

# Saksprotokoll

---

**Utvalg:** Bygningsrådet  
**Møtedato:** 16.12.2014  
**Sak:** 190/14

**Tittel:** **Saksprotokoll: Kommunedelplan for Nyhavna, offentlig ettersyn**

---

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

## **VEDTAK:**

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til kommunedelplan for Nyhavna ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

For å sikre en smidig, gradvis utbygging av Nyhavna, ber bygningsrådet Rådmannen før sluttbehandlingen av saken synliggjøre hvordan rekkefølgekravene kan sikres gjennomført, uten at det går på bekostning av fremdriften i utviklingen av området.

Videre ber Bygningsrådet rådmannen vurdere hvorvidt enkelte av tiltakene, for eksempel veiløsning, kan få et mer nøkternt omfang med henblikk på å skape et nytt byutviklingsområde.

Rådmannen bes videre foreta en utredning av konsekvensene av den planlagte utfyllingen av Nyhavnabassenget ved Strandveikaia.

Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:5000 (A3), merket Trondheim kommune, bestemmelser og retningslinjer med vedlegg og planbeskrivelse, alle datert 24.11.2014.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-14.

## **Behandling:**

**Geir Waage (Ap)** tilleggsforslag pva Ap, H, SV, KrF, Sp:

For å sikre en smidig, gradvis utbygging av Nyhavna, ber bygningsrådet Rådmannen før sluttbehandlingen av saken synliggjøre hvordan rekkefølgekravene kan sikres gjennomført, uten at det går på bekostning av fremdriften i utviklingen av området.

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

Videre ber Bygningsrådet rådmannen vurdere hvorvidt enkelte av tiltakene, for eksempel veiløsning, kan få et mer nøkternt omfang med henblikk på å skape et nytt byutviklingsområde.

Rådmannen bes videre foreta en utredning av konsekvensene av den planlagte utfyllingen av Nyhavnabassenget ved Strandveikaia.

**Votering:**

Innstillingen ble enstemmig vedtatt.

Waages forslag ble enstemmig vedtatt.

Baustad Ranums forslag ble enstemmig vedtatt.

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

## Saksframlegg

---

### Kommunedelplan for Nyhavna, offentlig ettersyn

---

Arkivsaksnr.: 12/14816

#### **Forslag til vedtak:**

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til kommunedelplan for Nyhavna ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:5000 (A3), merket Trondheim kommune, bestemmelser og retningslinjer med vedlegg og planbeskrivelse, alle datert 24.11.2014.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-14.

#### **SAMMENDRAG**

Nyhavna inngår som et av de viktigste byutviklingsområdene i Trondheim, med potensial for en bymessig utforming med høy kollektivtilgjengelighet og nærhet til Midtbyen. I henhold til overordnet plangrunnlag; kommuneplanens areal- og samfunnsdel, Miljøpakken og kommunens klima- og energiplan, vil en omdanning av Nyhavna kunne styrke Trondheim som en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig. Med planen vil utviklingen på Nyhavna virke positivt i regionen, tilliggende bydelsområder og også bidra til en styrking av Midtbyen som det naturlige handelssentrum.

Hensikten med kommunedelplanen, er å sikre overordnede, langsiktige strategier og rammer for en omdanning av Nyhavna fra industrihavn til sentrumsformål, samtidig som langsiktige behov for havnevirksomhet blir ivaretatt.

Plankartet og bestemmelser er vedlagt som vedlegg 1 og 2. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold, planforslaget og virkninger, herunder konsekvensutredning, er vist i vedlegg 4. I tillegg er det utarbeidet en oversikt over rekkefølgebestemmelser for ulike delområder som er vedlagt bestemmelsene som vedlegg 3.

Hovedutfordringer i planarbeidet har vært avklaringer knyttet til omfang av framtidig havnevirksomhet, eksisterende bedrifters arealbehov, strategier for videre plangjennomføring, bebyggelsens høyder og utnyttelse for potensiell ny bebyggelse. Det har vært en viktig avveining å finne detaljeringsnivået i planen, hva planen kan og bør bestemme i en utvikling som kan skje over mange år.



Planavgrensning og eksisterende situasjon

Planen legger til rette for en tett og urban struktur, med boliger, næringsvirksomhet, servicetilbud, kulturinstitusjoner, rekreasjonsanlegg og kulturminner. Ny utvikling og arealbruk er vurdert i forhold til behovet for fremtidig sjøtransport og kaikapasitet. Det er avsatt areal til en fremtidig prosjekt- og beredskapshavn på et avgrenset areal på Transittkaia. Denne havna skal i fremtiden ha ujevn intensitet og bruk. Målet med havna er å kunne ta i mot store konstruksjoner (husmoduler, transformatorer etc.) i en værmessig beskyttet situasjon. Atkomstveg og arealbruk må tilpasses i henhold til dette formålet. Det er vurdert at denne havnevirksomheten ikke vil utgjøre vesentlige begrensninger for ny arealbruk i området, men heller kunne utgjøre en attraksjon og gi en egenart i et fullstendig ferdig utbygd Nyhavna.

