NYHAVNA
UTVIKLING AS

10.05.2022

NYHAVNA

- delområde 9 og deler av 1, 8 og 10

PROGRAM FOR PREKVALIFISERING OG BEGRENSET KONKURRANSE

INNHOLD

INNLEDNING ..... - 1 -
OMRÅDEAVGRENSNING ..... - 2 -
MÅLSETTINGER FOR KONKURRANSEN ..... - 4 -
PREKVALIFISERING ..... - 5 -
SØKNAD OG EVALUERING FOR DELTAKELSE I KONKURRANSEN ..... - 5 -
GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN ..... - 6 -
TIDSPLAN ..... - 6 -
SUPPLERENDE SPØRSMÅL ..... - 6 -
SPRÅK ..... - 6 -
INNLEVERING OG PRESENTASJON AV PROSJEKTENE ..... - 6 -
KRAV TIL INNLEVERT MATERIALE ..... - 7 -
HONORAR OG EIENDOMSRETT ..... - 8 -
EVALUERINGSUTVALG OG -KRITERIER ..... - 9 -
HISTORISK UTVIKLING ..... - 10 -
KOMMUNEDELPLAN NYHAVNA ..... - 12 -
PLANKART ..... - 12 -
FORHOLD SOM MÅ IVARETAS ELLER KAN UTFORDRES/ENDRES ..... - 13 -
BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER I KOMMUNEDELPLAN NYHAVNA ..... - 13 -
PLANKRAV ..... - 14 -
REGULERINGSPLAN FOR HOVEDGATE OG KOLLEKTIVTRASÉ ..... - 14 -
Valg av metrobusstrasé ..... - 15 -
GRUNNLAG FOR ALLE REGULERINGSPLANER ..... - 16 -
Kvalitetsprogram for Nyhavna ..... - 16 -
TEMAUTREDNINGER FOR DE ENKELTE DELOMRÅDER ..... - 19 -
FRAMTIDIG SENTRUMSFORMÅL ..... - 19 -
BARNEHAGE ..... - 19 -
UTFORMING AV BEBYGGELSE ..... - 20 -
PARKERING ..... - 20 -
HAVN ..... - 21 -
GRØNNSTRUKTUR OG FRIOMRÅDER ..... - 21 -
REKKEFØLGEKRAV ..... - 22 -
Krav om skole- og barnehagekapasitet ..... - 22 -
Felles rekkefølgekrav for etablering av hovedanlegg ..... - 22 -
Offentlige friområder, grønnstruktur, gater og gang- og sykkelveger ..... - 23 -
HÅNDTERING AV TRAFIKK FØR NY HOVEDVEG ER PÅ PLASS ..... - 24 -
GRUNNLAGSDOKUMENTER ..... - 26 -

INNLEDNING

Nyhavna Utvikling AS er stiftet med det formål å utvikle og gradvis legge til rette for en utbygging av tidligere havneeiendommer i Trondheim Kommune. Dette gjelder store deler av eiendommene innenfor kommunedelplan Nyhavna (2016). Hensikten med denne planen 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. For å sikre en helhetlig utvikling er det satt krav om at det skal utarbeides en samlet reguleringsplan for hver av de 10 delområdene som er avsatt i kommunedelplanen.

Nyhavna Utvikling AS ble opprettet i januar 2021 og eies av Trondheim kommune med 67% og Trondheim Havn med 33%. Selskapets virksomhet skal fullt ut baseres på forretningsmessige prinsipper, med særlig fokus på lønnsomhet på kort og lang sikt og bærekraftig byutvikling gjennom at kvalitet, bærekraftige løsninger og helhet sikres bedre enn slik det er pålagt gjennom plan- og bygningsloven.

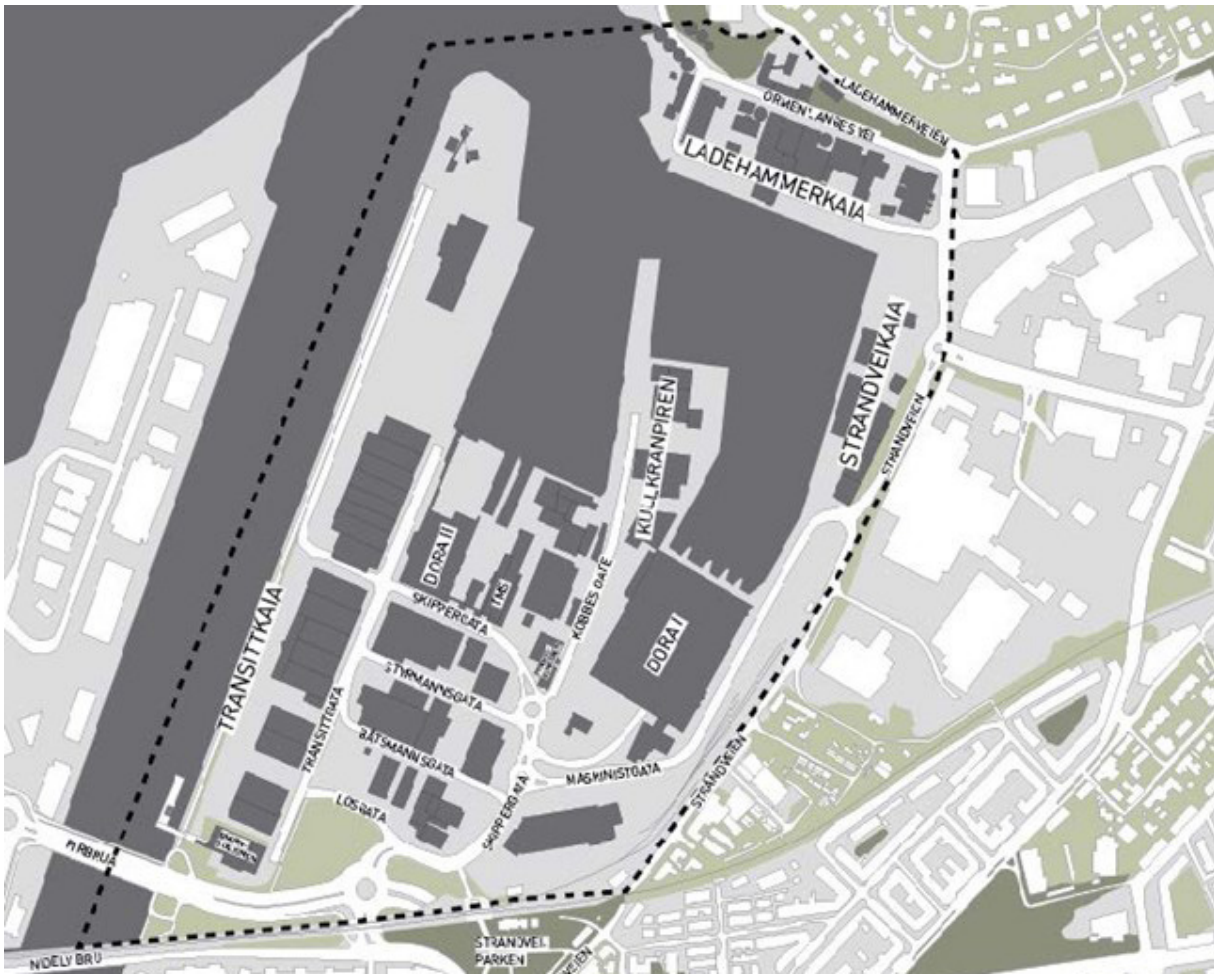
Nyhavna Utvikling AS ønsker å starte prosessen med en transformasjon av deler av området i løpet av 2022, fra industri- og lagervirksomhet til en bymessig bebyggelse med boliger og næringsformål. Gjennom en begrenset konkurranse for gitt område, ønsker Nyhavna Utvikling AS å finne det beste utgangspunktet for å starte et detaljreguleringsplanarbeid.

Konkurransen deles inn i to faser der første fase er en åpen prekvalifisering der alle godkjente arkitektkontorer med aktuelle samarbeidsparter kan delta. Til fase to vil det velges ut inntil 4 arkitektkontorer eller arkitektteam for deltagelse i konkurransen. Hvert team som velges ut og deltar i fase to honoreres med NOK 500 000,-. Oppdragsgivers mål er at det prosjekt som juryen mener er det beste skal legges til grunn for utarbeidelse av en detaljreguleringsplan.

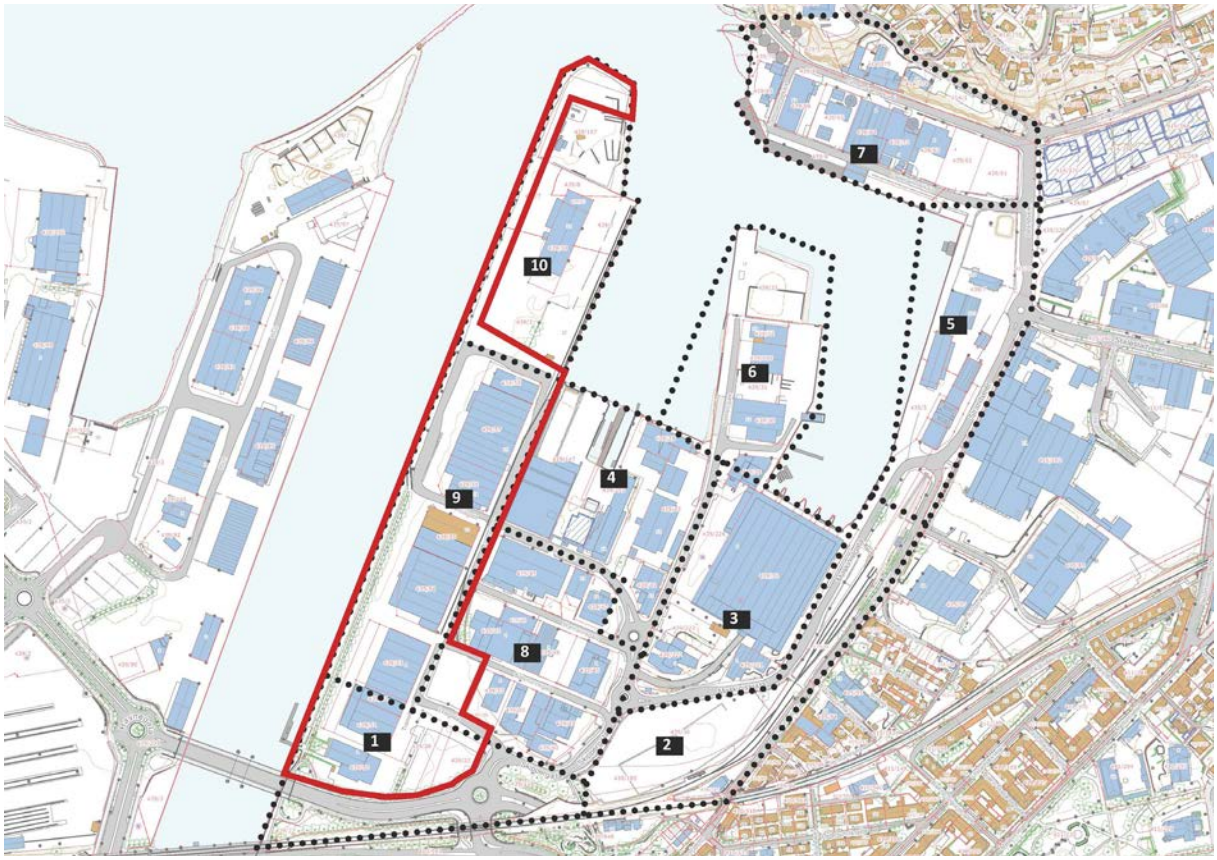
Frist for søknad om deltakelse i den begrensede arkitektkonkurransen er torsdag 16. juni 2022 kl 1500

