

# Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Bygningsrådet  
**Møtedato:** 30.04.2013  
**Sak:** 76/13

**Tittel:** **Saksprotokoll: Nyhavna, kommunedelplan - status og framdrift**

---

**Resultat:** Behandlet  
**Arkivsak:** 12/14816

## VEDTAK:

Bygningsrådet er enig i at framdrift for framleggelse av ny kommunedelplan for Nyhavna tilpasses reguleringsplanarbeidet for deponi i prosjektet "Renere Havn", slik at avklaringer om eventuelt nytt landareal kan tas inn i planforslaget. Det innebærer at en ferdigstilling av et planforslag for ny kommunedelplan først kan gjøres etter at konsekvensutredningen for de tre alternativene i deponispørmålene er klar i september. Forslag til ny kommunedelplan for Nyhavna kan da fremmes i løpet av oktober 2013.

Følgende elementer skal vektlegges i det videre planarbeidet for Nyhavna:

- a. Legge til rette for et moderne næringsområde for arbeidsplassintensive virksomheter, med særlig tilrettelegging for maritime næringer
- b. Ivareta Trondheim Havns behov for kai og sjøtransport, som ledd i en helhetlig havnestruktur
- c. Legge til rette for et framtidsrettet og attraktivt boligområde
- d. Skape en helhetlig bydel med urbane møteplasser, servicetilbud, lokalsenterfunksjoner, kulturtilbud, fritidsaktiviteter m.m.
- e. Beholde og synliggjøre kulturminner fra 2. verdenskrig, samt tilrettelegge for kunst- og kulturbaserte næringer
- f. Se bydelen som et pilotprosjekt for tett og miljøvennlig utbygging
- g. Skape rekreasjonsområder ved sjøen som ledd i sammenhengende grønnstrukturer
- h. Ivareta krav til høy arkitektonisk kvalitet

Saken legges frem for politisk behandling senest 1. september. I den utstrekning deler av planen vil berøres av valg av metode for rensing av forurensede masser i sjøvannet, skal dette hensyntas ved senere detaljplanlegging.

## Behandling:

**Merethe Baustad Ranum (H)** foreslo:

Saken legges frem for politisk behandling senest 1. september. I den utstrekning deler av planen vil berøres av valg av metode for rensing av forurensede masser i sjøvannet, skal dette hensyntas ved senere detaljplanlegging.

**Votering:**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Baustad Ranums forslag ble enstemmig vedtatt.

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## Saksframlegg

---

### Kommunedelplan for Nyhavna

#### Status og videre framdrift

Arkivsaksnr.: 12/14816 (54872/13)

---

#### Forslag til vedtak:

Bygningsrådet er enig i at framdrift for framleggelse av ny kommunedelplan for Nyhavna tilpasses reguleringsplanarbeidet for deponi i prosjektet "Renere Havn", slik at avklaringer om eventuelt nytt landareal kan tas inn i planforslaget. Det innebærer at en ferdigstillelse av et planforslag for ny kommunedelplan først kan gjøres etter at konsekvensutredningen for de tre alternativene i deponispørmålene er klar i september. Forslag til ny kommunedelplan for Nyhavna kan da fremmes i løpet av oktober 2013.

Følgende elementer skal vektlegges i det videre planarbeidet for Nyhavna:

- a. Legge til rette for et moderne næringsområde for arbeidsplassintensive virksomheter, med særlig tilrettelegging for maritime næringer
- b. Ivareta Trondheim Havns behov for kai og sjøtransport, som ledd i en helhetlig havnestruktur
- c. Legge til rette for et framtidsrettet og attraktivt boligområde
- d. Skape en helhetlig bydel med urbane møteplasser, servicetilbud, lokalsenterfunksjoner, kulturtilbud, fritidsaktiviteter m.m.
- e. Beholde og synliggjøre kulturminner fra 2. verdenskrig, samt tilrettelegge for kunst- og kulturbaserte næringer
- f. Se bydelen som et pilotprosjekt for tett og miljøvennlig utbygging
- g. Skape rekreasjonsområder ved sjøen som ledd i sammenhengende grønnstrukturer
- h. Ivareta krav til høy arkitektonisk kvalitet

#### Bakgrunn

Bygningsrådet vedtok 16.9.2009 oppstart av arbeidet med kommunedelplan for Nyhavna.

Mandat for planarbeidet ble gitt slik:

*"Kommunedelplanen skal vise en framtidig byutvikling av Nyhavnaområdet der.... samvirket mellom en byutvikling og havnefunksjoner må ivaretas iht:*

- *Framtidig utvikling av Trondheim Havn IKS*
- *Trondheim kommunes strategier for byutvikling"*

Planen utarbeides i samarbeid mellom Trondheim kommune og Trondheim Havn.

Planprogrammet ble vedtatt i bygningsrådet 30.8.2011.

## Trondheim kommune



### Fra planprogrammet: Strukturerende elementer som gir premisser for utredningsarbeidet og mulig transformasjon

Metoden for utredningsarbeidene ble beskrevet som utarbeidelse av ulike scenarier eller mulighetsstudier, der hovedvekt ble lagt på å utforske ulike arealbruk, tettheter og strategier for utbyggingstrinn. De ulike utredningstemaene beskriver konsekvensvurderinger som skal testes ut i forhold til de ulike scenariene.

Hovedgrunnlaget for dette arbeidet ble gjennomført gjennom en egen workshop våren 2012. Ulike tilnærminger til arealprogrammer for området, viste i stor grad sammenfallende konsepter for håndtering av infrastruktur, byrom, grøntforbindelser og underdeling av delområder for videre planlegging. Dette legges til grunn for videre konsekvensvurderinger våren 2013.

### Prosess og medvirkning

Arbeidet med kommunedelplanen har hatt varierende intensitet siden oppstarten høsten 2009. Dette skyldes i stor grad tilpasninger til avklaringer om nytt "Logistikknutepunkt for Trondheimsregionen", videre strategi for de ulike havneområdene i Trondheimsfjorden og omfang og oppstart for reguleringsplanarbeidet for deponi i Nyhavna.

Arbeidet har vært organisert med en egen prosjektgruppe, bestående av ulike representanter fra Trondheim kommune og Trondheim Havn. Styringsgruppen har bestått av havnedirektøren, kommunaldirektøren for byutvikling og byplansjefen.

En større referansegruppe, med representanter fra aktører i området og ulike offentlige forvaltningsorgan er nedsatt og ett møte (28.4.2011) er foreløpig avholdt.

## Trondheim kommune

Det er også avholdt et åpent seminar for berørte i området 26.4.2012. Tema for møtet var presentasjon av resultatene fra gjennomført undersøkelse blant bedriftene, samt presentasjon av workshop for mulighetsstudien for en mulig transformasjon av bydelen.

### Trondheim kommunes strategier for byutvikling

Nyhavna inngår som et av de viktigste byutviklingsområdene iht Trondheim kommunes byplanstrategi for videre byomforming i sentrale områder, dvs et område som innehar kriteriene for valg som sentrumsformål i kommuneplanens arealdel:

- Områder med bymessig utforming eller høyt potensial for omforming
- Områder med svært høy kollektivtilgjengelighet
- Områder som i størst mulig grad har nærhet/sammenheng med Midtbyen

I kommuneplanens arealdel 2012 - 2024 beskrives utvikling av sentrumsområdene slik:

*"I de sentrale byområdene med god tilgjengelighet er det gunstig å etablere større kontor- og servicefunksjoner. Slik virksomhet sentralt i byen gir mulighet for korte reiser, stor andel kollektiv og et pulserende byliv.*

*Områder med sentrumsformål er også egnet for boligutbygging. Boliger bidrar til et variert og bymessig miljø. Utvikling av bolig bør ikke gå på bekostning av mulighetene for større kontor- og serviceetableringer på lang sikt.*

*For å få effektiv arealutnyttelse videreføres krav om utnyttning. Områder for sentrumsformål skal ha høy utnyttning, **minimum 160 % BRA**. Ved regulering av boliger skal det være **minimum 10 boenheter pr. dekar**. Tyngre industri- eller lagervirksomhet tillates ikke.*

*Høy utnyttning og funksjonsblanding danner grunnlag for utvikling av en pulserende og attraktiv by. Skal byen bli attraktiv, må det utvikles gode uterom, parker og grønnstruktur. Ved utvikling av disse områdene skal det avsettes tilstrekkelig areal til offentlige plasser, torg, parker og annen grønnstruktur i tråd med kommunens veileder for byform."*

Videre beskrives det i kommuneplanen at framdriften i arbeidet med ny kommunedelplan for Nyhavna skal tilpasses arbeidet med ny reguleringsplan for deponi og avklaringer om omfanget av framtidig havnevirksomhet her.

