TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret
Juli 2011

Nyhavna kommunedelplan

Planprogram

DAHLS

Forord

Denne rapporten er rådmannens forslag til planprogram for videre utarbeidelse av ny kommunedelplan for Nyhavna.

Ny plan- og bygningslov stiller krav om planprogram for planer som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn (§4-1). Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen og opplegg for medvirkning. I tillegg skal planprogrammet gjøre rede for hvilke utredninger som vurderes som nødvendige for å beskrive planens virkning - konsekvensutredning (§4-2).

Denne rapporten inneholder dessuten en del bakgrunnsinformasjon angående tidligere innspill, utredninger, visjoner og avisdebatter.

Et eget hefte med strukturelle analyser og gjennomførte utredninger for eksisterende situasjon er utarbeidet, og følger planprogrammet som vedlegg.

Juli 2011

Einar Aassved Hansen

Kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr

Byplansjef

Innhold

1 Bakgrunn 6

1.1 Formål med planarbeidet *7*
1.2 Politiske vedtak *9*
1.3 Krav om planprogram *11*

2 Planområdet 12

2.1 Planavgrensning *13*
2.2 Eiendomsforhold *14*

3 Planstatus 16

3.1 Kommuneplanens arealdel 2007-2018 *17*
3.2 Kommundelplan for havneområdet 1995 *18*
3.3 Reguleringer og igangsatt planarbeid *19*
3.4 Tilstøtende planarbeid og byggeprosjekter *21*

4 Annet plan- og utredningsarbeid 22

4.1 IKAP - Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen *23*
4.2 Nytt logistikknutepunkt, Jernbaneverket 2010- *24*
4.3 Ocean Space Center - Sintef/Marintek 2009- *27*
4.4 Interessentkartlegging Nyhavna - TIH 2008 *28*
4.5 Fremtidsbilder - TIH 2009 *28*
4.6 Midt-Nordens Logistikknutepunkt - TIH 2010 *29*

5 Andre innspill 30

5.1 Visjoner/mulighetsstudier 1997 - 2010 *31*
5.2 Diverse avisoppslag 2008 - 2011 *32*

6 Planprosess 34

6.1 Framdrift *35*
6.2 Medvirkning *35*
6.3 Forholdet til andre planprosesser *35*

7 Konsekvensutredning 36

7.1 Utredningsarbeidet *37*
7.2 Konstituerende elementer *38*
7.3 Scenariealternativer *39*
7.4 Utredningstema *40*

1 Bakgrunn

1.1 Formål med planarbeidet

Det har skjedd en omfattende utvikling av Trondheim etter at kommunedelplanen for Havneområdene ble vedtatt i 1995. Trondheims viktigste byutviklingsstrategier er nå fortetting, byomforming og prinsippet om lokalisering av "rett virksomhet på rett sted". Gjennom utvikling av Nedre Elvehavn har byens sentrum blitt utvidet mot Nyhavna. En liknende utvikling av Brattøra er i gang og Ilsvika er utbygd med store boligområder. Store vegprosjekter som Nordre Avlastningsveg (ferdig 2010) og E6-Øst (ferdigstilles 2014), vil gi Nyhavna en langt bedre tilgjengelighet.

På Nyhavna er det et betydelig utbyggingspotensiale som det er naturlig å vurdere i forhold til vedtatte byutviklingsstrategier. Samtidig kan det være viktig å ivareta Nyhavnas rolle som havn og finne plass til virksomheter som naturlig hører hjemme i havneområdet.

Hensikten med en ny kommunedelplan er å få vedtatt overordnede langsiktige strategier og rammer for utvikling av Nyhavna. Planprogrammet skal beskrive prosess, opplegg for medvirkning, utredningstemaer og alternative scenarier for fremtidig utvikling, og danne grunnlaget for diskusjon om framtidig bruk og utforming av Nyhavna.

1.2 Politiske vedtak

Bygningsrådets vedtak ved utleggingen av kommuneplanens arealdel 2006-2018, 06.03.07:
" Nyhavna:
Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker opprettholder formål virksomhetsområde for Nyhavna. Bygningsrådet ber om at det i samarbeid med blant annet Havna utarbeides en langsiktig plan for området i en separat prosess."

Formannskapsvedtak 29.07.08:
"Kartlegging av arealkrevende bedrifter på Nyhavna:
I forbindelse med planarbeidet for Nyhavna bes rådmannen om å arrangere en møteplass mellom berørte aktører der det belyses mulighet for utvikling av Nyhavna og de sentrale havneområdene. I planarbeidet bes rådmannen om å vurdere alle aktuelle spørsmål som bevarer næringslivets behov og utvikling av Nyhavnaområdet. Dette skal resultere i en kommunedelplan for Nyhavna."

Flertallsmerknad - H, V, FrP, Sp, MDG og Ap:
"Rådmannen bes foreta en kartlegging av arealkrevende bedrifter på Nyhavna, og analysere bedriftenes lokaliseringsbehov. Rådmannen bes herunder vurdere bedriftenes fremtidige behov for lokalisering i sentrumsnære områder i Trondheim, og om bedriftene er avhengige av lokaliteter med kaifront og evt. kaifront i andre deler av Trondheimsregionen.
Rådmannen bes videre foreta en analyse av Trondheim Havns forvaltning av økonomiske samfunnsinteresser. Rådmannen bes herunder kartlegge omfang og varighet av leiekontrakter på Nyhavnas område, og vurdere effekter av en eventuell omdisponering av arealene."

Formannskapsvedtak 15.04.09 - om evaluering av utsmykkingsordningen i Trondheim kommune, pkt 6:
"Rådmannen bes undersøke om det er mulig å dra i gang flere spleiselag med private utbyggere framover. Det er utarbeidet et helhetlig utsmykkingsprosjekt for Sentralsstasjonsområdet. Brattøra og Nyhavna står foran store endringer, og det bør legges til rette for en tilsvarende helhetlig utsmykkingsstrategi her."

Bystyret 18. 06.09 - om mål for håndtering av sedimentforurensning i Trondheim Havn:
"Det er ikke ønskelig at rådmannen utreder utfylling i Nyhavnabassenget."

Bygningsrådet 16.09.09 - Nyhavna, kommunedelplan – oppstart av planarbeid:
"Sak om oppstart av kommunedelplan for Nyhavna tas til etterretning.
Marintek sine planer om et havlaboratorium ved Nyhavna tas inn som en del av planarbeidet."

I saksframstillingen i samme sak, ble mandat for planarbeidet foreslått slik:

"Kommunedelplanen skal vise en framtidig byutvikling av Nyhavnaområdet der områdets status som nasjonalhavn og samvirket mellom en byutvikling og havnefunksjoner må ivaretas i henhold til;

- *framtidig utvikling av Trondheim Interkommunale Havn*
- *Trondheim kommunes strategier for byutvikling.*

Arbeidet med kommunedelplanen skal være en bred og åpen prosess hvor alle med interesser i utviklingen av området deltar. Prosessen skal ivareta behovet for en møteplass mellom berørte aktører.

Arbeidet med kommunedelplanen skal ikke være til hinder for at det kan vurderes detaljplaner eller tiltak i området, så lenge dette ikke legger vesentlige begrensninger for framtidig utviklingsmuligheter. Ved behandling av detaljplaner og tiltak i området i kommunedelplanperioden, vil forslagene bli sett i sammenheng med en framtidig utvikling av området.

Til grunn for utviklingen av Nyhavnaområdet skal bl. a. alle aktuelle spørsmål som bevarer næringslivets behov og utvikling av Nyhavnaområdet utredes:

- *kartlegge arealkrevende bedrifter på Nyhavna, og analysere bedriftenes lokaliseringsbehov.*
- *vurdere bedriftenes fremtidige behov for lokalisering i sentrumsnære områder i Trondheim, og om bedriftene er avhengige av lokaliteter med kaifront og evt. kaifront i andre deler av Trondheimsregionen.*
- *en analyse av Trondheim Havns forvaltning av økonomiske samfunnsinteresser.*
- *kartlegge omfang og varighet av leiekontrakter på Nyhavnas område, og vurdere effekter av en eventuell omdisponering av arealene.*

Det skal lages en helhetlig utsmykkingsstrategi for Nyhavnaområdet sett i sammenheng med plan for estetisk utforming av havneområdene."

1.3 Krav om planprogram

For alle kommuneplaner skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet (PBL § 4-1).
"Planprogrammet skal gjøre rede for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegget for medvirkning, spesielt i forhold til grupper som antas å bli særlig berørt, hvilke alternativer som vil bli vurdert og behovet for utredninger."

Lovkommentar til PBL § 4-1 Planprogram: *"det kan utarbeides og fastsettes planprogram som grunnlag for senere oppstart av planarbeid, hvor planprogrammet kan bidra til å avklare overordnede rammebetingelser og valg av grep for seinere planarbeid"*.

Lovkommentar til PBL § 4-2 Planbeskrivelse og konsekvens-utredning: *"(...) for kommuneplaner med retningslinjer eller rammer for framtidig utbygging(...) skal planbeskrivelsen gi en særskilt vurdering og beskrivelse – konsekvensutredning - av planens virkninger for miljø og samfunn."*

En kommunedelplan for Nyhavnaområdet vil vise områder for framtidig utbygging og skal derfor konsekvensutredes.

2 Planområdet

2.1 Planavgrensning

Planområdet omfatter et landareal på ca 340 dekar. Planområdet for ny kommunedelplanen for Nyhavna ble vedtatt av Bygningsrådet i sak om oppstart av kommunedelplan for Nyhavna. Planavgrensingen ble satt ut fra en målsetting om å fokusere på de havnenære arealer og problemstillinger knyttet til disse.

Bygningsrådet, 16.09.09:
"Det skal utarbeides en kommunedelplan for Nyhavnaområdet, avgrenset i øst av Strandvegen, i nord av Ormen Langes veg til "bommen" på Ladestien, vestover i sjø til Nidelvas utløp, og videre sørover "midt i" Nidelva til Nidelv bru, deretter følges jernbanen østover til krysset Strandvegen."

For analyser gjort i forbindelse med planprogrammet er det ikke definert et fast influensområde, men vurdert forskjellige avgrensninger for de ulike analysetemaene.

Områdeavgrensing for ny kommundelplan for Nyhavna

2.2 Eiendomsforhold

Grunneierne er få og store i området: Trondheim interkommunale havn, ROM Eiendom, Trondheim kommune og Jernbaneverket.

Størstedelen av Trondheim interkommunale havns grunn er festet bort eller utleid. TIH eier store deler av bygningsmassen innenfor planområdet.

Havna har kartfestet en råderettsgrense. Råderettsgrensa rammer inn TIH sine eiendommer og viser innenfor hvilke arealer TIH skal spille en aktiv rolle. Havne- og farvannsloven gjelder stort sett innenfor råderettsgrensa.