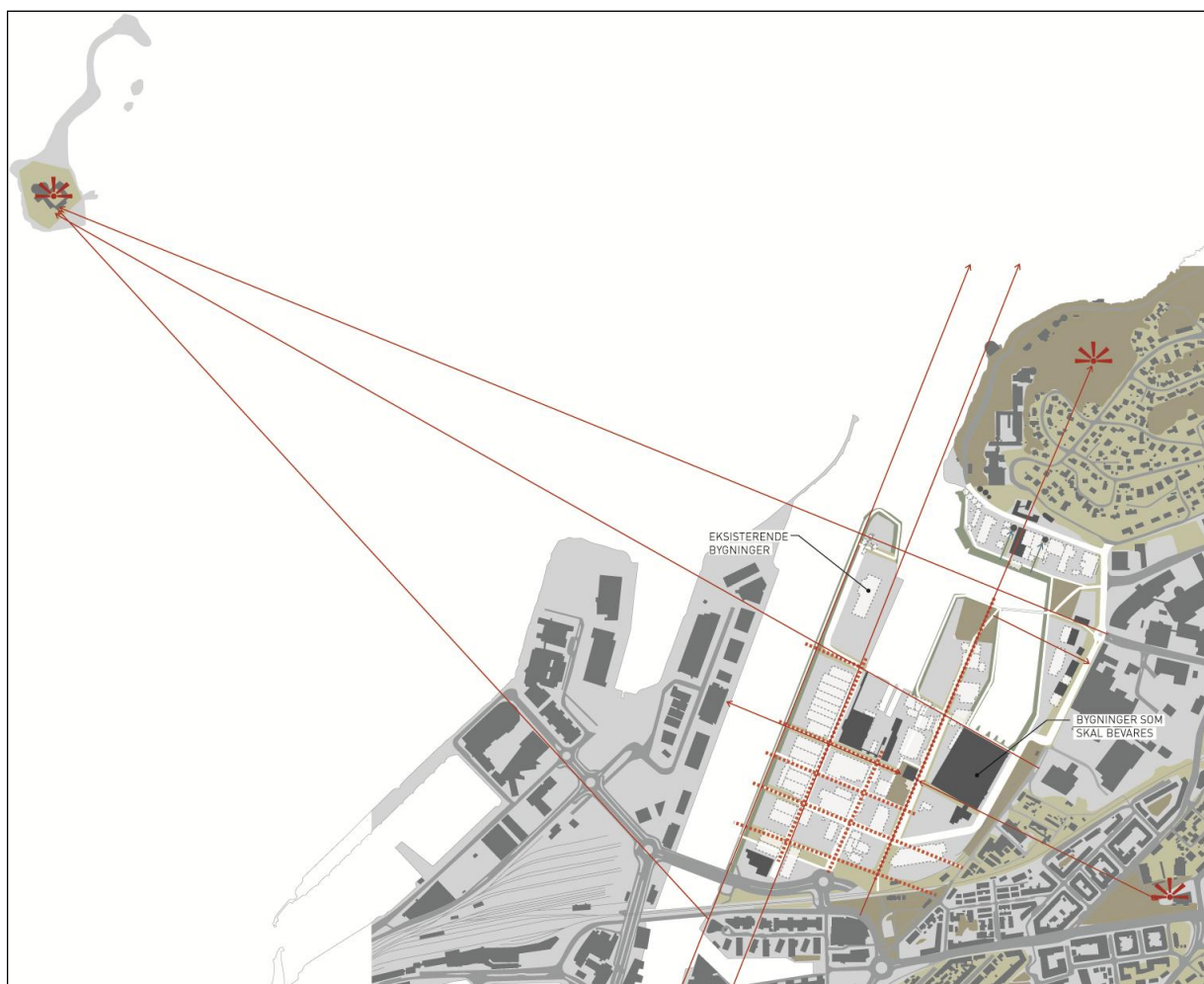
Dette er i tråd med Trondheim Havns strategi med å skape konkurransedyktig sjøtransport, samtidig som det utvikles en eiendomsstrategi tilpasset nye behov. Trondheim Havn IKS arbeider med å tydeliggjøre en samlet strategi for å fortette og effektivisere havnearealene i Trondheim, samtidig som mulighetene for å relokalisere virksomheter innenfor egne havneområder i regionen utredes.

## Trondheim kommune

Gjennom nylig vedtatt kommuneplan for Orkanger, er det på Grønøra Vest avsatt areal for etablering av ny regionhavn for containerhåndtering og ro-ro. Det er imidlertid ikke avsatt nye industriarealer på Orkanger, og en relokalisering av industriaktivitet fra Trondheim til Orkanger er derfor lite påregnelig. Trondheim Havn arbeider målrettet og systematisk for å ivareta havnerelaterte arealer og utviklingsmuligheter innenfor selskapets eierkommuner. Den største utfordringen i dag er at det ikke foreligger arealer å flytte den industribaserte aktiviteten til. Derfor må det påregnes intensivert industribasert havneaktivitet innenfor eksisterende havneområder på Ila og Pir II, for å realisere formålene for kommunedelplanen for Nyhavna.

Annen arealkrevende næringsaktivitet som ikke har behov for havn, må tilbys arealer f eks på Torgård, eller andre egnede arealer avsatt i kommunen eller i IKAP.

Det vil være en utfordring å gjennomføre en omdanning av området, særlig for etablering av boliger, samtidig som deler av området i lang tid vil inneha lager og industrivirksomheter. Det vurderes imidlertid som mulig å omdanne området etappevis, med start i sørøst og videre nordøstover langs Strandveikaia og så enten på Kullkranpiren eller videre nordover på Ladehammerkaia. En slik utvikling kan fungere bra, samtidig som det fortsatt drives industrivirksomheter og havn i den vestlige delen av området.

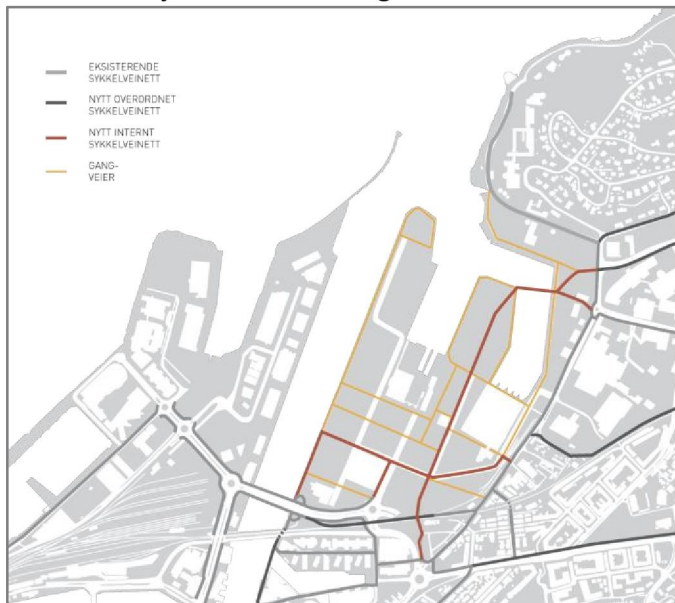


Planens hovedgrep – ivaretagelse av siktlinjer, videreføring av eksisterende kvartalsstruktur, sammenheng i byrom/ grønt

Foreliggende planforslag viser et klart og robust byplankonsept, som danner et fleksibelt grunnlag for en langsiktig utvikling av området. Kommunedelplanen er en overordnet plan som angir et system av gater og nye offentlige byrom med god kontakt til vannet, og god visuell kontakt med omkringliggende landskap. Det legges opp til en kvartalsstruktur som tar utgangspunkt i

## Trondheim kommune

eksisterende eiendomsstruktur. Dette er et egnet overordnet prinsipp som gir rom for en gradvis transformasjon mot et tett og urbant område.