Nyhavna har et stort potensiale for å bli en framtidig attraktiv bydel, med arealintensive arbeidsplasser, kulturtilbud og boliger i grønne omgivelser ved sjøen. Korte reiseavstander og lave miljøkostnader vil forsterke områdets kvaliteter.

### Trondheim Havns strategiutvikling

Trondheim Havn IKS arbeider for tiden med revisjon av sin strategiplan. Hovedelementene i denne vil være å utvikle en knutepunktstruktur som skal fremme sjøtransportens konkurransevne, samt tilpasse selskapets eiendomsstrategi til nye behov.

Det arbeides aktivt administrativt med planer om utvikling av Grønøra vest på Orkanger som regional hovedhavn for håndtering av containere og stykkgoods. Gjennom konsentrasjon av gods er målet å få et bedre grunnlag for flere båtruter og hyppigere frekvenser. Dersom en havneutvikling i et slikt format skjer på Orkanger, vil en stor del av virksomheten på Pir I og Pir II naturlig flyttes til Orkanger, mens Hurtigruten (både gods og passasjerer), cruiseskip og

## Trondheim kommune

hurtigbåttrafikken forblir på Brattøra. Omfanget av den trafikk som vil kunne flyttes ut av Brattøra vil kunne avklares i det pågående arbeidet.

En egen strategi for industrihavnene utvikles parallellt, og er av stor viktighet for kommunedelplanarbeidet for Nyhavna. De virksomhetene som i dag er lokalisert i Nyhavna, og som har et sterkt behov for sjøtransport må tilbys annen lokalisering nær kai for at de skal kunne flytte. Dette vil være krevende prosesser som må løses i nær samhandling med nabokommuner som ønsker virksomhetsetablering.

Verdiene i Nyhavna utgjør en stor del av Trondheim Havns økonomiske ressurser. Det er disse verdiene som i hovedsak vil bære investeringene i nye havneanlegg fremover.

### **Mål - hva kommunedelplanen for Nyhavna skal vise**

Kommunedelplan for Nyhavna skal sette området i en videre sammenheng; både i forhold til regionen, Trondheims bystruktur, tiliggende bydelsområder og også som en strategi for å styrke Midtbyen som det naturlige handelssentrum.

Planen må vise et klart og robust byplankonsept, som samtidig er fleksibel i en langsiktig utvikling av området.

Intensjonen bør være å legge til rette for å skape en tett, urban struktur i området, hvor bolig, næring, service og rekreasjonsanlegg kan integreres. Samtidig må ny utvikling og arealbruk vurderes i forhold til behovet for en viss sjøtransport og kaikapasitet.

### **Målformuleringer for transformasjon av en ny bydel**

Følgende elementer skal vektlegges i det videre planarbeidet for Nyhavna:

- a. Legge til rette for et moderne næringsområde for arbeidsplassintensive virksomheter, med særlig tilrettelegging for maritime næringer
- b. Ivareta Trondheim Havns behov for kai og sjøtransport, som ledd i en helhetlig havnestruktur
- c. Legge til rette for et framtidsrettet og attraktivt boligområde
- d. Skape en helhetlig bydel med urbane møteplasser, servicetilbud, lokalsenterfunksjoner, kulturtilbud, fritidsaktiviteter m.m.
- e. Beholde og synliggjøre kulturminner fra 2. verdenskrig, samt tilrettelegge for kunst- og kulturbaserte næringer
- f. Se bydelen som et pilotprosjekt for tett og miljøvennlig utbygging
- g. Skape rekreasjonsområder ved sjøen som ledd i sammenhengende grønnstrukturer
- h. Ivareta krav til høy arkitektonisk kvalitet

Planen bør fastholde følgende i den videre utbyggingen av området (robusthet):

- Anleggelse av gjennomfartsveg og prinsipper for et gatehierarki internt i området
- Lokalisering og prinsipper for utforming av grønnstruktur og offentlige rom
- Prinsipper for utvikling av sjølinje og kaifront
- Hovedprinsipper for områdeinndeling, plankrav og rekkefølgebestemmelser
- Lokalisering og prinsipper for bruk og utforming av framtidig havn
- Lokalisering av senterstruktur og offentlig service
- Prinsipper for konsentrasjon av næringsvirksomhet og boligbebyggelse (grov funksjonsfordeling)

Planen må vise strategier for en fleksibilitet mht:

## Trondheim kommune

- Utbyggingsvolum og variasjon i utnyttelsesgrad
- Fordeling mellom boliger og arbeidsplasser
- Etappevis utbygging

Planen kan også i noen grad gi mer konkrete arkitektoniske føringer for utvikling av de enkelte delområdene. Dette kan gjelde struktur, typologier og maksimal utnyttelsesgrad.

Planen bør vise en grovt prioritert utbyggingsrekkefølge med tilhørende planlagt opparbeiding av fellesområder og offentlige anlegg.

### Status i utredningsarbeidet

Det er utarbeidet tre egne rapporter fra utredningsarbeidet. Rapportene som er vedlagt, er omtalt nedenfor.

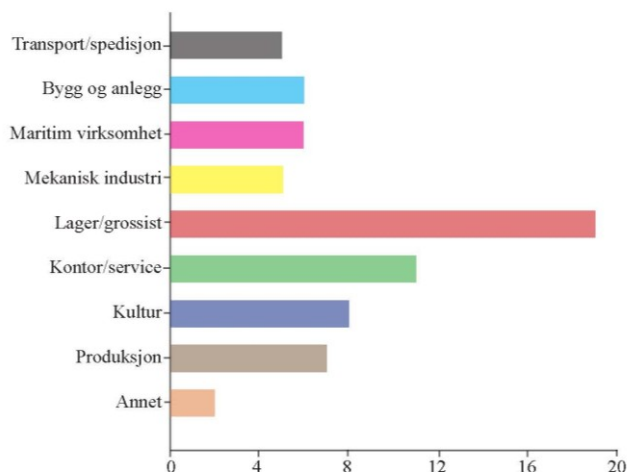
#### 1. Relokalisering av dagens virksomhet på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav

Et utredningsarbeid som var definert uavhengig av scenariearbeidet, var beskrevet slik:

Samfunnsmessige konsekvenser	
Eksisterende bedrifters fremtidige lokaliseringsbehov/ Trondheim Havns forvaltning av økonomiske samfunnsinteresser	Vurdering av potensielle strukturendringer i ulike næringer og mulige økonomiske og miljømessige konsekvenser for lokalisering av bedrifter andre steder. Vurderingene må bygge videre på "Interessentkartlegging på Nyhavna", utført av TIH, 2008, strategiske næringsplaner og IKAP's videre arbeid

I februar/mars 2012 gjennomførte prosjektgruppen en undersøkelse blant dagens bedrifter på Nyhavna, som en oppfølging til undersøkelsen fra 2008. Trondheim kommune og Trondheim Havn hadde egne fellesmøter med sentrale aktører, mens de øvrige besvarte en elektronisk spørreundersøkelse.

Virksomhetene ble blant annet spurt om varestrømmer, arealbehov og oppfatning om dagens lokalisering. I tillegg ble de utfordret på følgende problemstilling; hvis bedriftens virksomhet på Nyhavna skulle relokaliseres, hvilke steder er da aktuelle, og hvilke forventninger og krav må være innfridd for at en ny lokalisering skal kunne anses som aktuell?