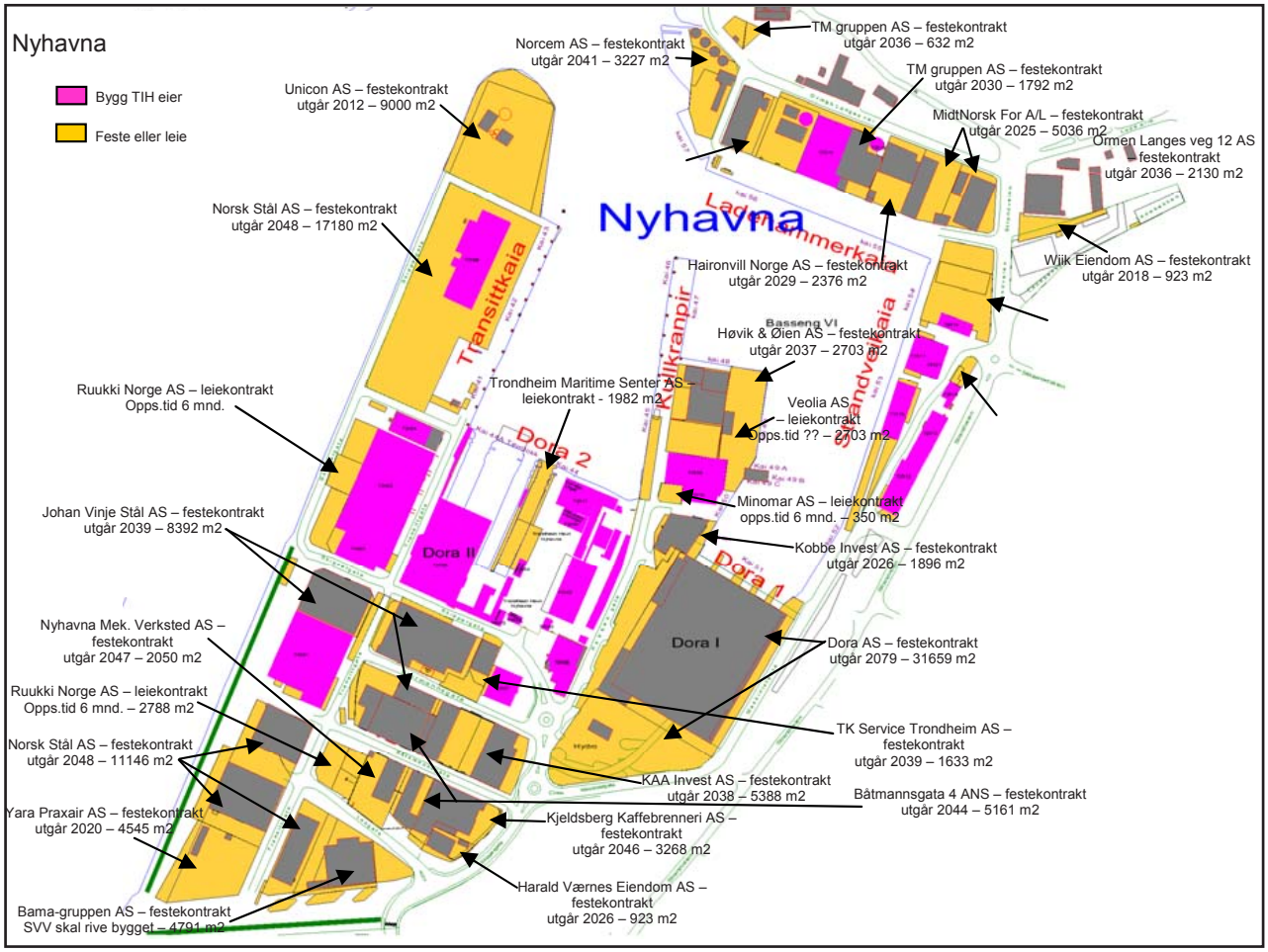
Eiendomsforhold

Feste- og leiekontrakter på Nyhavna

Bygg TIH eier

Feste eller leie

Andre eiere



Feste/leie- og eierforhold på TIHs grunn

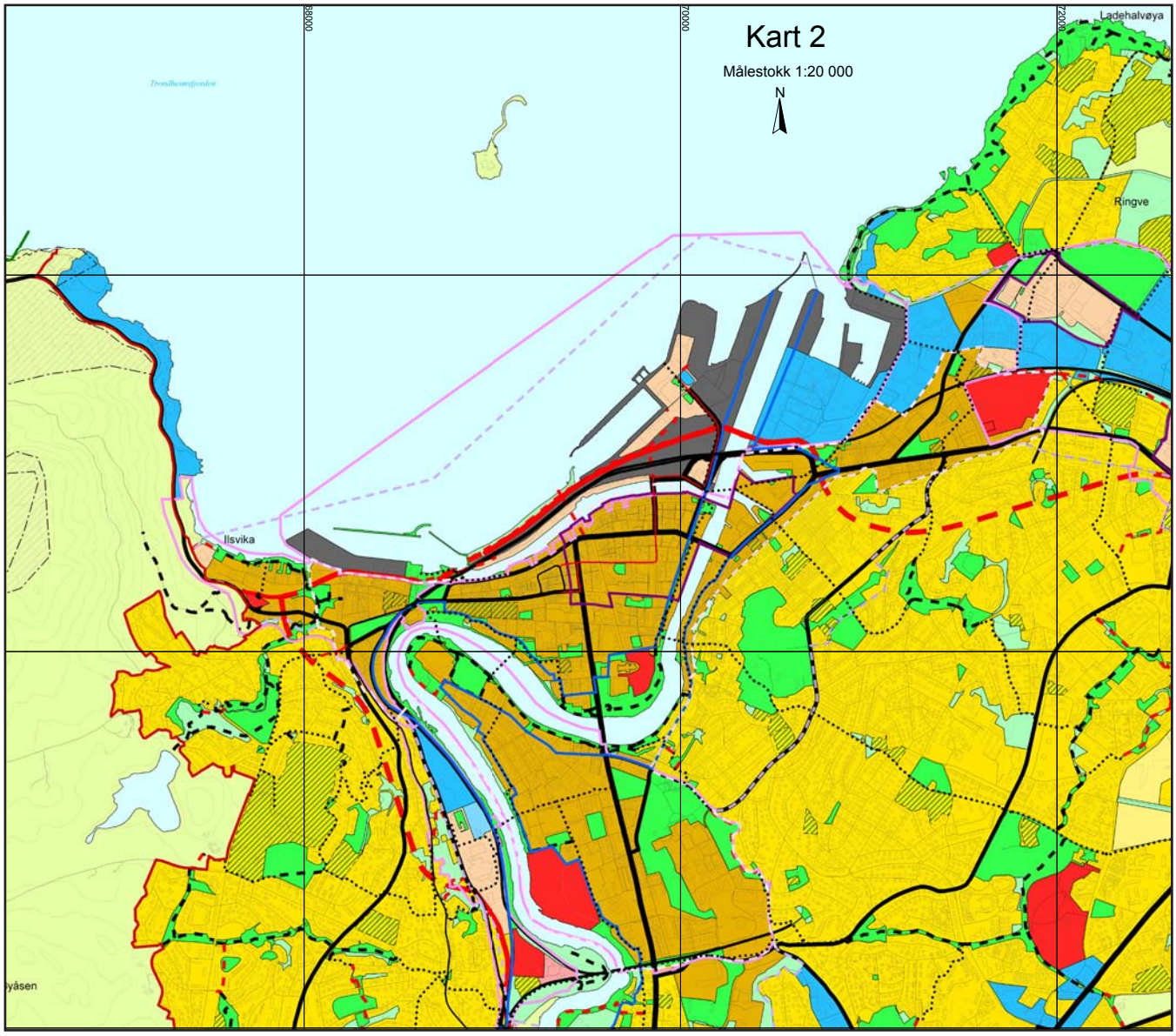
3 Planstatus

3.1 Kommuneplanens arealdel 2007 - 2018

I kommuneplanens arealdel (KPA) er det innarbeidet nasjonale og fylkeskommunale mål for arealutvikling. I KPA 2007-2018 er Nyhavna avsatt som eksisterende ervervsområde (blått) og eksisterende transportområde, jernbaneareal og havn (grått).

Ny kommunedelplan for Nyhavna vil gjelde foran KPA 2007-2018, og basere seg på strategiene for byutvikling i kommuneplanens arealdel:

- *Å fortette byen med betydelig vekt på byomforming av bebygde områder*
- *Styrt lokalisering av virksomheter og boliger*
- *Å legge ut nok areal til næringsutvikling*
- *Å ivareta opprettholde/videreutvikle byens grønne preg*
- *Å etablere et plangrunnlag som gir forutsigbarhet i planleggingen*



Utsnitt av kommuneplanens arealdel

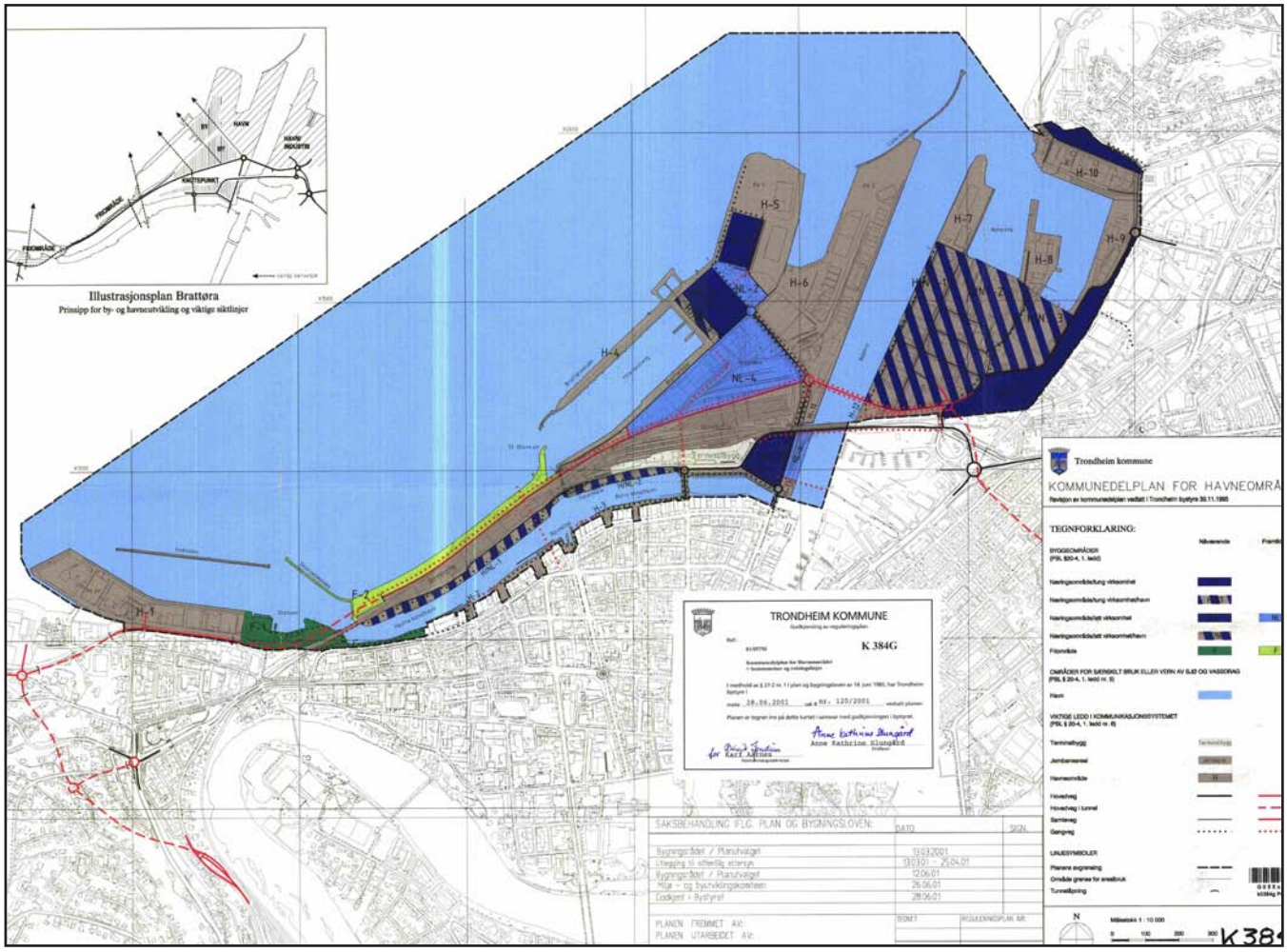
3.2 Kommunedelplan for Havneområdet 1995

Gjeldende kommunedelplan for havneområdet (1995) gjelder foran kommuneplanens arealdel, jamfør § 1 i bestemmelsene til kommuneplanens arealdel.

I gjeldende kommunedelplan er arealene for Nyhavna avsatt til havneområde, næringsområde og en kombinasjon havn/næring. Planen bestemmer arealbruken og definerer grensa mellom ”by” og ”havn”.

Brattøradelen av kommunedelplanen ble revidert i 2001, men for Nyhavna er det planen som ble vedtatt i 1995 som fortsatt gjelder. Storparten av arealene på Nyhavna er i planen disponert til en kombinasjon mellom næringsområde (tung virksomhet) og havn. Planen fastsetter viktige siktakser mellom Midtbyen og fjorden og fokuserer på kulturminner og områdets sårbarhet i forhold til disse.

