

Saksframlegg

Kommunedelplan for Nyhavna, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 12/14816

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til kommunedelplan for Nyhavna.

Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:5000, datert 4.2.2016, bestemmelser og retningslinjer, datert 12.2.2016 og planbeskrivelse, datert 8.2.2016, alle merket Trondheim kommune.

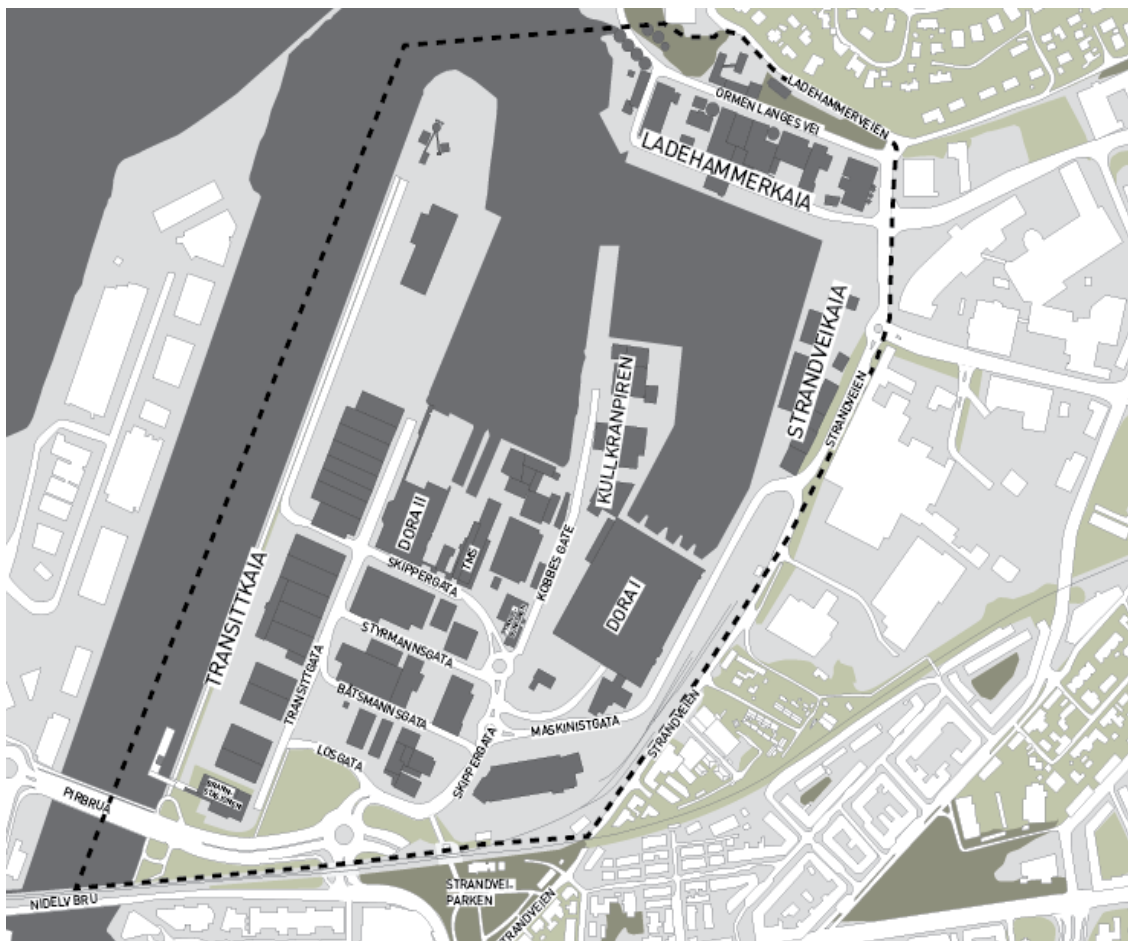
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-15.

SAMMENDRAG

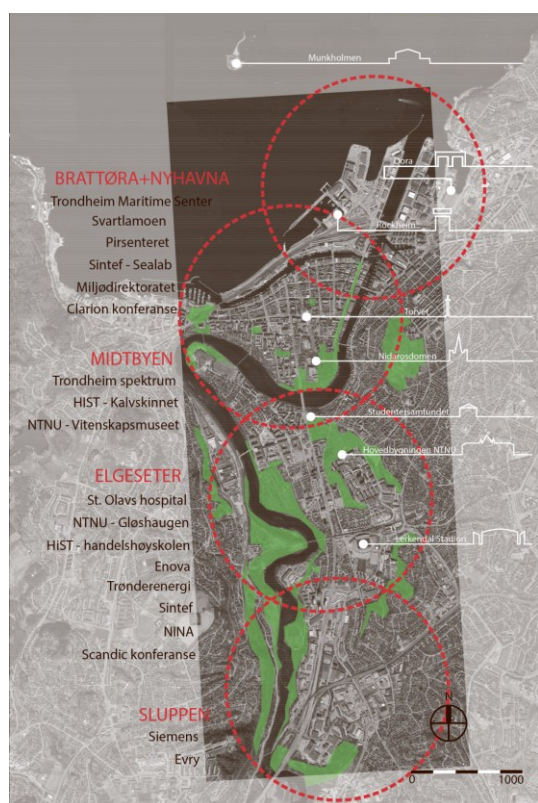
Nyhavna inngår som et av de viktigste byutviklingsområdene i Trondheim, med potensial for en bymessig utforming med høy kollektivtilgjengelighet og nærhet til Midtbyen. I henhold til overordnet plangrunnlag; kommuneplanens areal- og samfunnsdel, Miljøpakken og kommunens energi- og klimahandlingsplan, vil en omdanning av Nyhavna virke positivt i regionen, tilliggende bydelsområder og også bidra til en styrking av Midtbyen som regionens identitetsbærer og viktigste handels- og kultursentrum.

Hensikten med kommunedelplanen er å sikre overordnede, langsiktige strategier og rammer for en omdanning av Nyhavna fra industrihavn til sentrumsformål, samtidig som langsiktige behov for havnevirksomhet i området blir ivaretatt. Øvrig behov for havneareal ellers i Trondheim er under utredning av Trondheim Havn.

Kommunedelplanen følger opp hovedmålene i Kommuneplanens samfunnsdel 2009 – 2020 om å utvikle byen til en internasjonalt anerkjent teknologi- og kunnskapsby, en bærekraftig by der det er lett å leve miljøvennlig og en inkluderende og mangfoldig by.



Planavgrensning og eksisterende situasjon



Kunnskapsaksen strekker seg fra Sluppen via Tempe, Elgeseter og Midtbyen til Brattøra og Nyhavna.

