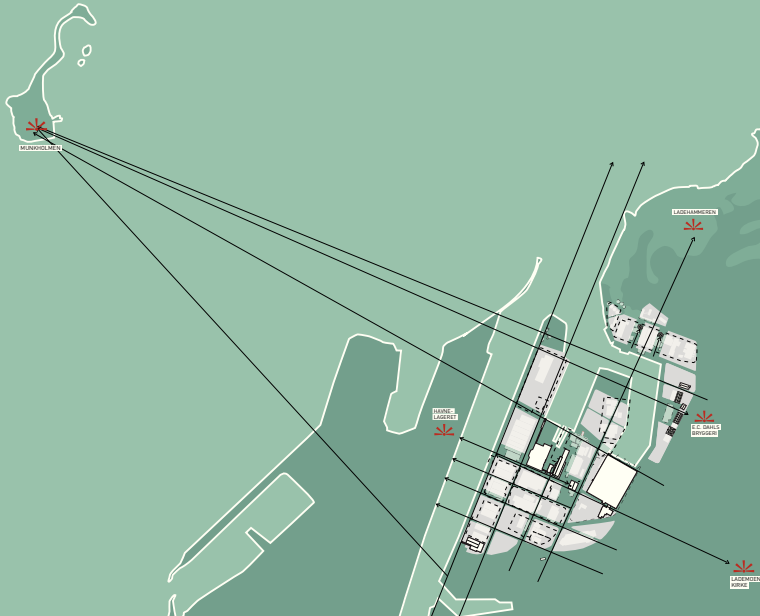




TRONDHEIM KOMMUNE



NYHAVNA

KOMMUNEDELPLAN

PLANBESKRIVELSE

MED KONSEKVENSVURDERINGER
BYPLANKONTORET, FEBRUAR 2016





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.

Med sin nærhet til Midtbyen er det hensiktsmessig å utvikle Nyhavna til tettbygd by, og utnytte den attraktive beliggenheten mot sjøen til byens beste.

En slik omdanning vil styrke Midtbyen som regionens identitetsbærer og viktigste handels- og kultursentrum. Den vil dessuten underbygge et godt samspill mellom byutvikling og kunnskapsutvikling innenfor Kunnskapsaksen, og bidra til å følge opp ambisjonene i Miljøpakken om økt grad av miljøvennlig transport, med høy grad av kollektivtilgjengelighet og gode gang- og sykkelforbindelser.

Dette er i tråd med overordnet plangrunnlag og kommunens øvrige visjoner og målsettinger om å utvikle byen til en internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby, en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig og en inkluderende og mangfoldig by.

Planen skal legge til rette for en tett, urban struktur med bolig, næring, service, kulturinstitusjoner og rekreasjonsanlegg.

Dette skal skje i samspill med områdets eksisterende kulturminner. Nyhavna har et særegent kulturmiljø med historisk sentrale krigsminner som bør prege bydelen også i fremtiden, både gjennom synliggjøring og bruk.

Havneområdene i Trondheim er inne i en omfattende prosess for avklaring av framtidig industri- og havnevirksomhet. Relokalisering av virksomheter, fortetting og effektivisering av havneområdene er under utredning.

Omdanning av Nyhavna med diverse lager og industrivirksomheter i drift kan bli en utfordring.

Ny utvikling og arealbruk er vurdert opp mot behovet for fremtidig sjøtransport og kaikapasitet, og det er avsatt et avgrenset areal til en fremtidig prosjekt- og beredskapshavn på Transittkaia. Dette sammen med intensivert industribasert havneaktivitet innenfor eksisterende havneområder på Ila og Pir II og utvikling av havnefasiliteter andre steder i regionen, er vurdert som tilstrekkelig for å ivareta byens og regionens havnebehov. Annen arealkrevende næringsaktivitet, som ikke har behov for havn, må lokaliseres til andre egnede arealer avsatt i kommunen eller i Interkommunal arealplan.

Utvikling av Nyhavna er etter rådmannens oppfatning et viktig grep som bidrar til å sikre en langsiktig god og bærekraftig byutvikling i tråd med Plan- og bygningsloven, nasjonale forventninger og overordnede strategier for Trondheim og Trondheimsregionen om å planlegge for kompakte byer med redusert transportbehov. Planen er også et egnet tiltak for å følge opp bymiljøavtalen for perioden 2016-2023 mellom staten, Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Trondheim kommune som ble offentliggjort 12.2.2016, der all vekst i trafikken skal skje med gange, sykkel- og kollektivtrafikk.

Rådmannen mener at kommunedelplanen for Nyhavna fastlegger et klassisk og robust byplankonsept som danner et godt grunnlag for byutvikling som vil kunne stå seg over tid. Gjennom utarbeidelsen av etterfølgende programmer og detaljreguleringer vil man få konkretisert kvaliteter og fastlagt ytterligere rammevilkår som vil kunne lede fram til en god gjennomføring av et svært viktig byutviklingsområde for byen.

Einar Aasved Hansen
Kommunaldirektør,
byutvikling

Hilde Bøkestad
Byplansjef



1:

Forholdet til
overordnet
plan

s. 6-7

2:

Planområdet,
eksisterende
forhold

- Beliggenhet og avgrensning :2a
- Dagens arealbruk :2b
- Stedets karakter og kulturmiljø :2c
- Infrastruktur :2d
- Natur og miljø :2e

s. 10-11

s. 12-15

s. 18-19

s. 20-23

s. 24-27

3:

Beskrivelse av
kommunedel-
planen

- Hovedgrepene i kommunedelplanen :3a
- Offentlige rom :3b
- Transport :3c
- Miljø og bærekraft :3d
- Framtidig sentrumsformål :3e
- Inndeling i delområder :3f

s. 30-35

s. 36-41

s. 42-45

s. 46-49

s. 50-55

s. 56-57

4:

Virkninger av
kommunedel-
planen

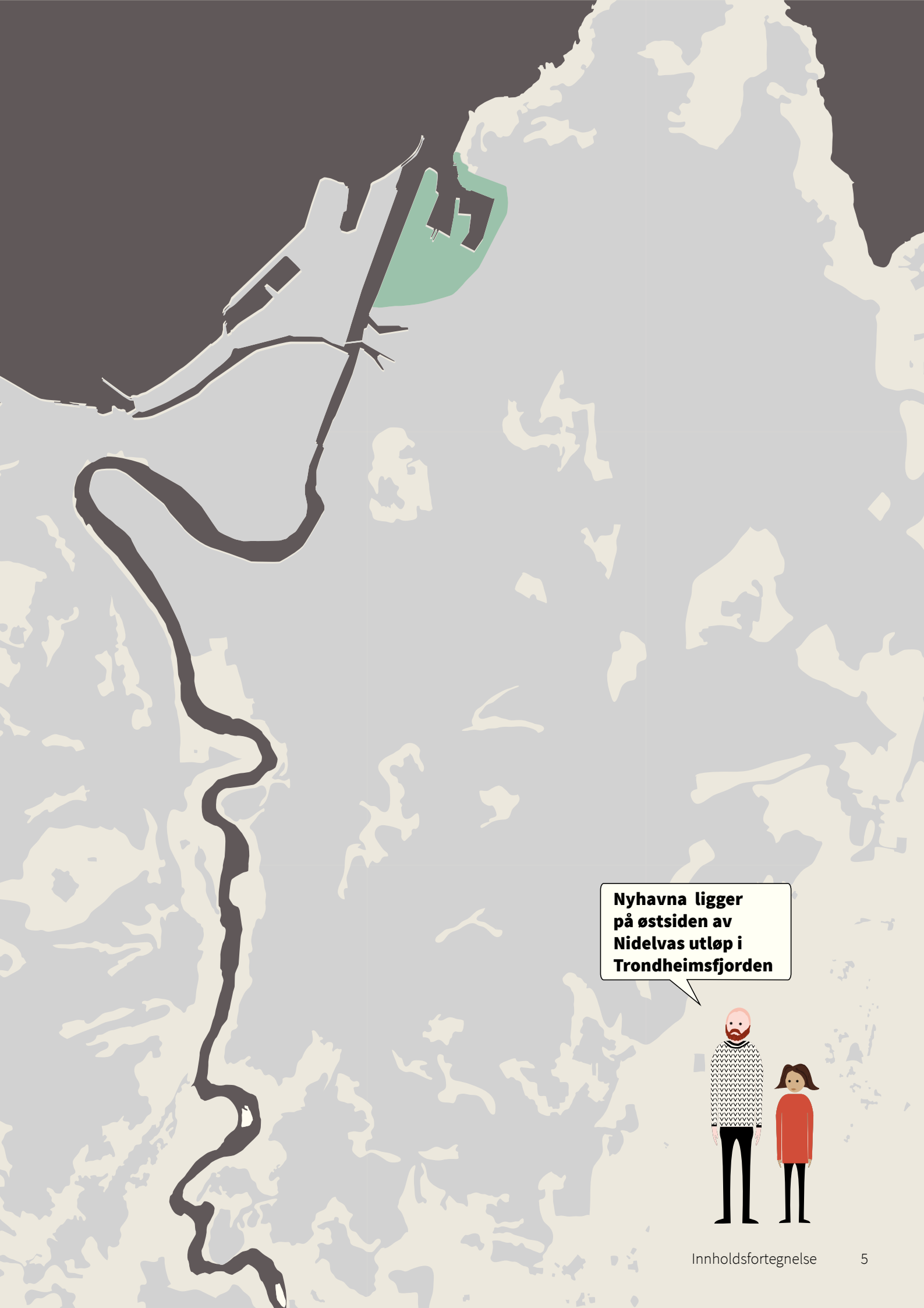
- Samfunnsmessige konsekvenser :4a
- Konsekvenser for bylandskap og byform :4b
- Konsekvenser for natur og miljø :4c
- Videre framdrift :4d

s. 60-61

s. 62-71

s. 72-73

s. 74-75



**Nyhavna ligger
på østsiden av
Nidelvas utløp i
Trondheimsfjorden**



1:

Forholdet til overordnet plan

OVER: Nyhavna er vist i KPA 2012-2024 som båndleggingszone i påvente av kommunedelplan for Nyhavna

Kommuneplanens arealdel 2012 – 2024 (KPA) viser planområdet for Nyhavna som båndleggingszone i påvente av vedtak av ny kommunedelplan. Nyhavna er et av de viktigste byutviklingsområdene i henhold til Trondheim kommunes byplanstrategi for videre byomforming i sentrale områder, det vil si 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

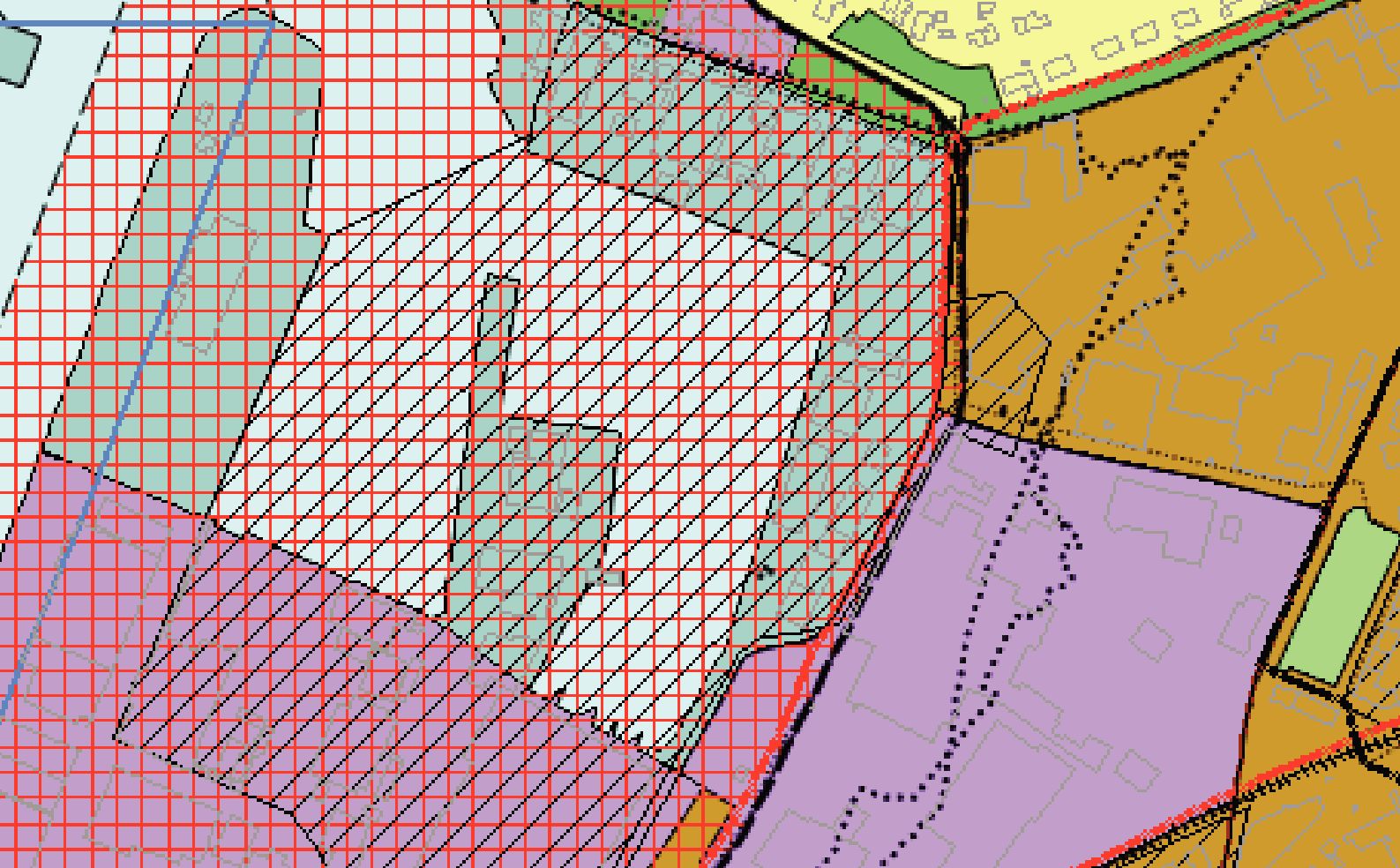
pulserende byliv.

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 utnytting. Områder for sentrumsformål skal ha høy utnytting, minimum 160 % BRA. Ved regulering av boliger skal det være minimum 10 boenheter pr. dekar. Tyngre industri- eller lagervirksomhet tillates ikke.

Høy utnytting 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.

Kommuneplanens arealdel legger premisser for planarbeidet. Tilrettelegging for myke trafikkanter og kollektivtrafikk



gjennom fortetting av byen og strengere parkeringspolitikk er blant de overordnede grepene i arealdelen. Disse kan sees i sammenheng med vedtatt politikk i blant annet Miljøpakken, Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen, og kommunens klima- og energihandlingsplan

Kommuneplanens arealdel ligger til grunn for planforslaget. Det er verdt å merke seg at viktige tema som allerede er ivaretatt gjennom bestemmelsene i KPA ikke gjentas i kommunedelplanens bestemmelser. Bestemmelsene i kommuneplanens arealdel gjelder der det ikke er motstrid med kommunedelplanens bestemmelser.

Kommunedelplanen avviker fra kommuneplanens arealdel på temaet parkering. Parkeringskravet er foreslått innstrammet i forhold til krav i KPA. Formålet med dette er å redusere trafikkbelastningen. Med en anslått utnyttelse innenfor planområdet, vil trafikkmengden ligge helt i grenseland for hva veglenken Skippergata kan tåle. Redusert parkeringsdekning er et godt virkemiddel for å få ned trafikkvolumet.

Øvrige reguleringsplaner innenfor planområdet er som følger:

- **R20130046, Detaljregulering deponi Nyhavna**
Reguleringsplanen omfatter deponier for forurensete masser, både som sjøbunnsdeponi og strandkantdeponi i havneområdet Nyhavna.
- **R0384J, Reguleringsplan Skippergata 14, 439/3 m. fl.**
Planforslaget legger til rette for etablering av Trondheim Maritime Senter AS
- **R20090007, Detaljregulering Transittgata 4, Losgata 3-5, Nyhavna brannstasjon**
Reguleringsplanen legger til rette for ny brannstasjon med tilliggende havneområde i sjø.
- **R3084D, Reguleringsplan for Dora I**
Reguleringsplanen legger til rette for forretning, kontor og offentlig bebyggelse sør for Dora I og forretning, kontor og industri vest for Dora I. Kommunedelplanen for Nyhavna gir ingen direkte utbyggingsmulighet.



2:

Planområdet,
eksisterende
forhold

Da planprogrammet til kommunedelplan for Nyhavna ble lagt ut til offentlig ettersyn i 2011, var bakgrunns materialet for planprogrammet samlet i dokumentet Analysehefte, datert juli 2011. Her ble blant annet eksisterende forhold

beskrevet og illustrert. I planbeskrivelsen til kommunedelplan for Nyhavna, slik den nå foreligger til sluttbehandling, gjentas utdrag av analyseheftet. Planområdet er i hovedsak ikke endret siden 2011, med unntak av enkelte forhold som beskrives i det etterfølgende.



Rett øst for Nyhavna ligger det byøkologiske forsøksområdet Svartlamon.





Beliggenhet og avgrensning :2a

*OVER: Fra
Transittkaia ser
man Nidelvas
møte med
Trondheimsfjorden*

*MOTSATT SIDE:
Avgrensning av
planområdet*

Planområdet befinner seg øst for Nidelvas utløp i Trondheimsfjorden, med Ladehammeren og tilhørende villabebyggelse mot nord. Øst for planområdet ligger industri- og næringsbebyggelse, som også til dels er i en transformasjonsprosess til sentrumsformål/ bolig. Sørøst for planområdet finner man det byøkologiske forsøksområdet Svartlamon. Jernbanen avgrenser planområdet mot sør, mot det tilgrensende byutviklingsområdet Nedre Elvehavn.

Nyhavna kan betraktes som et overgangsområde mellom det grønne friområdet på Ladehalvøya, transformasjonsområdene Lilleby/Ladalen og senterstrukturen på Nedre Elvehavn. Planområdet er på ca. 350 daa. Plangrensen ligger midt i Nidelva i vest, i Strandveien i øst, jernbanen i sør og Ladehammerveien i nord. Landarealene i planområdet ligger på utfyllinger i sjøen, 3,5 – 4 m over havoverflaten.





Dagens arealbruk :2b

OVER: Kranene på Nyhavna er kjente landemerker som gir området karakter og identitet

Planområdet er i dag et industri- og næringsområde med aktiv havnevirksomhet. Havneområdet med havnebasseng og kaier er sentralt i planområdet. Området rundt havnebassenget er preget av store bygninger som hovedsakelig brukes til industri, næring og lager. Det er i tillegg etablert en del kulturinstitusjoner som følge av tilgang på billige lokaler og nærheten til det kreative miljøet på Svartlamon. Trondheim Havn er grunneier på de fleste av tomtene på Nyhavna.

Bygningene Dora I og Dora II med ubåtdokkene og andre gjenværende bygninger fra andre verdenskrig setter et markant preg på området. I Dora I er det hovedsakelig ulike arkiv; både

Trondheim kommune, Statsarkivet og St. Olavs hospital leier lokaler her og i nybygget ved siden av Dora I. Det er fortsatt vann i de gamle ubåtdokkene under bygningsmassen, noe som gir stabil temperatur og luftfuktighet egnethet for arkiv og spesielle lagerfunksjoner. I Dora II er det maritim virksomhet knyttet til testing og vedlikehold av båter og maritimt utstyr. Ved siden av Dora II er Trondheim Maritime Senter nylig ferdigstilt. Her har Trondheim Havn nye kontorlokaler, og det vil også være ulike virksomheter innen maritim virksomhet, som blant annet inkluderer produktutvikling, produksjon og vedlikehold av båter.

I tillegg til krigsminnene er kranene på Transittkaia og Kullkranpiren sentrale



landemerker på Nyhavna, og Kullkranpiren er en del av den opprinnelige havneplanen fra 1912.

Nyhavna har i dag funksjon som industrihavn på linje med Ila havneområde. Om lag 1/3 av det samlede planområdet benyttes i dag av aktører som gjør vesentlig bruk av sjøverts transport. Mange av disse industriaktørene håndterer store volumer av bulkbasert gods. Dette er i stor grad sentrale vareslag som Trondheim er avhengig av, slik som betong, salt, stål, sand og stein. Tilsvarende håndteres relativt store volumer av gjenvinningsprodukter og forurenset masse som utgående last over dette havneområdet.

De største aktørene på Nyhavna omfatter Unicon AS, Norsk stål AS og Norcem AS.

Sjøverts inngående transport gir markedet konkurransedyktige leveranser av disse produktene samtidig som dette avlastet vegsystemene i regionen for store volumer av tunge kjøretøy.