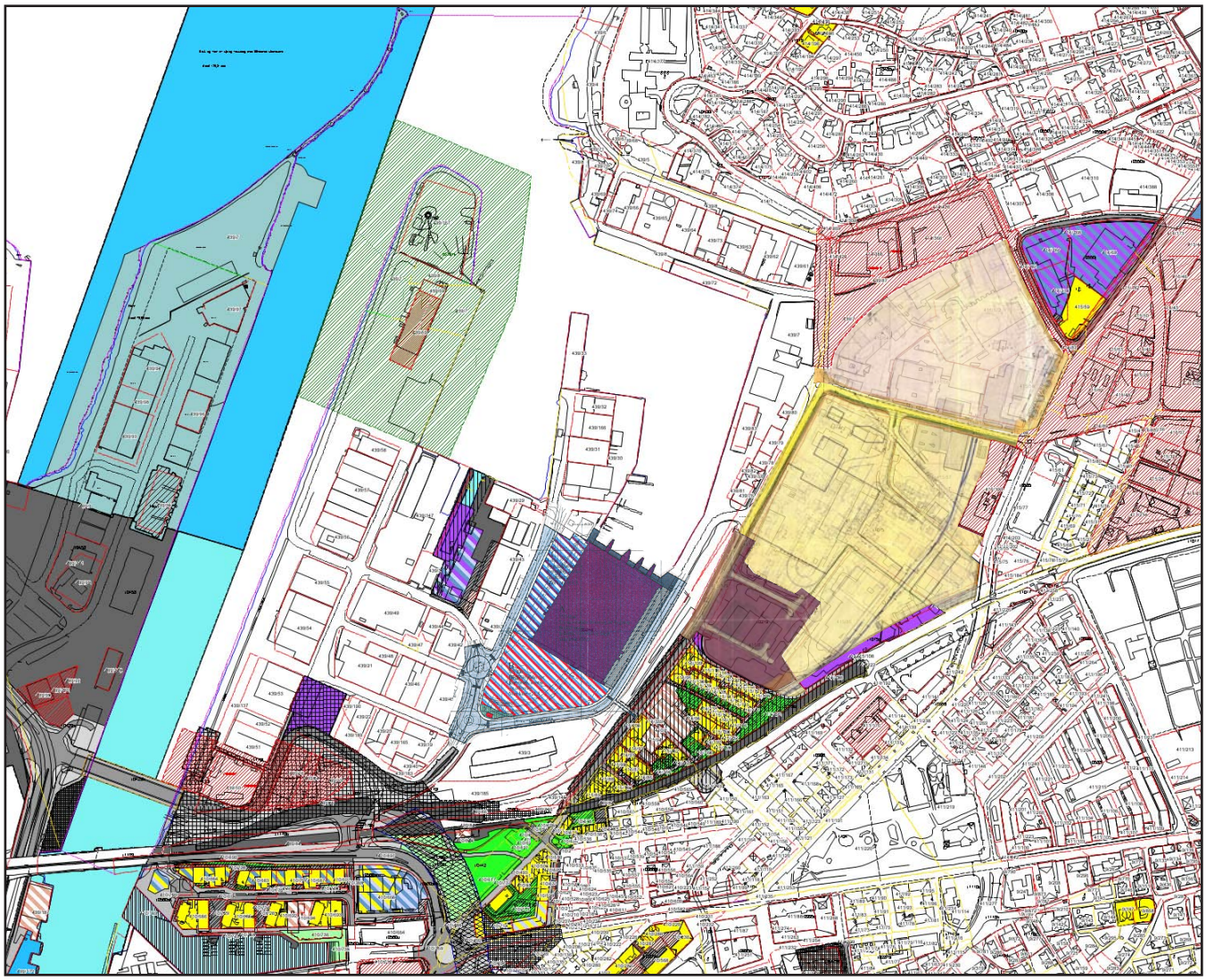
Kommunedelplanen har fram til i dag fungert godt som en overordnet plan.



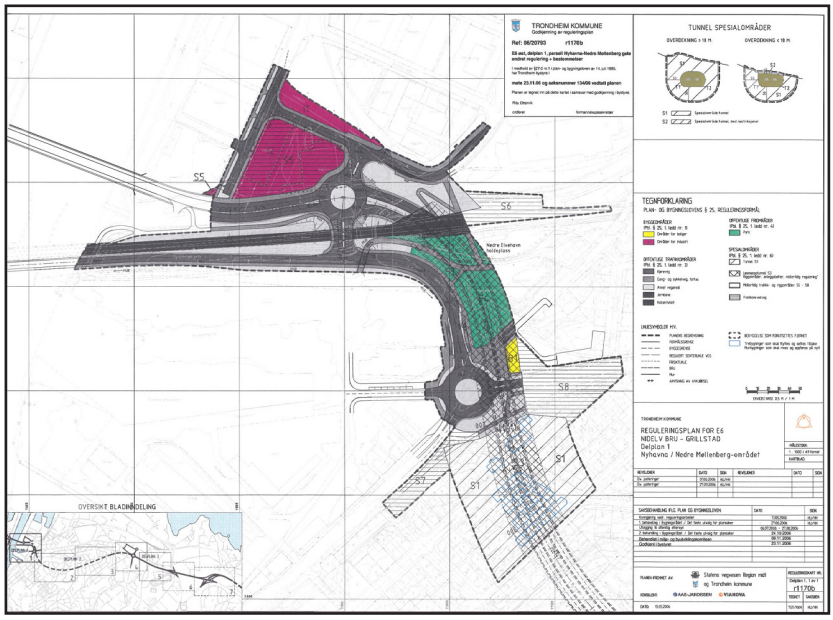
Kommundelplan for havneområdet 1995

3.3 Reguleringsplaner, igangsatt planabeid og byggeprosjekter

Kartet viser områder hvor det foreligger planforslag og hvor planlegging er igangsatt pr. des 2010. Midlertidig regulering for E6-øst er i illustrasjonen vist over vedtatt plan.



Planforslag (skravert grønt) og områder hvor planlegging er igangsatt (skravert rødt), samt vedtatte planer, mai 2010



Vedtatt plan for E6-øst, delplan 1

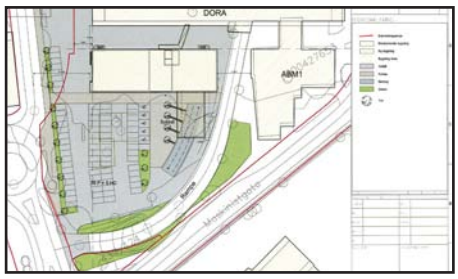
Transittgata 4 - 5 - brannstasjon for Trøndelag brann- og redningstjeneste - planprogram

Planprogram for anleggelse av ny brannstasjon på Nyhavna ble vedtatt i bygningsrådet 19.05.2010.
Samrådsmøter er gjennomført høsten 2010, og forslag til ny reguleringsplan er forventet tidlig i 2011.
Brannstasjonen på Nyhavna skal inngå i en ny struktur som skal virke sammen med nye stasjoner på Sluppen, Ranheim og Sandmoen, samtidig som dagens sentrumstasjon legges ned.

Skippergata 14 - vedtatt reguleringsplan og rammetillatelse for Trondheim Maritime Senter

Reguleringsplan R384j for Skippergata 14 ble vedtatt i Bystyret 30.04.2009.
Trondheim Maritime Senter AS er et nytt selskap som er etablert med formål å samlokalisere virksomhetene Taubåtkompaniet, Argon Elektro, Industri og Marine-Diesel og Selfa Arctic. I tillegg til disse fire virksomhetene kan det bli flere andre relaterte virksomheter som etablerer seg i de samme bygningene. Senteret vil gi over 200 maritime arbeidsplasser på et areal på 9,5 mål og 20 meter kaifront.
Rammesøknad er godkjent høsten 2010, men oppstart for byggestart er foreløpig uklart.

Dora I- utvidelse, byggetrinn 2 - vedtatt reguleringsplan og rammesøknad



Reguleringsplan R384d for Maskinistgata 1, ble vedtatt 23.11.2000 i forbindelse med første byggetrinn for etablering av ABM-senteret. Nå foreligger planer for andre byggetrinn innenfor gjeldende plan, og rammesøknad er mottatt Trondheim kommune 09.12.2010. Ny bebyggelse vil primært være kontorer (ca 6 100 m2) i 5 etasjer.

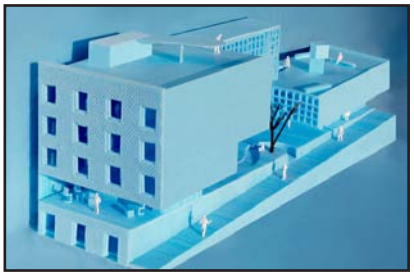
3.4 Tilstøtende planarbeid og byggeprosjekter

Lade Allè 3, Lade teknopark - planprogram
Planprogrammet ble vedtatt i bygningsrådet 20.01.2009. Formålet er å etablere en ny bebyggelse på 20-30 000 m2, hovedsakelig kontorbebyggelse.
Forslag til ny reguleringsplan er pr jan 2011 ikke innkommet Trondheim kommune.

Lilleby områdeplan - planprogram
Planprogrammet ble vedtatt i bygningsrådet 29.09.2009. Formålet er å transformere området fra industri til et attraktivt bolig- og næringsområde.
Planprosessen er svært omfattende med flere grunneiere, og det er pr jan 2011 ikke innkommet forslag til ny områdeplan.
Planområdet grenser ikke direkte opp til planområdet for ny kommunedelplan for Nyhavna, men valgte løsninger for særlig infrastruktur/atkomst og grøntstruktur kan ha påvirkning på valg for eventuell transformasjon mot sjøen.

Europan 10 - mulig byggeprosjekt Strandveien 27
Som et resultat av en internasjonal konkurranse for arkitekter under 40 år, foreligger et skisseprosjekt, utarbeidet av det greske arkitektkontoret point supreme, for ny boligbebyggelse med kultur/ næringsarealer i 1.etg/sokkel.
Prosjektet ligger innenfor gjeldende reguleringsplan for Svartlamon, som er definert som et byøkologisk forsøksområde.

Pr jan 2011 er det usikkert om prosjektet blir realisert.



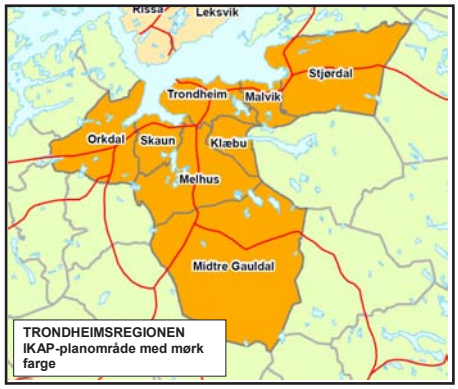
4 Annet plan- og utredningsarbeid

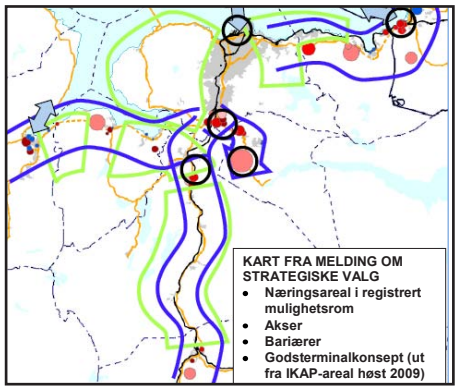
4.1 IKAP - Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen

I møte 11. juni, 2010 vedtok Trondheimsregionen enstemmig endelig 1. Utkast til Interkommunal arealplan for Trondheimsregionen (IKAP).

"IKAP skal bidra til at Trondheimsregionen gis avgjørende konkurransefortrinn gjennom avklarte næringsområder. Det skal samtidig tilrettelegges for å gjøre miljøvennlige valg for både næringsliv og beboere.