Nyhavnas størrelse og sentrale beliggenhet er et godt utgangspunkt for en høy reiseandel til fots og på sykkel. Det legges opp til sammenhengende gang- og sykkeltraseer innenfor planområdet. Disse er planlagt slik at de naturlig kan kobles til eksisterende traseer i omkringliggende områder. Dette gir et godt nett for miljøvennlig ferdsel, og bidrar til gode forbindelser i byen.



Videre er det foreslått en sammenhengende grønnstruktur som forholder seg til omkringliggende grøntområder, sikrer tilgjengelighet til vannet og samler ulike offentlige grønne byrom sentralt gjennom bydelen.



For å sikre en effektiv avvikling av gjennomgangstrafikken mot Lade, som samtidig kan inngå i en ny bymessig kontekst, foreslås det at vegarmen (Skippergata) fra rundkjøringen (rv 706), legges om. Det foreslås også en ny atkomstgate, direkte fra denne opp mot Dora II/Trondheim Maritime Senter, for å reddykke kvartalsstrukturen og lette orienterbarheten.

## Trondheim kommune

Området inneholder verneverdig bebyggelse og kaianlegg fra andre verdenskrig, som utgjør et viktig nasjonalt kulturmiljø. Det stilles krav om at det skal utarbeides en "Kulturminneplan for Nyhavna" som skal legge rammer for bevaring av kulturmiljø og framtidig håndtering av verneverdig bebyggelse innenfor planområdet. Kulturminneplanen må foreligge før igangsetting av reguleringsplanarbeid.

I henhold til anbefalinger i utredningsrapporten "Nyhavna – to scenarier", Pir II AS, foreslås det en byggehøyde på fem til sju etasjer. Dette tilsvarer en samlet utnyttelsesgrad for hele planområdet på ca. 200 %. Til sammenligning er utnyttelsesgraden for hele Nedre Elvehavn ca 190 %. I utredningen er det foretatt en utregning av hva en slik utnyttelsesgrad utgjør, med en fordeling mellom nærings- og boligbebyggelse på ca 60/40. En slik fordeling kan gi ca 270 000 m<sup>2</sup> BRA næring og ca 200 000 m<sup>2</sup> BRA bolig, dvs ca 10 000 nye arbeidsplasser og ca 2500 nye boliger i området. Det understrekes at det ikke er gitt bestemmelser om fordelingsprosent mellom nærings- og boligbebyggelse i planforslaget.

Det kan vurderes høyere bebyggelse ytterst på Transittkaia og ved Lademoen stasjon. Høyder her skal vurderes i samsvar med høyhusrapporten.



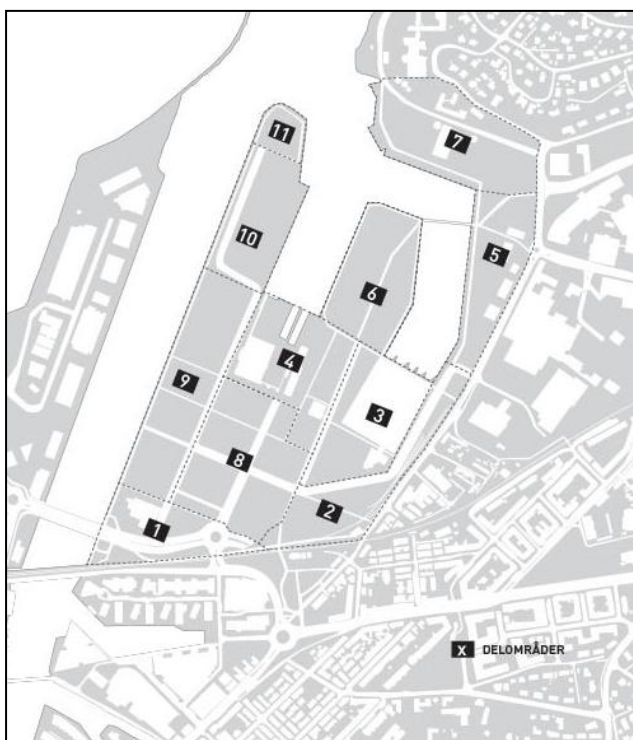
Fjernvirkning Ladehammerkaia

Med områdets sentrale beliggenhet foreslås det at parkeringskravene for Midtbyen benyttes, både for ny næringsbebyggelse (maks 0,25 p-plass pr. 100 m<sup>2</sup> kontor) og bolig (ingen krav til parkering), noe som kan lette den trafikale belastningen. Ytterligere trafikkberegninger og analyser av mulige avbøtende tiltak må følges opp i det videre planarbeidet for de ulike delområdene.