OMRÅDEAVGRENSNING

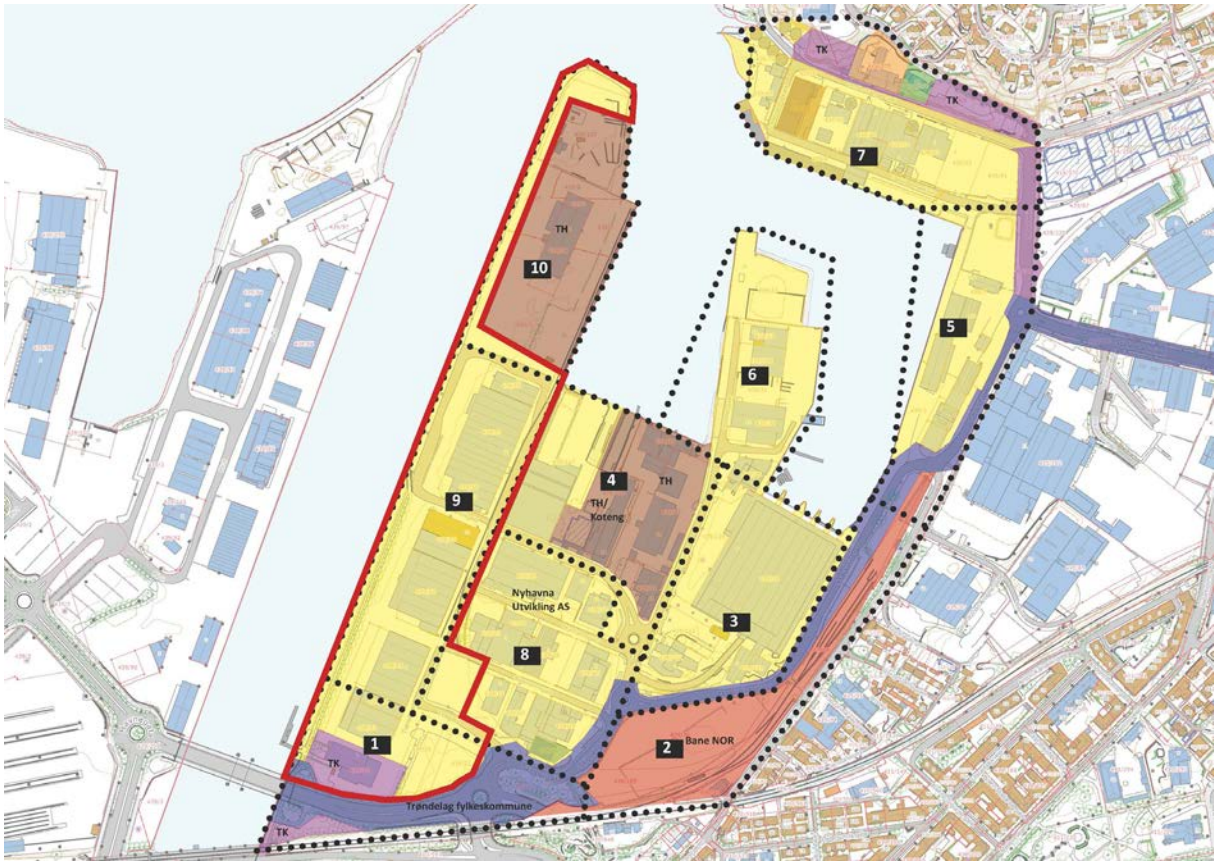
Nyhavna ligger øst for Nidelvas utløp i Trondheimsfjorden, med kort veg til Midtbyen. Området er avgrenset av jernbanen i sør, Svartlamon og Reina i vest og Ladehammeren i nord.



Området som skal inngå i konkurransen er delområde 9 og deler av områdene 1, 8 og 10, angitt i kommunedelplan Nyhavna. Totalt areal for konkurranseområdet er på ca 76 300 m2. Vurderinger og tiltak utover avsatt område må gjøres med hensyn til trafikksikkerhet og eventuelle tiltak for å skille industri-/havnetrafikk og framtidig kontor-/boligatkomst.



Innenfor gitt avgrensning eier Nyhavna Utvikling AS all grunn bortsett fra eiendommen 439/50, Transittgata 1 hvor Nyhavna brannstasjon for Trondheim kommune er lokalisert (helt sør i delområde 1).



MÅLSETTINGER FOR KONKURRANSEN

Gjennom konkurransen ønsker Nyhavna Utvikling AS å få fram et prosjekt som på en overbevisende måte viser en framtidsrettet, bærekraftig utbygging med høye kvaliteter for nærings- og boligbebyggelse, samt tilhørende byrom, og som dermed kan danne grunnlag for et eller flere reguleringsplanarbeid.

Aktuelt utbyggingsområde markerer en viktig inngangsport inn til Nyhavnaområdet. Ny bebyggelse ved brannstasjonen, ut mot Strindheimstunellen, må vies spesiell oppmerksomhet med hensyn til romlige avklaringer og forholdet til Nedre Elvehavn.

Selv om omdanningen av Nyhavna har startet gjennom byggingen av Trondheim Maritime senter og nye kontorbygg for Rambøll og BDO ved Dora I, vil aktuelt område være det første med et større sammenhengende volum for ny nærings- og boligbebyggelse. Etablering av boliger langs Nidelven vil være attraktivt som en naturlig forlengelse av utbyggingen på Nedre Elvehavn, orientert vestvendt og nærhet til vannet. Samtidig vil en utbygging av boliger her være utfordrende i en situasjon hvor det fortsatt er tradisjonell havnedrift og en del industri- og lagervirksomhet som skaper tungtrafikk. Løsningsforslag for ny bebyggelse må dermed fungere både i dagens situasjon og i framtiden, hvor blant annet ny hovedveg er på plass, havna er omdannet til en prosjekt- og beredskapshavn og ny gang- og sykkelbru til Nedre Elvehavn er etablert.

Det skal legges til rette for en god utnyttelse, funksjonsblanding, attraktive byrom, gjennomgående grønnstruktur og god tilgjengelighet for myke trafikanter i, til og fra området. Bortsett fra en ny brannstasjon i området består eksisterende bebyggelse av enkle stålhaller med innslag av noen kontorfasiliteter.

PREKVALIFISERING

Prosjektets størrelse og kompleksitet forutsetter betydelig erfaring innen flere fagområder. Prekvalifiseringen skal finne kontorer som har riktig faglig forståelse for oppgaven og kan vise til dokumentert erfaring og kompetanse for planlegging og gjennomføring av tilsvarende prosjekter.

Arkitektkontorene som søker prekvalifisering skal sette opp hvilke rådgivere de ønsker å jobbe med i konkurranseperioden. Hvert kontor forventes å sette sammen et team bestående av minimum fagområdene arkitektur/urbanisme, landskapsarkitektur, miljø/bærekraft/energirådgivning og trafikkfaglig kompetanse. Det oppfordres til å knytte til seg kompletterende og nyskapende kompetanse i konkurransen.

Dokumentdisposisjon i søknaden:

1. Kompetanse i teamet - tilbudt personell avsatt til oppdraget, inkludert eventuelle underkonsulenter. Dersom teamet består av flere arkitektkontorer, må det tydelig framkomme hvem som er hovedansvarlig for dokumentasjonen og et eventuelt videre oppdrag.
2. Oppdragsforståelse - kort presentasjon av tilbyders forståelse og tilnærming til oppgaven.
3. Presentasjon av inntil tre relevante referanseprosjekter.

Materialet skal samles i ett dokument uten vedlegg og være på maksimalt 6 A4-sider.

Skatt/MVA- attester og lignende kreves ikke som vedlegg, men det forutsettes at slike dokumenter kan framlegges ved eventuell avtaleinngåelse.

SØKNAD OG EVALUERING FOR DELTAKELSE I KONKURRANSEN

Søknader sendes elektronisk til Nyhavna Utvikling AS ved kontaktperson Per Arne Tefre: mail: per.arne.tefre@nyhavna.no

Søknadsmailen skal merkes ”Arkitektkonkurranse Nyhavna”.

Søknadene kan være på norsk, svensk eller dansk.

Søknadsfrist for deltakelse er torsdag 16. juni 2022 kl 1500.

Evaluering av innkomne søknader vil bli gjennomført i uke 24 av en komité bestående av representanter fra administrasjonen og styret i Nyhavna Utvikling AS.

Evalueringskriteriene vil være i henhold til disposisjon i søknaden:

Kompetanse	50%
Oppdragsforståelse	25%
Referanseprosjekter	25%

Eventuelle spørsmål angående søknadsmaterialet for prekvalifiseringen kan rettes til siv ark Per Arne Tefre i Nyhavna Utvikling AS. Frist for spørsmål settes til tirsdag 7. juni. Spørsmål og svar publiseres samlet på nettsiden www.nyhavna.no innen fredag 10. juni.

GJENNOMFØRING AV KONKURRANSEN

TIDSPLAN

Selve konkurransen vil pågå i perioden august til desember 2022. Det er satt opp følgende tidsplan for prekvalifiseringen og gjennomføring av konkurransen:

Frist innsendelse spørsmål til prekvalifiseringsmaterialet	Tirsdag 7. juni 2022
Frist innsendelse søknad om deltakelse	Torsdag 16. juni 2022
Utvelgelse av inntil 4 team	Tirsdag 21. juni 2022
Signering av oppdragskontrakt utvalgte team	Uke 31 (1. - 5. august 2022)
Oppstartsseminar med befaring	Torsdag 11. august 2022
Midtveisseminar med konseptpresentasjoner	Tirsdag 4. oktober 2022
Skriftlige tilbakemeldinger	Fredag 14. oktober 2022
Leveringsfrist for konkurransen	Fredag 25. november 2022
Presentasjonsseminar	Torsdag 1. desember 2022
Antatt ferdigstilt evaluering	Uke 51 (19. - 22. desember)
Oppstart reguleringsplan med valgt team	Januar 2023

SUPPLERENDE SPØRSMÅL

Spørsmål om forståelsen av programmet og krav til innlevert materiale kan rettes til kontaktperson for konkurransen. Spørsmål og svar vil samlet legges ut på opprettet prosjekthotell til alle deltakerne.

SPRÅK

Norsk vil være hovedspråk i program og de ulike seminarene. Dansk og svensk språk i innlevert materiale vil bli akseptert.

INNLEVERING OG PRESENTASJON AV PROSJEKTENE

Et komplett prosjekt skal inneholde materiale i to deler.
Del I:

- Maksimum 6 plansjer levert som som pdf-filer med tilstrekkelig oppløsning for å printes ut i A1-format (300 dpi). Plansjene skal ha liggende format. Print og montasje på stive plater vil bli utført av oppdragsgiverne og eventuelt stilles ut i evalueringsperioden (desember 2022)
- A3-hefte levert som pdf-fil bestående av samtlige tegningsplansjer nedskalert. I tillegg kan heftet inneholde inntil 4 sider med utdypinger i form av tekst, diagrammer og tegninger for temaer som ikke får plass på plansjene.
- Digital modell

Del II:

- A4-hefte som pdf-fil med redegjørelse for tilbudt personell, framdriftsplan og estimert økonomisk ramme for utarbeidelse av oppfølgende reguleringsplanarbeid med planprogram og konsekvensutredning.

