

## Saksframlegg

---

### FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN FOR SVARTLAMOEN -

#### 1. GANGS BEHANDLING

Arkivsaksnr.: 99/10663

---

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

Bygningsrådet / Det faste utvalg for plansaker vedtar at forslag til reguleringsplan for området Svartlamoen med bestemmelser, merket Byplankontoret/Arkiplan, datert 01.02.01, legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Ved høringen ønskes det uttalelser til alternativ formulering av reg.bestemmelsen §1.

Vedtaket er fattet med hjemmel i Plan-og bygningslovens §27-1. nr.2.

### Saksutredning:

#### BAKGRUNN

##### Kort historikk

Skråningene ned mot Lademoen har trolig vært befolket i lange tider. Helt til begynnelsen av 1800-tallet fantes det også bevart gravhauger fra førkristen tid, "Hlademoens Kiæmpe-Høie", et sted på sørsiden av Ladebekken. Vi vet også at en viktig ferdselsåre mellom Lade og byen Trondheim har gått gjennom strøket fra Ladejarlenes tid og fremover. De få arkeologiske utgravninger som har vært, vitner likevel ikke om stor aktivitet i form av bosetninger i perioden fra oldtiden og frem til 1800-tallet.

De som bodde langs Bakkestrandsveien (senere Strandveien) på 1700-tallet og første halvpart av 1800-tallet, var trolig husmenn og fiskere, større og finere gårder har det ikke vært her. Omkring midten av 1800-tallet synes det som om bebyggelsen raskt begynner å vokse, og på et kart fra 1866 er det allerede markert et tyvetalls hus i strøket. På et kart fra 1878 ser vi at et tettsted holder på å ta form, og området får den struktur som har fulgt det til i dag, dvs korte gatestubber vinkelrett på Strandveien.

De eldste gjenværende husene i dag er også fra 1870-tallet, og én særlig viktig bygning står fortsatt igjen, inneklemt mellom ulike næringsvirksomheter (og like utenfor det regulerte området). Det er Reina 8, et lite toetasjes trehus, som er en levning fra det tidlige eksperiment i sosial boligbygging som fikk navnet "Kolonien". Stiftelsen *Selskabet til Arbeiderboligers anskaffelse* kjøpte i begynnelsen av 1870-tallet inn et jordstykke her, og lot oppføre syv boliger med to leiligheter i hvert hus, og et lite hagestykke til hver bolig.

A/S Kolonien lå egentlig nord for Nordtvedts gate, og var en dominerende jordeier i det området som opprinnelig var kalt Reina. De filantropiske idéene ble nok svekket mot slutten av 1800-tallet, men i dagens Biskop Darres gate kan vi fortsatt finne minner om denne bebyggelsen: små hus som ligger i rekker, og med forhaver innrammet av spilestakitt.

I 1872 åpnet Meråkerbanen og splittet Lademoen i to. Bebyggelsen mellom Strandveien og jernbanen vokste på 1880-tallet, og det meste av mulig tomtejord var bebygd da Trondhjems bygrense flyttet til Ladebekken i 1893. Mange har vært opptatt av at Nedre Lademoen vokste frem utenfor bygrensen, og stod friere i forhold til bl.a bygningsvedtekter. Strøket har også blitt kalt et typisk eksempel på den "selvbygde arbeiderforstad" fra industrialismens første fase i Norge. Medaljens bakside var tildels dårlig kvalitet på både bygninger og fellesarealer, sosiale problemer, og et visst dårlig rykte som strøket senere har hatt vanskelig for å kvitte seg med. Det har alltid vært "finere" å bo på den andre siden av jernbanen.

Bygrensen hadde gått omtrent i Biskop Grimkjells gate, og kvartalene mellom denne gaten og jernbaneundergangen i Strandveien vokste frem på 1890-tallet og like etter århundreskiftet. Dette var utpreget spekulasjonsbygging med trehus i tre etasjer, og murhus med skyggefulle bakgårder. Murtvungen etter en storbrann på Rosenborg i 1899 og en ny bygningslov i 1906 fikk bukt med de verste avartene, men da var dette området allerede ferdig utbygget.

Allerede på 1930-tallet var strøket tenkt revet til fordel for lamellblokker, men krigen kom imellom. Det første innhogget ble likevel gjort da okkupasjonsmakten fjernet all bebyggelse på vestsiden av Strandveien. Like etter krigen ble området regulert til industrivirksomhet. Det har styrt den kommunale virksomheten, og omkring 1980 var det meste av boligbebyggelse nord for Nordtvedts gate revet. Motorvei øst hadde også

## Trondheim kommune

lagt en demper på mulighetene for å opprettholde bomiljø-kvalitetene.

Under 1980-tallet svekkes restene av området av fortsatte rivinger, og av ekspansjonsplanene til Strandveien Auto. Motstanden mot saneringene tok for alvor til med etableringen av *Svartlamon Beboerforening* tidlig på 1990-tallet.

### Vedtak om igangsetting av reguleringsarbeid

Oppstart av regulering og forutsetninger for planarbeidet ble gitt av bystyret i møte den 09.03.2000, sak 26/2000, der følgende ble vedtatt:

1. Tidligere utførte byplanvurderinger og foreliggende skisse for utvikling av bydelen vurderes som tilstrekkelig grunnlag for å sette Reinaområdet inn i en overordnet plansammenheng. Reinaområdet vurderes som en del av byfornyelsesområdet på Lademoen, og må sees i sammenheng med reguleringen av det tilgrensende området på begge sider av Strandveien, sør for Meråkerbanen (kfr vedtatt utbyggingsavtale, datert 08.10.99).
2. På dette grunnlaget ber bystyret Rådmannen sette i gang regulering av området. Planområdet begrenses av industrispor, Nordtvedts gate, Meråkerbanen, Fjæregate, Innherredsvegen, Dyre Halses gate, som vist på kartbilag datert 14.12.99.

Hovedformålet med reguleringen er å avgrense hvilke areal som skal reguleres til boligformål sett i forhold til tilstøtende parkområde, industri-, jernbane- og vegformål i hht premisser i saksfremstillingen. Samtidig skal planen sikre gode gang-/sykkelforbindelser mellom boligområder og mellom bydelene.

I utgangspunktet settes grensen mellom industri og boligformål i Nordtvedts gate. Innenfor det som blir regulert til bolig skal det også åpnes for etablering av småbedrifter og andre formål med tilknytning til boligmiljøet. Det som står igjen av den gamle boligbebyggelsen skal søkes bevart. Reguleringsplanen skal legge til rette for komplettering og fortetting av boligbebyggelsen innenfor eksisterende gatestruktur. Det skal stilles krav til støyskjerming av boligbebyggelsen slik at tilgrensende næringsvirksomhet kan fortsette sin virksomhet uten spesielle restriksjoner.

3. Reguleringsplanen skal fremmes som en flateplan. Det forutsettes utarbeidet en mer detaljert bebyggelsesplan for området før tiltak kan gjennomføres. Spørsmål om eierforhold, forvaltning, finansiering, bygningsstandard m.m. utredes parallelt med og fremmes som egen sak etter at reguleringen er avsluttet. Igangsetting av konkrete Lokal Agenda 21-prosjekter innenfor reguleringsområdet vurderes som del av dette utredningsarbeidet.
4. Planarbeidet skal skje i gjensidig forpliktende samarbeid mellom kommunen, næringsliv, Trondheim havn og beboere. Prinsippene for Lokal Agenda 21 skal legges til grunn for samarbeidet.
5. Bystyret forutsetter at evt. ny E6 Øst ikke legges innenfor planområdet. Dette legges inn som en premiss i det videre planarbeidet.
6. Reguleringsplanen bør sikre at boligenhetene i området forblir i moderat størrelse og standard, og at byggemåter og andre tekniske løsninger også bidrar til å holde prisene nede.

