TRONDHEIM KOMMUNE

NYHAVNA
Planbeskrivelse

Byplankontoret, november 2014

Figur 1: Plan-avgrensing, Nyhavna.

24.11.2014

Nyhavna inngår som et av de viktigste byutviklingsområdene i Trondheim med potensiale for en bymessig utforming med høy kollektivtilgjengelighet og nærhet til Midtbyen. Intensjonene er at en omdanning av Nyhavna vil styrke Trondheim som en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig, samtidig som Midtbyen kan styrkes som handelssentrum.

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

Planen skal legge til rette for en tett, urban struktur, med bolig, næring, service, kulturinstitusjoner, rekreasjonsanlegg og kulturminner. Ny utvikling og arealbruk er vurdert i forhold til behovet for fremtidig sjøtransport og kaikapasitet, og det er avsatt areal til en fremtidig prosjekt- og beredskapshavn på et avgrenset areal på Transittkaia. Dette er i tråd med Trondheim Havns strategi med å skape konkurransedyktig sjøtransport, samtidig som det utvikles en eiendomsstrategi tilpasset nye behov.

Nyhavna er et unikt område med eksisterende store konstruksjoner og krigsminner (f eks Dora I og II). Det er viktig at disse elementene kan prege bydelen også i fremtiden, synliggjøres og få ny bruk.

Det vil være en utfordring å gjennomføre en omdanning av området, særlig for etablering av boliger, samtidig som deler av området i lang tid vil inneha småverksteder, lager og industrivirksomheter.

Det er mulig å transformere området etappevis med start i sørøst og videre nordøstover langs Strandveikaia. En slik utvikling kan fungere bra, samtidig som det fortsatt drives industrivirksomheter og havn i den vestlige delen av området.

Rådmannen mener at foreliggende planforslag viser et klart og robust byplankonsept, som samtidig er fleksibelt i en langsiktig utvikling av området.

Einar Aasved Hansen
Kommunaldirektør

Hilde Bøkestad
Byplansjef

Planområdet, eksisterende forhold 6

Beskrivelse av planforslaget 16

01. Forholdet til overordnet plan 16
02. Hovedgrepet 18
03. Offentlige rom 20
04. Transport 23
05. Planlagte arealbruksformål 30
06. Delområdene 34

Virkninger av planforslaget 36

Beliggenhet og avgrensning av planområdet 6
Dagens arealbruk 6
Stedets karakter og kulturmiljø 8
Naturverdier og naturmangfold 9
Grønnstruktur, rekreasjonsområder, uteområder 10
Trafikkforhold 10
Gang og sykkel 10
Kollektivtilbud 12
Barns interesser 12
Sosial og teknisk infrastruktur 12
Grunnforhold 12
Forurensning i grunnen 14
Forurensning i sjøbunn 14
Støy 15
Annen risiko 15

Innledning 20
Gatene 21
Sjøfrontene 21
Grønnstruktur 21
Idrett 22
Lekearealer 22
Biologisk mangfold 22
Klima/vindavskjerming 22

Innledning 23
Gatene 24
Gang- og sykkelsystem 24
Kollektivtrafikk 24
Jernbane 27
Parkering 27
Havn 27
Skolevei 28
Miljøfaglige forhold 28
Støy 28
Teknisk infrastruktur 28
Avfallshåndtering 28
Deponi 28

Innledning 30
Bolig 31
Kontor/næring 32
Handel 32
Kulturmiljø 32
Sosial infrastruktur 32

Fastsatt planprogram og utredningstemaer 36
Samfunnsmessige konsekvenser 36
Konsekvenser for bylandskap og byform 38
Konsekvenser for natur og miljø 40
Tema som ikke er utredet 41
Avveiing av konsekvenser 41
Strategi og virkemidler for plangjennomføring 41

Planområdet, eksisterende forhold

BELIGGENHET OG AVGRENSING AV PLANOMRÅDET

Planområdet er i dag et industri- og næringsområde med aktiv havnevirksomhet. Nord for planområdet ligger Ladehammeren med villabebyggelse. Øst for planområdet ligger Svartlamon og en del næringsbebyggelse. Sør for jernbanen ligger byutviklingsområdet Nedre Elvehavn. I vest har Nidelva sitt utløp i fjorden.

Planområdet er på ca. 350 daa, og er avgrenset av Nidelva i vest, Strandveien i øst, jernbanen i sør og Ormen Langes vei i nord. Nyhavna kan betraktes som et overgangsområde mellom det grønne friområdet på Ladehalvøya, transformasjonsområdene Lilleby/Ladalen og senterstrukturen på Nedre Elvehavn.

DAGENS AREALBRUK – BEHOV FOR HAVN/ FORHOLD TIL EKSISTERENDE BEDRIFTER

Nyhavna består av havneområde med havnebasseng og kaier. Området rundt havnebassenget er preget av store bygninger som brukes hovedsakelig til industri, næring og lager. Trondheim Havn er grunneiere på de fleste tomtene. Bygningene Dora I og Dora II med ubåtdokkene og andre gjenværende bygninger fra 2. verdenskrig dominerer området. Kullkranpiren er en del av den opprinnelige havneplanen fra 1912, og er et av landemerkene på Nyhavna.

Ved Dora II planlegger Trondheims Maritime Senter nye bygninger for å kunne drive med reparasjoner, produksjon og vedlikehold av båter, og produktutvikling.

Det er etablert mange kulturinstitusjoner på Nyhavna som følge av billige lokaler og med tilknytning til det kreative miljøet på Svartlamon. I Dora I har Trondheim kommune og Statsarkivet etablert seg (arkiv, bibliotek, museum). Det er fortsatt vann inn under bygningsmassen som gir stabil temperatur/luftfuktighet og egnethet

Foto 3: Nyhavna, og Dora I møter Svartlamon i øst

for arkiv/lager.

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

De største aktørene i havna omfatter Unicon AS, Norsk stål og Norcem.

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

Trondheim Havn har tildels lange avtaler med industriaktører i Nyhavna. Trondheim Havn er et interkommunalt selskap, som eies av Trondheim kommune sammen med 10 andre kommuner i regionen.

Forholdet mellom Trondheim Havn og

festere og leietakere på Nyhavna reguleres av inngåtte festeavtaler og leieavtaler. Festeavtalene har tildels lang varighet, og er inngått med forutsetning om at bruken av eiendommen skal være havnerelatert. Selskapets formål er å støtte opp under sjøverts transport.

STEDETS KARAKTER OG KULTURMILJØ

Landarealene i planområdet ligger på utfyllinger i sjøen, 3,5 – 4 m over havoverflaten.

Fjorden og Nidelva er en viktig del av den blå-grønne strukturen innenfor planområdet. Havnebassenget inngår i "områder for vern av sjø og vassdrag" i kommuneplanens arealdel.

Bebyggelsesstrukturen er rasjonell, med relativt romslige kvartaler, planlagt med tanke på havne- og industrivirksomhet.

I Riksantikvarens NB!-register som viser kulturmiljøer i Norge med nasjonal interesse, er Nyhavna med kaianlegg og bygninger regnet som et nasjonalt kulturhistorsik bymiljø, som "en unik fysisk manifest av den tyske militære tilstedeværelsen i landet i årene 1940-45" og videre at "området er et sjelden godt bevart miljø av sin type, også i internasjonal sammenheng".

Området er godt bevart som samlet miljø og med de fleste bygningene i behold. Mest markant er de to store ubåtbunkerne Dora I og II. Ubåtbunkerne, flere verkstedsbygninger, enkelte mindre bunkere, diverse tekniske installasjoner, basseng og kaier utgjør som helhet i dag et svært spesielt krigsminne. Nyhavna må i dag derfor betraktes som et høyt prioritert verneområde.

Byantikvaren har foretatt antikvarisk klassifikasjon av bygningene på Nyhavna.

Figur 2: Eiendomsforhold på Nyhavna

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

NATURVERDIER OG NATURMANGFOLD

Nyhavna er et havne- og industriområde uten vegetasjon av betydning. Gjennom viltkartlegging i Trondheim er Nedre Nidelva og Havna registrert som en viktig overvintringslokalitet for andefugl og måkefugl. Sjeldne arter som grønlandsmåke og polarmåke registreres regelmessig. Det samme området er også vist som leveområde for oter med unger (rødlistet som sårbar – VU).

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

Trondheimsfjorden er en nasjonal laksefjord, og Nidelva er et nasjonalt laksevassdrag. Nyhavna med kanalen faller innenfor fredningsbestemmelsene for fredningssonen Nidelva. Dette innebærer at det ikke er tillatt å fiske i Nyhavna. Fredningssonen er innført for å beskytte laks og sjøørret som vandrer opp Nidelva

Figur 3: Feste- og leiekontrakter på Nyhavna

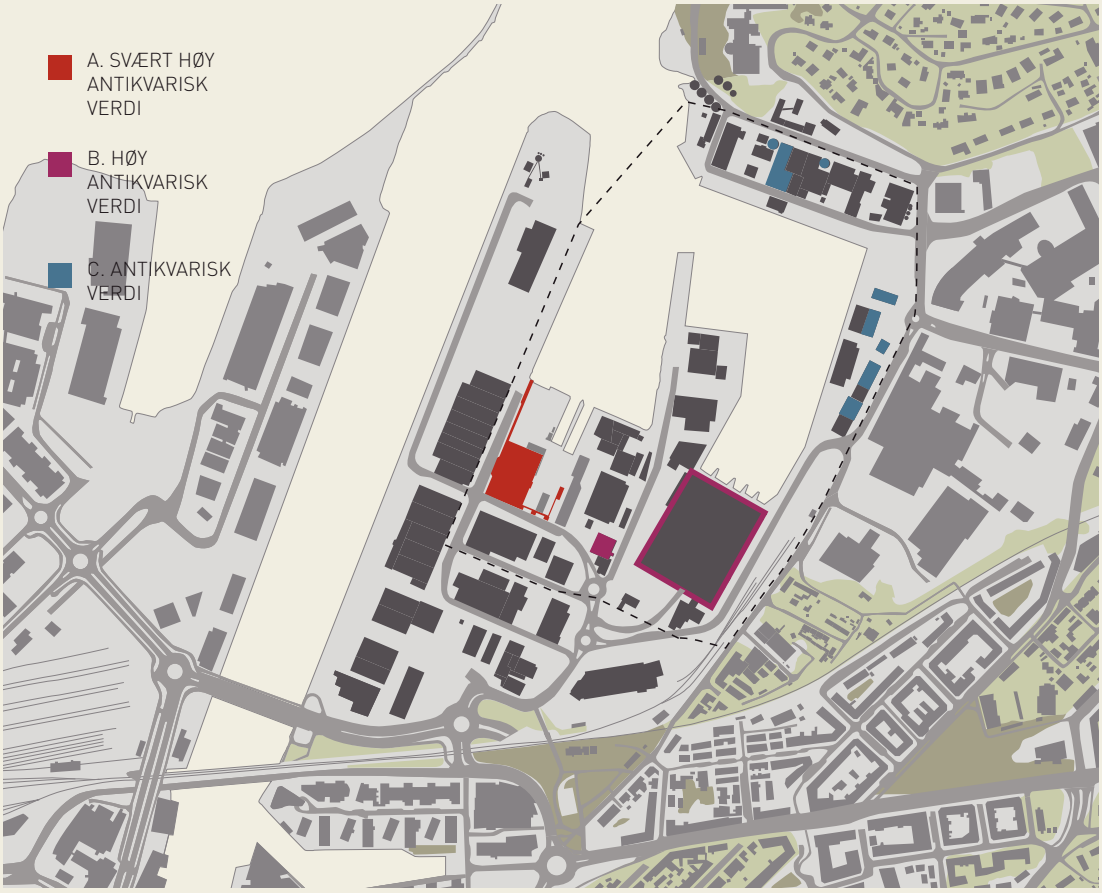
for å gyte. Det er også registrert at utløpet til Nidelva og omkringliggende områder er oppvekst- og beiteområder for laks og sjøørret.