**Antall, typer og lokalisering av dagens virksomheter på Nyhavna**



# Trondheim kommune



15 bedrifter oppga at de får hele eller deler av varebeholdningen inn med skip. Registreringer fra TiH viser variert aktivitet i Nyhavna, med ca 350 skipsanløp pr år. Dette fordeler seg på ca 80 anløp til Norcem-kaia (sement), ca 130 til Transittkaia (bulk/stykkogods), ca 50 til Kullkranpiren (bulk/stykkogods) og ca 90 til Ladehammerkaia (i hovedsak avlastningskai/ventekai for ferger, samt noe bulk/stykkogods). Det er få steder i Trondheimsfjorden som har arealer for etablering av ny industrihavnvirksomhet. Avståelse av havneareal på Nyhavna må derfor henge sammen med etablering av egnede havnearealer andre steder.

Nyhavna består av en rekke feste- og leieavtaler, med Trondheim Havn som grunneier. Varigheten av feste- og leieforholdene fremgår av dette kartet:



## Tolkning av besvarelsene

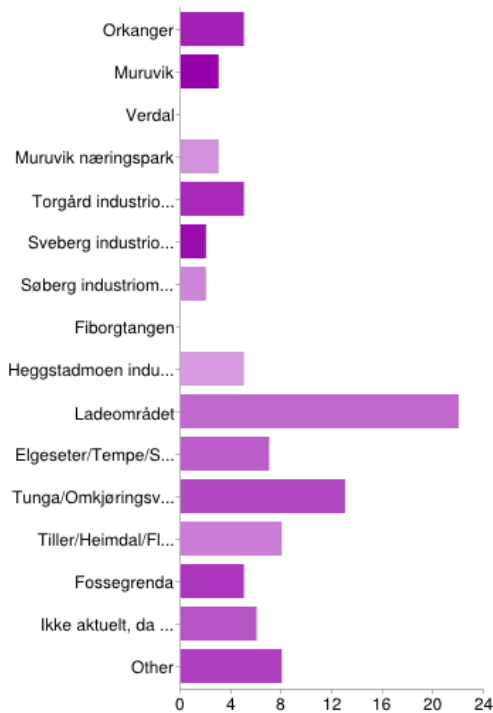
Bedriftene som besvarte undersøkelsen kunne markere flere enn bare én mulig ny lokalisering, og ble ikke bedt om å rangere sine valg. Det fremkommer derfor ikke av data fra hver enkelt bedrift hvordan de prioriterer de ulike lokaliseringalternativene de selv oppgir.

Det er også verdt å merke seg at materialet heller ikke skiller på arealintensive og små bedrifter. Som et eksempel oppgir stålbedriftene Orkanger som mulig nytt lokaliseringssted. Disse har et stort arealbehov sammenlignet med virksomheter som bare har kontor eller lager på Nyhavna. Man kan dermed ikke lese direkte av materialet det reelle arealbehovet for hvert av



## Trondheim kommune

relokaliseringalternativene. Mange av virksomhetene er dessuten av en slik karakter at de kan være en naturlig del av Nyhavna, også når området er omformet til mer bymessige formål i framtida.



*Bedrifter som har presentert mulige relokaliseringalternativer – beslaglagt areal på Nyhavna*

Undersøkelsen avdekker heller ikke noe om den gjennomføringsmessige realismen i ønskene. Finnes ledige arealer av riktig kvalitet på de riktige stedene innenfor de ønskede områdene? Vil flytting medføre avtalemessige konsekvenser av betydning? At mange bedrifter ønsker seg til samme begrensede areal, vil åpenbart by på utfordringer.

Rapporten gir med andre ord ikke direkte svar på hvordan en omforming av området kan skje, men det samlede materialet angir en tendens fra det lokale næringslivet, og det gir i sin tur en pekepinn på hvordan arbeidet bør drives videre.

### Videre prosess – oppfølging av de enkelte bedrifter på Nyhavna

Den gjennomførte spørreundersøkelsen gir et forbeholdent bilde av hvorvidt dagens virksomheter på Nyhavna anser det som mulig å reetablere seg andre steder, og i så fall hvor dette kan være aktuelt. I det videre arbeidet må man gå dypere inn i denne diskusjonen med aktørene, for å avdekke i større detalj hva som må til. Trondheim kommune og IKAP (Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen) vil lede an i denne prosessen, hvor Trondheim Havn som aktiv deltaker vil sørge for at leietakernes interesser blir ivaretatt. Gjennom IKAP samarbeider 10 kommuner i Trondheimsregionen om næringsutvikling etter mottoet «Alt på rett plass». Utviklingen av Nyhavna blir viktig som et ledd i et helhetlig grep, både ved at Trondheim

kommune tilrettelegger for visse former for aktivitet i området, og at man gjennom IKAP-samarbeidet søker å finne de best mulige løsningene for bedrifter man ønsker relokalisert.

Sentralt for Trondheim Havn i arbeidet videre, vil være å avklare behovet for havnefasiliteter og tilhørende arealer på Nyhavna i framtiden.

Trondheim Havn vil i det videre arbeidet se på muligheter for å relokalisere virksomheter innenfor egne havneområder. Et viktig moment med å relokalisere bedrifter, vil være leiepris. Virksomheter med lange leieavtaler må man påregne vil forvente nye leiepriser tilnærmet de som er i dag. Man må også forvente at leietakerne med langsiktige kontrakter vil kreve økonomisk kompensasjon for en for tidlig avvikling av sine leieforhold.

I det videre arbeidet må det være en åpen og inkluderende prosess hvor det tilrettelegges for hver bedrift. Der hvor det er samsvar mellom bedriftens lokaliseringønsker og mulig areal, vil prosessen gå videre. For andre virksomheter vil det motsatte kunne være tilfelle. Der hvor relokaliseringønsker ikke kan innfris, må man starte en ny prosess overfor disse virksomhetene.

## 2. Byutvikling i havneområder; en sammenligning av 18 europeiske havneutviklings-prosjekter

Som en del av utredningsarbeidet er det utarbeidet en eksempelsamling med 18 lignende europeiske havneutviklingsprosjekter. Det er gjennomført en undersøkelse av prosess, utviklingsstrategier, funksjonsfordeling, tettheter, struktur etc. Det er svært mye å hente ved å studere denne typen prosjekter, for å ha et godt grunnlag når valgene for Nyhavna skal tas.



Denne undersøkelsen har gitt et godt tilfang av inspirasjon og erfaringer fra lignende prosesser. De forskjellige bytransformasjoner er i ulike faser; noen har vært ferdig utbygget i lang tid, mens andre er tidlig i planprosessen. Del 1 består av en grafisk sammenstilling av utvalgte

## Trondheim kommune

byutviklingsområder i størrelse og bebyggelsesstruktur. I del 2 beskrives de samme områdene nærmere mht nøkkeltall (tetthet, antall boliger osv), prosess, visjoner og viktige nøkkelprosjekter.

### 3. Nyhavna – rapport fra workshop – scenarier/mulighetsstudie

Hensikten med workshopen var å få belyst ulike programmatisk konsepter for en framtidig utvikling (arealbrukskonsepter) av Nyhavna. Målet var at hvert scenario ville gi idèer som siden kunne settes sammen, og dermed gi innspill til kommunedelplanarbeidet for Nyhavna.

Workshopen hadde ingen intensjon om å utvikle selvstendige framtidvisjoner, men må ses som en undersøkelse av potensialer for infrastruktur-løsninger, romlige sammenhenger (grøntstruktur og byrom), områdeinndelinger, samt mulige bebyggelsesstrukturer, arealdisponeringer, størrelser, høyder og tetthet.