## Trondheim kommune

### 7. Tilleggspunkt for andre premisser for regulering og boligplanlegging:

Foruten tilstrekkelige og egnede aktivitetsarealer for barn/unge må det etableres nærmiljøanlegg som kan brukes av ulike aldersgrupper, og gir muligheter for samhandling mellom barn, unge og voksne (Jfr. pkt. 5 i Rikspolitiske retningslinjer).

Følgende FLERTALLSMERKNAD fra Miljø, samferdsel og byutviklingskomiteen følger saken:

Reguleringsplanen for Reinaområdet må sees i en overordnet sammenheng der fremtidig utvikling av kunnskapsbasert næringsliv og forskningsparker i østby-området har en sentral plass.

Lokalene etter Strandveien Auto er her av strategisk betydning. Rådmannen bes utrede planer om et Innovasjonshus der næringsvirksomhet innen informasjons- og kommunikasjonsteknologi, kunst og design kan lokaliseres.

### Lokal Agenda 21-vedtak

I tillegg vedtok bystyret følgende verbalforslag (nr.12) ved behandlingen av budsjettet 09.12.99:

"Lokal Agenda 21 og utviklingen av Reinaområdet:

Forslaget lyder:

- a. Lokal Agenda 21 setter fokus på bl.a. verdier og livskvalitet i lokalsamfunnet, engasjement hos innbyggerne, dialog, bred deltagelse og bærekraftig utvikling. Det er kommunene som har ansvar for LA21, og som skal være initiativtakere og pådrivere.
- b. Reina er et område der forholdene ligger godt tilrette for LA21. Først og fremst på grunn av det engasjement beboerne i området viser. Men også på grunn av den store interessen for området som utvises fra statlig hold, fra boligkooperasjonen, universitetet, forskningsmiljøene og eiendomsutviklere. I bydelen finnes dessuten sterke innslag av kunstnere, kulturarbeidere og studenter, som sammen med kommunens egne kulturprosjekter, gir liv til bydelen. I sum representerer dette en unik mulighet til å utvikle og utprøve nye miljø- og ressursvennlige boligformer i Trondheim, men også andre planprosesser der beboerne trekkes med på en bedre måte enn det som er vanlig. Fremtidig utvikling av kunnskapsbasert næringsliv og forskningsparker i østby-området bør inngå som en av flere slike planprosesser. En fersk rapport anbefaler for eksempel å benytte lokalene etter Strandveien Auto for bedrifter innen informasjonsteknologi, kunst og design.
- c. Det avsettes et nærmere angitt beløp til utviklings- og informasjonsarbeid, samt realisering av intensjonene i LA21 på Reina. Midlene skal brukes til idédugnader, utstillinger, informasjonstiltak og kulturhistorisk arbeid. Formålet er å formidle kunnskap om bydelen, om bærekraftig utvikling og ideer til hvordan bydelen skal utvikles. Foreninger, organisasjoner og institusjoner kan søke støtte til slikt formål."

### Samarbeid og LA21-prosess.

Med de sterke føringer på *gjensidig forpliktende samarbeid* og at prinsippene i *Lokal Agenda 21* (LA21) skal legges til grunn for samarbeidet, har det krevd en ny måte å gjennomføre en planprosess på. Dette har vært en utfordring da det ikke ligger noen entydig oppskrift på hvordan disse prinsippene skal praktiseres. Stikkord i denne forbindelse er *åpenhet, bred deltagelse, ta ansvar og bli hørt*.

### Oppstartseminar

For å komme fram til en mest mulig felles forståelse av bystyrevedtaket og begrepene, ble det arrangert et oppstartseminar den 10.april 2000, på Rosendal Teater. Representanter fra lokalmiljøet, beboere, arkitekter, næringsliv, kommunale enheter, fylket, NTNU, Husbanken og SINTEF deltok. Gruppearbeider

## Trondheim kommune

fokuserte på temaene: *LA21, fortetting, grønnstruktur og billige boliger*. Referat fra seminaret foreligger som en egen trykksak (vedlegg)

Etter dette ble det etablert en prosjektorganisering der hovedaktørene ble samlet i en prosjektgruppe med formål å samordne og drøfte innholdet i de ulike oppgavene som lå i saken. Gruppen består av representanter for kommunen, beboere, næringsliv - i alt 12 medlemmer (se eget vedlegg). For å få til en god dialog og for å få funksjonelle grupper, ble det i tillegg etablert arbeidsgrupper med følgende deloppgaver:

- a. Regulering - Reina (Svartlamon)
- b. Regulering - Strandveien (-parken)
- c. Boligutredning (forvaltning, finansiering, eierforhold, økologiske løsninger, standard m.m.)
- d. Bruk av Strandveien Auto-lokalene (næringsutvikling)

### Prosjektarbeidet

Ledelsen og koordinering av gruppene har representantene fra byplankontoret og bolig-og byfornyelseskontoret hatt ansvaret for. I tillegg til prosjektgruppen har vi hatt en referansegruppe og et prosjektråd som har bestått av lederne for de kommunale enheter som er med i prosjektet. Følgende aktiviteter i prosjektperioden kan dokumenteres:

- C Oppstartseminar: 10.04.00
- C Prosjektorganisering: 25.05.00
- C Projektrådet: 4 møter
- C Referansegruppen: 1 møte
- C Prosjektgruppen: 7 møter
- C Reg.gruppen - Reina: 10 møter
- C Reg.plangruppen.- Strandvn: 5 møter
- C Boligutredningsgruppen: Studietur til København, seminar med forskningsmiljøet, 10 møter
- C Strandveien Auto-gruppen.: 5 møter, Seminar med "Kaospilot"
- C Orienteringsmøter for beboerforeningen, departemental byfornyelseskomite', ark.avd.-NTNU, byutviklingskomiteen (2 ganger), kontormøter, ledermøter, o.l.
- C Prosjektgruppen ble også invitert til å delta i oppstartseminaret ang. prosjektet- "bolig:urban" i regi av Norsk Form i Oslo.
- C Div. møter med konsulenter og berørte parter.

Vi kan oppsummere med at aktiviteten og dialogen i gruppene har vært åpen og svært kreativ. Veldig mange har bidratt med konstruktive og verdifulle innspill. Når det gjelder reguleringsplanen som beskrives her, har arbeidsgruppa (repr.fra byantikvar, bolig- og byfornyelse, byplan og representanter fra beboere) kommet fram til et omforent planforslag når det gjelder rammer for bruk og utforming av areal og bebyggelse. Men det er fortsatt ulike meninger og forståelse av hvor stor grad av medvirkning/styring som kan sikres gjennom reguleringsbestemmelsene innenfor rammen av plan-og bygningsloven. Arbeidsgruppen er imidlertid enig i intensjonene om lokal beboer-/brukermedvirkning, men det er fortsatt ulike meninger og forståelse av hvor mye som kan tas med i bestemmelsene innenfor rammen av plan- og bygningsloven. Etter råd fra fylkeskommunen sendes derfor 2 alternativ ut på høring for å få flere synspunkt.

Planprosessen og delvis produktet kan i seg selv vurderes som et forsøk, og mye nytt er gjort i forbindelse med utformingen av reguleringsbestemmelsene. Erfaringene burde derfor følges opp og evalueres som et eget forsøksprosjekt organisert i samarbeid med beboerforeningen, FoU-miljøet, fylket og departementet.

## Trondheim kommune

Den planprosessen Trondheim kommune har lagt opp til i denne saken, har også skapt positiv interesse i media og i fagmiljøer. Prosjektet betraktes av mange som enestående i norsk sammenheng, og vurderes å ha et stort potensiale i profilering av byen både innen miljøarbeid og innen næringsutvikling.

Oppstart av planarbeidet er kunngjort i Adresseavisen 05.02.01 og berørte parter i planområdet er varslet med brev datert 31.01.01.

### Videre behandling

Bystyresaken forutsatte at reguleringsplanen skulle foreligge før boligutredningsaken (kfr. pkt.3.) Ved etableringen av prosjektet ble det klarlagt store fordeler med å kjøre utredningene parallelt og med felles sluttbehandling i bystyret, høsten 2001.