Forholdet mellom Trondheim Havn, festere og leietakere på Nyhavna reguleres av inngåtte festeavtaler og leieavtaler. Festeavtalene har til dels lang varighet, og er inngått med forutsetning om at bruk av eiendommen skal være havnerelatert. Selskapets formål er å støtte opp under sjøverts transport. Trondheim Havn er et interkommunalt selskap, som eies av Trondheim kommune sammen med ti andre kommuner i regionen.

OVER: Nyhavna er et havne- og industriområde i aktiv drift.

Eksisterende feste- og leiekontrakter på Nyhavna



BYGG

- BYGG TRONDHEIM
- HAVN EIER
- ANDRE EIERE

FESTEDE TOMTÉR

- 40 ÅR
- 30 ÅR
- 20 ÅR
- 10 ÅR

LEIE-TOMTÉR

- LEIE-TOMTÉR



Stedets karakter og kulturmiljø

:2c

*OVER:
Havnalageret på
Pir II, klassifisert
som et bygg med
antikvarisk verdi, v
er fondmotiv i
Skippergata.*

*MOTSATT SIDE:
Eksisterende
bebyggelse
og antikvarisk
klassifisering*

Havnebassenget inngår i ”områder for vern av sjø og vassdrag” i kommuneplanens arealdel. Nyhavna har i dag romslige kvartaler med løst organisert bebyggelsesstruktur, praktisk tilrettelagt for havne- og industrivirksomhet.

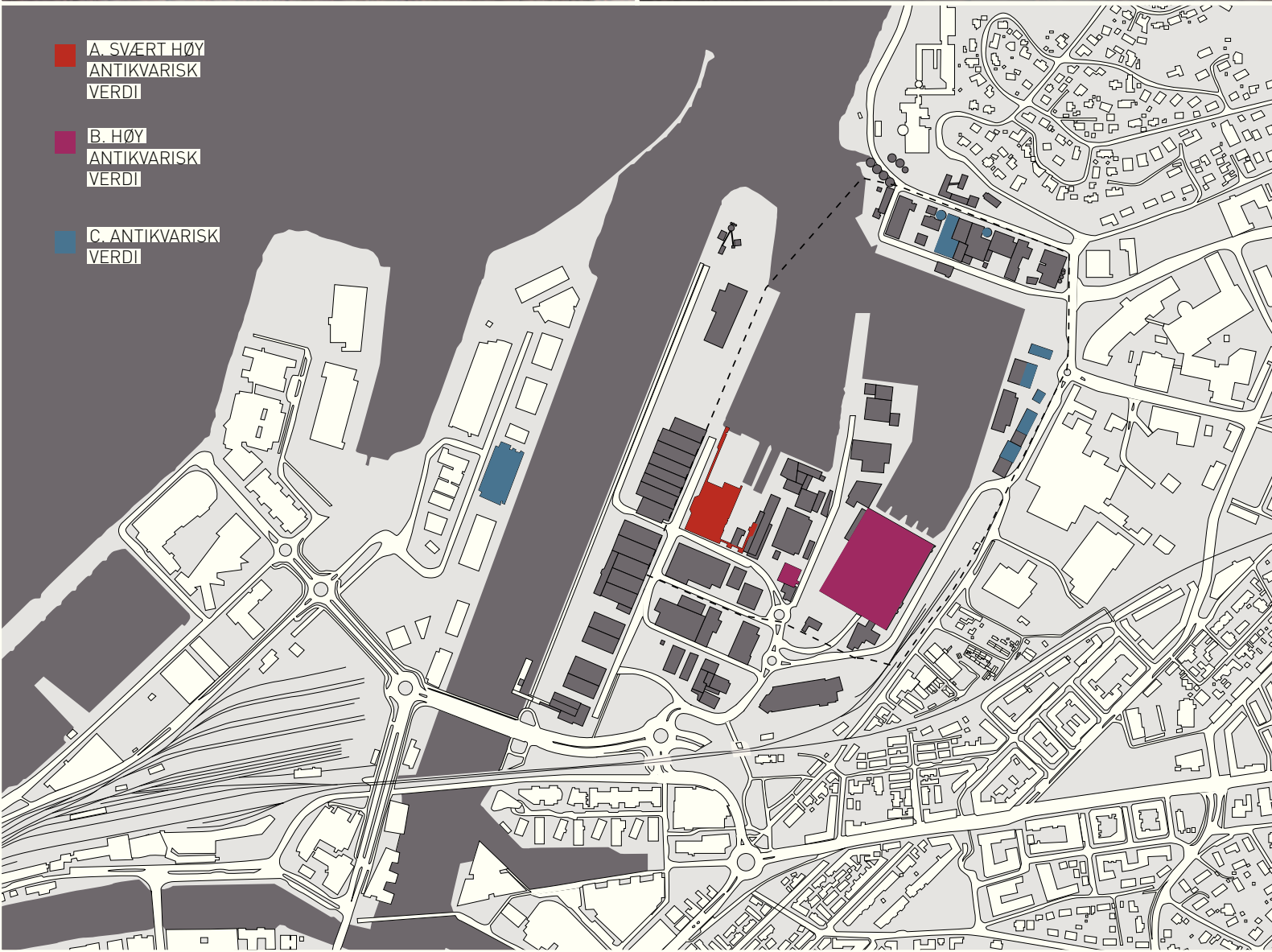
Dora-anleggene på Nyhavna er oppført i Riksantikvarens NBI-register, en database for kulturmiljøer av nasjonal interesse. Der beskrives de på følgende måte: ”Dora-anleggene er en enestående fysisk manifestasjon av den tyske militære tilstedeværelse i landet i årene 1940-45. Området er et sjelden godt bevart miljø av sin type også i internasjonal sammenheng.” De massive ubåtbunkerne, men også

flere verkstedsbygninger, enkelte mindre bunkere, diverse tekniske installasjoner, basseng og kaier, utgjør som helhet i dag et svært spesielt krigsminne. Nyhavna må i dag derfor betraktes som et høyt prioritert verneområde. Byantikvaren har foretatt antikvarisk klassifisering av bygningene på Nyhavna. Dora II har antikvarisk verdi A, og de øvrige bygningene har verdi B og C.

Trondheim Havn har fått utført flere tilstandsvurderinger av kaiene på Nyhavna. Disse viser at flere av kaiene er i dårlig stand når det gjelder fundamentering og front mot sjø, og at de bør rehabiliteres eller rives. Dette gjelder deler av Transittkaia, Kullkranpiren, Strandveikaia og Ladehammerkaia.



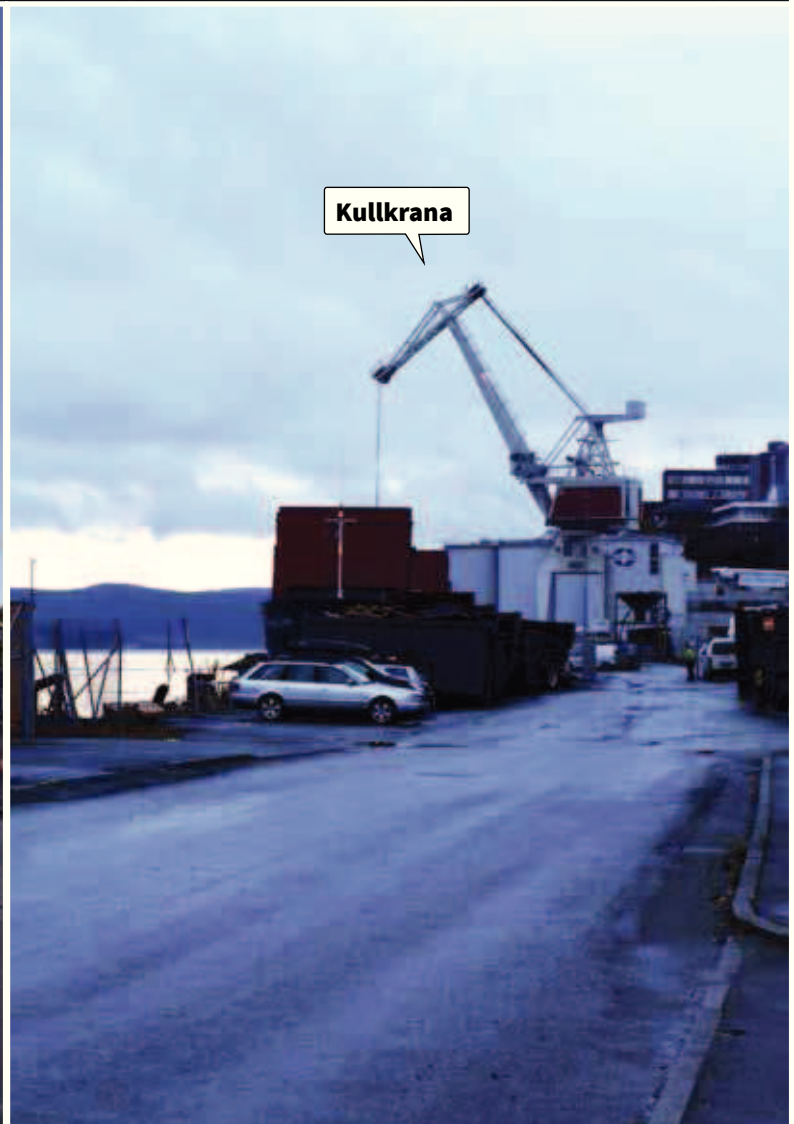
Eksempel på viktig sikotlinje: Spiret til Lademoen kirke er synlig fra Skippergata.





**Dora I ruver over
Jernbaneparken
og Svartlamon.**







Infrastruktur :2d

TRAFIKKFORHOLD

Det er to hovedkjøreadkomster til planområdet i dag: fra Stiklestadveien i øst og fra rundkjøring i sør via henholdsvis Rv706 i tunnel fra Strindheim, fra Skippergata (under jernbanen) fra sør og via Pirbrua fra vest. I tillegg er det sekundæradkomster fra Ladehammerveien nordfra. Dagens situasjon viser at trafikkavviklingen fungerer godt i rundkjøringen Skippergata x Pirbrua x Rv706.

GANG OG SYKKEL

Nyhavna er i dag ikke tilrettelagt for gang- og sykkeltrafikk. Det er noe fortausareal i området, men ikke nødvendigvis til de mest aktuelle målpunkt. Dora I og Fyringsbunkeren er de viktigste målpunktene innenfor planområdet for

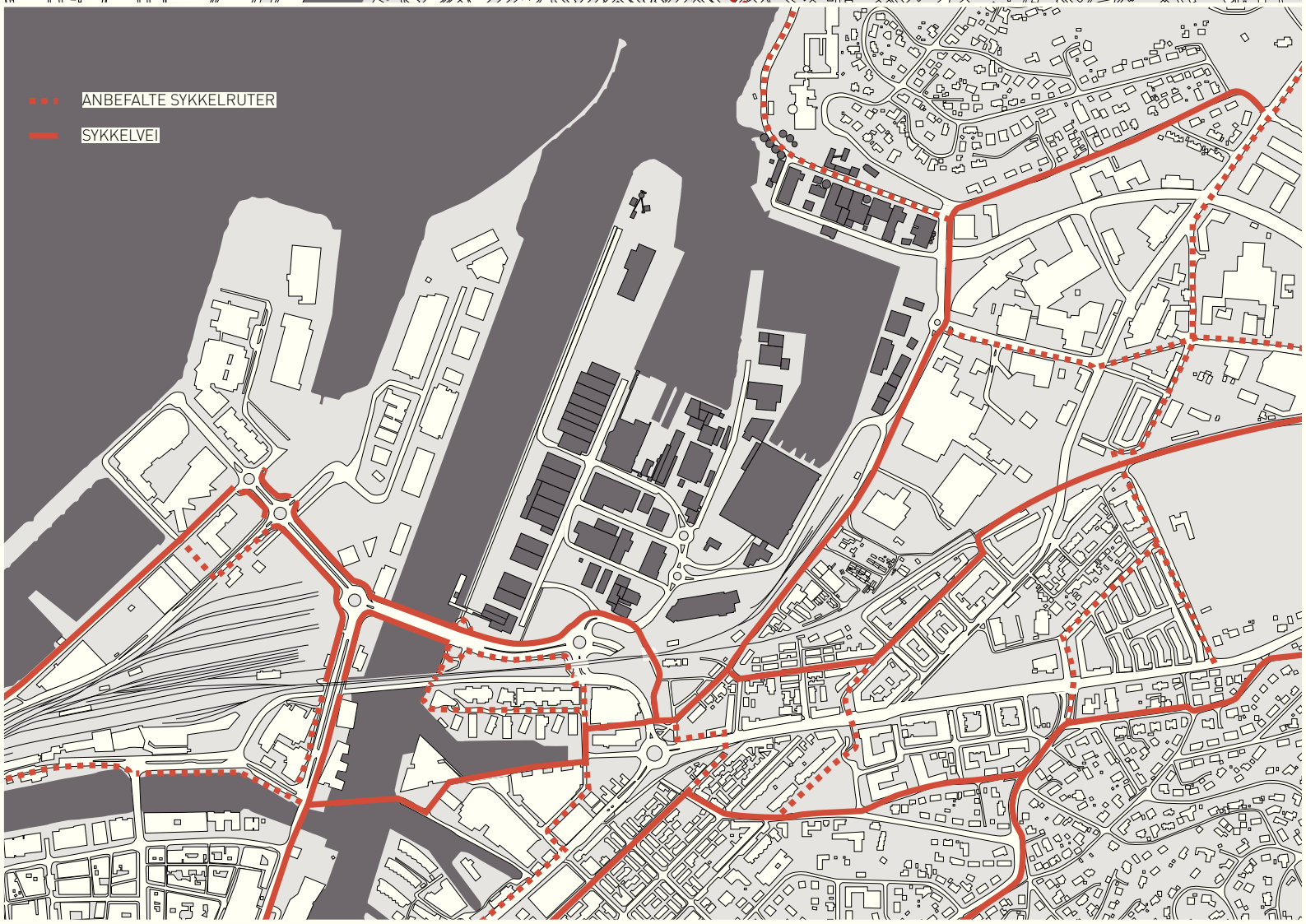
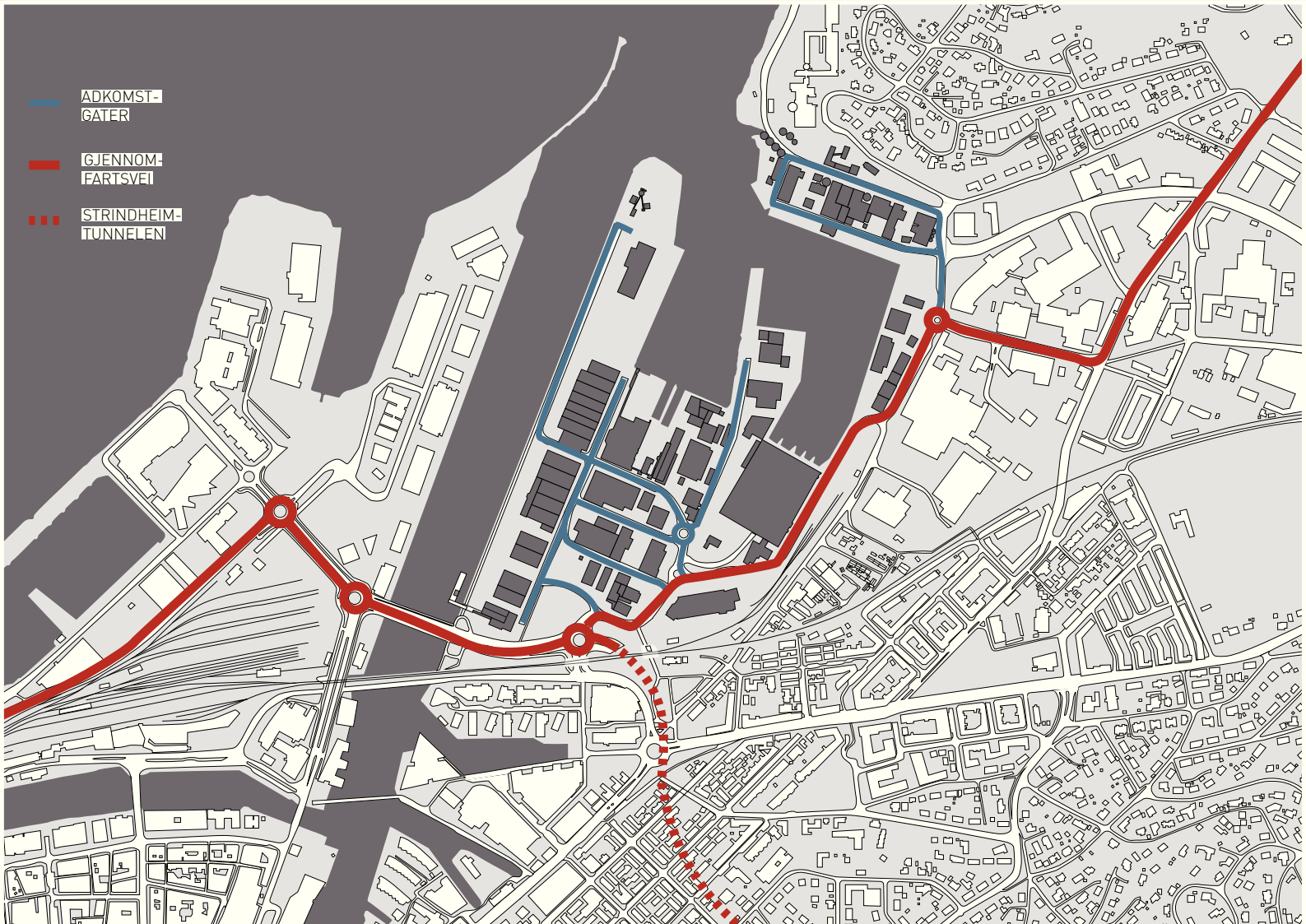
publikum som ferdes til fots og på sykkel i dag. For ferdsel til fots eller på sykkel mellom Midtbyen / vestlige bydeler og Lade / østlige bydeler via Nyhavna, er det et usammenhengende og dårlig tilrettelagt tilbud. Strandveien er hovedsykkellrute mellom Midtbyen og Lade; Laderuta. Her er det blandet trafikk og fortau. I forbindelse med utbyggingen av Strindheimtunnelen ble det etablert ny undergang under jernbanen som forbinder Nyhavna med Nedre Elvehavn og sentrum. Pirbrua har sykkelveg med fortau på begge sider av bilvegen, men anlegget har flere svakheter; både mangelfull skilting og belysning, omveier for gående og syklende og mangel på sammenheng med øvrige gang- og sykkeltraseer.

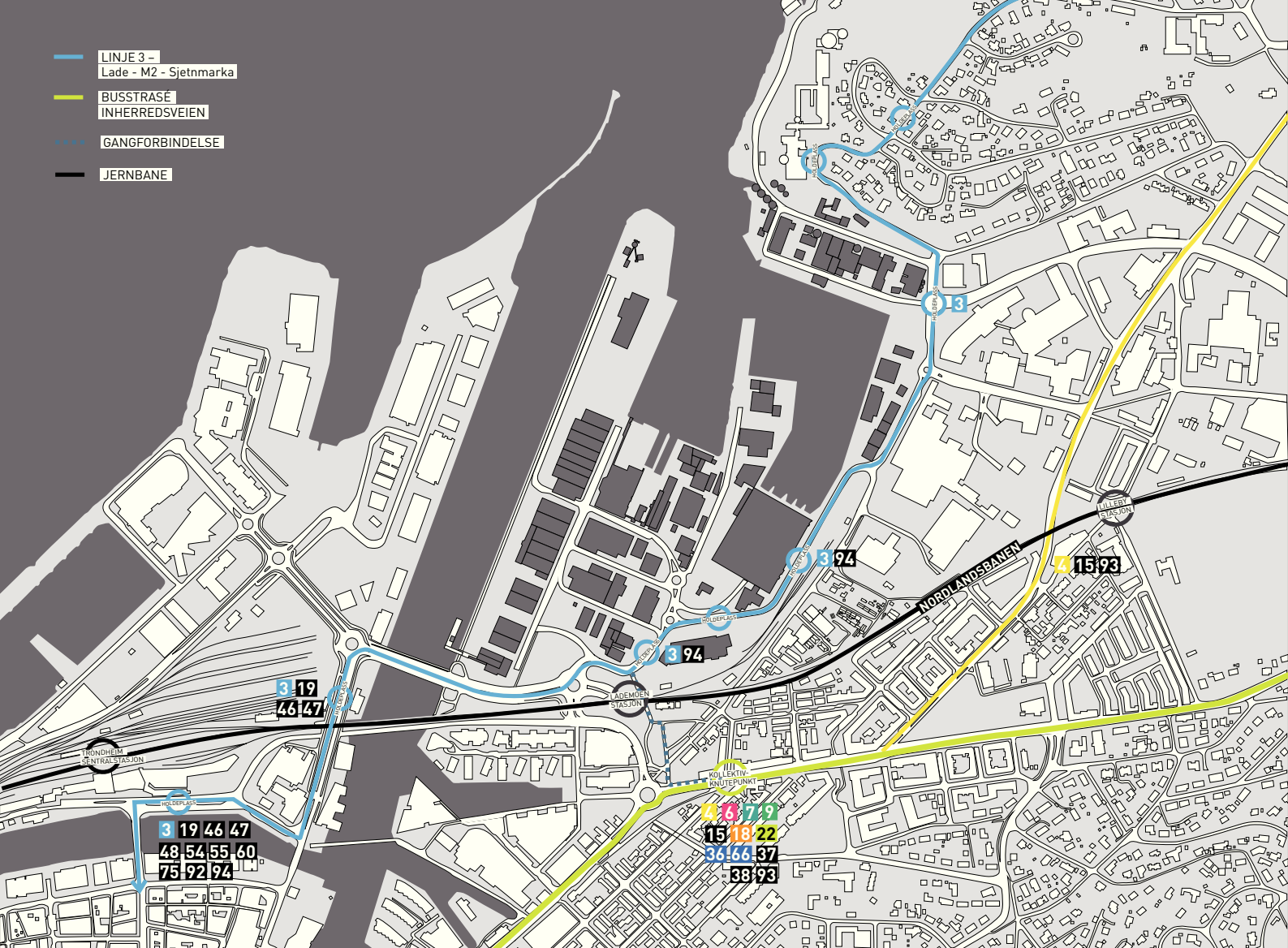
KOLLEKTIVTILBUD

Lokalbusser (AtB, rute 3) kjører via Nyhavna mellom Lade og sentrum. Bussen har fire

MOTSATT SIDE,
OVER: Dagens
kjøreadkomst til

MOTSATT SIDE,
UNDER: Anbefalte
sykkeruter





OVER: Dagens kolltivruter gjennom Nyhavna.