## Trondheim kommune



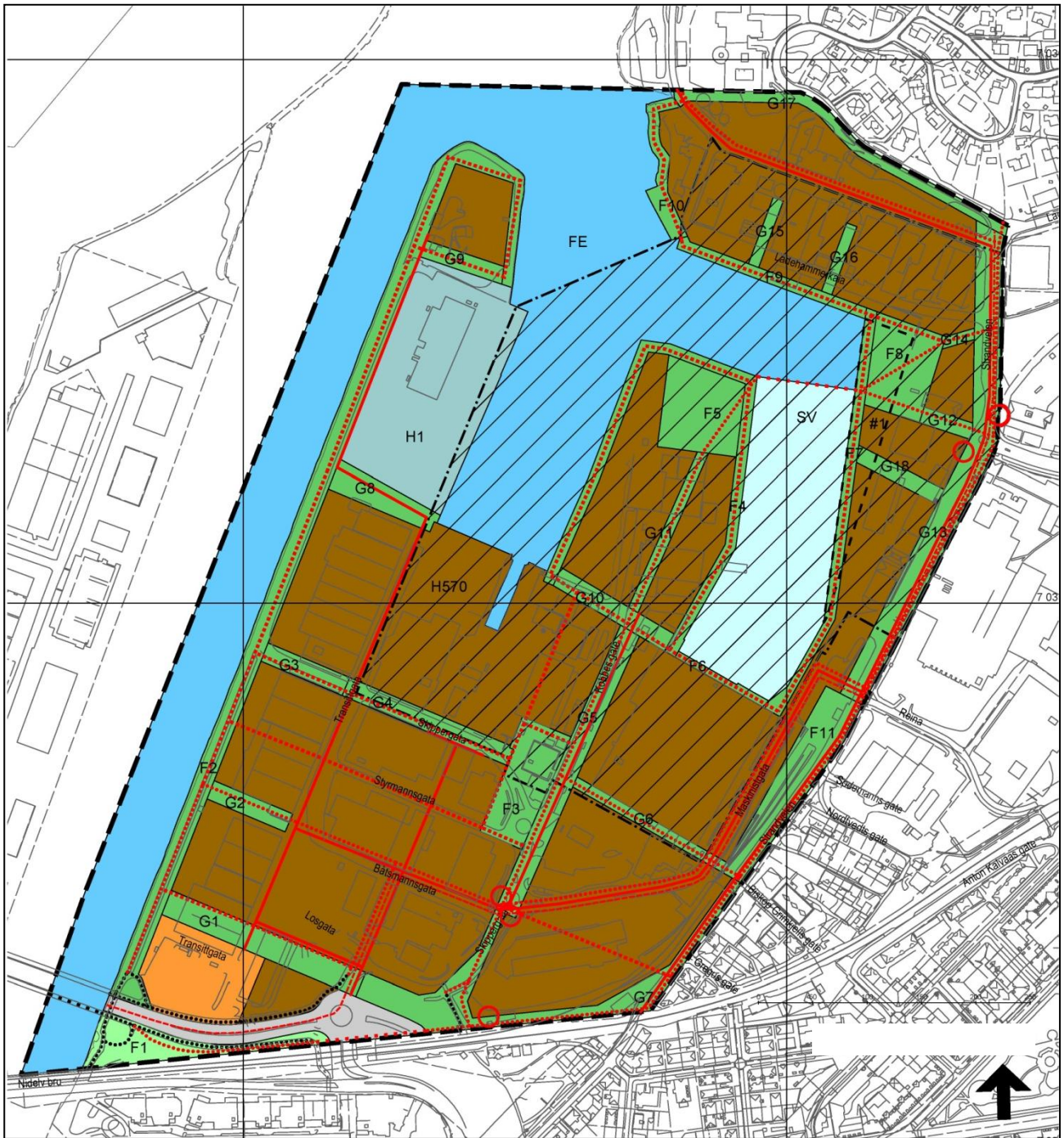
Det foreslås å tillate etablering av detaljhandel med dagligvareprofil på inntil 2000 m<sup>2</sup> BRA lokalisert i området ved Lademoen stasjon og/eller lengst nord på Strandveikaia. I bebyggelse som henvender seg mot Kobbegate bør det også tilrettelegges for utadrettet virksomhet. I retningslinjene anføres det derfor at førsteetasje bør ha en brutto gjennomsnittshøyde på 4 meter. Større handelsetableringer som kjøpesenter tillates ikke. Handel skal primært være et lokalt tilbud, og ikke utgjøre en trussel for Midtbyen som regionalt handelsentrum.



For å få etablert nødvendig offentlig infrastruktur som veger, parker og gang- og sykkeltrasèer, foreslås det reguleringsplaner for 11 ulike delområder, som alle har tilhørende rekkefølgekrav. De viktigste rekkefølgekravene, som er tillagt alle delområdene, er opparbeidelse av ny hovedgjennomfartsgate til Lade (H01) og ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget. Sistnevnte tiltak anses som vesentlig for å bedre atkomstsituasjon og tilknytning til Nedre Elvehavn og videre til Midtbyen. Denne gang- og sykkelbrua bør inngå i det overordnede sykkelvegnettet og det foreslås derfor at Miljøpakken bidrar med minimum 50 % av kostnadene for å få denne realisert. Det samme gjelder rekkefølgekrav til gang- og sykkelbru langs jernbanen fra Pirbrua til Strandveien og en oppgradering av gang- og sykkelveganlegg i Strandveien.

Kostnadene til offentlig infrastruktur er beregnet til ca. 743 mill kr, noe som tilsvarer ca. 1 600 kr pr. m<sup>2</sup> BRA av potensiell ny bebyggelse (ca. 470 000 m<sup>2</sup> BRA). For å få bedre anslag for de samlede kostnadene mht. rekkefølgekravene, og samtidig få en bedre styring på opparbeidelseskvaliteter, settes det krav til at det utarbeides et eget "Kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur", før det tillates igangsatt regulering for de enkelte delområdene. Kvalitetsprogrammet skal definere standarder og beskrive/illustrere løsninger på tiltak for den offentlige infrastrukturen.





Plankartet

## Trondheim kommune

### BAKGRUNN

#### Planoppstart

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 i henhold til:*

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

#### Planprogram og konsekvensutredninger

Planprogrammet ble vedtatt i bygningsrådet 30.8.2011.

Konsekvensutredningstemaene er justert noe underveis i prosessen, iht. hva som anses relevant i forhold planformen kommunedelplan.

Det vises til overordnet ROS analyse for kommuneplanens arealdel, datert 4.12.2012, når det gjelder følgende tema:

- Flom i vassdrag
- Flomveier og overvann
- Havnivåstigning og stormflo
- Forurenset grunn

Temaene vurderes å være utredet på tilstrekkelig nivå også for denne planen.

Det vises for øvrig til vedlegg 4, planbeskrivelse, for konklusjoner i konsekvensutredningene.