I løpet av prosessen har en kommet fram til at området rundt Fjæregt./Strandveien (parken m.m.) og på Reina med fordel kan fremmes som to separate saker. Problemstillingene og aktørene i de to områdene er ulike og en vil med en oppdeling kunne forenkle framdriften. Sammenhengen i planene opprettholdes ved at byplankontoret deltar i begge arbeidsgruppene.

Fram til nå har arbeidet i de ulike gruppene vært koordinert opp mot reguleringsarbeidet. Planforslaget som nå foreligger er derfor utformet slik at det kan ta opp i seg de ulike alternativ for bolig- og næringsutvikling som anbefales i boligutredningen.

I utgangspunktet skal reguleringsplanen bare ta stilling til de fysiske rammer ; d.v.s. til utforming og bruk av areal og bygninger i området. Den må være åpen og robust i forhold til bl.a. ulike eierforhold og forvaltning av bebyggelsen.

### Overordnet plansammenheng

I bystyresaken, vedtatt 09.03.00, ble de overordnede plansammenhenger beskrevet og skissert. Viktige utviklingstrekk som ble påpekt og som reguleringsplanen forholder seg til er:

- C Nærhet til sentrum og Nedre Elvehavn, gjør bydelen attraktiv for lokalisering av boliger og bedrifter. Aktuelt med fortetting.
- C En del tidligere industriområder omformes eller søkes omdisponert til bolig / kontor / handel / service. Nedre Elvehavn er det beste eksemplet på slik omforming.. På "Gassverkstomta" har det vært igangsatt prosjekt med tanke på en eiendomsutvikling uten at dette ble slutført.
- C Nyhavna og tilstøtende områder har mange livskraftige bedrifter som ønsker å fortsette sin virksomhet her. Bydelen vil derfor fortsatt være et viktig havne-/industri- og lagerområde. På lengre sikt kan en omforming/transformasjon av virksomheter i randsonen mellom Nyhavna og Lademoen bli aktuell.
- C Ladehalvøya er et svært viktig rekreasjonsområde med kulturlandskap og historiske minnesmerker av både regional og nasjonal betydning. Etablering av Ladestien har medført økt bruk av området, som dermed også krever bedre tilgjengelighet for byens befolkning.
- C Vegstrekingen Stiklestadveien-Strandveien-Maskinistgata-Skippergata over Nyhavna, fungerer som en del av hovedvegnettet i bydelen. Den vil få økt trafikk i forbindelse med miljøtiltakene i Mellomveien, nytt senterområde og evt ny godsterminal på Leangen. Denne vegstrekingen vil også

## Trondheim kommune

få en viktig funksjon etter gjennomføringen av ny E6 øst hvor den inngår som hovedforbindelse mellom Nidelv bro og Lade. Dette krever en oppgradering og bymessig utforming av vegstrekningen. Ny E6 øst vil kunne redusere trafikken her.

- C Byfornyelsesområdet på Lademoen har en befolknings sammensetning med få familier med skolebarn. Det er registrert stor inn- og utflytting i bydelen. Svartlamoen må ses som en ingrept del av dette området
- C Kommunens byfornyelsesarbeid med bl a flere kulturprosjekt på Lademoen/Østbyen og det sterke innslag av studenter, kunst- og kulturarbeidere i miljøet gir bydelen særpreg og aktivitet.

I skissen for en framtidig byutvikling i Østbyen som ble lagt fram i saken, viste Reina som en forlengelse av den pågående omforming av Nedre Elvehavn (Trondhjems Mekaniske Verksted ), arealene nord for ny rundkjøring (mellom Fjæregate, Innherredsvegen, Dyre Halses gate og Meråkerbanen) og byfornyelsesområdet for Lademoen. På lengere sikt kan dette utvikles til en sammenhengende bystruktur med ulike byfunksjoner fram mot Lade. Gang-/sykkelvegtraseen til Ladestien og Lade allé bør utvikles til en viktig akse i grøntstrukturen langs elva og sjøen. Strandveien kan bli en aktiv og interessant gate.

## MÅLSETTING

### - der en bærekraftig byutvikling for Trondheim legges til grunn

Gjennom samarbeidet i arbeidsgruppen og synspunkt fra andre, har det vært etterlyst et program, konsept eller idégrunnlag for hva Svartlamoen skal bli. Dette kan sies å ha vært en klarhet, men med utgangspunkt i premissene i bystyrevedtakene og overordnede mål, har prosjektet langt på veg kommet fram til et program for den videre utvikling av boligene og framtidig bruk av Strandveien Auto-lokalene.

Når det gjelder den fysiske planleggingen legger kommunens overordnede mål og strategier til grunn at byutviklingen skal være bærekraftig og at alle tiltak ses i dette perspektivet. Dette er beskrevet i:

- C Kommuneplanen. Visjon, perspektiv og langsiktige mål. Vedtatt juni 1999
- C Boligpolitikk for Trondheim 1999-2002. Vedtatt juni 1999
- C Strategier for en langsiktig byutvikling, Vedtatt juli 2000
- C Foreløpige retningslinjer for bevaring av grønne verdier i byens grønnstruktur, vedtatt april 1999

Kommuneplanens visjonsdel peker direkte på følgende forhold :

*All virksomhet i Trondheim skal i 2010 utøves i samsvar med prinsippene for en bærekraftig utvikling; en samfunnsutvikling som sikrer livskvalitet og livsgrunnlag både idag og for framtidige generasjoner; der aktivitetene skjer innenfor naturens bærevener både lokalt og globalt.*

Og videre at:

*Trondheims kulturminner, kulturlandskap, historiske byrom, by-og gårdbyggelse skal i 2010 være sikret og holdt i hevd. Ny og spennende arkitektur skal stå i sammenheng med fortidens bygg. Byens offentlige rom skal ha høy kvalitet og kunstnerisk utsmykning.*

Strategier for å oppnå dette er at Trondheim vil satse på fortetting og fornying innenfor eksisterende bystruktur. Dette henger også sammen med endrede boligpreferanser, strukturendringer i næringslivet og oppfølging av forpliktelser i forhold til de globale miljøutfordringene (Fredrikstaderklæringen). Sentralt her er det økologiske perspektivet med fokus på ressursforvaltning, kretsløp og gjenvinning.

## Trondheim kommune

### Svartlamoen - et byøkologisk pilotprosjekt.

Bystyrevedtakene som ligger til grunn, omfatter mange forhold som skal ivaretas, men med fokus på:

- C rimelige boliger og
- C alternative boformer med en økologisk profil.
- C medvirkning

Drøftingene i prosjektet og reaksjoner utenfra viser at området har et stort potensiale for å være en arena for ulike forsøk og bli et fyrtårn for Trondheim når det gjelder denne type byutvikling.

Utfordringen ved utformingen av målsetting for planen har til dels vært ulik forståelse av hva en reguleringsplan er og kan bestemme, og dels hva en legger i begrep som *LA21* og *byøkologiske forsøk*. Formuleringen av de konkrete mål og retningslinjer for planen er derfor et resultat av planprosessen og har fått sin endelige form etter lange og konstruktive diskusjoner i arbeidsgruppen.

### Hovedmålet

for planen er:

- # å sikre området som byøkologisk forsøksområde som i lokal, nasjonal og internasjonal sammenheng kan gi grunnlag for nye ideer innen bolig- og næringsutvikling.
- # å bevare og bygge videre på det eksisterende kulturmiljøet, med særlig vekt på bevaring av områdets egenart som trehusbydel og mangfoldig bymiljø.
- # å legge til rette for et lavt kostnadsnivå med et rimelig boligtilbud og gunstige rammevilkår for nyetablering av virksomheter.
- # å basere utviklingen på LA21-prinsipper med stor grad av medvirkning der kompetanse og ressurser i området kan utnyttes og tilhørigheten styrkes.

