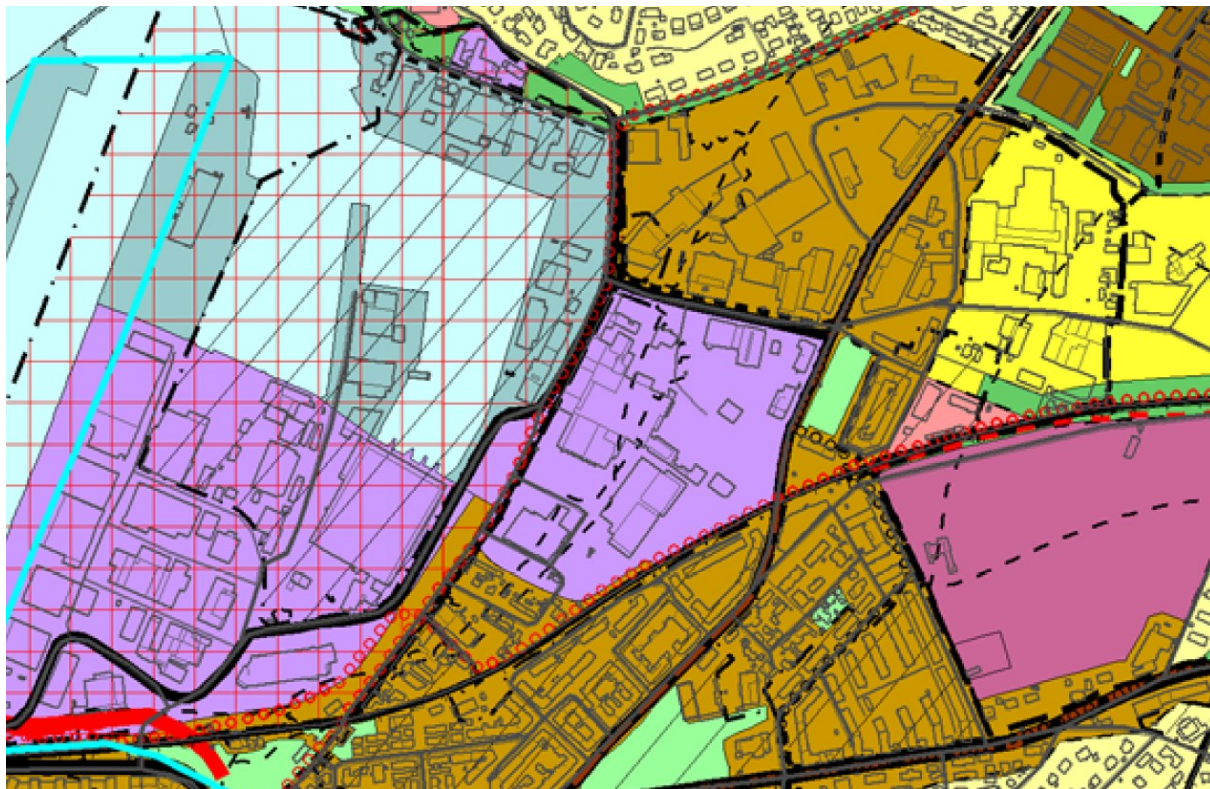
Planen skal utarbeides som en detaljreguleringsplan, i tråd med anbefaling fra byplankontoret i brev av 30.01.2018. Planprogram og konsekvensutredning sikrer utarbeidelse av utredningene som trengs for å se området i et helhetlig perspektiv.

Krav om planprogram og konsekvensutredning

Området er vist som næringsområde i gjeldende reguleringsplan og i kommuneplanens arealdel. En utvikling som beskrevet ovenfor er derfor ikke i henhold til overordnet plan. I samsvar med plan- og bygningsloven §§ 12-3, 4-1 og 4-2 skal det utarbeides planprogram og konsekvensutredning for planer som har vesentlige avvik fra kommuneplanens arealdel. Planprogrammet sikrer at planarbeidet blir kjent tidlig i prosessen og offentligheten kan være med å påvirke rammene for planen.

Alternativer som skal utredes

- Alternativ 0: Utbygging i tråd med gjeldende kommuneplan (næringsbebyggelse)
- Alternativ 1: Planinitiativet



Figur 1 Utsnitt av kommuneplanens arealplan. Området som skal planlegges er vist som næringsområde (lilla).

Premisser og målsettinger

Når planarbeidet starter opp er premissene og de foreliggende målsettinger viktige. Følgende premisser og målsettinger foreslås lagt til grunn for arbeidet.

Premisser

- Det skal settes av tilstrekkelig areal for å dekke behovene til Nye E.C. Dahls Bryggeri.
- Det skal legges til rette for metrobusstrasé og stasjoner i samråd med plan for metrobuss.
- Det skal settes av areal til offentlige tjenester og idrett tilsvarende minst det behovet området selv skaper og eventuelt også behov som har oppstått på grunn av underdekning i nærområdene.
- Det skal legges til rette for ekspressykkelveg fra Pirbrua til Ranheim langs jernbanen, med tilknytning til hovedsykkelvegnett i Strandveien.
- Planforslaget skal ikke være til hinder for utbygging av dobbeltsporet jernbane.
- Verneverdige bygninger tilhørende E.C. Dahls bryggerivirksomhet og Jarleveien 4 skal bevares.
- Første etasje mot Strandveien og Stiklestadveien skal ha utadrettet virksomhet.
- Bebyggelsen lengst sør skal tilpasse seg den tilliggende bebyggelsen på Svartlamon.
- Reguleringsplanen skal gi rom for både rivning og bevaring/integrering av kontorbygget i Strandveien 43.

De overordnede målsettingene

- Planforslaget skal bygge opp under Reina som en moderne og attraktiv bydel som knytter seg godt til de omkringliggende områdene.
- Planforslaget skal legge til rette for kulturformål og boliger.
- Det skal legges til rette for attraktive byrom og en sammenhengende byutvikling fra Strandveikaia til Lilleby, og fra Stiklestadveien til Svartlamoen. Dette skal oppnås gjennom etablering av sosiale møteplasser i byrommet - steder hvor folk vil være og omgås - som er

godt koblet sammen med forbindelseslinjer som er lette å oppdage og som har kvaliteter og god universell utforming.

- Planforslaget skal bidra til at målet om nullvekst for biltrafikk kan nås.
- Det skal legges til rette for et bilfritt byliv og fotgjengervennlig gatestruktur.
- Ny bebyggelse skal ha høy arkitektonisk kvalitet. Bebyggelsen skal spille på lag med eksisterende og planlagte boligområder i nærheten, samtidig som den tilfører området nye kvaliteter.
- Bygningsmassen skal tilpasses terrenget slik at lukkede fasader mot byrom søkes unngått.
- Planforslaget skal legge til rette for gående og syklende i planområdet og fra de omkringliggende områdene gjennom etablering av gode, trafiksikre og sammenhengende gang- og sykkelveger. Det bør fokuseres på å etablere gangveger, snarveger og traverser.
- Planforslaget skal legge til rette for en variert befolkningssammensetning, herunder barnefamilier, gjennom blant annet å vurdere ulike boformer og leilighetstyper
- Det skal legges til rette for en sammenheng i planområdets grønnstruktur.

Problemstillinger

For å oppnå de definerte premissene og målsettingene, vil det i planarbeidet jobbes med å finne løsninger på følgende viktige problemstillinger:

Forbindelser og nedbryting av barrierer

Planområdet har en sentral beliggenhet og vil bli viktig for å knytte denne delen av byen sammen. Omkringliggende boligområder er Nyhavna, Lademoen, Svartlamon, Lilleby som er under utbygging samt Nyhavna Øvre og Jarlheimsletta som er under planlegging. Det må jobbes med å lage en plan som gjør det lett å bevege seg i og gjennom planområdet og med gode forbindelser til de omkringliggende områdene. Dette gjelder ikke minst mot øst, der jernbanen ligger som en barriere. Også hovedvei for kollektiv- og biltrafikk kan bli barrierer. Det vil være viktig å bryte ned barrierene og lage et nett som er attraktivt for gående og syklende. Det skal være enkelt og lettfattelig å bevege seg gjennom bydelen for disse trafikantene. Det er også viktig at gangveiene ikke bare sikrer tilgjengelighet for gående, men også er attraktive og interessante, i tråd med kommunens gåstrategi.

Urbane kvaliteter

Området har lite bymessig preg sammenlignet med etablerte bydeler. For å oppnå bymessige kvaliteter i denne nye bydelen, kreves romlige kvaliteter i uteoppholdsareal og fasader som henvender seg mot gater og plasser der folk går og oppholder seg. Det legges opp til at området planlegges slik at det blir en levende by gjennom dagen.

Støy og luftforurensning

Støy- og støvbelastning i området vil endres med nye, store boligområder og dobbeltsporet jernbane, samt transformasjon av industriområdet på Nyhavna. God bokvalitet må sikres gjennom bevisst plassering av nye boliger og gode løsninger til stille side. Støy og luftforurensning er en utfordring for folkehelsen og for å skape gode byrom.

Universell utforming

Planområdet har en høydeforskjell på 5-6 meter. Det vil være viktig å tenke universell utforming som hovedløsning tidlig i prosessen. Det skal være enkelt og intuitivt å finne frem og fremkommeligheten skal være god. Det må jobbes med å finne et helhetsgrep som gjør at man kommer frem overalt.