MOTSATT SIDE: Nyhavna er ikke et sted det er naturlig for barn og unge å oppholde seg

avganger i timen i rushtiden og ellers to avganger i timen. Den sørlige delen av planområdet ligger innenfor Trondheims kollektivbue, så her er det 600 meter eller mindre til holdeplassene.

Nordlandsbanen, betjent av Lademoen stasjon, tangerer planområdet i sør. Trondheim sentralstasjon er ti minutters gange vest for Nyhavna, og Lilleby stasjon omtrent like langt øst for planområdet. På Brattøra i vest ligger hurtigbåtkaia med forbindelse til Fosen, Hitra, Kristiansund og omegn. Hurtigruta har også anløp på Brattøra.

BARNES INTERESSER

Slik området er i dag er det ikke et sted hvor det er naturlig for barn og unge å oppholde seg utendørs, men flere bygg inneholder aktivitetstilbud for barn og unge, som bowling, biljard, kampsport og liknende.

OFFENTLIG TJENESTEYTING

Det er verken helse- og velferdssenter, skole eller barnehage innenfor planområdet, men i umiddelbar nærhet. Det vises til analyseheftet, datert 2011. Planområdet ligger i hovedsak innenfor Lilleby skolekrets, med unntak av den nordligste delen, som ligger innenfor Lade skolekrets.

TEKNISK INFRASTRUKTUR

Av teknisk infrastruktur er det flere VA- og el-ledninger innenfor planområdet. Ladebekken ligger i rør under Ladehammerkaia, går via en pumpestasjon øst for kaia og har utløp nord for Norcemkaia, kai 57. Ved Dora I ligger også en pumpestasjon. Begge pumpestasjonene forutsettes videreført. Traseene for VA går i dagens gatenett, og det er både nyere og eldre ledninger.





Natur og miljø :2e

OVER: Bare de mest hardføre vekstene vokser på Nyhavna

NATURVERDIER OG NATURMANGFOLD

Nyhavna er et utpreget industriområde uten vegetasjon av betydning, med unntak av to områder på Ladehammeren hvor kommunen driver aktiv skjøtsel for å ivareta vegetasjon av regional viktighet. Gjennom viltkartlegging i Trondheim er Nedre Nidelva og Havna registrert som en viktig overvintringslokalitet for ande- og måkefugler. Sjeldne arter som grønlandsmåke og polarmåke registreres regelmessig. Det samme området er også vist som leveområde for oter med unger. Artsdatabanken har en rekke registreringer i dette området. Dette gjelder

både moser, karplanter, insekter og fugl. Mange av registreringene er av gammel dato og/eller har unøyaktig stedsangivelse. Her ligger det også inne registreringer av fremmede arter i havnebassenget, mest sannsynlig fra ballast og/eller ballastvann. Disse artene er ikke nødvendigvis opprinnelig tilhørende og ønsket som en del av det biologiske mangfoldet. Det er ikke gjort undersøkelser i havneområdet i Trondheim som viser konsekvensene av innføringen av disse artene i distriktet.

Trondheimsfjorden er en nasjonal laksefjord, og Nidelva et nasjonalt laksevasdrag. Nyhavna med kanalen faller innenfor fredningsbestemmelsene for fredningssonen Nidelva. Dette innebærer



at det ikke er tillatt å fiske i Nyhavna. Fredningssonen er innført for å beskytte laks og sjøørret som vandrer opp Nidelva for å gyte. Det er også registrert at utløpet til Nidelva og omkringliggende områder er oppvekst- og beiteområder for laks og sjøørret.

GRØNNSTRUKTUR, REKREASJONSOMRÅDER, UTEOMRÅDER

Det er ingen grønnstruktur i planområdet per i dag. Ladestien starter i Ormen Langes veg, rett nord for Ladehammerkaia. Deler av kaiområdet benyttes derfor av turgåere og fungerer som adkomst til Ladestien. I overordnede planer er det en intensjon om at deler av kaiområdene også skal

være tilgjengelige for allmennheten og at det skal opparbeides promenader langs vannkanten.

GRUNNFORHOLD

Utfyllingsarealene på Nyhavna består av 3-5 meter fylling på toppen, og hovedsakelig løs til middels fast lagret silt over middels fast leire til stor dybde. Kvikkleire er kun påvist lokalt under og omkring det sørøstre hjørnet av Dora. Stabiliteten av Dora I er vurdert å være tilfredsstillende. I bakkant av Ladehammerkaia er det fjell i dagen. Videre er det lokalt omtrent 20 meter til fjell under det sørøstre hjørnet av Dora I. Fjelldybden i området er ellers stor; ved de nordre og vestre deler av Nyhavna er den større enn

OVER: Eksisterende grønnstruktur

*MOTSATT SIDE:
Ærfugl, Havelle
og annen sjøfugl
samlers seg ved
Nidelvas munning
om vinteren.*

100 meter.
Utglidninger innenfor området skjedde i forbindelse med etablering av Dora I, og ved etablering av ytre del av Ladehammerkaia i 1961. I tillegg gikk det et større undersjøisk ras utenfor Ladehammeren i 1990. I Lade allé gikk det et kvikkleireras i 1944.

FORURENSNING I GRUNNEN

Med bakgrunn i områdets historikk og de undersøkelser som foreligger, kan det antas at store deler av landarealene inneholder forurensning. Forurensningen antas å bestå hovedsakelig av tungmetaller, PAH-forbindelser og oljeforbindelser.

I Trondheim kommunes aktsomhetskart for forurenset grunn indikeres det at de største arealene med forurenset grunn ligger sør og øst for bassenget, henholdsvis omkring Dora I og II og langs Strandveikaia, men også langs Ladehammerkaia og Transittkaia antar man at det forekommer såkalt "byjord", det vil si svakt forurensede masser. Forurensningssituasjonen varierer i området etter hvilken type virksomhet som har vært til stede. Landarealene utgjør en potensiell kilde til diffus tilførsel av forurensning til vannmassene i Nyhavnabassenget.

FORURENSNING I SJØBUNN

Ved prøvetaking i havnebassenget og Nidelva i 2000 ble det påvist ulike konsentrasjoner av de giftige klorforbindelsene PCB og kvikksølv (Hg), samt organotinforbindelser som tributyltinn (TBT) og tjærestoffer (PAH) i sedimentene. Det antas at tjærestoffene (PAH) kommer fra et nedlagt kommunalt gassverk, PCB fra ubåtbunkerene og TBT fra skipsverft og skipstrafikk.

Ved ytterligere prøvetaking i bassenget i 2004, denne gangen konsentrert til området mellom Transittkaia og Kullkranpiren, ble det påvist til dels svært forurensede sedimenter. Ladebekken som drenerer et nedlagt avfallsdeponi og områder med galvanoteknisk industri, har bidratt til forurensning med blant annet tungmetaller.

Det ble vedtatt reguleringsplan for deponi på Nyhavna 28.08.2014, sak r20130046. Hovedhensikten med planen var å etablere deponier for forurensede masser, både som sjøbunnsdeponi og strandkantdeponi i havneområdet Nyhavna. Arbeidet med deponeringen er slutført, kun mindre arbeider gjenstår. Sjøbunnsdeponiet ble etter deponering tildekket med rene masser. Ved etablering av strandkantdeponiet, rett øst for Kullkranpiren, ble forurensede masser fylt i et areal avgrenset av moloer, og dekket til med rene masser. Strandkantdeponiet kan på lengre sikt benyttes som nytt havne- og utbyggingsareal. I reguleringsplan r20130046 inngår også et deponi for rene masser på vestsiden av Kullkranpiren.

STØY

Nyhavna er i dag utsatt for støy fra havne- og industrivirksomhet og fra den døgntvunne havneaktiviteten på Pir II på Brattøra, samt fra bil og togtrafikk. Støy fra godshåndtering kan være skiftende og uforutsigbar og innebære støy av impulspreget karakter (slagstøy). I havn vil båter avgi lavfrekvent støy, og en del av havneutstyret kan, i likhet med jernbaneaktivitet, gi støy av mer hvinnende og høyfrekvent karakter.

ANNEN RISIKO

Nyhavna er et havneområde i aktiv drift, og inngår i beredskapsplaner for Trondheim kommune. Det vil alltid være en del risikoer knyttet til havnevirksomhet, slik som risiko for støy, forurensning, ulykker med mer. Det er gjort en risikovurdering av havnebassenget på Nyhavna i forbindelse med vanddirektivet. Nyhavna er vurdert som mulig risikosone på grunn av forurensning og fare for spredning.





Beskrivelse av
kommunedel-
planen

3



3a:

Hovedgrepene i kommune- delplanen

”Store lille Trondheim! Styrke og utvikle Trondheims særegne kvaliteter som by med småbyens nærhet og trygghet og med storbyens muligheter og tilbud.”

Visjonen i Kommuneplanens samfunnsdel 2009 –2020, sammen med hovedmålene om at Trondheim i 2020 skal være en internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby, en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig og en mangfoldig og inkluderende by, har vært retningsgivende for planarbeidet med Nyhavna. Området skal være en integrert del av Trondheim, og bygge videre på Trondheims identitet og kommunens målsettinger. Det er viktig at Nyhavna ikke utvikles som et isolert prosjekt, men ses i sammenheng med resten av byen.

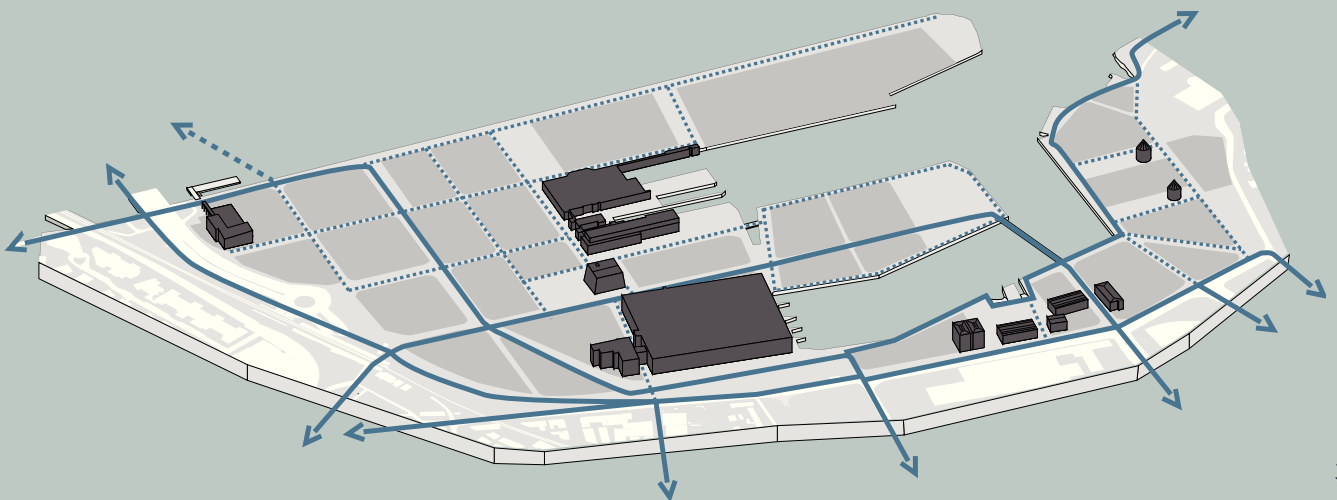
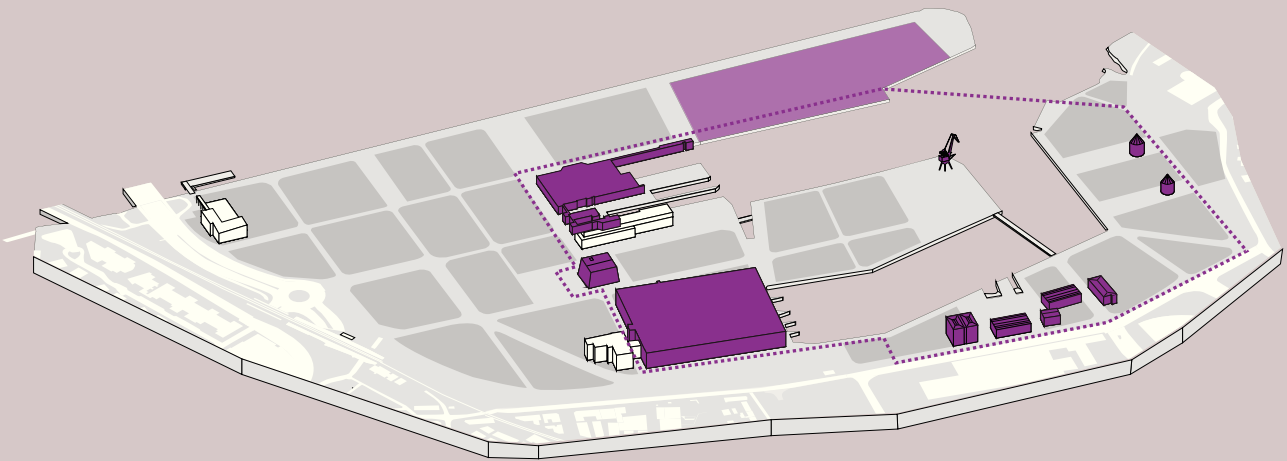
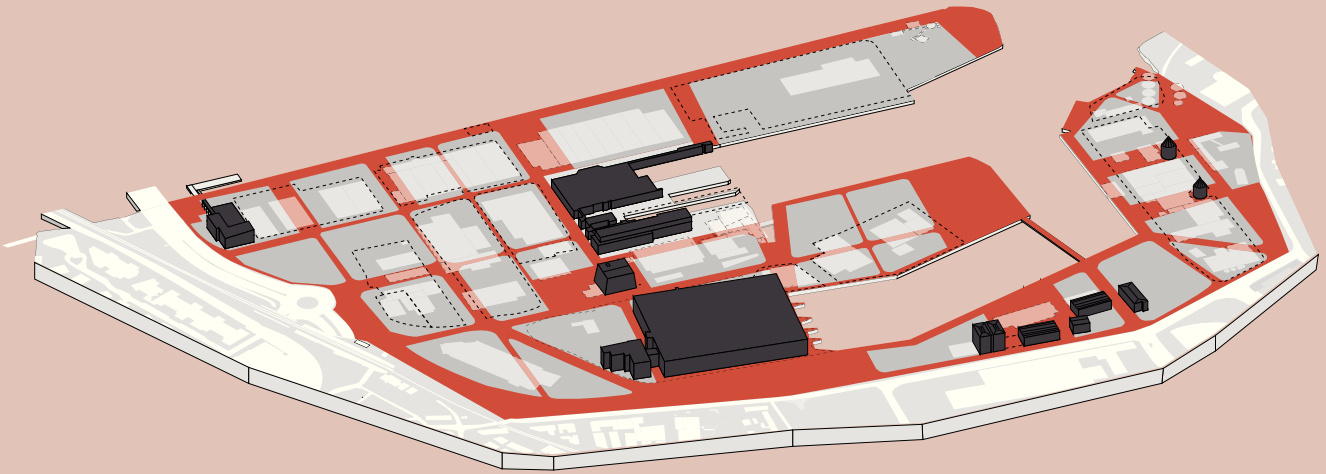
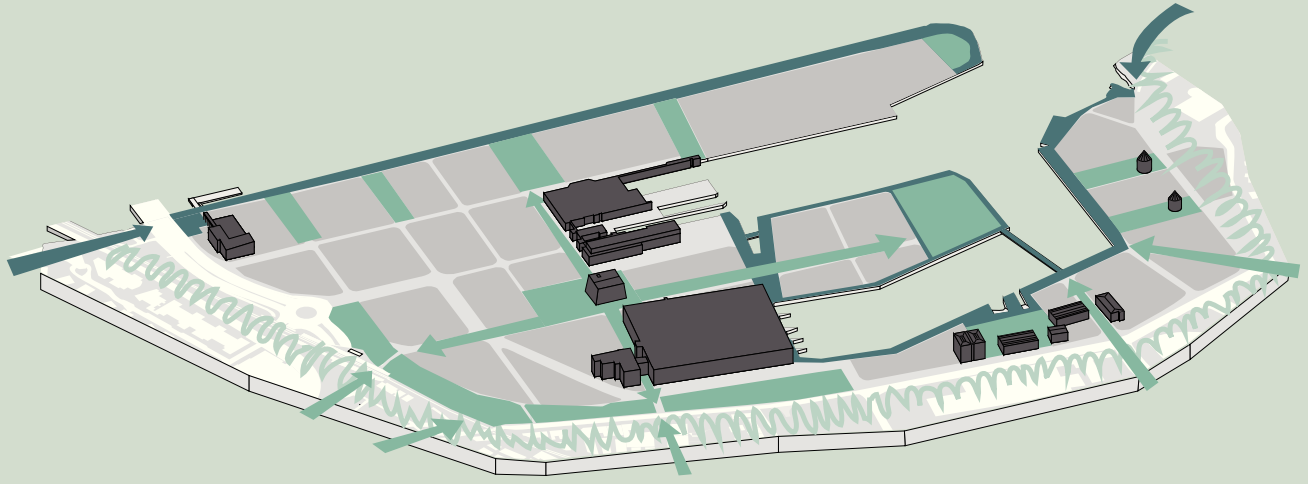
Kommunedelplanen kan beskrives med fire hovedgrep. Disse omhandler sentrale aspekter for det videre arbeidet, og utgjør til sammen en robust og fleksibel ramme omkring framtidens bærekraftige byutvikling av Nyhavna.