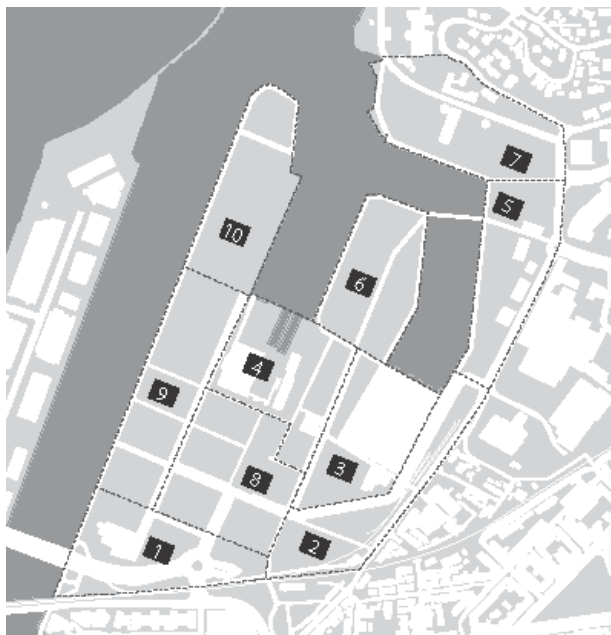
Nyhavna inngår i *Kunnskapsaksen* som er lansert som et viktig byutviklingsgrep for Trondheim. I samspillet med teknologi- og kunnskapsmiljøene har byen et unikt potensial for å videreutvikle seg som en internasjonal teknologi- og kunnskapsby.

Kunnskapsaksen er det mest tilgjengelige området for alle som bor i kommunen. Med etableringen av superbuss som et høykvalitets kollektivtilbud, vil Nyhavna i framtida effektivt bli koblet på *Kunnskapsaksen*. Kombinasjonen mellom attraktive byutviklingsområder langs fjorden, Midtbyen som levende og særegent bysentrum og et byintegreert campus vil styrke byens evne til å tiltrekke seg flere innbyggere og virksomheter, og slik bidra til å forme Trondheims framtid.

Å transformere Nyhavna fra et arealkrevende næringsområde til tett by er et bærekraftig grep. Flere kan gå og sykle i hverdagen, og med utviklingen av to-spors jernbane og superbuss vil det være lett å reise kollektivt. En slik omdanning vil styrke handelssentrum og bidra til å oppfylle målet om å gjøre Midtbyen økonomisk vital og miljømessig god.

Trondheim kommune

Planen legger til rette for en tett, urban struktur med bolig, næring, service, kulturinstitusjoner og rekreasjonsanlegg i en blanding som gjør byen levende og inspirerende. Dette skal skje i samspill med områdets eksisterende kulturminner. Nyhavna har et særegent kulturmiljø med historisk sentrale krigsminner som bør prege bydelen også i fremtiden, både gjennom synliggjøring og bruk.



Kommunedelplanen gir ingen direkte utbyggingsmulighet, og det er satt krav om at det utarbeides detaljreguleringsplaner for ti delområder innenfor planområdet.

1. Brannstasjonsområdet
2. ROM Eiendom/Jernbaneverket
3. Dora I
4. Dora II
5. Strandveikaia
6. Kullkranpiren
7. Ladehammerkaia
8. Båtmannsgata
9. Transittkaia sør
10. Transittkaia nord (havn)

Følgende programmer legges til grunn for utarbeidelse av reguleringsplaner innenfor kommunedelplanen. Dette innebærer at reguleringsplaner ikke kan ferdigbehandles før disse er utarbeidet. Programmene skal klargjøre ambisjonene med hensyn på kvalitet, vern av kulturminner og miljøoppfølging.

Kvalitetsprogram for offentlige rom	Programmet skal sikre kvaliteter og utformingsprinsipper for rekkefølgekravene som omhandler offentlige grøntområder, parker, veganlegg, gang- og sykkelveger, bruer og kaikanter. Prinsippene skal kostnadsberegnes og ligge til grunn for reguleringsplaner innenfor området.
Kulturminneprogram	Programmet skal gi rammer for bevaring av kulturmiljø og framtidig håndtering av verneverdig bebyggelse innenfor planområdet.
Miljøoppfølgingsprogram	Programmet skal være et felles, overordnet styrings- og veiledningsverktøy for gjennomføring av kommunedelplanen, og skal sikre at all planlegging, bygging, drift og forvaltning skjer etter prinsipper for bærekraftig utvikling og i tråd med Trondheim kommunes miljø- og bærekraftsmål. Miljøoppfølgingsprogrammet skal konkretisere energi- og miljøtiltak inkludert klimatilpasningstiltak

Utnyttelsesgraden i området er basert på anbefalingene i utredningsrapporten "*Nyhavna – to scenarioer*" utarbeidet av Pir II AS. Der foreslås det en byggehøyde på fem til sju etasjer. Dette tilsvarer en samlet utnyttelsesgrad for hele planområdet på ca. 200 %. Til sammenligning er utnyttelsesgraden for hele Nedre Elvehavn ca 190 %. I utredningen er det foretatt en utregning av hva en slik utnyttelsesgrad utgjør, med en fordeling mellom nærings- og boligbebyggelse på ca 60/40. En slik fordeling kan gi ca 270 000 m² BRA næring og ca 200 000 m² BRA bolig, dvs ca 10 000 nye arbeidsplasser og ca 2 500 nye boliger i området. Dette har dannet grunnlag for vurderinger av behov for offentlig tjenestetilbud, virkninger for byform osv. Beregninger av

Trondheim kommune

trafikkbelastning i området er basert på en 50/50-fordeling mellom næring/bolig.

Planen angir ikke en endelig fordelingsprosent mellom nærings- og boligbebyggelse, men det er en klar intensjon at området skal utvikles som en bymessig og mangfoldig bydel. For å oppnå dette er det behov for en funksjonsblanding slik at Nyhavna ikke bare blir en bolig- eller kontorbydel. Retningslinjer til planen angir at hvert delområde bør inneha en variasjon i formål, høyder og arkitektonisk uttrykk. Ved behandling av reguleringsplaner innenfor området, må vesentlige endringer fra en variert formålsblanding, vurderes opp mot helheten i planforslaget. Dersom det planlegges for betydelig flere boliger enn det som beregningene legger til grunn vil behovene for friområder, offentlige tjenestetilbud m.v. øke.