Offentlige behov

Området kan være aktuelt til flere offentlige formål. Utbygging av mange nye boliger skaper behov for barnehage og eventuelt skole. Området kan være gunstig for et helse- og velferdssenter. Det må minimum være en bydelspark, samt offentlig areal til lek og idrett. Offentlige bygg har ofte fått en isolert plassering, tilbaketrukket fra omkringliggende situasjon. Integrering av offentlige funksjoner kan derimot gi spennende muligheter for samspill. Behovene og plassering av riktige offentlige formål må utredes videre og sees i sammenheng med utviklingen av områdene nord for Stiklestadveien og Nyhavna Øvre.

Metrobuss, dobbeltsporet jernbane og ekspressykkelveg

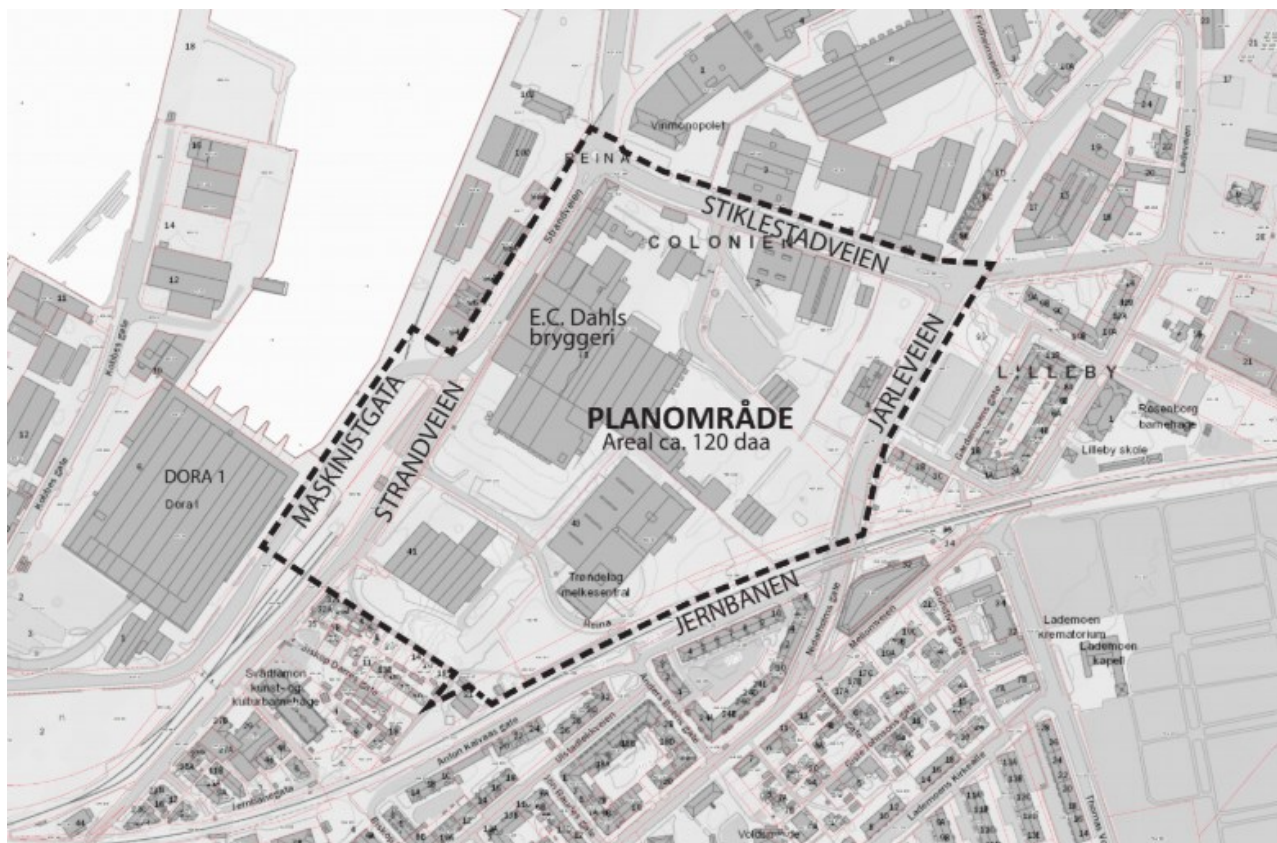
Det foregår tre prosesser parallelt med planarbeidet som vil ha stor betydning for hvordan planområdet Reina kan utformes - plasseringen og utformingen av kollektivtrasé, dobbeltspor for jernbanen og ekspressykkelvegen langs jernbanen. For å finne de gode løsningene som både sikrer fremføringen av traséene og god boligkvalitet i området, er det vesentlig med koordinering mellom planprosessene.

Boligsammensetning og boformer

Et mangfold av forskjellige boligtyper og tilrettelegging for ulike boformer og bevisst plassering av disse innenfor planområdet vil bidra til en spredning i befolkningen når det kommer til ulike livsfaser og sosioøkonomisk status. Fleksible boliger vil gi folk mulighet til bo i området gjennom ulike deler av livsfasen. Størrelsesfordeling av boligene er med på å gi premisser for befolkningssammensetningen og fremtidig skole- og barnehagebehov. Dette kan løses ved hjelp av retningslinjer til prosentvis fordeling av ulike boligstørrelser.

OmrådetOmrådeavgrensing

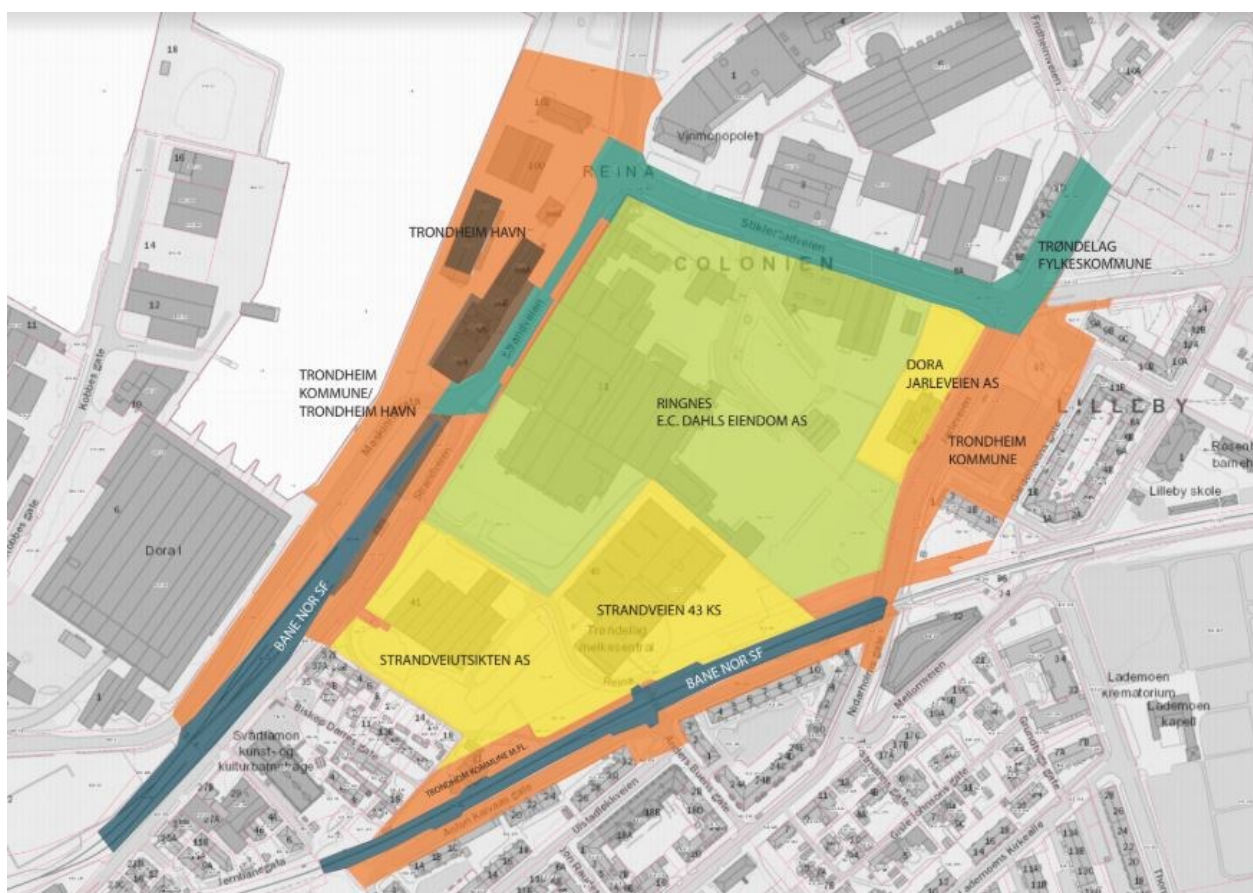
Planområdet ligger på Reina og avgrenses av Stiklestadvegen i nord, Strandveien i vest, jernbanen i øst og Svartlamoen i sør. Noen virkninger av den planlagte utbyggingen vil omfatte et større område enn området som inngår i planprogrammet. Influensområdet for de ulike utredningstema vil variere, og defineres spesifikt for hvert tema som skal utredes for, før datainnhenting gjennomføres.