Det komplette materialet lastes opp digitalt i opprettet prosjekthotell. Med leveransen skal det være med et følgebrev som redegjør for det komplette teamet bak forslaget.

Deltakerne skal presentere sitt prosjekt for juryen på oppsatt midtveisseminar tirsdag 4. oktober og endelig presentasjonsseminar torsdag 1. desember 2022. Alt materialet skal være innsendt digitalt innen fredag 25. november 2022, kl 1500.

KRAV TIL INNLEVERT MATERIALE

Del I:
Følgende materiale skal være med på plansjene:

- Situasjonsplaner i målestokk 1:2000. Planene må vise prosjektets tilknytning til omkringliggende veger, gangveger, bygninger og utomhusarealer. Både dagens situasjon, med eventuelle tiltak på omkringliggende infrastruktur og en framtidig løsning hvor nye vegløsninger er på plass, skal vises.
- Valgfrie planutsnitt i målestokk 1:500 som viser mer detaljert de valg som følger konseptet. Det kan eksempelvis være:
  - møte bebyggelse/uteareal
  - forhold mellom land og vann
  - funksjonsdeling og utforming av offentlige rom
- Relevante plantegninger og snitt i målestokk 1:200 som viser forslag til innovative og bærekraftige boligtypologier/leilighetsmiks, samt forslag til ny bruk av fellesareal/deleløsninger. Snittene skal vise overgangene mellom relevante uterom og trafikkarealer
- Beskrivelse av hovedkonseptet inkludert redegjørelse for løsninger og strategier i forslaget skal innarbeides på plansjene;
  - bolig-, bo- og nabolagskvaliteter
  - vurdering av oppfyllelse av uteromskrav
  - attraktive og fleksible næringsbygg
  - gjennomførbarhet, byggetrinn, utvikling over tid
  - lokalklima, luftkvalitet og støy
  - offentlig elvepromenade, byrom og fellesarealer
  - arealoppsett
  - bærekraftstrategi ønskes særskilt synliggjort. Hovedgrep i materialbruk, møblering, utstyr, belysning, vegetasjon mv
- Sol/skygge-vurderinger. Det skal minimum vises for 21. mars kl 12, 15 og 18.
- Minimum 3 perspektiver/3D-illustrasjoner. Vedlagte flybilder kan gjerne benyttes som underlag i ett av perspektivene. Rekken langs Nidelven, gårdsrom, nytt næringsbygg i delområde 1 sett fra rundkjøring ved Strindheimtunnellen, bør vises.

Del II:

- Tilbudt personell, framdriftsplan og estimert økonomisk ramme for utarbeidelse av oppfølgende reguleringsplanarbeid med planprogram og konsekvensutredning. Følgende fagpersonell og tema bør inngå i arbeidet:
  - Arkitekt/planlegger
  - Landskapsarkitekt
  - Miljøplanlegger/miljøgeolog
  - Geotekniker
  - Brannrådgiver
  - Støy/luft/lokalklima
  - Klimatilpasninger
  - Vann- og avløp og overvannshåndtering
  - Trafikk og mobilitet
    En må ta høyde for at en skal utarbeide en helhetlig mobilitetsstrategi for hele bydelen slik den er avgrenset i kommunedelplanen. Strategien må vise løsninger/prinsipper for parkering, ivaretakelse av bevegelseshemmede, varelevering, deleordninger for bil, el-sykler mv.
  - Energi
    En må utrede energiforsyning videre basert på de vurderinger som er gjort i kvalitetsprogrammet. Se vurdering av Nyhavna som nullutslipsområde i kvalitetsprogrammet.
  - Bærekraft
    Et kvalitetsprogram for bærekraft må utarbeides på kommuneplannivå. Dette må bruke verktøyene/følge prinsipper/metodikken som følger av forskningssamarbeidet i FME ZEN. Dette vil ha tett knytning til mobilitet- og energistrategien i de to foranstående punktene. Også hvordan sosial bærekraft skal ivaretas må beskrives.

- Medvirkningsprosess
  Det er forventninger om en utvidet medvirkningsprosess og involvering/ undersøkelser av tilgrensende bydeler må tas høyde for. Det må foreslås et opplegg for metode, tidsbruk og tilbudt personell.
- Eventuelt andre relevante fagpersoner og -områder for å ivareta et samlet reguleringsplanarbeid med tilhørende planprogram og konsekvensutredning.

- Tentativ framdrift for arbeider med detaljreguleringsplanen(e).

Formater og målestokker for innlevering, og innhold i krav til innlevert materiale kan bli justert fram til oppstartsmøtet for konkurransen.

HONORAR OG EIENDOMSRETT

Deltakerhonoraret er kr 500 000,- eks mva for rettidig og fullverdig utkast som inneholder det materialet som er krevd. I deltakerhonoraret inngår også reiser og presentasjon av forslaget for juryen.

Innbyder får den materielle eiendomsretten av de innleverte utkast. Deltakerne beholder opphavsretten til sine utkast, men vinneren vil i sitt videre arbeid med reguleringsplanen(e) ha anledning til å benytte idèer og momenter fra andre utkast.

Oppdragsgivers mål er at det prosjekt som juryen mener er det beste skal legges til grunn for utarbeidelse av detaljreguleringsplan. Dette prosjektets arkitekt sammen med tilbudt annen fagkompetane, vil da bli engasjert til dette arbeidet som videreføres på bakgrunn av juryens tilbakemeldinger. Juryens rapport vil foreligge i desember 2022.

EVALUERINGSUTVALG OG -KRITERIER

Godkjente innsendte prosjekter i konkurransen vil bli evaluert av et bredt sammensatt evalueringsutvalg bestående av representanter fra Nyhavna Utvikling AS og eksterne deltakere med arkitektur- og plankompetanse. Utvalget vil også kunne innhente konsulentuttalelser for spesielle tema. Gjennom oppdraget ønsker man å finne frem til løsningsutkast som samlet sett ivaretar oppdragets intensjoner og krav på en best mulig måte, og som er robust med hensyn til bearbeidelse i den videre reguleringsplanprosessen.

Følgende kriterier i uprioritert rekkefølge, vil bli vektlagt ved evaluering av oppdragsbesvarelsene:

Del I	• Overordnet - helhetlig plangrep og volumfordeling • Plangrep og arkitektonisk løsning for nytt næringsbygg nærmest brannstasjonen og Nedre Elvehavn • Forslagets bærekraftstrategi; potensial og robusthet for å oppnå sosial og økologisk bærekraft. • Potensiale for nabolags- bo- og boligkvalitet, og attraktive og funksjonelle boligbygg/næringsbygg • Potensial for byliv og gode rekreasjonsområder, kvalitet i samspillet mellom bygg og uteareal og utnyttelse av potensialet området har for rekreasjon, naturmangfold og kontakt med vannet/elven • Potensial for realisering innenfor realistiske bygningsmessige og økonomiske rammer
Del II	• Foreslått team for oppfølgende arbeid • Estimert pris for oppfølgende arbeid • Estimert tidsbruk for oppfølgende arbeid - forståelse av reguleringsplan-prosesser

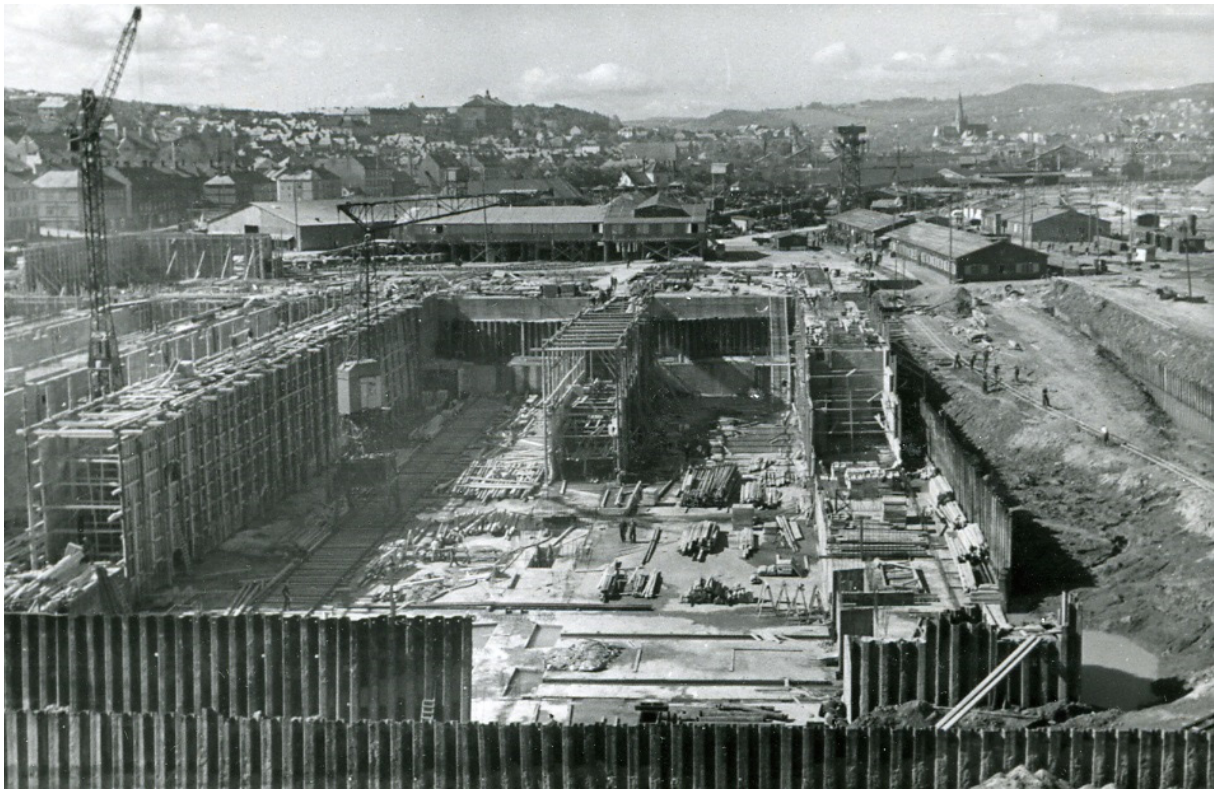
Evalueringskomitéens arbeid vil bli presentert i en rapport kort tid etter at evalueringen er ferdig.
Rapporten skal inneholde:

- En generell kritikk som redegjør for komitéens samlede vurderinger og konklusjoner
- En individuell vurdering av forslagene i forhold til evalueringskriteriene
- Begrunnelse for anbefalinger videre
- Innstilling om det videre arbeidet

HISTORISK UTVIKLING

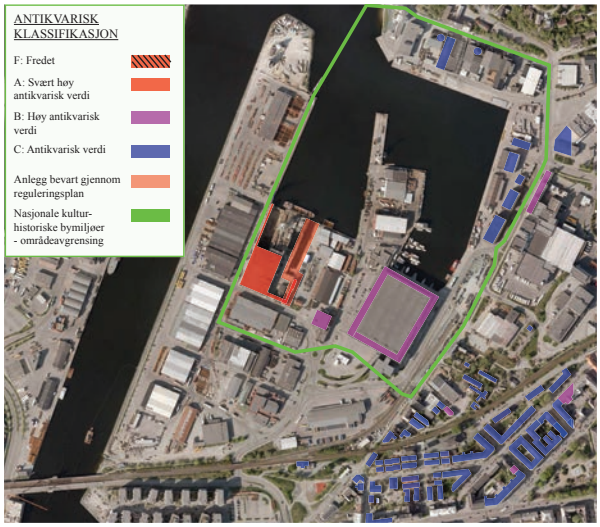
Utbyggingen på Nyhavna er utført etter havneplanen av 1937 og videre planer er lagt etter andre verdenskrig. Under krigen bygde den tyske okkupasjonsmakten de enorme ubåtbunkerne Dora I og Dora II. Disse er blitt stående og utnyttes i dag til sivile formål, blant annet for Statsarkivet i Trondheim i Dora I og den maritime virksomheten Ocean Tech i Dora II. I 2009 åpnet den nye Pirbrua, som forbinder Nyhavna med Brattøra, og ellers utgjør en del av veiprosjektet Nordre avlastningsvei.