Illustrasjon i Adresseavisen 24.12.2015 for Trondheim 50/50 illustrerer en utnyttelse som er i tråd med rådmannens anbefaling om bebyggelse i 5 – 7 etasjer. Oppgitte tall på antall bosatte til +24000 indikerer imidlertid at forslaget vil gi rom for lite annet enn boliger og dermed ikke bli en mangfoldig bydel slik planforslaget legger opp til.

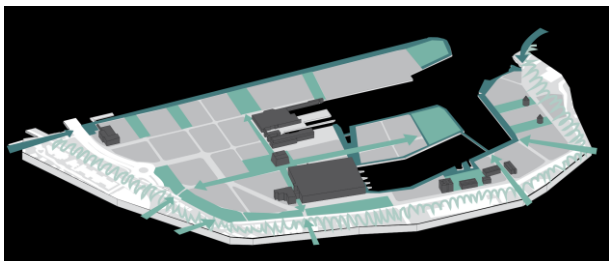
Det foreslås å etablere to tyngdepunkter for handels- og servicefunksjoner; ved Lademoen stasjon og lengst nord på Strandveikaia/Ladehammerkaia. Her kan det vurderes høyere bebyggelse. Høyder skal vurderes opp mot prinsippene i "Veileder for byform og arkitektur" vedtatt 20.8.2013. For å få en god fleksibilitet for mangfoldig bruk, er det satt krav om at førsteetasjer skal ha en brutto gjennomsnittshøyde på fire meter. Langs Kobbegate og Maskinistgata kreves det tilrettelegging for utadrettet virksomhet på gateplan. Handel skal primært være et lokalt tilbud, og supplere og styrke Midtbyen som handelssentrum, derfor tillates det ikke kjøpesenter i området.

Havneområdene i Trondheim er inne i en omfattende prosess for avklaring av framtidig industri- og havnevirksomhet. Relokalisering av virksomheter, fortetting og effektivisering av havneområdene er under utredning av Trondheim Havn. Omdanning av Nyhavna med diverse lager- og industrivirksomheter i drift kan bli en utfordring. En etappevis utvikling med start i sørøst og videre nordøstover langs Strandveikaia er sannsynlig. Dette kan gi bedre tid til omstilling for industri- og havnevirksomhet i den vestlige delen av området. Planen umuliggjør imidlertid ikke andre mulige utviklingsscenarier.

Ny utvikling og arealbruk er vurdert opp mot behovet for fremtidig sjøtransport og kaikapasitet, som byen har behov for. Det er avsatt et avgrenset areal til en fremtidig prosjekt- og beredskapshavn på Transittkaia. Det må dermed påregnes intensivt industribasert havneaktivitet innenfor eksisterende havneområder på Ila og Pir II. Annen arealkrevende næringsaktivitet som ikke har behov for havn, må lokaliseres til andre egnede arealer avsatt i kommunen eller i Interkommunal arealplan.

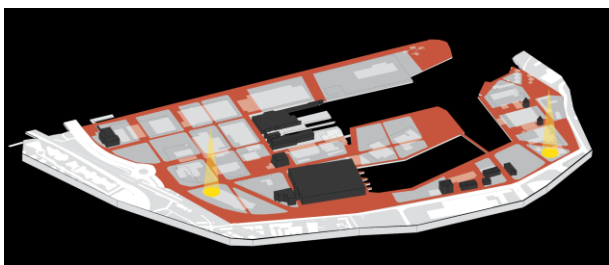
Rådmannen mener at planforslaget viser et klassisk og robust byplankonsept. Det ivaretar sammen med øvrige havneareal det havnebehovet byen har, og er fleksibelt med tanke på langsiktig utvikling av området.

Byplankonsept - fire hovedtema



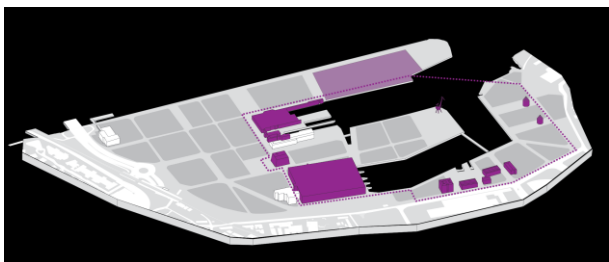
Blå og grønn

Vannet er alltid nært på Nyhavna, og det legges stor vekt på at vannet skal være tilgjengelig for alle. I samspill med de planlagte grønne områdene åpnes det for en rekke forskjellige landskapelige opplevelser. Dette blir viktige kvaliteter i planområdet. Den overordnede grønne strukturen er tenkt som sammenhengende bånd, eller "grønne gater", som knytter sammen lokale byrom. Disse grønne rommene skal bestå av parker, plasser, lomme-parker, lekeplasser og steder for forskjellig aktivitet.



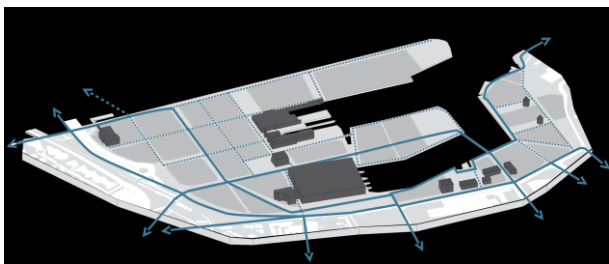
Fleksibel og robust

Foreliggende planforslag viser et klassisk og robust byplankonsept, som danner et fleksibelt grunnlag for en langsiktig utvikling av området. Det angis et overordnet system av gater og nye offentlige byrom med god kontakt til vannet og det øvrige omkringliggende landskapet. Kvartalsstrukturen tar utgangspunkt i eksisterende eiendomsstruktur. Slik tilrettelegges det for gradvis transformasjon mot et tett og urbant område.



Identitet og historie

Området inneholder verneverdig bebyggelse og kaianlegg fra andre verdenskrig, som utgjør et viktig nasjonalt kulturmiljø. Dette gir føringer for omdannelsen fra industrihavn til byområde. Det er lagt opp til et konsept som respekterer og nyfortolker Nyhavnas karakter og fremhever dens kvaliteter.



Tilgjengelighet

Nyhavnas størrelse og sentrale beliggenhet er et godt utgangspunkt for en høy reiseandel til fots og på sykkel. Gang- og sykkeltraseer 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 gode forbindelser i byen.