GRØNNSTRUKTUR, REKREASJONSOMRÅDER, UTEOMRÅDER (NÆRMILJØ OG FRILUFTSLIV)
Det er ingen grønnstruktur i planområdet pr. i dag. Ladestien starter i Ormen Langes vei, rett nord for Ladehammerkaia. Deler av kaiområdet benyttes derfor av en del turgåere og fungerer til dels som adkomst til Ladestien. I overordnede planer er det en intensjon at deler av kaiområdene også skal være tilgjengelige for allmenheten og at det skal opparbeides promenader langs vannkanten.

TRAFIKKFORHOLD
I dag er hovedadkomstene til planområdet fra Nordre avlastningsveg via Pirbrua fra vest, Rv706 i tunnel fra Strindheim, Skippergata (under jernbanen) fra sør og Stiklestadveien fra øst. I tillegg er det sekundæradkomster fra Ladehammerveien nordfra.

Beregninger for dagens situasjon viser at trafikkavviklingen fungerer godt i rundkjøringen Skippergata xPirbrua xRv706.

GANG OG SYKKEL
Området på Nyhavna er i dag ikke tilrettelagt for gang- og sykkeltrafikk. Det er noe fortausareal i området, men ikke nødvendigvis til de mest aktuelle målpunkt. Det er ingen sammenhengende gang- og sykkelveg mellom Nyhavna og sentrum. Langs Strandveien, parallelt med Maskinistgata, er det opparbeidet sykkelfelt som en del av et sammenhengende gang- og sykkelvegnett, Laderuta. I forbindelse med utbyggingen av E6 øst er det etablert en undergang til Strandveiparken som



Figur 4: Eksisterende bebyggelse og antikvarisk klassifikasjon

Foto 4: Det er sparsom vegetasjon på dagens Nyhavna

Figur 5: Eksisterende grønnstruktur

reduserer barrieren mellom Nyhavna og sentrum.

KOLLEKTIVTILBUD
Lokalbusser (AtB, rute 3) kjører over Nyhavna mellom Lade og sentrum. Bussen har 4 avganger i timen i rush og ellers 2 avganger i timen. Den sørlige delen av planområdet ligger innenfor "kollektivbuen", dvs. 600 m eller mindre fra holdeplassene i kollektivbuen.

Jernbanen har holdeplasser på Lademoen stasjon, rett sør for Nyhavna, og Trondheim sentralstasjon ligger over elva i vest, ca. 10 minutters gange fra Nyhavna.

På Brattøra i vest ligger hurtigbåtkaia med forbindelse til Fosen, Hitra og videre vestover til Kristiansund. Hurtigruta har også anløp på Brattøra.

BARNS INTERESSER
Slik området er i dag er det ikke et sted hvor det er naturlig for barn og unge å oppholde seg.

SOSIAL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR
Det eksisterer ikke helse- og velferdssenter, skole eller barnehage innenfor planområdet. Planområdet ligger i hovedsak innenfor Lilleby skolekrets, med unntak av den nordligste delen som faller innenfor Lade skolekrets.

Av teknisk infrastruktur er det flere VA- og el-ledninger innenfor planområdet. Ladebekken ligger i rør under Ladehammerkaia, går via en pumpestasjon øst for kaia og har utløp nord for Norcemkaia, kai 57.

GRUNNFORHOLD
Utfyllingsarealene på Nyhavna består av 3-5 m fylling på toppen, og hovedsakelig løs til middels fast lagret silt over middels fast leire til stor dybde. Kvikkleire er kun

Figur 6: Eksisterende kjøreadkomst

Foto 5: Nyhavna er tilpasset motoriserte kjøretøy.

Figur 7: Eksisterende sykkelveinett

Foto 6: Nyhavna er ikke et sted det er naturlig for barn og unge å oppholde seg.

påvist lokalt under og omkring det sørøstre hjørnet av Dora. Stabiliteten av Dora I er vurdert å være tilfredsstillende. I bakkant av Ladehammerkaia er det fjell i dagen. Videre er det lokalt ca. 20 m til fjell under sørøstre hjørne av Dora I. Fjelldybden i området er ellers stor, ved de nordre og vestre deler av Nyhavna større enn 100 m.

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

FORURENSNING I GRUNNEN

Med bakgrunn i historikken til området og de undersøkelser som foreligger, kan det antas at store deler av landarealene inneholder forurensning. Forurensningen vil i hovedsak bestå av tungmetaller, PAH-forbindelser og oljeforbindelser.

I Trondheim kommunes aktsomhetskart for forurenset grunn indikeres det at de største arealene med forurenset grunn ligger sør og øst for bassenget, henholdsvis omkring Dora I og II og langs Strandveikaia, men også langs Ladehammerkaia og Transittkaia antar man at det forekommer såkalt "byjord", dvs svakt forurensede masser.

Forurensningssituasjonen varier i området etter hvilken type virksomhet som har vært til stede.

Landarealene utgjør en potensiell kilde til diffus tilførsel av forurensning til vannmassene i Nyhavnabassenget.

FORURENSNING I SJØBUNN

Prøvetaking i havnebassenget og Nidelva i 2000 påviste ulike konsentrasjoner av henholdsvis PCB, kvikksølv (Hg), tributyltin (TBT) og tjærestoffer(PAH) i sedimentene. Det antas at tjærestoffene (PAH) kommer fra et nedlagt kommunalt gassverk, PCB fra ubåtbunkerene og TBT fra skipsverft og skipstrafikk.

Ytteligere prøvetaking i bassenget, konsentrert til området mellom Transittkaia og Kullkranpiren påvist i 2004 til dels svært

Foto 7: Nyhavna er en fungerende godshavn med over 300 anløp i året.

forurensede sedimenter. Ladebekken som drenerer et nedlagt avfallsdeponi og områder med galvanoteknisk industri, har bidratt til forurensning med bla tungmetaller.

Det ble vedtatt reguleringsplan for deponi på Nyhavna, 28.08.2014, sak r20130046. Hovedhensikten med planforslaget er å etablere deponier for forurensede masser, både som sjøbunnsdeponi og strandkantdeponi i havneområdet Nyhavna. Sjøbunnsdeponiet vil etter deponering tildekkes med rene masser. Ved etablering av strandkantdeponiet, rett øst for Kullkranpiren, fylles forurenset masser i et areal avgrenset av sjeteer, og dekkes til med rene masser. Strandkantdeponiet kan på lengre sikt benyttes som nytt havne- og utbyggingsareal. I planforslaget inngår også et deponi for rene masser vest for Kullkranpiren.

STØY

Nyhavna er i dag utsatt for støy fra havne- og industrivirksomhet og fra den døgnkontinuerlige havneaktiviteten på Pir II på Brattøra, samt fra bil og togtrafikk. Støy fra biltrafikk er vurdert til å være relativt stor.

Støy fra godshåndtering kan være skiftende og uforutsigbar og innebære støy av impulspreget karakter (slagstøy). I havn vil båter avgi lavfrekvent støy, og en del av havneutstyret kan, i likhet med jernbaneaktivitet, gi støy av mer hvinende og høyfrekvent karakter.

ANNEN RISIKO

Nyhavna er et havneområde i aktiv drift, og inngår i beredskapsplaner for Trondheim kommune. Det vil alltid være en viss risiko knyttet til havnevirksomhet som støy, forurensing, ulykker med mer.

Det er gjort en risikovurdering av havnebassenger på Nyhavna i forbindelse med vanndirektivet. Nyhavna er vurdert som mulig risikosone på grunn av forurensing og fare for spredning.

Det vises for øvrig til vedlegg 13. Analysehefte, datert juli 2011

Beskrivelse av planforslaget

1. Forholdet til overordnet plan

Planområdet er i kommuneplanens arealdel 2012-2024 vist som båndleggingssone – båndlegging i påvente av vedtak – kommunedelplan for Nyhavna.

Kommuneplanens arealdel legger premisser for planarbeidet. Overordnete grep fra arealdelen er at byen bygges tettere slik at flere kan gå, sykle og reise kollektivt, og en strengere parkeringspolitikk. Grepene henger sammen med vedtatt politikk i blant annet Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen, samt Miljøpakken og kommunens klima- og energihandlingsplan.

For planforslaget legges kommuneplanens arealdel til grunn, slik at bestemmelser og retningslinjer vedtatt i kommuneplanens arealdel fremdeles gjelder, såfremt de ikke strider mot kommunedelplanen.

Det er viktig å merke seg at bestemmelsene til kommunedelplanen er forenklet ved at alle tema omhandlet i bestemmelsene i kommuneplanens arealdel er tatt ut. Dette innbærer at flere viktige tema er ivaretatt gjennom bestemmelser til kommuneplanens arealdel.

Kommunedelplanen avviker fra arealdelen på temaet parkering. Parkeringskravet er foreslått innstrammet fra indre sone til Midtbysonen. Bakgrunnen for dette er å få redusert trafikkmengden. Med en anslått utnyttelse innenfor planområdet, vil trafikkmengden ligge helt i grenseland for hva veilenken Skippergata kan tåle. Redusert parkeringsdekning er et godt virkemiddel for å få ned trafikkvolumet.

Øvrige reguleringsplaner innenfor planområdet er som følger:

Foto 8: Skråfoto Dora I, Kullkranpiren og Transittkaia. Trondheim Havn 2010

R20130046, DETALJREGULERING DEPONI NYHAVNA
Regueringsplanen omfatter deponier for forurensede masser, både som sjøbunnsdeponi og strandkantdeponi i havneområdet Nyhavna.

R0384J, REGULERINGSPLAN SKIPPERGATA 14, 439/3 M FL.
Planforslaget legger til rette for etablering av Trondheim Maritime Senter AS

R20090007, DETALJREGULERING TRANSITTGATA 4, LOSGATA 3-5, NYHAVNA BRANNSTASJON
Reguleringsplanen legger til rette for ny brannstasjon med tilliggende havneområde i sjø.

R3084D, REGULERINGSPLAN FOR DORA I
Reguleringsplanen legger til rette for forretning, kontor, offentlig bebyggelse sør for Dora I og forretning, kontor og industri i området vest for Dora I.

Reguleringsplanene gjelder så langt de ikke strider mot kommunedelplanen, jf. §2 i planbestemmelsene.