#### Sammenstilling / helhetsgrep

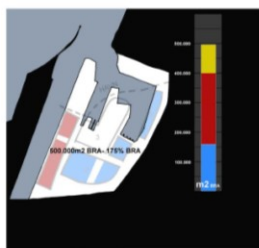


Scenario 1 / regionale attraksjoner:

Næring	70.000 kvm BRA
Offentlig	141.000 kvm BRA
"Regionale attraksjoner"	93.000 kvm BRA
Bolig	98.000 kvm BRA
Eks. bebyggelse	94.000 kvm BRA
<b>SUM</b>	<b>496.000 kvm BRA</b>

Boliger antall:	1.000-1.400
Nye arbeidsplasser, antall:	7.000-15.000

%BRA: **176 %**

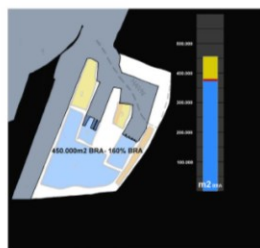


Scenario 2 / arbeidsintensiv næring:

Næring	257.000 kvm BRA
Offentlig	5.000 kvm BRA
Bolig	76.000 kvm BRA
Eks. bebyggelse	117.000 kvm BRA
<b>SUM</b>	<b>455.000 kvm BRA</b>

Boliger antall:	750-1.100
Nye arbeidsplasser, antall:	8.500-13.000

%BRA: **163 %**

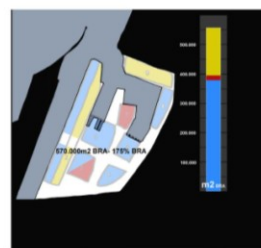


Scenario 3 / sentrumsutvidelse:

Næring	275.000 kvm BRA
Offentlig	19.000 kvm BRA
Bolig	166.000 kvm BRA
Eks. bebyggelse	109.000 kvm BRA
<b>SUM</b>	<b>569.000 kvm BRA</b>

Boliger antall:	1.600-2.400
Nye arbeidsplasser, antall:	9.000-14.000

%BRA: **176 %**

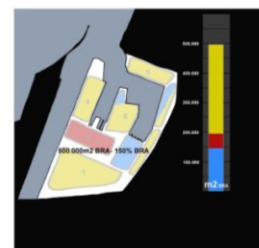


Scenario 4 / boligbebyggelse:

Næring	24.000 kvm BRA
Offentlig	37.000 kvm BRA
Bolig	317.000 kvm BRA
Eks. bebyggelse	117.000 kvm BRA
<b>SUM</b>	<b>495.000 kvm BRA</b>

Boliger antall:	3.200-4.500
Nye arbeidsplasser, antall:	1.600-2.200

%BRA: **147 %**



Nyhavna har i dag en samlet bebyggelse på ca 261 000 m<sup>2</sup>, dvs en utnyttelse på ca 80 % BRA. Utbyggingsforslagene i workshopen viser utnyttelsesgrader som er i tråd med målsettingen om arealutnyttelse for sentrumsområder i kommuneplanens arealdel.

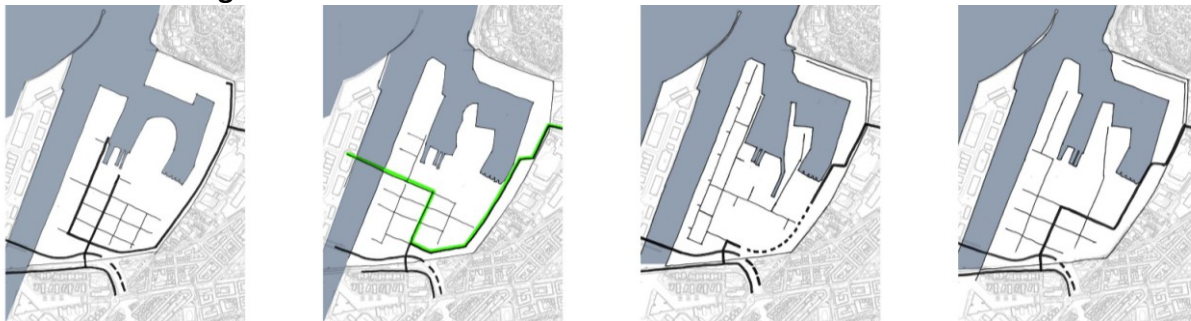
I det mest nærliggende scenariet (sentrumsutvidelse), med en blanding av arbeidsplassintensive næringer, boliger og tilhørende service, viser grove estimater en potensiell kapasitet på ca 10 000 arbeidsplasser og ca 2 000 nye boliger. Dette fordrer en svært høy utnyttelse av området, med en gjennomsnittelig utnyttelsesgrad på ca 180 % BRA.

## Trondheim kommune

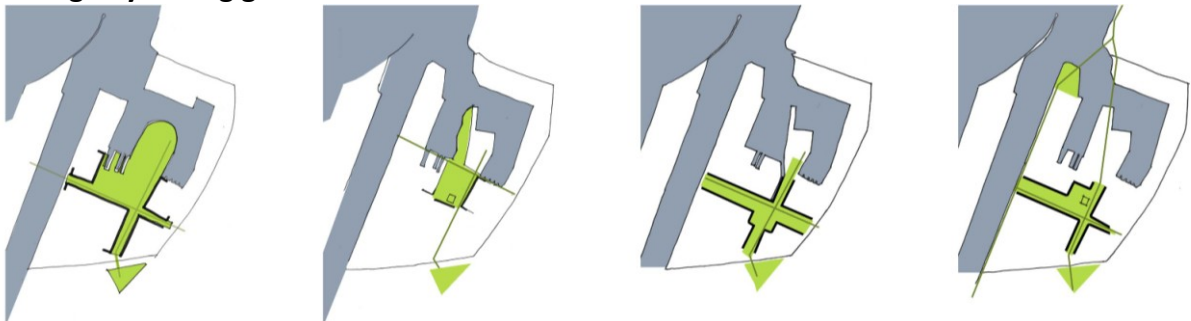
Det viktigste utkomme av workshopen var den felles forståelsen, og sammenfall i konsept fra de 4 gruppene om de viktigste elementene for hva en ny kommunedelplan for Nyhavna skal sette rammer for:

- Infrastruktur – hierarki i framtidig gatestruktur
- Byrom og grøntforbindelser – framtidig grønnkarakter, gangforbindelser, offentlig tilgjengelighet og tilgang til sjøen
- Framtidige havnefasiliteter
- Underdeling i delområder
- Påpekning av særlig attraktive tomter og mulig lokalisering av potensielle nøkkelprosjekter

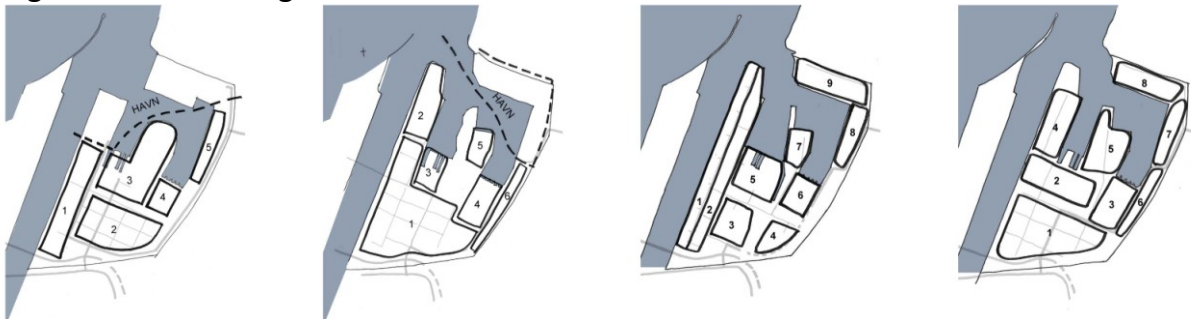
### Infrastrukturløsninger



### Offentlige byrom og grøntforbindelser



### Mulige områdeinndelinger



## Annet planarbeid som setter premisser for kommunedelplanarbeidet



## Trondheim kommune

### Deponi i Nyhavna (prosjektet "Renere Havn")

Renere havn er et samarbeidsprosjekt mellom Trondheim kommune, Trondheim Havn og Klima- og forurensningsdirektoratet (Klif).

Bystyret vedtok 24.11.2011:

*"Bystyret ber Rådmannen arbeide med gjennomføring av tiltak mot forurenset sjøbunn i havnebassenget med sikte på å oppnå moderat kjemisk tilstand ved at:*

1. Rådmannen søker om statlig økonomisk støtte på 75 % av kostnadene for gjennomføring av tiltak.
2. Rådmannen forhandler fram enighet med Trondheim Interkommunale Havn IKS og eventuelle andre aktører i havneområdet om fordeling av lokal egenandel (25 %) for gjennomføring av tiltak.
3. Det skal utarbeides forslag til reguleringsplan for etablering av deponi i Nyhavna basert på konsekvensvurdering av flere alternativer. Det forutsettes at Nyhavnbassengets utstrekning ikke reduseres i betydelig grad.
4. Rådmannen legger fram sak om gjennomføring og kommunal finansiering etter at forhandlinger med samarbeidspartnere og anbudskonkurranse er gjennomført."