#### Sak om status og videre framdrift

I sak om status og videre framdrift, 17.4.2013 saksnr. 12/14816, vedtok bygningsrådet at følgende elementer skal vektlegges i det videre planarbeidet for Nyhavna:

- *Legge til rette for et moderne næringsområde for arbeidsintensive virksomheter, med særlig tilrettelegging for maritime næringer.*
- *Ivareta Trondheim Havns behov for kai og sjøtransport, som ledd i en helhetlig havnestruktur.*
- *Legge til rette for et framtidsrettet og attraktivt boligområde.*
- *Skape en helhetlig bydel med urbane møteplasser, servicetilbud, lokalsenterfunksjon, kulturtilbud, fritidsaktiviteter med mer.*
- *Beholde og synliggjøre kulturminner fra 2. verdenskrig, samt tilrettelegge for kunst- og kulturbaserte næringer.*
- *Se bydelen som et pilotprosjekt for tett og miljøvennlig utbygging.*
- *Skape rekreasjonsområder ved sjøen som ledd i sammenhengende grønnsstrukturer.*
- *Ivareta krav til høy arkitektonisk kvalitet.*

Rådmannen mener at disse målsettingene er ivaretatt i planforslaget. Det vises til krav om utarbeidelsen av "Kulturminneplan for Nyhavna" og "Kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur" som skal følges opp etter at planen er vedtatt.

### PROSESS OG MEDVIRKNING

Arbeidet er utført i tett samarbeid med Trondheim Havn IKS.

Et større referansegruppemøte (28.4.2011), med representanter fra aktører i området og ulike offentlige forvaltningsorgan ble avholdt i forbindelse med høring av planprogrammet.

## Trondheim kommune

Det er også avholdt et åpent seminar for berørte i området 26.04.2012. Tema for møtet var presentasjon av resultatene fra gjennomført undersøkelse blant bedriftene, samt presentasjon av resultater fra en egen workshop for en mulig transformasjon av bydelen.

Våren 2014 ble det avholdt et nytt åpent seminar, og en serie samrådsmøter med offentlige myndigheter, interessenter og berørte parter.

Det er også avholdt en rekke avklaringsmøter med ROM Eiendom, som største grunneier bortsett fra Trondheim Havn IKS og eierkonstellasjonen Nyhavna Utvikling (ROM Eiendom, Dora AS, SIVA, OBOS og TOBB).

### VIDERE OPPFØLGENDE ARBEID, HØRING OG MEDVIRKNING

Det er i forbindelse med arbeidet med kommunedelplanen vurdert om gjennomføring av infrastrukturforpliktelser i tråd med rekkefølgebestemmelser kan ivaretas gjennom etableringen av et infrastrukturselskap. En slik modell er foreslått av Trondheim Havn og ROM Eiendom, som er grunneiere til den alt vesentlige del av planområdet. En slik modell kan gi grunneierne kontraktuelle virkemidler ved en utvikling, ut over de planmessige virkemidlene som kommunen har etter plan- og bygningslovens regler. Dette kan understøtte hensynene til gjennomføringsevnen og finansiell tilrettelegging for gjennomføring av planforslaget. Slik rekkefølgebestemmelsene er utarbeidet i planforslaget, er dette ikke til hinder for at infrastrukturforpliktelser løses gjennom etablering av et infrastrukturselskap. Dette skal nå utredes videre som en mulig gjennomføringsmodell.

Rom Eiendom har startet utredningsarbeid og mulighetsstudier for deres eiendom, som en forberedelse til oppstart av et reguleringsplanarbeid.

Trondheim Havn IKS, med bistand fra Trondheim kommune, har inngått avtale om å stille med området Strandveikaia i arkitektur- og byplankonkurransen *European 13*. Dette er verdens største arkitektkonkurranse og er åpen for arkitekter, landskapsarkitekter og planleggere under 40 år. Tema for årets konkurranse er *Adaptable City*, der spesielt bruk av eksisterende bygg og anlegg skal ses i en bærekraftig og fremtidsrettet utvikling. Juryering av forslagene skjer i løpet av høsten 2015 og offentliggjøring av vinneren skjer i desember 2015. Målet for konkurransen er å få idèer til en utvikling av området med ny bebyggelse og byrom, samtidig som en synliggjøring, rehabilitering og forslag til ny bruk blir ivaretatt for den bevaringsverdige bebyggelsen (kulturminnene fra 2. verdenskrig). Det er en intensjon at vinneren skal få et oppdrag som følge av konkurransen, enten som en videre bearbeiding til et reguleringsplanforslag, et påbygg/tilbygg til verneverdig bebyggelse eller et rehabiliteringsoppdrag.

På grunn av planens virkning på mange aktører og offentlige interesse, foreslås det en utvidet høringsperiode (8 uker). I denne perioden foreslås også at det gjennomføres åpne møter og egne inviterte møter med berørte både innenfor området, eventuelt også med aktuelle utbyggingsaktører og diverse offentlige instanser (Kystverket, Statens Vegvesen, Sør-Trøndelag Fylkeskommune, Fylkesmannen, Jernbaneverket osv.).

## Trondheim kommune

### INNSPILL

Innspill til planprogrammet som er ivaretatt i planarbeidet er ikke referert her. Det vises til sak 11/144838 – Nyhavna kommunedelplan – fastsettelse av planprogram. Forhold som vil ivaretas i reguleringsplan er heller ikke tatt med.

#### Sør-Trøndelag Fylkeskommune, Enhet for regional utvikling

Påpeker at Nyhavna utgjør et kulturmiljø som har betydelig nasjonal interesse, som faglig sett helt eller delvis burde fredes etter kulturminneloven. Uansett bør miljøet som helhet sikres reguleringsmessig og defineres som egen hensynssone, tilknyttet særlige bestemmelser.

Avslutningsvis kommenteres den realistiske ambisjonen fra kulturvernensiden når det gjelder slike militæranlegg, og det konkluderes med at en musealt konserverende holdning ikke vil ha økonomisk realisme. Denne typen kulturminner "tåler" mye uten å miste sine viktigste karakteregenskaper, slik at bygningene i betydelig grad kan transformeres til nye bruksformål, i tillegg til å være underlagt vern.

*Rådmannens kommentar: Deler av planområdet er ivaretatt som hensynssone kulturminner i kommuneplanens arealdel. Dette videreføres i kommunedelplanen. Det stilles videre krav om utarbeidelse av en egen kulturminneplan for bevaring av kulturmiljø, som skal gi rammer for videre håndtering av verneverdig bebyggelse.*

#### Statens vegvesen

Påpeker at en eventuell omdisponering av arealene på Nyhavna må ta hensyn til trafikksituasjonen, og at scenariealternativene må vurderes i forhold til kapasitet og trafiksikkerhet på veganleggene.