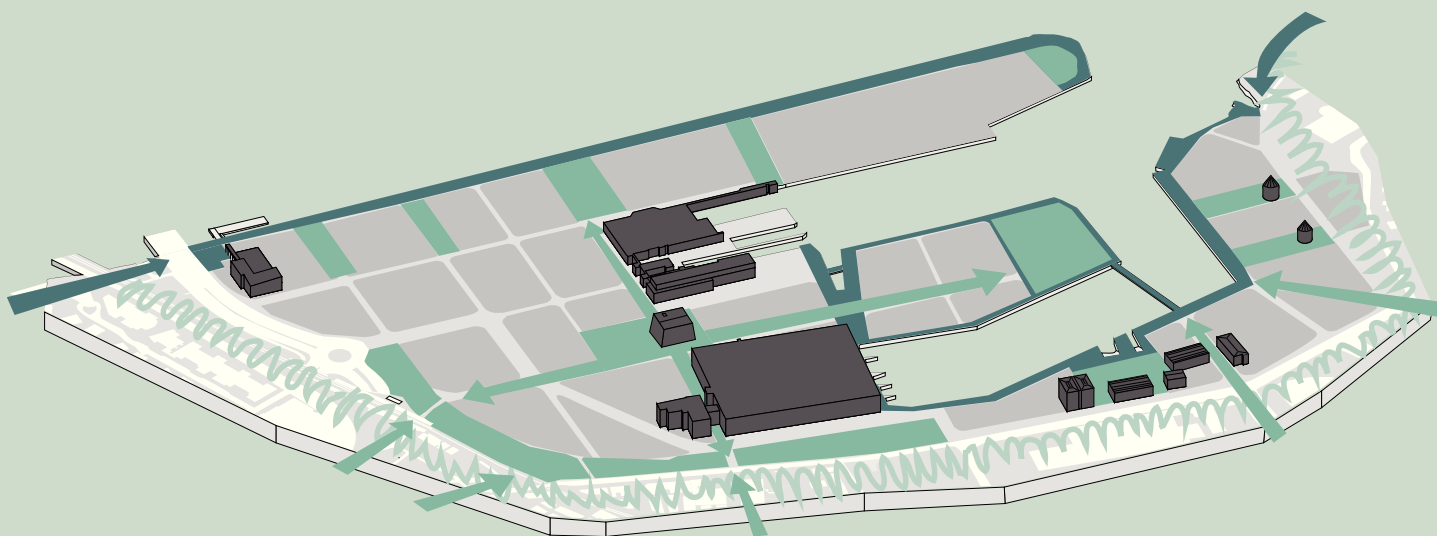
Blå og
grønn bydel

Fleksibel
og robust
bydel

Bydel med
identitet og
historie

Tilgjengelig
bydel





Blå og grøn bydel

Nyhavna blir en blå og grønn bydel. Med sine havnebasseng, kaikanter og havnefronter har Nyhavna vannet som nærmeste nabo. I fremtiden skal også Nyhavna preges av grønne områder: store bydelsparker og mindre lommeparker, promenader og plasser – alt knyttet sammen gjennom et nett av gang- og sykkelforbindelser og allment tilgjengelige kaikanter, som en naturlig forlengelse av Ladestien. Den blågrønne strukturen skal utgjøre en stor ressurs i området.

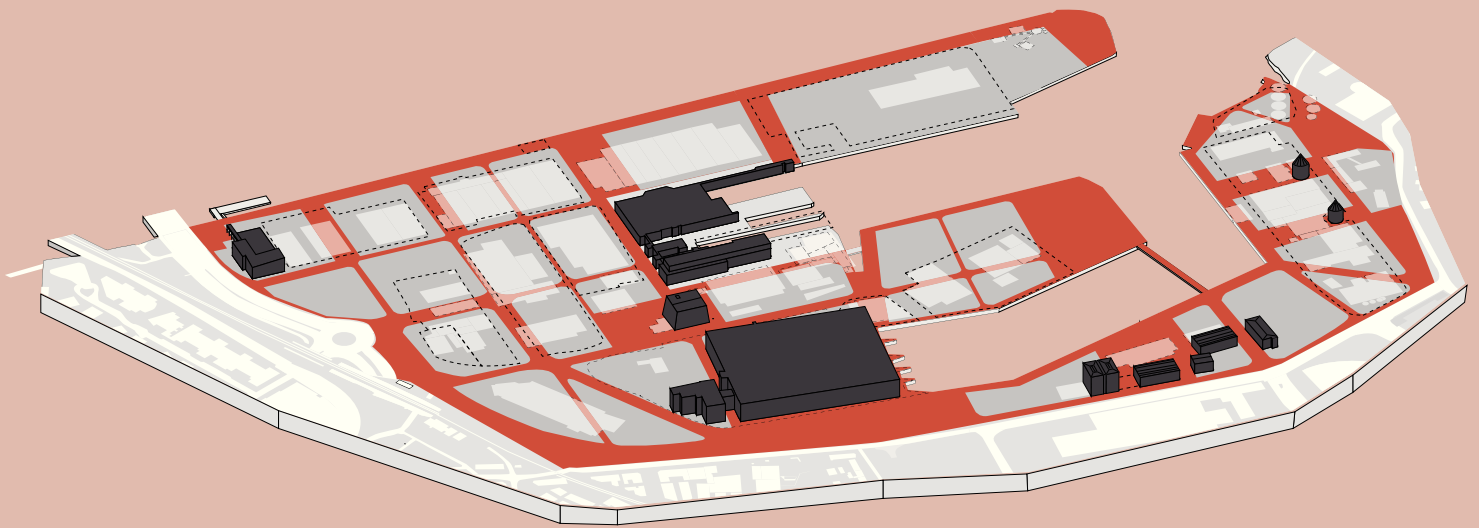
NÆRHET TIL VANNET

Et viktig prinsipp i kommunedelplanen er at vannet skal være tilgjengelig for alle. Både elva og sjøen gir forskjellige

romlige opplevelser og skaper mulighet for mange ulike aktiviteter. I og rundt det indre havnebassenget åpnes det for vannrelaterte aktiviteter som for eksempel bading, mens skipstrafikk fremdeles skal dominere det ytre.

GRØNN SAMMENHENG

Den overordnede grønne strukturen på Nyhavna skal være sammenhengende bånd som knyttes sammen av lokale grønne byrom. Det legges til rette for ulike steder med ulike opplevelsesmuligheter. Det skal anlegges parker, plasser, lommeparker, lekeplasser og promenader, som tilrettelegges hovedsakelig for uorganisert aktivitet av forskjellig slag.



Fleksibel og robust bydel

Nyhavna skal utvikles over lang tid. Det er derfor viktig å skape en dynamisk strategi for områdets fysiske utforming, som på den ene siden er robust nok til å planlegge byutviklingen innenfor faste rammer, og på den annen side er åpen nok til å kunne imøtekomme framtidige endringer uten å svekke hovedstrukturen.

RUTENETTET

Med utgangspunkt i Nyhavnas eksisterende eiendomsstruktur, er det lagt ut et rutenett av gater og gang- og sykkelveger. Rutenettet inndeler området i fleksible kvartal, som føyer seg inn i den rettviklede strukturen i området. Kvartalene kan romme både klassiske kvartalsstrukturer og andre typologier, og bygger videre på `trondhjemske` kvartalsstørrelser. Hvert kvartal representerer et mulig utbyggingsfelt, som kan utbygges over tid og kan transformeres

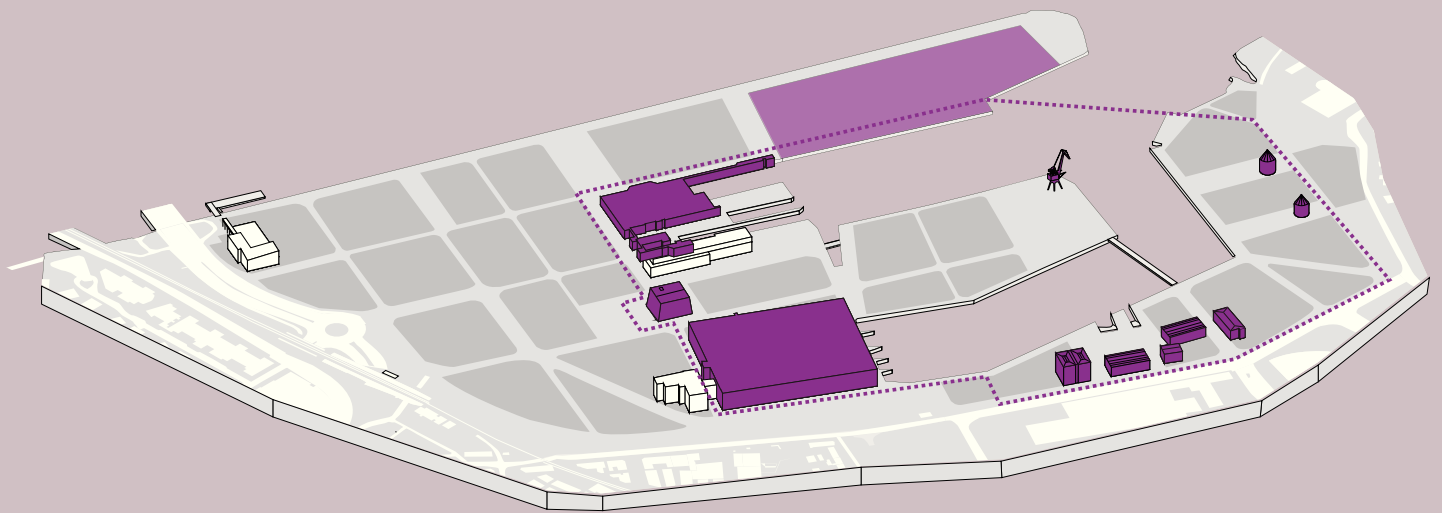
og underinndeles etter behov.

DELOMRÅDENE

Nyhavna deles inn i ti delområder som hver skal planlegges for seg gjennom detaljreguleringer. Den prosentvise fordelingen mellom bolig og næring innenfor planområdet er ikke definert. Bystrukturen kan dermed utvikles gjennom år og likevel imøtekomme markedet, uten å måtte fravike de bymessige prinsippene om funksjonsblanding og mangfold. På denne måten legger kommunedelplanen en fleksibel og robust ramme for den videre utviklingen av Nyhavna.

ORIENTERINGSPUNKTER

Lademoen stasjon er et kollektivknutepunkt, mens det åpnes for lokalsenter på Strandveikaia. I begge disse områdene kan det vurderes å bygge deler av bebyggelsen høyere enn ellers i området.



Bydel med identitet og historie

Nyhavna er et område med karakterfulle kulturspor. Dette er et sterkt utgangspunkt for omdannelsen fra industrihavn til byområde. Sett i forhold til byutviklingens lange tidsperspektiv legges en strategi som respekterer og nyfortolker Nyhavnas karakter og fremhever dens kvaliteter.

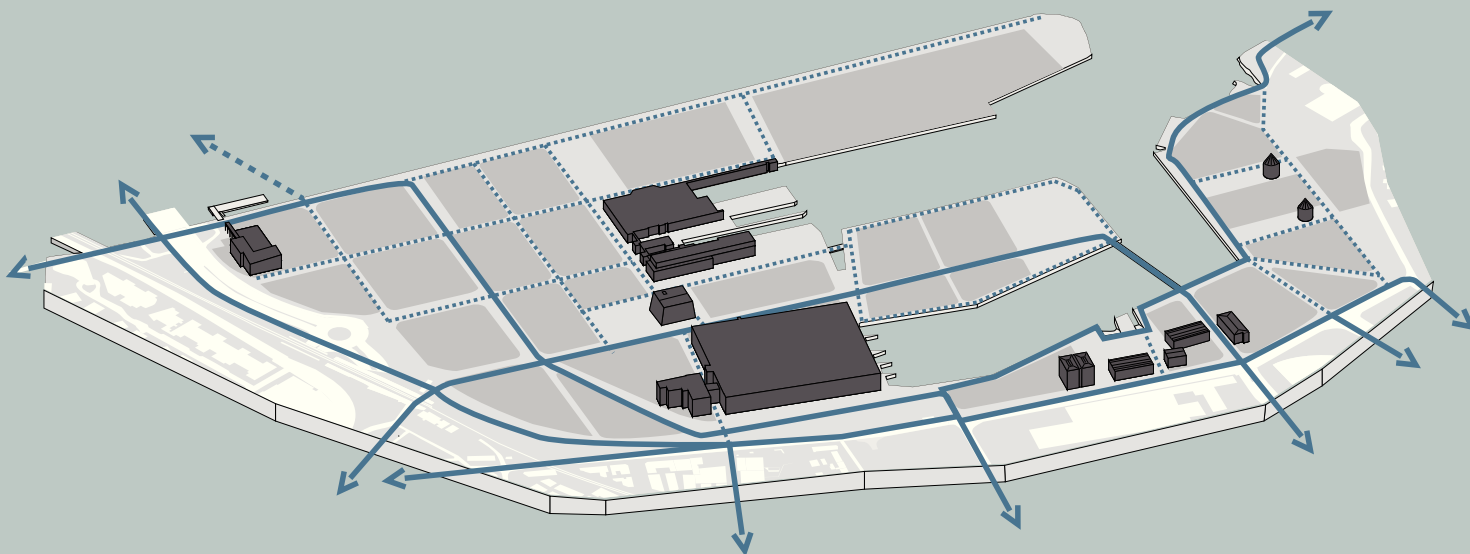
KRIGSMINNER

Nyhavna beskrives som en unik fysisk manifestasjon av det tyske militærets tilstedeværelse i Norge i årene 1940-1945, og området er et sjeldent godt bevart miljø av sin type, også i internasjonal sammenheng. Dora I og Dora II, spissbunkerene på Ladehammerkaia, verkstedhusene på Strandveikaia, basseng og kaikanter skal inngå i den nye bydelen og bidra til å bevare og styrke områdets

identitet og egenart. Offentlige byrom er plassert i tilknytning til krigsbebyggelsen, slik at byrom og bevaringsverdig bebyggelse gjensidig fremhever hverandre. På denne måten opprettholder krigsminnene sin posisjon i området, og dette miljøet bidrar til Nyhavnas identitet.

HAVN

Det skal fortsatt være havnevirksomhet på Nyhavna. Transittkaia opprettholdes som prosjekt- og beredskapshavn, og viser dermed Nyhavnas opprinnelige funksjon som havneområde i den nye byen. I tillegg til den videre driften av havn i området kan en bevisst synliggjøring av havnerelaterte installasjoner inngå i videre detaljutforming av området, og sammen med gatenavnene bidra til å opprettholde det maritime preget på Nyhavna.



Tilgjengelig bydel

Den framtidige gatestrukturen bygger på eksisterende veg- og eiendomsstruktur i området, men legger til rette for en overgang til tydeligere kvartalsstruktur. Dette gjør at en utvikling i henhold til planen kan foregå etappevis uten sterk styring av rekkefølgen på de enkelte delområdene, og muliggjør dermed en gradvis og behovsstyrt overgang fra havn til by.

GATENE

På Nyhavna skal det være enklere å gå, sykle og reise kollektivt enn å ta bilen. Det planlagte rutenettet der brede bygater, smalere gå- og sykkelgater, knytter seg til eksisterende traséer og skaper naturlige forbindelser til omkringliggende

områder. Gater med visuell kontakt med omkringliggende landskap og byrom gir lys og luft. Fordi rutenettet også strekker seg ut mot Nidelva, kan gatene på sikt forlenges med bro over Nidelva og gi bedre tilgjengelighet til Brattøra og Midtbyen.

FUNKSJONSBLANDING

Kommunedelplanen åpner for at Nyhavna skal utvikles som fremtidig sentrumsformål. Her kan det etableres bolig, kontor, besøksintensiv virksomhet, forretning, privat og offentlig tjenesteyting, kultur- og servicefunksjoner. Med en god blanding av funksjoner kan Nyhavna bli en bydel med folkeliv på både dag- og kveldstid.



Offentlige rom :3b

OVER:
Fyringsbunkeren

Systemet av offentlige gater, sjøfronter, kaikanter, plasser og parker er hovedmomentet i planforslaget. Dette skal danne den overordnede strukturen i området, det skal være motstandsdyktig mot endring og fastholdes over en lang tidshorison. Samtidig er de offentlige rommene et virkemiddel i planen. De skal sikre ønskede egenskaper i bydelen, slik at Nyhavna blir et område som er åpent, oversiktlig og innbydende for opphold og rekreasjon for allmennheten.

For å få etablert nødvendig offentlig infrastruktur i tilknytning til byggeområdene, stilles det rekkefølgekrav knyttet til utviklingen av de ulike delområdene.

Det settes krav til at det skal utarbeides et kvalitetsprogram for offentlige rom innenfor planområdet. Følgende forhold vil bli tema i arbeidet med kvalitetsprogrammet for offentlige rom: utforming av gatetverrsnitt, endelig plassering av kollektivtrasé og plassering av kollektivknutepunkt, utforming av gang- og sykkelveger, gang- og sykkelbroer, prinsipper for varelevering, sykkelparkering og adkomster til bilparkeringsanlegg, utforming av parker og plasser med mulige funksjoner og anlegg, utforming av grønnstruktur, overvannshåndtering, tilrettelegging for biologisk mangfold, utforming av belysning og møblering, kunst og utsmykning, universell utforming, utforming av kaikanter, og deponi langs

PRIMÆRT
BYROMSFORLØP



Strandveikaia, bruk av vannspeilet.

Kvalitetsprogrammet skal være retningsgivende for alle reguleringsplaner som utarbeides innenfor planområdet. Reguleringsplaner kan ikke behandles før kvalitetsprogrammet er godkjent av kommunen.

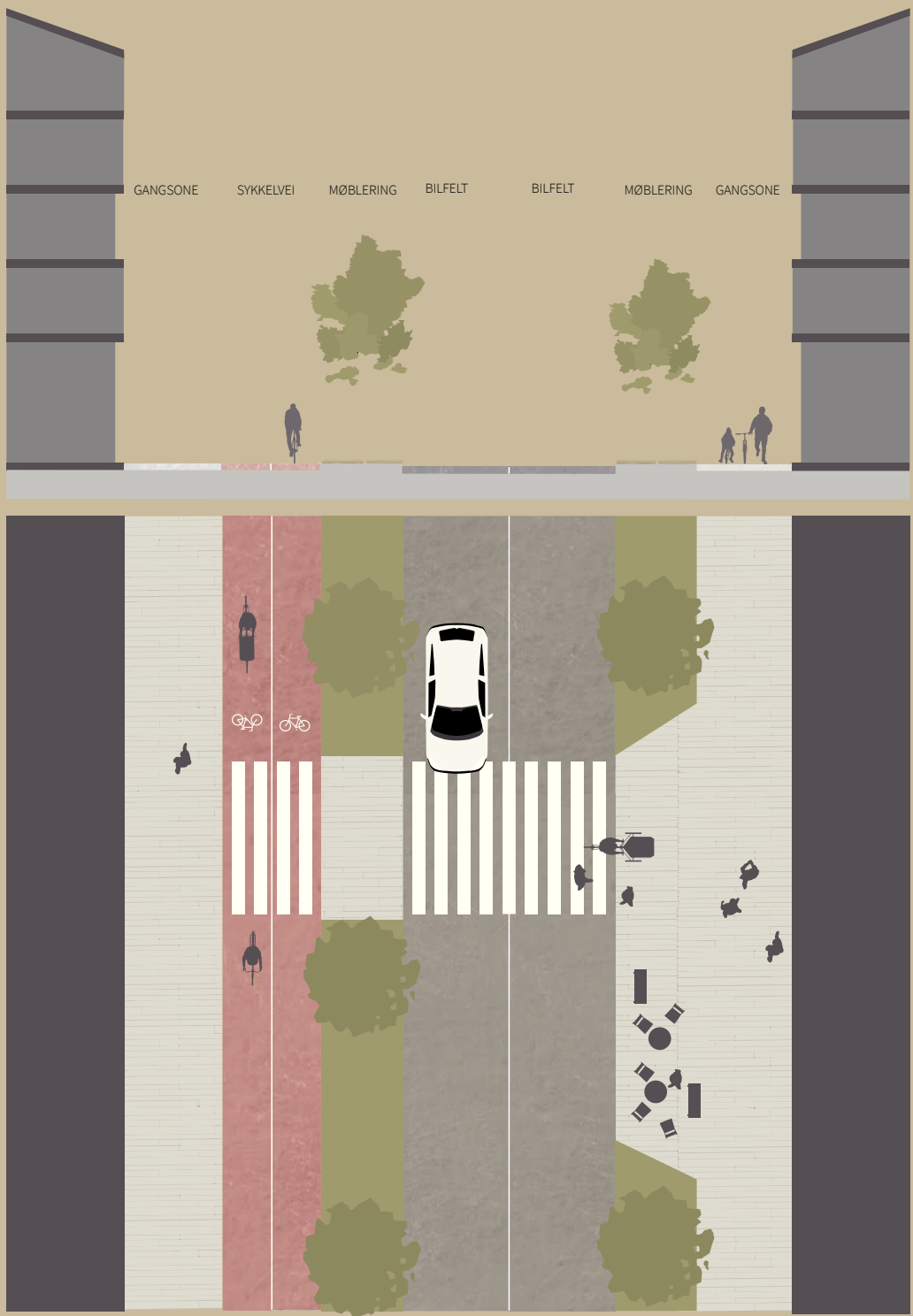
GATENE - VIKTIGE BYROM

I utarbeidelsen av kommunedelplanen har det vært viktig å få avklart rolle, hierarki og utforming av gater i og gjennom området. Dagens vegsystem, både internt på Nyhavna og i forhold til overordnet forbindelse til Lade, er arealkrevende, lite bymessig og med linjeføringer tilrettelagt for tungtransport.