Figur 2 - Foreløpig skisse til planavgrensning.

Planområdet består av følgende eiendommer:

Gnr/bnr	Hjemmelshaver
411/192	Trondheim kommune
411/280	Strandveien 43
415/102	Ringnes E.C. Dahls eiendom AS
415/ 57	Ringnes E.C. Dahls eiendom AS
415/193	Dora Jarleveien AS
415/85	Strandveien 43 AS
415/97	Strandveiutsikten AS
415/165	Trondheim kommune
415/205	Trondheim kommune
415/179	Trondheim havn
415/164	Trondheim havn
415/180	Trøndelag Fylkeskommune
415/77	Trøndelag Fylkeskommune
415/74	Trondheim kommune
415/206	Strandveien 43
415/107	Strandveien 43
415/108	Trondheim kommune



Figur 32 Kart som viser hvem som eier eiendommene innenfor planområdet.

Stedsanalyse

Byplankontoret skal gjøre en stedsanalyse for området som gir grunnlag for et *anbefalingskart*. Stedsanalysen er en registrering og tolkning av de temaer som byplankontoret mener er viktige for forståelsen av området. Det er blant annet:

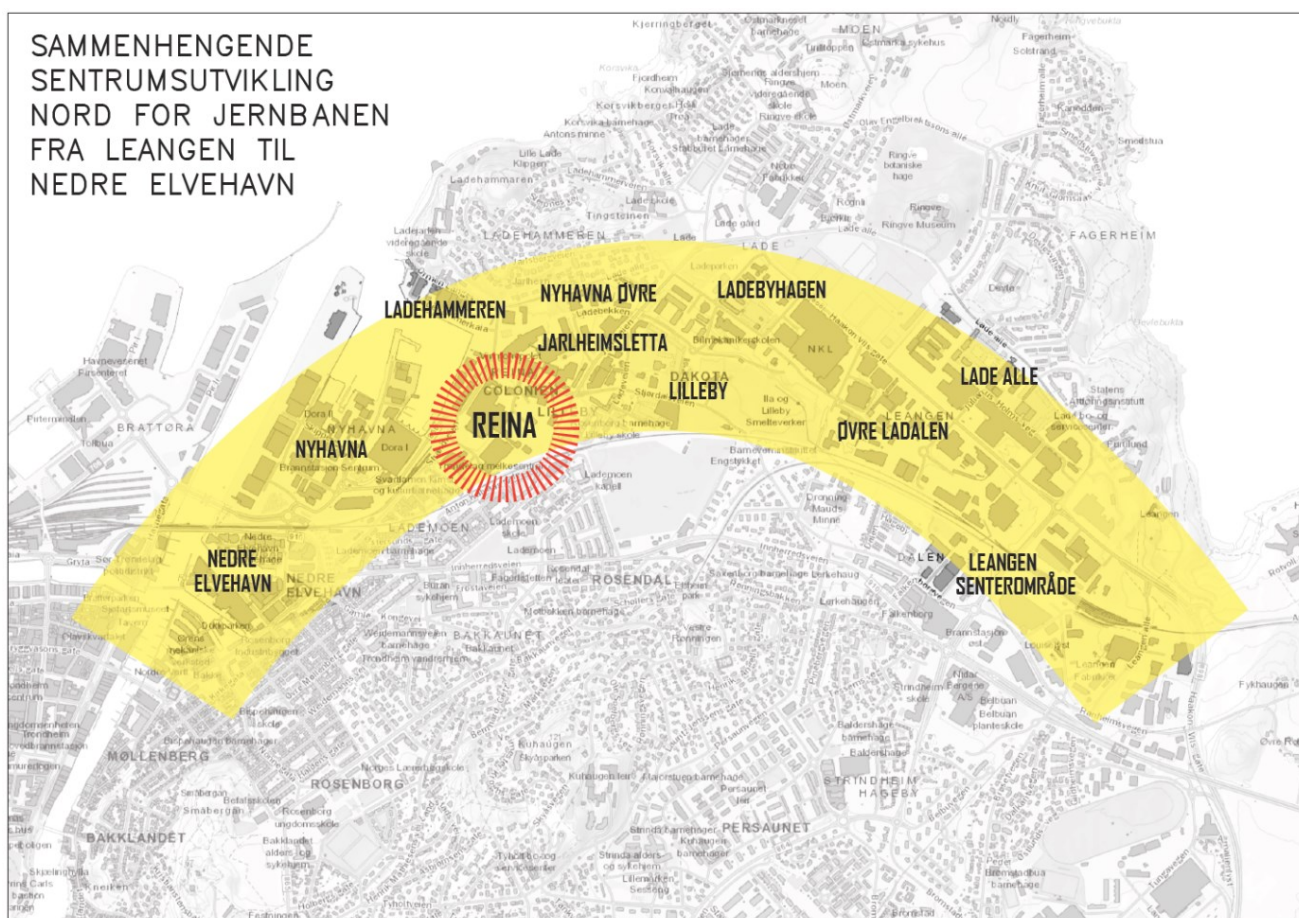
- Historisk utvikling med identifisering av det som ligger igjen i dagens situasjon av historiske spor. Dette kan være primære elementer, linjer, forbindelser, barrierer, strukturer, felt etc.
- Antikvarisk verdifull bebyggelse og strukturer
- Topografi og landskapstrekk og landskapets utvikling
- Eierskap (tomtegrenser og eierskapskarakteristika)
- Bebyggelsesstrukturer og bebyggelse (type og høyder)
- Byrom og andre romlige sammenhenger
- Topologi – hva identifiserer ulike strøk/områder
- Mobilitet for alle trafikantgrupper, inkludert identifisering av hindringer
- Forbindelser (også snarveier etc.) inkludert manglende forbindelser og barrierer
- Bruk av bygninger og områder, målpunkter
- Grøntstrukturer i form av felt (parker, hager, kirkegårder etc) og linjer (alleer, kantvegetasjon etc)
- Siktlinjer mot viktige objekter, orienterbarhet

Anbefalingskartet skal benyttes i det videre planarbeidet. Det er et "levende" dokument (et dokument som oppdateres etter hvert som premisser avklares) og skal visualisere de grep byplankontoret mener er viktige for arbeidet med detaljreguleringen. Anbefalingskartet skal sikre at planområdet koordineres med omkringliggende planer.

Plangrep

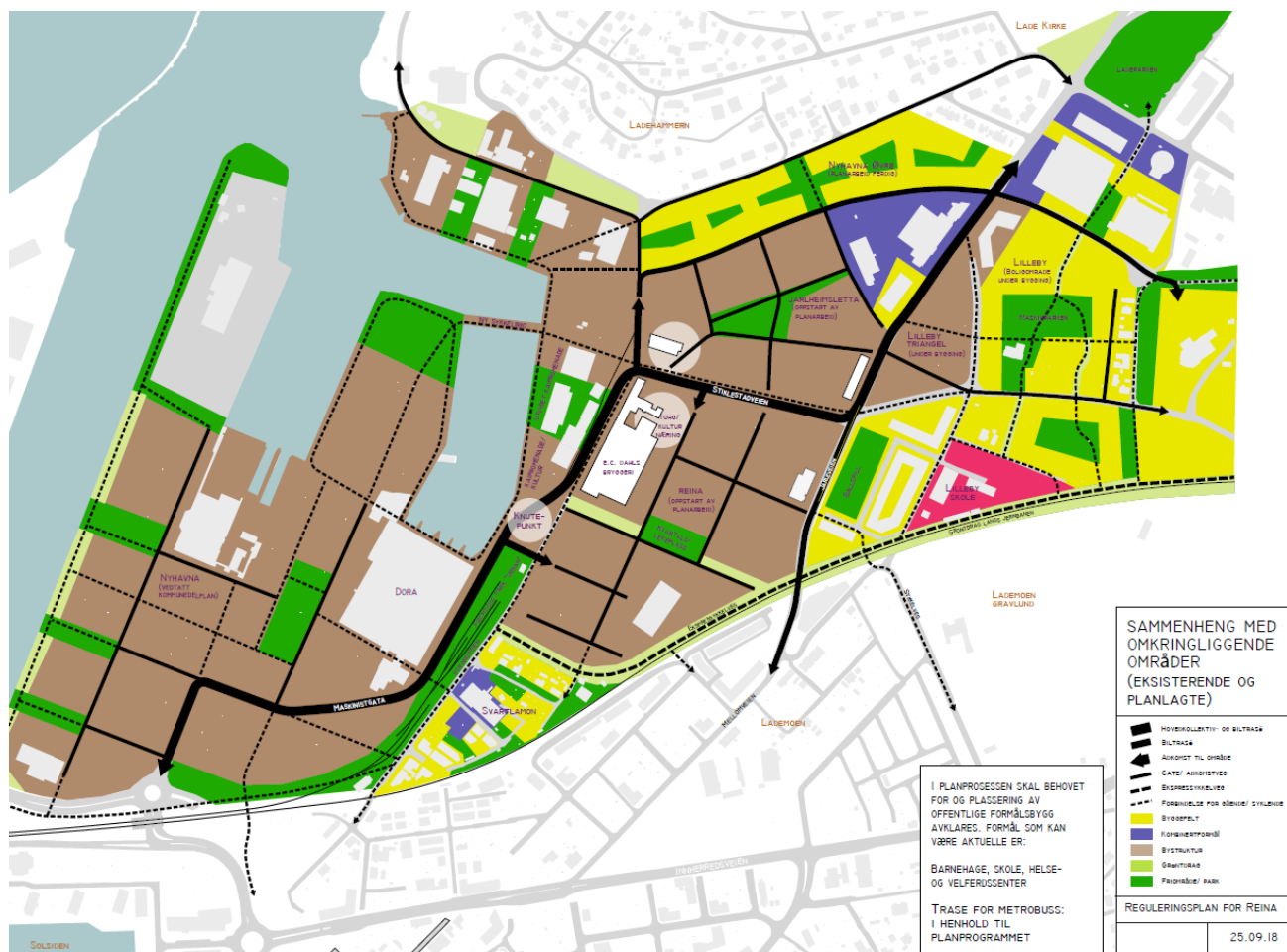
Utvikling av Reina vil kunne være et viktig grep som bidrar til å sikre en langsiktig god og bærekraftig byutvikling i tråd med overordnende føringer om å planlegge for kompakte byer med redusert transportbehov. Det vil også kunne være et viktig steg i utviklingen av Nyhavna som en attraktiv bolig- og kulturbydel. Det skal legges til rette for høy utnyttning, funksjonsblanding, gode byrom, gjennomgående grønnstruktur og god tilgjengelighet for myke trafikanter i området og til og fra området til omkringliggende områder.