Spesielt klimautfordringene krever nødvendige grep nå for å skape endring. Det dreier seg i første rekke om å til-rettelegge utbygging som skaper korte reiseavstander og som samtidig kobler seg til og bygger opp om sterke kol-lektivtrafikkakser. Arealbruk er det mest treffsikre og langsiktige virkemidlet for å redusere reiser og tilhørende klimautslipp – og reiser i byområder utgjør en stor andel av de totale utslippene. En slik reduksjon kan ikke skje på noen annen måte enn at det må tas ansvar i hver enkelt kommune for å handle lokalt."





IKAP blir nå fulgt opp med konkret utredning og planlegging av Trondheimsregionen og kommunene i henhold til retningslinjene. Endelig planforslag vil bli utarbeidet når det foreligger nærmere sikkerhet om valg av lokaliseringssted for godsterminal og havn, jf. retningslinje 1.7.

Et av IKAPs hovedutgangspunkt er å avklare store regionale næringsområder. Strategiene vektlegger at disse skal vurderes uavhengig av kommunegrensene. En samlet regional analyse skal være utgangspunktet, med sikte på at slik arealkrevende virksomhet lokaliseres til areal som totalt gir minst ulemper i forhold til transport/klimautlipp, landbruk og miljø. Samtidig legges det stor vekt på at arealene også skal være attraktive for de næringsvirksomhetene som skal lokaliseres. Det skal være et fortrinn for regionen at det finnes "tilgjengelig hyllevare" med areal ut fra ulike behov. Det er i stor grad sammenfall mellom å tilby konkurransedyktige arealer for kostnadseffektiv næringsvirksomhet og målet om transportreduksjon.

Om Nyhavna sier IKAP bl a dette:

"Trondheim Havn har i sin scenarier vist hvordan et fremtidig logistikknutepunkt med ny havn kan frigjøre store areal på Brattøra og Nyhavna. Trondheim kommune har igangsatt kommunedelplan. Samtidig er det innspill om mulig utvikling av Ocean Space Centre som berører området. Nærmere utredning av eventuell omforming av området avventes nå i forhold til utredning av godsterminal/havn. Ca 650 daa er i dag disponert til havn og næring."

4.2 KVU - nytt logistikknutepunkt, Jernbaneverket 2011

Konseptvalgutredningen (KVU) for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, ble sendt på offentlig høring i perioden 12. mai til 1. august 2011.

Jernbanen skriver i sitt høringsbrev av 12.05.2011:
"*Et konsept skal i dette prosjektet forstås som kombinasjonen av terminalens innhold, størrelse og lokalisering. Størrelsen er definert ut fra mål utledet av både forventet og ønskelig vekst på jernbane. Innhold går på funksjoner som bør være i terminalen. Det skal i tillegg som et minimum være en effektiv forbindelse mellom jernbane og havn. Muligheten for å kunne lokalisere en kombiterminal (containerlast) og samlastere i samme område er også svært viktig. Det er videre ønskelig å ha areal for å håndtere vognlast og andre lasttyper. Hvorvidt godsterminal for jernbane og havn skal samlokaliseres er også et sentralt spørsmål som belyses i konseptvalgutredningen.*

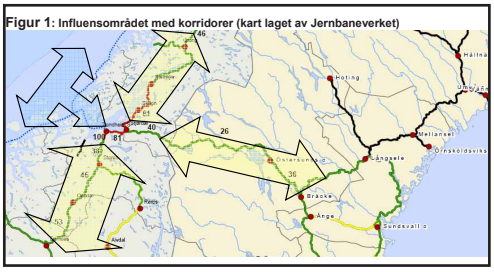
Følgende hovedkonsept evalueres:
<u>Konsept 0</u>
Dagens terminalarealer tilpasset for håndtere framtidens transporter. Innebærer en utvikling av Brattøra, pluss å vurdere funksjoner på Vestre kanalhavn og Marienborg i sammenheng og full satsning på Heggstadmoen (Heimdal) som både kombi- og vognlastterminal. Ytterligere utvikling i dagens terminaler beskrives også i et moderniseringskonsept som er forkastet pga manglende oppfyllelse av arealkravet.

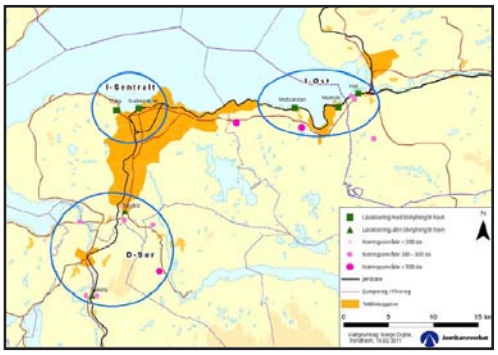
<u>Konsept D</u>
Delt løsning innebærer jernbaneterminal og havn lokalisert forskjellige steder. Samlastere forutsettes samlokalisert med jernbaneterminal samt at det skal være gode vegforbindelser til havn og hovedvegnett. For Konsept D gjenstår stedene Torgård og Søberg hhv. 15 og 25 km sør for Trondheim.

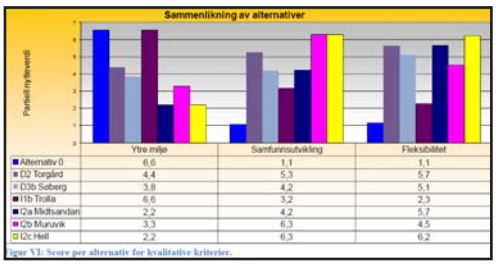
<u>Konsept I</u>
Integrert løsning innebærer at jernbane, havn og samlastere er samlokalisert. For konsept I gjenstår stedene Trolla nær Trondheim sentrum i fjellhall, Midtsandan 19 km, Muruvik 29 km og Hell 32 km øst for dagens Brattøra.

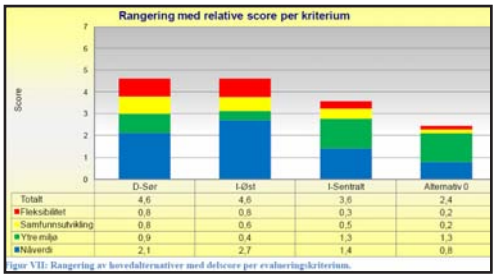
Konseptvalgutredningen anbefaler at både konsept D og Konsept I slik de er definert i konseptanalysen, kan legges til grunn for denne høringen. Det er ønskelig at høringsinstansene kommer med innspill både til metoder, konsept- og stedsvalg.

En KS1-prosess (ekstern kvalitetssikring av konseptvalgutredning) vil igangsettes i høringsperioden. Konseptvalgutredningen, KS1-rapporten og høringsmerknadene vil deretter ligge til grunn for regjeringens beslutning om videre prosess.









Det konseptuelle valget det skal tas stilling til er hvorvidt en ny godsterminal for jernbane skal etableres sammen med en containerhavn eller om havn og baneterminal kan være forskjellige steder. Etter analysene gjenstår 2-3 alternative steder innenfor områdene hhv. sør og øst for Trondheim.

Jernbaneverket mener valg av konkret lokalisering bør skje gjennom en konsekvensutredning etter plan- og bygningslovens bestemmelser. Det er bl.a. nødvendig med mer detaljerte undersøkelser (grunnforhold, miljø etc.) samt medvirkning av transport-, logistikkaktører og direkte berørte før en kan ta endelig stilling til konkret lokalisering av nytt logistikknutepunkt.

Etter at lokaliseringsalternativ er valgt kommer reguleringsplan.

Konseptvalgutredningen vil være et viktig innspill til neste Nasjonal transportplan 2014-2023.

I Formannskapapet 02.08.2011 vedtok Trondheim kommune følgende uttalelse til konseptvalgutredningen:

"Saken sendes Byutviklingskomiteen for innstilling til bystyret uten realitetsbehandling av saken:

1. Konseptvalgutredningen dokumenterer at dagens godsterminal på Brattøra er en utilfredsstillende løsning for å ivareta det økte kapasitetsbehovet for banetransport. Det er behov for å etablere et nytt logistikknutepunkt for hele Midt-Norge som vil legge til rette for at en mindre andel gods transporteres på veg.

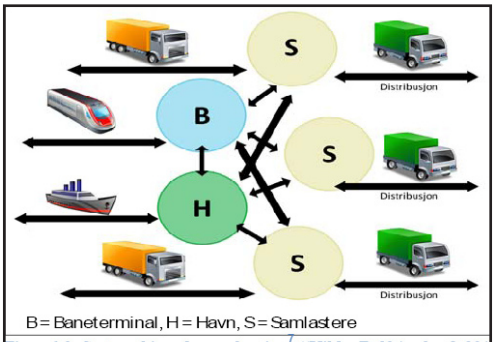
2. For Trondheim kommunes og hele regionens utvikling er det svært viktig å få på plass et nytt logistikknutepunkt så raskt som mulig.

3. Trondheim kommune slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om å videreføre både konsept D-Sør og I-Øst i prosessen.

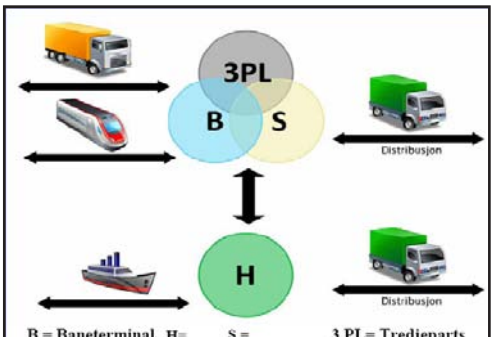
4. Trondheim kommune mener at et integrert konsept med samlokalisering av godsterminal, havn og samlastere synes å være den mest optimale og fremtidsrettede løsningen.

5. Trondheim kommune ser likevel positivt på at Torgård vurderes videre i prosessen som alternativ for lokalisering av godsterminal. Trondheim kommune vil bidra i en videre prosess for å vurdere konsekvensene av en eventuell lokalisering her.

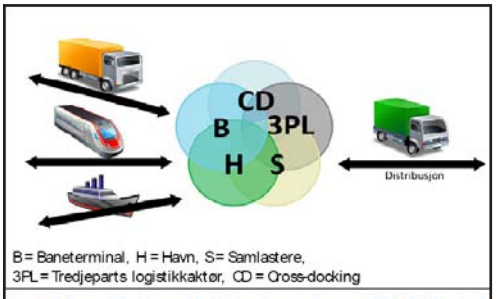
6. Trondheim kommune slutter seg til Jernbaneverkets anbefaling om ikke å videreføre konseptet I-sentralt (Trolla).



Figur 6-3: Systemskisse dagens løsning[7] /(Kilde: Rolf Aarland, 201



Konsept D /(Kilde: Rolf Aarland, 2010)/.



Figur 6-10: Systemskisse konsept, helhetlig og integrert konsept /(Kilde: Rolf Aarland,

7. Trondheim kommune forutsetter at det velges en lokalisering som gir minst mulig transportarbeid og energibruk.

8. Trondheim kommune mener det er viktig å se utflytting av godsterminalen fra Brattøra og mulig utflytting av deler av havnevirksomheten på Trondheim havn i sammenheng med pågående og framtidig byomforming.

9. Trondheim kommune mener det er viktig å se muligheter for framtidig havnestruktur i sammenheng med lokaliseringsalternativ for jernbanegodsterminal. Det er viktig at havneutvikling vurderes også for de delte alternativene."

Styret i Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS (TIH) behandlet høringsuttalelse til Jernbaneverkets KVU for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen i møte 14. juni 2011, og fattet følgende vedtak:

"Midt-Norge står overfor store utfordringer som følge av økningen av godsmengdene fremover.
Ved siden av at de økende godsmengdene skal håndteres, er det Stortingets og Regjeringens målsetting at større andel av gods skal overføres fra vei til bane og båt.