2. Hovedgrepet

For et byutviklingsområde av Nyhavnas størrelse er det avgjørende å gjøre et overordnet grep som kan legge klare premisser for en utvikling som skal foregå gjennom en langvarig, etappevis utbygging. Dels gjelder det å fastlegge et overordnet byformgrep som skal ordne byplanens deler til en helhet, og dels gjelder det å utvikle grep som gir en fleksibilitet i forhold til å kunne håndtere endrete premisser underveis i utviklingen. Det er derfor viktig å skille mellom det som kan og bør fastlegges nå, og det som kan og bør fastlegges på et senere tidspunkt.

Planens overordnede grep er systemet av gang- og sykkelveier, gater, sjøfronter og nye offentlige byrom.
Disse har god kontakt til havnebassenget og Nidelva, og god visuell kontakt med omkringliggende landskap som Munkholmen, Ladehammeren og Lademoen kirke. Kulturminnene fra andre verdenskrig er innpasset i systemet. Dette systemet skal danne den overordnede strukturen i området, som skal være motstandsdyktig mot endringer og fastholdes over et langt tidsperspektiv.

Det overordnete systemet av gater og grønnstruktur underdeler planområdet i utbyggingsområder som i stor grad kan realiseres uavhengig av hverandre i en trinnvis utbygging. Byggeområdene skal kunne håndtere endrede premisser gjennom videre planprosesser. Det foreslås etablert sammenhengende offentlige grønnstrukturer som parker, plasser,

Figur 8: Hovedgrepet i planforslaget

kaikanter, sjøfronter og andre felles uteoppholdsareal innenfor planområdet.

Deler av Transittkaia foreslås opprettholdt til havnedrift. Denne skal være en prosjekt– og beredskapshavn, og ingen fast etablert industrivirksomhet skal kunne legges her.

Nærhet til sentrum, god tilgjengelighet, varierte offentlige rom med nærhet til vannet og sammenhengende utbyggingsområder skal gjøre Nyhavna til et unikt byutviklingsprosjekt i Trondheim. Det åpnes for en høy arbeidsplasskonsentrasjon, tett boligutbygging, utadrettet servicetilbud og kulturvirksomhet, for å oppnå en bydel som er attraktiv og som åpner for en variasjon av aktiviteter.

3. Offentlige rom

Figur 9: Grønnstruktur

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

For å få etablert nødvendig offentlig infrastruktur i tilknytning til byggeområdene, foreslås det reguleringsplaner for 11 ulike delområder, som alle har tilhørende rekkefølgekrav. Det settes krav til at det skal utarbeides et kvalitetsprogram for all offentlig infrastruktur innenfor planområdet. Kvalitetsprogrammet skal beskrive og illustrere løsninger på forhold som:

- gater
- kollektivtraseer og kollektivknutepunkt,
- gang- og sykkelveger
- gang- og sykkelbroer
- gateparkering og sykkelparkering
- prinsipper for varelevering
- parker og plasser med oversikt over ulik bruk
- grønnstrukturer
- biologisk mangfold
- belysning
- møblering
- kunst og utsmykning
- universell utforming
- overvannshåndtering
- kaifronter
- deponi
- bruk av vannspeilet
- plassering av nettstasjon
- vann og avløp
- søppelsuganlegg
- fjernvarmeanlegg

Kvalitetsplanen skal være retningsgivende for alle reguleringsplaner som utarbeides innenfor planområdet. Utarbeidelse av reguleringsplan kan ikke igangsettes før kvalitetsprogrammet er godkjent av kommunen.

GATENE

Det foreslås interne adkomstgater innenfor planområdet i Transittgata, Maskinistgata, Losgata, i forlengelsen av ny hovedgate og i Kobbes gate. Kobbes gate foreslås som en sentral offentlig ”ryggrad” som går fra Kullkranpiren i nord til Lademoen stasjon sør i planområdet, og det foreslås at det tilrettelegges for utadrettet virksomhet her. Det defineres derfor i retningslinjene i §5.2.4 at 1. etasje i bebyggelse langs Kobbes gate bør ha en brutto gjennomsnittshøyde på minimum 4 meter,for å sikre at virksomheter som forretning, offentlig/privat tjenesteyting mm. kan innpasses.

SJØFRONTENE

Mulighetene for kontakt med vannet er et av Nyhavnas hovedpotensialer i forhold til utbygging av boliger og næringsområder, og i forhold til å forsterke bydelen som en forbindelse mellom de omkringliggende bydelene og sentrum. Utbyggingen vil legge et press på de sjønære arealene. Kommundedelplanen sikrer at denne kvaliteten ikke privatiseres, men kommer offentligheten til gode.
Planforslaget legger opp til at alle kaikanter blir offentlig tilgjengelig, med unntak av kaikanten nord for Dora II og østsiden av Transittkaia. Disse skal være forbeholdt havnedrift og maritim næring.

Det tillates bruk av vannspeilet som er definert av Kullkranpiren, Strandveikaia og ny gang- og sykkelbro. Øvrig vannareal innefor planområdet foreslås avsatt til havnetrafikk.

Allmennhetens muligheter for ferdsel langs havnebassenget skal sikres på en måte som ivaretar helse, miljø og sikkerhet, og skal inngå som en del av kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur.

GRØNNSTRUKTUR

Det skal etableres sammenhengende grønnstrukturer som parker, plasser, kaikanter, sjøfronter og andre felles uteoppholdsareal innenfor planområdet. Kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur skal illustrere løsninger på dette.

Sjøfronter og kaikanter reguleres til friområder. Det reguleres et friområde på 5 daa på Kullkranpiren, et større friområde på Strandveikaia, sentralt i området rundt Fyringsbunkeren og langs Strandveien (tidligere areal for Jernbaneverket).

Offentlige parker/plasser er fordelt slik at det sikres korte avstander fra de enkelte utbyggingsområdene til felles offentlige rekreasjonsarealer. Det skal etableres et mangfold med hensyn til brukskvalitet innenfor de ulike felles uteoppholdsarealene, slik at ulike brukergrupper får dekket sine behov.

Ny grønnstruktur skal knytte seg til eksisterende grønnstruktur i nærområdet

Barnehager bør etableres i tilknytning til offentlig grønnstruktur/friområdene.

Rekkefølgekrav sikrer at opparbeidelse av parker og plasser skal skje i forbindelse med, eller i forkant av, utbygging av byggeområdene.

IDRETT
Planen rommer fleksible arealer til et mangfold av idrettsaktiviteter. Friområdet på Kullkranpiren er på cirka 5 daa og kan romme et nærmiljøanlegg. Arealet er stort nok til å romme en 7'er-bane dersom det er ønskelig å etablere dette innenfor planområdet. Programmering av anlegget må sees i sammenheng med de øvrige feltene avsatt til offentlige byrom.

Forøvrig vil trim- og turløyper og åpne arealer som tillater variert bruk være et tema i kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur

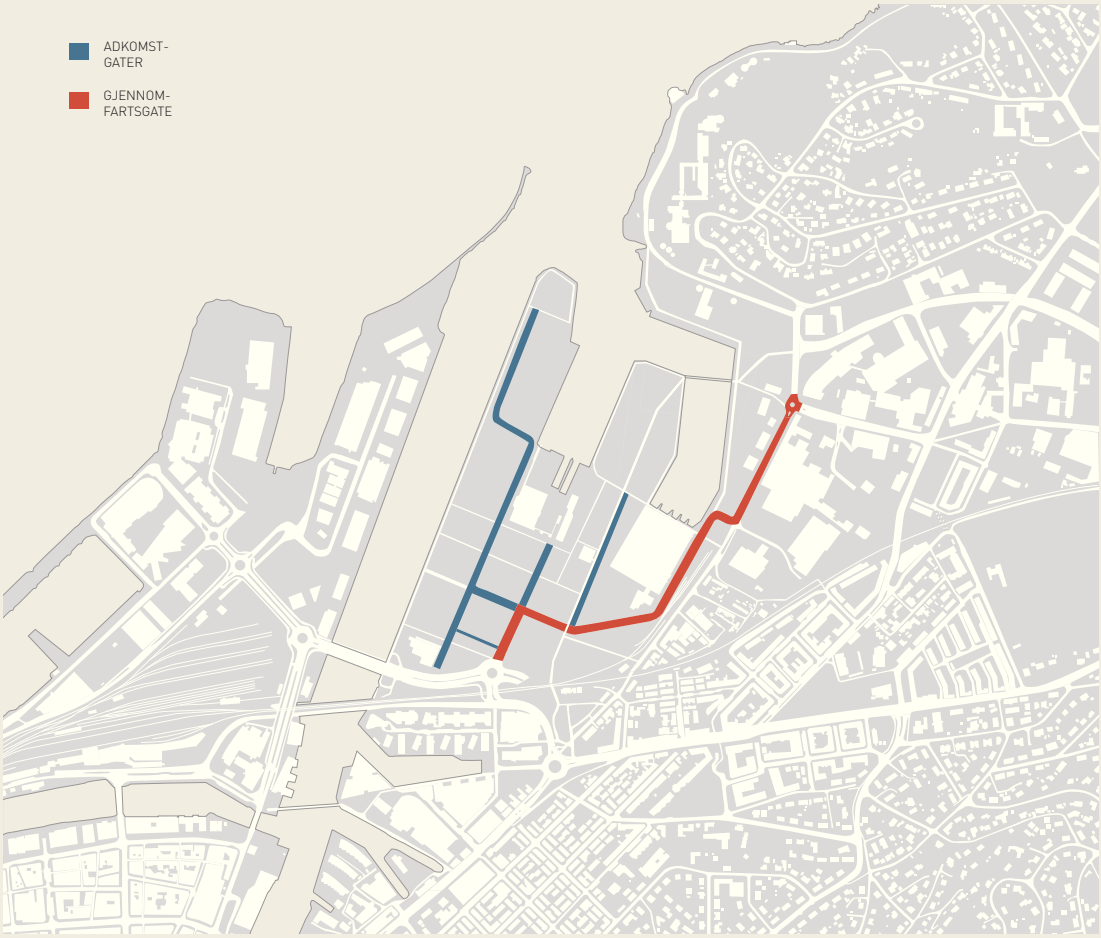
LEKEAREALER
Lekearealer skal utvikles i henhold til Trondheim kommunes uteromsveileder, og sikres gjennom utarbeidelsen av kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur og behandling av de enkelte reguleringsplanene.

BIOLOGISK MANGFOLD
Forhold knyttet til biologisk mangfold skal medtas i kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur.

KLIMA/VINDSKJERMING
I bestemmelsene §4, stilles det krav til at det med forslag til regulering skal redegjøres for klima og vindskjerming.

Foto 9: Kaikantene skal gjøres åpne, oversiktlige og innbydende for opphold og rekreasjon for alle.

3. Transport



Figur 10: Adkomst- og gjennomfartsgater

En utbygging av Nyhavna vil medføre økt trafikk, fordelt på alle transportformer; biltrafikk, sykkel- og gangtrafikk og kollektivtrafikk.