Store deler av aksen langs jernbanen fra Leangen i øst til Nedre Elvehavn i vest er planlagt utviklet til boligformål. En utvikling av Reina vil gi byfortetting og bygging av byen innenfra og ut i stedet for byspredning. Boligfortetting i bynære strøk, langs høyverdig sykkeltrasé vil bidra til at målet om nullvekst for biltrafikk kan nås.



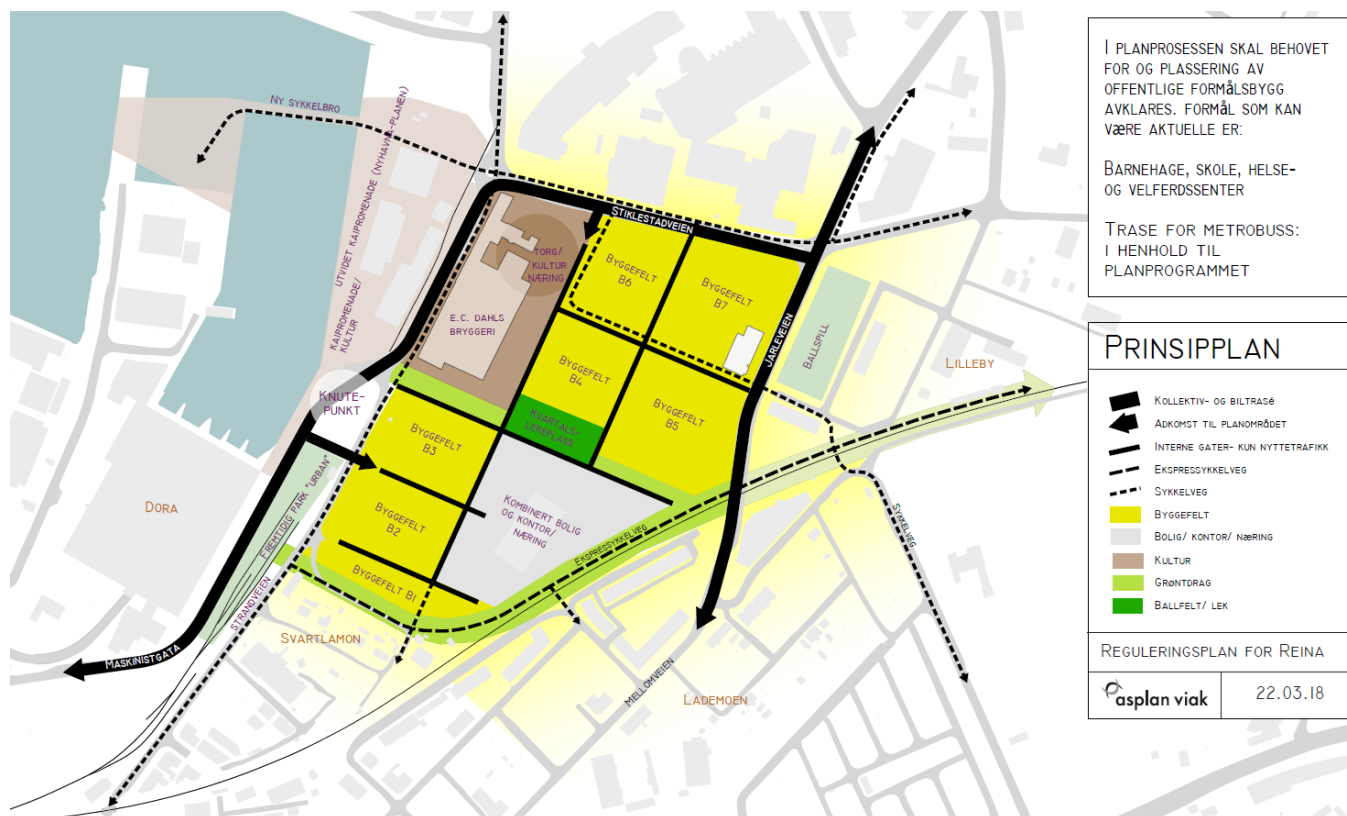
Figur 4 – Planområdet ligger som del av en sammenhengende sentrumsutvikling med stort innslag av boliger nord for jernbanen fra Leangen til Nedre Elvehavn.

Under er prinsippene for utviklingen av Reina lagt inn på et kart sammen med prinsipper for utvikling av de omkringliggende områdene, inkludert pågående planarbeid. Kartet vil være et viktig arbeidsverktøy i det videre arbeidet for å sikre at utviklingen av Reina gjøres som ledd i en helhetlig utvikling av bydelen.



Figur 5 I kartet er eksisterende og planlagte områder i bydelen lagt inn sammen med prinsipper for utvikling av Reina. Kartet er utarbeidet av plankonsulent, Rådmannens stedsanalyse vil gi føringer som kan medføre endringer i kartet.

Det er utarbeidet en prinsipplan som viser hvordan planområdet kan underdeles og knytte seg til omkringliggende områder og hvordan veier, sykkel- og gangforbindelser, grøntdrag og bebyggelsesstrukturer kan knyttes sammen.



Figur 6 - Prinsippplanen viser hvordan planområdet knytter seg til omkringliggende områder og hvordan veier, sykkel- og gangforbindelser, grønndrag og bebyggelsesstrukturer knyttes sammen. I planprosessen skal behovet for og plassering av offentlige funksjoner avklares.

Prinsippplanen illustrerer hovedgrepene i prosjektet. Gatestrukturen som er vist er ikke endelig avklart og kan løses på ulike måter. I området som er vist med kombinert formål står det i dag et velfungerende kontorbygg. Planforslaget skal gi rom for at dette både kan rives og bevares/ integreres i ny bebyggelse.

Under er de viktigste grepene summert opp:

Kultur/næring

Det er ønskelig å utvikle området til et boligområde, med innslag av handel, kultur og næring, for å sikre liv og aktivitet på Reina. Nye E.C. Dahls er et viktig publikumstilbud i bydelen, og bidrar allerede i transformasjonen av området til et levende bolig- og kulturkvartal. Det opprinnelige bryggeriet var en lukket bygning lite tilpasset sentrum, mens nye E.C. Dahls vil kunne fungere godt som et byintegrert bryggeri. Utviklingen av Strandveikaia, vil kunne spille godt sammen med aktiviteten ved bryggeriet, og bolig-, kultur- og næringsutviklingen på Reina. I tillegg foreslås det lagt til rette for utadrettet virksomhet inkludert noe handel i nær tilknytning til kollektivholdeplassen og i hovedgater. Det vil fortsatt kunne være næringsarealer i forbindelse med eksisterende kontorbygg i Strandveien 43.

Bebyggelsesstruktur

Det foreslås etablert en klassisk og robust byplanstruktur med en inndeling av området i et rutenett med fleksible kvartal som danner gater, plasser og uterom som skjermer for vind og støy. Kvartalsstruktur har vist seg å være robuste løsninger i bysammenheng i byplanhistorien. Kvartalene bygger videre på typiske kvartalstørrelser for Trondheim og gir skjermede og solfylte uteoppholdsarealer for beboerne. Kvartalsstrukturen knytter seg også naturlig til eksisterende

bystruktur. Bebyggelsen i kvartalene er i utgangspunktet tenkt med lavest etasjetall mot sørvest og høyest mot nordøst på grunn av solforhold i gårdsrom og utsikt fra boligene. Flexibiliteten i kvartalsstrukturen tillater tilpasninger i forhold til nærmere vurderinger av solforhold på plasser og i gaterom samt etablering av forskjellige leilighetsløsninger ut fra beliggenhet og innpassing av nærings- og kulturlokaler.

Byggehøyder

Det legges opp til gode sentrumsnære transformasjonsområder. De resulterende byggehøyder vil gjenspeile dette. Bebyggelsen vil være høyest mot jernbanen og Jarleveien, og lavest mot sør og vest, for å utnytte området sine unike sol- og utsiktsforhold maksimalt. Det legges opp til at bebyggelsen gjøres noe lavere mot Svartlamon for å tilpasse seg det verneverdige trehusmiljøet.