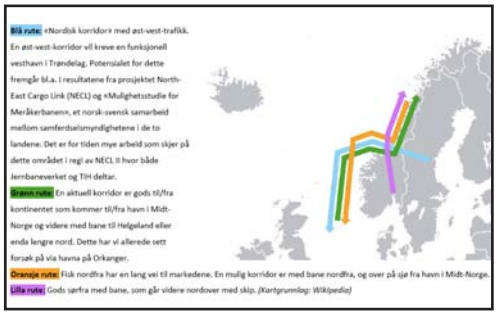
For å kunne oppfylle en slik målsetting er det nødvendig å tenke i et svært langsiktig perspektiv, gjennom en samordning på terminalsiden. Et logistikknutepunkt for bil, bane og båt er det konsept som best ivaretar de nasjonale føringer for samferdselspolitikken.

TIH har for sin del ansett Hell som beste lokalitet for et slikt anlegg.
En lokalisering på Hell vil falle sammen med en rekke andre midt-norske samferdselsprosjekter, samtidig som de næringsutviklingsmessige konsekvenser vil tjene regionen som helhet.

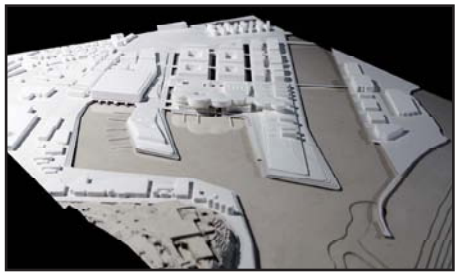
Styret vedtar på denne bakgrunn å oversende det fremlagte utkast som TIH's høringsuttalelse til Jernbaneverkets konseptvalgutredning for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen.

Styret ber om at TIH's høringsuttalelse stilles til disposisjon for eierkommuner og andre interesserte."

Valg av logistikknutepunkt vil kunne avgjøre utviklingen av havnefunksjonene på Nyhavna i framtiden.



4.3 Ocean Space Centre – Sintef/Marintek 2009-

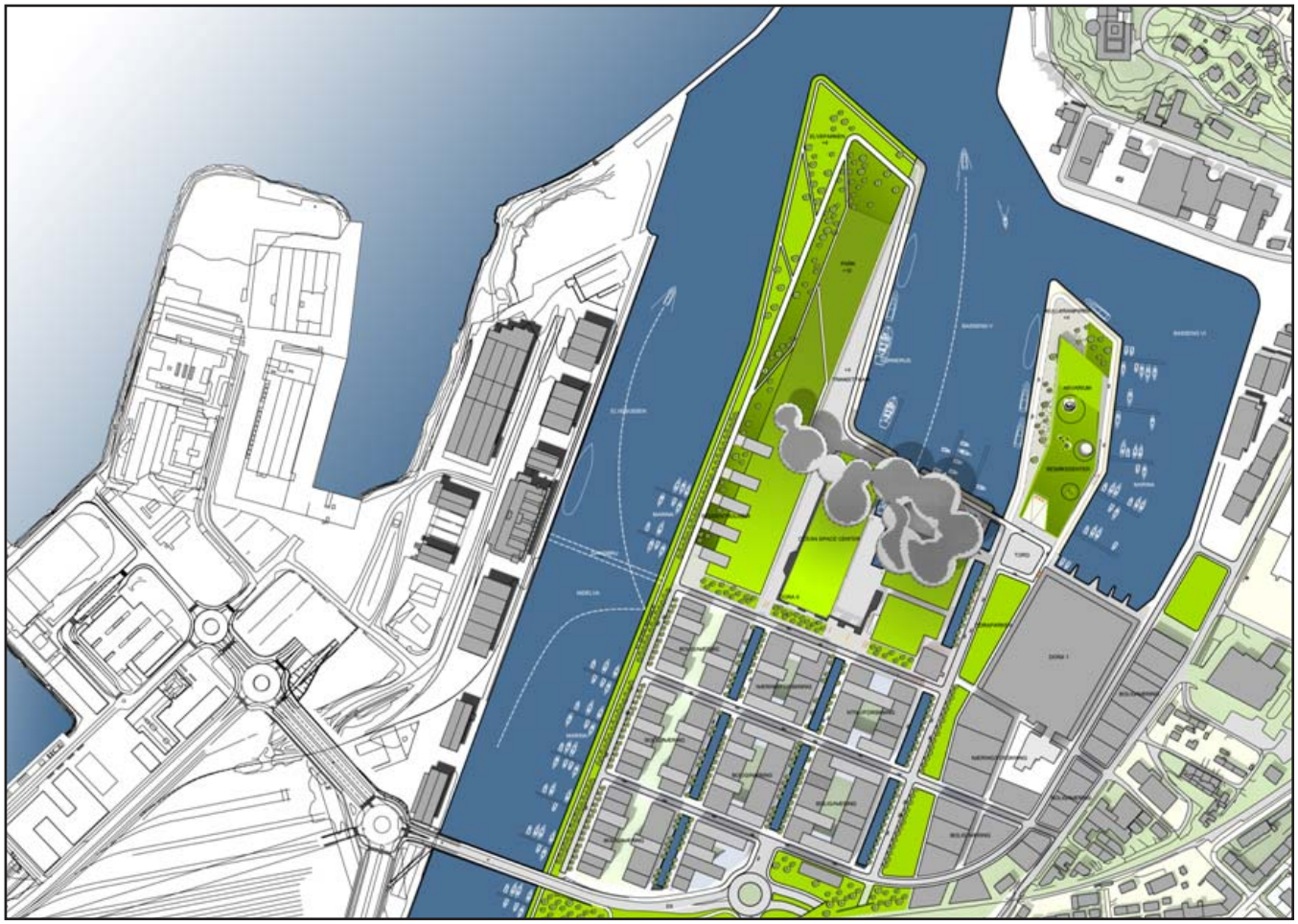


MARINTEK, NTNU og SINTEF har startet et utviklingsarbeid for å oppgradere nødvendig bygningsmessig infrastruktur for å kunne utvikle et bredt forsknings- og utviklingsmiljø innen havromsteknologi (Ocean Space Centre). Formålet med arbeidet er å bygge opp et forsknings- og utviklingsmiljø som blant annet retter seg mot shipping og maritim industri, energi og offshore industri, undersjøisk gruvedrift, samt sjømat.
Dette vil innebære offentlige investeringer i en størrelsesorden som krever at valg av konseptuel løsning (KL) og den endelige investeringsbeslutningen legges fram for politisk beslutning, og at beslutningsgrunnlaget kvalitetssikres gjennom ordningen med ekstern kvalitetssikring av store investeringsprosjekter (KS1-ordningen) før politisk behandling.

Forstudien til Ocean Space Centre ble levert Nærings- og handelsdepartementet i januar 2010.

Det overordnete kravdokumentet ble utarbeidet høsten 2010 og alternativanalysen skal leveres innen utgangen av mars 2011. Hele KS1-fasen vil kunne avsluttes i løpet av 2011.

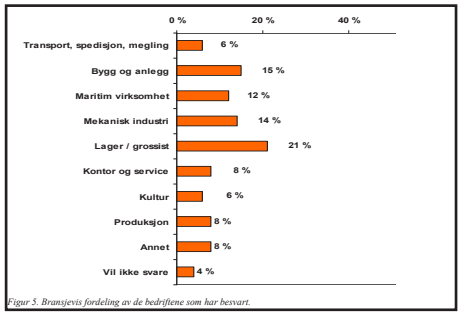
OSC peker på kontakt med fjord og by som avgjørende for å lykkes, og Nyhavna er valgt ut som foreløpig det mest attraktive alternativet



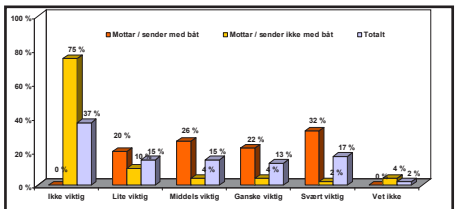
Illustrasjonsplan fra mulighetsstudie, Snøhætta arkitekter, 2010

4.4 Interessentkartlegging på Nyhavna - TIH 2008

Det er ca. 150 bedrifter på Nyhavna idag, hvor de fleste leier grunn av TIH med egne påstående bygg, mens andre leier lokaler av TIH. Lager- og grossistvirksomhet er dominerende aktivitet i tillegg til virksomheter innen bygg- og anlegg, mekanisk- og maritim industri.
TIH har gjort en interessentkartlegging på Trondheim havns eiendommer, samt omkringliggende bedrifter i området opp mot Lade/Lilleby. Dette omfatter flere bedrifter enn de 150 som er direkte lokalisert på havnas arealer. Resultatet av undersøkelsen viser at av 101 bedrifter, mente ca. 30 av bedriftene at det er viktig å være lokalisert nær Nyhavna. Ca. 50 bedrifter mente det er viktig å motta varer med båt, og 21 av dem mener båttransporten vil øke framover. Undersøkelsen viser at mange av bedriftene som deltok i undersøkelsen ikke er direkte havnerelaterte, og at det er viktigere å ligge nært E6 enn ved havn. I tillegg nevnes nærhet til Midtbyen og kunder som vesentlige attraksjoner ved lokaliseringen. Mange av tomtene har en ekstensiv utnytting og det er muligheter for en vesentlig mer effektiv arealbruk.

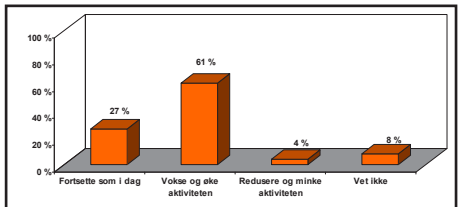


Figur 5. Bransjevis fordeling av de bedriftene som har besvart.



Figur 7. Hvor viktig er båttransporten for virksomheten?

Det er tre miljøer som kan karakteriseres som "næringsclustere" på Nyhavna: sement/mørtel-leverandører; metallbearbeiding og lager/grossistvirksomhet. Særlig innen metallbearbeiding har trolig samlokaliseringen og nærheten til havnefunksjonen betydning for bedriftene. De største bedriftene benytter skipstransport i stor utstrekning, mens de mindre bedriftene fungerer dels som under, spesial- eller supplerende leverandører. Sement/mørtelbedriftene fraktet i 2007 175 000 tonn over kai. Dette utgjør mer enn halvparten av all tonnasjen over Nyhavna samme år.
Mye av transporten går også på trailer, men lastemengden blir stor på båt, selv om trafikken er liten. Området vil også få bedret tilgjengelighet når ny tunnel fra E6 kommer ut på Nyhavna.



Figur 9. Hvilke fremtidsplaner har deres virksomhet på Nyhavna?

produkt	tonn	bedrift	
		lokalisert på Nyhavna	øvrig lokalisering
Sand	45 000	Unicon	
Salt	22 000	Saltimport	
Aske	17 000	Retura	
Skrapjern	8 000	Veolia	Trondheim E-verk
Stål	45 000	Norsk Stål, Rukki	E. A. Smith
Sement	130 000	Norcem, Trondheim Mørtelverk	
Takstein	15 000	LaFarge	
Isolasjon	27 000		Rockwool
Sukker	5 000		Nidar
Div bygningsartikler	10 000		

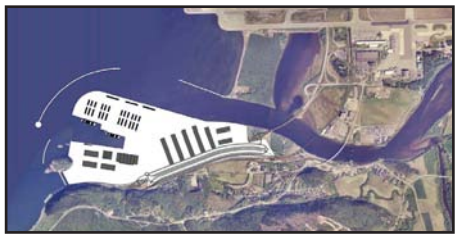
Tabellen viser at storparten av tonnasjen som går over Nyhavna er til virksomheter som har tilhold på Nyhavna. Men tilgang til kai er også vesentlig for bedrifter med annen lokalisering. F.eks. forbrenningsanlegget på Heimdal (Trondheim E-verk) som genererer 17 000 tonn aske som skipes til Langøya for deponering av farlig avfall.

Enkelte bedrifter har særskilte behov som gjør at lokalisering på Nyhavna er spesielt viktig. Av disse er Trondheim Maritime Senter og Norsk Stål sentrale virksomheter vi har valgt å se nærmere på.

I dag er imidlertid kanskje den viktigste næringsvirksomheten knyttet til kultur og formidling gjennom etableringen av ABM-senteret. Mange kunstnere og småbedrifter innen grafisk design og reklame er også lokalisert her.