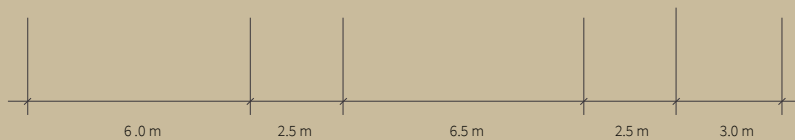
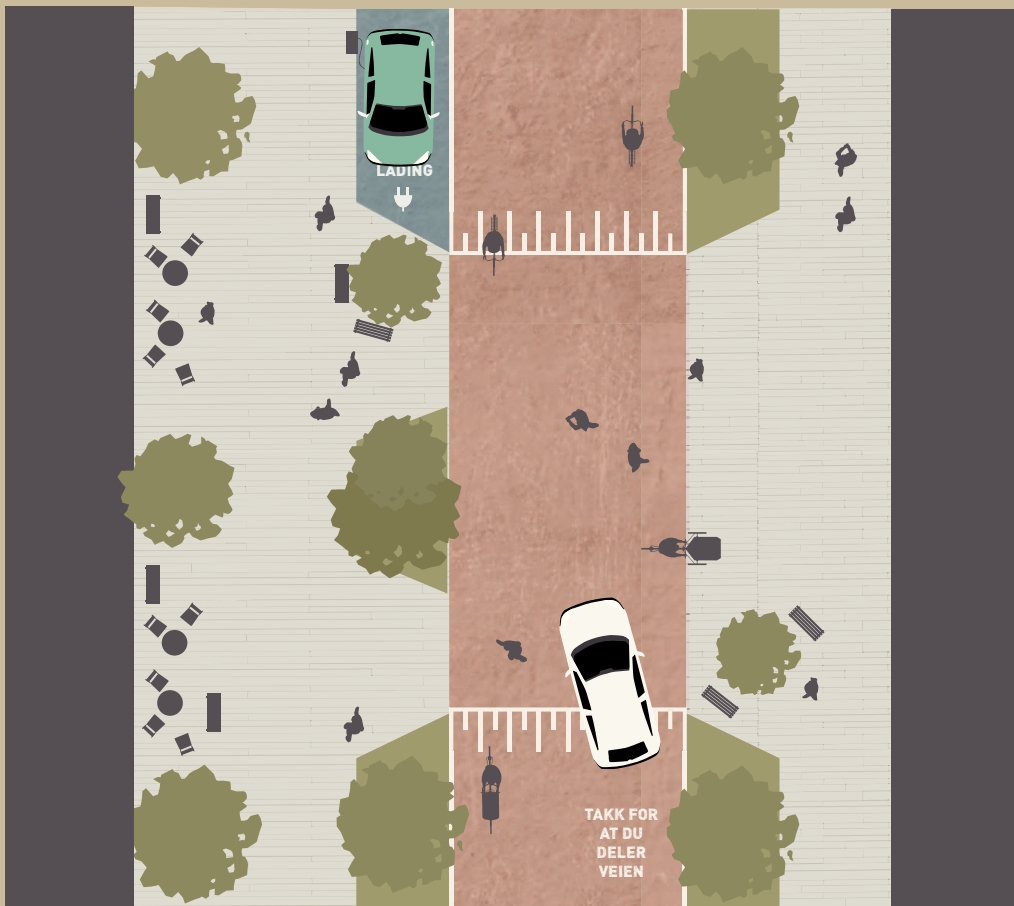
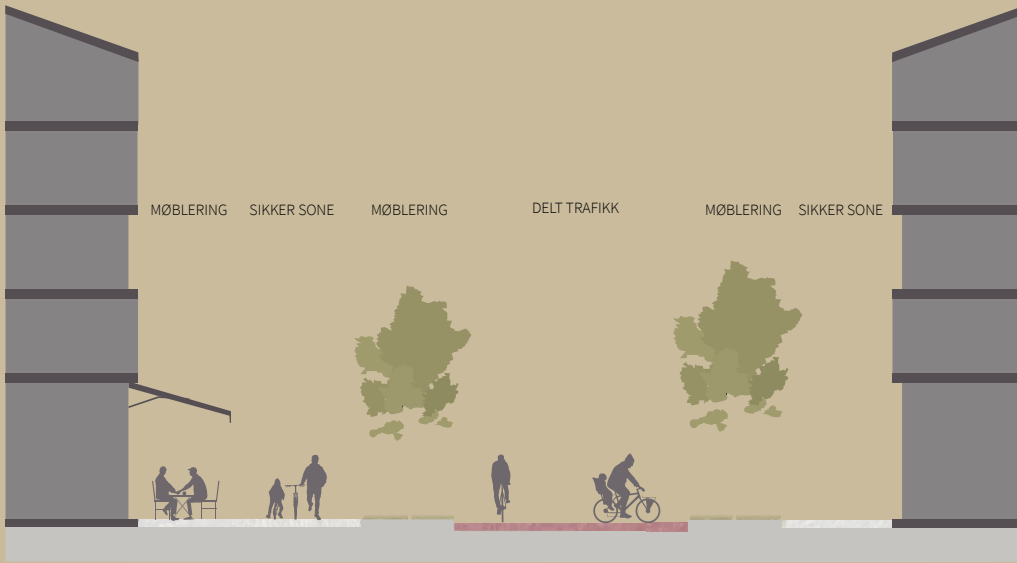
Kobbess gate og Maskinistgata, med en

justering i sør i forhold til dagens trasé, blir hovedgatene i området. Det foreslås interne adkomstgater innenfor planområdet i Transittgata, Losgata og i Kobbess gate, som alle kan utgjøre en byromsressurs. Kobbess gate foreslås som en sentral offentlig ”ryggrad” mellom hovedparken på Kullkranpiren i nord og Lademoen stasjon sør i planområdet, og det foreslås at det tilrettelegges for utadrettet virksomhet her. Bestemmelsene angir at første etasje i bebyggelse langs gater bør ha en brutto gjennomsnittshøyde på minimum fire meter for å sikre at publikumsrettede virksomheter som forretning, offentlig/privat tjenesteyting med mer kan innpasses, og sammen med gateutforming bidra til å gjøre Nyhavna til en attraktiv og

OVER:
Overordnet
byromsforløp



EKSEMPEL PÅ GATE MED ULIKE FELT



EKSEMPEL PÅ “SHARED SPACE“-GATE



OVER:
De offentlige rommene kobler seg på eksisterende grønnstrukturer

fotgjengervernlig bydel.

Lokalgater er planlagt i rutenettsmønster for å gi bymessig karakter. Bestemmelsene stiller krav om at bebyggelsen skal plasseres slik at den bidrar til å forsterke gate- eller plassrommet. Det stilles rekkefølgekrav om at hovedgate og adkomstgater skal opparbeides som vist på plankartet. Prinsipper for utforming skal inngå i Kvalitetsprogram for offentlige rom.

KAIKANtene LANGS NYHAVNABASSENGET

Mulighetene for kontakt med vannet er et hovedpotensial med tanke på å utvikle Nyhavna til en attraktiv bydel. Utbyggingen vil legge et press på de sjønære arealene. Det er viktig at kaikanter og sjøfronter holdes tilgjengelige for allmennheten, og at de ikke privatiseres. Gang- og sykkeltraseene langs Nyhavnbassenget vil bli en berikelse for hele byen: Denne

nærheten til vannet er et viktig prinsipp i planen, og disse traseene vil de bidra til å styrke sammenhengen mellom Nyhavna, de omkringliggende bydelene og sentrum. Kommunedelplanen sikrer at denne kvaliteten ikke privatiseres, men kommer offentligheten til gode. Alle kaikanter skal være offentlig tilgjengelig, med unntak av kaikanten nord for Dora II og østsiden av Transittkaia. Disse forbeholdes havnedrift og maritim næring, som i dag. Allmennhetens muligheter for ferdsel langs havnebassenget skal sikres på en måte som ivaretar helse, miljø og sikkerhet. Utformingsprinsipper, bredder og kvaliteter skal inngå som en del av Kvalitetsprogram for offentlige rom.

Det tillates bruk av vannspeilet nord for Dora I (mellom Kullkranpiren, Strandveikaia og ny gang- og sykkelbro, BR3). Øvrig vannareal innefor planområdet forbeholdes

havnetrafikk. Det tillates ikke småbåthavn på Nyhavna.

GRØNNSTRUKTUR

Det skal etableres sammenhengende grønnsystemer som parker, plasser, kaikanter, sjøfronter og andre offentlige uteoppholdsareal innenfor planområdet. Kvalitetsprogram for offentlige rom skal illustrere prinsipper for utforming av disse.

Det settes av et friområde på 5 daa nord på Kullkranpiren, et friområde på Strandveikaia, et friområde rundt Fyringsbunkerer, et friområde langs Strandveien (på Jernbaneverkets sidespor), flere friområder på Transittkaia og på Ladehammerkaia. Offentlige parker og plasser er fordelt slik at det sikres korte avstander fra de enkelte utbyggingsområdene til felles offentlige rekreasjonsarealer. Det skal legges til rette for forskjellig fysisk rekreasjon innenfor de offentlige friområdene, slik at ulike brukergrupper får dekket sine behov

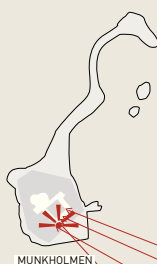
Ny grønnsystem skal knytte seg til

eksisterende grønnsystem i nærområdet. Rekkefølgekravene til planen sikrer at opparbeidelse av parker og plasser skal skje i forbindelse med utbygging av de enkelte delområdene.

IDRETT OG AREALER FOR LEK

Planen rommer fleksible arealer til et mangfold av idrettsaktiviteter. Friområdet på Kullkranpiren kan romme et nærmiljøanlegg. Arealet er stort nok til å romme en sjuer- eller elleverbane for fotball dersom det er ønskelig å etablere dette innenfor planområdet. Programmering av anleggene må sees i sammenheng med de øvrige feltene avsatt til offentlige byrom. Forøvrig vil trim- og turløyper og åpne arealer som tillater variert bruk være et tema i Kvalitetsprogram for offentlige rom.

Lekearealer skal utvikles i henhold til Trondheim kommunes uteromsveileder, og sikres gjennom utarbeidelsen av Kvalitetsprogram for offentlige rom og behandling av de enkelte reguleringsplanene.

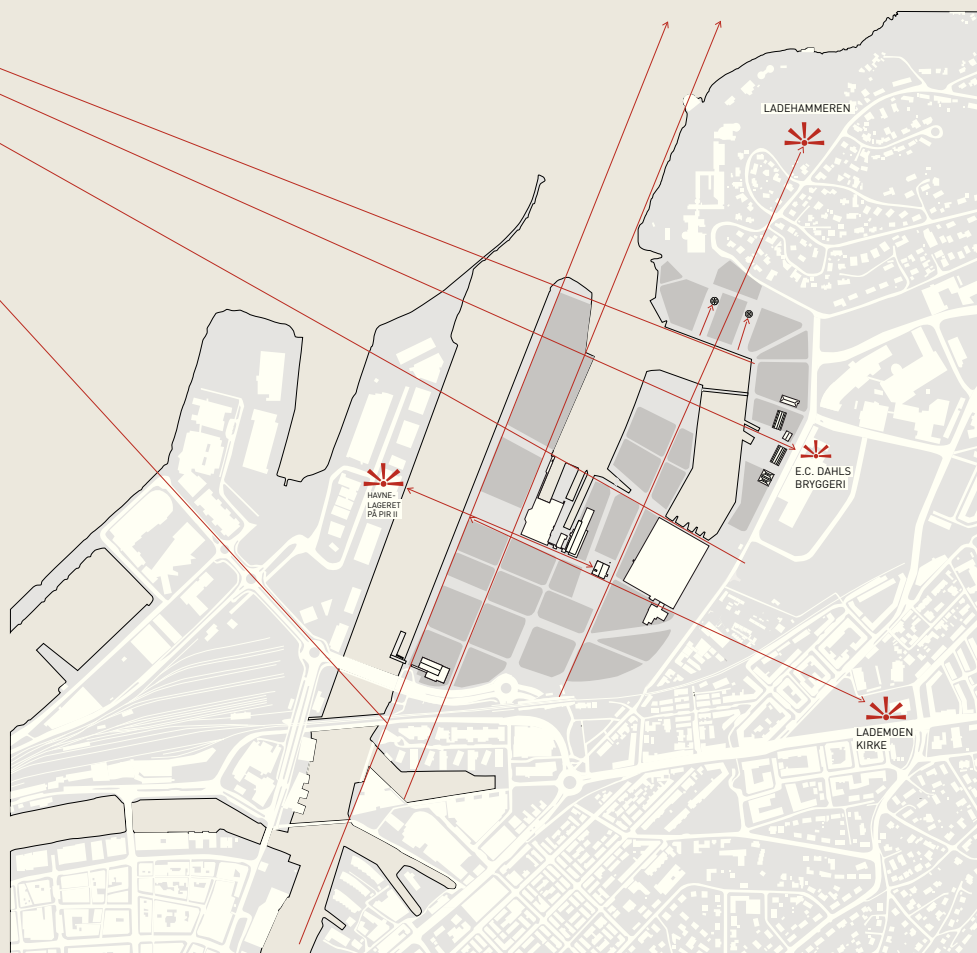



MUNKHOLMEN

Systemet av offentlige byrom og grønnsystemer skal sikre viktige siktlinjer.



HØYRE:
Viktige siktlinjer.





Ifølge staten skal trafikkveksten i storbyene våre tas med gange, sykkel og kollektiv.



Transport

:3C

OVER: Gang- og sykkelveien under Pirbroa skal knyttes til Nedre Elvehavn med en ny bro.

Et av virkemidlene for å oppnå målet om en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig, er å legge til rette for miljøvennlig transport. Å ferdes til fots, på sykkel eller kollektivt bør være enklere og raskere enn å bruke bil. Videreføringen av havnedrift på Transittkaia medfører også behovet for å fortsatt tilrettelegge for havnerelatert tungtransport med spesielt lang/bred/ høy last.

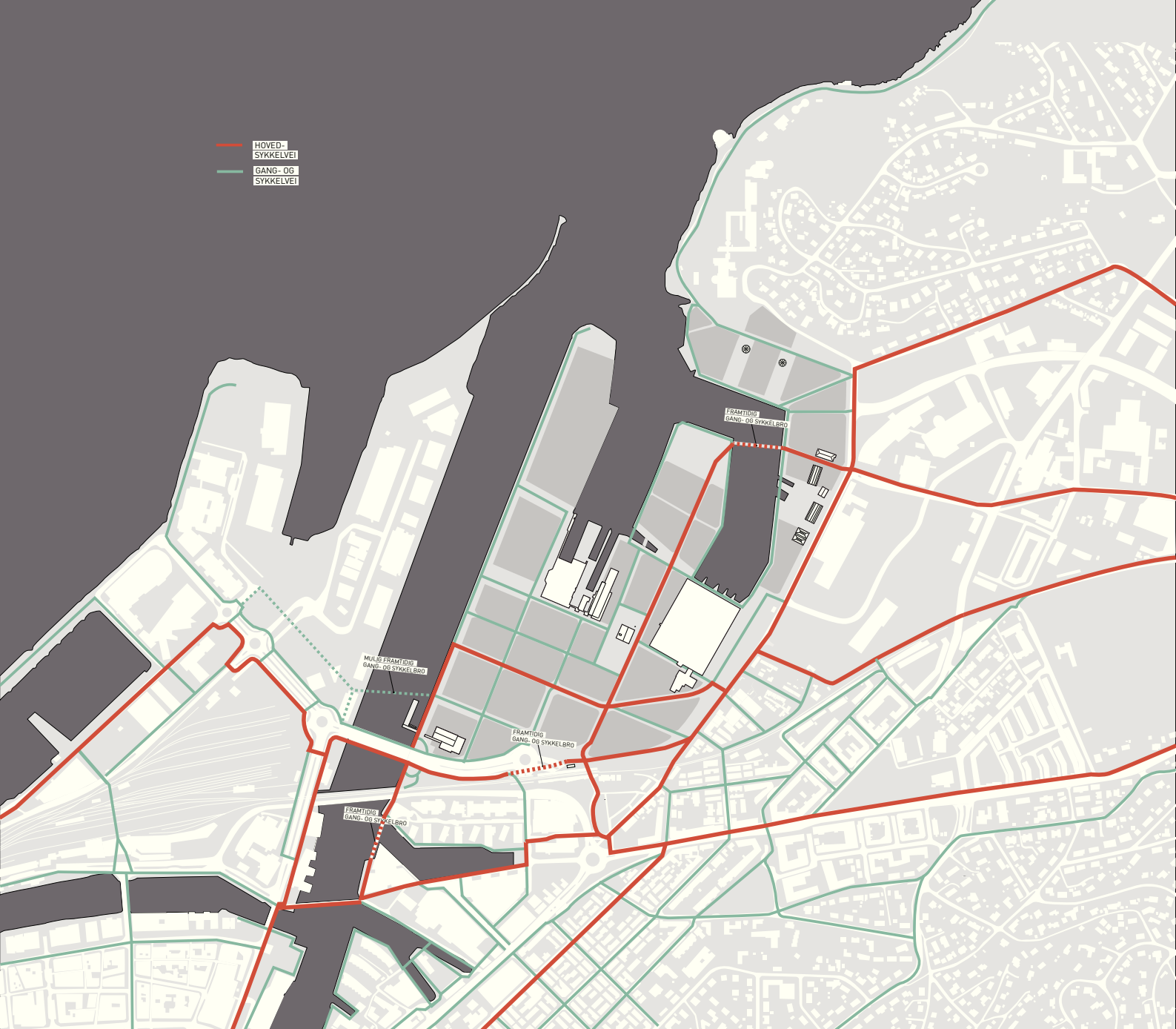
GANG- OG SYKKELSYSTEM

Nyhavnas størrelse og sentrale beliggenhet er et godt utgangspunkt for en høy reiseandel til fots og på sykkel. Å oppnå god fremkommelighet for gående og syklende

er viktig for å bidra til god folkehelse, og for å begrense biltrafikken, men kanskje først og fremst for å oppnå en bydel med folkeliv i gatene. Det legges opp til et nett av 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 knytter sammen sykkel- og gangveger fra Ladestien og Lade, via Nyhavna, til Nedre Elvehavn, Brattøra og Skansen.

KOLLEKTIVTRAFIKK

Et effektivt kollektivtilbud, sammen med strenge parkeringsrestriksjoner,



kan legge til rette for at ny bebyggelse på Nyhavna genererer lite biltrafikk. I bymiljøavtalen som er inngått mellom staten, Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Trondheim kommune er det et premiss at 0-vekst i biltrafikk skal oppnås gjennom å innføre superbuss. En superbustrase som binder Midtbyen sammen med Lade over Nyhavna er et viktig grep for å få store nye utbyggingsområder koblet på det nye kollektivsystemet, og dermed få flere til å velge miljøvennlig transport i hverdagen.

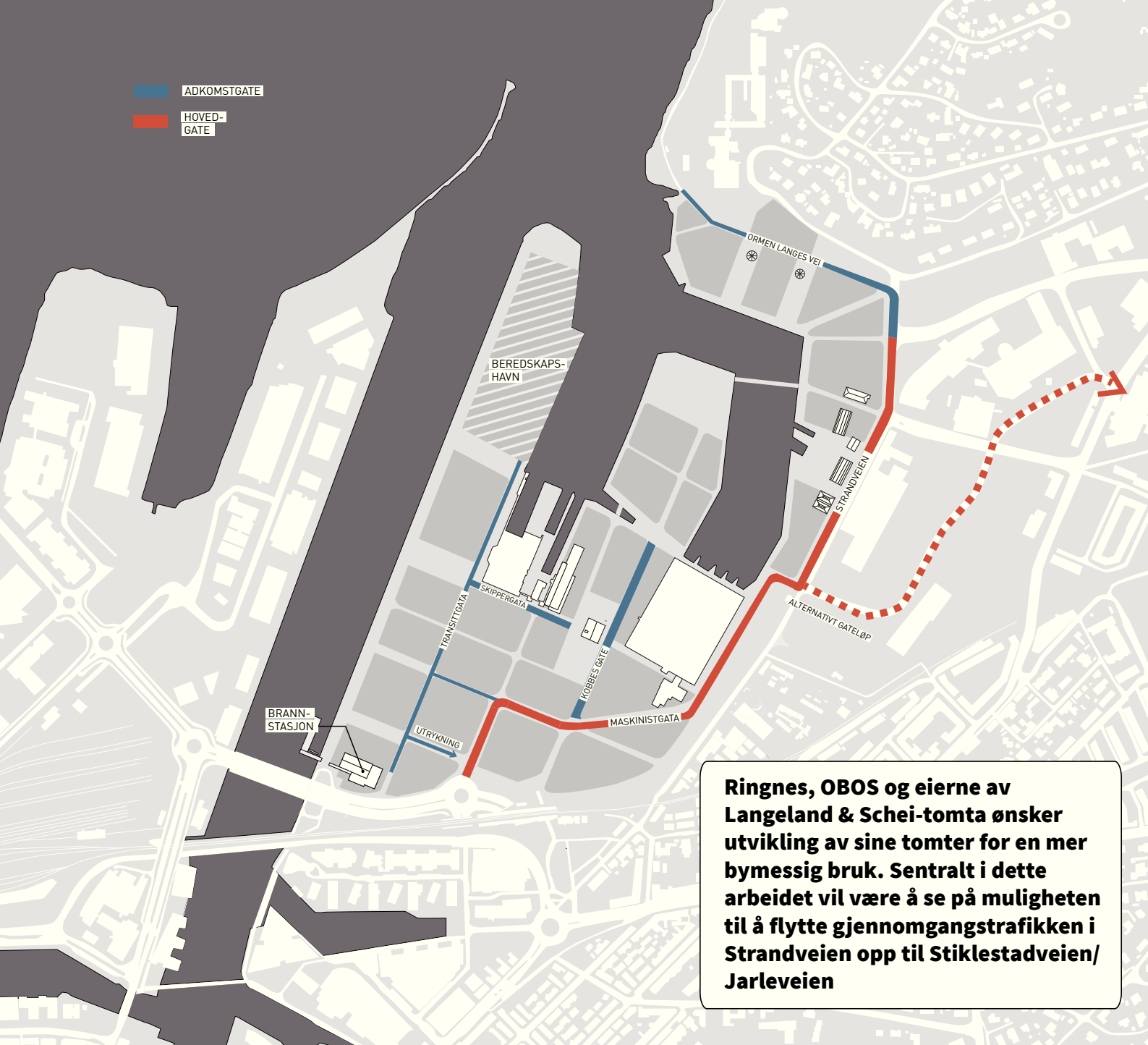
Planens generelle struktur muliggjør ulike trasevalg som må utredes videre.