Det er gjort en trafikkvurdering med kapasitetsberegning i forbindelse med utarbeidelsen av kommunedelplanen. Trafikken er beregnet for en fremtidig situasjon der det også er tatt hensyn til større boligutbygginger på Lade og Lilleby, og trafikkmengden disse skaper. Beregningene av turproduksjon viser at en full utbygging av Nyhavna kan skape en turproduksjon på ca. 15 000 kjøretøy per døgn. Dette vil gi en betraktelig økning i trafikkmengde over Nyhavna, og vil kunne gi avviklingsproblemer i Skippergata og hovedveien gjennom planområdet ved full utbygging. Kollektivtrafikken i retning Midtbyen vil rammes av disse potensielle avviklingsproblemene, og det må derfor vurderes om det kan bygges et eget filterfelt for høyresvingende buss i rundkjøringen.

Redusert parkeringsdekning, spesielt på større arbeidsplasser, har vist seg å være et godt virkemiddel for å få ned trafikkvolumet. Det er derfor valgt å stramme inn kravet i kommuneplanens

arealdel, fra indre sone til Midtbysonen. Dette betyr at minimumskravet for bolig er tatt ut. Kravet til parkering for kontor reduseres fra 1,25 til 1 per 100 m^2 BRA

Det er sett på en trafikkløsning med en ny bro nord for Pirbrua som kan gi området større fleksibilitet til å gi en tilfredsstillende trafikkavvikling, og mulighet for å etablere separate kollektivfelt for å sikre kollektivfremkommeligheten.

Viser til vedlegg 10. Utredning "Trafikkvurdering med kapasitetsberegning", utført av Multiconsult, datert 03.10.2014

GATENE

Hovedadkomst til planområdet vil være den samme i et framtidig utbygd Nyhavna, som den er i dag. Planforslaget viser en endret trasé fra eksisterende rundkjøring ved utløp av Strindheimtunnelen og inn i området. Utover dette er dagens hovedvei gjennom området beholdt i dagens trasé, med mulighet for framtidig utvidelse. Lokalveier er planlagt i rutenettsmønster for å gi bymessig karakter. Fra brannstasjonen er det beholdt en enveiskjørt utrykningsveg inn mot rundkjøringen ved Strindheimtunnelen.

Det stilles rekkefølgekrav om at hovedgate og adkomstgater skal opparbeides som vist på plankartet. Utforming skal være i tråd med kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur.

GANG- OG SYKKELSYSTEM

Nyhavnas størrelse og sentrale beliggenhet er et godt utgangspunkt for en høy reiseandel til fots og på sykkel.

For å oppnå bedre fremkommelighet for gående og syklende, legges det i planforslaget opp til sammenhengende gang- og sykkeltraseer innenfor planområdet. Disse er planlagt slik at de naturlig kan kobles til eksisterende traseer i omkringliggende områder. Dette gir et godt nett for miljøvennlig ferdsel, og bidrar til sammenhengende sykkel- og gangveier fra Ladestien og Lade, via Nyhavna, til Nedre Elvehavn, Brattøra og Skansen.

Det stilles rekkefølgekrav i §9.1 i bestemmelsene om at gang- og sykkelveier skal opparbeides som vist på plankartet.

Det foreslås gang- og sykkelbro fra Strandveikaia til Kullkranpiren for å bedre forbindelsene innad i området.

For å bedre trafikksikkerheten, foreslås ny gang- og sykkelbro sør i planområdet, langs jernbanesporet fra Pirbrua til Strandveien. Dette for å unngå kryssing i plan for syklister/gående i området ved rundkjøring, tunnelåpning og jernbaneundergang.

For å optimalisere gang- og sykkelforbindelsen mellom Nyhavna og Nedre Elvehavn, foreslås det etablering av gang-sykkelbro over Rosenborgbassenget. Området ligger utenfor planavgrensingen.

Det knyttes rekkefølgekrav til etablering av alle broer.

KOLLEKTIVTRAFIKK

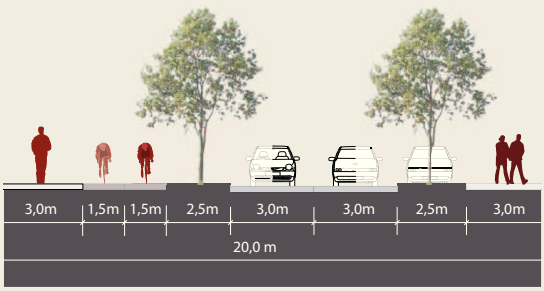
Det legges opp til en lav parkeringsdekning innenfor planområdet, og et effektivt kollektivtilbud er en forutsetning for dette. Planen er basert på et kollektivtilbud på Nyhavna som dekker reiser til hele Trondheim. For å kunne tilby et godt kollektivtilbud, må følgende tiltak være på plass før utbyggingen av området: En ny stamrute til Lade gjennom Nyhavna med sentralt plasserte holdeplasser og god avvikling for trafikk mot Lade, Brattøra og Midtbyen.

Fra denne ruten nås sør og vestlige bydeler effektivt. For å sikre gode forbindelser for denne ruten må det etableres ny kollektivtrasé gjennom området og i Lade allé fra Strandveien til Jarleveien. I tillegg må det være gode gangforbindelser til Innherredsveien

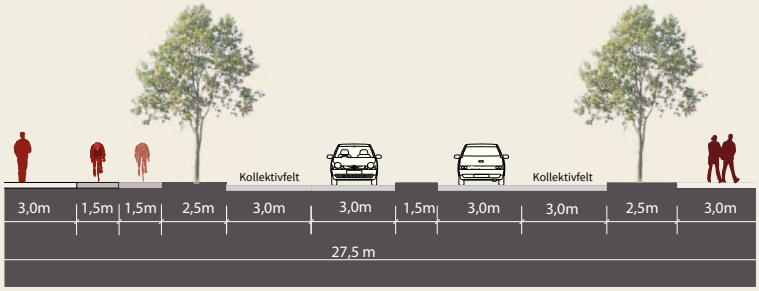
Figur 11: Framtidig kollektiv-tilgjengelighet

Figur 12: Gang- og sykkelsystem

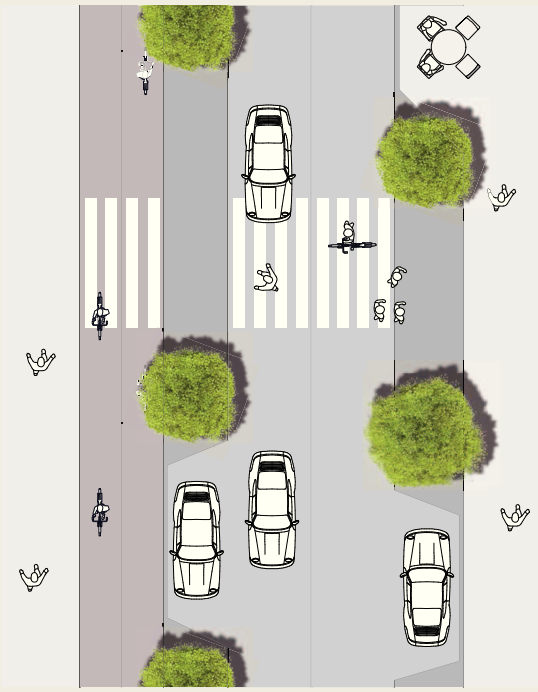
Illustrasjon 1-4: Tenkte gatesnitt Kobbes gate (20m) og Maskinistgata (27.5 m)

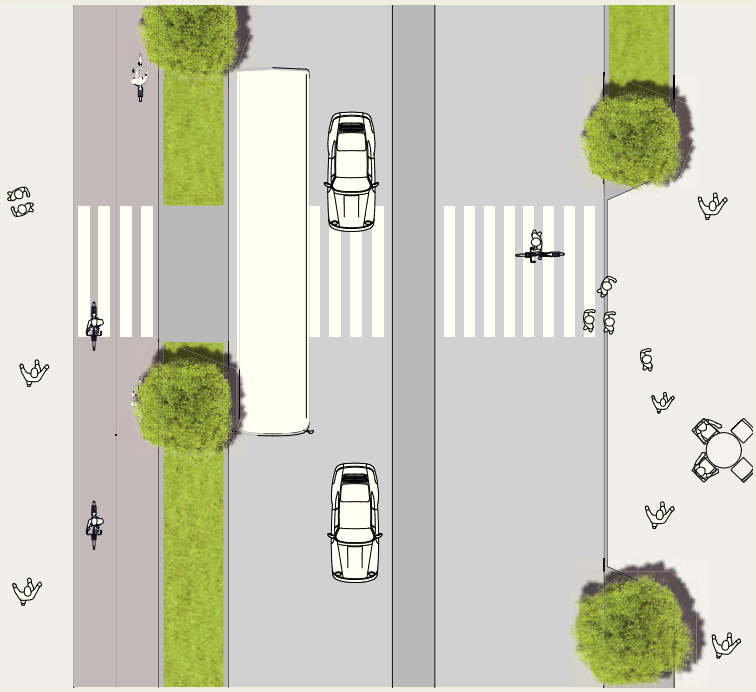


KOBBES GATE



MASKINISTGATA





som har bussruter mot øst, samt flere sentrumsrettede ruter. Det er avgjørende for busstilbudet på Nyhavna at holdeplass ”Strandveien” i Innherredsveien opparbeides med holdeplasser i begge retninger. Det legges opp til overgangsmuligheter mellom bussruter gjennom Nyhavna og i Innherredsveien. I tillegg legges det til rette for overganger mellom buss og tog.

Det stilles rekkefølgekrav om at hovedgate o_HG1 skal opparbeides med kollektivfelt og kollektivknutepunkt som vist på plankartet.

JERNBANE

Dagens jernbanetrasé, Meråkerbanen, sør i planområdet er lagt til grunn for planarbeidet, og det forutsettes dobbeltspor fra Lademoen stasjon og østover.

Kommunen anbefaler at eksisterende jernbanestasjon på Lademoen opprettholdes og oppgraderes med tosidig plattform i fremtiden.

PARKERING

Planområdet ligger i indre sone i kommuneplanens arealdel. Antall parkeringsplasser for bil og sykkel foreslås imidlertid å være i tråd med krav for Midtbysonen i kommuneplanens arealdel. Dette som et virkemiddel for å redusere trafikkproduksjonen i området.

Det kan tilrettelegges for offentlig parkering langs adkomstgater. Øvrig parkering skal legges under terreng, jf. §5.2.5 i bestemmelsene.
Kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur skal illustrere løsninger for offentlig bakkeparkering.

HAVN

Det foreslås at deler av Transittkaia opprettholdes til havnedrift i kommunedelplanen, jf. §6.2. Dette skal være en prosjekt- og beredskapshavn der det ikke tillates fast etablert aktivitet. Området vil i stor grad nyttes til håndtering av prosjektbasert last. Dette kan være husmoduler, brakkerigger, takstoler, tunellelementer, spunt- og pælemateriale, ferdigstøpte betongdekker, tekniske anlegg/aggregater, tekniske containere med mer. Området vil nyttes til både inngående og utgående prosjektlast og havnearealet nyttes til mellomlagring før videre transport. Transport inn og ut av havneområdet vil ofte skje med spesialkjøretøy (tung last) og fordrer eskorte, og må derfor planlegges og gjennomføres i stor grad på nattestid. Området skal kunne benyttes til mellomlagring og uttransport av forurenset masse fra Trondheim, og skal også kunne benyttes i forbindelse med gjennomføring av oppryddingsaksjoner i regionen, f.eks. forurensing (IUA). Det vil også være behov for tilrettelegging for militær aktivitet over dette havneområdet.