*Rådmannens kommentar: Det er gjort en trafikkvurdering med kapasitetsberegning i forbindelse med kommunedelplanen. Konklusjonen her er at foreslått utnyttelse vil ligge helt i grenseland for hva veglenken Skippergata/ Pirbrua kan tåle, da høyresvingbevegelsen inn i krysset har en belastningsgrad på ca. 1 (all kapasitet er utnyttet). Som avbøtende tiltak foreslås parkeringskrav som i Midtbyen, og at et eget filterfelt vurderes i framtidig reguleringsplan for veglenken.*

#### Jernbaneverket

Påpeker at en frigivelse av jernbanesporene på eiendommen gnr. 439/86 er avhengig av pågående spor- og arealanalyse for Brattøra og avklaringer rundt fremtidig logistikknutepunkt. De arbeider også med planer for forlengelse av Lademoen holdeplass og påpeker at det er viktig at det avsettes tilstrekkelig areal til dette formålet. Minner til slutt om at det må settes av tilstrekkelig areal langs jernbanen for sporrensning etc. og at det bør vurderes egne retningslinjer i kommunedelplanen i forhold til inngjerding, for å hindre ulovlig kryssing av jernbanesporene.

*Rådmannens kommentar: I brev fra Samferdselsdepartementet 08.04.2014, vises det til regjeringens beslutning om at "Delt løsning", med lokaliseringalternativene Søberg og Torgård, skal legges til grunn for videre utredningsarbeid. I pressemelding fra regjeringen 04.04.2014 står det; "Trondheim by vil med nytt logistikknutepunkt sør for byen få frigjort store sentrumsnære arealer...", og det forutsettes dermed at arealer på eiendommen gnr. 439/86 kan frigjøres til byutviklingsformål i fremtiden. I kommunedelplanen er området avsatt som offentlig friområde (F11). Utvidelse av holdeplass for Lademoen stasjon forutsettes avklart gjennom reguleringsplan for delområde 2 (ROM Eiendom).*

*For å sikre en bedre gang- og sykkelvegforbindelse fra Pirbrua over til Strandveien (hovedvegnett*

## Trondheim kommune

for sykkel i dag), er det foreslått en ny g/s-vegbru (BR2) langs jernbanen som er nærmere enn 30 meter, som er byggegrense mot jernbanen, ihht. Jernbaneloven. Tiltaket må dermed sikres gjennom egen reguleringsplan, tilsvarende planarbeidet som pågår for "supersykeltrasè" langs jernbanen lenger øst.

### Kystverket Midt-Norge

Det er for Kystverket et vesentlig poeng at formålet i en vedtatt plan etter hvert skal gi forutsigbare løsninger basert på en fremtidig havnedrift i området. Påpeker de betydelige utfordringene som kan oppstå i grenseflatene mellom interessemotsetninger (for eksempel bolig - næring) og interesseavhengige strukturer (havneareal - tilkomst, annen infrastruktur) i den videre planprosessen som er skissert. Videre påpekes det at det vil være avgjørende at man koordinerer vedtak om nytt logistikknutepunkt opp mot potensialet og utviklingsrammen for Nyhavna. Kystverket mener at om et slikt integrert logistikknutepunkt ikke blir realisert, vil arealbehovet og dimensjoneringen i Nyhavna måtte tilfredsstillende de opprinnelige havnebehovene og muligens koordineres med arealet på Brattøra, og dermed gi en helt annen planføring. De mener videre at en regional samstemmighet om en felles løsning for godshåndteringen i Midt-Norge, vil gi avklarende signal om det forestående planarbeidet for ny kommunedelplan for Nyhavna.

*Se Rådmannens samlede kommentarer til Kystverket, LO, Norcem, TM-gruppen, og Unicon under.*

### LO i Trondheim

LO i Trondheim mener at det er viktig at Trondheim kommune gjennom sin areal- og næringspolitikk aktivt tilrettelegger for et mangfoldig næringsliv med industri, infrastruktur og en havn som kan videreutvikles inn i fremtiden.

*Se Rådmannens samlede kommentarer til Kystverket, LO, Norcem, TM-gruppen, og Unicon under.*

### Norcem AS

Påpeker at Norcem bedriver en betydelig virksomhet på Ladehammerkaia som ikke kan drives uten tilknytning til kai og med ordnet atkomst for store bulkbiler. Ber om at følgende utredningstema kommer til uttrykk i planprogrammet, i tråd med mandatet for planarbeidet, og at dette ses i sammenheng med etableringen av et nytt logistikknutepunkt: "Vurdere bedriftenes fremtidige behov for lokalisering i sentrumsnære områder i Trondheim, og om bedriftene er avhengige av lokaliteter med kaifront og evt kaifront i andre deler av Trondheimsregionen."

### TM-Gruppen AS/Weber Leca

De er meget uenig i planarbeidet med en ny kommunedelplan for Nyhavna og påpeker at virksomhetene på Ladehammerkaia fortsatt bør være industri. Disse virksomhetene er fullstendig avhengig av kai/sjøtransport og hevder dermed at denne beliggenheten utgjør en stor miljøgevinst.

*Se Rådmannens samlede kommentarer til Kystverket, LO, Norcem, TM-gruppen, og Unicon under.*

### Unicon AS

Unicon har for tiden to anlegg i Trondheim, ett i Fossegrenda og ett ytterst på Transittkaia. I samarbeid med Rambøll har de foretatt en miljøvurdering av de to anleggene, og hovedkonklusjonen er at Transittkaia er den mest fordelaktige mht. trafikkbelastning, forurensning og støy. Påpeker til slutt at en flytting av virksomheten fra Transittkaia vil ha negative miljøeffekter i forhold til;

- Manglende tilgjengelighet på sjønære arealer i Trondheimsområdet.

## Trondheim kommune

- Potensielle lokale ulemper knyttet til økt trafikk nær boligområder (ved en flytting til Fossegrenda?).
- Sjøtransport av råvarer må erstattes av landbaserte kjøretøyer.