I tillegg til et godt kollektivtilbud, må det være gode gangforbindelser til

Innherredsveien som har bussruter mot øst, samt flere sentrumsrettede ruter. Det er avgjørende for busstilbudet på Nyhavna at holdeplass "Strandveien" i Innherredsveien opprettholdes. Det bør være overgangsmuligheter mellom bussruter gjennom Nyhavna og i Innherredsveien.

I tillegg legges det til rette for overganger mellom buss og tog. Dagens jernbanetrasé, Meråkerbanen, befinner seg sør i planområdet. Det planlegges dobbeltspor fra Lademoen stasjon og østover. Planen er ikke til hinder for en utvidelse av jernbanen. Kommunen anbefaler at eksisterende jernbanestasjon på Lademoen opprettholdes og oppgraderes med tosidig

OVER: Framtidig gang- og sykkelnett



Ringnes, OBOS og eierne av Langeland & Schei-tomta ønsker utvikling av sine tomter for en mer bymessig bruk. Sentralt i dette arbeidet vil være å se på muligheten til å flytte gjennomgangstrafikken i Strandveien opp til Stiklestadveien/ Jarleveien

OVER:
Hovedgater og adkomstgater for motoriserte kjøretøy.

plattform i fremtiden. Ettersom framtidig kollektivtilbud ennå ikke er avklart, er det satt rekkefølgekrav om at framtidig kollektivtrasé skal være avklart før bygging av delområdene 1, 2, 8 og 9 kan igangsettes.

BILTRAFIKK OG PARKERING

Selv om Nyhavna tilrettelegges for miljøvennlige transportformer, må det også tilrettelegges for gjennomfartstrafikk og tungtransport. Ulike gatetraseer fra rundkjøringen ved Strindheimtunellen til Stiklestadveien, er vurdert i løpet av planprosessen. Vedtatt reguleringsplan for ny E6 med rundkjøring, tunnelåpning

og tilknytning til Nyhavna, justeres i forhold til opprinnelige planer. Vegarmen fra rundkjøringen mot Nyhavna flyttes og forlenges for å bedre avvikling i rundkjøringen ved tunnelen.

For å sikre en effektiv avvikling av gjennomgangstrafikken mot Lade, som samtidig kan inngå i en ny bymessig kontekst, foreslås det at vegarmen fra rundkjøringen (rv 706), legges om, rett nord, opp til Båttmannsgata. Dette er i tråd med anbefalinger i utredningsrapporten "Transformering av Nyhavna – utvikling av infrastruktur", utført av Selberg Arkitekter AS, oktober 2013. Alle andre gatetraseer

Det nye vegnettet som foreslås i kommunedelplanen skal gi en mer bymessig struktur og bedre avvikling.



vil være mer arealkrevende, gi dårligere atkomstforhold til de vestlige områdene på Nyhavna og ikke være i tråd med målsettingen om en framtidsrettet urban bydel.

Maskinistgata har i dag en utilfredsstillende påkobling til Strandveien. I planforlaget foreslås denne tilkoblet noe lenger sør enn i dag (ved Reina). Dette forutsetter at sporområdet til Jernbaneverket frigis. Konkret vegutforming og kryssløsning til Strandveien må avklares i Kvalitetsprogram for offentlige rom og i detaljregulering av denne delen av gatetraseen i forbindelse med detaljregulering av delområde 2. Fra brannstasjonen er det beholdt en envegskjørt utrykningsveg inn mot rundkjøringen ved Strindheimtunnelen.

Redusert parkeringsdekning for bil er et viktig virkemiddel for å redusere trafikkproduksjonen i området. Det er derfor valgt å stramme inn krav til parkering i forhold til KPA. Minimumskravet til bilparkering for bolig er tatt ut. Det tillates maksimalt 1 bilparkeringsplass per boenhet. Videre tillates maksimalt 0,25 plass per 100 m² BRA kontor, og maksimalt 1 plass per 100 m² BRA forretning og

service. Samtidig stilles det krav til økt sykkelparkering i forhold til kravene i KPA. Bestemmelsene stiller krav om at bilparkering i hovedsak skal legges under terreng, og at nedkjøring til parkeringskjeller skal legges innenfor bygningsvolum.

HAVN

Området nord på Transittkaia opprettholdes til havnevirksomhet i kommunedelplanen. Dette skal være en prosjekt- og beredskapshavn der det ikke tillates fast etablert aktivitet. Området vil i stor grad nyttes til håndtering av prosjektbasert last. Dette kan være husmoduler, brakkerigger, takstoler, tunnelelementer, spunt- og pælemateriale, ferdigstøpte betongdekker, tekniske anlegg/aggregater, tekniske containere med mer. Området vil nyttes til både inngående og utgående prosjektlast og havnearealet nyttes til mellomlagring før videre transport. Transport inn og ut av havneområdet vil ofte skje med spesialkjøretøy (tung last) og fordrer eskorte, og må derfor planlegges og vil i stor grad gjennomføres nattetid.

OVER:
Rundkjøringa ved
Strindheimtunnelen.



OVER: Fra Selberg
Arkitekters
utredningsrapport
fra 2013.



OVER: Gjeldende
reguleringsplan
for ny E6 justeres i
kommunedelplanen.



Miljø og bærekraft

:3d

OVER: Det skal utarbeides et miljøoppfølgingsprogram som legges til grunn for videre planlegging.

Nyhavna har flere utfordringer knyttet til miljøfaglige forhold. Geoteknikk, forurensning i grunnen, klima/vind-forhold er temaer som krever videre oppfølging i videre planlegging av området. I bestemmelsene stilles det krav om at et Miljøoppfølgingsprogram skal legges til grunn for alle planforslag. Programmet skal være et felles, overordnet styrings- og veiledningsverktøy for gjennomføring av kommunedelplanen, og skal sikre at all planlegging, bygging, drift og forvaltning skjer etter prinsipper for bærekraftig utvikling og i tråd med Trondheim kommunes miljø- og bærekraftsmål. Programmet skal definere miljømål for en langsiktig byutvikling av Nyhavna basert på livsløpsvurderinger, og angi anbefalte tiltak for å oppnå målene. Anbefalte tiltak i programmet, herunder planleggingstiltak og utredninger under de

enkelte miljøtemaene, skal legges til grunn for planlegging og bygging av de enkelte delområder. Programmet skal også vise hvordan utfordringer med luftforurensning, støy, utfylling og forurensede masser skal håndteres. Lokalklimaanalyse, utredning av støy av samlet støybelastning (sumstøy), dokumentasjon av at planen er geoteknisk gjennomførbar, og tiltaksplan mot forurenset grunn skal medfølge alle planforslag for de enkelte delområdene.

GEOTEKNIKK

Det er utført en geoteknisk vurdering av utbyggingsforholdene på Nyhavna, vedlagt ved første gangs behandling av kommunedelplanen (Geoteknisk rapport, utført av Rambøll, datert 10.12.2010). Rapporten gir en beskrivelse av grunnforholdene ved og omkring Nyhavna ut fra foreliggende grunnundersøkelser. I tillegg gis en generell vurdering av

- SENTRALT AVFALLSSUGANLEGG
- FØRINGER



utbyggingsforholdene i området. Risiko for ras/utglidninger i nærliggende områder som kan berøre området er også kommentert. Det forutsettes at det gjennomføres detaljprosjektering ved vurdering av stabilitet, setninger og fundamentering av alle aktuelle utbyggingsprosjekter på grunnlag av grunnundersøkelser utført spesielt for det konkrete prosjekt.

LUFTFORURENSNING OG STØY

Det er foretatt støyvurderinger med utgangspunkt i en full utbygging av området av arkitektkontoret Pir II. Rapporten konkluderer med at støykonskvensene som følge av økt trafikk er relativt små for området rundt Nyhavna. Dette er sammenlignet med en framtidig situasjon uten utbygging, blant annet fordi området er relativt støyutsatt også uten en ombygging. Inne i planområdet vil 1/3 av arealet imidlertid ligge i gul eller rød sone.

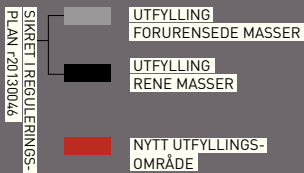
Dette vil kreve støytiltak ved utbygging. Det er ikke vurdert støy knyttet til jernbane og havnevirksomhet. Både luftforurensing og støy må utredes i arbeid med de enkelte reguleringsplanene, i henhold til luftforurensingsforskriften T-1442, og nasjonale og lokale mål.

TEKNISK INFRASTRUKTUR

Eksisterende ledningsnett følger i hovedsak eksisterende vegger i området. Da planforslaget i stor grad bygger på eksisterende kvartalsstruktur, vil traseer for eksisterende ledningsnett i hovedsak kunne opprettholdes. En vesentlig oppgradering av deler av den tekniske infrastrukturen er nødvendig. Det må også etableres nett for fjernvarme for området.

I bestemmelsene stilles det krav om utarbeidelse av en overordnet plan for teknisk infrastruktur for hele planområdet. Denne planen skal redegjøre for overordnet

Over: Planlagt anlegg for avfallssug.



OVER:
Utfylling og deponi
på Nyhavna

MOTSATT SIDE: Flyfoto
over Brattøra og
Nyhavna (1967)/
Trondheim Byarkiv

teknisk løsning for VA, avfallssug, fjernvarme og energi, plassering av tilhørende bygningsmessige tiltak vil være tema i den overordnede planen for teknisk infrastruktur.

Bestemmelsene sikrer at sentral for avfallssug, som skal betjene bebyggelsen innenfor planområdet, skal plasseres i bebyggelse innenfor delområde 2. Hovedføringer legges i gatene sammen med annen offentlig infrastruktur. Det stilles rekkefølgekrav til etablering av nødvendige tekniske anlegg. Kravet gjelder for alle delområdene i planen.

DEPONI

I reguleringsplan r20130046 Detaljregulering deponi Nyhavna, reguleres deponi/utfylling på Kullkranpiren. Deponeringen på Kullkranpiren er ferdigstilt gjennom prosjektet renere Havn. Området er ikke tilrettelagt for offentlig ferdsel ennå.

I kommunedelplanen reguleres det et areal for deponi av rene masser på Strandveikaia, innenfor bestemmelsesområde #1 på plankartet. Arealet dette utgjør er på til sammen cirka 30 daa, slik at planområdet totalt blir på cirka 380 daa etter utfylling.

I rapporten Utfylling i Nyhavna, Konsekvenser for strøm, vannutskiftning og varmeutveksling, utført av Sintef i oktober 2015, er konsekvenser for bygningsmassen Dora I vurdert. Det konkluderes med at deponi i bassenget ikke vil påvirke strømningsforholdene under Dora I med tanke på endringer i temperatur/luftfuktighet. Dette er avgjørende for videre drift av arkivvirksomheten i Dora I. Maks grense for utfylling er vist i plankart. Utfyllingen kan ha justert form innenfor deponiområdet uten at det endrer resultatene i rapporten.





Transformasjonen fra havn til sentrumsformål vil skje over lang tid, noe som fordrer en fleksibel og robust plan.

Framtidig sentrumsformål :3e

OVER: Losgata/Transittgata med nye sentrum brannstasjon til venstre i bildet.

MOTSATT SIDE: Antatt tidsperspektiv for transformasjon og midlertidige tiltak på Nyhavna.

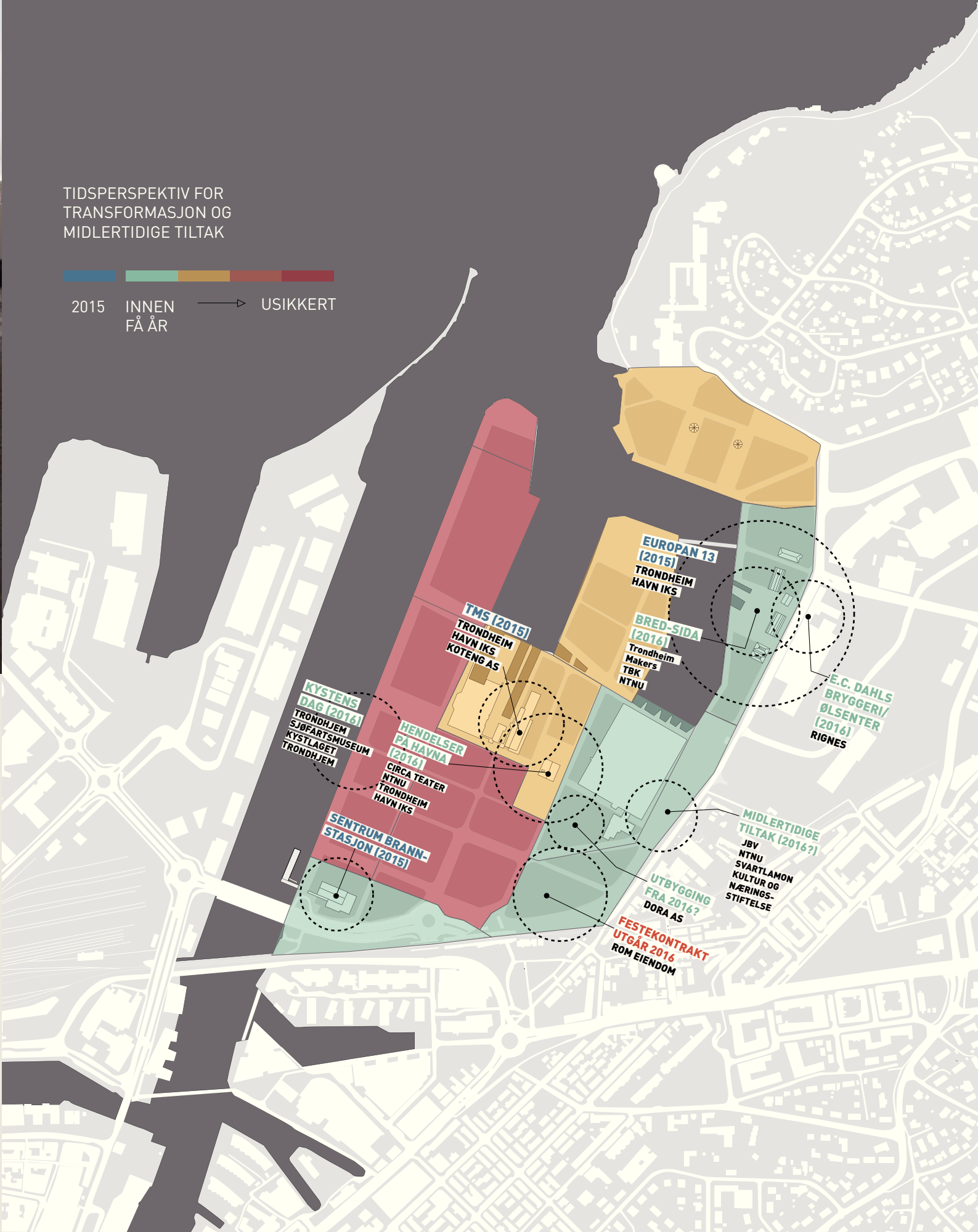
Alle byggeområder innenfor planområdet avsettes til fremtidig sentrumsformål. Bestemmelsene utdyper dette: det tillates etablert bolig, kontor, besøksintensiv virksomhet, forretning, privat og offentlig tjenesteyting, kultur- og servicefunksjoner. Byggeformålet omfatter også areal til nødvendig offentlig infrastruktur og utearealer i tilknytning til bebyggelsen. Det tillates ikke kjøpesenter. Det skal etableres barnehage innefor delområde 5, 6, 7 og 9.

Retningslinjene utdyper bestemmelsene om byggeformål: Det bør være en blanding av bolig og næring innenfor alle delområder. I delområde 7 (Ladehammerkaia) bør det i stor grad legges

til rette for familieboliger. I delområde 2 og 8 (ved Lademoen stasjon) bør det tilrettelegges for arbeidsplassintensiv næringsvirksomhet. I delområde 2 og 5 (ved Lademoen stasjon og på Strandveikaia) bør det tilrettelegges for tjenesteyting. Første etasje mot gater bør tilrettelegges for utadrettet virksomhet. Det tas ikke stilling til maks utnyttelsesgrad eller fordeling av bolig og næring innad i planområdet. Dette er forhold som må vurderes i hver enkelt reguleringsplan for de enkelte delområdene.

Ladehammerkaia, Strandveikaia og østsiden av Kullkranpiren er områder som vil være godt egnet til boligutbygging på grunn av gode solforhold og sjønærhet.

TIDSPERSPEKTIV FOR
TRANSFORMASJON OG
MIDLERTIDIGE TILTAK



Tomtene langs Nidelva har også gode kvaliteter for boligbebyggelse, selv om det her og langs vestsiden av Kullkranpiren kan være utfordringer knyttet til støy fra havnevirkosomhet på Pir II og Transittkaia. Støy og trafiksikkerhet i tilknytning til tungtransport til og fra Transittkaia må utredes og planlegges i forbindelse med kvalitetsprogram for offentlige rom og i forbindelse med utviklingen av de enkelte delområdene. Det foreslås ikke begrensninger for arealbruken til bolig. Dette må løses i utviklingen av de enkelte delområdene.

De sentrale delene av Nyhavna, fra jernbanen/nordre avlastningsveg og opp mot Dora I og II, er godt egnet for næring grunnet nærhet til veg, jernbane og kollektivtrasé.

Nyhavna ligger i gangavstand til Midtbyen og Nedre Elvehavn. Lade ligger også i umiddelbar nærhet, og her finnes flere kjøpesentre og større vareutsalg. Det er et overordnet politisk mål i kommuneplanens samfunnsdel å styrke Midtbyen som handelssentrum. Intensjonen i planforslaget er derfor å begrense handelsvirkosomhet og kun legge opp til bydelsservice. Slik kan Nyhavna bli et tilnærmet selvforsynt område, og likevel bidra til styrking av handelen i Midtbyen.

Retningslinjene angir at det bør tilrettelegges for tjenesteyting ved Lademoen stasjon, som har nærhet til kollektivknutepunkt, og på Strandveikaia/Ladehammerkaia, der konsentrasjonen av bolig forventes å bli størst.

Intensjonen i planen er at Kobbegate skal være en sentral offentlig ”ryggrad” i området.

I retningslinjene angis det at det bør tilrettelegges for utadrettet virkosomhet i første etasje av bebyggelse som henvender seg mot gater. Eksempler på slik virkosomhet kan være forretning, bevertning, offentlig/privat tjenesteyting og hotell/overnatting. Første etasje bør ha en brutto gjennomsnittshøyde på fire meter for å sikre en slik tilrettelegging.

OFFENTLIG TJENESTEYTING

Helse- og velferdssenter

Det ble i 2015 åpnet et nytt helse- og velferdssenter på Lade, og i områdeplanen for Lilleby er det også tilrettelagt for etablering av et slikt tilbud. Det er derfor ikke behov for nytt helse- og velferdssenter i forbindelse med kommunedelplan for Nyhavna.

Barne- og ungdomsskole

Det er ikke aktuelt å tilrettelegge for barne- eller ungdomsskole i kommunedelplanen. Planområdet ligger i Lilleby skolekrets, og det er per i dag god kapasitet der.

Barnehage

Størrelse og antall barnehager vil avhenge av boligtalet, og det anbefales at det etableres barnehage for hver 500de bolig som etableres innefor området. Barnehager bør plasseres i tilknytning til boliger, og til grønnsstrukturer innenfor planområdet og det stilles krav om barnehage innenfor delområde 5, 6, 7 og 9.