### Delmål

for planen er:

- C å legge til rette for utvikling og utprøving av nye bærekraftige løsninger innen forvaltning, rehabilitering og nybygg, med fokus på lave kostnader og lavt ressursforbruk på alle plan i prosessen.
- C å forsterke bydelens forhold til de omkringliggende områdene gjennom bl.a. å ruste opp Strandveien til en urban byggate og å styrke gang- og sykkelforbindelser til Lademoen på tvers av jernbanen.
- C å sikre at eksisterende trehusbebyggelse blir ivaretatt gjennom bevaring og varsom rehabilitering
- C å sikre at det felles referansegrunnlaget for bydelen forsterkes gjennom bevaring og reetablering av eksisterende gatenett, tomte- og bebyggelsesmønstre
- C å legge til rette for arenaer for et aktivt og levende bymiljø gjennom forsterkning av grønnstruktur, fellesområder og forbindelseslinjer i bydelen.
- C å legge til rette for utprøving av nye modeller for medvirkning og aktiv deltagelse innenfor alle nivå i utviklingen av området
- C å legge til rette for utprøving av nye løsninger innen forvaltning, bygningstiltak og gjennomføring av "grønt regnskap"
- C å legge til rette for utprøving av nye ressursvennlige og rimelige løsninger innen teknologi, boligtyper og arkitektur i nyanlegg.
- C å legge til rette for utvikling av Strandveien Auto-lokalene som et kreativt flerbrukshus der virksomheter både av kommersiell og ikke-kommersiell art gjennom høy egeninnsats og lavere krav til standard, kan ha tilhold og utvikle et levedyktig og innovativt miljø.

I reguleringsbestemmelsene knyttet til planen, er mål og retningslinjer redigert slik at de står i direkte sammenheng med bestemmelsene. Dette er gjort for å styrke intensjonene bak planen i forbindelse med

## Trondheim kommune

prosjektering og saksbehandling. I bestemmelsene er det også formulert mål og retningslinjer knyttet til arealbruk og felles rammer for utviklingen av området.

### **Svartlamoen - spesialområde for byøkologiske forsøk**

For å sikre bevaring og utvikling av det eksisterende kulturmiljøet på Svartlamoen og samtidig åpne for å utprøve nye miljø-/ ressursvennlige boligformer og alternative prosesser/løsninger, foreslås det at hele området reguleres som *Spesialområde for bevaring av kulturmiljø / byøkologisk forsøksområde*. Dette formålet er i seg selv en nyskaping og er kommet til etter et sterkt ønske fra beboerne og i samråd med fylkeskommunen. Et slikt formål vil i tillegg lette adgangen for dispensasjoner i byggesaksbehandlingen, og gi positive signaler om at kommunen har tilrettelagt en arena for forskning og utvikling.

Begrepene *bærekraftig utvikling*, *Lokal Agenda 21*, *økologi*, *byøkologi* m.fl. kan ofte virke runde og omfattende, men har et felles utgangspunkt i forståelsen av at miljøbelastningene og ressursforbruket på kloden må ses i sammenheng ( tenke globalt - handle lokalt). Noen av begrepene er nærmere definert i reguleringsbestemmelsene. Det danske miljøministeriet definerer begrepet byøkologi slik :

*Byøkologi* - betegner en særskilt miljøinnsats som, med utgangspunkt i et konkret byområdes miljøtilstand og brukernes deltagelse, søker å fremme helhetsorienterte løsninger på problemstillinger som er knyttet til områdets ressursforbruk, miljøbelastning og naturinnhold.

Her brukes begrepet for å understreke at tiltakene som skal gjøres på Svartlamoen, ikke skal ses isolert i forhold til naturen, men også gjelde forholdet mellom innbyggerne i bydelen og området som en integrert del av hele byen. Det er en forutsetning at de byøkologiske tiltak også skal ivareta at boligene skal forbli rimelige.

Bakgrunnen for å regulere området til et spesialområde for byøkologiske forsøk er flere. Beboerforeningen har hele tiden hatt et stort miljø-engasjement som bl.a. har resultert i et "Utviklingsforslag for Svartlamon" i 1998. Kommunen har på sin side samme år undertegnet "Fredikstaderklæringen" og "Ålborgchartret" som forplikter til å arbeide for en bærekraftig utvikling, bl.a. ved å redusere ressursbruken og miljøbelastningen lokalt. På Svartlamoen vil dette rette seg mot utradisjonelle energikilder, avfallsbehandling og gjenvinning av materialer og bygninger.

### **Hvorfor forsøksområde ?**

Det finnes etterhvert en del enkeltteksempler på økologisk bygging og rehabilitering, men fortsatt er det i liten grad gjort forsøk på å prøve disse ideene på en hel bydel. Det forhold at Trondheim er en universitetsby med et bredt forskningsmiljø og at det i bydelen finnes et kreativt miljø innen kunst, kultur og media, gjør at Svartlamoen peker seg ut som en velegnet arena for denne type forsøk. Dette omfatter fysiske forsøk med hovedfokus på å utnytte fysiske ressurser i området, men også prosessrelaterte forsøk er aktuelle, f.eks. utprøving av nye planleggings-, beslutnings-, forvaltnings- og samvirkeprosesser med hovedfokus på å utnytte de menneskelige ressursene i området.

Gjennom reguleringsplanens formål om spesialregulering til byøkologiske forsøk åpnes muligheten for å oppnå støtteordninger og til å dispensere fra gjeldende krav og bestemmelser.

Forskningsmiljøene i Trondheim (NTNU, SINTEF, NBI,, Husbanken, Tresenteret/ SND) har i møter vist stor interesse for ideene og for at kommunen vil utvikle en arena for denne type forsøk. Norsk Form ser på området som et interessant sted i forbindelse med prosjektet "Bolig:Urban", og for muligheten gjennom

## Trondheim kommune

en arkitektkonkurranse å fremme nye ideer om boformer tilpasset vår tid.

Sammen med disse miljøene og engasjerte beboere har Trondheim en unik mulighet til å utvikle Svartlamoen til et pilotprosjekt for miljøløsninger og rimelige boliger som kan skape både nasjonal og internasjonal interesse.

### Aktuelle forsøk:

- medvirkningsprosesser i plan-, bygge- og forvaltningssaker
- støyskjerming i etablerte bystrøk
- skånsom byfornyelse ( utvikle strategier for oppgradering av gamle boliger over tid)
- nybygging med gjenbruksmaterialer.
- alternative boligformer og boligstandard (fellesløsninger, fleksibilitet, arealforbruk)
- alternativ organisering av forvaltning, drift og vedlikehold (avbyråkratisering, egeninnsats)
- alternative energistrategier (sol, fjernvarme, biomasse, varmepumpe)
- arealeffektive og rimelige boliger
- moderne trebruk i byboliger (SND, "Nordic Wood")

## AREALBRUK - fortetting basert på effektiv arealutnyttelse

### Planområdet

Planområdet er på 31.6 dekar og avgrenses mot Lademoen langs Meråkerbanen, videre langs Strandveien og langs Nordtvedts gate mot Langland & Schei AS.

Med unntak av Biskop Grimkjells gt.4. og Gregus gt.12 eies området i sin helhet av Trondheim kommune. Kommunen står derfor i en spesiell stilling for å utvikle området i hht. de mål og premisser som er formulert. Rådmannen utreder boligspørsmål (organisering, eierskap, forvaltning, finansiering, boligstandard, tildelingm.m.) og spørsmål om næringsutvikling/forskning(Fou) som egen sak.

Arealbruken i reguleringsforslaget fordeler seg slik:

Boligområder	A= 9.530 kvm.
Blandet formål ( Strandveien Auto-lokalene)	A = 2.280 kvm.
Barnehage	A = 770 kvm.
Felles grøntareal	A = 4.020 kvm.
Felles adkomstareal	A = 2.670 kvm
Felles parkering	A = 1.680 kvm.
Trafikkområde, kommunale vegger	A = 5.030 kvm
Ramper, trapper mm.(på sørsiden av jernb.)	A= 840 kvm
<u>Jernbane</u>	<u>A = 5.270 kvm</u>
SUM	A =32.090 kvm

Eksisterende boligareal	A = ca.5.700 kvm. (BTA)
Ny boligbebyggelse	A = ca.6.000 kvm. (BTA)
Eks. næringsareal	A = ca.3.000 kvm.