Under okkupasjonen ble Nyhavna et strategisk viktig område for tyskerne. Nyhavna var hovedbase for ubåter og skulle inngå i Atlanterhavsvollen, det tyske rikets forsvarsgrense mot vest, og fungere som Nord-Europas største ubåtstøttepunkt. I 1943 bombet amerikanske styrker Nyhavna med full kraft. Over 300 bomber falt over Nyhavna og området rundt.



Konstruksjon av Dora I 1941 - 1943 Foto: Marinemuseet i Horten

Hovedanlegget i Nyhavna, Marineverftet, hadde til oppgave å beskytte og vedlikeholde den tyske ubåtflåten i Nordatlanteren. Området er godt bevart som samlet miljø og med de fleste bygninger i behold. Mest markante er de store ubåtbunkerne i armert betong, Dora I og Dora II. Ubåtbunkerne, flere verkstedbygninger, enkelte mindre bunkere og diverse tekniske installasjoner utgjør som helhet i dag et svært spesielt krigsminne.



Riksantikvaren beskriver Dora-anleggene som *en enestående fysisk manifestasjon av den tyske militære tilstedeværelsen i landet i årene 1940 - 1945*, og videre at *området er et sjeldent godt bevart miljø av sin type, også i internasjonal sammenheng.* Anleggenes størrelse gjør dem til landemerker over en spesiell epoke i Norges historie. Nyhavna er også registrert i riksantikvarens oversikt over nasjonale kulturhistoriske bymiljøer. Dette medfører ikke formelt vern, men at det for planer om utbygging skal kreves utredet en kulturanalytisk stedsanalyse. En slik analyse er gjennomført i forbindelse med *Kvalitetsprogram Nyhavna.*

Etter krigen ble havneutbyggingen i norsk regi raskt tatt opp igjen og på midten av 60-tallet var mesteparten av Nyhavna fullført. En siste utfylling ytterst på Transittkaia ble gjort i perioden 2008 - 2009 og i forbindelse med prosjektet *Renere Havn* (2009 - 2016), ble det deponert og tildekket masser ved Kullkranpiren.

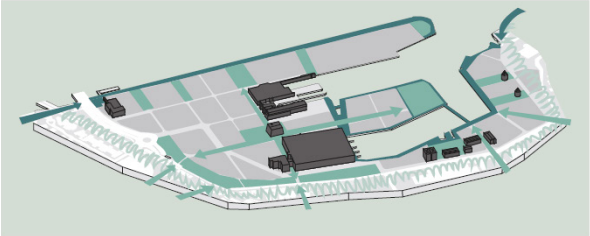
Nyhavna på 50/60-tallet

Transittkaia har i stor grad vært nyttet til lagring og bearbeiding av stålprodukter for blant annet Norsk Stål, TibNor, Celsa og Vinje Stål.

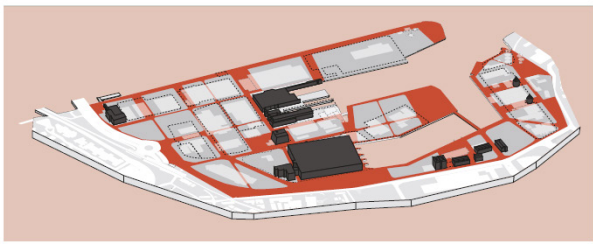
KOMMUNEDELPLAN NYHAVNA

Kommunedelplan for Nyhavna ble vedtatt i bystyret i 2016. Formålet med planen er å legge til rette for en sentrumsbydel med bymessig bebyggelse, variert arealbruk, et finmasket gatenett og gode koblinger til byen og sammenhengende grønnstrukturer. Småskala industriproduksjon, havnevirksomhet, maritime næringer og kulturnæringer skal også ha sin plass i den nye sentrumsbydelen. Kulturminnene og nærheten til vannet er unike kvaliteter som skal styrkes og gi identitet til området.

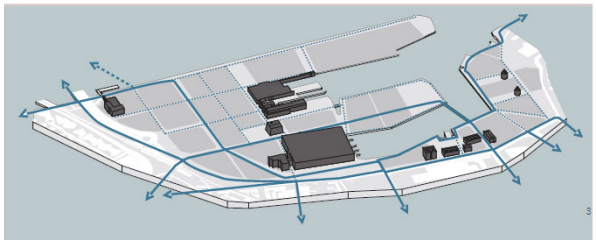
Planen beskriver fire hovedgrep for den nye bydelen:



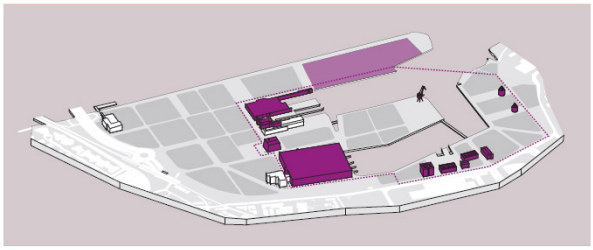
Nyhavna er en blå og grønn bydel



Nyhavna er en fleksibel og robust bydel

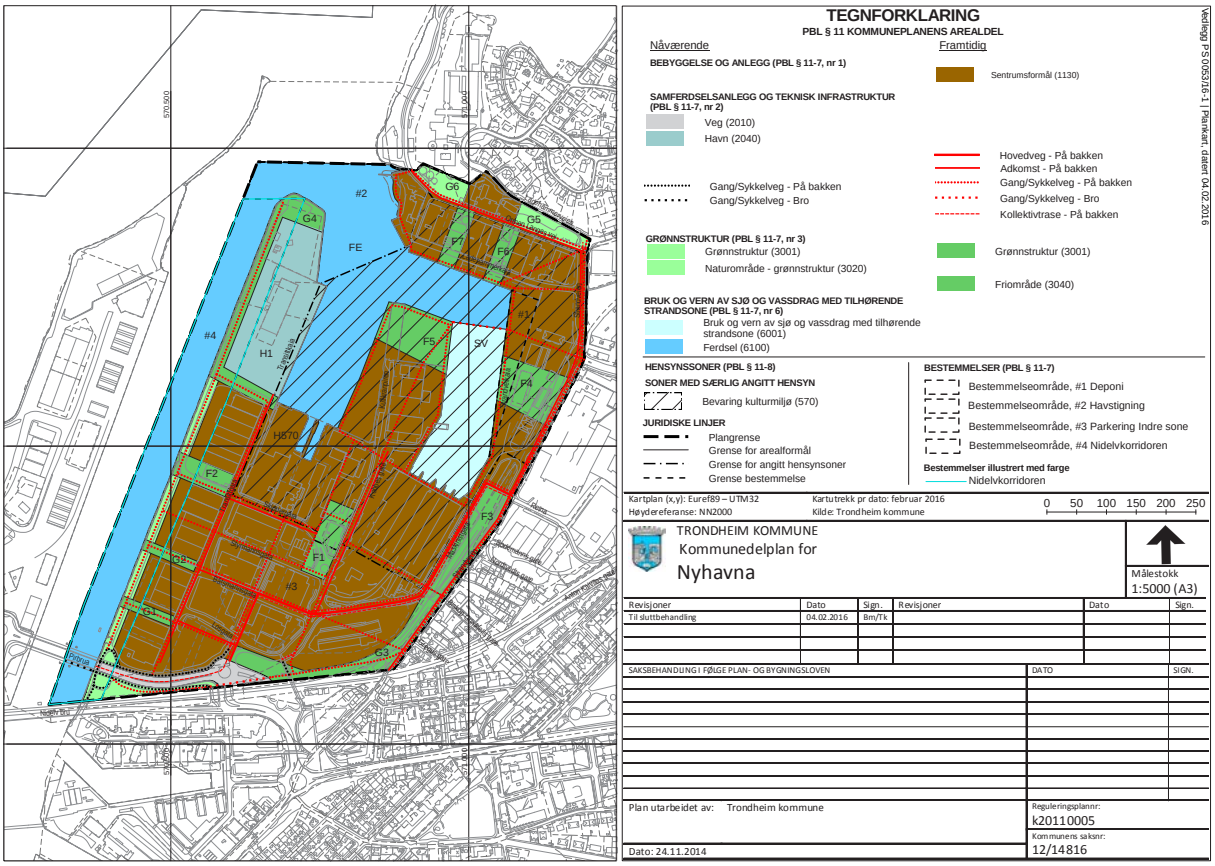


Nyhavna er en tilgjengelig bydel



Nyhavna er en bydel med identitet og historie

PLANKART



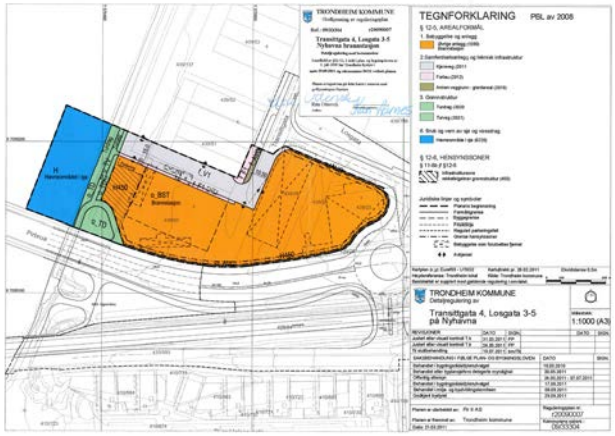
FORHOLD SOM MÅ IVARETAS ELLER KAN UTFORDRES/ENDRES

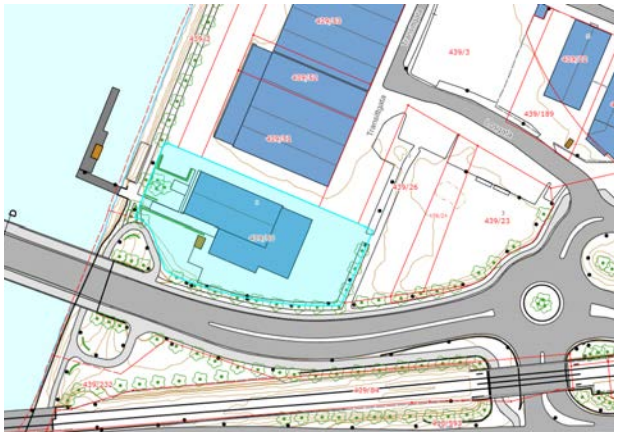
Nedenfor er en gjennomgang av de viktigste bestemmelsene i kommunedelplan Nyhavna. Gjengivelse av bestemmelser og retningslinjer er satt i ramme. Retningslinjene er i kursiv. Retningslinjene utfyller bestemmelsene og angir viktige hensyn og vurderingstema for saksbehandlingen, men er ikke juridisk bindende. Oppfølgende programarbeid og vedtak som berører videre planarbeid er også tatt med.