UTFORMING AV BEBYGGELSEN

Bestemmelsene i kommunedelplanen stiller krav til utforming av bebyggelsen: Området skal bygges ut med bymessig bebyggelse. Bebyggelsen skal plasseres slik at den bidrar til å forsterke gater og byrom. Innenfor hvert delområde skal det være en variasjon i høyder, volumoppbygging og arkitektonisk uttrykk. Det tillates bebyggelse i 5 etasjer, mens betydelige deler av bebyggelsen tillates opp til 7 etasjer, som må tilpasses situasjonen for ikke å forringe solforhold og kvalitet på arealer avsatt til grønnsstruktur og friområder.

Bebyggelse langs Strandveien og Maskinistgata skal visuelt underordne seg Dora I og den antikvariske bebyggelsen øst for Strandveien.

For å sikre variasjon i bruksmuligheter er det satt krav om at førsteetasjene skal ha en brutto gjennomsnittshøyde på minimum 4 meter. Langs Kobbegate og Maskinistgata krever planen det det tilrettelegges for utadvendt aktivitet.

*MOTSATT SIDE:
Mulig fordeling av
arealbruksformål.*

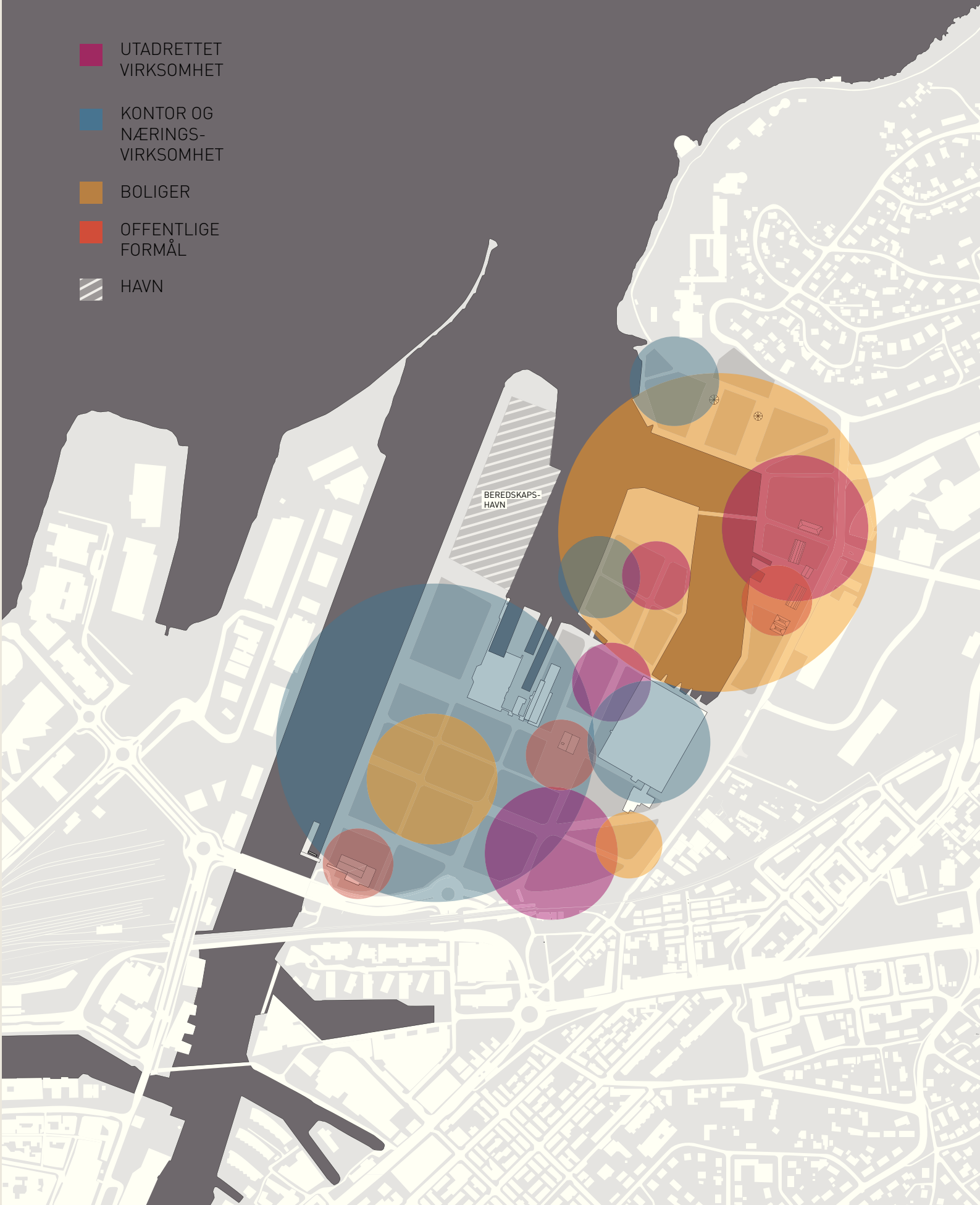
■ UTADRETTET VIRKSOMHET

■ KONTOR OG NÆRINGS- VIRKSOMHET

■ BOLIGER

■ OFFENTLIGE FORMÅL

▨ HAVN



Planen bestemmer også at gater og byrom ikke skal forringes av at balkonger og andre fasadeelementer krager ut over offentlig areal, samt at ramper og andre tiltak som må til for å få adkomst til parkeringskjellere eller lokaler må skje innenfor bygningsvolum på regulert byggeområde.

Retningslinjene utdyper bestemmelsene om utforming av bebyggelsen: Bebyggelse bør organiseres som kvartalsbebyggelse, og plasseres inntil gater og byrom. Det kan i reguleringsplan vurderes høyere bebyggelse ved Lademoen stasjon (delområde 2), Strandveikaia (delområde 5) og sørøst på Ladehammerkaia (delområde 7). Hushjørner som vender ut mot gatekryss bør fases av med 45 graders vinkel eller ha tilbaketrukket førsteetasje, slik at det oppnås god fri sikt og trygg ferdsel for gangtrafikken på fortauene.

HENSYNSSONE BEVARING AV KULTURMILJØ

Nyhavna med kaianlegg og bygninger fra andre verdenskrig er et kulturhistorisk bymiljø med nasjonal interesse hvor det må vises særlige hensyn i videre forvaltning og utvikling. Området er godt bevart som samlet miljø og med de fleste bygningene i behold. Mest markante er de to ubåtbunkerne Dora I og II, men også basseng, kaier, flere verkstedsbygninger på

Ladehammerkaia, enkelte mindre bunkere og en del tekniske installasjoner er viktige elementer i helheten. I bestemmelsene til kommunedelplan for Nyhavna stilles det krav om at alle antikvariske bygg innenfor hensynssonen skal bevares.

Hensynssone kulturmiljø i kommuneplanens arealdel videreføres i kommunedelplanen. Som grunnlag for alle planforslag innenfor hensynssone bevaring kulturmiljø, skal det foreligge et kulturminneprogram før vedtak av første detaljplan, eller før det godkjennes tiltak. Programmet skal angi prinsipper for hvordan kulturminner og kulturmiljø skal ivaretas og videreutvikles, herunder prinsipper for utforming av tilbygg/påbygg, fasadeendringer, materialbruk og fargebruk.

Programmet skal være et felles kunnskapsgrunnlag for alle krigsminner innenfor hensynssonen. Programmet skal inneholde en kartlegging og analyse av krigsminnene i området, både enkeltvis og som kulturmiljø, og forklare deres historiske sammenheng og betydning. Programmet skal også vise hvordan kulturminnene kan være en identitetsbærer i området, og angi muligheter for videre bruk med en sentral rolle i den fremtidige utviklingen av området.

*MOTSATT SIDE:
Nyhavna
skal gradvis
transformeres fra
industrihavn til
byområde.*





Inndeling i delområder :3f

OVER:
Nyhavnabassenget,
med Ladehammerkaia
til venstre,
Strandveikaia og E.C.
Dahls rett fram og
Kullkranpiren til høyre

Det forventes at utviklingen av Nyhavna kan ta lang tid. Prosessen innebærer vesentlig usikkerhet med hensyn til framtidig utbyggingsbehov. Samtidig fordrer en større transformasjon at mange eksisterende virksomheter flytter ut av området. Virksomhetene har festekontrakter av varierende varighet. Trondheim Havn har igangsatt arbeidet med å komme til omforente løsninger for relokalisering med de sentrale industriaktørene som i dag er lokalisert i Nyhavna.

Det at ny kvartalstruktur tar utgangspunkt i eksisterende eiendomsstruktur, muliggjør en utvikling der nye byggeprosjekter kan realiseres uavhengig av hverandre, samtidig som eksisterende virksomheter kan opprettholde sin drift. Kommunedelplanens bestemmelser stiller krav om at det skal

utarbeides en samlet reguleringsplan for hvert av delområdene 1-10.

DELOMRÅDE 1 - Brannstasjonen

Her pågår det i dag arbeidet med etablering av ny brannstasjon.

DELOMRÅDE 2 - Lademoen stasjon

Området eies av Rom Eiendom og Jernbaneverket. Det stilles krav om at sentral for stasjonært søppelsuganlegg skal etableres her.

DELOMRÅDE 3 - Dora I

Dora I ligger innenfor området. Det åpnes for etablering av ny bebyggelse sør og vest for Dora.

DELOMRÅDE 4 - Dora II/Fyringsbunkeren

Dora II ligger innenfor området. Trondheim Maritime senter bygger per i dag nytt



kontorbygg innenfor området.

DELOMRÅDE 5 - Strandveikaia

Det ligger flere bygg av antikvarisk verdi innenfor delområdet, og det reguleres nytt deponi. Området innehar Strandveikaia. En utvikling her forutsetter at gang- og sykkelbro til Kullkranpiren etableres.

DELOMRÅDE 6 - Kullkranpiren

Delområdet omfatter Kullkranpiren, og er et område med god kontakt til havnebassenget på tre sider. En utvikling her forutsetter at gang- og sykkelbro til Kullkranpiren etableres, og utfylling/deponi i tråd med reguleringsplan utarbeidet for Renere Havn.

DELOMRÅDE 7 - Ladehammerkaia

Delområdet ligger på Ladehammeren, og innehar Ladehammerkaia. Det ligger

flere bygg av antikvarisk verdi innenfor delområdet. En utvikling her forutsetter at gang- og sykkelbro til Kullkranpiren etableres.

DELOMRÅDE 8 - Båtmannsgata

Hovedadkomsten til planområdet ligger i dette delområdet. Området har også nærhet til Lademoen stasjon.

DELOMRÅDE 9 - Transittkaia sør

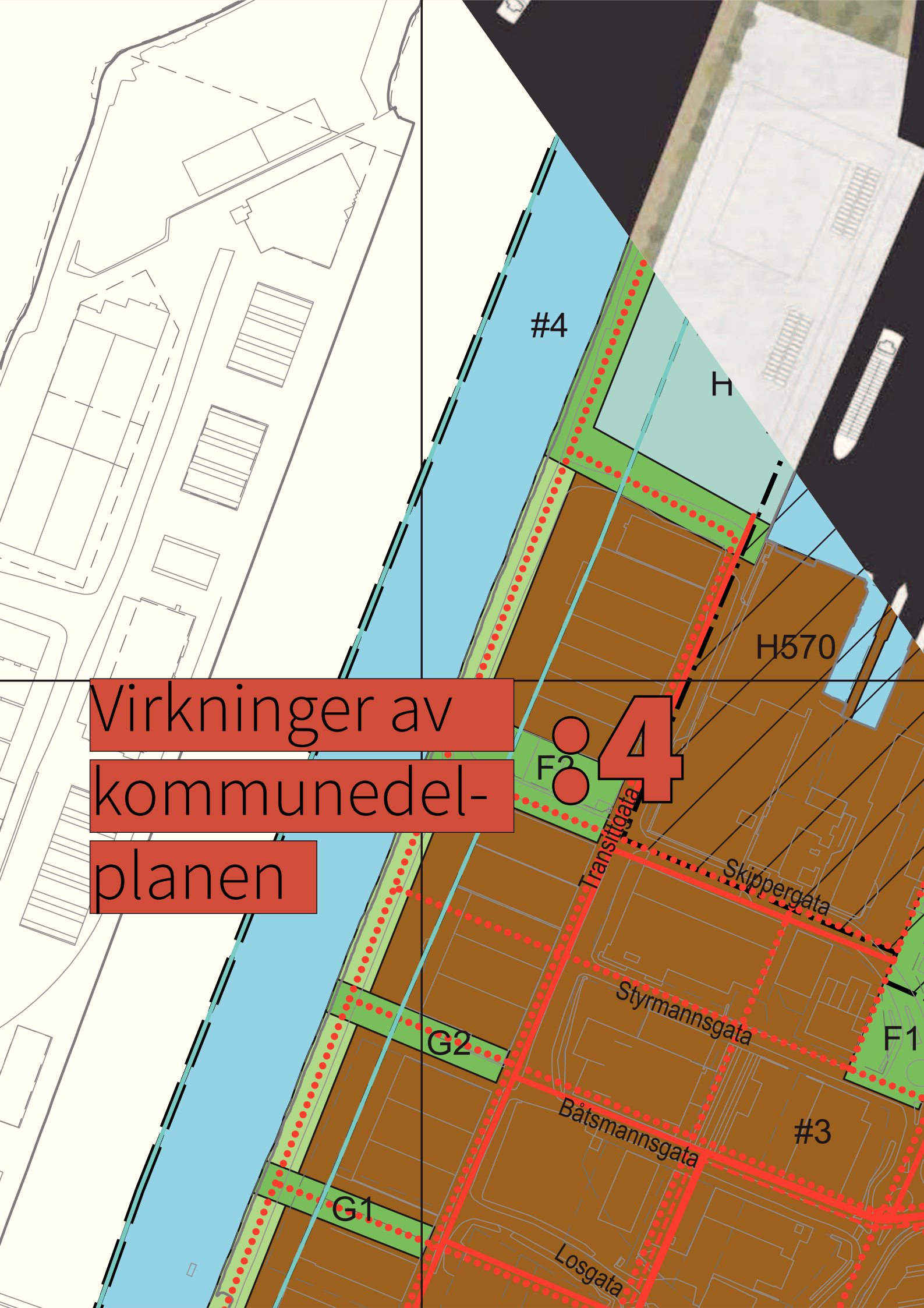
Delområdet omfatter den delen av Transittkaia som ikke reguleres til havn. Området har kaifront mot Nidelva.

DELOMRÅDE 10 - Transittkaia havn

Havneformål opprettholdes innenfor dette delområdet, og området foreslås benyttet til prosjekt- og beredskapshavn.

OVER: For hvert av de 10 delområdene skal det utarbeides egne reguleringsplaner.

Virkninger av
kommunedel-
planen







Samfunnsmessige konsekvenser

:4a

OVER: For å kunne utvikle seg til sentrumsformål må Nyhavna tilpasses gående og syklende. Ved brannstasjonen er det tilrettelagt for fotgjengere.

KONSEKVENSER FOR EKSISTERENDE BEDRIFTER PÅ NYHAVNA

Kommunedelplanen for Nyhavna legger til rette for at store arealer for industri/havn omdisponeres til sentrumsformål. En gjennomføring av dette innebærer at de fleste virksomhetene som holder til på Nyhavna i dag må relokaliseres. Havneområdene i Trondheim er inne i en omfattende prosess for avklaring av framtidig industri- og havnevirksomhet. Relokalisering av virksomheter, fortetting og effektivisering av havneområdene er under utredning av Trondheim Havn. Industriaktivitet som har Trondheim by/kommune som sitt primære

forbruksområde må derfor hovedsakelig løses innenfor Trondheim kommunes grenser, også i framtiden.

Det må påregnes intensivert industribasert havneaktivitet innenfor eksisterende havneområder på Ila og Pir II. Annen arealkrevende næringsaktivitet som ikke har behov for havn, må lokaliseres til andre egnede arealer avsatt i kommunen eller i Interkommunal arealplan. Trondheim Havn har pågående dialoger med de ulike industriaktørene på Nyhavna for å løse utfordringene rundt relokalisering.

Takt og retning på den videre utviklingen av Nyhavna vil være betinget av at det finnes alternativer for relokalisering av de eksisterende virksomhetene som er på

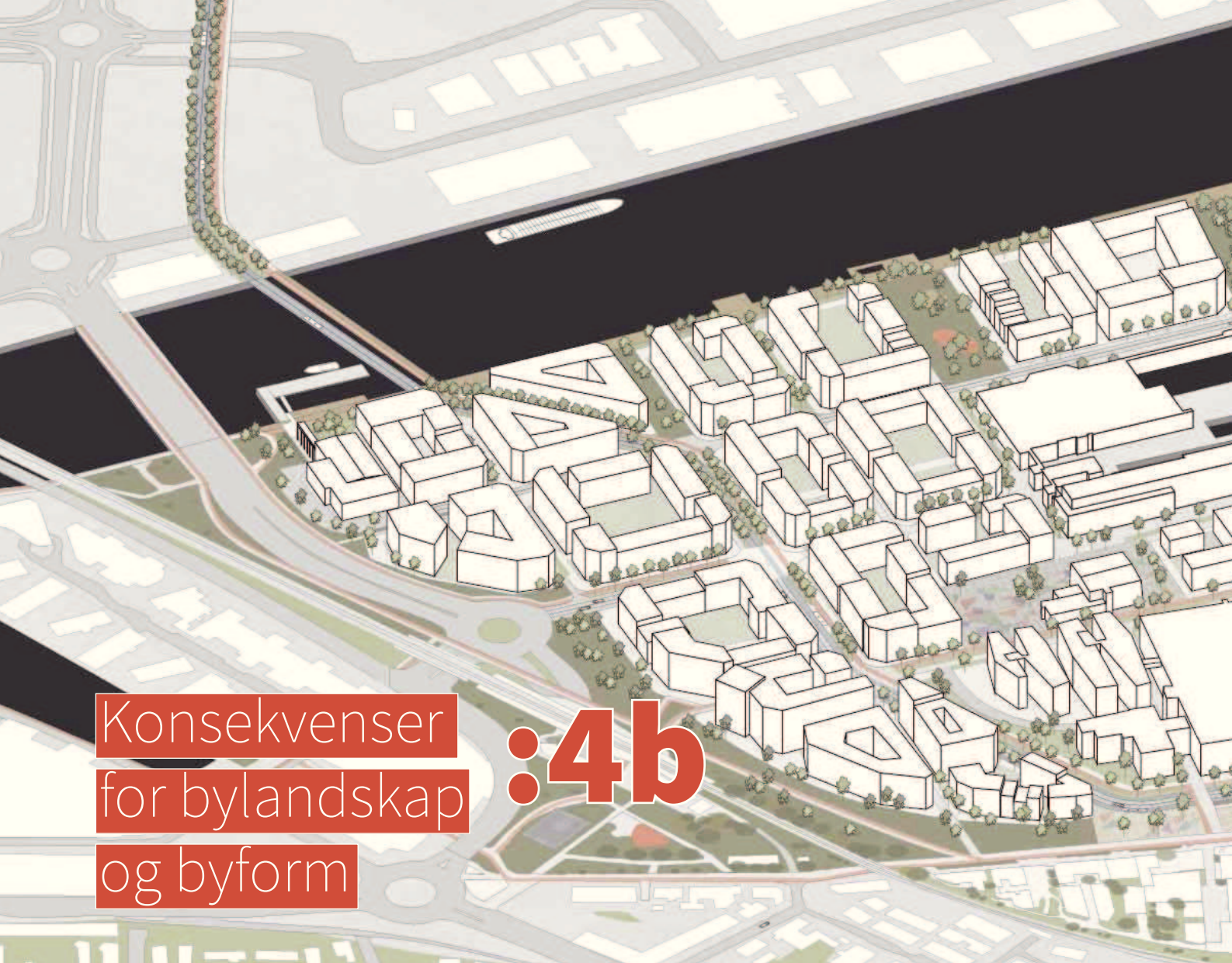


Nyhavna i dag. Langsiktig arealdisponering på Nyhavna er i planarbeidet sett i sammenheng med Trondheim Havns samlede arealdisponering og tilrettelegging for sjøverts transport i Trondheim.

Gjennom den nylig vedtatte kommuneplanen (oktober 2014) er det avsatt areal på området Grønøra vest på Orkanger til etablering av en ny regionhavn. Det foreligger fortsatt uavklarte forhold rundt vegforbindelser og rekkefølgebestemmelser rundt havneutvikling. Dersom en slik utvikling vil finne sted, blir dette en regionhavn for konkurranseutsatt gods-containere, ro-ro med mer. Grønøra Vest vil ikke ha tilstrekkelig areal til også å huse

industrihavnefunksjoner. Dersom dagens containerhåndtering flyttes fra Grønøra Øst til Grønøra Vest, vil en del areal innenfor dagens havneområde på Grønøra Øst fristilles. Dette arealet behøves imidlertid til eksisterende industriaktivitet på Orkanger. En relokalisering av industriaktivitet fra Trondheim til Orkanger er derfor lite realistisk.