Ber til slutt om at de miljømessige fordelene ved å ha en ferdigbetongvirksomhet på Nyhavna hensyntas i den fremtidige kommunedelplanen.

*Rådmannens samlede kommentarer til Kystverket, LO, Norcem, TM-gruppen, og Unicon: I brev fra Samferdseldepartementet 8.4.2014 står det bl.a.; "Samferdselsdepartementet er kjent med at Trondheim Havn IKS har startet opp et arbeid knyttet til ev ny framtidig lokalisering av hovedhavn for Trondheim." Gjennom nylig vedtatt kommuneplan for Orkanger, er det på Grønøra Vest avsatt areal for etablering av ny regionhavn for containerhåndtering og ro-ro. Det er imidlertid ikke avsatt nye industriarealer på Orkanger, og en relokalisering av industriaktivitet fra Trondheim til Orkanger er derfor lite påregnelig. Trondheim Havn arbeider målrettet og systematisk for å ivareta havnerelaterte arealer og utviklingsmuligheter innenfor selskapets eierkommuner. Den største utfordringen i dag er at det ikke foreligger arealer å flytte den industribaserte aktiviteten til utenfor Trondheim kommunes grenser. Industribasert havneaktivitet innenfor eksisterende havneområder på Ila og Pir II, må derfor påregnes intensivert for at man skal realisere formålene for kommunedelplanen for Nyhavna.*

*I den forbindelse er det pekt på at det i fremtiden er behov for en prosjekt- og beredskapshavn på Transittkaia, mens annet industrigods (sement, stål etc.) på sikt kan lokaliseres andre steder. Så lenge annen lokalisering for disse virksomhetene ikke er funnet, må imidlertid forslag til ny arealbruk til enhver tid vurderes opp i mot gjeldende virksomheters muligheter til å drive rasjonelt og i forhold til rammebetingelsene de innehar. Som en del av konsekvensutredningen er det gjort en vurdering av eksisterende bedrifters fremtidige lokaliseringsbehov (Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav, okt 2012). Den gjennomførte undersøkelsen 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. Rapporten konkluderer slik mht. hvordan videre prosess skal håndteres: "Involvering og samarbeid med virksomhetene på Nyhavna må starte umiddelbart etter at politiske vedtak er fattet. Det må være en åpen og inkluderende prosess hvor det tilrettelegges for hver bedrift. Der hvor det er samsvar mellom bedriftenes 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".*

*Annen arealkrevende næringsaktivitet som ikke har behov for havn, må tilbys arealer f eks på Torgård, eller andre egnede arealer avsatt i kommunen eller i IKAP.*

### Arkivverket Riksarkivet

Påpeker at tidligere brev fra ordføreren (12.9.2003) ga visse lovnader om en videre utvikling/transformasjon av området og at dette var en del av beslutningsgrunnlaget for etableringen på Nyhavna. Påpeker videre at innstillingen fra Familie-, kultur- og administrasjonskomiteen (Inst.S nr. 39-2002-2003) ga signaler om å etablere en "kulturklynge" på Nyhavna. Riksarkivet mener dette innebærer at det må skje en forsert bymessig transformasjon med etablering av kultur-, forsknings- og undervisningsinstitusjoner i området. Påpeker også at infrastrukturen ikke må føre til økt støybelastning som kan påvirke arbeidsforholdene for ansatte og besøkende til lesesalene. Er positiv til at det legges opp til å etablere en verneplan for kulturminnene i området.

*Se Rådmannens samlede kommentarer til Riksarkivet og Dora under.*

## Trondheim kommune

### Dora AS

Dora AS mener det er viktig at det nå settes full kraft i prosessen med å utvikle Nyhavna til en urban og spennende bydel. Påpeker også at det er blitt utviklet en kraftfull kulturklynge i området, hvor de selv har tatt en aktiv rolle.

*Rådmannens smlede kommentarer til Riksarkivet og Dora: Planforslaget legger opp til en storstilt bymessig transformasjon hvor det er en ambisjon at kulturformål og kulturminnene vil prege den videre utviklingen. Sentralt i planforslaget er bl.a. forslaget om en bydelspark ved Fyringsbunkeren, som forhåpentligvis kan utvikles som et kulturelt knutepunkt. Cirka Teater har i dag sine produksjonslokaler her, og har med støtte fra Trondheim kommune og Trondheim havn planer om å videreutvikle bygget til å inneha også mer utadrettede aktiviteter, for eksempel en "scenekunstarena for barn".*

### Professor Bjørn Røe

Har negative synspunkter til utvikling av havneområdene generelt. Mener at det langs sjøen bør bygges i maksimalt 4 etasjer for at Trondheimsfjordens horisontale kvaliteter skal komme til sin rett fra de fleste steder i byen.

*Rådmannens kommentar: Nyhavna inngår som et av de viktigste byutviklingsområdene iht. Trondheim kommunes byplanstrategi for videre byomforming og fortetting i sentrale områder, og bør dermed bygges ut med en høy tetthet. I utredningen "Nyhavna: To scenarier" (Pir II AS, 03.10.2014) som har til hensikt å teste virkninger av ulike bebyggelsesstrukturer, tettheter og byggehøyder, mener rådmannen at det er tilrådelig med byggehøyder opp til 7 etasjer på Nyhavna. Videre reguleringsplanlegging må imidlertid vurderes særskilt med hensyn til byggehøyder for de ulike delområdene.*

### Samrådsmøter med offentlige myndigheter, interessenter og berørte parter, 29.04.2014

Spørsmål og innspill til planprogrammet ble i stor grad svart ut på møtene. Innspill som var sammenfallende med innspill til planprogrammet, er det redegjort for i kommentarene over.

Enkelte innspill refereres og kommenteres her, da de representerer nye eller forsterkede momenter inn i planarbeidet.

### Jernbaneverket

Påpeker at det skal utarbeides arealbehovsanalyse om fremtidige sporbehov, men antar at arealer på Nyhavna kan frigis på sikt.