Videre er det gjort en vurdering fra innbyder om hvilke forhold man anser som viktig å ivareta og hvilke man ønsker utfordret og belyst spesielt i konkurransen. Andre oppklarende tolkningsforhold eller premissavklaringer er det også gjort rede for.

BESTEMMELSER OG RETNINGSLINJER I KOMMUNEDELPLAN NYHAVNA

Bestemmelser og retningslinjer i kommuneplanens arealdel gjelder der det ikke er motstrid med kommunedelplanens bestemmelser. Vedtatte reguleringsplaner innenfor planområdet gjelder også så langt det ikke er motstrid.





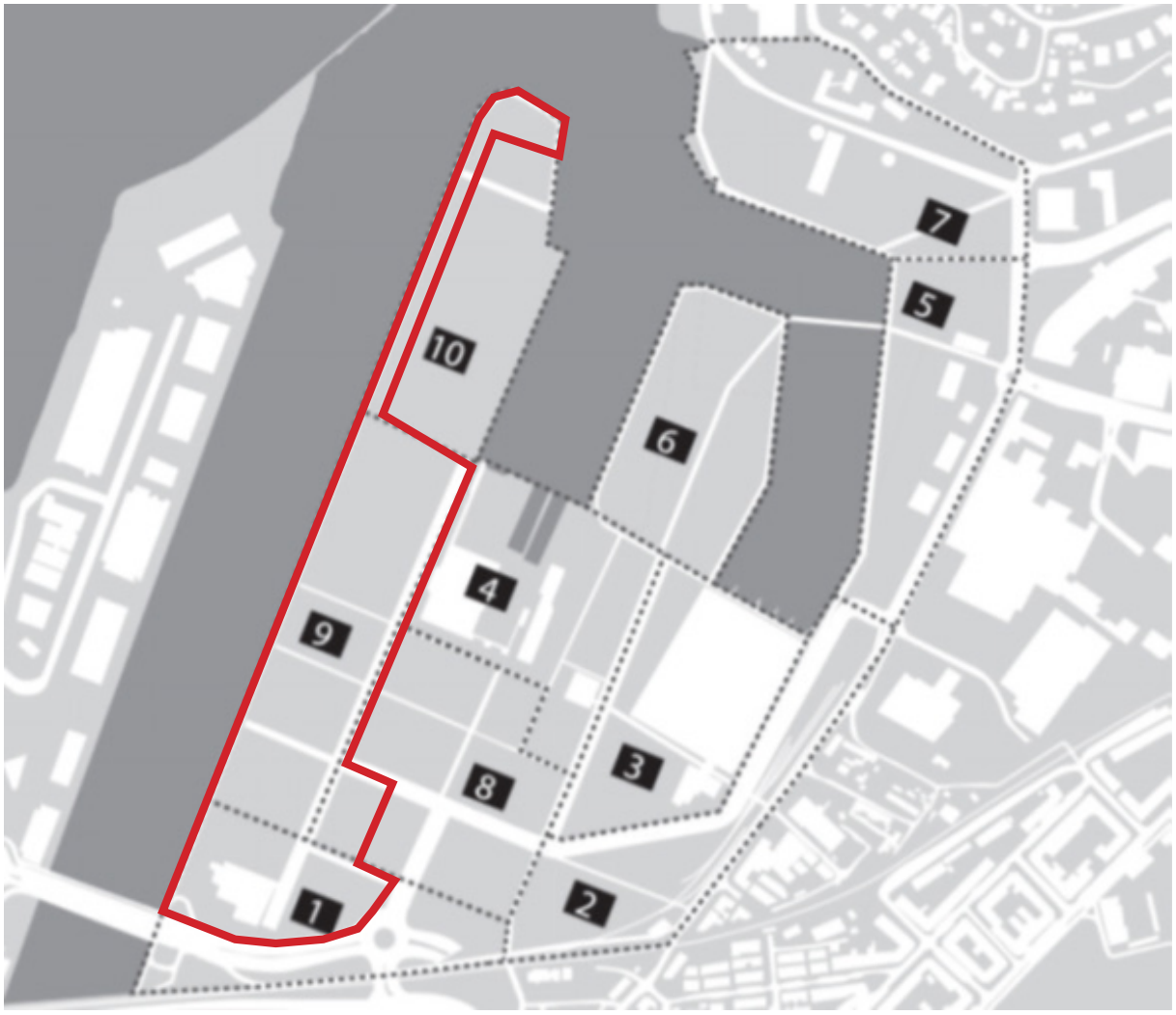
Innenfor konkurranseområdet gjelder detaljregulering av Transittgata 4, Losgata 3-5, Nyhavna brannstasjon, vedtatt i bystyret 29.09.2011. Ved realisering av brannstasjonen ble imidlertid avsatt øvingsareal (eiendommene 439/23, 439/24, 439/25 og 439/26) i øst ikke overdratt til Trondheim kommune.

Brannstasjonens behov er i sin helhet ivaretatt på eiendommen 439/50.

Nyhavna Utvikling AS står dermed som eier av arealet som i dag er utleid for elbil-ladning og et midlertidig kunstprosjekt bestående av utplantede Tujaer. Kommunedelplanens sentrumsformål gjelder dermed for dette arealet.

PLANKRAV

Tiltak etter plan- og bygningsloven § 20-1 kan bare settes i gang når arealet inngår i detaljreguleringsplan som er i tråd med kommunedelplanen. Det skal utarbeides en samlet reguleringsplan for hvert av delområdene 1-10.



Konkurranseområdet går over flere delområder og er valgt med hensikt for å ha en mest mulig sammenheng i byplanvurderingene opp imot en vurdering av modenhet for utvikling. Endelig planavgrensning for oppstart reguleringsplan(er) vil gjøres sammen med byplankontoret, Trondheim kommune.

REGULERINGSPLAN FOR HOVEDGATE OG KOLLEKTIVTRASÉ

Godkjent detaljreguleringsplan for hovedgate og kollektivtrasé skal legges til grunn for forslag til reguleringsplan for delområde 1, 2, 3, 5, 7, 8 og 9.

Kommunedelplanen anga en ny hovedvegstruktur gjennom området, men satte krav til at det skulle utarbeides en egen reguleringsplan for denne. Framtidig metrobusstrasé var ikke avklart, og Statens vegvesen varslet innsigelse til at kollektivbussene kunne trafikkere rundkjøringen ved Strindheimstunellen.
Planmaterialet for kommunedelplanen viste to mulige alternativer for framtidig metrobusstrasé utenom denne rundkjøringen; én med ny kollektivbru over Nidelva fra Brattøra og én med trasé i Strandveien fra rundkjøring i Innherredsveien.

Metrobusstraséer i Trondheim er en del av Miljøpakkens ansvar og en ny linje over Nyhavna har en egen bevilgning og finansiering. Oppfølgende utredninger har ført til egne prinsippvedtak om trasé både i Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune.

Valg av metrobusstrasé over Nyhavna

Vedtak i bystyret, Trondheim kommune, 16.06.2021:
Ved utarbeidelse av reguleringsplan for metrobuss over Nyhavna vedtar bystyret at følgende legges til grunn:

1. Metrobusstraséen over Nyhavna skal følge Båtsmannsgata, Maskinistgata, Strandveien og Stiklestadveien som beskrevet i alternativ 1 i saken.
2. Metrobusstasjonene skal lokaliseres i nærheten av Lademoen stasjon langs Maskinistgata, og den andre i nærheten av krysset mellom Stiklestadveien og Strandveien.
3. Antall avkjørsler fra metrobusstraséen må holdes på et minimumsnivå for å sikre fremkommelighet for kollektivtransporten. Det skal likevel sikres en god bystruktur og gode forbindelser mellom nye boligområder, slik at metrobuss-traseen ikke blir en barriere.
4. Metrobusstraseen skal ikke legge hindringer for eksisterende nærings-virksomhet på E. C. Dahls Bryggeri AS og Jarleveien 4. Virksomhetenes adkomst fra avkjørsel i Stiklestadvegen må sikres og bryggeriets behov for nødvendig uteområde og snuareal for trailertransport av tilsatsvarer og produkter skal ivaretas.

Alternativ 1

Dette betyr at man nå anser det som mulig for framtidig kollektivtrafikk å kjøre igjennom rundkjøringen ved Strindheimstunellen. Dette vil kreve en ombygging av rundkjøring og innkjøringen fra Dyre Halses gate i sør. Tilretteleggingen innebærer at det bygges med tre kjørefelt som sikrer egne kollektivfelt inn mot kryssområder.

Statens vegvesen har i sin høringsuttalelse pekt på særlige utfordringer ved ombygging av krysset mellom rundkjøringen på riksveg 706 og Dyre Halses gate. De vil kreve ytterligere trafikkberegninger ved utarbeidelse av en egen reguleringsplan.

På vegne av Miljøpakken setter nå (i løpet av våren 2022) Trøndelag fylkeskommune i gang et reguleringsplanarbeid for hele traséen.

Framdrift for planarbeid og realisering er svært usikker, og Nyhavna Utvikling AS har som intensjon om at et første utbyggingstrinn ved brannstasjonen og langs Transittgata kan gjennomføres uavhengig av prosessen med ny hovedveg og metrobusstrasé.

Konkurranseutkastene må derfor både kunne fungere med dagens trafikksystem og i en framtidig ny situasjon hvor hovedvegtraséen er bygd. Videre må det settes av plass for en mulig ny (kollektiv)bru over Nidelva til Brattøra i en forlengelse av Båtmannsgata øst. I denne allmenningen må det også settes av nok areal for grøntopparbeidelse og bruk for allmenheten.

GRUNNLAG FOR ALLE REGULERINGSPLANER

Ved vedtak av første reguleringsplan skal følgende programmer for hele planområdet foreligge og være godkjent av kommunen og legges til grunn for alle planforslag:

- Kvalitetsprogram for offentlige rom
- Miljøoppfølgingsprogram
- Kulturnæringsprogram
- Kulturminneprogram

De fire programmene er utarbeidet som egne rapporter, men er også oppsummert sammen med andre politiske vedtak og føringer i dokumentet *Kvalitetsprogram for Nyhavna*. *Kvalitetsprogram for Nyhavna* skal behandles i bystyret 19.05.2022.