Eksisterende aktivitet på Nyhavna har vært kartlagt gjennom analysen "Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedrifters ønsker og krav", utført av Trondheim kommune/ Trondheim Havn, datert oktober 2012.



Konsekvenser for bylandskap og byform :4b

OVER: Aksonometri
over en tenkt
framtidig Nyhavna.
Ny bebyggelse skal
være bymessig og
underordne seg
krigsminnene på
området, som Dora I.

AREALBRUK OG TETTHET / BEBYGGELSESTRUKTURER OG TYPOLOGIER

Planforslaget svarer til kommunens intensjoner om tettere bebyggelse og høyere utnyttelse av sentrumsnære arealer. Foreslåtte høyder samsvarer med anbefalinger i utredningsrapporten "Nyhavna – to scenarier" fra Pir II AS. 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 m² BRA næring og ca 200 000 m² 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, men det er en klar intensjon at området skal utvikles som en bymessig, mangfoldig bydel, og ikke kun som en bolig- eller kontorbydel. Fordeling og utbyggingstakt vil være avhenge av markedsutvikling og andre samfunnsmessige forhold.

Kommunedelplanens struktur legger opp til en klassisk kvartalsstruktur hvor karrébebyggelse vil være en naturlig typologi.

Solstudier viser at en variasjon i høyder på mellom fem til sju etasjer kan gi akseptable solforhold inne i området. Dette må imidlertid studeres og bearbeides videre i reguleringsplanene.

Arealbruk og tetthet ble vurdert i tre rapporter som var vedlegg



til kommunedelplanen da den ble lagt ut til offentlig ettersyn: "Nyhavna - to scenarioer", utført av Pir II AS, datert 03.10.14, "Nyhavna - scenario 1", utført av Pir II AS, datert 06.11.14, og "Byutvikling i havneområder - en sammenligning av 18 havneutviklingsprosjekter", utført av Trondheim kommune, datert mars 2013.

TRANSFORMASJONSPOTENSIALE FOR EKISTERENDE BEBYGGELSE

Kommunedelplanen har bestemmelse om at alle antikvariske bygninger skal bevares. Dette gjelder bebyggelsen fra andre verdenskrig. Dette er solide bygninger, som både kan benyttes slik de er i dag, og som kan tåle en endret bruk. Tilstand og transformasjonspotensial for

verneverdig bebyggelse skal tematiseres ytterligere i Kulturminneprogrammet, som skal ligge til grunn for alle planforslag innenfor hensynssone bevaring.

All øvrig eksisterende bygningsmasse kan rives ett hvert som Nyhavna transformeres.

TRANSPORT - GATESYSTEM, GANG/ SYKKEL, KOLLEKTIVTRAFIKK OG PARKERING

En utbygging av Nyhavna vil medføre økt trafikk til og fra området, fordelt på alle transportformer: bil, gange, sykkel og kollektiv. En gjennomføring av planforslaget vil medføre en vesentlig bedre tilrettelegging for gåing og sykling. Det vil være positivt både for å øke andelene av gående og syklende, og for

Eksempel:
uten kollektivbru



Eksempel:
med kollektivbru
og omlegging av
hovedgate
ved E.C. Dahls





OVER:
Volumstudie med 5-7
etasjer på Nyhavna,
og høyere bebyggelse
ytterst på Transittkaia
og på ROMs eiendom
ved Lademoen stasjon
Pir II AS 06.11.14

å oppnå bedre trafiksikkerhet.

Trafikkproduksjonen er beregnet for en fremtidig situasjon der det også er tatt høyde for større boligutbygginger på Lade og Lilleby, og trafikkmengden disse skaper. Beregningene av turproduksjon viser at en full utbygging av Nyhavna kan skape en turproduksjon på ca. 15 000 kjøretøy per døgn, fra dagens 5 200 ÅDT. Dette vil gi en betraktelig økning i trafikkmengde over Nyhavna, og vil kunne gi avviklingsproblemer i Skippergata og hovedvegen gjennom planområdet ved full utbygging. Trafikkutredningen beskriver at kollektivtrafikken i retning Midtbyen

vil rammes av disse potensielle avviklingsproblemene.

Det er sett på en trafikk-løsning med en ny bru nord for Pirbrua, som kan gi området større fleksibilitet til å gi en tilfredsstillende trafikkavvikling. Behovet for et slikt avlastningstiltak vil imidlertid avhenge av flere forhold, både hvordan den endelige utbyggingen blir i planområdet (fordeling mellom bolig og næring), samt hvor sterke restriktive tiltak som settes inn for å begrense biltrafikk.

Det vises til Vedlegg 8: "Trafikkvurdering med kapasitetsberegning", utført av Multiconsult, datert 14.10.2015.



GANG/SYKKEL

Planforslaget sikrer et tett nett av gang- og sykkelvegforbindelser både innad i området og også opp mot overordnet gang- og sykkelvegsystem.

En ny gang- og sykkelbru mellom Strandveikaia og Kullkranpiren gir god adkomst til det største friområdet innenfor planområdet, og legger til rette for havnebassenget som et sentralt byrom. Denne brua vil også være det fysiske skillet mellom havnerelatert ferdsel i ytre basseng, og eventuelle tilbud for allmennheten i/ved vannet i indre del av bassenget.

En ny gang- og sykkelbru langs

jernbanesporet mellom Pirbrua og Strandveien vil knytte østlige og vestlige bydeler sammen. Dette vil bli et prosjekt med mange utfordringer grunnet plassmangel, men vil være svært viktig å få realisert.

For å optimalisere gang- og sykkelforbindelsen mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn, stilles det rekkefølgekrav for alle delområder om etablering av gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget. Det stilles også rekkefølgekrav om at sikker skoleveg skal være etablert før det kan gis brukstillatelse til nye boliger.

*OVER:
Fjernvirkingsstudier fra
Kuhaugen, Rockheim og
Ladehammeren, Pir II AS
06.11.14*

KOLLEKTIVTRAFIKK

Planforslaget som ble sendt på høring forutsatte en kollektivtrasé gjennom området sammen med gjennomfartsgata H1 til Lade. Utformingsprinsipp med egne kollektivfelt skulle sikres gjennom Kvalitetsprogram for offentlige rom. Gjennom ny trafikkutredning utført høsten 2015 kom det fram at trafikkbelastningen i rundkjøringen ved Strindheimstunnelen sannsynligvis vil bli så stor at en høyfrekvent kollektivtrasé for superbuss ikke kan gå her. For å finne en løsning for fremtidig superbuss, er det utarbeidet ulike alternativer for hvordan en slik trasé kan ivaretas i framtiden. Endelig trasé må avklares i Miljøpakkens utredning om framtidig kollektivtrasé for superbuss fra Trondheim sentralstasjon over nyhavna til Lade/Leangen via Nyhavna. Dette arbeidet må være premissgivende for utformingsprinsipp for maskinistgata, en eventuell ny kollektivbru over Nidelva eller i Strandveien. Plankart og bestemmelser er utformet slik at planen ikke er til hinder for en framtidig superbussstrasé over Nyhavna.

PARKERING

Kommunedelplanen legger grunnlaget for at folk kan vurdere andre transportmidler enn bil. Redusert parkeringsdekning, både for bolig og større arbeidsplasser, har vist seg å være et godt virkemiddel for å redusere biltrafikk, spesielt når det gjøres i kombinasjon med gode kollektivtiltak og godt utbygd gang- og sykkelvegnett.. Bilrestriktive tiltak kan være med på å styrke bymiljøet, øke fremkommelighet for kollektivtrafikken, og bedre trafikksikkerheten i området. Bestemmelsene til planen sier at bilparkering i hovedsak skal legges under bakken. Dette innebærer at Nyhavna kan bli en bydel hvor andelen som ferdes med miljøvennlige reisemidler kan bli vesentlig høyere

enn i andre bydeler. Utfordringen ligger hovedsakelig i å begrense gjennomgangstrafikken med bil.

HAVN

Avsatt havnemråde vil nyttes til både inngående og utgående prosjektlast og havnearealet nyttes til mellomlagring før videre transport. Transport inn og ut av havneområdet vil ofte skje med spesialkjøretøy (tung last) og fordrer eskorte, og må derfor planlegges og vil i stor grad gjennomføres nattetid.

Området skal kunne benyttes til mellomlagring og uttransport av forurenset masse fra Trondheim, og skal også kunne benyttes i forbindelse med gjennomføring av oppryddingsaksjoner i regionen, eksempelvis forurensing (IUA). Det vil også være behov for tilrettelegging for militær aktivitet over dette havneområdet.

Det er vanskelig å estimere volum og frekvens over et slikt havneområde. Aktivitetsnivået vil kunne variere mye. Når et skip med last ankommer, er man i stor grad avhengig av å kunne losse og laste skipet uavbrutt. Dette gjør at det må kunne være aktivitet i havneområdet uten særskilte begrensninger på tidsrom eller ukedag.

Ytre havnebasseng forbeholdes havnerelatert ferdsel. Indre havnebasseng, avgrenset av ny gang- og sykkelbru mellom Kullkranpiren og Strandveikaia, forbeholdes aktiviteter for allmennheten.

En slik havn kan gi begrensninger for fremtidige arealformål i nærheten, da støy og trafikkbelastning fra store kjøretøy kan være utfordrende å håndtere, spesielt for boligbebyggelse. Havnas trafikk av båter kan imidlertid også ses som en berikelse i et framtidig utbygd Nyhavna. Støy-, støv- og trafikkbelastning fra denne virksomheten må utredes videre når delområdene i umiddelbar nærhet til havna skal reguleres.

*MOTSATT SIDE:
Parkerte biler skal ikke
dominere framtidens
Nyhavna*

- LINJE 3 - Lade - M2 - Sietnmarka
- BUSSTRASÉ INHERREDSVEIEN
- - - GANGFØRBINDELSE
- JERNBANE

Dagens kollektivtrasé



- NY KOLLEKTIV-GATE
- KOLLEKTIVTRASÉ NYHAVNA
- - - MULIG ALTERNATIV KOLLEKTIVTRASÉ
- BUSSTRASÉ INHERREDSVEIEN
- JERNBANE
- - - GANGFØRBINDELSE

Kollektivtrasé som foreslått i 1. gangs-behandling



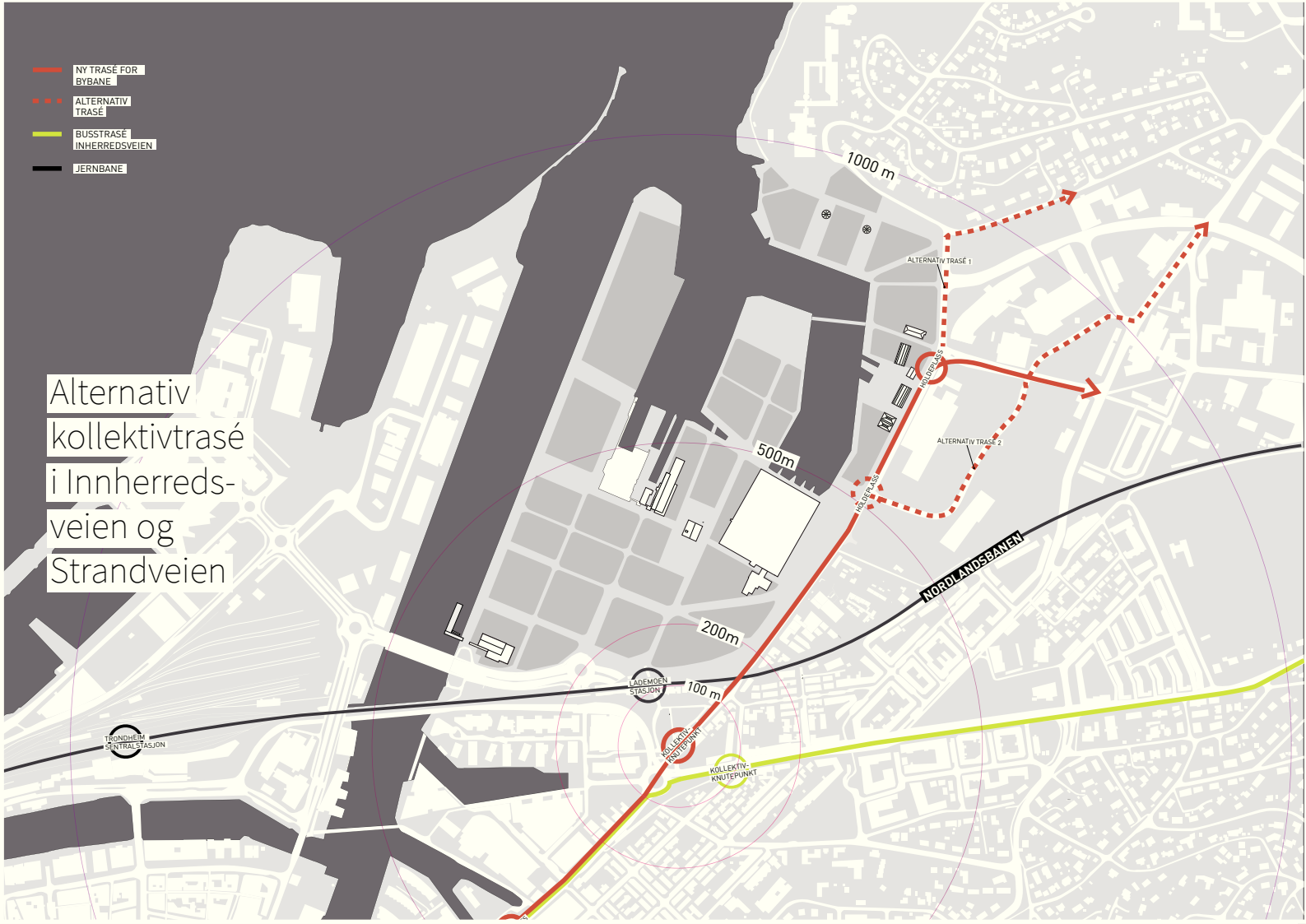
- NY KOLLEKTIV-GATE
- KOLLEKTIVTRASE NYHAVNA
- - - MULIG ALTERNATIV KOLLEKTIVTRASE
- BUSSTRASE INHERREDSVEIEN
- JERNBANE
- - - GANGFORBINDELSE


Alternativ kollektivtrasé med ny kollektivbru



- NY TRASE FOR BYBANE
- - - ALTERNATIV TRASE
- BUSSTRASE INHERREDSVEIEN
- JERNBANE

Alternativ kollektivtrasé i Inherredsveien og Strandveien





For å redusere biltrafikken på Nyhavna erstattes alle minimumskrav for bilparkering med maksimumskrav.

Det legges heller ikke opp til gateparkering for bil på området.



Andre konsekvenser :4C

OVER: En gradvis omforming av Nyhavna fra industrihavn til sentrumsformål følger opp kommunens overordnede målsettinger

KONSEKVENSER FOR STØY

Det er foretatt overordnede støyvurderinger for trafikk, og konsekvensene av full utbygging regnes som relativt små. Dette skyldes i hovedsak at planområdet er støyutsatt også uten en utbygging. Det vil være nødvendig med støytiltak for deler av planområdet, der areal langs hovedgata vil ligge i gul eller rød sone. Virkningene ansees likevel som akseptable for bolig- og næringsutbygging. Det tas forbehold om at støyvurderinger for jernbane, havne- og industrivirksomhet ennå gjenstår, og det endelige omfanget av denne aktiviteten vil kunne endre støyvurderingene noe for deler av planområdet.

Det vises til utredningen “Vurdering av støy fra trafikk”, utført av Multiconsult, datert 03.10.2014, som lå ved kommunedelplanen til offentlig ettersyn.

Bestemmelsene sikrer at det ved forslag til reguleringsplan for de enkelte delområdene skal utføres utredning av samlet støybelastning (sumstøy)

HELSEKONSEKVENSVURDERING

Gjennom planarbeidet legges det til rette for et liv der fysisk aktivitet er en naturlig del av hverdagen. Til fots eller på sykkel kan de daglige gjøremålene utrettes, og det er mulig å leve bilfritt. Nyhavna er en brikke i et større puslespill, og når planarbeidet realiseres vil også kontakten mellom Lade og Midtbyen være betraktelig forbedret

gjennom gode gang- og sykkeltraseer. Ved gjennomføringen av planen får byen en sammenhengende sjøpromenade fra øst til vest, og gang- og sykkelbruer vil gi kortere avstander både internt og til de omkringliggende bydelene, ikke minst Midtbyen og Nedre Elvehavn.

Dette er blant de viktigste tiltakene i planarbeidet for bedre folkehelse. Samtidig er andre tiltak som stimulerer til uteaktivitet, slik som beplantning, parker, et grønt nærmiljø, kontakt med vannet og nærliggende friområder, med på å skape rom for rekreasjon og mosjon i det daglige. Med prosjektet Renere havn gjennomført, vil også havnebassengene kunne brukes til vannaktiviteter for allmennheten.

Nyhavnas områdekarakter vil endres betraktelig med det nye planarbeidet. Det vil bli redusert støy og trafikk fra havne- og industrivirksomhet og mer folkeliv i gatene gjennom funksjonsblanding. Sammen med redusert gateparkering vil dette kunne være miljøskapende og gi et gatetverrsnitt der myke trafikkanter også får en naturlig plass. Overgangen fra store sammenhengende flater med asfalt til gater, parker og plasser med vegetasjon, vil gjøre nye Nyhavna til et positivt bidrag til en sunn livsstil.

Et viktig tema i videre arbeid med folkehelse, er sammenhengen mellom ny bebyggelse og solforhold på offentlige oppholdsarealer. Det er viktig å sikre gode solforhold på både nye og eksisterende oppholdsarealer i og utenfor planområdet.

Enkelte tema må følges opp særskilt i videre planlegging for å begrense en negativ effekt på folkehelse. Det gjelder først og fremst støy fra havne- og industrivirksomhet, gjennomfartstrafikk og risiko for trafikkulykker. Disse temaene må ses i sammenheng med blant annet ønsket funksjonsfordeling i de enkelte planforslag.

Etter en samlet vurdering, anses

kommunedelplanen for Nyhavna å gi en positiv effekt på folkehelse, både for bydelen isolert sett og for Trondheim i helhet. Dette er først og fremst på grunn av de nye mulighetene til å ferdes til fots og på sykkel gjennom området.

TEMAER SOM IKKE ER UTREDET

Enkelte tema er ikke utredet i henhold til planprogram, fordi de ikke er relevante på det detaljnivået som planforslaget nå har fått. Disse temaene vil bli utredet i forbindelse med dokumentene Kvalitetsprogram for offentlige rom, Kulturminneprogram, Miljøoppfølgingsprogram eller Overordnet plan for teknisk infrastruktur, eller i de enkelte planforslag, og blir deretter fulgt opp i den videre utviklingen av Nyhavna.

AVEIING AV KONSEKVENSER

De samlede konsekvensene av kommunedelplanen regnes i hovedsak som positive. Planforslaget bidrar til å fremme befolkningens helse, og følger opp et av hovedmålene i kommuneplanens samfunnsdel: "I 2020 er Trondheim en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig".

En gradvis omstilling av Nyhavna fra industrihavn til tett bystruktur og sentrumsformål er i tråd med føringene fra kommuneplanens arealdel om at byen bygges tettere. Slik tilrettelegges det for en framtid der enda flere kan gå, sykle og reise kollektivt, og kommunedelplanen er i samsvar med vedtatt politikk i blant annet interkommunal arealplan for trondheimsregionen, miljøpakken og kommunens energi- og klimahandlingsplan.

En endring til sentrumsformål på Nyhavna følger dermed opp kommunens overordnede målsettinger og strategier i større grad enn om Nyhavna opprettholdes som industrihavn.



Strategi og virkemidler for plangjennomføring

:4d

OVER: Renere Havn, Trondheim. Live-kamera fra utfyllinga av Kullkranpiren på Nyhavna, 8. oktober 2015

Kommunedelplan for Nyhavna viser at det er behov for betydelige investeringer i oppgradering og etablering av infrastruktur. Dette gir utfordringer for gjennomføring av planen, og utviklingen må forventes å skje gradvis over tid. Kommunedelplanen har tre hovedvirkemidler for gjennomføring

som sikrer en bærekraftig byutvikling med høye ambisjoner om kvalitet:

Plankrav:

Krav til detaljreguleringsplaner for alle tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1. Det stilles også krav om utarbeidelse av en overordnet plan for teknisk infrastruktur for hele planområdet.



Programkrav: *Kvalitetsprogram for offentlige rom, Kulturminneprogram og Miljøoppfølgingsprogram* skal alle legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsplanene for delområdene.

Rekkefølgekrav: For å få etablert nødvendig offentlig infrastruktur som gater, parker og gang- og sykkeltraseer,

foreslås det reguleringsplaner for ti ulike delområder med tilhørende rekkefølgekrav.



TRONDHEIM KOMMUNE