



## Vedlegg 7: Gjennomføring og utfordringer i fremdrift

I arealplaner er rekkefølgekrav nødvendige for å sikre at ny utbygging ikke skjer før nødvendig infrastruktur er på plass. Trondheim kommune praktiserer prinsippet om full kostnadsoverveltning. Dette innebærer at utbygger bygger og bekoster offentlig teknisk infrastruktur i henhold til rekkefølgekravene og overleverer anleggene til Trondheim kommune. Planbestemmelsene sikrer at rekkefølgekravene skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse. Det betyr at utbygger ved reguleringsplanarbeid for hvert enkelt delfelt i kommunedelplanen kan inngå en utbyggingsavtale med Trondheim kommune. Utbyggingsavtalene skal sikre gjennomføring og finansiering basert på en hensiktsmessig og rettferdig fordeling av kostnadene. Utbyggingsavtaler er frivillige, privatrettslige avtaler. Når utbyggingsavtalene er inngått, vil kommunen ha et grunnlag for å vurdere dispensasjon fra rekkefølgekravene. En særlig begrunnelse for å gi dispensasjon vil være at de hensyn som rekkefølgekravene skal ivareta, er sikret framtidig realisering gjennom bindende avtaler. Bygningsmyndigheten må likevel gjøre en konkret vurdering av om det er forsvarlig å dispensere fra rekkefølgekravene. Dette vil si at rekkefølgekravene tilhørende hvert enkelt delfelt ikke nødvendigvis må bygges samtidig med utbygging av delfeltet, men at de er sikret en økonomisk forpliktende gjennomføring senere, gjennom inngått utbyggingsavtale. Noen krav bør det imidlertid være vanskelig å få dispensasjon fra, eksempelvis krav om skolekapasitet og sikker skoleveg ved bygging av boliger.

Mesteparten av arealet på Nyhavna eies av Trondheim Havn, som har vært en aktiv part i planarbeidet. Gjennomføringsmodeller har vært diskutert med Trondheim Havn undervegs i planarbeidet, men er ikke endelig avklart. En aktuell gjennomføringsmodell for Nyhavna er at grunneierne danner et infrastrukturselskap som tar på seg ansvaret for å finansiere og bygge den offentlige infrastrukturen og overlevere denne til kommunen etter hvert som den ferdigstilles. Det vil normalt være en forutsetning at alle grunneierne deltar, både offentlige og private parter. En slik modell er blant annet brukt i Bjørvika, der eksisterende og framtidige grunneiere stiftet Bjørvika Utvikling AS. Selskapets formål er å være et felles interesse- koordineringsorgan for grunneierne overfor blant annet offentlige myndigheter i utviklingen av området. Bjørvika Infrastruktur AS, som er 100 % eid av Bjørvika Utvikling AS, har ansvaret for utbygging av offentlig infrastruktur.

Etter dagens havnelov, lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v., kan ikke havnestyret anvende havnekassen til annet enn havneformål.

*I Stortingsmelding nr 28 (2001 – 2002) - Utvikling av Bjørvika står det imidlertid; ”...På denne bakgrunn mener regjeringen Oslo Havn må tillates å opptre som ordinær grunneier for slik å kunne*

*realisere den potensielle verdi eiendommene har, forutsatt at dette skjer uten risiko for den øvrige havnevirksomheten. Som det redegjøres for i kapitel 5 arbeider regjeringen med et forslag til særlov for Oslo havnevesens forvaltning av eiendommer i Bjørvika-området som vil tillate havnevesenet å skille ut disse eiendommene i et eget AS. Regjeringen forutsetter at løsningen av spørsmålet i denne sak, grunnet statens spesielle behov for å få området utviklet ikke skal skape presedens for liknende saker.....” og videre i kap 5; ”.....Fiskeridepartementet arbeider med en lovproposisjon hvor det vil bli foreslått at Oslo havn gis anledning til å disponere havnekassens eiendommer i Bjørvika til annet enn havneformål, til havnens beste. Lovproposisjonen vil også omhandle andre spørsmål knyttet til organisering av havnevirksomheten, slik at havnen får en organisering totalt sett som gjør den egnet til også å gå inn i den type aktivitet som er aktuell i Bjørvika.”*

Trondheim Havn må føre en tilsvarende prosess, nå opp mot Samferdselsdepartementet, for å kunne opprette et eget eiendomsselskap. Framdrift og utfall av en slik prosess er for tiden uviss, men Trondheim Havn er i ferd med å oppgradere sin organisasjon og avklare dette forholdet.

Fremdrift i utbyggingsprosessen kan også være avhengig av at Trondheim Havn får relokalisert eksisterende virksomheter som har havnebehov, til egnede arealer på Pir II eller i Ila. Noen av disse virksomhetene har et transportbehov og/eller er så støyende at det vil være utfordrende å bygge boliger samtidig som disse driver i Nyhavna. Disse og andre virksomheter kan også inneha lange festekontrakter som hindrer en ønsket utvikling på kort sikt.

Kommunen har i enkelte tilfeller påtatt seg å bygge nærmere definerte hovedanlegg og forskuttere infrastrukturkostnadene mot at det har vært inngått finansieringsavtaler med grunneierne i området. For kommunen innebærer imidlertid en slik modell både en økonomisk belastning og gir en usikkerhet med tanke på når de forskutterte beløpene blir tilbakebetalt. Rådmannen vurderer det som lite aktuelt at Trondheim kommune tar en aktiv økonomisk rolle med å forskuttere hovedanleggene på Nyhavna.

Kostnader til offentlig infrastruktur er beregnet til ca 743 mill, noe som tilsvarer ca 1 600 kr pr m<sup>2</sup> BRA av potensiell ny bebyggelse. For at hele dette potensialet skal bli utnyttet, må det påregnes et langt tidsperspektiv - sannsynligvis minimum 30 år. Utbyggingen av offentlig infrastruktur må følge utbyggingen i et rimelig forhold, slik at belastningen underveis ikke blir for stor. Dette kan innebære at enkelte rekkefølgekrav må dispenseres for i de første delområdene, så lenge det inngås utbyggingsavtaler som sikrer framtidig opparbeidelse.

Hovedgjennomfartsgata (HG1) over Nyhavna er fylkesveg. Gata kan være aktuell som miljøpakkeprosjekt, som framtidig kollektivtrasé (superbuss) fra Trondheim sentralstasjon til Lade/Leangen. Ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget (BR1) anses som vesentlig for å bedre sammenhengen til Nedre Elvehavn og videre til Midtbyen, og inngår i det overordnede sykkelvegnettet. En delfinansiering gjennom Miljøpakken er derfor aktuelt. Det samme gjelder for sykkelvegbrua fra Pirbrua, langs jernbanen til Strandveien (BR2). Slik kan miljøpakkeprosjekter, i tillegg til å sikre viktige forbindelser for hele bystrukturen, også bidra til utvikling av en ny, miljøvennlig bydel på Nyhavna.

---

Rådmannen vil fortsette dialogen med Trondheim Havn og andre aktuelle utbyggingsaktører om utvikling av Nyhavna og følge opp dette arbeidet videre. En utbygging der de offentlige anleggene i planområdet gjennomføres av én organisasjon/eier vil kunne hindre oppsplitting og salg av arealer før detaljplanlegging og infrastruktur er på plass. Dette vil igjen kunne gi bedre forutsigbarhet i det videre planarbeidet. Det er imidlertid også mulig at noen av de offentlige anleggene bør følge en annen gjennomføringsstrategi, og denne organiseringen bør derfor drøftes ytterligere før en beslutning treffes.