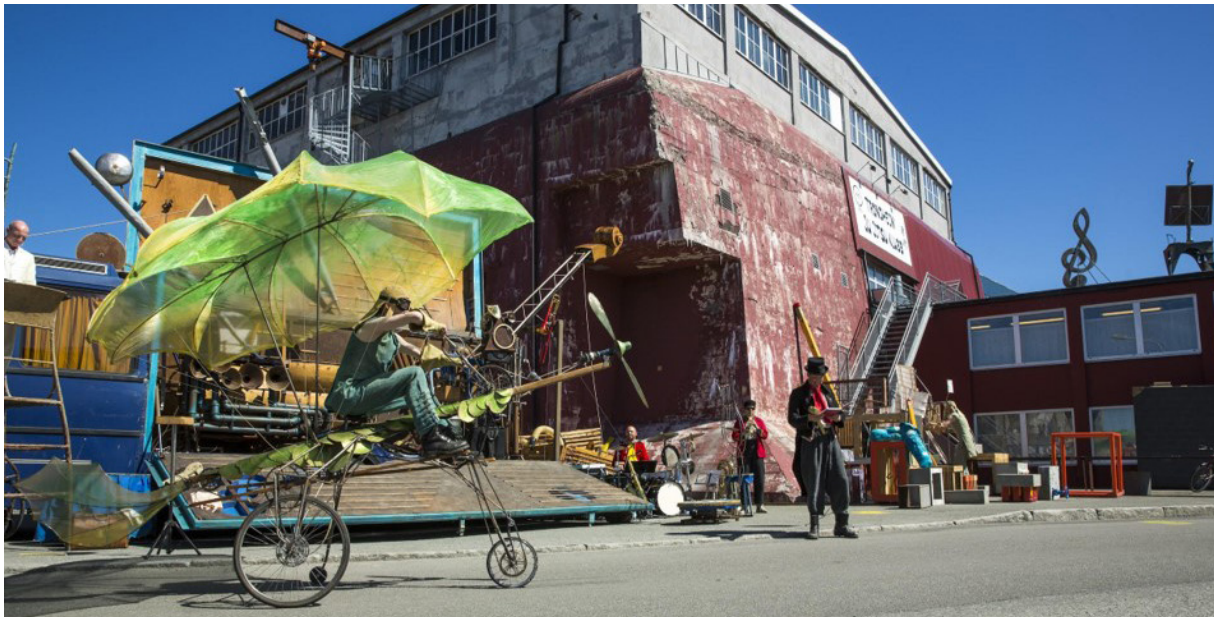
Materialet er svært omfattende og er på enkelte punkter avvikende fra Kommunedelplan Nyhavna. Kvalitetsprogrammet skal være et rammeverk som skal bidra til å lykkes med en områdeutvikling hvor miljøhensyn, energiløsninger, kulturminneforvaltning, kunst, kultur og byliv, næring og et godt bo- og bymiljø sees i sammenheng og til sammen skaper en attraktiv og unik bydel for framtida.

Kvalitetsprogram for Nyhavna

Kvalitetsprogram for Nyhavna konkretiserer ti strategiske virkemidler. Dette er overordnede mål for områdeutviklingen.

De ti strategiske virkemidler for Nyhavna:

1. Foredle vannkanten for næring og opplevelser
2. Forberede Nyhavna for framtidas vær og klima
3. Gi plass til naturen!
4. Prioritere gående, syklende, kollektiv og byliv
5. Skape et godt bo- og bymiljø
6. Bygge en nullutslippsbydel med bærekraftig ressursbruk
7. La kunst og kultur prege Nyhavna
8. Løfte fram historien og aktivere kulturminnene
9. Inspirere, invitere inn og utforske bydelen underveis
10. Etablere gode byrom for fellesskapet



Nyhavna Utvikling AS vil påpeke noen forhold i programmet som bør ivaretas eller problematiseres spesielt for dette området:

- Foredle kaikanten for næring og opplevelser: Elvepromenaden langs Nidelva er unik og inngår i en sammenhengende rekreasjonspromenade med ulike kvaliteter oppover elva. I Kvalitetsprogrammet er aktuelt område definert som en blågrønn kaikant; opparbeides med et hardt dekke for rekreativ ferdsel, opphold og innslag av større felter med vegetasjon. Trær/paviljonger kan brukes for å skape et bedre mikroklima. Aktiv bruk av Nidelven er også mulig å tenke seg innunder dette punktet.

- Forberede Nyhavna for framtidas vær og klima: Vurderinger av hvordan en klimakant på kote +3.1 skal håndteres langs elveløpet. Flomveier må sikres og hvordan grønne områder kan fordrøye overvann må foreslås. Å hensynta ekstremhendelser fram til 2150 innebærer å minimum ta høyde for at vannet i ekstremsituasjoner kan nå kote +4.0. Det betyr at bygninger med første etasje lavere enn +4.0 meter må regne med å bli oversvømt. Uterom og bebyggelse for å skape et godt mikroklima må tilrettelegges. Framhevende vindretning er vest-sørvest (240 grader).

- Prioritere gående, syklende, kollektiv og byliv: Framtidig bruk av havnearealet ytterst på Transittkaia vil være en prosjekt- og beredskapshavn. Aktiviteten her forutsettes redusert fra dagens bruk, men ankomst av større prosjektlaster som f eks husmoduler, vil kreve en dimensjonering av Transittgata for kjøretøy opptil 200 tonn og 72 meter. Det forutsettes at slik transport skjer svært sjeldent og da på natta eller ved egne sikringstiltak. Gata bør kunne bygges om ved en eventuell annen arealbruk på Transittkaia. Kvalitetsprogrammets forslag til gatetverrsnitt kan revurderes. Nyhavna Utvikling AS ønsker mobilitetspunkter/kjellere/hus hvor det også tilrettelegges for gjesteparkering. Om dette er aktuelt i området omfattet av konkurransen må en vurdere i det videre arbeidet.

- Skape et godt bo- og bymiljø: Området langs Nidelva vil være eksponert for en framtidig mer intensiv bruk av kaiarealene på Pir II. Nåværende og framtidig støybilde er uavklart, men forslag til ny bebyggelse må hensynta en økt havnevirksomhet på andre siden av elva. Nyhavna Utvikling AS ønsker en variert leilighetsmiks hvor det også er innslag av familieboliger, fellesrom og delearealer.

- Bygge en nullutslippsbydel med bærekraftig ressursbruk: Muligheten for å etablere et felles energisystem for området utredes videre og vil ikke ha vesentlig betydning for forslag til bebyggelsestrukturer og typologier. Forslagene må imidlertid på en overbevisende måte redegjøre for en helhetlig tilnærming til hvordan miljømål kan oppnås på bydels- og bygningsnivå. Dette kan være knyttet til bruk av solceller på tak- og fasadeflater, redusering av parkering eller bildelingsordninger, sambruk, fleksibilitet, deling av funksjoner, fellesarealer og bruk av robuste materialer som kan gjenbrukes og ha lave klimagassutslipp.

- Etablere gode byrom for fellesskapet: Innenfor konkurranseområdet er det avsatt fire områder som grøntområder og ett som friområde. Friområdet i forlengelse av Skippergata (Museumsparken/Skippergateallmenningen) er den største og viktigste i området, og må opparbeides for mangfoldig bruk med høy kvalitet. Også grøntområdet ytterst på Transittkaia vil være et attraktivt sted som fortjener oppmerksomhet. Forslag til bruk og opparbeidelse må imidlertid være robust og tåle værpåkjenningene her. De andre grøntallmenningene kan være mindre og enklere i sin utforming, bortsett fra Båtmannsallmenningen som må ta høyde for at atkomsten til en ny (kollektiv)bru kan etableres i framtiden. Uteareal for en framtidig barnehage må det også tilrettelegges for. Hvordan grønt- og friarealene koblerer seg på og aktiviserer Nidelva blir vesentlig å synliggjøre.

Illustrasjonsplanen for kvalitetsprogrammet viser et nettverk av offentlige byrom og en bymessig begyggelsesstruktur for en framtidig sentrumsbydel på Nyhavna. Planen skal legges til grunn for videre arbeid. Illustrasjonsplanen forholder seg til kommunedelplanens og anbefalingene fra vurderingsrapporten etter parallelloppdraget for "Offentlige rom på Nyhavna." Illustrasjon: Agraff Arkitekter

TEMAUTREDNINGER FOR DE ENKELTE DELOMRÅDER

Følgende utredninger og planer skal følge forslag til reguleringsplan for de enkelte delområder:

- Lokalklimaanalyse.
- Utredning av støy av samlet støybelastning (sumstøy).
- Dokumentasjon av at planen er geoteknisk gjennomførbar. Geotekniske rapporter skal medfølge planforslag.
- Tiltaksplan mot forurenset grunn.

Konkurranseforslagene skal ikke gjennomføre fullstendige utredninger innenfor disse temaene, men bør hensyntas på et overordnet nivå. Ved et eventuelt oppdrag for utarbeidelse av reguleringsplan(er), vil krav om fullverdige utredninger innenfor disse temaene inngå. Som en del av innlevert materiale bes det derfor om hvilke fagmiljøer og personell som tilbys i et eventuelt videre arbeid.

FRAMTIDIG SENTRUMSFORMÅL

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 være en blanding av ulike formål innenfor alle delområder for å sikre funksjonsblanding og mangfold.

Nyhavna Utvikling mener at tomten ved brannstasjonen, ut mot riksveg 706 og rundkjøringen ved Strindheimstunellen er best egnet for et større kontorbygg som kan markere Nyhavnas nye profil og ambisjon for transformasjonen. Nærmest brannstasjonen, langs Transittgata kan det vurderes om det er mest hensiktsmessig med et kontorbygg, på grunn av støybelastning fra Nidelv bru (ÅDT ca 20 000), eller om boligbebyggelse kan forsvares. Ellers planlegges primært boligbebyggelse nordover langs elva og Transittgata. Enkelte forretninger, caféer eller servicefunksjoner kan foreslås i forbindelse med allmenningene, ut mot elva eller gata, men grunnlaget for slike etableringer vil være begrenset. Transittgata vil i et framtidig ferdig utbygd Nyhavna ikke være det mest sentrale strøket for etablering av forretninger. Med en framtidig etablering av gang- og sykkelbru fra Nedre Elvehavn vil elvepromenaden bli ytterligere attraktiv og enkelte tilbud for servering ut mot denne kan være aktuelt. Videre ønskes forslag til plassering av en dagligvarebutikk, integrert i annen bebyggelse.

BARNEHAGE

Det skal etableres barnehage innenfor delområdene 5, 6, 7 og 9.

I henhold til kommunedelplanen og kvalitetsprogrammet ønskes forslag til plassering av barnehage innenfor delområde 9. Barnehagen bør integreres i annen bebyggelse og ha helt eller delvis sambruk av uteareal med offentlige fri- eller grøntområder. Man kan ta utgangspunkt i en barnehagestørrelse for 5 barnegrupper.

UTFORMING AV BEBYGGELSE

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.
Bebyggelse langs Strandveien og Maskinistgata skal visuelt underordne seg Dora I og den antikvariske bebyggelsen øst for Strandveien.
Førsteetasjer skal ha en brutto gjennomsnittshøyde på minimum 4 meter. Førsteetasjer mot Kobbes gate og Maskinistgata skal tilrettelegges for utadrettet virksomhet.
Utkraging av bebyggelse, herunder balkonger og andre fasadeelementer, tillates ikke over fortau eller andre offentlige arealer.
Alle tiltak som krever nivåtilpasninger og ramper for å sikre adkomst til bebyggelsen eller parkeringskjeller skal etableres innenfor bygningsvolum på regulert byggeområde.