Det er vanskelig å estimere volum og frekvens over et slikt havneområde. Når et skip med last ankommer er dette i stor grad avhengig av å kunne losse/laste skipet uavbrutt. Dette gjør at det må kunne være aktivitet i havneområdet uten særskilte begrensninger på tidspunkt/ukedag. I perioder vil det på den annen side ikke være aktivitet på området.

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

SKOLEVEI

Sikker skoleveg fra planområdet er sikret i rekkefølgekrav i bestemmelsene, §9.2, der det stilles krav til at nye boliger ikke kan etableres før det er etablert sikker skolevei.

MILJØFAGLIGE FORHOLD
Det er utført en geoteknisk vurdering av utbyggingsforholdene på Nyhavna. Rapporten gir en beskrivelse av grunnforholdene ved og omkring Nyhavna ut fra foreliggende grunnundersøkelser. I tillegg gis en generell vurdering av utbyggingsforholdene i området. Risiko for ras/utglidninger i nærliggende områder som kan berører området er også kommentert. Det forutsettes at det gjennomføres detaljprosjektering ved vurdering av stabilitet, setninger og fundamentering av alle aktuelle utbyggingsprosjekter på grunnlag av grunnundersøkelser utført spesielt for det konkrete prosjekt.

Viser til vedlegg 09. Geoteknisk rapport, utført av Rambøll, datert 10.12.2010

Det stilles krav til at det skal være utarbeidet miljøoppfølgingsprogram før det kan igangsettes reguleringsplanarbeid. Miljøoppfølgingsprogrammet skal godkjennes av kommunen, jf. §4 i bestemmelsene. Det stilles også krav til at det med forslag om regulering skal redegjøres for overvannshåndtering, klima/vindskjerming og havstigningsnivå og stormflo, jf. §4 i planbestemmelsene.

STØY
Det er foretatt støyvurderinger med utgangspunkt i en full utbygging av området av Pir II. Det er ikke vurdert støy knyttet til jernbane og havnevirksomhet.

Rapporten konkluderer at støykonsekvensene for området rundt Nyhavna på grunn av den økte trafikken er relativt små sammenliknet med framtidig situasjon uten utbygging, blant annet fordi området er relativt støyutsatt også uten en utbygging.

Inne i planområdet vil 1/3 av arealet imidlertid ligge i gul eller rød sone. Dette vil kreve støytiltak ved utbygging.

Viser til vedlegg 11. Utredning "Vurdering av støy fra trafikk", utført av Multiconsult, datert 03.10.2014

TEKNISK INFRASTRUKTUR
Eksisterende ledningsnett følger i hovedsak eksisterende veier i området. Da planforslaget i stor grad bygger på eksisterende kvartalsstruktur, vil traseer for eksisterende ledningsnett kunne opprettholdes. En vesentlig oppgradering av den tekniske infrastrukturen vil være nødvendig. Det må også etableres nett for fjernvarm for området.

Løsninger for dette skal inngå i kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur.

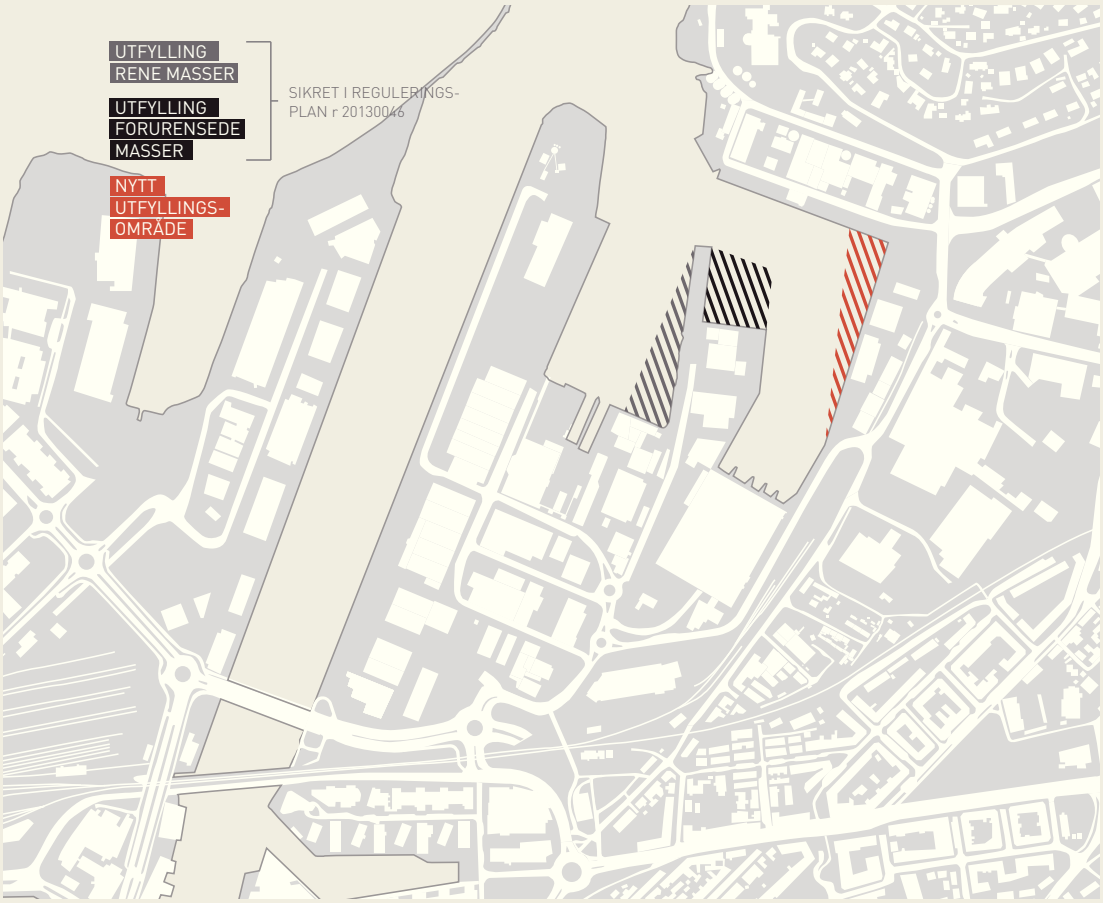
Det stilles rekkefølgekrav til vann- og avløpsanlegg innenfor planområdet. Kravet gjelder for alle delområdene i planen.

AVFALLSHÅNDTERING
Det skal etableres et stasjonært søppelsuganlegg som skal betjene bebyggelsen innenfor planområdet. Sentralen skal plasseres i bebyggelse lengst sør i området, og hovedføringer legges innefor områder for offentlig infrastruktur. Hvert delfelt må selv besørge tilkobling til hovedføringene.

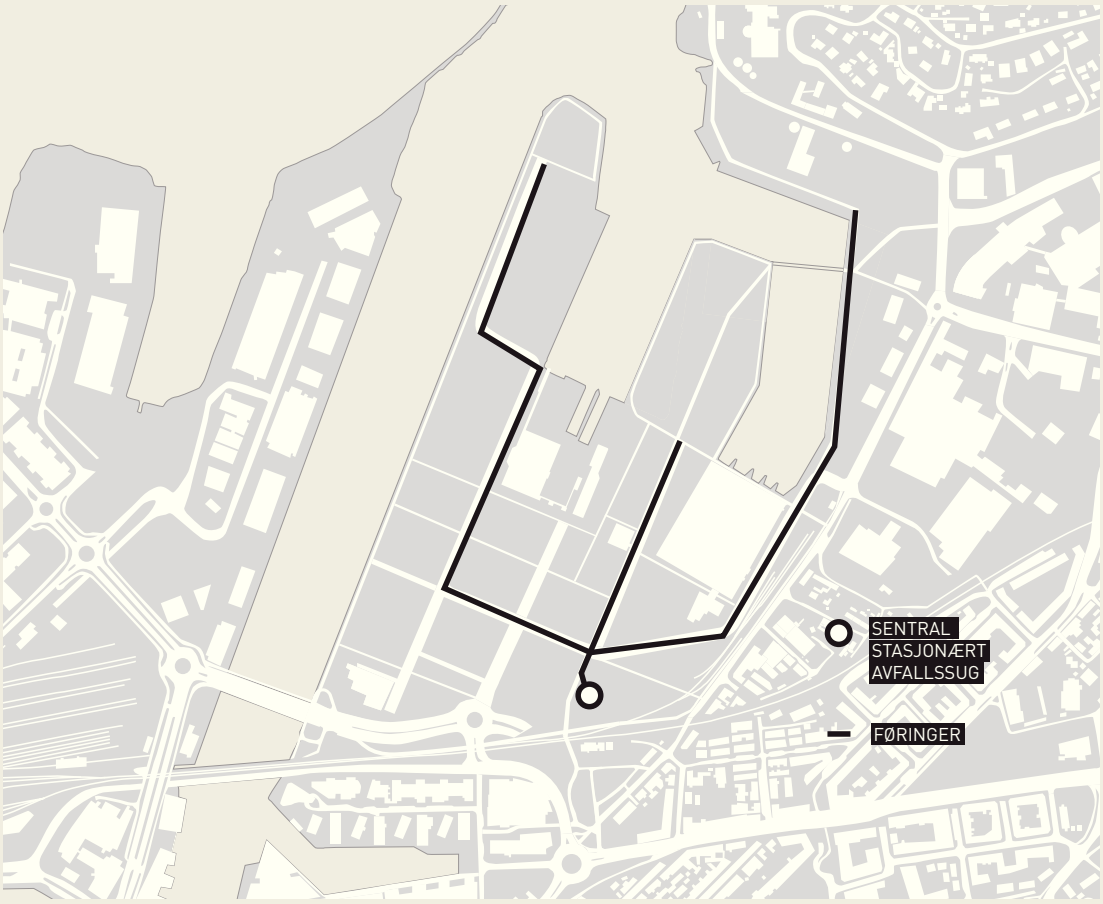
Det stilles rekkefølgekrav til etablering av sentral og hovedføringer. Kravet gjelder for alle delområdene i planen.

DEPONI
I nylig vedtatt reguleringsplan, r20130046: Detaljregulering deponi Nyhavna, reguleres deponi/utfylling på Kullkranpiren.

Det foreslås deponi for rene masser på Strandveikaia i planforslaget, §11 i bestemmelsene. Arealet dette utgjør er på til sammen cirka 30 daa, slik at planområdet totalt blir på cirka 380 daa etter utfyllingene.