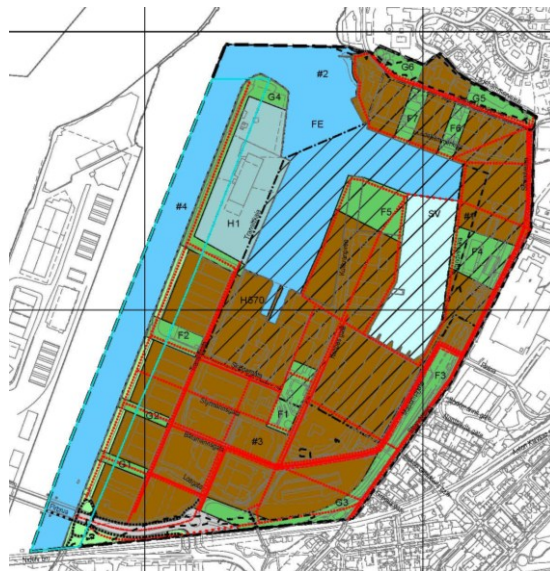
Kommunedelplanen er fleksibel og gir rom for langsiktig endring, slik at samfunns- og markedsmessige endringer over tid kan tas opp i det videre arbeidet. Midlertidighet som strategi er hensiktsmessig i et planområde, når det forventes en lang utbyggingstid over flere tiår. Gjennom *Plansatsingen for store byer*, som ble lagt fram til politisk behandling 17.3.2015 i sak 60/15, har kommunen definert delprosjektet *En blå tråd*. Prosjektet støtter opp under bruk av midlertidig tiltak som strategi, og har Nyhavna som hovedsatsingsområde i 2016. Målet med prosjektet er å fremheve kulturminner som en ressurs i bystrukturen, knytte byen og vannet tettere sammen og fremme bedre bymiljø og bykvalitet i områder under utvikling. Gjennom *En blå tråd* kan stedets potensial synliggjøres, og lokalt engasjement kan være med å gi identitet til den framtidige bydelen i tråd med bl.a. målsettingen om å "*beholde og synliggjøre kulturminner fra andre verdenskrig, samt tilrettelegge for kunst- og kulturbaserte næringer*" slik vedtaket i sak 76/13 Nyhavna, Kommunedelplan – status og framdrift behandlet i bygningsrådet 30.4.2013, legger opp til.

Endringer i planforslaget til sluttbehandling

Sentrumsområde ytterst på Transittkaia er nå foreslått avsatt til grønnsstruktur (G4) og utvidet havneformål (H1). Dette vil bedre legge til rette for en kompakt by med korte avstander som fremmer bruk av miljøvennlige transportmidler som gange, sykkel og kollektivtrafikk. Tilkomsveg til Transittkaia blir kortere og potensielle konflikter med havneområdet unngås. Økt utnyttelse i delområdene 5 (Strandveikaia) og 7 (Ladehammerkaia) kompenserer for tapt utbyggingsareal. Her kan høyere bebyggelse vurderes.



Planforslag til førstegangsbehandling



Planforslag til sluttbehandling

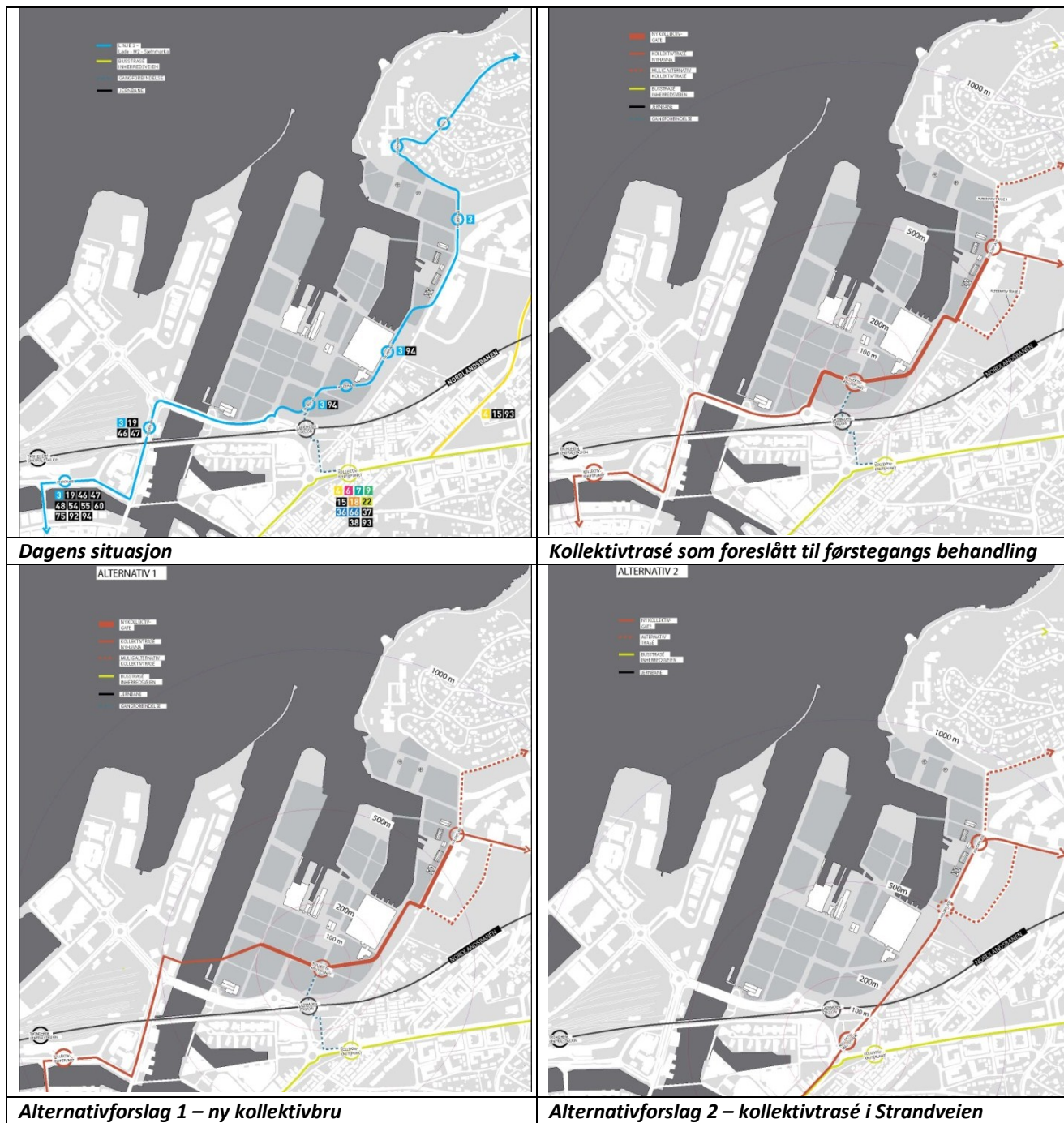
Plankartet er nå forenklet og tydeliggjort, blant annet med hensyn til framtidige friområder. Grønnsstruktur sammenfallende med gang- og sykkelvegtraséer er tatt ut. Standard og utforming av dette skal avklares i *Kvalitetsprogram for offentlige rom* som skal legges til grunn for reguleringsplanene for delområdene.