Bebyggelse bør organiseres som kvartalsbebyggelse, og plasseres inntil gater og byrom. Det tillates bebyggelse i 5 etasjer. På inntil 40 % av fasadelengde mot gater og byrom kan bebyggelsen være opptil 7 etasjer så fremt dette ikke forringer oppholdskvaliteter og solforhold på arealer avsatt til grønnstruktur og friområder.
Det kan i reguleringsplan vurderes at deler av bebyggelse ved Lademoen holdeplass (delområde 2), Strandveikaia (delområde 5) og sørøst på Ladehammerkaia (delområde 7) kan overstige 7 etasjer.
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.

Vedlegg til Kvalitetsprogrammet, *about Nyhavna*, utført av Mad arkitekter mai 2020, problematiserer høyder på bebyggelsen innenfor en generell kvartalsstruktur i en areal- og klimastudie for Nyhavna. Nyhavna Utvikling AS ønsker i denne konkurransen å la deltagerne stå fritt til å foreslå bebyggelsesstrukturer og høyder som de mener gir best svar på et godt og mangfoldig bo- og besøksmiljø i en framtidig urban kontekst.

PARKERING

Bilparkering unntatt handicap-parkering skal legges under terreng.
Sykkelparkering

Arealkategori	Grunnlag pr p-plass	Parkeringskrav for sykkel
Bolig	50 m2 BRA	Min 2 plasser
Kontor	100 m2 BRA	Min 2 plasser
Forretning og service	100 m2 BRA	Min 2 plasser

Bilparkering

Arealkategori	Grunnlag pr p-plass	Parkeringskrav for bil
Bolig	Boenhet	Maks 1 plass
Kontor	100 m2 BRA	Maks 0,25 plass
Forretning og service	100 m2 BRA	Maks 1 plass

Både bolig-, kontor og forretningsparkering forutsettes løst under ny bebyggelse. Hvilken parkeringsdekning som skal benyttes blir ikke et tema før utarbeidelse av reguleringsplan(er), men man kan anta at den blir vesentlig lavere enn det som er kravene i kommunedelplan Nyhavna og *Krav til parkering – veileder*, som er et vedlegg til *Kommuneplanens arealdel 2012 – 2024*.

Forslag til plassering av handicap- og besøksparkering ønskes belyst i konkurransen. For å utnytte det brede gatetverrsnittet i Transittgata, kan det være aktuelt med noe gateparkering her. Videre bør det avsettes troverdig areal for varelevering til kontor- og forretningsarealer.

HAVN

Området skal brukes til havnevirksomhet, prosjekt- og beredskapshavn. Området kan avgrenses med sikkerhetsgjerde.

En prosjekt- og beredskapshavn har ingen presis definisjon for hva som kan tillates av havnetrafikk i framtiden. Forutsetningen for at dette havnearealet skal kunne være operativ framover må imidlertid være at aktiviteten går betydelig ned og at virksomheten her tilpasses den byutviklingen som skjer i nærområdet. I utarbeidelse av regulerings-planarbeid(er) for gitt område må det avklares hva slags havnetrafikk som tillates og det må utredes støy-, støv- og trafikkbelastninger fra denne virksomheten.

GRØNNSTRUKTUR OG FRIOMRÅDER

Alle felt som er vist som grønnstruktur og friområde på plankartet skal være offentlige. Alle felt som er vist som grønnstruktur og friområde skal i hovedsak tilrettelegges for uorganisert aktivitet.

Kvalitetsprogrammet for Nyhavna gir en del inspirasjon og eksempler for utforming og aktiviteter på de ulike friområdene. Programmets målsetting om å gi naturen plass i den nye bydelen, kan spesielt gjelde for dette aktuelle området.

Konkurransedeltagerne står imidlertid fritt til å foreslå utforming av de ulike byrommene. En helhet i de grønne omgivelsene skal være en framtredende identitet når bydelen er transformert.

REKKEFØLGEKRAV

Krav om skole- og barnehagekapasitet

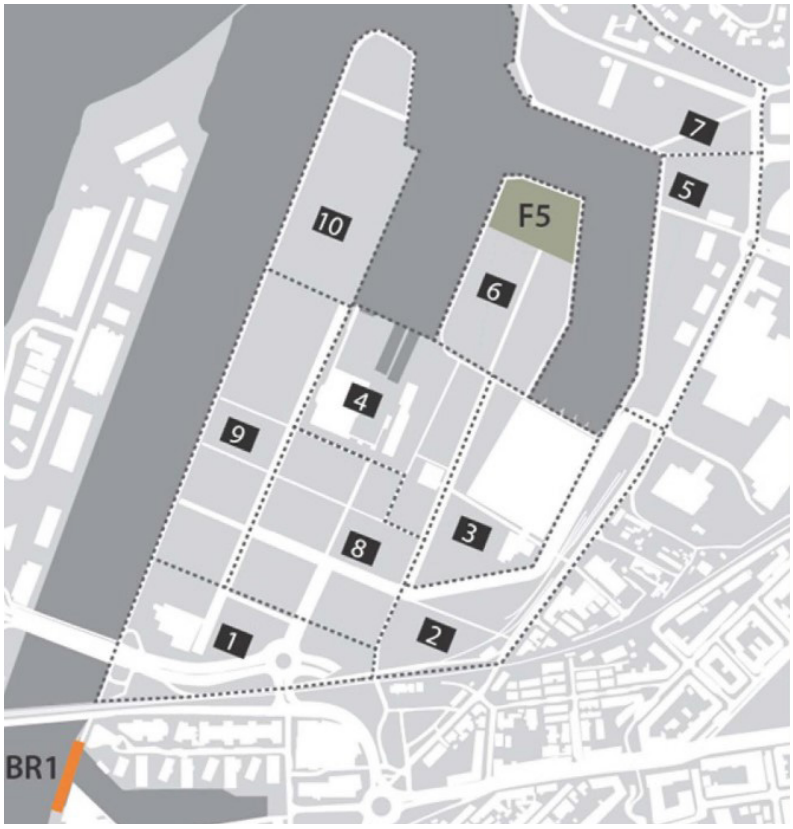
Igangsetting av nye boenheter kan ikke skje før det er dokumentert at det er tilstrekkelig skolekapasitet og barnehagekapasitet. Sikker skoleveg skal være etablert før det kan gis brukstillatelse for nye boliger.

Aktuelle skolekretser i dagens situasjon er Lilleby barneskole og Rosenborg ungdomskole. Sikker skoleveg må vises både i en situasjon hvor hovedvegen går i dagens trasé og med en framtidig omlegging av vegen.

Felles rekkefølgekrav for etablering av hovedanlegg

Bydelspark F5 og gang- og sykkelbru BR1 er felles rekkefølgekrav for alle delområder. Brukstillatelse for ny bebyggelse innenfor de enkelte delområdene kan ikke gis før bydelspark F5 og gang- og sykkelbru BR1 er opparbeidet i henhold til kvalitetsprogram for offentlige rom.

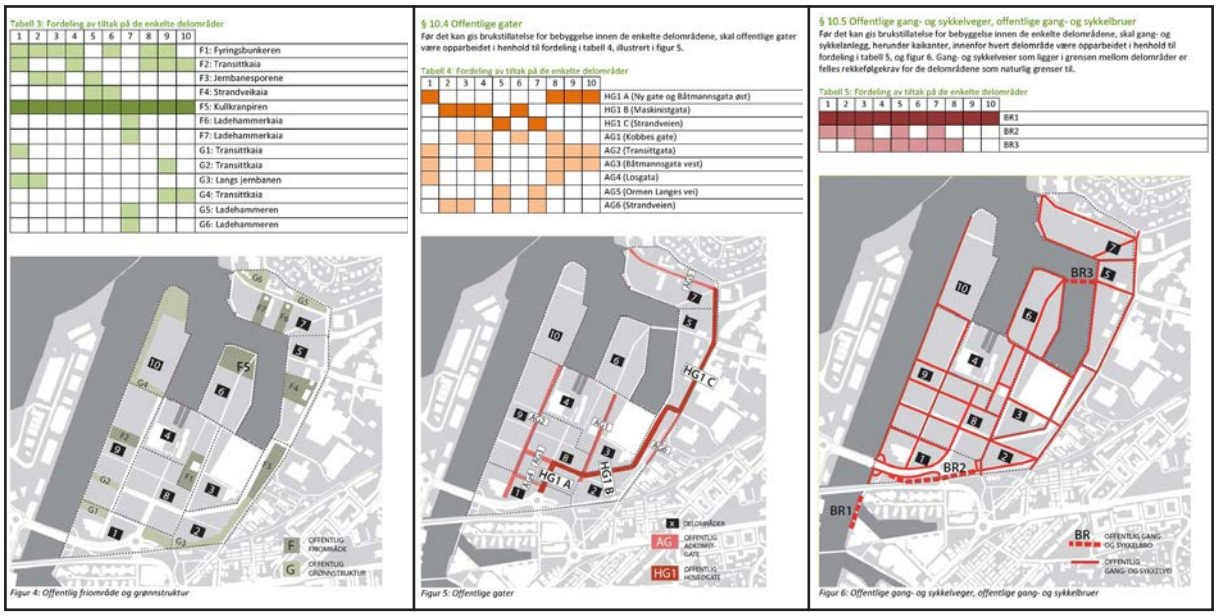
Rekkefølgekravene om en felles bydelspark F5 og gang- og sykkelbrua BR1 over Rosenborgbassenget til Nedre Elvehavn er umulig å gjennomføre i et tidsperspektiv for å realisere første utbyggingstrinn for gitt området. Miljøpakken har ansvaret for planlegging og bygging av gang- og sykkelbrua BR1 og denne er ikke satt på handlingsprogrammet for de nærmeste årene. Bydelsparken F5 som ligger på Kullkranpiren er ikke mulig å gjennomføre før det blir en avklaring om relokalisering av virksomheten Saltimport. Disse har en gjeldende festekontrakt til 2038.



Disse rekkefølgekravene vil bli videreført i aktuelle reguleringsplaner, men det forutsettes at det kan dispenseres for kravene ved søknad om brukstillatelse og at det inngås utbyggingsavtaler som sikrer senere gjennomføring.

I behandlingen av kommunedelplan Nyhavna fulgte et notat som redegjorde for hvordan man anbefalte at rekkefølgekravene skulle håndteres i en videre utvikling; Vedlegg 7: Gjennomføring og utfordringer i framdrift:
…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…

Offentlige friområder og grønnstruktur, gater, gang- og sykkelveger



Tabell 3: Fordeling av tiltak på de enkelte delområder

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
										F1: Fyringsbunkeren
										F2: Transittkaia
										F3: Jernbanesporene
										F4: Strandveikaia
										F5: Kullkranpiren
										F6: Ladehammerkaia
										F7: Ladehammerkaia
										G1: Transittkaia
										G2: Transittkaia
										G3: Langs jernbanen
										G4: Transittkaia
										G5: Ladehammeren
										G6: Ladehammeren

Figur 4: Offentlig friområde og grønnstruktur

§ 10.4 Offentlige gater

Før det kan gis brukstillatelse for bebyggelse innen de enkelte delområdene, skal offentlige gater være opparbeidet i henhold til fordeling i tabell 4, illustrert i figur 5.