### Antikvarisk beskrivelse av Reina

Den eldre bebyggelsen består i hovedsak av to bygningstyper; her kalt "reina-bebyggelse" og "møllenberg-

## Trondheim kommune

bebyggelse". Reina-husene som nå er gruppert i Nordtvedts gt, Biskop Darres gt og Brodals gt, er bygd på 1870/90-tallet og er de siste restene av den arbeiderforstad utenfor bygrensen som ble kalt "Kolonien". Typologisk er dette relativt små trebygninger i én eller to etasjer, og ligger nært opp til tradisjonsarkitekturen; flere bygninger er trolig også flyttet inn fra landdistriktene. Den litt frie grupperingen av bygninger og den forsiktige variasjonen i volum, takvinkler og detaljering, har gjort at bebyggelsen ofte har blitt beskrevet som pittoresk. Et sjeldent og spesielt interessant trekk i dette strøket er strukturen med forhaver omgitt av sprossestakitt som ennå finnes i Biskop Darres gt. Fortsatt eksisterer også én bygning fra det filantropiske initiativet: "Selskapet til Arbeiderboligers Anskaffelse" (Reina 8). Denne ligger like utenfor reguleringsplanen, men er et svært viktig eksempel på tidlig "sosial boligbygging".

"Møllenberg-bebyggelsen" fra 1890-tallet er samlet i de to kvartalene mellom jernbaneundergangen i Strandveien og Biskop Grimkjells gt. Dette var en bebyggelse som strengt holdt seg til kvartalsstrukturen, og med svært høy utnyttelsesgrad. Husene er gjennomgående større enn i Kolonien, og det finnes bevart et par treetasjes trebygninger fra tiden like før murtvungen i 1899. Ved århundreskiftet ble det presset inn murbygninger langs Strandveien, noe som i lang tid gav gaten en særpreget blanding av hus varierende fra én etasje til fire etasjer. Noen av "møllenberg-husene" er i antikvarisk forstand svært godt bevart, særlig Biskop Grimkjells gt 6 og Gregus gt 9.

Store deler av det eldre bygningsmiljøet har et betydelig miljømessig potensiale, noe som ikke minst skyldes at det ikke har vært utsatt for brutale ombygginger. Kulturhistorisk har Reina verdi både i kraft av å være en "selvbygd arbeiderforstad" fra industrialismens første fase i Norge, og fordi så mange bygninger er i antikvarisk god forfatning. Områdets senere historie knyttet til konflikt og samarbeid mellom alternativgrupper og Trondheim kommune gjør ikke nødvendigvis området mindre kulturhistorisk interessant.

### **Boligene- et rimelig og alternativt tilbud**

Program og forslag til ulike sider av boligforvaltning,- finansiering,- leieforhold, boligtyper m.m. behandles i en egen utredning.

Området inneholder 21 kommunale bolighus med 87 utleieforhold. I tillegg er det ca.20 utleieforhold fordelt på 2 private eiendommer.

#### Eksisterende boliger - rehabilitering

Den pågående boligutredningen drøfter ulike alternativ for den bygningsmessige standarden på eksisterende boliger. Et foreløpig notat skisserer følgende:

Alt.1. Tilstandstabilisering, kfr.OPAK 's tilstandbeskrivelse

Alt.2. Skånsom utbedring

Alt.3. Maksimumsutbedring - rehabilitering til 30-årsstandard.

En anbefaler at alt.2 (beskrives i eget notat) legges til grunn. Dette vurderes som det mest optimale ut fra både antikvariske og økonomiske hensyn (rimelige boliger). I gjennomsnitt kan kostnadene bli 1/3 i forhold til utbedring etter alt.3. Det er klarlagt at dette kan oppnås uten at det vil bli stilt krav om rehabilitering til dagens krav for nybygg (brann-, bygningsteknisk)

Reguleringsplanen stiller ikke konkrete krav på dette punktet.

#### Nye boliger

Innenfor de rammer planen fastlegger gjennom byggegrensene og byggehøyder, anslås det at planområdet har et utbyggingspotensiale på ca. 6000 m<sup>2</sup>. Da er ikke eventuelle påbygg på Strandveien Auto-lokalene

## Trondheim kommune

tatt med. Fortettingen kan totalt gi plass for ca. 100 nye leiligheter dersom det satses på små leiligheter.

Boligutredningen vurderer ulike forhold som kan redusere kostnadene. En ser bl.a. på mulighetene for fleksible boligformer og for større bruk av fellesløsninger enn vanlig. Lavt forbruk av boligareal pr. person er et hovedtema for å oppnå billige og bærekraftige boliger.

Utforming og arkitektur må forholde seg til den eksisterende boligstruktur i området. Den kan deles i fire avhengig av bebyggelsesform i delområdene.

- Ⓒ Reinabebyggelse - småhus i tre, 1-2 etasjer
- Ⓒ Møllenbergbebyggelse - trehus i 2-3 etasjer evt. med sokkel
- Ⓒ Strandveibebyggelse - bygårder 3-4 etasjer
- Ⓒ Fri bebyggelse - fri form, eksperimentell bebyggelse.

Den siste gruppen knytter seg til fortettingstomter langs Brodals gt.

Det legges opp til at områdets trehuskarakter skal videreføres og forsterkes. Området inngår som et alternativ i et nordisk fellesprosjekt vedrørende utvikling av trehusbebyggelse i by - "Nordic Wood". (lett, fleretasjes boligbebyggelse i tre langs Strandveien er interessant i forhold til grunnforholdene i området- kfr. eget punkt)

### Flerbrukshus - næringsutvikling

Etter kjøpet av eiendommen til Strandveien Auto og som vil være tilgjengelig i 2004, vil kommunen kunne disponere ca. 3000 m<sup>2</sup> varierte næringslokaler med til dels god standard. Eksisterende næringsareal I Strandveien Auto-lokalene kan fordeles slik:

Ⓒ	Utstilling/salg i 1.etasje nybygg	ca. 270 m <sup>2</sup>
Ⓒ	Kjellerarealer i 1.etasje nybygg	ca. 700 m <sup>2</sup>
Ⓒ	Verksted/lager 2.etasje nybygg	ca. 800 m <sup>2</sup>
Ⓒ	Butikk/kontor i 1. og 2.etasje eldre bygg	ca. 370 m <sup>2</sup>
Ⓒ	Verksted/lager i eldre bygg	ca. 860 m <sup>2</sup>

### Kunst og kulturvirksomhet

Byfornyelsesarbeidet som er gjennomført på Lademoen de senere år, har vært med på å legge grunnlaget for et variert kultur- og kunstmiljø i østbyen. Av institusjoner og miljøer som finnes i bydelen kan nevnes: Gregus gt.7. (Kunsthåndverkere), UFFA, Rosendal Teater, Trikkehallen (skatehall), Kunstakademiet (KiT i Innherredsveien), Den frie kunstsolen på Rotvoll, Galleri Konsentrat, Innherredsveien 100, Circa Teater (Dora), Lademoen Kunstnerverksted (Lademoen skole)

Gjennom planarbeidet er det registrert et sterkt behov for arealer og lokaler til ulike typer kulturell og kulturell virksomhet. Det er et ønske å bygge videre på den kulturelle og kreative basen som finnes i østbyen og som bl.a. er resultat av det byfornyelsesarbeidet som er gjennomført. Lokalene etter Strandveien Auto egner seg godt for:

- Ⓒ Atelierer og verksteder generelt
- Ⓒ Øvingslokaler for musikere
- Ⓒ Atelier for monumentalkunst (stort lokale)

Det har også vært forespørsel om lokaler for barnekinno og rockekonserter. Ellers vurderes det nye lokaliseringer for etablerte virksomheter der østbyen og Svartlamoen er gode alternativ. Dette gjelder Veita Scene, Sone 2001 (sonekontor som står for ulike ungdomsarrangement) og Avant Garden. Felles for disse behovene er ønsket om spesielt rimelige lokaler.