Byggeformål

Nye E.C. Dahls Bryggeris arealer foreslås avsatt til næringsformål i tråd med dagens bruk. Arealene rundt foreslås avsatt til en blanding av bolig- og kontorformål med innslag av handel.

Parkering

Parkering foreslås i størst mulig grad løst under bakken. Parkeringsbehov vil utredes i planprosessen. Det vil være viktig å få bilene inn i parkeringsanlegg så snart som mulig etter adkomst til bydelen, slik at mest mulig av arealet over bakken beholdes myke trafikanter og uterom. Innkjøring til parkeringskjeller søkes løst på urbant vis, slik at den ikke skaper barrierer og omveger for myke trafikanter.

Trafikkløsninger

Den overordnede vegstrukturen i området er ikke endelig vedtatt, dette gjelder spesielt trasé for Metrobuss og hovedvegtrasé slik at disse kan passere området. Det er nødvendig å finne en trasé som blir attraktiv og effektivt bidrar til nullvekstmålet. Samtidig skal traseen være attraktiv som byrom. Plassering av traséen vil avklares i planprosessen. Innad i området skal det tilrettelegges for et mest mulig bilfritt miljø, med unntak av transport knyttet til viktige samfunnsfunksjoner som helsetjenester, nødetater, varetransport o.l.

Gang- og sykkeltrafikk

Det skal legges til rette for styrket tilgjengelighet for gående og syklende gjennom området. Planforslaget legger til rette for en ekspressykelveg langs jernbanen, som knytter seg til hovedsykkelvegnett i Strandveien. Gjennom planområdet legges det opp til at gang- og sykkeltrafikken beveger seg som i Midtbyen, gjennom et nett av bygater som følger kvartalsstrukturen og veiter som betjener gårdsrommene inni kvartalene. Gatene knytter seg til eksisterende forbindelser til omkringliggende bydeler.

Planstatus



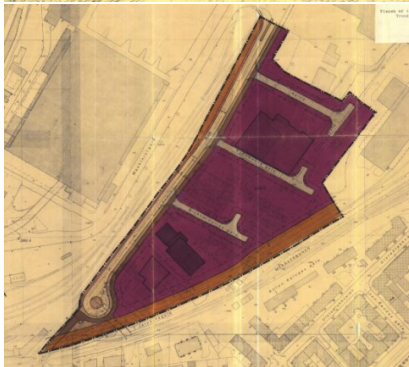
Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Planområdet er satt av til eksisterende næringsbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Langs Strandveien og Jernbanen er det vist trasé for framtidig hovednett sykkel. Området ligger delvis innenfor bestemmelsesområdene «havstigning» og «kollektivare».



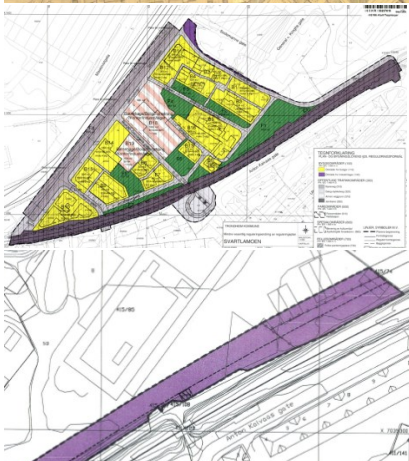
Reguleringsplan for området Strandveien-Stiklestadveien-Jarleveien-Nordlandsbanen –vedtatt 14.4.1970

Formålet med planen var å regulere eiendomsgrenser og adkomstveg i området. Plankartet regulerer også byggegrenser mot en kloakk kulvert som går tvers gjennom området.



Omregulering av området begrenset av Strandveien, Nordlandsbanen, Norske Meieriers Salgssentral (Sodemans gt. 5) og Reina – vedtatt 8.5.1985

Området er satt av til industriformål. . Strandveien reguleres fra 4-felts til 2-feltsveg.



Svartlamoen, (Reinaområdet) – vedtatt 27.6.2006

Svartlamoen sikres som byøkologisk forsøksområde der eksisterende trehusmiljø skal ivaretas gjennom bevaring og skånsom rehabilitering. Nordtvedts gate reguleres til gang- og sykkelveg.



Strandveien 43 – vedtatt 9.6.2009

Område langs jernbanen omreguleres fra jernbane til industri/lager.



Områderegulering for Lillebyområdet – vedtatt 26.9.2013

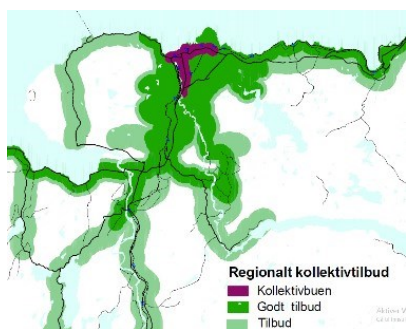
Områdeplan for nytt boligområde på Lilleby. Krysset Jarleveien x Stiklestadveien inngår i planen, samt ny vegforbindelse nord for planområdet.

Jarleveien 4 – vedtatt 31.10.2013

Område regulert til forretning/ kontor, med hensynssone bevaring av kulturmiljø på Lade fabrikker fra 1920. Formålet med planen er å legge til rette for økt utnyttelse med utbygging på tomte.

Overordnede planer

Overordnede føringer av betydning for planarbeidet er listet opp nedenfor. Det er også tatt med hvordan planen for Reina samsvarer med føringene.



Fylkesdelplan NY GIV

“Ny giv” gir føringer for at fortetting og tilknyttet vekst skal skje nær regionale kollektivårer og lokal service- og forretningstilbud jf. “rett virksomhet på rett sted”/”ABC-prinsippet”. Boliger skal ha god tilgjengelighet til arbeidsplasser uten bruk av bil. Områder med godt kollektivtilbud, som dette, og nærhet til service- og forretningssenter (Midtbyen/Lade) skal ha en effektiv arealutnyttelse på minst 100 % innenfor kollektivbuen og andre sentrale områder. Det skal tilrettelegges for korte og attraktive gangforbindelser internt og til målpunkt utenfor området.

Boligutvikling på Reina er i tråd med Fylkesdelplan Ny Givs retningslinjer for lokalisering og arealutnyttelse og berører ikke nasjonale eller regionale verneinteresser. Området omfattes positivt av retningslinjen om at områder med lavt konfliktnivå rundt viktige jordvern, grønnsstruktur- og kulturminneinteresser bør tas i bruk eller fortettes før områder med høyt konfliktnivå tas i bruk.

Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen – IKAP 2

IKAP 2 er gjeldende arealplan for regionen med felles mål og strategier for samordnet og klimavennlig areal- og transportutvikling i Trondheimsregionen, vedtatt 13.2.2015. Den sier at kommunen skal prioritere de boligfeltene som best ivaretar IKAPs mål og strategier innenfor eksisterende tettsteder, og den gir retningslinjer for variert boligsammensetning og attraktive bomiljøer samt effektiv arealutnyttelse. Planen samsvarer med føringene i den interkommunale planen.

Kommuneplanens samfunnsdel 2009-2020

Visjonen “Store lille Trondheim!” og mål om at i 2020 er Trondheim kunnskapsbyen, miljøbyen og velferdsbyen, og kommunen er en aktiv og attraktiv partner og arbeidsgiver, ble vedtatt 10.6.2010. Trondheim skal både være spennende og utviklende, en sunn og trygg by og åpen og inkluderende for alle. Trondheim skal være en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig. Planen for Reina skal samsvare med føringene gitt i kommuneplanens samfunnsdel ved at den legger til rette for miljøvennlige transportformer. Den nye bybebyggelsen skal ha et miljø der beboerne kan ha god folkehelse og føle seg trygge. Det skal tilstrebes at planen legger til rette for varierte boligtyper som gir et større og mer variert tilbud til flere befolkningsgrupper, også de som ønsker å leve mer miljøvennlig og de med annen økonomi.

Bymiljøavtale med nullvekstmål

Bymiljøavtalen ble inngått 12.2.2016. Nullvekstmålet for transport tilsier at personbiltrafikken i byområdet Trondheim ikke skal øke utover dagens nivå selv om befolkningen øker. Partene (stat, kommune og fylke) har forpliktet seg til at vekst i persontransport skal foregå med miljøvennlige reisemidler (kollektivtransport, sykkel, gange). Nullvekstmålet er en sentral del av bymiljøavtalen som Trondheim og de andre storbyene har med Staten og som genererer store belønningsmidler. Avtalen omfatter også fysisk tilrettelegging for metrobuss og en miljøvennlig byutvikling som bygger opp under metrobuss-konseptet.

Planen for Reina kan bidra til at nullvekstmålet nås ved at det legges til rette for et attraktivt forbindelsesnett for gange og sykkel, samt at det blir attraktivt å bruke buss. Attraktivt

forbindelsesnett innebærer blant annet at det er et mangfold av opplevelser langs disse rutene og at myke trafikkanter er prioritert i forhold til bil. Det er også planlagt redusert parkeringsdekning i forhold til krav i KPA. Målet vil legge føringer for planen.