4.5 Fremtidsbilder - TIH 2009

Dette dokumentet hadde undertittel *"Scenariotenkning som strategisk verktøy i utviklingen av TIH"* og videre *"Midt-Nordens transportknutepunkt - et fremtidsrettet og nyskapende miljøkonsept"*. Scenariene diskuteres i forhold tre situasjoner; statisk, dynamisk og uten grenser, og tar i hovedsak for seg en lansering om et nytt logistikknutepunkt som dermed kan frigjøre Trondheims havnearealer til annen byutvikling. Hovedforslaget var et nytt logistikknutepunkt på Øysand, men også Hell ble foreslått som et alternativ. Videre utvikling av Nyhavna i forhold til de tre scenariene ble bare i liten grad beskrevet.



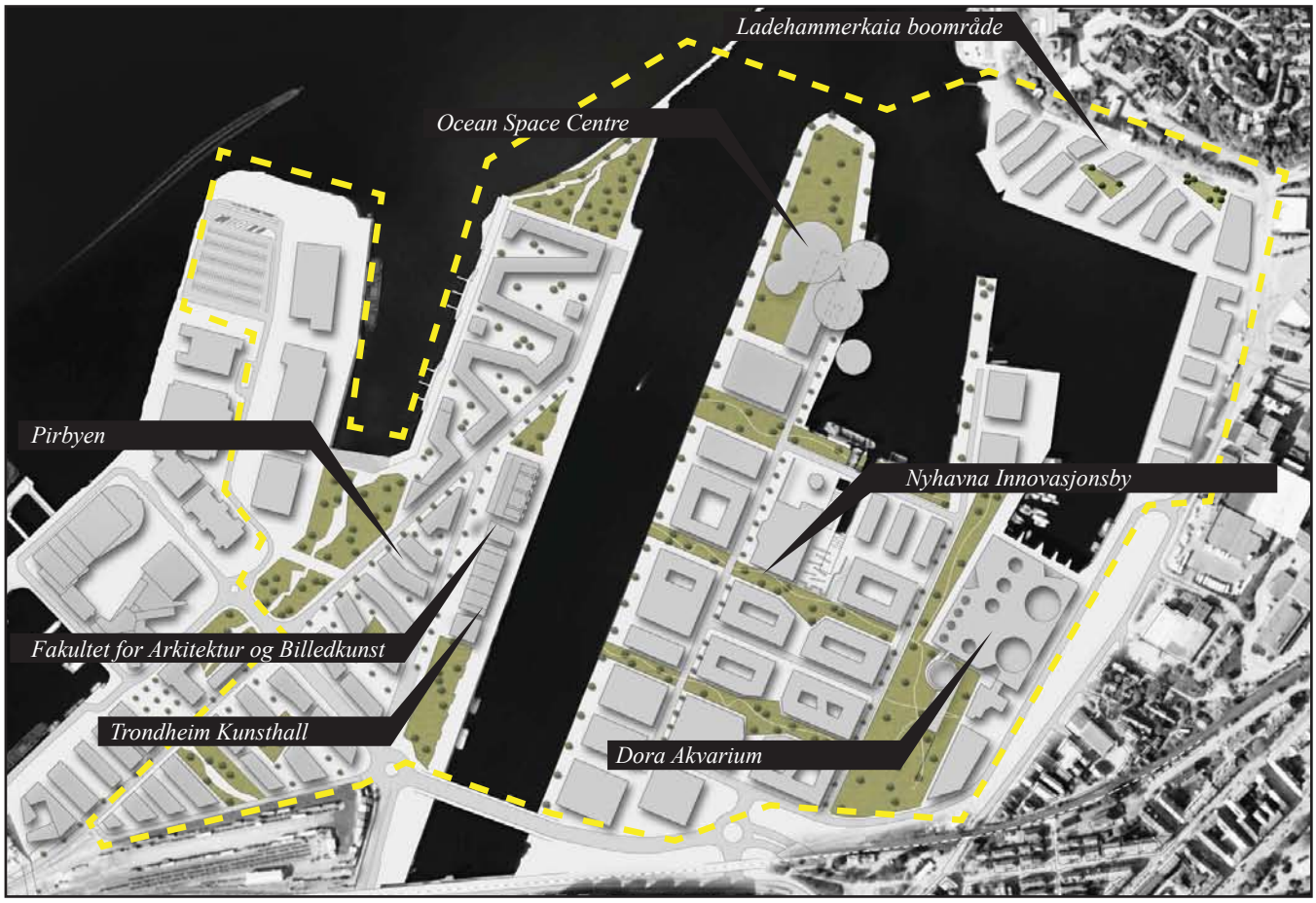
4.6 Midt-Nordens logistikknutepunkt - TIH 2010

Denne rapporten må betegnes som en videreføring av dokumentet "Fremtidsbilder" året før, og hovedforslaget til en ny lokalisering av et logistikknutepunkt er nå en delt løsning mellom Hell og Muruvik.
Selve logistikkterminalen med mulig omlastning mellom bil, båt og bane forslås lagt til Hell, mens Muruvik foreslås som en industrihavn hvor dagens sjørelaterte bedrifter på Nyhavna kan få plass.

Der forrige rapport ikke diskuterte inngående for hvordan havnearealene kunne utvikles, er det dette som er denne rapportens hovedfokus. Ved en utflytting av godsterminalen og tyngre havnevirksomhet fra Trondheim (gjenstående bare med persontrafikk), foreslås en full transformasjon og nybygging på kanalhavna, dagens havnearealer på Brattøra (Pir II) og hele Nyhavna.
Pir II foreslås utbygd med boliger, med næringsarealer på bakkeplan mot kaien langs Nidelva og offentlige institusjoner.

Nyhavna foreslås utviklet til å bli et kultur- og nyskapningsområde med fokus på forskning og nye typer arbeidsplasser. I tillegg foreslås et betydelig antall boliger, tilretteleggelse for Ocean Space Center og et nytt akvarium på taket av Dora 1.

På Nyhavna viser forslaget en utbygging på ca 460 000 m2, bestående av ca 90 000 m2 for kultur, ca 300 000 m2 til næring og ca 70 000 m2 til bolig (ca 850)

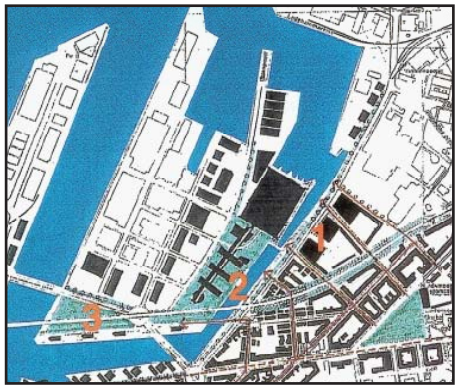


Illustrasjonsplan fra mulighetsstudie, JSTArkitekter, 2010

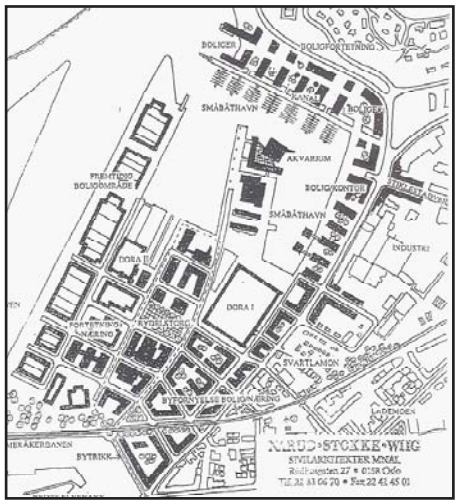
5 Andre innspill

5.1 Visjoner/mulighetsstudier 1997 - 2010

Framtidsbilder, Trondheim 2030, Trondheim kommune 1997
Rapporten Framtidsbilder, Trondheim 2030 fra 1997 pekte på diverse byutviklingsområder i Trondheim, bl a Nyhavna. Hovedbudskapet for denne mulighetsstudien var å vise potensialet som oppstod for Nyhavna som byutviklingsområde som en følge av anleggelsen av Nordtangenten (Nordre Avlastningsveg). Mulighetsskissen foreslo å gjenskape den historiske strandlinjen ved å innføre en kanal, skape bedre forbindelser mellom den eksisterende byen og Nyhavna ved å løfte jernbanen opp på pilarer, etablere flere nye gang- og sykkelbroer inn til området, samt starte en begynnende transformasjon i et grønt belte langs den nye kanalen.



Narud Stokke Wiig 1998
På eget initiativ utarbeidet sivilarkitekt Ole Wiig, partner i arkitektfirmaet Narud Stokke Wiig, en visjon om en utvikling av deler av Nyhavna til andre formål enn havnerelatert næringsvirksomhet. Hovedpunktene i forslaget var at det er en økt interesse for byliv og urban rekreasjon, at sentrum vokser og at Nyhavna har en god beliggenhet mht sol, utsikt og nærhet til eksisterende byfunksjoner.
Videre foreslås Nyhavna utviklet i faser, som en økologisk bydel med forsterket grønnstruktur, miljøvennlige energiløsninger og en bedret tilgjengelighet, med flere krysningspunkter av jernbanen og anleggelse av bytrikk.



Ny fergeforbindelse Fosen - Trondheim, Asplan Viak AS 2007
Etter oppdrag fra en rekke Fosen-kommuner og Trondheim kommune utførte Asplan Viak en utredning om muligheten for en byferge mellom Vanvikan og Nyhavna i 2007 (som en erstatning for dagens ferje mellom Flakk og Rørvik). Utredningen skulle belyse:

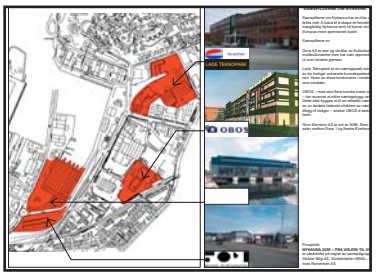
- Reisetid og reisekostnader med og uten bil, samt tyngre kjøretøy til de mest aktuelle reisemålene
- Antall biloppstillingsplasser og arealbehov i Nyhavna
- Forslag til fergeleieplassering og havnefasiliteter i Nyhavna
- Kapasitet i forhold til hovedvegnettet

Utredningen ble sett i sammenheng med muligheter for utfylling av havnebassenget for et framtidig deponi for forurensede bunnsedimenter.

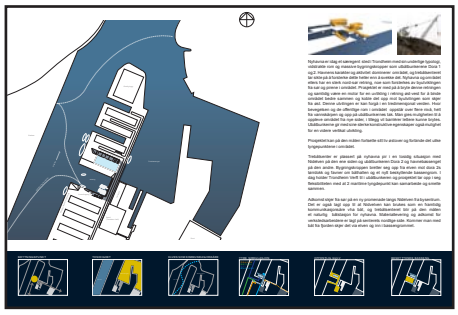
Bygglarm - Nyhavnaregjeringen, 2008
I forkant av musikkarrangementet Bylarm 08, ble det nedsatt en egen "regjering" for Nyhavna, bestående av en rekke kjente trondhjemmere. Disse utarbeidet et manifest som bl a sa:

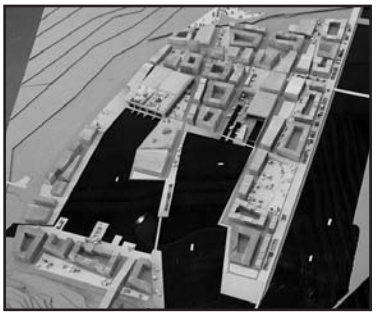
- Nyhavna skal gjøres badbar - også om vinteren
- Boliger, uteliv, produksjonslokaler skal blandes
- Dora 1 og 2 skal være levende monumenter i bydelen
- Det skal etableres frie allment tilgjengelige scener
- Bedriftene skal ikke være en del av en kjede eller franchise
- Nyhavna skal være et senter for ny bruk av tre

Nyhavna 2030 - fra visjon til virkelighet, NSW 2008
På oppdrag fra Dora AS, Lade Teknopark, OBOS og Rom Eiendom, utarbeidet arkitektkontoret Narud Stokke Wiig en visjonsstudie for en full transformasjon av Nyhavna og de tilliggende områdene.
Prosjektet beskriver muligheten for en miljøvennlig urbanisering med en blanding av næring og bolig, fremfor en miljøbelastende og forurensende byspredning.
Visjonen argumenterer for en frodig helhetlig plan med vakre byrom, som inviterer til aktivitet hele året og til alle døgnets tider.
Videre påpeker arbeidet et behov for en plankronologi for å kunne legge brikkene på plass i riktig rekkefølge. En ny og helhetlig næringspolitikk og en plan for nye alternative næringsarealer bør gå hånd i hånd med utviklingen på Nyhavna.