## Trondheim kommune

### Boligservice og annen tjenesteyting

Gjennom arbeidsgruppene har det også kommet fram andre behov og ideer for etterbruk av Strandveien Auto. Disse har utgangspunkt i ideen om å bevare og videreføre et levende kulturmiljø basert på engasjement og deltagelse av beboerne. Til dette kreves møteplasser og felleslokaler. Også for å holde boutgiftene nede er aktuelt å etablere ulike former for fellesanlegg. Eksempelvis foreslås det å bygge felles "badehus" i stedet for å legge inn nye bad og vaskerom i de gamle boligene. Strandveien Auto-lokalen er vurdert som et aktuelt alternativ for plassering av dette og bør kunne ses i sammenheng med en nødvendig oppgradering av våtrom og garderobeanlegg her. Aktuelle rombehov i forbindelse med boligområdet/bydelen er møterom, kontor, resepsjon, kafé, kjøkken, utstillingsrom, vaktmester, verksteder, barnehage.

### Nyetablering av virksomheter - innovativ næringsutvikling

Det er registrert et stort behov for billige lokaler til denne type virksomheter (IT, media) selv om det er etablert andre innovasjonsentre i Trondheim den siste tiden. Her kan nevnes Innovasjonsenter Gløshaugen, InnoVision House på Nedre Elvehavn, Leiv Eriksson Vekstsenter. Disse sentrene har sine spesielle profiler med til dels strekt fokus på teknologi. Et annet eksempel er det nye kreative arbeidskollektivet som er etablert i de gamle lokalene i Nedre Ila 13 (Frits Rambech-bygget)

### "Forretningskonsept"

Når det gjelder etterbruken av Strandveien Auto-lokalene så må dette ses i lys av hovedmålene for området som er formulert i forbindelse med regulerings-saken, byens behov og bydelens egenart.

Målet er å lage et unikt miljø for nyskaping og bidra til å skape arbeidsplasser i skjæringspunktet mellom kunst, håndverk, teknologi, medier. Dette miljøet må bygge på lokale lokale fortrinn som er:

- C et boligområde med en sterk kreativ bydelskultur med sosialt engasjement
- C et område med rimelige lokaler for unge nyetablerere der moderat standard og fellesløsninger legges til grunn
- C et område for eksperiment og alternativ byutvikling basert på økologiske prinsipper/LA21, nærhet og mangfold av mennesker og virksomheter.
- C nærhet til sentrum, kunstakademiet og andre kultur- og kunstmiljø i bydelen

For å oppnå dette foreslås lokalene til Strandveien Auto utviklet som etFLERBRUKHUS. Prinsippet for leie av billige lokaler i "Flerbrukshuset" er at leietiden er begrenset til maks.3-5 år. Når en bedrift har blitt lønnsom må den flytte ut av "Etableringskuben". Reglene må være så fleksible at det kan gjøres unntak for etablerte bedrifter og for kulturvirksomheter som kan styrke miljøet og/eller økonomien.

### Barn og unge

Under oppstartseminaret ble det understreket at det er særlig viktig å forbedre barn og unges oppvekstvilkår i bydelen da det er mange som flytter ut når barna kommer i skolepliktig alder. Skolevegen til Lilleby skole må betraktes som sikker. Likedan vil kontakten til og kvaliteten på Strandveiparken bli god når denne opparbeides som planlagt og Strandveien stenges for gjennomkjøring som forutsatt i planen. Som det fremgår av forrige kapittel, er det lagt til rette for et variert tilbud av lekemuligheter. Barn og unges representant i bygningsrådet har deltatt på oppstartseminaret og er orientert underveis i planprosessen.

### Fellesområder - sosiale arenaer for mangfoldig bruk for alle i bydelen

Fellesområdene ønskes etablert som et spennende og mangfoldig nettverk av fellesarenaer og forbindelseslinjer som en ramme for et aktivt, trygt og mangfoldig bymiljø. Felles uteareal i planen fordeles slik:

- C Felles løkke - område for røff bruk

## Trondheim kommune

- C Felles hageparseller - for dyrking av blomster og nyttevekster (langs Biskop Darres gt.)
- C Felles park - "Frihetsparken" med veggmaleri av Gullvåg og Bleken, skulpturer
- C Felles plass - foran Flerbrukshuset (nåv. Strandveien Auto) kontakt til Strandveien
- C Felles tun - sandleikeplasser
- C Felles grøntbelte - langs jernbanen, kombinert med støyskjerming
- C Felles gater - for adkomst til bebyggelse. Kjørbare for utrykningskjørtøy og nyttetraffikk
- C Felles smug og smett.- for å sikre god fremkommelighet for gående/lekende i området
- C Felles plass ved Jernebanegt.2 - Sandleikeplass, amfi (?)

Fellesarealene skal være lett tilgjengelige og åpne for alle som bor i og bruker området. De skal tilrettelegges for mangfoldig bruk og mange brukergrupper slik at de kan fungere som sosiale arenaer. Bruken bør kunne variere etter beboernes ønsker og behov. Arealene opparbeides med marginale tiltak tilpasset beboernes evne til å yte dugnad. Parken og plassen bør kunne brukes som samlingssted ved større begivenheter og et sted for lek og opphold. Disse arealene ligger også til rette for bruk i sammenheng med "Flerbrukshuset"(SA-lokalene) f.eks. utstillinger, servering, større arrangement.

### Barnehage

Det er registrert behov for etablering av barnehage(privat) i bydelen. Antall barn i bydelen er sterkt økende og det er interssenterter blant beboerne som har lyst til å drive. Størrelsen på tomten tilsier at det ikke er aktuelt med kommunalt drevet barnehage.

### Trafikk og kommunalteknikk- basert på gjenbruk, enkel standard og alternative løsninger

I tråd med de byøkologiske prinsipper skal kommunalteknikken ha som siktemål å oppnå lave miljøbelastninger og rimelige boliger.

### Veger og redusert bilbruk

Trafikkområdene på Svartlamoen ønskes etablert på en måte som minimaliserer de negative virkningene som biltrafikken har på bymiljøet og optimaliserer gang- og sykkeltrafikks positive virkninger.

Omreguleringen må ses som en oppfølging av den samordnede areal- og transportpolitikk som er formulert i rikspolitiske retningslinjer. Områdets nærhet til Midtbyen, kollektivtransport og andre servicetilbud er et vesentlig element for å redusere behovet for å ha og å bruke bil. Dette bidrar både til økt sikkerhet, reduserte utslipp og mindre arealforbruk til kjøreveger og parkeringsformål.

Reguleringsplanen legger opp til at boligområdet skal bli bilfritt. Dette løses ved å legge parkeringen utenfor området og ved å sette strenge begrensninger for hva som kan tillates av biltransport inn i området. Dette medfører at gatenettet kan utnyttes som del av grønnstrukturen. Det eksisterende gatenettet kan brukes uten standardøkning, dvs at de smale grusgatene beholdes med overflatevann i grøfter/renner. Disse reguleres til fellesareal dvs at et fellesorgan (stiftelse, beboerforening, velforening) får ansvaret for vedlikeholdet. Området ligger til rette for å utprøve felles bilbruk (car sharing), felles tilbringertjeneste, felles avfallsdeponi.

*Strandveien* har alltid vært en viktig kommunikasjonsåre og opprettholdes i planen som kommunal gate. I fremtiden tenkes den å oppfylle viktige funksjoner som:

- C en aktiv og fargerik byggate
- C viktig gang-/sykkelvegtrasé ( "urban turveg") mellom Midtbyen/Bakklandet og Lade.
- C kjøreatomst

## **Trondheim kommune**

### **C parkeringsgate**

Strandveien foreslås stengt ved jernbaneundergangen for å hindre gjennomkjøring via Østersundsgate slik det er mulig i dag. Med en opparbeidet bredde på 7m har gata kapasitet for et stort antall p-plasser. Arealet mellom gata og husveggen disponeres i dag som en tradisjonell gang-/sykkelveg uten for byen. Det foreslås at det i stedet legges til rette for å opparbeide fortau langs kjørebanelen/parkeringen og en forhage på 2-3m foran bygningene (tilsv. Sanden-Hospitalløkkan). Dette er et tiltak som kan gjennomføres senere.