I regi av Statens vegvesen gjennomføres det nå en Byutredning som utreder ulike areal- og transportkonsept som ivaretar nullvekstmålet for persontransport med personbil. Den har hele Trondheimsområdet som analyseområde men konkluderer ikke. Den skal brukes som faglig grunnlag for Byvekstavtale om kommunens arealutvikling og infrastrukturtiltak, som forhandles i 2018, og som innspill til Nasjonal transportplan 2022-2033. Byvekstavtalen vil bestemme hvilke tiltak en vil ta i bruk for å nå nullvekstmålet, og avløser Bymiljøavtalen. Byutredningen vil også være et viktig grunnlag for arbeidet med ny Langsiktig byutviklingsstrategi.

Kommunedelplan: energi og klima 2017-2030

Ny klimaplan som viser hvordan klimagassutslippene kan reduseres, ble vedtatt 18.5.2017. Et eget handlingsprogram inneholder tiltak for perioden 2017-2020, og det ble vedtatt et mål om at utslippene av CO₂ fra transport skal reduseres med minst 20 % i Trondheim innen 2018 sammenlignet med 2008-nivået. Dette skal skje gjennom reduksjon av biltrafikken (12 prosentpoeng) og gjennom overgang til lavutslippskjøretøy og biodrivstoff (8 prosentpoeng).

Hovedgrepene i areal- og transportpolitikken for reduserte klimagassutslipp er:

- En energi- og klimavennlig arealpolitikk med fokus på fortetting og lokalisering av rett virksomhet på rett sted
- Restriktive virkemidler for å redusere bruk av privatbil samt etablering av et grønt innkrevningssystem
- Kraftig styrking av kollektivtrafikken og de myke trafikantenes vilkår
- Tiltak og tilrettelegging for å øke bruken av miljøbiler og miljøvennlige drivstoffer

Fokus på effektivisering av oppsamling og innsamlingsløsninger for avfall samt gjenbruk er også viktige målepunkt.

Planen for Reina vil generere mer biltrafikk, selv om det gjøres tiltak for å begrense volumet. For å redusere biltrafikken totalt sett i kommunen, må man se på hva som blir effekten av å gjøre det lettere å gå og sykle og ta buss gjennom og forbi området og at en sammenvevd by med gode forbindelseslinjer gjør at avstandene oppleves kortere.

Metrobuss og ny rutestruktur fra 2019

I august 2019 får Trondheim et nytt rutetilbud som skal gjøre det lettere å reise mellom bydeler, og første trinn i satsingen på Metrobuss skal være på plass da. Traséer for Metrobuss ble vedtatt 28.4.2016, og ny rutestruktur ble vedtatt 24.6.2016. Metrobuss skal være et fundament i Trondheims fremtidige kollektivtrafikk-løsning og rutestruktur. Planen for Reina støtter opp under denne utviklingen.

Plan for areal til offentlige tjenester

I «Plan for areal til offentlige tjenester», vedtatt 16.11.2017, omhandler kommunens behov for areal til offentlige tjenester og idrett helt fram til 2050. En viktig del av arbeidet er å vurdere muligheter for å spare areal gjennom arealeffektive løsninger og sambruk.

Reina ligger innenfor Lade-Strindheimsområdet. For det totale området er det beregnet behov for 10 barnehager, 1,9 barneskoler, 0,9 ungdomsskoler og 4 helse- og velferdssentre fram mot 2050. Den samme prognosen viser behov for 3 idrettsflater og 7 utendørs idrettsflater. Det er derimot

overdekning av utendørs idrettsflater i bydelen i forhold til bygjennomsnittet, slik at dette anbefales løst utenfor bydelen. For barneskoler er det vurdert at både Lilleby og Strindheim skole har potensial for å utvide kapasiteten. Nye Lade skole åpnet høsten 2018 med utvidet kapasitet. På Lilleby er det satt av areal til ny ungdomsskole. Nyhavna, Leangen og Østmarka er vurdert som aktuelle områder for nytt helse- og velferdssenter. For kultur er det et definert behov for aktivitetslokaler/ møtested for ungdom. Dette foreslås løst i Nyhavna-området.

Boligprogram 2011-2014

Hovedvisjonen for Trondheim kommune sin boligpolitikk er Alle skal kunne bo trygt og godt. Boligprogrammet 2011-2014 ble vedtatt 29.9.2011. Det fremhever at reguleringsplaner skal medvirke til et velfungerende boligmarked med en variert boligstruktur som imøtekommer befolkningens boligbehov på en effektiv, sosial og rettferdig måte. Vanskeligstilte skal i større grad bli selvhjulpne i det ordinære boligmarkedet fremfor å bo i kommunal utleiebolig, samtidig som det erkjennes et behov for økt satsing på utleieboliger.

Kommuneplanmelding om byutvikling – Grønn strek

Grønn strek omhandler prinsipper for langsiktig byutvikling fram mot 2050 og ble vedtatt 31.3.2016. Det er utarbeidet en strategi for langsiktig vern av jordbruksareal og økologiske korridorer, sett opp mot fremtidig behov for utbyggingsareal. Boligpotensialet er høyere enn det beregnede boligbehovet fram mot 2050 selv om alternativet med høy befolkningsvekst skulle slå til. Det vurderes ikke å være behov for nytt areal til boligformål i kommende rullinger av kommuneplanens arealdel.

Sykelstrategi for Trondheim 2014 – 2025

Trondheim kommunes sykkelstrategi, vedtatt 24.4.2014, har som overordnet mål å etablere Trondheim som verdens beste sykkelby. Dette innebærer at flere ulike grupper av befolkningen aktivt sykler, det skal være tryggere å sykle og det skal være lett å velge sykkel som fremkomstmiddel. For å nå dette målet er det utviklet fem hovedgrep: gode fysiske anlegg, god drift og vedlikehold, fokus på kommunikasjon og opplæring og sykkelvennlig arealbruk, samt bedre tilgang på å få sykkel med på kollektive transportmiddel. Grønne linjer viser hovednett for sykling i Trondheim. Sykkelveger skal innarbeides i tidlig fase av reguleringsarbeid.

Planen for Reina skal legge til rette for både ekspressykelvei og et nett av forbindelser som gjør det enklere å sykle både gjennom og forbi området.



Gåstrategi for Trondheim

Gåstrategien, "Gå mer – kjør mindre", som sier at i løpet av de nærmeste årene skal det bli enklere og mer attraktivt å gå i Trondheim, ble vedtatt 16.6.2016. Gjennom en helhetlig plan skal Miljøpakken bidra til en bedre standard og mer sammenheng i gånettet. Det skal oppleves trygt å gå med god fremkommelighet langs gangvegene hele året. Reguleringsplanarbeid skal svare ut hvordan hensynet til gående er ivaretatt. Barn, unge, studenter og andre grupper som har stort potensial for mer aktivitet skal prioriteres som målgruppe, og det skal også legges vekt på å øke andel gående som går mellom 30 og 60 minutter til målpunkt.

Planen for Reina skal legge til rette for gode forhold for gående gjennom et nett av forbindelser som gjør det enklere å gå både gjennom og forbi området.

Transportplan for Trondheim 2006-2015

Transportplanen som ble vedtatt 08.2.2007, forutsetter en sentrumsnær foretting og videreutvikling av en areal- og transportpolitikk som gir god tilgjengelighet gjennom økt bruk av miljøeffektiv transport, begrenser miljøulempene og bygger opp under livskvaliteten i byen. De arealene som er lettest tilgjengelige med kollektivtransport må sikres for utvikling av publikumsattraktive arbeidsplasser og servicetilbud. Parkeringspolitikken må støtte opp under arealpolitikken gjennom å redusere uønsket bilbruk. Kollektivfremkommeligheten skal bedres.

Annet planarbeid i området



Kommunedelplan for Nyhavna – vedtatt 28.4.2016 og 16.6.2016

Kommunedelplanen legger til rette for en byutvikling av Nyhavnaområdet. I planen er arealet mellom Maskinistgata og Strandveien satt av til friområde. Det samme gjelder kulturhistorisk bebyggelse på Strandveikaia. Bebyggelsen på Strandveikaia er vist med hensynssone Bevaring av kulturmiljø. Reina berøres av §3.2 Grunnlag for alle reguleringsplaner. Ved vedtak av første reguleringsplan innenfor området skal følgende programmer for hele planområdet foreligge og være godkjent av kommunen og legges til grunn for alle planforslag:

- Kvalitetsprogram for offentlige rom
- Miljøoppfølgingsprogram
- Kulturnæringsprogram
- Kulturminneprogram

Kollektivtrasé for Metrobuss/ hovedvegnett

Byplankontoret utreder løsninger for kollektivtraséer gjennom Nyhavna, i samarbeid med offentlige myndigheter og berørte parter. Arbeidet startet opp i august 2017, og forventes ferdigstilt sommeren 2018. Plassering av traséen og holdeplassene vil ha stor betydning for hvordan Reina skal utvikles.

Ny ekspressykkelveg Pirbrua – Ranheim

I regi av Miljøpakken planlegges ny, god sykkelforbindelse fra Midtbyen og østover til Lade og Ranheim langs jernbanelinja. Ekspressykkelvegen blir 3 meter bred, og bygges som sykkelveg med fortau. Endelig plassering av sykkelvegen forbi planområdet er ikke bestemt og vil avklares i dialog med Miljøpakken som en del av planprosessen.