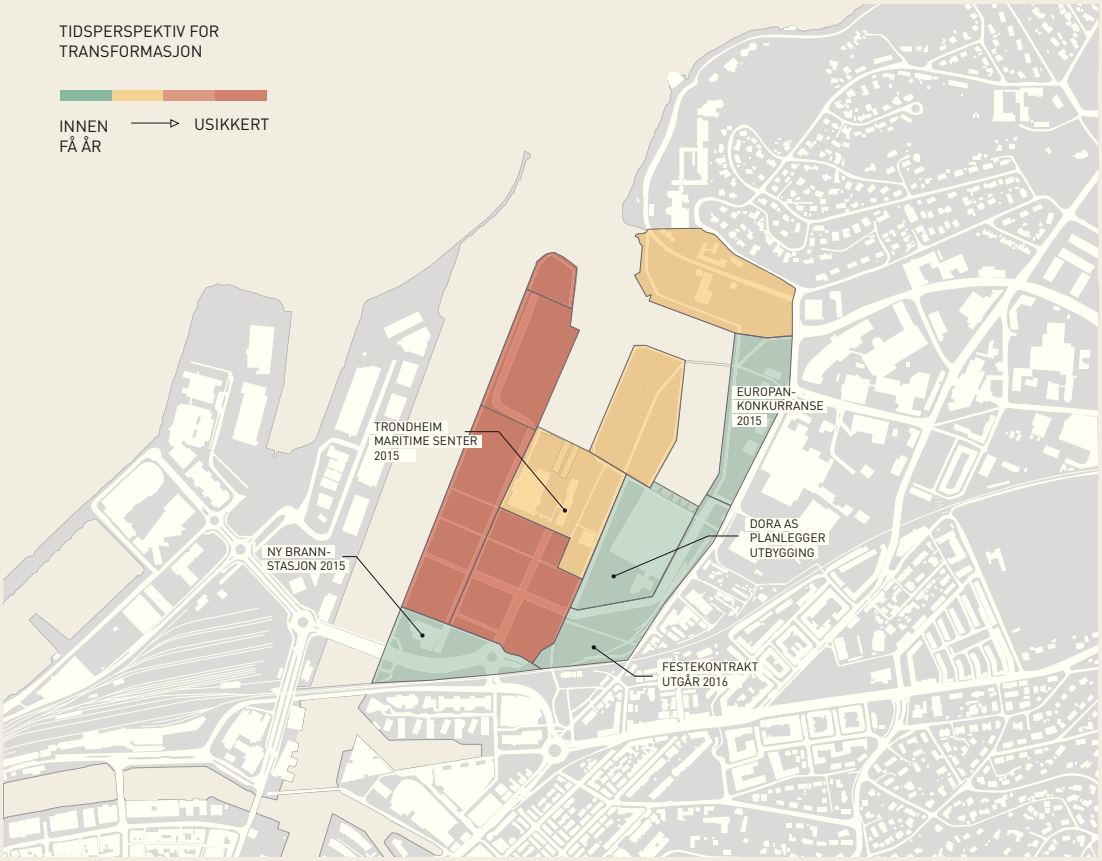


Figur 13: Utfylling av havnebassenget



Figur 14: Søppelsuganlegg med hovedføringer

4. Planlagte arealbruks-formål



Figur 15: Tidsperspektiv transformasjon

(se figur 3: Feste- og leiekontrakter på Nyhavna)

Det forventes at transformasjonen av Nyhavna kan ta lang tid. Utviklingen innebærer en vesentlig usikkerhet i forhold til framtidig utbyggingsbehov og ukjente programmer. Samtidig fordrer en transformasjon at eksisterende virksomheter flytter ut av området. Virksomhetene har festekontrakter av varierende varighet. Trondheim Havn har igangsatt arbeidet med å komme til omforente løsninger for relokalisering med de sentrale industriaktørene som i dag er lokalisert i Nyhavna. Så langt må dette løses med kommersielle virkemidler og i relasjonen mellom havneselskap og den enkelte industriaktør.

Planens overordnete grep legger opp til en kvartalsstruktur som tar utgangspunkt i eksisterende eiendomsstruktur.
Dette gir en fleksibilitet i forhold til at nye byggeprosjekter kan realiseres uavhengig av hverandre, og samtidig som eksisterende virksomheter kan opprettholde sin drift.

I §3 i bestemmelsene foreslås det at det skal utarbeides reguleringsplan for alle tiltak innenfor planområdet, og at det skal utarbeides en samlet reguleringsplan for hvert av delområdene 2-11.

I retningslinjene til bestemmelsene foreslås en maks høyde på bebyggelsen

på mellom 5-7 etasjer. Det åpnes for at en noe høyere bebyggelse kan vurderes ytterst på Transittkaia og ved Lademoen stasjon. Bebyggelsen skal vurderes i samsvar med høyhusrapporten. Bebyggelse langs jernbanen og Maskinistgata skal underordne seg Dora I høydemessig, jf. retningslinjene til § 5.2.3 i bestemmelsene.

Bebyggelsen skal plasseres slik at den bidrar til å forsterke gate- eller plassrommet. De ulike byggeområdene skal ha en variasjon i høyder, volumoppbygging og arkitektonisk uttrykk, jf. §5.2.3 i bestemmelsene.

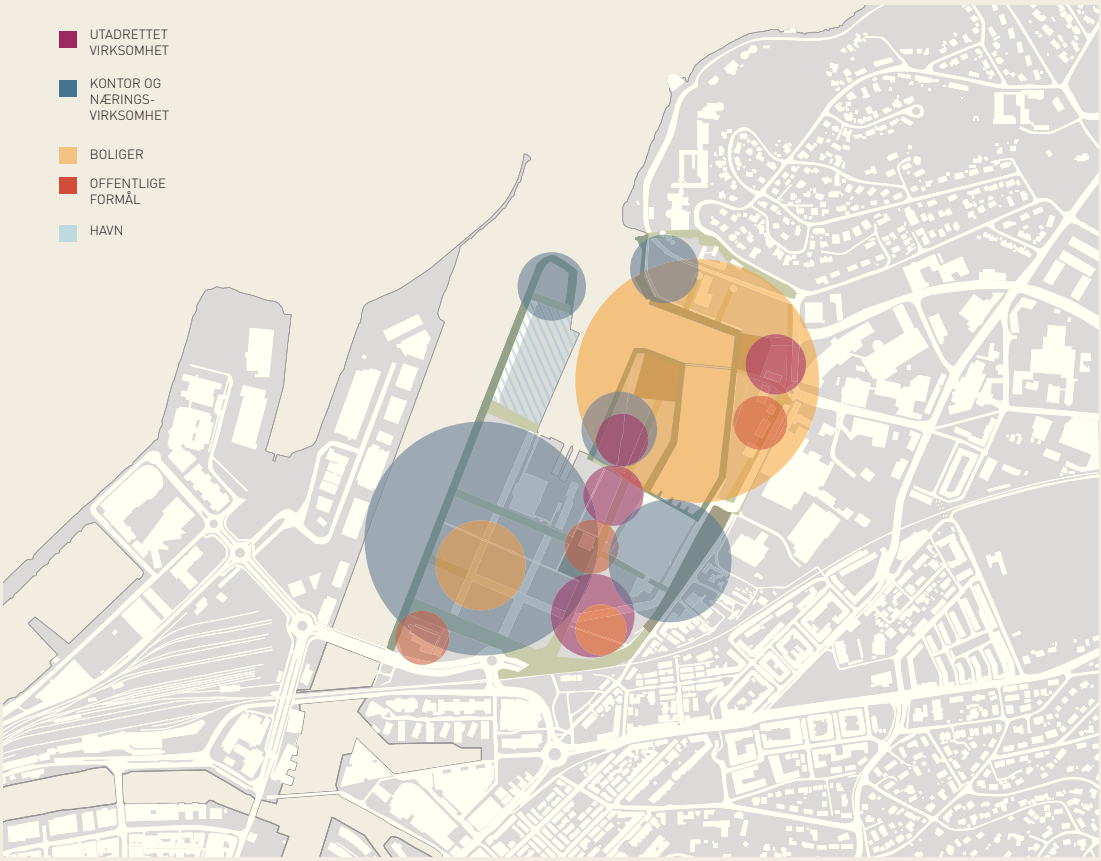
Det foreslås ikke en maks utnyttelsesgrad. Dette må derfor bli et tema i den videre planleggingen av hvert enkelt felt.

Kommunedelplanen tillater etablering av besøksintensiv virksomhet som kontor, forretning, tjenesteyting, bolig, kultur og servicefunksjoner, jf. §5.2.1.
Det tas ikke stilling til fordeling av formål innad i planområdet, selv om det er gjort en overordnet vurdering av hvilke områder som vil være best tilpasset de ulike formål. Dette er forhold som må vurderes i hver enkelt reguleringsplan.

Det vises til vedlegg 07. Utredning "Nyhavna - to scenarioer", utført av Pir II AS, datert 03.10.2014

BOLIG
Ladehammerkaia, Strandveikaia og østsiden av Kullkranpiren er områder som vil være godt egnet til boligutbygging pga gode solforhold og sjønærhet. Tomtene langs Nidelva har også kvaliteter for bolig, selv om det her og langs Kullkranpirens vestside kan være et konfliktpotensial knyttet til støy fra havnevirksomhet på Pir II og Transittkaia. Det samme gjelder støy og trafikksikkerhet i tilknytning til tungtransport til og fra Transittkaia som må gå gjennom området.

Det foreslås ikke begrensninger for arealbruken til bolig, da dette må løses i reguleringsplaner.



Figur 16: Vurderte arealbruksformål

KONTOR/NÆRING

De sentrale delene av Nyhavna, fra jernbanen/nordre avlastningsvei og opp mot Dora I og II vil være godt egnet for næring. Dette grunnet nærhet til vei, jernbane og kollektivtrasé.

HANDEL

Nyhavna ligger i gangavstand til Midtbyen og Nedre Elvehavn. Lade ligger også i umiddelbar nærhet, og her finnes flere kjøpesentre og større vareutsalg.

Det er et overordnet politisk mål, i kommuneplanens samfunnsdel, å styrke Midtbyen som handelssentrum. Intensjonen i planforslaget er derfor å begrense handelsvirksomhet og kun legge opp til bydelsservice, slik at Nyhavna blir et "selvforsynt" område med hensyn til handel. Det foreslås derfor i bestemmelsene §5.2.4 at det ikke tillates etablering av kjøpesenter.

I retningslinjene til bestemmelsene foreslås det at det kan etableres detalj-handel med dagligvareprofil på inntil 2000 m2 BRA. Detaljhandel skal ikke være bilbasert, og bør integreres i 1. etasje i annen bebyggelse. Det foreslås en plassering av detaljhandel ved Lademoen stasjon (på grunn av kollektivknutepunkt) og på Strandveikaia/Ladehammerkaia (der konsentrasjonen av bolig sannsynligvis blir størst).

Intensjonen i planen er at Kobbes gate skal en sentral offentlig "ryggrad" i området. I retningslinjene til § 5.2.4 foreslås det derfor at i 1. etasje i bebyggelse som henvender seg mot Kobbes gate bør det tilrettelegges for utadrettet virksomhet som forretning, bevertning, offentlig/privat tjenesteyting og hotell/overnatting, og at 1. etasje bør ha en brutto gjennomsnitthøyde på 4 meter for å sikre dette.