Varsler om innsigelser

Statens vegvesen varslet innsigelse til planforslaget som var lagt ut til offentlig ettersyn og krevde oppdaterte trafikkberegninger. Gjennom ny trafikkutredning utført høsten 2015 kom det fram at trafikkbelastningen i rundkjøringen ved Strindheimstunnelen sannsynligvis vil bli så stor at en høyfrekvent kollektivtrasé for superbuss ikke kan gå her. For å finne en løsning for fremtidig superbuss, er det utarbeidet ulike alternativer for hvordan en slik trasé kan ivaretas i framtiden (se illustrasjon under). Innsigelsesvarselet er ennå ikke trukket, men rådmannen mener nå at planforslaget ivaretar Statens vegvesens krav for egengodkjenning. Det er viktig at kommunedelplanen ikke legger begrensninger for framtidige kollektivløsninger, og foreliggende planforslag skal ikke være til hinder for dette. Miljøpakken skal gjennomføre et eget utredningsarbeid for en framtidig kollektivtrasé for superbuss fra Trondheim sentralstasjon til Lade/Leangen via Nyhavna. Trondheim Havn må være delaktig i dette arbeidet.

Trondheim kommune

Alternativer til høyfrekvent trasé for superbuss, som vedlagt i brev til Fylkesmannen:

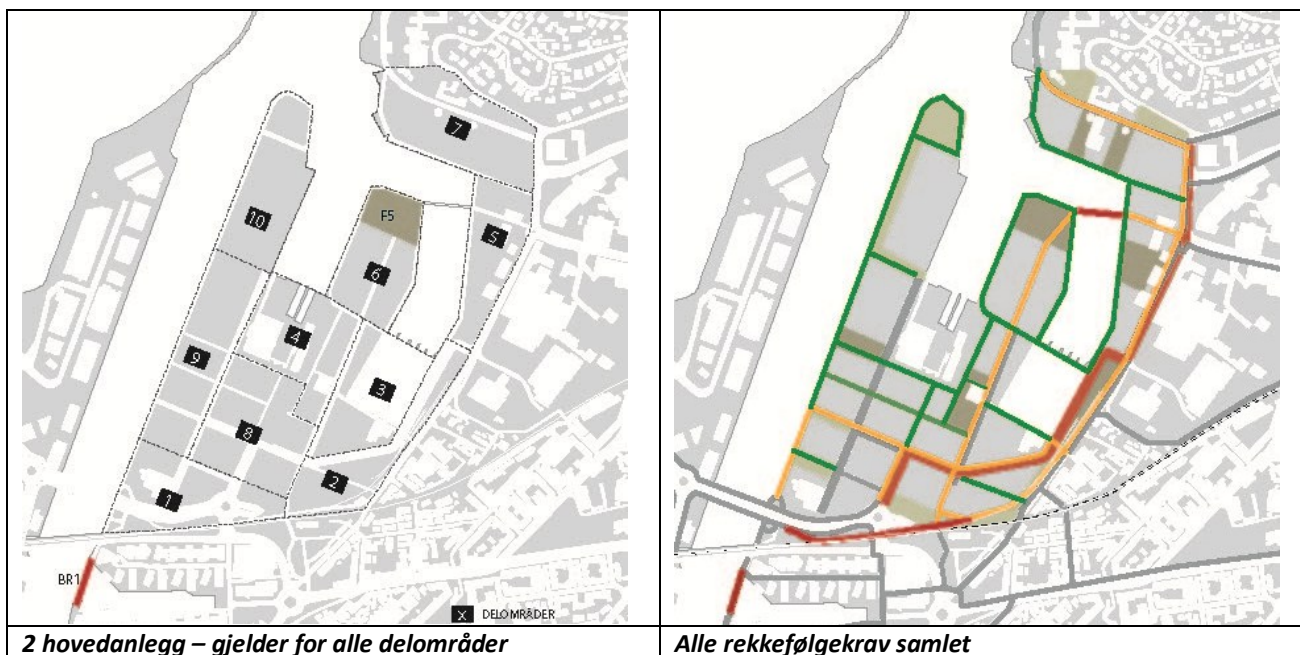


Rekkefølgekrav

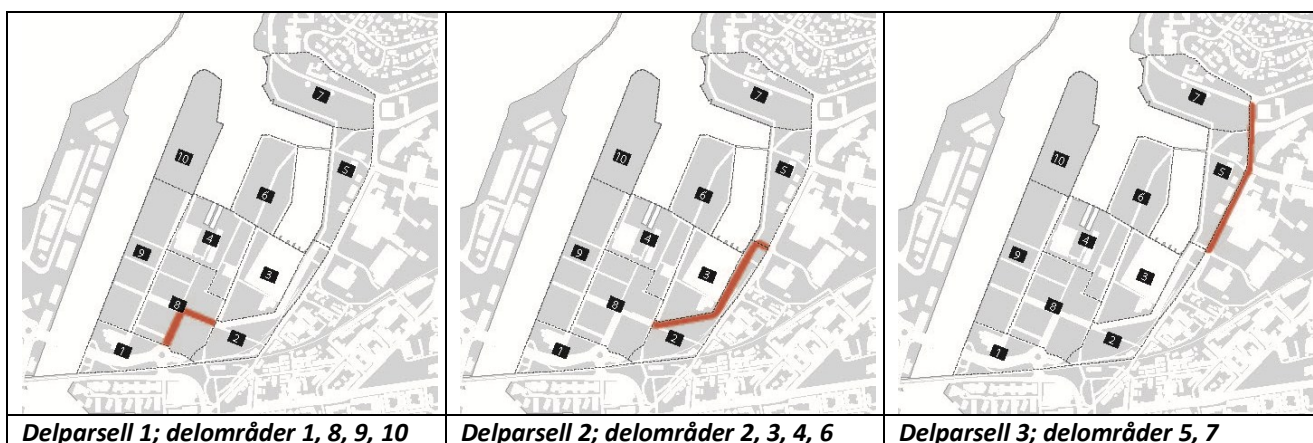
Rekkefølgekravene skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse. Rekkefølgekravene er nødvendige for at planen skal være gjennomførbar og har god planfaglig kvalitet. Rådmannen mener at rekkefølgekravene er nøkterne, rimelig fordelt og nødvendige for at planen kan realiseres i henhold til hovedmålsettingene om å utvikle en miljøvennlig attraktiv bydel.