### **Ny fotgjengerundergang**

Selv om det finnes to fotgjengerunderganger idag er det svært ønskelig å bedre forbindelsen mellom Svartlamoen og Lademoen øst for Meråkerbanen. Derfor foreslås en ny og mer attraktiv fotgjengerundergang i forlengelsen av Biskop Grimkjells gt. Det forutsettes at anlegget gjennomføres av jernbaneverket samtidig med støyskjermingen eller senest ved anlegg av dobbelt-spor. Det vil sannsynligvis bli en eller annen form for kostnadsdeling. Uansett må dette betraktes som et anlegg for hele Østbyen og derfor ikke belastes Svartlamo-byggelsen. Jernbaneundergangene bør utformes og belyses på en måte som gjør dem til trivelige og trygge forbindelser.

### **Parkering**

Nasjonalt transportplan 2002-2011 påpeker at det er mulig å sette et tak på antall parkeringsplasser i et område, mens det vanlige i dag er minimumskrav for antall p-plasser per bolig. Når det gjelder områder for næringsbygg og hybler er dette allerede innført i parkeringsvedtektene for Trondheim.

Svartlamoen vil inngå i soneparkeringen for Lademoen som nå er vedtatt. Parkeringsbehovet forutsettes løst ved kantsteinsparkering i Strandveien (ca.50 plasser) ved kjøp av parkeringsbevis, og senere ved opparbeidelse av felles parkeringsareal langs gata. Dette gjennomføres når behovet registreres (rekkefølgebestemmelse i reg.planen).

I dag er det registrert at det parkerer 25-30 biler (natt) som dekker ca. 100 utleieforhold. Ut fra antatte leilighetsstørrelser (gj.snitt: 50 m<sup>2</sup>), beboersammensetting og lokalisering, regnes det i planen med et parkeringsbehov på 0,4 pr. leilighet som tilsvarer ca. 80 plasser ved full utbygging. Dette kan ses som en forsøksordning og må følges opp med dokumentasjon over tid.

I forbindelse med reguleringen av Strandveiparken m.m. tas det sikte på å opparbeide en ekstra parkeringkjeller under ny bebyggelse i kvartalet mellom Fjæregt./Strandveien for å dekke en del av parkeringsbehovet på Lademoen. Dette vil eventuelt også kunne benyttes av Svartlamoen.

### **Vann og avløp**

Det eksterne ledningsnett langs Strandveien som er knyttet til nytt renseanlegg via pumpestasjon på Nyhavna, er av nyere dato og har kapasitet til å ivareta framtidig avløp fra Svartlamoen. Internt i området er flere ledninger ca. 100 år og bør skiftes ut etter hvert som det bygges nye boliger. Alternative løsninger som bio-do har vært nevnt, men er ikke vurdert som aktuelle hovedsystem. Planen skal likevel være åpen for å prøve ut nye løsninger på dette området.

### **Energiforsyning**

Ut fra et økologisk synspunkt har det vært foreslått ulike alternative energikilder (solcellepanel, sentralfyr med flis, varmpumpe, vindmølle) for å dekke behovet lokalt. Dersom en ser hele kommunen som en lokal enhet, virker tilknytning til fjernvarmeanlegget som en holdbar løsning (bruk av overskuddsvarme, biovarme mm.). Som løsninger for små boliger er bruk av miljøvennlige ovner og biomasse aktuell varmekilde.

## Trondheim kommune

Området ligger tett opp til fjernvarmeledningen øst for jernbanen som forsynes med overskuddsvarme fra Ila og Lilleby smelteverk (Fesil). Trondheim E-verk vil vurdere om det blir aktuelt å koble ny bebyggelse til fjernvarmeanlegget. Eksisterende og ny småhusbebyggelse er ikke godt egnet for tilkobling. Det mest sannsynlige er at det føres fram en linje under jernbanen til Strandveien Auto- lokalene som idag har oppvarming basert på vannbåren varme (oljefyr).

### Støy

Ved fortetting innenfor eksisterende bybebyggelse vil støynivået som regel ligge over kravene som stilles i retningslinjene. Støy er derfor et problem som må tas på alvor og avbøtende tiltak vil være nødvendig. Svartlamoen er utsatt for tre dominerende støykilder:

- C støy fra jernbane
- C støy fra vegtrafikk (Maskinistgata)
- C støy fra industri

Knut Hepsøe Bygg-og støykonsulent AS har hatt som oppdrag å utrede støysituasjonen på Svartlamoen. Dette arbeidet er gjengitt i en egen rapport, datert 03.04.01, hvor utvendige støyforhold er beregnet/målt og tiltak er foreslått for de ulike støykildene i forhold til støykrav i lover og forskrifter.

#### Støy fra jernbane

Uavhengig av denne reguleringen er Jernbaneverket i ferd med å utrede støyforholdene langs Meråkerbanen for å ivareta støykrav (forurensingsloven) i forhold til eksisterende bebyggelse innen 2005. Jernbaneverket forutsetter å bygge en tosidig skjerm med høyde inntil 3m. (øverste delen i glass) og avstand 4m. fra senterlinje spor. Skjermen som også skal fungere som sikkerhetsgjerde mot uønsket personkryssing av spor, vil gi en god effekt selv for den for den nærmeste bebyggelsen. Men nivåene ligger fremdeles godt over kravet på 55 dB(A) for denne bebyggelsen, slik at støysisoleringstiltak i fasaden på enkelte bygg vil være nødvendig.

#### Støy fra vegtrafikk

Alle boliger som er utsatt for vegtrafikkstøy har forholdsvis lave verdier, men tiltak bør vurderes. En skjerm på 1-2m ved Maskinistgata vil gi nivåer under kravet i retningslinjene for all bebyggelse som er utsatt for vegtrafikkstøy.

#### Støy fra industrien

Langland & Schei AS er den bedriften som utgjør den potensielt største støykilden selv om den ved dagens drift, hovedsaklig innendørs, har moderat støyproduksjon. Bedriften ønsker imidlertid å sikre seg at fremtidig produksjon også kan omfatte bygging av f.eks moduler utendørs, uten at bedriften skal bli skadelidende.

Støyutredningen fra Hepsøe viser at dagens aktivitet vurderes som akseptabel i forhold til boligene området. Ved å legge inn moderate moderate støytiltak vil bebyggelse og oppholdsarealer få støynivåer under kravene. En eventuell omlegging eller utvidelse av driften må vurderes spesielt. Endringer som medfører økte støynivåer, kan ikke skje uten at støymyndigheter kommer inn i bildet.

#### Skjermingstiltak

I utgangspunktet er det vurdert to alternative løsninger for skjerming i forhold til industrien:

- C Et alternativ (foreslått av Trondheim kommune) viser en ca. 2 meters høy skjerm langs Nordtvedts gate kombinert med å bruke bygningskroppen som støyskjerm.

## Trondheim kommune

C Et annet (foresått av Langland & Schei AS) viser en stor voll med skjerm på toppen. Totalt foreslått høyde er ca. 6 meter.

Begge disse løsningene er vurdert som tilfredsstillende i forhold til støy fra dagens virksomhet. Ved en vesentlig økning av støyutslipp (ekstremsituasjonen) vil begge løsningene gi dårlige forhold for boligene. Da vil sannsynligvis bare lokale tiltak ved f.eks. å bygge inn aktiviteten fungere godt.

Kompromiss - videre arbeid.

I løpet av planprosessen har det pågått en dialog der det er påpekt svakheter med begge løsninger.

Langland & Schei AS har sammen med Næringsforeningen og representanter fra arbeidstagerorganisasjonen (LO/Jern og metall), uttrykt sterk bekymring for å få et boligområde for tett inn på bedriften og de konflikter det kan medføre. Det er vist til eksempler med klager fra nye beboere som frykter vil sette begrensninger på bedriftens handlefrihet. Bedriften påpeker også at grensen/overgangen mellom bolig og industri har en estetisk side der den "synlige støyen" også må ivaretas. En bredere sone vil også gi bedre sikkerhet.