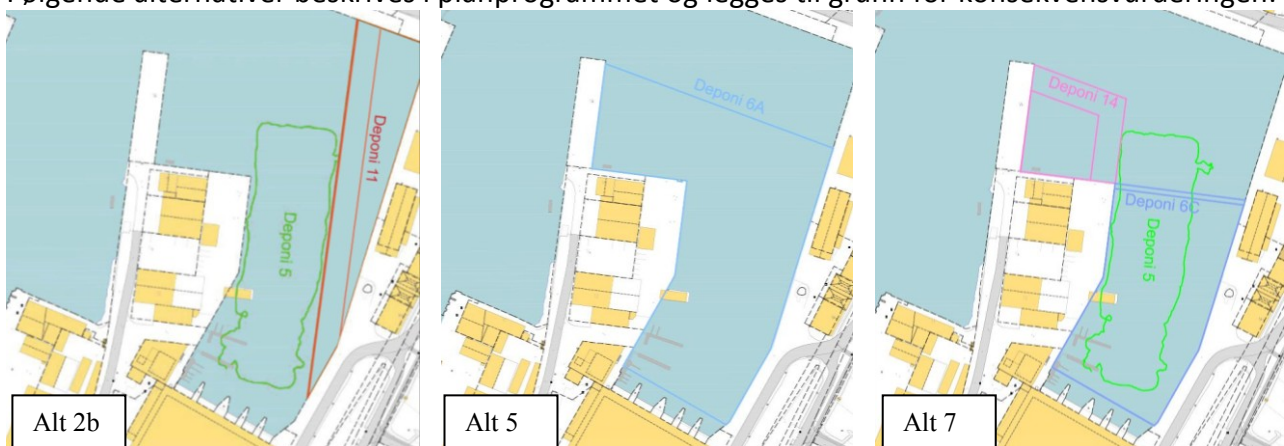
Fra Klifs brev fra 15.11.2012:

*"Trondheim havn er høyt prioritert i det nasjonale arbeidet med å rydde opp i forurenset sjøbunn. Klif har vurdert tiltaksplanen for Trondheim havn og har funnet at staten, under forutsetning om finansiering over statsbudsjettet fremover, vil bidra med midler til prosjektet innenfor en ramme på 150 millioner."*

Planarbeidet for etablering av deponi i Nyhavna ble startet opp høsten 2012 med Multiconsult som konsulent. Hensikten med planarbeidet er å regulere et lokalt deponi for mudrede masser fra sjøbunnen i Nyhavna, Kanalen og Brattøra (tot ca 145 000 m<sup>3</sup>).

Annonsering av oppstart og utleggelse av planprogram på høring, skjer i uke 12, 2013.

Følgende alternativer beskrives i planprogrammet og legges til grunn for konsekvensvurderingen:



Alle alternativer forutsetter at gropen foran Dora I (deponi 5) nyttes som sjøbunnsdeponi.

- Alternativ 2b har i tillegg et strandkantdeponi (deponi 11) som en steinfylling langs Strandveikaia. Seilingsdybden her blir da ca 6m.
- Alternativ 5 er et rent sjøbunnsdeponi (deponi 6a) i store deler av østre basseng, som gir en seilingsdybde på ca 3 m her.
- Alternativ 7 kombinerer et sjøbunnsdeponi (deponi 6c) med et strandkantdeponi (deponi 14) i tilknytning til Kullkranpiren mot øst. Seilingsdybden over deponi 6c blir på ca 3 m.

## Trondheim kommune

De ulike alternativene gir ulike løsninger for etablering av nytt landareal på Nyhavna og dermed ulike forutsetninger for planavgrensning og konsept for planarbeidet med ny kommunedelplan.

Deponiløsning vil vurderes i henhold til flere tema hvor den samlede samfunnsnytt (kost-nytte analyse) blir avgjørende for anbefalt løsning.

Som en del av utredningsarbeidet vil et tema omhandle *"Potensiell samfunnsmessig nytte med hensyn til framtidig bruk av nytt landareal"*, og innhold/omfang av utredningen vil bli beskrevet i forhold til *"sammenhengen mellom eksisterende areal/bebyggelse og nytt areal"*.

Arbeidet med kommunedelplanen vil også, uavhengig av reguleringsplanarbeidet for deponi, vurdere mulige utfyllingsarealer i Nyhavna. Dette vil selvsagt også gjøres i tråd med vedtaket om at Nyhavnabassengets utstrekning ikke blir redusert i vesentlig grad.

### Framdriftsplanen for prosjektet "Renere Havn" pr mars 2013:

M1	Oppstart	Uke 37
<b>2013</b>		
M2 og M3	Levering av planprogram Levering av skisseprosj	Uke 11
TK 2	Styringsgr med tilbakemeldinger	Uke 11
M2 og M3	Ferdigstille planprogram og skisseprosjekt	Uke 12
	Høring	Uke 12 – 19 (frist ca 8. mai)
TK 3	Bygningsrådet	Uke 26 (25.6.2013)
M4	KU levering	Uke 35 (august)
TK 4	Tilbakemeldinger KU	Uke 37
M5	Forprosjekt levering	Uke 43
TK 5	Tilbakemeldinger forprosjekt	Uke 47 (november)
M6	Reguleringsplan, endelig forslag	Uke 51
<b>2014</b>		
TK 6	Tilbakemeldinger (styringsgruppa?) regplan	Uke 2
M6	Ferdigstille og sende inn planforslag	Uke 3
TK 7	1. gangs behandling – Bygningsrådet vedtar å legge planforslaget på høring	Uke 10 (mars)
	Høring	Uke 11 – 16 (frist før påske)
	Behandling hos Byplan	Uke 17 – 22
M8	Innsending av rammesøknad	Uke 18 (mai)
TK 7	2. gangs behandling – Bygningsrådet	Uke 24
	Bystyret vedtar regplanen	Uke 35 (august)
TK 8	Rammetillatelse	Uke 36
M9	Levering komplett anbudsgrunnlag for entreprise	Uke 41
TK 9	Tilbakemelding	Uke 43 (oktober)
M9	Ferdigstille anbudsgrunnlag – Doffin	November
	Tilbudsfrist	Før jul 2014
<b>2015</b>		
	Bystyrets vedtak om investering over 50 mill kr	februar

Det vil si at konsekvensutredningen, med anbefalt løsning som det skal utarbeides forprosjekt for, skal ferdigstilles i uke 37 (sept 2013).

Dette prinsipielle valget bør dermed kunne være premissgivende for slutføringen av kommunedelplanarbeidet, selv om selve reguleringsplanen for deponi ikke er planlagt lagt fram til 1. gangs behandling før uke 10, 2014.



## Trondheim kommune

Det tas dermed sikte på å fremme et forslag til ny kommunedelplan for Nyhavna i løpet av oktober 2013.

### Foreløpige betraktninger om et helhetlig byplangrep og innhold i et forslag til ny kommunedelplan for Nyhavna

#### Infrastruktur

Et av de viktigste spørsmålene å få avklart i kommunedelplanen er rolle, hierarki og utforming av infrastrukturen i og gjennom området. Dagens vegsystem, både internt på Nyhavna og i forhold til overordnet forbindelse til Lade, er arealkrevende, lite bymessig og med uhensiktsmessige linjeføringer.