Trafikkanalyse Trondheim Øst

Trondheim kommune har laget en trafikkanalyse for Trondheim øst, der det er beregnet hvor mye biltrafikk som skapes fra nye områder avsatt til bolig i kommuneplanens arealdel. I tillegg er det regnet på hvilke nye traseer for sykkel som er mest egnet og i hvilken grad dagens kollektivtilbud kan betjene de nye områdene. Reina inngår i analyseområdet og trafikkanalysen vil danne grunnlag for trafikkvurderinger i planarbeidet.

Dobbeltsporet jernbane

Jernbanen skal utvides til dobbeltspor fra Trondheim til Stjørdal. Bane NOR har oversendt forslag

til trasekorridor til de berørte kommunene i januar 2018. Det er først når en reguleringsplan for dobbeltspor er vedtatt at det er mulig å si nøyaktig hvordan eiendommene langs sporene blir berørt. Det er Jernbanedirektoratet som tar stilling til om og når det skal startes reguleringsarbeid. Bygging av nytt dobbeltspor er ikke prioritert i Nasjonal transportplan for perioden 2018-29. Plasseringen av sporene vil ha betydning til hvordan Reina skal utvikles, og må tas høyde for i planarbeidet.

Reguleringsplan for Nyhavna Øvre

På Nyhavna Øvre planlegges det utbygging av 520 boliger, med næringsareal på gateplan mot Ladebekken. Det legges til rette for en park sentralt i området, som vil bli et byrom med tverrforbindelse mellom gatene Lade allé og Ladebekken. Lade allé vil opparbeides som en bygate. Planforslaget er pr. mars 2018 klar for sluttbehandling i bygningsrådet.

Reguleringsplan for Jarlheimsletta

På andre siden av Stiklestadveien for Reina er utarbeidelse av reguleringsplan for Jarlheimsletta igangsatt. Koordinering av planen med Reina i forhold til forbindelseslinjer for myke trafikanter m.m. vil være en viktig i planprosessen.

MEDVIRKNING

I planprosessen for Reina skal det gjennomføres medvirkning i tråd med kommunal og moderniseringsdepartementets veileder for Medvirkning i planlegging (2014). Åpne planprosesser med bred medvirkning sikrer kvalitet i plan- og beslutningsgrunnlaget, mangfold i samfunnet, eierskap til planprosessen, utvikling av en felles tilhørighet samt gjensidig læring og demokratiutvikling. For Reina foreslås det følgende metoder for medvirkning:

Tilgjengeliggjøring av informasjon

- Underveis i planprosessen settes det opp en utstilling i egnede lokaler på Reina, der foreløpige idéer om utvikling av området presenteres. Det vil være mulig å komme med innspill.
- Det opprettes en egen nettside med informasjon om og presentasjon av planprosessen og planforslaget. Dette skal presenteres på en måte som gjør at det er lett å forstå hva som planlegges, for eksempel gjennom en interaktiv visualiseringsmodell.
- Prosjektet presenteres i regionalt planforum.
- Planforslaget 3D-printes og stilles ut i bymodellen på Bytorget ved førstegangshøring.
- Det holdes et åpent møte ved høring av planforslaget, i samarbeid med Byplankontoret.

Innhenting av informasjon

- Det er et overordnet mål for planarbeidet at det skal legges til rette for en variert befolkningssammensetning, herunder barnefamilier. For å oppnå dette vil det hentes informasjon om og erfaringer fra utvikling av lignende prosjekter.
- Det arrangeres en folkevandring gjennom området. Målet med vandringen vil være å rette oppmerksomhet mot området, øke kunnskapsbildet og forståelsen av området samt presentere foreløpige idéer om utviklingen av området.

Samarbeid

- Det foreslås å opprette en referansegruppe som møtes underveis i planprosessen, der representanter fra ulike berørte parter, herunder Svartlamon, vil få delta. Det vil legges opp til flest møter innledningsvis når de store grepene tas, men også møter utover i prosessen for å følge opp problemstillinger og løsningsforslag. Referansegruppas mandat vil være å sikre en

åpen prosess og tilhørighet til planforslaget, samt gjensidig utveksling av kunnskap og meninger.

- Det vil bli arrangert et oppstartsseminar i regi av forslagsstiller, i samspill med Svartlamon.
- Trøndelag Fylkeskommune skal involveres i planarbeidet for å drøfte detaljer, herunder hva som skal bevares av bebyggelse/ elementer i området.
- I planprosessen vil det holdes samrådsmøter med aktører i og naboer til området; Svartlamoen beboerforening, Lademoen velforening, Lilleby beboerforening, Trondheim Havn, Stiklestadveien Eiendom (Jarlheimsletta), Heimdal Utvikling (Nyhavna Øvre), Lilleby Triangel m.fl.
- Andre aktuelle samrådsmøter avtales underveis i planprosessen, i samarbeid med byplankontoret. De samrådsparter som er aktuelle for trafikkløsninger vil bli invitert med i egne verksteder av byplankontoret.

Annet

Det skal utarbeides en detaljert plan for offentlige rom innenfor hele området Reina.

UTREDNINGSPROGRAM

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.

Alle temaene skal vurderes for alle alternativene der løsningen er ulik.

U= utredning

R = ROS-analyse

B = beskrivelse

Tema	Problemstilling	Metodikk	U	R	B
Konsekvenser for overordnet infrastruktur, byvekst og omdisponering av næringsareal					
Byutvikling	Hvordan påvirker tiltaket utviklingen av Nyhavna? Hvordan vil kollektivsystemet fungere i fremtiden ved en utbygging av Nyhavna? Hvordan vil tiltaket ivareta statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging?	- Beskrive planens konsekvenser for overordnet byutvikling og overordnede planer. - Beskrive planens overensstemmelse med nasjonale bestemmelser og retningslinjer. - Beskrive og begrunne eventuelle avvik fra gjeldende planer og nasjonale retningslinjer.			X
Nullvekstmålet	Hvordan bidrar planen til å nå nullvekstmålet?	- Beskriv på hvilken måte planen bidrar til å nå målet med Bymiljøavtalen, der all vekst i persontrafikk skal skje ved gange, sykkel og kollektivtrafikk.			X
Omdisponering av næringsareal	Hvilke konsekvenser har det å omregulere næringsareal til boligformål og sentrumsfunksjoner i planområdet for tilgang på næringsareal i Trondheimsområdet?	- Utrede virkningen for næringsvirksomhet i Trondheimsområdet.	X		
Konsekvenser for visuelle virkninger					
Visuelle virkninger	Hvilke visuelle virkninger har området fra viktige standpunkt i byen? Hva er akseptable byggehøyde i	- Beskriv dagens situasjon og 0- og 1-alternativet. - Illustrer nær- og fjernvirkninger av tiltaket med fotoillustrasjoner.	X		

	området?	Standpunkter avklares i planprosessen. - Utarbeide modellutsnitt som kan plasseres i Bymodellen.			
Konsekvenser for kulturminner					
Kulturminner	Hvilke virkninger har alternativ 0 og 1 på omkringliggende kulturmiljøer? Er det potensiale for kulturminneverdier i grunnen?	- Beskriv hvilke kulturminneverdier som berøres av tiltaket. - Konsekvensene av den høye bebyggelsen, spesielt for landskapet inn mot Lade og virkninger mot Svartlamoen utredes. - Hvilke bygg/ elementer/ strukturer i området kan bevares for å sikre området identitet? - Illustrer nær- og fjernvirkninger av tiltaket med fotoillustrasjoner. - Det må avklares med NTNU Vitenskapsmuseet om det kan være muligheter for marine kulturminner.	X		
Konsekvenser for Svartlamon					
Svartlamon	Hvordan vil utbyggingen av Reina påvirke forsøksområdet Svartlamon? Hvilke konsekvenser vil utbyggingen ha for dens egenart som mangfoldig bymiljø og identitet? Vil utbyggingen føre til en gentrifiseringsprosess?	- Gjennomføring av sosiokulturell analyse	X		
Konsekvenser for byform og byrom					
Byrommenes attraktivitet og kvalitet	Vil byrommene i og i nærheten av planområdet bli attraktive? På hvilken måte er det sikret bymessige kvaliteter i denne nye bydelen? Hvordan påvirker tiltaket lokalklimaet i området?	- Beskriv byrommenes attraktivitet innenfor planområdet, herunder romlige kvaliteter, urbanitet, sol- og skyggeforhold, funksjon som sosial møteplass og lokalklima. - Beskriv tiltakets konsekvenser for tilgrensende byrom; Strandveikaia, planlagt park mellom Strandveien og Maskinistgata.			X
Forbindelser og nedbryting av barrierer	Hvordan knytter den nye bydelen seg sammen med de omkringliggende boligområdene? På hvilken måte brytes barrierer ned?	-Beskriv hvordan gående og syklende beveger seg gjennom bydelen sett opp mot kommunens gåstrategi.			X
Arkitektur	Arkitektonisk kvalitet i byutviklingen.	-Beskriv hvordan planforslaget forholder seg til «Veileder for byform og arkitektur».			X
Konsekvenser for trafikk, trafikkavvikling og trafiksikkerhet					
Kollektivtrafikk	Hvordan vil kollektivtrafikken fungere til/fra og forbi planområdet?	- Beskrive dagens tilbud/ aktuelle vedtak/ arbeid med Metrobuss. - Redegjøre for behov og løsninger for kollektivtrafikk (buss og tog), herunder forbindelser for myke trafikanter til og fra holdeplassene.	X		
Trafikkvekst	Hvor stor blir trafikkveksten i	- Trafikkanalyse som utreder	X		