Rekkefølgekravene er endret og matrisen med tiltak for de ulike delområdene er tydeliggjort. I tillegg til de spesifikke rekkefølgekravene som følger hvert enkelt delområde, er gjennomføring og finansiering av følgende hovedtiltak felles for alle delområder:

- Ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget (BR1)
- Sentralt friområde (F5) på Kullkranpiren



Hovedgate (HG1) var tidligere lagt som et rekkefølgekrav for alle delområdene, men er nå delt opp i tre parseller. Dette vil kunne sikre en smidig fremdrift i utviklingen, da de tre parsellene kan bygges ut uavhengig og i direkte forbindelse med frigitte utbyggingsområder.



Alle gang- og sykkelveger innenfor hvert delområde skal opparbeides som vist på plankartet. Det er gjort mindre endringer i bestemmelsene for å imøtekomme varsler om innsigelser og innsendte merknader. Blant annet er parkeringskrav for bolig innskjerpet i forhold til parkeringsbestemmelser fra kommuneplanens arealdel, med makskrav om én parkeringsplass per bolig. Dette kan lette den trafikale belastningen. Ytterligere trafikkberegninger og analyser av mulige avbøtende tiltak må følges opp i det videre planarbeidet for de ulike delområdene.

Plankart og bestemmelser er vist i vedlegg 1 og 2. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold, planforslaget og virkninger er vist i vedlegg 3. Brev til fylkesmannen med redegjørelse for hvordan varsler om innsigelser er ivarettatt, framgår av vedlegg 4. Oppsummerte merknader med rådmannens kommentarer utgjør vedlegg 5.



Framtidsscenario for Nyhavna når det er ferdig utbygd

Trondheim kommune

Ringnes, OBOS og eiendommen for Langeland & Schei ønsker utvikling av sine tomter for en mer bymessig bruk. Sentralt i dette arbeidet vil være å se på muligheten til å flytte gjennomgangs- trafikken på Strandveien over til en mer egnet trasé opp til Stiklestadveien/Jarleveien. Da vil det ligge et potensiale i å få ølsenteret EC Dahls bryggeri tettere knyttet opp mot Strandveikaia og framtidige kulturaktiviteter her. Grunneierne har gått sammen for å forberede oppstart av et samlet planarbeid.



Framtidscenario for et ferdig utbygd Nyhavna, med forslag til mulige framtidige vegforbindelser og superbuss.

Trondheim kommune

PROSESS OG MEDVIRKNING

Planoppstart

I forbindelse med oppstart av arbeidet med kommunedelplan for Nyhavna vedtok bygningsrådet 16.9.2009, følgende:

Kommunedelplanen skal vise en framtidig byutvikling av Nyhavnaområdet der (...) samvirket mellom en byutvikling og havnefunksjoner må ivaretas i henhold til:

- *Framtidig utvikling av Trondheim Interkommunale Havn*
- *Trondheim kommunes strategier for byutvikling*

Planprogram og konsekvensutredninger

Planprogrammet ble vedtatt i bygningsrådet 30.8.2011.

Sak om status og videre framdrift

I sak om status og videre framdrift, 17.4.2013 saksnr. 12/14816, vedtok bygningsrådet at følgende elementer skal vektlegges i det videre planarbeidet for Nyhavna:

- *Legge til rette for et moderne næringsområde for arbeidsintensive virksomheter, med særlig tilrettelegging for maritime næringer.*
- *Ivareta Trondheim Havns behov for kai og sjøtransport, som ledd i en helhetlig havnestruktur.*
- *Legge til rette for et framtidsrettet og attraktivt boligområde.*
- *Skape en helhetlig bydel med urbane møteplasser, servicetilbud, lokalsenterfunksjon, kulturtilbud, fritidsaktiviteter med mer.*
- *Beholde og synliggjøre kulturminner fra andre verdenskrig, samt tilrettelegge for kunst- og kulturbaserte næringer.*
- *Se bydelen som et pilotprosjekt for tett og miljøvennlig utbygging.*
- *Skape rekreasjonsområder ved sjøen som ledd i sammenhengende grønnstrukturer.*
- *Ivareta krav til høy arkitektonisk kvalitet.*

Rådmannen mener at disse målsettingene er ivaretatt i planforslaget. Det vises videre til krav om utarbeidelsen av *Kvalitetsprogram for offentlige rom, Kulturminneprogram og Miljøoppfølgingsprogram*, som skal legges til grunn for reguleringsplaner for hvert enkelt delområde og dermed sikre en videre utvikling i henhold til vedtatte mål.

Planforslag med konsekvensutredning – utleggelse til offentlig ettersyn og høring

Planforslaget for ny kommunedelplan for Nyhavna ble behandlet i bygningsrådsmøte 16.12.2014 med følgende vedtak:

"Bygningsrådet vedtar å legge forslag til kommunedelplan for Nyhavna ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

For å sikre en smidig, gradvis utbygging av Nyhavna, ber bygningsrådet Rådmannen før sluttbehandlingen av saken synliggjøre hvordan rekkefølgekravene kan sikres gjennomført, uten at det går på bekostning av fremdriften i utviklingen av området.

Videre ber Bygningsrådet rådmannen vurdere hvorvidt enkelte av tiltakene, for eksempel veiløsning, kan få et mer nøkternt omfang med henblikk på å skape et nytt byutviklingsområde.

Rådmannen bes videre foreta en utredning av konsekvensene av den planlagte utfyllingen av Nyhavnbassenget ved Strandveikaia.

Planforslaget er vist på kart i målestokk 1:5000 (A3), merket Trondheim kommune, bestemmelser og retningslinjer med vedlegg og planbeskrivelse, alle datert 24.11.2014.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 11-14.

Vedtaket er ivarettatt gjennom følgende:

Etter førstegangsbehandling har det vært en dialog mellom rådmannen og utbyggingsaktører, angående merknader til planforslaget og innvendinger mot foreslåtte rekkefølgekrav. Det er blant annet gjennomført egne møter med Nyhavna Utvikling AS (Rom Eiendom, Dora AS, TOBB, SIVA, OBOS) og Koteng Eiendom, der nødvendigheten og rimeligheten i rekkefølgekravene er diskutert og belyst. Fra disse aktørene har det ikke kommet direkte innvendinger angående omfanget av rekkefølgekravene, det vil si at de ikke har stilt vesentlige spørsmål ved nødvendigheten av de foreslåtte offentlige tiltakene. Deres merknader har i stor grad uttrykt en bekymring for gjennomførbarheten i planforslaget. De mente blant annet at de økonomiske belastningene for de første delområdene hvor det ble igangsatt regulering, ble så store at en naturlig framdrift i utviklingen kunne bli hindret. Rådmannen vil presisere at det er byplanmessige vurderinger som er lagt til grunn for utforming av rekkefølgekravene, samtidig som planforslaget må vurderes i forhold til gjennomførbarhet. Rådmannen har revidert rekkefølgekravene noe, slik at det nå er mer samsvar mellom krav tildelt hvert delområde og mulig fremdrift. Utbyggingen av offentlig infrastruktur må følge utbyggingen i et rimelig forhold, slik at belastningen underveis ikke blir for stor. Dette kan innebære at enkelte rekkefølgekrav må dispenseres for i de første delområdene, så lenge det inngås utbyggingsavtaler som sikrer framtidig opparbeidelse.