#### Problemstillinger:

- Vedtatt reguleringsplan for ny E6 med rundkjøring, tunnellåpning og tilknytning til Nyhavna, vil bare bli delvis bygget som planlagt. Statens vegvesen har varslet at påkoblingsarm mot Nyhavna er vist for kort i reguleringsplanen til at tilfredsstillende avvikling i rundkjøringen blir ivaretatt (dersom alle svingebevegelser i neste t-kryss skal være tillatt). Det må vurderes om lengden på påkoblingsarmen kan bli tilfredsstillende innenfor areal opp mot Kjeldsberg kaffebrenneris bygg, om trafikkregulerende tiltak i dette krysset (ènvegskjøring ut i krysset fra Brannstasjonen, med påbudt høyresving) kan bli tilfredsstillende eller om man må forutsette at denne veglenken må legges helt opp til Båtsmannsgata. Det må også vurderes om andre vegløsninger, med direktekobling fra Pirbrua over til Nyhavna ("flyover"), er nødvendig, for at kapasiteten i rundkjøringen skal bli tilfredsstillende

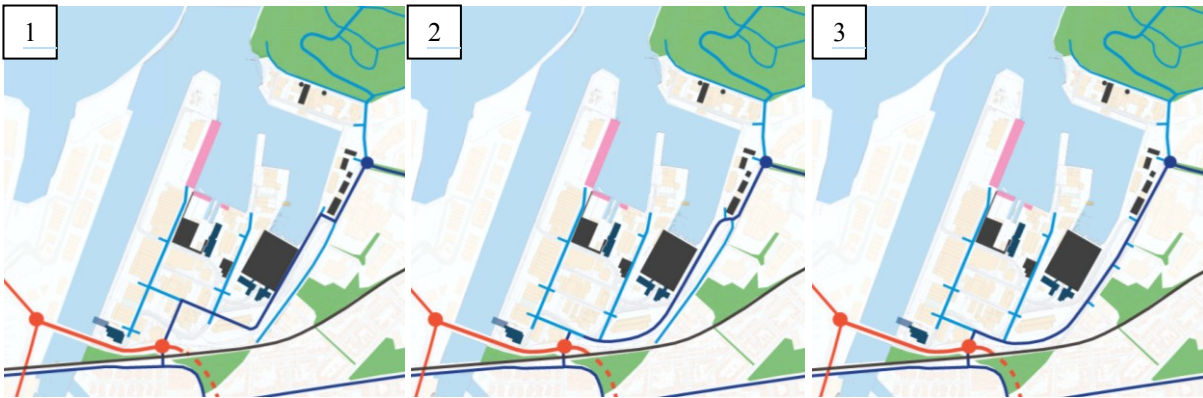
## Trondheim kommune

- Maskinistgata har i dag en utilfredsstillende påkobling til Strandveien. Ulike kryssløsninger og trasèer må vurderes; utbedring av dagens løsning, rettvinklede og mer bymessige kryss, rundkjøring eller eventuelt også en sammenslåing av Maskinistgata og Strandveien (med sanering av en del atkomster mot Svartlamon).

### Foreløpige alternativsvurderinger for ny hovedgjennomfartsveg til Lade

Et sentralt spørsmål er hva slags rolle forbindelseslenken mot Lade skal ha:

1. som en del av framtidig gatestruktur på Nyhavna
2. som en overordnet veglenke i ytterkant av området
3. som en overordnet veglenke i ytterkant av området i sambruk med Strandveien, for å minimere arealbruk til vegformål



**3 foreløpige alternativsvurderinger for ny veglenke til Lade, samt konsept for viktigste atkomstveger innad på Nyhavna**

### Byrom/grøntstruktur

Foreløpige betraktninger om konsept for byrom/grøntstruktur i området baseres i hovedsak på resultatene fra workshopen, med et tredelt konsept;

1. overordnede grøntforbindelser opp mot eksisterende struktur, grøntopparbeidelser i randsonen av området og sentrale grønt/byromsopparbeidelser øst/vest og nord/syd gjennom området
2. opparbeidelser av kaikanter som er sør og vestvendte
3. interne grønt/byromsopparbeidelser innenfor delområdene, som allmenninger mellom delområdene og som offentlige plassopparbeidelser mot havnebassenget