Studentarbeider



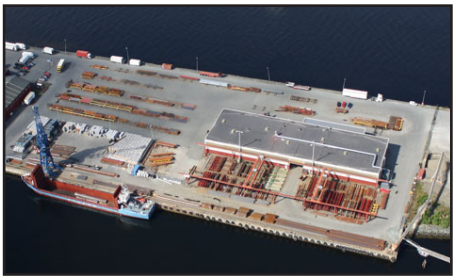


Diplomarbeider fra 2009 og 2010; Tom Auger, Nasjonalt trebåtsenter i Trondheim
Erik Gya Jacobsen, Byutvikling på Nyhavna

5.2 Diverse avisoppslag 2008 - 2011

Debatten om Nyhavna har pågått lenge, men har særlig kommet opp med jevne mellomrom de siste to årene. Sommeren 2008 var det bl a en stor prinsippiell debatt i Adresseavisen mellom daværende kommunaldirektør for byutvikling og havnedirektøren. Hovedoppslaget var "Spillet om Nyhavna". Etter oppstart av kommunedelplanarbeidet høsten 2009, har særlig planene om utvidelsen av Norsk Stål ytterst på Transittkaia, preget oppslagene.

Siste uke av 2010 og første uke i 2011 har vært preget av daglige artikler om en ønsket ny utvikling av Nyhavna, samt motsvar til disse oppslagene.



Byomforming på Nyhavna:
- Gunstig for bedriftene
Planen for Nyhavna blir som et kinderegg, vi sikrer industrien på en bedre måte, vi åpner et sentralt område for boliger og Trondheim blir mer attraktiv som by
Kunnskap og byutvikling
Mulig løsning på Nyhavna
Adressa-dokument
Tror ikke LO-medlemmene er enige med Byrkjeflot
- Her skal den nye havna i Muruvik ligge
Kampen om arealene
Spillet om Nyhavna
Politikere som ikke tør
Fremtidskursen må stakes ut nå
Nyhavna – fortid og fremtid
Over og ut med monsterhallene
Betinget positiv til nye stålplaner
En reaksjoner LO-leder
Varsler krig om Nyhavna
Ønsker Nyhavna-innspill velkommen
Merkevaren Trondheim
Trondheim Ap vil omskape Nyhavna til boligområde
Snuoperasjon på havna
Bedrifter kan fl
Boliger og innovasjon
– Fantastiske muligheter

6 Planprosess

6.1 Framdrift

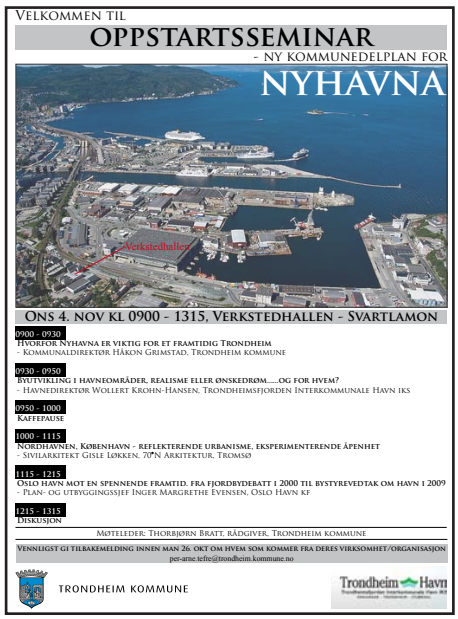
Planarbeidet ble startet opp våren 2009, med etablering av en prosjektgruppe bestående av representanter fra ulike enheter i Trondheim kommune og to representanter fra Trondheim Interkommunale Havn.

En styringsgruppe bestående av havnedirektøren, kommunaldirektøren for byutvikling og byplansjefen ble også etablert.

Sak om oppstart av planarbeidet ble vedtatt i bygningsrådet 16.09.09.

I bygningsrådsmøte 15.02.2011 ble planprogrammet enstemmig vedtatt lagt ut til høring.
Gjennomført prosess og videre framdrift:

	høst 09	2010	feb 11	mar 11	apr 11	mai 11	jun 11	sep 11	okt 11	nov 11	des 11	jan 12
Sak oppstart	16/9											
Oppstartsseminar	4/11											
Planprogram - utleggelse høring			15/2									
Planprogram - høring												
Fastsettelse av planprogram												
Seminar med referansegruppen												
Studietur												
KU - planforslag												



Utarbeidelsen av en ny kommunedelplan vil være første steg i en langsiktig planprosess for Nyhavna.
Det finnes mange usikkerhets-momenter i forhold til tidsperspektiver for avgjørende valg; f eks nytt logistikknutepunkt og eventuell etablering av Ocean Space Center.
Kommunedelplanen må uansett følges opp med mere detaljerte planer, enten som egne reguleringsplaner innenfor området eller som en mer samlet områdeplan.
Ved en stor grad av transformasjon bør disse planene være som resultat av en eller flere byplankonkurranser eller som et åpent parallelloppdrag (tilsvarende prosess som for Brøset)

6.2 Medvirkning

Et oppstartsseminar ble avviklet 04.11.2009. Her var Nyhavnas bedrifter, referansegruppen og andre som kan ha interesse for planarbeidet på Nyhavna, invitert.

28.04.2011 ble det gjennomført et samrådsmøte med de viktigste interessentene i området. Aktørene var tidligere tilskrevet med forespørsel om deltagelse i en referansegruppe. I løpet av høringsperioden ble referansegruppen utvidet med ytterligere 5 aktører.

Ved utarbeidelse av scenariealternativene vil det bli holdt åpne møter, nye møter med referansegruppen, samt egne prosesser med barn og unge.

Følgende instanser er blitt tilskrevet og bedt om å oppnevne sin representant til referansegruppen:

- *Lademon velforening*
- *Svartlamon beboerforening*
- *LO*
- *NHO*
- *Statens Vegvesen Jernbaneverket*
- *Rom Eiendom*
- *Kystverket*
- *Næringsforeningen (to repr)*
- *Sør-Trøndelag Fylkeskommune*

6.3 Forholdet til andre planprosesser

	2011		2012		2013
	1. halvår	2. halvår	1. halvår	2. halvår	
Kommunedelplan Nyhavna	høring planprogram	Konsekvensutredning	Planforslag kommunedelplan	Prosess tilpasset valgt alternativ for logistikknutepunkt/omr plan	
IKAP	Vedtatt 1. utkast planforslag	Koordinert videre fremdrift ift arbeidet med logistikknutepunktet			
Logistikknutepunkt	høring KVU-rapport (feb)	KS 1 prosess + regjeringsbeh	Konsekvensutredning for valgt(e) alternativ		Inn i NTP 2014-23/reg planl
Ocean Space Center	høring KVU-rapport (feb)	KS 1 prosess + regjeringsbeh	Konsekvensutredning for valgt(e) alternativ		På statsbudsjettet?

7 Konsekvensutredning

7.1 Utredningsarbeidet

Hensikten med arbeidet med en ny kommunedelplan er å få vedtatt overordnede langsiktige strategier og rammer for videre utvikling av Nyhavna.

Mandat for planarbeidet, beskrevet i sak; Nyhavna kommunedelplan - oppstart av planarbeidet (bygningsrådet 16.09.09) sier bl a:
"Kommunedelplanen skal vise en framtidig byutvikling av Nyhavnaområdet der områdets status som nasjonalhavn og samvirket mellom en byutvikling og havnefunksjoner må ivaretas i henhold til;

- *framtidig utvikling av Trondheim Interkommunale Havn*
- *Trondheim kommunes strategier for byutvikling.*

Arbeidet med kommunedelplanen skal være en bred og åpen prosess hvor alle med interesser i utviklingen av området deltar. Prosessen skal ivareta behovet for en møteplass mellom berørte aktører."

En full transformasjon av havneområdene i Trondheim (Brattøra og Nyhavna) er avhengig av flere viktige faktorer, spesielt lokaliseringsspørsmålet for nytt logistikknutepunkt. Beslutningen om nytt logistikknutepunkt forventes å foreligge i 2012, men signaler om konsept (hel eller delt løsning), forventes å foreligge i andre halvdel av 2011.
Samtidig pågår endringer i mindre skala i dag; Trondheim Maritime senter, 2. byggetrinn ved Dora 1 og ny brannstasjon. Strukturendringer av ulike bransjer og mulig tilbud om lokalisering ved andre havneanlegg kan også tilsi at man bør ha en planberedskap som sikrer en etappevis transformasjon, overordnede infrastrukturelle grep, offentlig tilgjengelighet, siktlinjer, romlig organisering av ny bebyggelse etc, også i en situasjon der deler av området er avsatt til havnerelaterte virksomheter.
Nyhavnas framtid som havn kan også delvis betraktes uavhengig av spørsmålet om nytt logistikknutepunkt. I rapporten "Midt-Nordens Logistikknutepunkt - det helhetlige grepet", des 2010, pekes det på anleggelse av Muruvik som en industrihavn, hvor virksomheter fra Nyhavna kan få plass. Det påpekes imidlertid også at nærheten til et nytt logistikknutepunkt på Hell kan gi store muligheter for et fruktbart og effektivt samvirke.

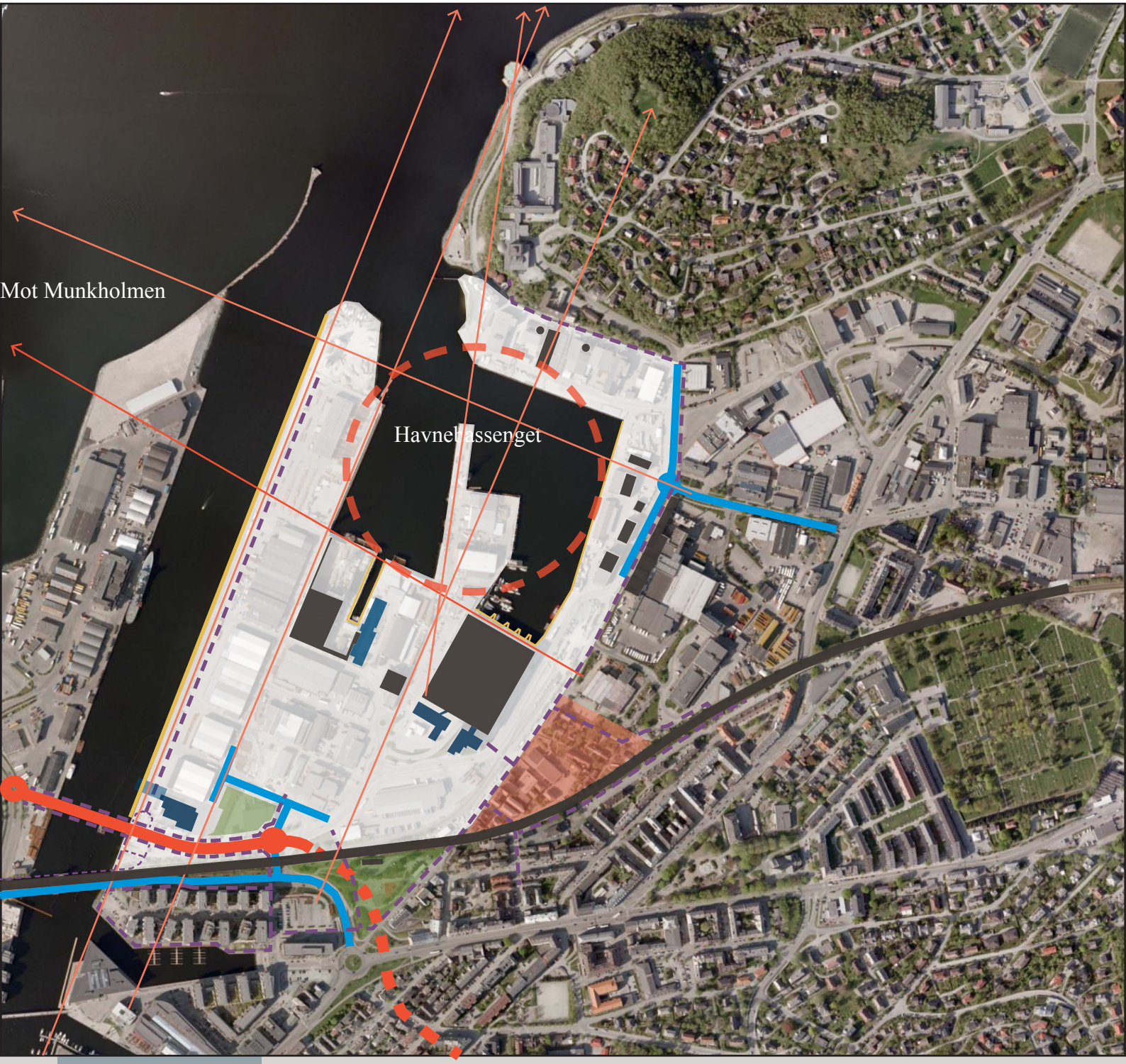
For å gi rom for langsiktig utvikling i et 30-års perspektiv, er det dermed viktig å sikre at kommunedelplanen er overordnet, robust og fleksibel. Inntil avklaring om nytt logistikknutepunkt foreligger bør dermed flere muligheter utredes.