En plan er imidlertid ikke noen garanti for at en utvikling kommer i gang. I tillegg til å få vedtatt en plan, er det nødvendig å ha en strategi for gjennomføring av planen. Se for øvrig vedlegg 7 – *Gjennomføring og utfordringer i fremdrift*.

Det er ikke gjort endringer i vurderingene om forslag til vegløsninger i området. Endelig krav til standard og utforming vil bli gitt i *Kvalitetsprogram for offentlige rom og Kollektivutredningen for strekningen Trondheim stasjon, Nyhavna og Lade/Leangen*. Disse arbeidene må være på plass før ny infrastruktur innenfor området kan godkjennes.

Konsekvenser av foreslått utfylling av Nyhavnbassenget ved Strandveikaia er utredet av SINTEF i rapporten *Utfylling i Nyhavna - konsekvenser for strøm, vannutskiftning og varmeutveksling*, datert 8.10.2015. Hovedkonklusjonen fra denne rapporten er at foreslått utfylling vil ha en uvesentlig eller ingen endring for tidevannsstrøm, vannutskiftning og varmeutveksling under Dora.

Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget ble lagt ut på offentlig ettersyn og sendt på høring 19.12.2014, med frist for merknader til planforslaget først satt til 26.2.2015, senere utvidet til 13.3.2015 og igjen utvidet for enkelte aktører til 23.3.2015. I alt kom det inn 31 merknader. En oppsummering av merknadene og rådmannens kommentarer til disse er redegjort for i vedlegg 5. Norges vassdrag og energidirektorat, Jernbaneverket, Fylkesmannens miljøavdeling og Statens vegvesen stilte alle vilkår for egengodkjenning av planforslaget og varslet innsigelser til planforslaget dersom bestemte momenter ikke ble ivarettatt før sluttbehandling. Den viktigste innvendingen mot planforslaget var fra Statens vegvesen og knyttet til trafikkbelastning og -avvikling, samt ivarettelse av framtidig kollektivframkommelighet.

Brev til Fylkesmannen om redegjørelse for hvordan varslene om innsigelsene er imøtekommet er sendt 10.2.2016 (vedlegg 4), men rådmannen har så langt ikke mottatt offisielt brev om at varslene om innsigelser er trukket. Rådmannen må derfor ta forbehold om at vedtak av planforslaget kan medføre uløste innsigelser.

Trondheim kommune

Trondheim Havn og Trondheim kommune har sammen arrangert et åpent møte om planforslaget 25.2.2015, og 11.3.2015 ble det arrangert et eget møte med leietagere og festere på havna. Til sammen deltok over 100 personer på disse møtene.

Pågående utvikling i området



Trondheim Maritime Senter

Trondheim Maritime Senter ferdigstilles våren 2016, og Trondheim Havn flyttet hele sin administrasjon inn i toppetasjen 1. februar.

Bygget er i tråd med ambisjonene for en utvikling av Nyhavna med nye arbeidsintensive virksomheter og setter en standard for videre utbygging med hensyn til respekt for eksisterende kulturminner og selvstendig arkitektonisk ambisjon.



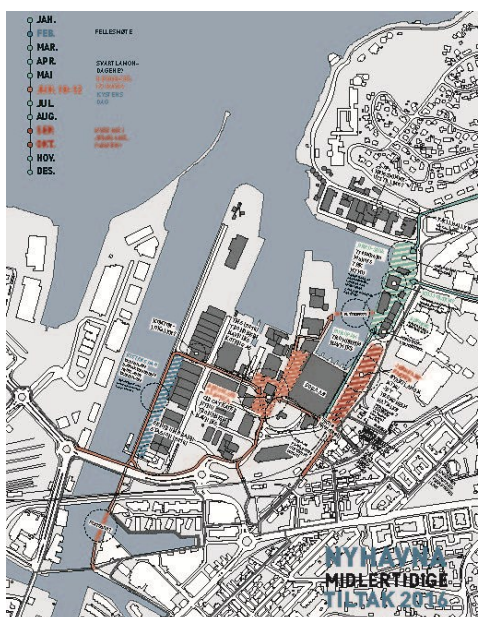
Utbygging ved Dora I

Dora AS har en utbyggingsmulighet gjennom, Reguleringsplan for Dora I (R3084D), vedtatt 23.11.2000. Planen legger til rette for forretning, kontor og offentlig bebyggelse. Høsten 2015 sendt inn rammesøknad for et kontorbygg i henhold til gjeldende plan, men justert noe med hensyn til byggelinjer mot vest, for å ivareta framtidige intensjoner i kommunedelplanen. Dora AS har ambisjon om å starte byggingen av et første byggetrinn lengst sør, før sommeren 2016.



European 13

Trondheim Havn, med bistand fra Trondheim kommune, bidro til at Strandveikaia ble meldt inn i arkitektur- og byplankonkurransen *European 13*. Tema for konkurransen var *Adaptable City*, der bruk av eksisterende bygg og anlegg skulle ses i en bærekraftig og fremtidsrettet utvikling. Vinnerprosjektet "The false mirror" ble kåret 3.12.2015. Konkurransen skal følges opp enten som en videre bearbeiding til et reguleringsplanforslag eller gjennom et annet oppdrag.



En Blå Tråd

Plansatsingen mot store byer er et prosjekt i regi av kommunal- og moderniseringsdepartementet (KMD) der En blå tråd inngår. Prosjektet tar utgangspunkt i den unike ressursen Nidelva, kanalen og havna, med tilhørende kulturminner og kulturmiljø, byrom og natur, er for byen Trondheim. Målet er å finne metoder som ivaretar de eksisterende verdiene, og som videreutvikler byens kvaliteter. En blå tråd skal fungere som urban katalysator for økt bykvalitet og bedre bymiljø.

Nyhavna er avsatt som satsingsområde i 2016.