KULTURMILJØ

Nyhavna med kaianlegg og bygninger fra 2. Verdenskrig er et kulturhistorisk bymiljø med nasjonal interesse, hvor det må vises særlig hensyn i forbindelse med videre forvaltning og utvikling. Området er godt bevart som samlet miljø og med de fleste bygningene i behold. Mest markant er de to store ubåtbunkerne Dora I og II. Ubåtbunkerne, flere verkstedsbygninger på Ladehammerkaia, enkelte mindre bunkere, diverse tekniske installasjoner, basseng og kaier utgjør som helhet i dag et svært spesielt krigsminne.

Avgrensing for hensynssone kulturmiljø i kommuneplanens arealdel videreføres i kommunedelplanen.

I bestemmelsene §4 stilles det krav til at det ikke kan igangsettes reguleringsplanarbeid innefor hensynssone kulturmiljø før kulturminneplanen foreligger.

SOSIAL INFRASTRUKTUR

Helse- og velferdssenter

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

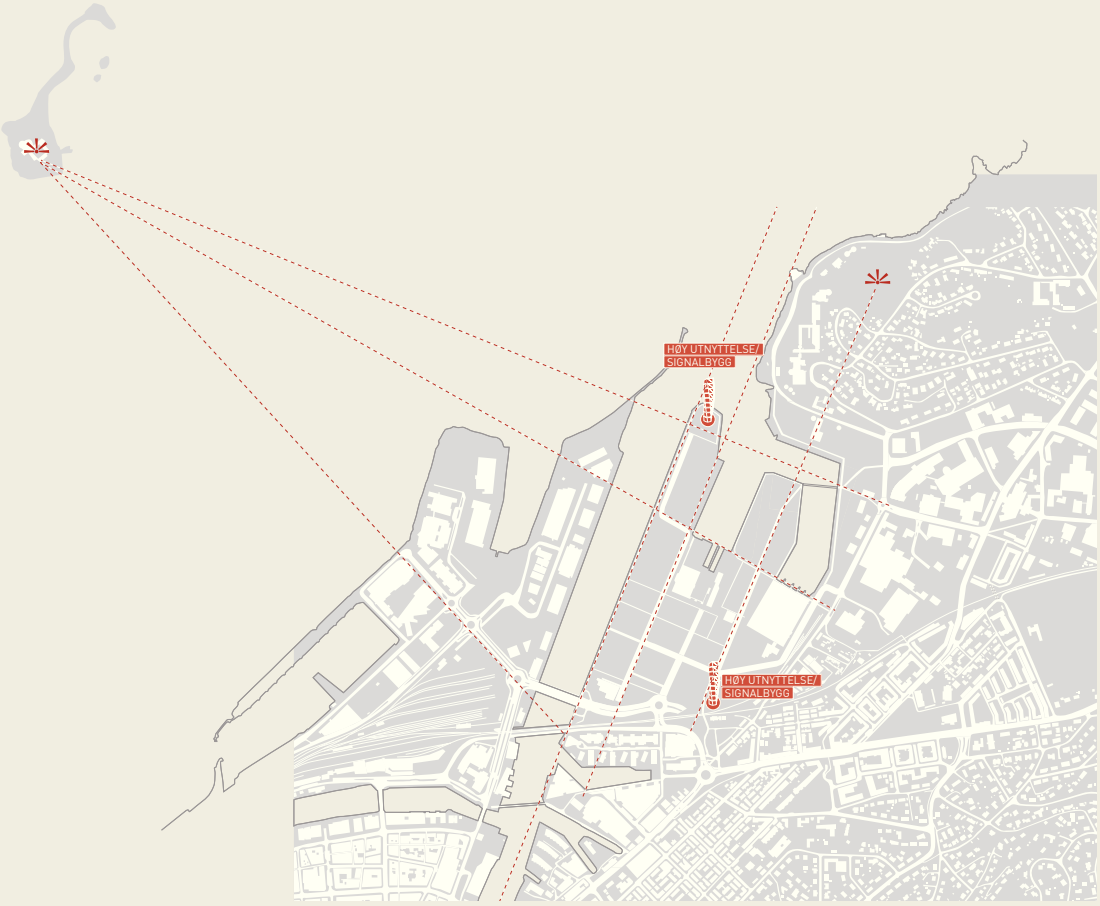
Barne- og ungdomsskole

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

Barnehage

Størrelse og antall barnehager vil avhenge av boligtallet, og det anbefales at det etableres barnehage for hver 500 bolig som etableres innefor området. Barnehager bør plasseres i tilknytning til boliger, og til grønnstrukturer innenfor planområdet og foreslås derfor lagt på Strandveikaia, jf §5.2.2 i bestemmelsene.

Foto 10: Munkholmen er godt synlig fra Transittkaia



Figur 17: Mulighet for høye bygg

5. Delområdene

DELOMRÅDE 1 - Brannstasjonen
Her pågår det i dag arbeider med etablering av ny brannstasjon.

DELOMRÅDE 2 - Lademoen stasjon
Området eies av Rom Eiendom og Jernbaneverket. Her åpnes det for å vurdere bebyggelse på mer enn sju etasjer.
Det stilles krav om at sentral for stasjonært søppelsuganlegg skal etableres her.

DELOMRÅDE 3 - Dora I
Dora I ligger innenfor området. Det åpnes for etablering av ny bebyggelse sør og vest for Dora.

DELOMRÅDE 4 - Dora II/Fyringsbunkeren
Dora II ligger innenfor området. Trondheim Maritime senter bygger per i dag nytt kontorbygg innenfor området.

DELOMRÅDE 5 - Strandveikaia
Det ligger flere bygg av antikvarisk verdi innenfor delområdet, og det reguleres nytt deponi. Området innehar Strandveikaia. En utvikling her forutsetter at gang- og sykkelbro til Kullkranpiren etableres.

DELOMRÅDE 6 - Kullkranpiren
Delområdet omfatter Kullkranpiren, og er et område med god kontakt til havnebassenget på tre sider. En utvikling her forutsetter at gang- og sykkelbro til Kullkranpiren etableres, og utfylling/deponi i tråd med reguleringsplan utarbeidet for Renere Havn.

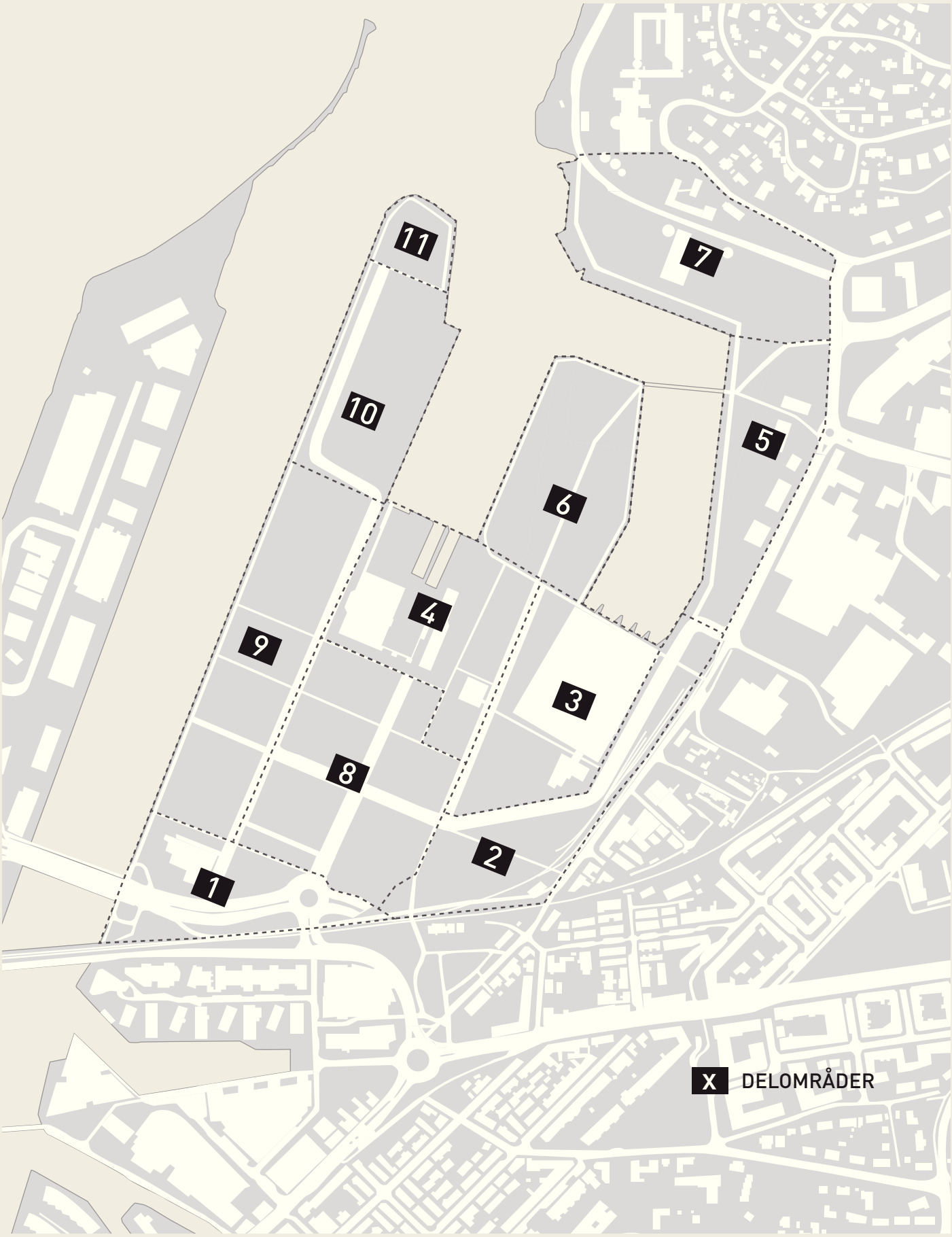
DELOMRÅDE 7 - Ladehammerkaia
Delområdet ligger på Ladehammeren, og innehar Ladehammerkaia. Det ligger flere bygg av antikvarisk verdi innenfor delområdet. En utvikling her forutsetter at gang- og sykkelbro til Kullkranpiren etableres.

DELOMRÅDE 8 - Båtmannsgata
Hoveadkomsten til planområdet ligger i dette delområdet. Området har også nærhet til Lademoen stasjon.

DELOMRÅDE 9 - Transittkaia sør
Delområdet omfatter den delen av Transittkaia som ikke reguleres til havn. Området har kaifront mot Nidelva.

DELOMRÅDE 10 - Transittkaia havn
Havneformål opprettholdes innefor dette delområdet, og området foreslås benyttet til prosjekt- og beredskapshavn.

DELOMRÅDE 11 - Transittkaia nord
Delområdet utgjør ”spissen” av Transittkaia mot havnebassenget. Her åpnes det for å vurdere bebyggelse på mer enn sju etasjer.