1) Overordnet grønt/byrom

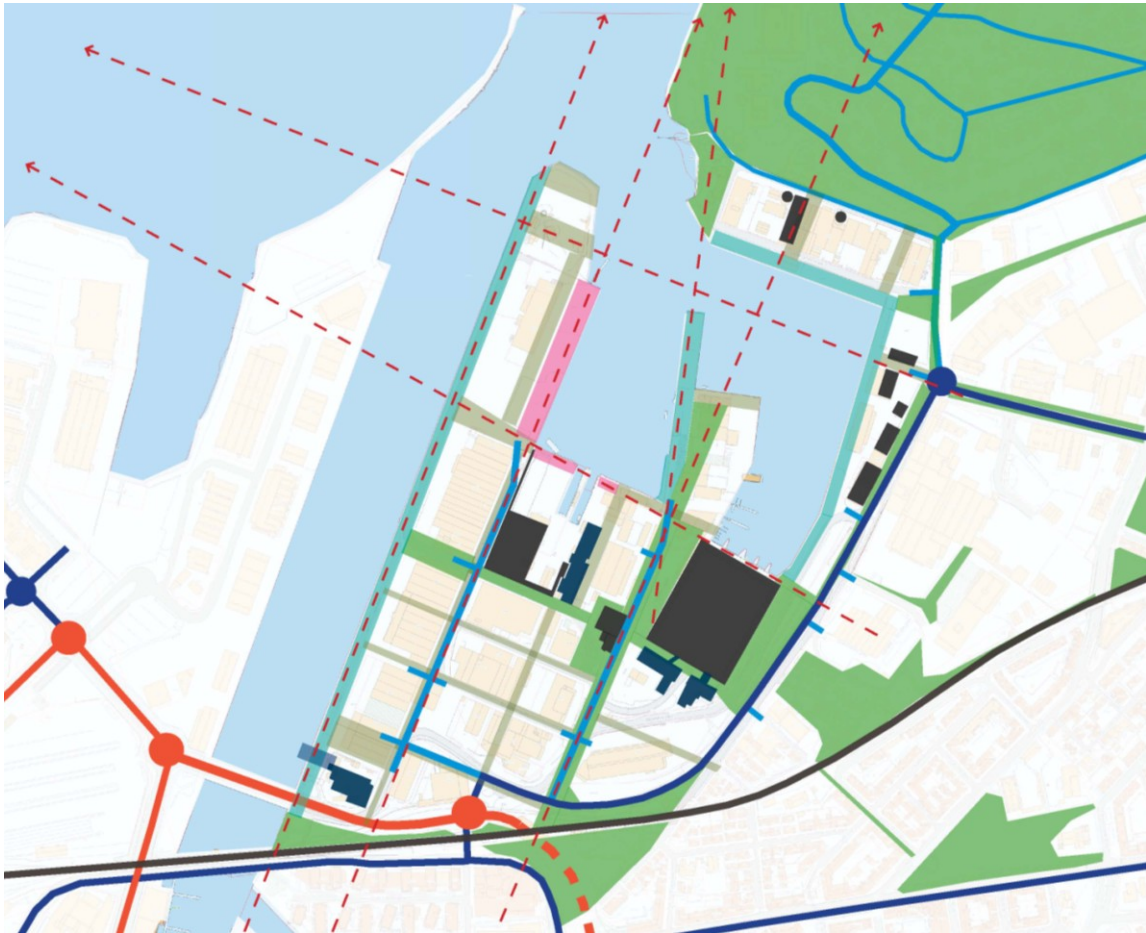
2) Opparbeide kaikanter

3) Interne grøntopparbeidelser

### Samlet konsept (foreløpig forslag) – rammer for områdeinndeling

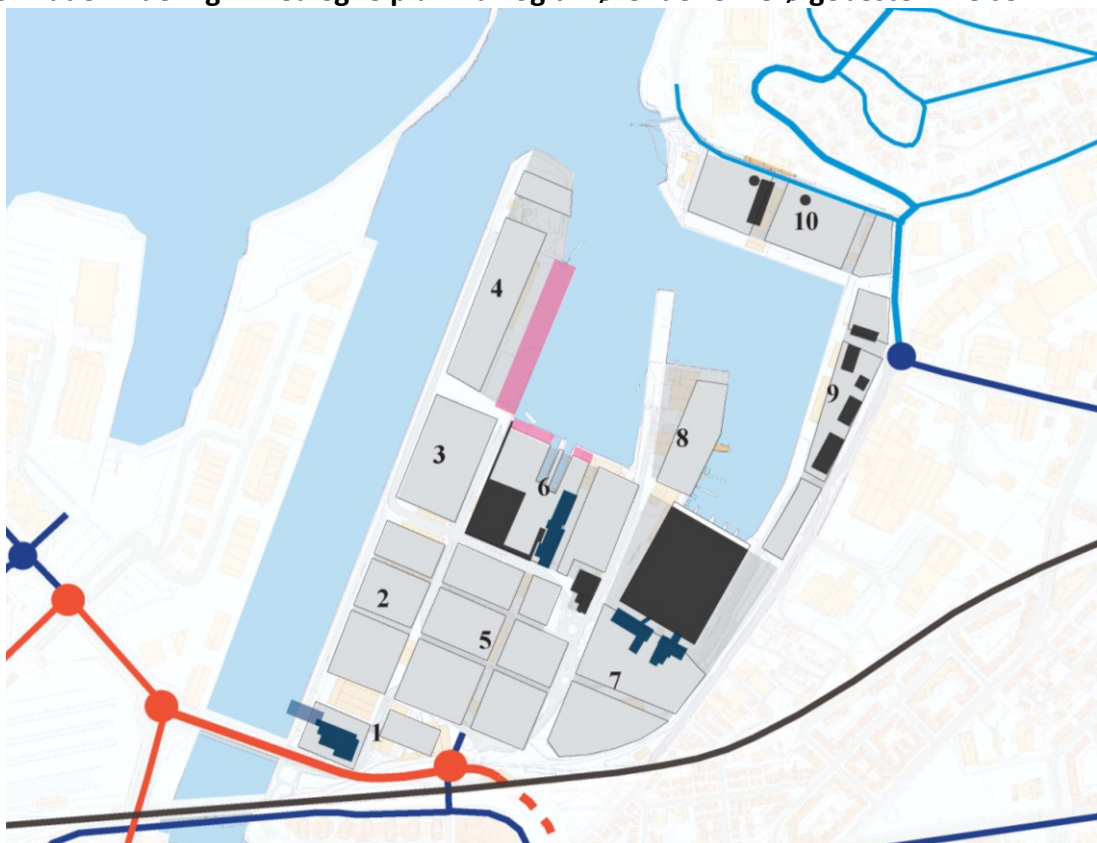


## Trondheim kommune



*Mulig ny infrastruktur, grønt/byromsopparbeidelser og siktlinjer*

**Mulig områdeinndeling – med egne plankrav og tilhørende rekkefølgebestemmelser**



**Grov arealbruksfordeling – foreløpige betraktninger**



Blå: næring; kontor/arbeidsintensive virksomheter – Lilla: handel, café/restauranter, lokalsenter – Rødt: offentlig service, institusjoner – Gul: bolig – Rosa: havn

Realisering av boliger på Transittkaia og Ladehammerkaia, forutsetter en vesentlig nedskalering eller full fraflytting av alle havnefunksjoner, både fra Nyhavna og Pir II (Brattøra). Boligetablering og havneformål i form av industrivirksomhet (bulk eller stykkgoods) eller containergods (Pir II) lar seg i liten grad kombinere, på grunn av støy og delvis også trafikkforhold/sikkerhet.

Boligbygging til områdene langs Strandveien og i områdene sør for Dora forutsetter også at:

1. Man har klart å skaffe tilveie egnede alternativ arealer for sentrale leietakere
2. Man har kommet til enighet om økonomisk kompensasjon eller avtaler

Dora II med tilhørende dokkanlegg er underlagt antikvarisk vern, og arealet nyttes i dag av maritim relatert virksomhet som bruker anleggene. En videre vellykket konvertering bør bygges opp rundt aktører som kan nytte arealet på annen måte enn som en arkitektonisk kulisser.

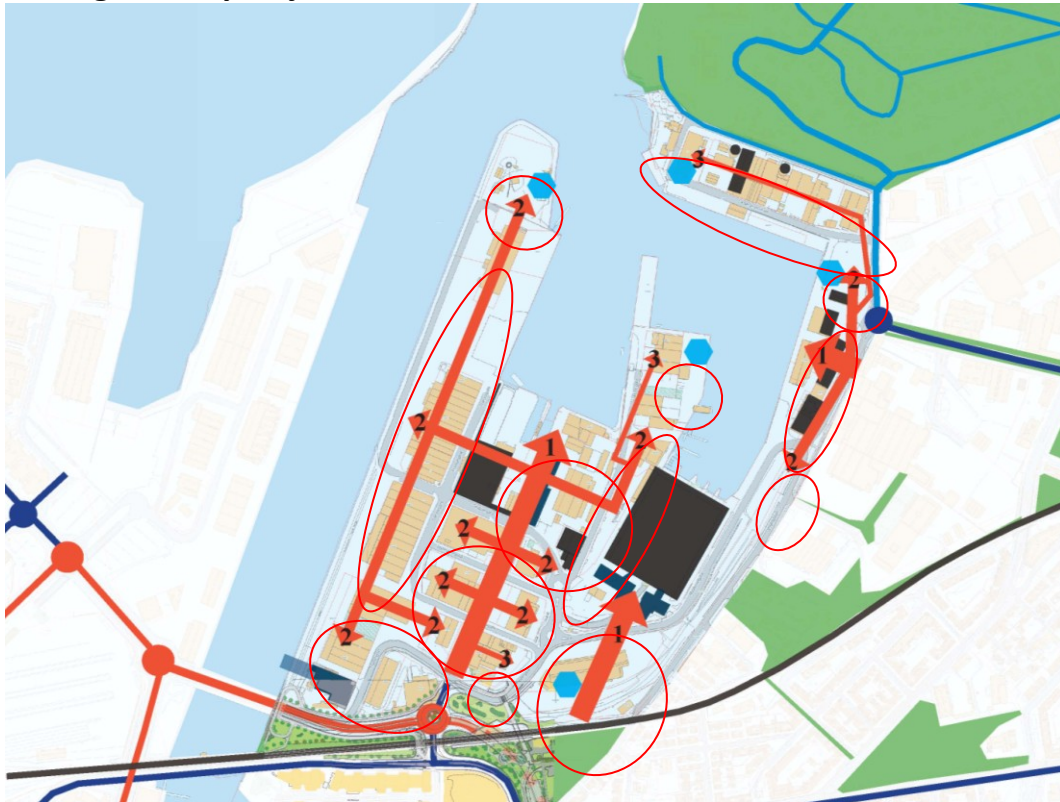
Dora II og andre arealer tilgrenset Transittkaia bør derfor opprettholdes til næringsvirksomhet med en viss maritim karakter. Havnefunksjonen på Transittkaia og foran Dora II, opprettholdes, men med en høyere grad av kontorarbeidsplasser i området. Utbygging av Trondheim Maritime senter (godkjent rammesøknad) vil være i tråd med en slik strategi.

Et potensielt første utbyggingstrinn i en transformasjon av Nyhavna vil være den strategisk viktige tomten til Rom Eiendom. Festekontrakt for Tollpost Globe går her ut i 2016. Foreløpige vurderinger er at denne eiendommen kan bebygges som et lokalsenter og høy utnyttelse for næringsbebyggelse, eventuelt også med boliger (avhengig av støy- og trafikkforhold, samt tilfredstillende uteområder)



# Trondheim kommune

## Foreløpig vurdering av rekkefølge på utbyggingsområder og mulig plassering av lokalsentra og nøkkelprosjekter



Røde rammer illustrerer områder med kontrakter på 30 år eller mer. Blå rammer illustrerer områder med kontrakter på 10-30 år. Grønne rammer illustrerer områder med kontrakter under 10 år. Gule rammer angir arealer som har kontrakter med løpende oppsigelsesrett, og som kan avvikles uten særskilte forhandlinger med leietager/festere.