Tabell 4: Fordeling av tiltak på de enkelte delområder

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
										HG1 A (Ny gate og Båtmannsgata øst)
										HG1 B (Maskinistgata)
										HG1 C (Strandveien)
										AG1 (Kobbes gate)
										AG2 (Transittgata)
										AG3 (Båtmannsgata vest)
										AG4 (Losgata)
										AG5 (Ormen Langes vei)
										AG6 (Strandveien)

Figur 5: Offentlige gater

§ 10.5 Offentlige gang- og sykkelveger, offentlige gang- og sykkelbruer

Før det kan gis brukstillatelse for bebyggelse innen de enkelte delområdene, skal gang- og sykkelanlegg, herunder kaikanter, innenfor hvert delområde være opparbeidet i henhold til fordeling i tabell 5, og figur 6. Gang- og sykkelveier som ligger i grensen mellom delområder er felles rekkefølgekrav for de delområdene som naturlig grenser til.

Tabell 5: Fordeling av tiltak på de enkelte delområder

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
										BR1
										BR2
										BR3

Figur 6: Offentlige gang- og sykkelveger, offentlige gang- og sykkelbruer

Alle andre rekkefølgekrav som er angitt i kommunedelplan Nyhavna må ivaretas i et oppfølgende planarbeid, bortsett fra krav om opparbeidelse av friområde F1 (Fyringsbunkeren), atkomstgate AG1 (Kobbes gate), gang- og sykkelbrua BR2 og hovedvegparsell HG1A. For å håndtere trafikksikkerhet og et skille mellom tungtrafikk til havna og trafikk til boliger i dagens situasjon, kan det imidlertid være nødvendig med tiltak i gatene Skippergata, Styrmannsgata og nye kryssløsninger hvor disse treffer Kobbes gate.

HÅNDTERING AV TRAFIKK FØR NY HOVEDVEG ER PÅ PLASS

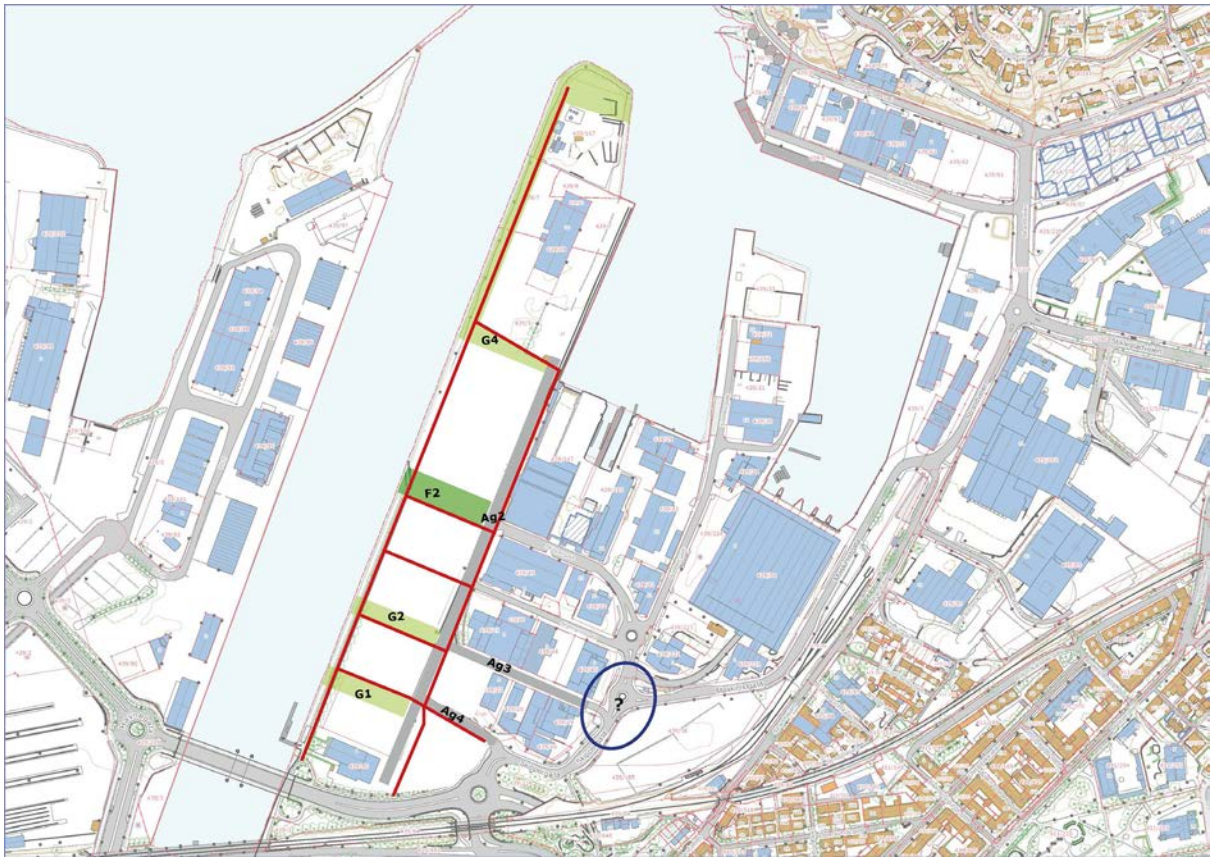
Dagens situasjon er preget av en god del tungtrafikk til ulike lager, verksted og driftsvirksomheter.

Med en økende transformasjon til kontorarbeidsplasser i området er det flere utfordringer knyttet til gang- og sykkeltrafikk i møte med tungtrafikken.

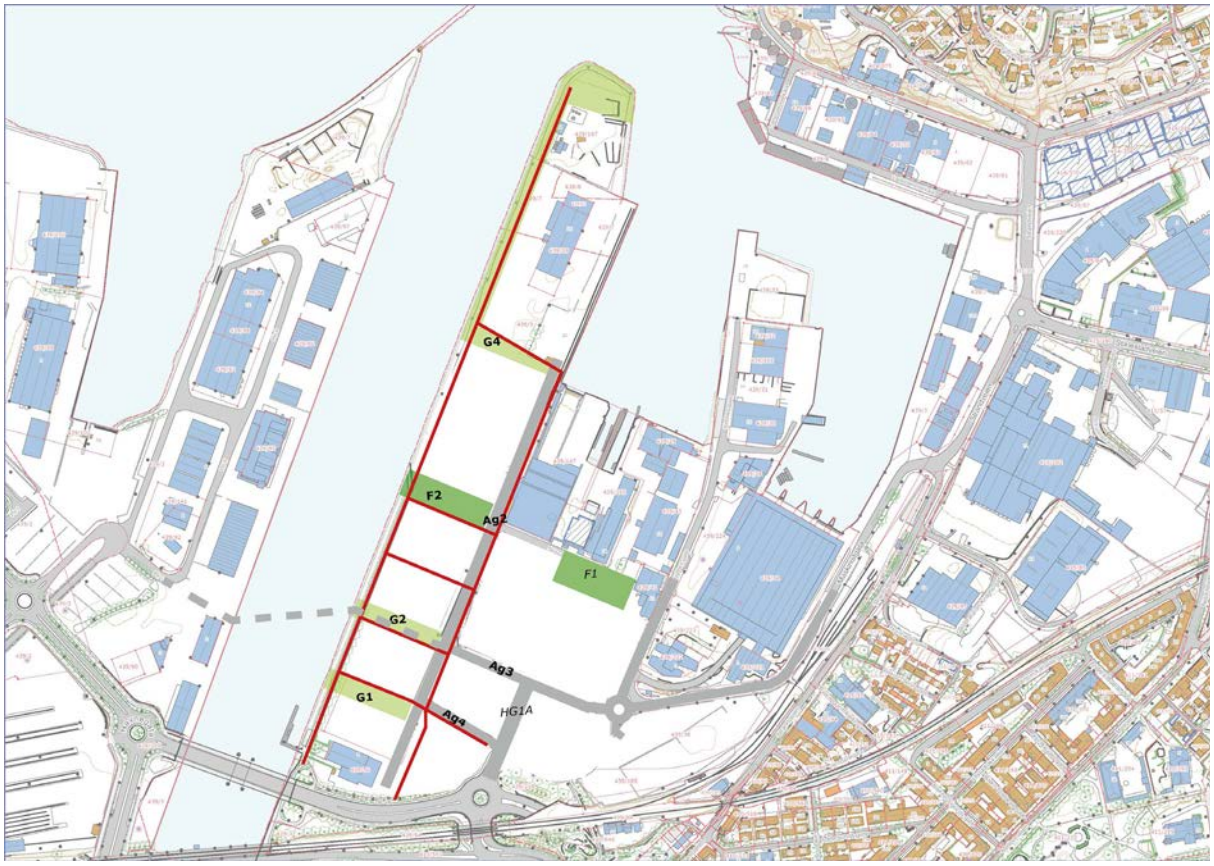
Særlig er forholdene i Skippergata vanskelige med smale fortau og uoversiktelige og dårlige krysningspunkter.

Med et utbyggingsforslag for angitt område må trafikksikkerhetsforholdene håndteres før ny hovedveg er på plass. Trafikk til havneområdet og andre industrivirksomheter må i størst mulig grad skilles fra trafikk til nytt utbyggingsområde og særlig gang- og sykkeltrafikken. Dagens trafikk til de vestlige delene av Nyhavna fordeles i dag i stor grad fra Skippergata (forbi Trondheim Maritime Senter og Dora II). For å kunne få en lettere atkomst inn til nytt transformasjonsområde, kan det være nødvendig å gjøre tiltak i krysset Skippergata/Maskinistgata/Båtmannsgata (Ag3).

Et forslag til ombygging her bør kunne fungere i en framtidig situasjon hvor en omlegging av hovedveglenken (HG1A) fra rundkjøringen ved Strindheimstunellen er på plass. Med en ny hovedveglenke på plass, vil trafikk til/fra havna gå i Transittgata (Ag2). Det forutsettes da at denne fungerer som en prosjekt- og beredskapshavn hvor trafikkvolumene har gått betydelig ned.



Videre må man både i dagens og framtidig situasjon være oppmerksomme på at Losgata (Ag4) må gå i dagens trasé og ikke som vist i kommunedelplan Nyhavna og illustrasjonsplanen for kvalitetsprogrammet. Dette skyldes eksisterende teknisk infrastruktur i bakken. Losgata må også i framtiden være énvegskjørt fra Transittgata og med påbudt høyresving ut mot Skippergata/ny hovedveglenke.



GRUNNLAGSDOKUMENTER

Kommuneplanens arealdel 2012 - 2024
https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/kommuneplanens-arealdeldelplaner/kpa12-24/

Kommunedelplan Nyhavna, 2016
https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/kommuneplanens-arealdeldelplaner/kommunedelplan-nyhavna-k20110005/

Kvalitetsprogram for Nyhavna, 2022
https://www.trondheim.kommune.no/aktuelt/kunngjoring-arealplan/arkiv-planer-kunngjort/2020/kvalitetsprogram-for-nyhavna/

Materiale som vil foreligge for de utvalgte konkurransedeltakerene ved oppstartstidspunkt:

- Digitalt kartgrunnlag, sosi-format
- Digital 3D-modell
- Skråfoto
- Ortofoto

Materialet vil være tilgjengelig på et opprettet prosjekthotell.

10.05.2022

NYHAVNA
UTVIKLING AS