11
7
10
5
6
4
9
3
8
2
1
X DELOMRÅDER

Virkninger av planforslaget

Fastsatt planprogram og utredningstemaer

Utredningstemaer er gitt i planprogram vedtatt 30.08.2011, og er gjengitt under:

SAMFUNNSMESSIGE KONSEKVENSER

1. KONSEKVENSER FOR EKSISTERENDE BEDRIFTER PÅ NYHAVNA.
Eksisterende bedrifters fremtidige lokaliseringsbehov, Trondheim Havns forvaltning av økonomiske samfunnsinteresser

Takt og retning på den videre utviklingen av Nyhavna, som vist i planforslaget, vil være betinget av at det finnes alternativer for relokalisering av de eksisterende virksomhetene som er på Nyhavna i dag.

Langsiktig arealdisponering på Nyhavna er i planarbeidet sett i sammenheng med Trondheim Havns samlede arealdisponering og tilrettelegging for sjøverts transport i Trondheim, så vel som innenfor de øvrige deltakerkommunene innefor havneselskapet.

Det er avsatt areal på området Grønøra vest på Orkanger til etablering av en ny regionhavn, gjennom den nylig vedtatte kommuneplanen (oktober 2014). Det foreligger fortsatt uavklarte forhold rundt veiforbindelser og rekkefølgebestemmelser rundt havneutvikling. Hvis, og når, en utvikling kan finne sted vil dette være en regionhavn for konkurranseutsatt gods-containere, ro-ro med mer. Grønnøra Vest vil ikke ha tilstrekkelig areal til å også huse industrihavnefunksjoner. Hvis og når dagens containerhåndtering flyttes fra Grønøra Øst til Grønøra Vest, så fristilles en del areal innenfor dagens havneområde på Grønøra Øst. Dette arealet vil imidlertid absorberes

Illustrasjon 5: Fjernvirkninger av utbygging på Nyhavna, Pir II

i sin helhet av eksisterende industriaktivitet på Orkanger. En relokalisering av industriaktivitet fra Trondheim til Orkanger er derfor lite påregnelig.

Trondheim Havn arbeider målrettet og systematisk for å ivareta havnerelaterte arealer og utviklingsmuligheter innefor selskapets eierkommuner. Den største utfordringen pr. i dag er at det ikke foreligger arealer å flytte den industribaserte aktiviteten til utenfor Trondheim kommunes grenser. Problemstillingen er i liten grad berørt i IKAP.

Industriaktivitet som har Trondheim by/kommune som sitt primære forbruksområde må derfor hovedsakelig løses innenfor Trondheim kommunes grenser, også i framtiden. Kommunedelplan for havneområdet, K384G fra 2001, samt de to reguleringsplanene for Pir II, r0458 Pir II Sør datert 24.02.2004 og Pir II Ro-anlegg datert 25.03.2010, understøtter hvor industribasert havnevirksomhet kan relokaliseres. Industribasert havneaktivitet innenfor eksisterende havneområder på Ila og Pir II, må derfor påregnes intensivert

for at man skulle realisere formålene for kommunedelplan for Nyhavna.

Eksisterende aktivitet på Nyhavna har vært kartlagt gjennom analysen "Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav", ferdigstilt desember 2012. Trondheim Havn har videre igangsatt arbeidet med å komme til omforente løsninger for relokalisering med de sentrale industriaktørene som i dag er lokalisert på Nyhavna. Så langt må dette løses med kommersielle virkemidler og i relasjonen mellom havneselskap og den enkelte industiaktør.

Det er dermed godtgjort at hensynet til eksisterende virksomheter vil bli ivaretatt i gjennomføringen av planen.

Det vises til vedlegg 05. Rapport "Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedrifters ønsker og krav", utført av Trondheim kommune/Trondheim Havn, datert oktober 2012

KONSEKVENSER FOR BYLANDSKAP OG BYFORM

1. AREALBRUK OG TETTHET / BEBYGGELSESSTRUKTURER OG TYPOLOGIER
Vurdering av ulik funksjonsfordeling og tettheter i forhold til de ulike scenariene. Vurdering av omfang og typer næringsvirksomhet, bomiljø, potensielle institusjoner; skole, barnehage, kulturformål etc. Sammenligne tetthet med og funksjonsfordeling med andre kjente havneutbygginger.

Vurdering av ulik bebyggelse, volumer og tomtestruktur i forhold til ulike scenarier. Vurdering av nær- og fjernvirkninger.

Planforslaget vil gi akseptable virkninger for arealbruk og tetthet i forhold til landskapet og tilliggende bydeler.

Fjernvirkningsstudiene belyser at arealet lengst nord på Transittkaia og ved Lademoen stasjon peker seg ut som en potensiell tomt for bebyggelse som kan skille seg fra den øvrige bebyggelsen. Det samme gjelder for området ved Lademoen stasjon. Planforslaget åpner derfor for en høyere bebyggelse her.

Solstudier viser at relativt jevne høyder på 5-7 etasjer kan være en et realistisk utgangspunkt for akseptable solforhold inne i området. Dette må studeres og bearbeides videre i reguleringsplanene.

Det vises til vedlegg 07. Utredning "Nyhavna - to scenarioer", utført av Pir II AS, datert 03.10.14 og vedlegg 08. Utredning "Nyhavna – scenario 1", utført av Pir II AS, datert 06.11.14

Det vises til Vedlegg 06. Rapport "Byutvikling i havneområder - en sammenligning av 18 havneutviklingsprosjekter", utført av Trondheim kommune, datert mars 2013

2. TRANSFORMASJONSPOTENSIALE FOR EKSISTERENDE BEBYGGELSE
Vurdering av bygningsmessig tilstand på eksisterende bebyggelse. Vurdering av potensial for oppgradering, ny bruk, evt påbygging. Vurdering/kartlegging av eventuelle miljøgifter

All eksisterende bygningsmasse kan/skal rives, med unntak av verneverdig bebyggelse. Transformasjonspotensiale for verneverdig bebyggelse skal tematiseres i kulturminneplanen.

3. TRANSPORTSYSTEM – VEG, GANG/SYKKEL, KOLLEKTIVTRAFIKK OG PARKERING
Vurdering av sammenhengende systemer; hierarki, trafikksikkerhet, både for bil, gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk, samt vurdering av parkeringsløsninger.

Illustrasjon 6: Fjernvirkninger Brattøra, Pir II

Illustrasjon 7: Fjernvirkninger Kuhaugen, Pir II

Illustrasjon 8: Fjernvirkninger Ladehammeren, Pir II

Biltrafikk
Det er gjort en trafikkvurdering med kapasitetsberegning i forbindelse med utarbeidelsen av kommunedelplanen. Trafikken er beregnet for en fremtidig situasjon der det også er tatt hensyn til større boligutbygginger på Lade og Lilleby, og trafikkmengden disse skaper. Beregningene av turproduksjon viser at en full utbygging av Nyhavna vil kunne skape en turproduksjon på ca 15 000 kjøretøy per døgn. Dette vil kunne gi en merkbar trafikkøkning sammenlignet med dagens trafikk fra området som er beregnet til å kunne være ca 5200 kjøretøy per døgn, og vil kunne gi avviklingsproblemer i Skippergata og hovedveien gjennom planområdet ved full utbygging, avhengig av framtidig reisemiddelfordeling. Kollektivtrafikken i retning Midtbyen vil kunne rammes av disse avviklingsproblemene, og det bør derfor vurderes om det kan bygges et eget filterfelt for høyresvingende buss i rundkjøringen.

Som avbøtende tiltak er det foreslått at krav til antall parkeringsplasser for bil og sykkel skal være i tråd med krav for Midtbysonen i kommuneplanens arealdel, selv om planområdet ligger i Indre sone. Dette betyr at minimumskravet for bolig er tatt ut, kravet til parkering for kontor reduseres fra 0,5 til 0,25 per 100 m^2 BRA og parkering for forretning og service reduseres fra 1,25 til 1 per 100 m^2 BRA.
Dette vil minske de negative virkningene og redusere trafikkøkningen.

Viser til vedlegg 10. Utredning "Trafikkvurdering med kapasitetsberegning", utført av Multiconsult, datert 03.10.2014

Gang/sykkel
En gjennomføring av planforslaget vil være positivt for å øke andelene av gående og syklende, og vil bedre trafikksikkerheten.

Kollektivtrafikk
En gjennomføring av planforslaget med kollektivtrasé gjennom området, boliger og arbeidsplasser og lav parkeringsdekning vil gi positive virkninger for området.

KONSEKVENSER FOR NATUR OG MILJØ

1. LUFTKVALITET OG STØY
Luftforurensing og støy utredes for scenariene i fht luftforurensingsforskriften T-1442 og nasjonale og lokale mål.

Utredningene tar utgangspunkt i trafikkbelastning og eksisterende og ny næringsvirksomhet. Belastning for influensområdene skal synliggjøres.

Det er foretatt støyvurderinger fra trafikk med utgangspunkt i en full utbygging av området. Rapporten konkluderer med at støykonsekvensene for området rundt Nyhavna på grunn av den økte trafikken er relativt små sammenliknet med framtidig situasjon uten utbygging, blant annet fordi området er relativt støyutsatt også uten en utbygging.

Inne i planområdet vil 1/3 av arealet imidlertid ligge i gul eller rød sone. Dette vil kreve støytiltak ved utbygging. Støy fra havne- og industrivirksomhet og jernbane er ikke vurdert i denne planen. Virkningene ansees som akseptable for å kunne omforme området med bolig og næring.

Det er ikke gjort vurdering på belastninger for influensområdene som et resultat av utbygging på Nyhavna.

Det er ikke gjort vurderinger på luftforurensing.

Det vises til vedlegg 11. Utredning "Vurdering av støy fra trafikk", utført av Multiconsult, datert 03.10.2014

Illustrasjon 9: Solstudier scenario 1, Pir II

TEMAENE SOM IKKE ER UTREDET

Enkelte tema er ikke utredet i henhold til planprogram, fordi de ansees å ikke være relevante på det plannivået som planforslaget nå har fått.

Temaene vil inngå i kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur, kulturminneplan eller miljøoppfølgingsprogram, eller den enkelte reguleringsplan, temaene vil bli fulgt opp i behandlingen av de enkelte reguleringsplanene.

AVVEIING AV KONSEKVENSER

Planforslaget følger opp et av hovedmålene i kommuneplanens samfunnsdel: "I 2020 er Trondheim en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig".

En transformasjon av Nyhavna fra industrihavn til tett bystruktur (sentrumformål) er i tråd med føringene fra kommuneplanens arealdel om at byen bygges tettere slik at flere kan gå, sykle og reise kollektivt. Disse føringene henger sammen med vedtatt politikk i blant annet interkommunal arealplan for trondheimsregionen, samt miljøpakken og kommunens klima og energihandlingsplan.

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

STRATEGI OG VIRKEMIDLER FOR PLANGJENNOMFØRING

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

Kommunedelplanen har to hovedvirkemidler for gjennomføring:

- Plankrav: Krav til detaljreguleringsplaner for tiltak/ bruksendringer over 400 m^2
- Rekkefølgekrav: For å få etablert nødvendig offentlig infrastruktur som

veier, parker og gang/sykkeltraseer mm., foreslås det reguleringsplaner for 11 ulike delområder som alle har tilhørende rekkefølgekrav.

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

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

*

Foto 11: Transittkaia