## Trondheim kommune

### Videre utredningsarbeid

Videre bearbeiding av mulighetsstudiet og omforening av konsept/rammene for en ny kommunedelplan, må i henhold til planprogrammet konsekvensvurderes med hensyn til;

- Landskapsinnpassing og biologisk mangfold
- Folkehelse – vurdering av idrettsanlegg, friområder og tilrettelegging for fysisk aktivitet
- Grunnforhold – ytterligere avklaringer om mulige utbyggingsområder
- Luftkvalitet og støy – både knyttet til forhold utenfor planområdet og internt
- Ivaretagelse av miljømål – definering av miljøoppfølgingsprogram
- Klimatilpasninger – prinsipper for overvannshåndtering og krav til beregning av grønnytefaktor
- Tettheter/bebyggelsesstruktur/høyder
- Vurdering av mengde og kvalitet på avsatte uterom
- Videreutvikling av kulturminner og dagens kunst- og kulturetableringer – utarbeidelse av en helhetlig utsmykkingsstrategi
- Trafikkbelastning/trafikkproduksjon og mulig reisemiddelfordeling i henhold til mulig utbygging
- Prinsipper for gang- og sykkelvegløsninger – både i forhold til overordnede sammenhenger og internt i området
- Kollektivløsninger
- Parkeringsløsninger
- Framtidig havneforhold – muligheter og begrensninger for virksomheter tilknyttet/opp mot framtidig havn i Nyhavna
- Mulige utfyllinger avhengig av løsninger fra prosjekt Renere Havn, eventuelt utfyllinger uavhengig av deponiløsninger



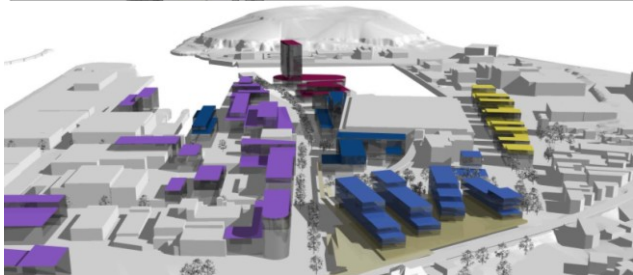
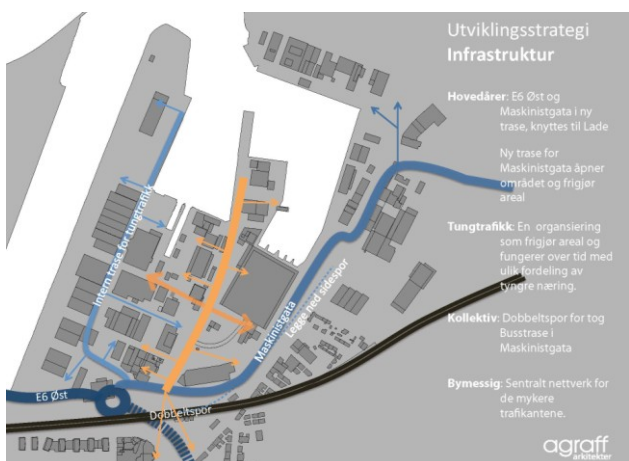
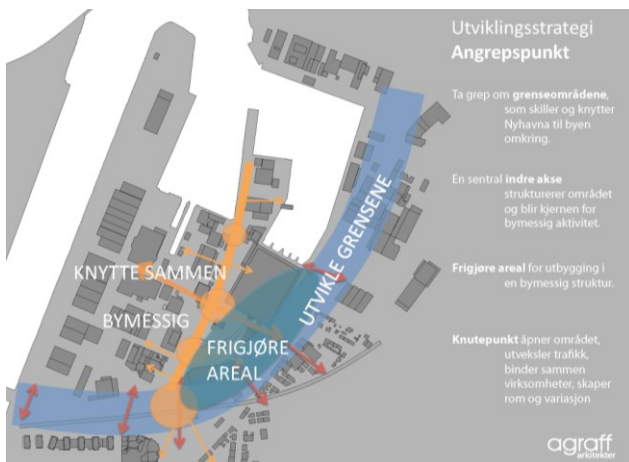
#### **Foreløpige vurderinger av mulige utfyllingsalternativer:**

1. Et alternativ som kan ses sammen med en sjøbunnsdeponiløsning – optimaliserer arealene rundt Kullkranpiren hvor geometrien for kantene forholder seg til Transittkaia, Ladehammerkaia og Strandveikaia
2. Strandkantdeponi langs Strandveikaia
3. Strandkantdeponi øst for Kullkranpiren

Parallellt vil det pågå et arbeid som involverer virksomhetene i Nyhavna – både med sikte på å utvikle eksisterende bygg og eiendommer, finne mulige utbyggingsmodeller med strategiske parter, samt starte prosesser som innbefatter mulig relokalisering i regionen. Dette arbeidet vil være et samarbeidsprosjekt mellom Trondheim havn, Trondheim kommune og IKAP.



## Innspill til planarbeidet – mulighetsstudie fra Nyhavna Utvikling



Nyhavna Utvikling er et nytt selskap bestående av Dora AS, Rom Eiendom, SIVA og OBOS. De har engasjert Faveo som prosessdriver og Agraff Arkitekter til å gjennomføre en mulighetsstudie med en potensiell utviklingsstrategi for transformasjon av Nyhavna.

Studien ble presentert for prosjektgruppa i eget møte 18. januar 2013.

Dora AS eier bygningen Dora I, som er den største og mest ikoniske bygningen på Nyhavna. Festecontrakten med Trondheim Havn utgår i år 2079. De eier i tillegg de potensielle utviklingsarealene foran Dora, som også er bebygget med ABM-senteret, og også bygningen som i dag huser et bilverksted (BMW) og Lade Dekkservice (festecontrakt til 2038).

Rom Eiendom innehar eiendommen hvor Tollpost Globe i dag har sin virksomhet. Festecontrakten utgår i år 2016, og de har foreløpig signalisert at kontrakten ikke vil bli forlenget. Utvikling av denne eiendommen vil dermed bli svært sentral og være et nøkkelprosjekt i den videre transformasjonen av Nyhavna.

Mulighetsstudiets konsept er langt på veg sammenfallende med prosjektgruppas foreløpige anbefalinger, og kan ses som et nyttig innspill i det videre arbeidet med en ny kommunedelplan.

### Andre aktører i området

Det er også andre store aktører i området som eier sine bygg og har lange festecontrakter med Trondheim Havn. Noen eksempler er Kjeldsberg kaffebrenneri (der Rema Industrier nå eier 50 %), Båtmannsgata 4ANS (Gulosten AS) og Johan Vinje Stål AS (to større stålhaller, samt et mindre parkeringsanlegg).

I den videre oppfølging av mulig relokalisering av bedrifter og diskusjon om mulige utbyggingsmodeller for området, vil alle aktører

som har utviklingsplaner på Nyhavna bli behandlet likt. Nye avtaler mellom aktører og Trondheim Havn vil være sentralt for å igangsette en konvertering av de arealene som er båndlagt med lange festeavtaler i dag. Eventuelle samarbeid med private aktører vil styres av Trondheim Havn, basert på modeller som sikrer realisering av en ønsket konvertering/byomforming.

## Trondheim kommune

### Framdriftsplan ny kommunedelplan for Nyhavna

Planarbeidet er nå inne i en intensiv fase med avklarte ressurser for å kunne gjennomføre en framdrift som korresponderer med Konsekvensutredningsarbeidet for reguleringsplanen for nytt deponi i Nyhavna. Det vil si at det tas sikte på å fremme et forslag til ny kommunedelplan i løpet av oktober 2013.

Følgende framdrift og avklaringer legges til grunn:

April 2013	Temavise avklaringer av byplankonsept
Mai 2013	Konsekvensvurderinger av valgt konsept
Juni 2013	Samrådsmøter med offentlige etater, referansegruppe, næringer og aktører i området og andre interessenter
Aug 2013	Bearbeiding av planforslag iht konsekvensvurderingene og innspill fra samrådsmøtene
Sept 2013	Bearbeiding av planforslag iht KU-valg om deponiløsning
Okt 2013	Ferdigstillelse av plankart og bestemmelser – fremming av forslag til kommunedelplan for Nyhavna, 1. gangs behandling – utleggelse til høring/offentlig ettersyn

Rådmannen i Trondheim, 17.4.2013

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

Per Arne Tefre  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg

Vedlegg 1: *Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav*

Vedlegg 2: *Byutvikling i havneområder – en sammenligning av 18 havneutviklings-prosjekter*

Vedlegg 3: *Nyhavna – rapport fra workshop*