Konsekvensutredningen gjennomføres dermed som en åpen prosess hvor to ulike fremtidsscenarier utredes opp mot dagens situasjon; *0-alternativet*. Alternativene *1 - delvis transformasjon* og *2 - full transformasjon*, er tilsvarende TIH`s scenarier fra 2009, der kalt *dynamisk* og *uten grenser.*

7.2 Konstituerende elementer

STRUKTURERENDE ELEMENTER SOM GIR PREMISSER FOR SCENARIER/MULIG TRANSFORMASJON

- Primære bygningselementer av antikvarisk verdi som skal/bør bestå
- Nye eller planlagte bygningselementer som skal/bør bestå
- Nye eller planlagte grøntområder som skal/bør bestå
- Svartlamon byøkologiske forsøksområde som skal/bør bestå
- Hovedvegsystem - E6-øst
- Primærvegsystem
- Eksisterende eller planlagt gang- og sykkelveisystem
- Kaikanter som skal/bør bevares
- Etablerte siktlinjer og strukturerende retninger som skal/bør bevares



7.3 Scenariealternativer

O-alternativet; dagens situasjon - referansesituasjonen
Alternativ 0, referansealternativet, forholder seg til dagens situasjon.
I kommunedelplanen for Havna (1995) er arealet avsatt til havnearealer og noe næring, men det største arealet er avsatt til en kombinasjon mellom havn og næring (tung virksomhet).
Dersom dagens situasjon opprettholdes må en forvente en viss utvikling både av havnearealene og mot en generell byutvikling der arealene fortettes, men TIH administrerer og forvalter arealene som i dag.

Alternativ 1 - delvis transformasjon
I dette alternativet skal det forsatt være havn/havnerelaterte virksomheter på Nyhavna, mens det i tillegg skjer en transformasjon til mer arbeidsintensive og/eller publikumsrettede virksomheter på arealer som ikke nyttes av havna. Det må tas utgangspunkt i at havnedelen av området må drives mest mulig effektivt og at miljø- og sikkerhetskravene oppfylles. I dette alternativet forutsettes en modernisert industrihavn med i hovedsak bulklast (som i dag). Det er viktig å ha tilstrekkelig sammenhengende arealer til virksomhetene som er avhengig av havn og at trafikkarealer og manøvreringsarealer er tilfredstillende.
I hovedsak vil funksjoner som kan kombineres med havn, være institusjoner innen kultur, kunnskap, helse og velferd, samt alle typer arbeidsintensiv næringsaktivitet. Etablering av Ocean Space Center innenfor et slikt scenario vil bli utprøvd. Etablering av boliger kan vurderes i en situasjon der scenariet betraktes i en strategi for en etappevis utbygging og som lar seg forene med akseptable støyforhold.

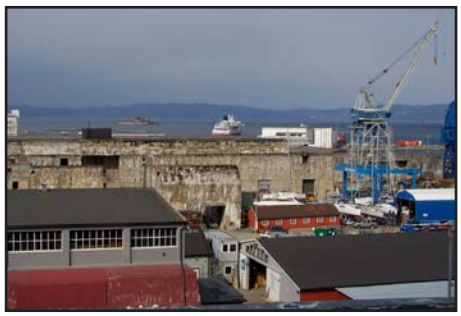
Alternativ 2 - full transformasjon
I dette alternativet forutsettes det at all havnevirksomhet lokaliseres til et annet sted i Trondheimsregionen. Det betyr at all havneaktivitet flyttes ut fra Trondheim, med unntak av persontrafikk. Dette vil gi andre forutsetninger for byutvikling bl a også på Brattørasiden av Nidelva. Byutviklingskrav som høy arealutnytting og fortetting vil gjelde, og det vil kunne være aktuelt med en høy andel boligbebyggelse. Den sørlige delen av Nyhavna ligger innenfor kollektivbuen, der det er ønskelig med arbeidsplassintensive virksomheter.
Med alternativet full transformasjon ønskes en endring av arealbruk og bebyggelse, fra dagens situasjon til en bymessig karakter.

Ulike muligheter for alternativ 1 - delvis transformasjon, der arealfordeling mellom havnerelatert virksomhet og en mer arealintensiv transformasjon er avsatt til ulike områder.

7.4 Utredningstema

Scenariealternativene vil i prosessen for å finne anbefalte robuste og fleksible retningslinjer for innhold i en ny kommunedelplan, gjennomføres som mulighetsstudier, som hver for seg testes ut i forhold til et begrenset sett av utredningstema. Hovedfokus vil være arealbruk, utforming og strategier for utbyggingstrinn. Noen utredningstema kan også være generelle eller allmenngyldige for alle scenarier. Utredningstemaene bygger i stor grad på de samme tema som det er gjennomført analyser for i eksisterende situasjon.

De vesentlige konsekvensene av mulighetsstudiene for de ulike scenariene skal vurderes og beskrives. Innhenting av ny kunnskap begrenses til det som er beslutningsrelevant.



På kommunedelplannivå er dokumentasjonsbehovet knyttet til kunnskap som gjør det mulig å prioritere og gjøre verdivalg for en ønsket utvikling.

Utredningstema	Innhold/problemstillinger Metode/utredningsform
Konsekvenser for natur og miljø	
Landskap, grøntstruktur og biologisk mangfold	Vurdering av grøntanlegg og biologisk mangfold iht overordnet grøntstruktur og landskapsinnpassing. Videre landskapsanalyser videreføres fra foreliggende registreringer.
Friluftsliv, folkehelse og arealer for barn og unge	Vurdering av sammenheng i tur- og sykkelvegnett og andre tiltak som kan fremme befolkningens helse, og motvirke sosiale helseforskjeller, samt bidra til å forebygge kriminalitet. Vurdering av idrettsanlegg og friområder, stillesoner og tilrettelegging for fysisk aktivitet med generell fokus på tilstrekkelig store arealer for ungdom.
Klimaforhold/lokalklima/ klimaendringer	Vurdere verktøy/modeller for gjennomføring av klimaregnskap. Vurdere lokalklimatiske forhold med fokus på om vindforhold vil få konsekvenser for uterom. Vurdere tilpasninger/konsekvenser for mulige framtidige klimaforandringer, herunder havnivåstigning.
Grunnforhold	Kvalitetsikring og videreutvikling av gjeldende geoteknisk rapport om områdets geotekniske stabilitet. NVEs retningslinjer 2/2011 om *"Flaum og skredfare i arealplaner"* legges til grunn for utredningen.
Forurensing i grunn/sjø	Helhetlig tiltaksplan for opprydding i forurenset sjøbunn, samt nødvendige tiltak mot spredning fra grunnforurensning på land til sjø, ferdigstilles våren 2011. Endring i arealbruk kan utløse strengere krav til opprydding i sjø enn fortastt havnedrift,og må derfor utredes spesielt.

Luftkvalitet og støy	Luftforurensning og støy utredes for scenariene i forhold til forurensningsforskriften, T-1442 og nasjonale og lokale mål. Utredningene tar utgangspunkt i trafikkbelastning og eksisterende og ny næringsvirksomhet. Belastning for influensområdet skal synliggjøres.
Miljømål	Utarbeidelse av miljømål og miljøoppfølgingsprogram iht kvalitetskriteriene for pilotprosjekter i programmet Framtidens byer.
Overvannshåndtering	Vurdering av strategier for overvannshåndtering og muligheter for bruk av ulike åpne løsninger. Norsk Vanns rapport 162/2008; *"Veiledning i klimatilpasset overvannshåndtering",* legges til grunn for utreningen Vurdering av analyseverktøy for beregninger av grønnytefaktor.
Bylandskap, byform og arkitektur	
Arealbruk og tetthet	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 og funksjonsfordeling med andre kjente havneutbygginger.
Bebyggelsesstrukturer og typologier	Vurdering av ulik bebyggelse, byggehøyder, volumer og tomtestruktur i forhold til de ulike scenarier. Vurdering av nær- og fjernvirkninger.
Uterom, siktlinjer, offentlig tilgjengelighet og universell utforming	Vurdering av ulik romlig organisering, utsyn, uterom og potensiell programmering av disse i forhold til de ulike scenariene. Vurdering av tilgjengelighet og tiltak for å ivareta krav om universell utforming.
Transformasjonspotensiale for eksisterende bygningsmasse	Overordnet vurdering av bygningsmessig tilstand på eksisterende bebyggelse. Vurdering av potensiale for oppgradering/ny bruk og evt påbygging. Vurdering/kartlegging av evt miljøgifter i bygningsmassen.
Kulturminner	Vurdering av tilstand og potensiell endret/utvidet bruk. Vurdering av hensiktsmessig analyse/strategi/planverktøy for å sikre kulturminnenes rolle i framtida (Kulturminneplan).
Kunst og kultur	Vurdering av mulige utsmykningsstrategier i sammenheng med plan for estetisk utforming av havneområdene. Vurdering av kunsthall. Utarbeidelse av et kulturoppfølgingsprogram og vurdering av strategier for temporære kunst- og arkitekturprosjekter. Ytterligere kartlegging av ressurser i nærområdet.

Infrastruktur	
Transportsystem - veg, g/s, kollektivtrafikk og parkering	Vurdering av sammenheng i systemer; hierarki, trafikksikkerhet, både for bil, gang- og sykkeltrafikk og kollektivtrafikk, samt vurdering av parkeringsløsninger. Vurdering av reisemiddelfordeling mellom ulike transportformer ved de ulike scenariene, relatert til arealformål, utnyttelsesgrad og struktur.
Havneforhold	Vurdering av tilstand og mulig utbedring av kaiforhold.
Samfunnsmessige konsekvenser	
Eksisterende bedrifters fremtidige lokaliseringsbehov/ Trondheim havns forvaltning av økonomiske samfunnsinteresser	Vurdering av potensielle strukturendringer i ulike næringer og mulige økonomiske og miljømessige konsekvenser for lokalisering av bedrifter andre steder. Vurderingene må bygge videre på "Interessentkartlegging på Nyhavna", utført av TIH, 2008, strategiske næringsplaner og IKAP`s videre arbeid.
Risiko og sårbarhetsanalyse	Omfang og tema vurderes i forhold til mulighetsstudiene for de ulike scenariene. Vurdering av sannsynlighet og konsekvenser skal basere seg på veiledningsmateriale fra DSB, inkludert framtidig havstigningsnivå.