Fra kommunens side har det vært påpekt at en støyvoll vil beslaglegge tomter for en husrekke på ca. 100 meter eller ca.40% (ca.40 boenheter) av utbygginingspotensialet, og vil dermed også ta bort en vesentlig del av det økonomiske grunnlaget i planen. I tillegg betyr løsningen en fjerning av en eldre ferdselsåre gjennom Nedre Lademoen (Nordtvedts gate) og en del av den av kvartalsstrukturen som søkes bevart. Etter byantikvarens vurdering vil dette innebære en så stor forringelse av et allerede marginalt område - at det ut fra et kulturminnesynspunkt ikke lenger ville være særlig interessant. Spesielt når det totalt sett ikke kan påvises at løsningen har noen bedre støydempende virkning. Et utvilsomt positivt virkning er den visuelle effekten en slik voll kan ha med et beplantet hageareal som utsikt istedet for et lagerområde. Også fagfolk på SINTEF mener en støyvoll i denne situasjonen er uaktuell.

Denne diskusjonen har imidlertid ført til enighet om å gå videre med en prinsipløsning som ivaretar mest mulig av fordelene ved de nevnte alternativ. Dette innebærer at det etableres en effektiv støyskjerm langs Nordtvedts gate som er vesentlig høyere enn tidligere foreslått, slik at den også ivaretar den "visuelle støyen" fra industriområdet. Støyvoll utgår som alternativ.

For å oppnå optimal løsning både estetisk og funksjonelt, forutsettes det at det gjennomføres en idékonkurranse for å komme fram til en helhetsløsning der både støyskjerm, beplantning, Nordtvedts gate og ny bebyggelse (som skjerm) inngår inngår i en hehet. En slik framgangsmåte er i tråd med det foreslåtte konseptet som definerer Svarlamoen som et "byøkologisk forsøksområde". Både SND og SINTEF har uttalt sterk interesse for å gjennomføre forsøk på Svarlamoen innenfor temanene "bruk av tre i by" og "bruk av bebyggelse som støyskjerm", finansiert av Norges forskningsråd. SND har satt av penger til et forprosjekt der nevnte idékonkurranse kan være et av prosjekttiltakene.

Det forutsettes at Langland & Schei AS skal være en samarbeidspartner i denne prosessen og at bedriften ikke skal belastes med kostnader forbundet med skjerming og makeskifte. Som følge av denne prosessen og tidligere avtale om nedlegging av Sodemannsgt., forutsettes det også igangsetting av en reguleringsendring som klargjør de framtidige eiengomsgrensene for Langland & Schei AS. Her inngår også framtidig bruk/flytting av bevaringsverdig bolighus - Reina nr.8.

### Grunnforhold

Det foreligger målinger fra mange undersøkelser i bydelen slik at det er unødvendig med nye boringer for å ta stilling til generelle utbyggingsplaner. Det anbefales at at bygninger på 2 etasjer bør ha kjeller. Eventuelle bygninger på mere enn 2 etasjer må gjøres lette, og høyere enn 3 etasjer vil kreve meget kostbar

## Trondheim kommune

fundamentering. (Vedlegg: Notat fra Utbyggingskontoret, datert 30.01.01)

### Reguleringsplanens bidrag til kostnadsreduksjon.

Reguleringsplanens bidrag til å holde kostnadene nede, er å legge til rette for:

- C *Moderat standard* på - og bruk av eksisterende infrastruktur. Ved bruk av eksisterende vegnett med grusdekke og redusert bilbruk/parkeringsdekning, kan tidligere beregnede kostnader reduseres fra fra 8-9 mill.kr. til 3-4 mill.kroner.
- C *Effektiv arealbruk*- høg tetthet som gir lave felleskostnader pr. enhet. Planforslaget legger opp til en tetthet på ca. 10 boliger pr.dekar som i Trondheim må betraktes som svært høyt. Eksempelvis er ny bebyggelse i Ilsvika beregnet til 8 boliger pr. dekar og fortetting av Korsgata-Vollabakken beregnet til 7 boliger pr. dekar (sammenlikningen sier ikke noe om leilighetsstørrelsen). I tillegg legges det opp til lite arealbruk for bilbruk og parkering. En ytterligere fortetting vil være problematisk av hensyn til grønnstruktur, vanskelige grunnforhold og estetiske hensyn.
- C *Gjenbruk av- og moderate utbedringstiltak* på eksisterende bebyggelse.
- C *Gjennomføring av prøveprosjekt* som kan gi tilskudd til området.

### ØKONOMI

Et sentralt spørsmål ved utviklingen av området vil bli hvilke kostnader som skal belastes området samt fordelingen av disse mellom bolig- næringsutvikling og forskning(FoU). Her må mulige kortsiktige gevinster vurderes opp mot de langsiktige mål om bl.a. rimelige husleier, nyskaping og profilering av Trondheim for å oppnå ønsket befolkningsvekst.

Dette er spørsmål som er belyst i utredningen om Svartlamoen " Bolig, næringsutvikling og forsknings- og utviklingsarbeid", april 2001". Her tas det utgangspunkt i bystyrevedtakene og hovedmålsettingen om å tilrettelegge bolig- og næringsareal for utleie til lave priser. Et annet mål er at leieinntektene skal være kostnadsdekkende. Det betyr at forventet salgsverdi/markedsverdi ikke legges til grunn for leiene, men de faktiske utgifter.

Et regneeksempel i den nevnte utredningen beregner årlige inntekter til ca.10.8 mill.kr. og årskostnader til ca.11.5 mill.kr. Ved justering av kostnadselementene som f.eks. husleie og FDV-kostnader, kan selvkost innen resultatområdene oppnås. Det må likevel understrekes at det knytter seg stor usikkerhet til alle tallene i regneeksemplet og spesielt m<sup>2</sup>-prisene på nye og gamle boliger. Det er derfor igangsatt en konkret tilstandsvurdering av den enkelte bygning i området for å få sikrere tall. Nylig avsluttet boligkonkurransen, "Billig og bra", og resultatet her vil gi sikrere tall for nybygg. Det må også understrekes at det i tillegg til arealøkonomisering, kreves helt spesielle tiltak og forutsetninger for å oppnå selvkost. Dette gjelder først og fremst lavere krav til standard og lavere kostnader til forvaltning, drift og vedlikehold enn det som er normalt. Det vil derfor kreves en stor grad av egeninnsats/dugnad for å oppnå de anbefalte husleiene på gjennomsnittlig 720 kr/m<sup>2</sup>/år og 600 kr/m<sup>2</sup>, for henholdsvis bolig og næringsarealer. Det bør derfor vurderes å nedskrive verdien av Strandveien Auto-lokalene slik at handlefriheten i utviklingsprosjektene blir større.

For å gi et bilde av markedsverdien har Nylander Næringsmegling foretatt en verdivurdering av området, som konkluderer med at områdets verdi ut fra foreliggende reguleringsforslag og med påstående bebyggelse, til samlet å være: kr.70.000.000.-. Dette viser at kommunen sitter med en verdifull eiendom og en god sikkerhet i forhold til de tiltakene som foreslås gjennomført.

Eventuelle kortsiktige gevinster bør veies opp mot de langsiktige og indirekte konsekvenser av dette prosjektet. Svartlamoen som et byøkologisk forsøksprosjekt, har allerede skapt nasjonal og internajonal

## Trondheim kommune

interesse. Ringvirkninger i form av næingsetableringer, forsøksprosjekt og et rimelig og alternativt bomiljø, vil styrke Trondheims konkurranseevne.

Rådmannen i Trondheim, 30.04.2001

Magnus Heide Westerberg  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

Idar Støwer  
saksbehandler

Saksvedlegg: 1. Reguleringsbestemmelser  
2. Reguleringskart i målestokk 1:1000, datert 20.04.01  
3. Illustrasjonsplan