	alternativ 0 og 1? Hva medfører trafikkveksten av behov for opprustet fremkommelighet for gående, syklende, kjørende og kollektivtrafikk forbi planområdet og til og fra planområdet?	trafikkvekst i alternativ 0 og 1. Alle nye utbyggingsområder tas med i analysen. Beregninger kan med fordel suppleres med trafikktegnninger på kritiske punkt. Det er for øvrig viktig å få avklart premissene for en trafikkutredning med kommune og vegvesen. - Vurdere fremtidig trafikkmonster og beskrive konsekvens for tilleggende vegstruktur. - Gjøre trafikkberegninger med utgangspunkt i antall nye boliger og andre funksjoner som legges inn i området.			
Trafikksikkerhet	Blir trafikksikkerheten ivaretatt tilstrekkelig for gående og syklende?	- Vurdere behov for nye hovedtraseer for sykkel- og fotgjengertrafikk gjennom og i området, herunder fremtidige forbindelser til området Nyhavna. - Vurdere konsekvenser av planforslaget for skoleveger og trafikksikkerhet i området.	X		
Konsekvenser for bymiljø					
Støy	Hvor høy støybelastning har planområdet fra vegtrafikk og jernbanetrafikk/ havneaktivitet? Hvilke tiltak må gjøres i alternativ 0 og 1 for å tilfredsstille kravene i T-1442?	- Gjøre støyberegninger med grunnlag i trafikkanalysen. - Det avklares om havneaktivitet vil influere på samlet støybelastning i planområdet. Støy fra industriaktivitet i Nyhavna tas med i totalt støybilde. - Det gjøres sumstøyberegninger av støy fra veg, bane og industri. - Det avklares med Trondheim kommune om området er et avviksområde.	X		
Luftkvalitet	- Hvor høy er støvbelastningen i planområdet? - Hvordan er luftkvaliteten i planområdet?	- Utredning om luftkvalitet med bakgrunn i trafikkanalysen. Luftforurensningens konsekvens for bokvaliteten og byrommene skal belyses. - Metodikk og premisser for utredning av luftkvalitet avklares med kommunen og Fylkesmannen.	X		
Konsekvenser for landskap og grøntstruktur					
Landskap og grøntstruktur	Blir sammenhengen i grønnstrukturen godt nok sikret? Blir det sikret nok leke- og rekreasjonsareal?	- Grønnstruktur (herunder grønnstruktur, utearealer, lekeplasser og overvannshåndtering) for Ladehalvøya må kartlegges og vurderes samlet. På hvilken måte sikres gode koblinger mellom den foreslåtte grønnstrukturen og grøntområder i nærheten? Hva er behovet for leke- og rekreasjonsareal?	X		

Konsekvenser for kultur- og næringslivet					
Kultur og næring	Hva er behovet for kultur- og næringstilbud i bydelen? Er det riktig å etablere kulturformål i planområdet? Vil det styrke kulturtilbudet på Nyhavna gjennom at det etableres kultur- og næringsvirksomhet her?	- Beskrive dagens situasjon. - Beskrive behovet og potensiale for samspill med eksisterende og fremtidig kultur- og næringsliv i bydelen. - Drøfte og avveie volum- og funksjonsfordeling mellom næring og bolig for å kunne styre mot et langsiktig utbyggingsresultat. - Det må foretas en vurdering av forslaget virkninger for tilgangen på næringsareal.			X
Konsekvenser for befolkningen					
Barn og unges oppvekstvilkår	Er barn og unges oppvekstvilkår innenfor planområdet gode nok? Hvordan er mulighetene for lek, nærmiljøanlegg, ballspill og parker i planområdet eller hvordan er nærheten til dette?	- Beskrive barns bruk av området i dag. - Beskrive konsekvensene utvikling av området kan få for barn- og unges oppvekstvilkår. - Utarbeide en trafiksikkerhetsplan for skoleveger. - Synliggjøre hvilket skolebehov utbyggingen vil gi.			X
Universell utforming	Ivaretar planen prinsippene om universell utforming? Hvilket helhetstiltak er valgt for å sikre fremkommelighet og orienterbarhet?	- Beskrive om tiltaket er tilgjengelig etter prinsippene om universell utforming i alternativ 0 og 1.			X
Folkehelse	Bidrar planen til god folkehelse? Er planen kriminalitetsforebyggende? Hvordan vil utformingen av området bidra til møteplasser hvor innbyggerne kan komme i kontakt med andre og oppleve samhørighet?	- Redegjør for virkninger for folkehelse i planområdet og i influensområder. Vurderingen av folkehelse gjøres i lys av alle relevante utredningstema. - Redegjør for hvordan det bygde miljøet, omgivelsene og grøntområdene/fellesområdene påvirker graden av tilhørighet og motvirker ensomhet blant innbyggerne.			X
Samfunns-sikkerhet	Er samfunnssikkerheten godt nok ivarettatt i planen, særlig med tanke på ulykker og viljeshandlinger (terror)?	- Risikovurdering.		X	
Konsekvenser for teknisk infrastruktur					
Flom/havstigning	Er det fare for flom som følge av havstigning innenfor planområdet? Hvordan skal overflatevann håndteres?	- Beregne og vurdere fare for flom, foreslå og beregne behov for avbøtende tiltak.		X	
Grunnforhold	Hvordan er grunnforholdene i området? Er det forurenset grunn i området?	- Kartlegge grunnforholdene og for å vurdere hvordan planlagt utbygging vil påvirke disse. - Beskriv avbøtende tiltak		X	
Konsekvenser i anleggsperioden					

Trafikkavvikling	Hvordan vil trafikkavviklingen, trafiksikkerheten og brukbarheten for alle trafikanter være i anleggsperioden?	Trafikkanalyse for anleggsperioden	X		
Støv- og støyutredning i anleggsperioden	Hvordan blir støv- og støvforholdene i anleggsperioden?	- Sikre at det gjøres en støv- og støyutredning for anleggsfasen før utbygging av området	X		
Rystelser i anleggsperioden	Vil det være rystelser i anleggsperioden som kan medføre skade på bygninger i nærheten?	- Avklare om det er behov for sikring mot skade på omkringliggende bygninger pga. rystelser før utbygging av området.		X	
Tilgjengelighet og adkomst for gående/syklende i anleggsperioden	Er tilgjengeligheten for gående og syklende ivarettatt i anleggsperioden?	- Beskrive tilgjengelighet for fotgjengere, bevegelseshemmede og syklist	X		
Tilgjengelighet og adkomst for buss og bil i anleggsperioden	Er tilgjengeligheten god nok for biler og busser i området?	- Beskrive tilgjengelighet for buss og bil.	X		
Massetransport	Hvor mye masser skal graves ut og hvor skal deponeres?	- Sikre at det utarbeides plan for håndtering av masser før utbygging av området			X
Utbyggingstrinn	Kan utbyggingen skje trinnvis? Vil bebyggelsen fungere godt delvis utbygd?	- Belyse tidsbruk og mulige utbyggingstrinn.			X

Foreløpig fremdriftsplan

Foreløpig forslag til fremdriftsplan for planlegging av Reina. Det vil være mulig å komme med innspill til planarbeidet i to høringsfaser, markert med grønt under, samt gjennom medvirkning som beskrevet i kapittel 8.

Fase	Når	Beskrivelse
Konkretisering av planidé	Våren 2017	Konseptutvikling, planidé, oppstartsmøte-materiale. Innledende møter med kommunen. Workshop og analyser.
Anmodning om oppstartsmøte	April 2017	
Oppstartsmøte	Juni 2017	Avklare utredningsbehov og fremdrift
Planskisse	August - desember 2017	Utredningsarbeid, utarbeide skisseforslag, forslag til planprogram. Oppstart samråd og avklaringsmøter.
Varsel om oppstart med høring av planprogram	April 2018	Annonsering, varsling av berørte parter.
Samråd og medvirkning	April - mai 2018	Åpent informasjonsmøte. Samrådsmøter med kommune og regionale myndigheter.
Gjennomgang av innspill	Mai 2018	Behandle innspill. Eventuelt revidering av planprogrammet.
Fastsette planprogram	Oktober 2018	Fastsetting i bygningsråd.

Planforslag	Januar 2019 – desember 2019	Utarbeide planforslag og utredninger iht. planprogram. Samrådsmøter med kommune og regionale myndigheter.
Innsending for 1. gangs politisk behandling	Desember 2019	Ferdig planforslag.
Bygningsråd 1. gangs behandling	Mars 2020	Behandling bygningsråd.
Offentlig ettersyn	April – mai 2020	Utleggelse av planforslag til offentlig ettersyn (6 uker).
Gjennomgang av innspill og forberede sluttbehandling	Mai - september 2020	Behandle innkomne innspill, ev. revisjon av planforslaget.
Politisk sluttbehandling	Oktober - november 2020	Sluttbehandling i bygningsrådet, byutviklingskomite og bystyret. Fastsett/vedtatt plan.