*Rådmannens kommentar: Signaler om at sporarealene på Nyhavna kan frigis, er nye og rådmannen ser frem til en snarlig avklaring gjennom pågående arealbehovsanalyse.*

### LO

Mener at fortetningsstrategien på bekostning av arealkrevende industri med havnetilknytning, er feilslått. Påpeker at mange bedrifter virker sammen og at det skjer endringer hele tiden – dette er også byutvikling. Påpeker videre at det vil være en stor utfordring å kombinere boliger samtidig som det skal være industriaktivitet i området – byutvikling er mer enn å bygge boliger! Ved en tillatelse til bolig vil aktiviteter presses ut og arealer for industriaktivitet vil være tapt for alltid. Stiller også spørsmål ved om Trondheim Havn har tenkt igjennom at det avsettes så lite kaiareal i fremtiden.

## Trondheim kommune

*Rådmannens kommentar: I hovedsak er innspillet svart ut i tidligere kommentarer, men igjen kan det presiseres at dette er en langsiktig plan, hvor det er en forutsetning at Industribasert havneaktivitet får en relokalisering innenfor eksisterende havneområder på Ila og Pir II, og at annen næring må finne ny lokalisering enten i Trondheim eller i Trondheimsregionen. Ved en intensivering av havnas arealer i Trondheim, vil bedrifter som har sitt hovedmarked i Trondheim (for eksempel stål, sement, ferdigbetong, vegsalt etc), fortsatt kunne ligge sentralt og minimere sitt transportbehov.*

*Gjennom krav til egne reguleringsplaner for de enkelte delfeltene, må for hver av disse vurderes om det er tilrådelig med boliger. Støy, trafikkikkerhet, uteromsnormer etc vil være sentrale forhold som må utredes spesielt.*

### **RÅDMANNENS VURDERING OG KONKLUSJON**

Utvikling av Nyhavna er etter rådmannens oppfatning et viktig grep som konkretiserer kommuneplanens arealdel 2012-2024 og skaper muligheter for byutvikling som følger opp kommunens hovedmål i kommuneplanens samfunnsdel av 2009-2020, samt prinsippene angitt i statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging av 26.9.2014 om planlegging for kompakte byer med redusert transportbehov.

Nyhavna har god kontakt med Trondheimsfjorden, gode solforhold og nærhet til attraktive rekreasjonsområder på Lade. Planen legger til rette for etablering av et nettverk av parker og byrom med bedre forbindelser til omkringliggende områder. Dette vil berike byens totale rekreasjonsmuligheter, gi mange nye møtesteder og aktivitetstilbud og sikre en sammenhengende sjøpromenade fra Trolla til Ranheim. Kollektivknutepunkt på Lademoen stasjon og bussrutetilbud gir god kollektivtilgjengelighet, mens de sentrale sentrumsområdene i Midtbyen, Bakklandet og Solsiden bare ligger noen minutter unna både til fots og med sykkel. Her er alt av tjenestetilbud, kulturtilbud, arbeidsplasser og handelstilbud innen rekkevidde og gjør det enkelt å kunne leve miljøvennlig uten bil. Planområdet umiddelbare tilknytning til hovedvegssystem gir sammen med områdets betydelige størrelse gode vilkår for en bymessig utvikling. Et bredt spekter av virksomheter, boliger og tjenestetilbud etablert her, vil skape et potensial for verdiskapning og næringsutvikling som vil styrke byens posisjon som regionalt hovedsete og Norges 3. største by.

Forutsetningen for utvikling på Nyhavna er at havnearealer frigjøres og transformasjon skjer i et langsiktig perspektiv. Området inneholder havnefunksjoner og industribedrifter som må finne en ny plassering enten i Trondheim eller i nabokommuner, og må vurderes i sammenheng med IKAP og avklaringer rundt regionalt logistikknutepunkt. Deler av dagens aktivitet utredes relokalisert innenfor eksisterende havne- og industriområder i Trondheim. Rådmannen er positiv til at den bynære havneaktivitet effektiviseres og arealmessig begrenses, slik at sentrumsnære arealer frigjøres. Samtidig er rådmannen inneforstått med at dette er krevende prosesser som medfører endrede forutsetninger for de nærings- og industriaktivitetene som blir berørt. Rådmannen peker også på at urban utvikling og havneaktivitet side ved side ikke er uproblematisk. Det bør derfor fortsatt være et nært samarbeid mellom Trondheim kommune og Trondheim Havn IKS for å sikre en god, helhetlig utvikling med minst mulig negative ringvirkninger.

Det stilles krav til at det utarbeides miljøoppfølgingsprogram, kulturminneplan og kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur (bl.a. offentlige byrom, gater, søppelug, ledningsnett m.v.) før det kan igangsettes detaljregulering innenfor området. Det vil gjøre at man kan få bedre kontroll med kvaliteten på gjennomføringen og bedre oversikt over kommunens eget ansvar og kostnader i utviklingen av området.



## Trondheim kommune

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen. Oppstart av planarbeidet er lovlig annonsert og berørte parter er varslet på forskriftsmessig måte.

Rådmannen anbefaler på dette grunnlaget at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og legges ut på høring.

Rådmannen i Trondheim, 2.12.2014

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad  
byplansjef

Per Arne Tefre  
Saksbehandler

### *Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg:

Vedlegg 1: Plankart, datert 24.11.2014

Vedlegg 2: Bestemmelser og retningslinjer, datert 24.11.2014

Vedlegg 3: Vedlegg til retningslinjer og bestemmelser: Rekkefølgekrav, datert 24.11.2014

Vedlegg 4: Planbeskrivelse med konsekvensvurderinger, datert 24.11.2014

Vedlegg 5: Rapport "Eksisterende bedrifters fremtidige lokaliseringsbehov", datert oktober 2012

Vedlegg 6: Rapport "Byutvikling i havneområder", datert mars 2013

Vedlegg 7: Utredning "Nyhavna - to scenarioer", Pir II AS, datert 3.10.2014

Vedlegg 8: Utredning "Nyhavna – scenario 1", Pir II AS, datert 6.11.2014

Vedlegg 9: Geoteknisk rapport, Rambøll, datert 10.12.2009

Vedlegg 10: Utredning "Trafikkvurdering med kapasitetsberegning", Multiconsult, datert 3.10.2014

Vedlegg 11: Utredning "Vurdering av støy fra trafikk", Multiconsult, datert 3.10.2014

Vedlegg 12: Planprogram, datert juli 2011

Vedlegg 13: Analysehefte, datert juli 2011