Noen stikkord for satsingen:

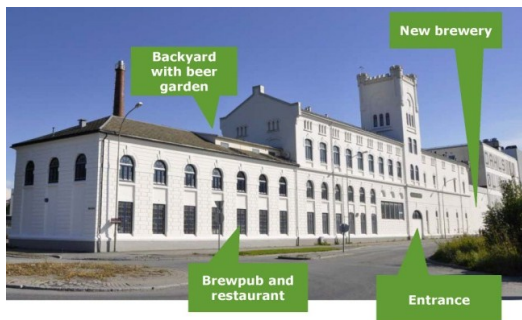
- Aktiv styring av oppmerksomhet
- En førpremiere til fremtiden
- Midlertidig arkitektur kan berede grunn for permanent utvikling
- Vise muligheter
- Et dialogverktøy
- Gi en pekefinger om anvendelsesmuligheter

"Hendelser på havna"-11.6.2016 – er et hovedfokus der Cirka

Trondheim kommune

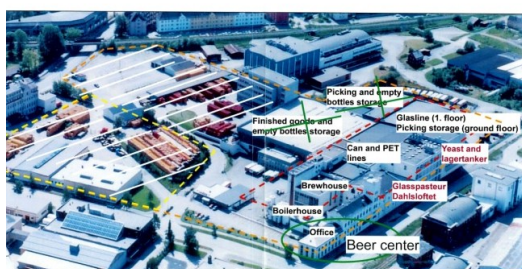
Teater, fakultet for arkitektur og billedkunst, NTNU og kommunen samarbeider. Andre potensielle aktører er Trondheim Havn, EC Dahls Bryggeri, Dora AS, Jernbaneverket, Svartlamon kultur- og næringsstiftelse, kunstnere i området osv.

Pågående utvikling i tilstøtende områder



Ølsenteret EC Dahls Bryggeri

Ringnes AS har planlagt åpning av sitt nye ølsenter *EC Dahls Bryggeri*, 4.8.2016. Ringnes AS ønsker at dette senteret kan inngå i en sammenheng med aktiviteter og arealbruksformål som kan støtte opp om deres virksomhet både på kort og lang sikt. En utvikling av Strandveikaia til et levende område med kulturaktiviteter, restauranter og på sikt også boliger, er en utvikling som de vil bidra med å få realisert. Ønsker primært å få lagt om Strandveien, slik at sammenhengen til Strandveikaia blir bedre.



Mulig utvikling for Ringnes, Obos, Langeland & Schei

Ved opphør av brusproduksjon for Ringnes AS på Nyhavna i 2016, kan store arealer frigjøres til annet bruk. Også OBOS og eiendommen for Langeland & Schei ønsker utvikling av sine tomter for en mer bymessig bruk. Rådmannen har oppfordret disse grunneierne til å gå sammen for først å få utarbeidet en felles stedsanalyse, som igjen kan legges til grunn for en politisk forespørsel om oppstart av en eller flere reguleringsplaner for annen bruk enn det som er angitt i kommuneplanens arealdel (næringsformål). Sentralt i dette arbeidet vil også være å se på muligheten til å flytte gjennomfartstrafikken på Strandveien over til en mer egnet trasé opp til Jarleveien.

Ca. 550 boliger mellom Lade allé og Ladebekken



Reguleringsplan for Strandv., Ladebekken og Lade Allé

Heimdal Bolig, ved pka Arkitekter har sendt inn forslag til reguleringsplan for området høsten 2015, men planmaterialet er mangelfullt og er ennå ikke tatt opp til behandling. Utover formelle mangler har rådmannen også anbefalt at planforslaget bearbejdes med hensyn til høyder og utnyttelse. Rådmannen mener blant annet at foreliggende forslag vil gi dårlige solforhold for uteområdene i kvartalene. Planområdet grenser opp mot kommunedelplanområdet for Nyhavna og det kan i den sammenheng argumenteres for en høy utnyttelse. Småhusområdene på to sider tilsier imidlertid at bebyggelsen tilpasser seg noe mer med hensyn til høyder og struktur.

Rådmannens vurdering

Utvikling av Nyhavna er etter rådmannens oppfatning et viktig grep som bidrar til å sikre en langsiktig god og bærekraftig byutvikling i tråd med Plan- og bygningsloven, Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging av 12.6.2015 og overordnede strategier for utvikling av Trondheimsregionen og Trondheim som storbykommune. Planen følger opp kommunens hovedmål i kommuneplanens samfunnsdel av 2009-2020, og følger opp prinsippene angitt i statlig planretningslinje for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging av 26.9.2014 om planlegging for kompakte byer med redusert transportbehov. Planen er også i tråd med de føringene som er gitt i bymiljøavtalen for perioden 2016-2023 mellom staten, Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Trondheim kommune som ble offentliggjort 12.2.2016.

Trondheim kommune

Nyhavna har god kontakt med Trondheimsfjorden, gode solforhold og nærhet til Midtbyen og rekreasjonsområder på Lade, og området inngår i Kunnskapsaksen. Det gjør området svært attraktivt. Planen legger til rette for etablering av et nettverk av parker og byrom med bedre forbindelser til omkringliggende områder. Dette vil berike byens totale rekreasjonsmuligheter, gi mange nye møtesteder, aktivitetstilbud og sikre en sammenhengende sjøpromenade fra Trolla til Ranheim. Knutepunkt på Lademoen stasjon og bussrutetilbud gir god kollektivtilgjengelighet, mens sentrumsområdene i Midtbyen, Bakklandet og Solsiden bare ligger noen minutter unna.

Planområdets umiddelbare tilknytning til nytt kollektivnett med superbussutbygging, byens viktigste kollektivknutepunkt på Trondheim sentralstasjon og byens hovedvegsystem gir, sammen med områdets betydelige størrelse, gode vilkår for en bymessig utvikling. Et bredt spekter av virksomheter, boliger og tjenestetilbud etablert i dette området, vil skape et potensial for verdiskaping og næringsutvikling som vil styrke byens posisjon som regionalt hovedsete og Norges tredje største by.

Forutsetningen for utvikling på Nyhavna er at havnearealer frigjøres og at omstillingen skjer i et langsiktig perspektiv. Området inneholder havnefunksjoner og industribedrifter som må finne en ny plassering enten i Trondheim eller i nabokommuner. Dette må vurderes i sammenheng med Interkommunal Arealplan og avklaringer rundt regionalt logistikkknutepunkt. Deler av dagens aktivitet utredes med hensyn til relokalisering innenfor eksisterende havne- og industriområder i Trondheim. Rådmannen er positiv til at den bynære havneaktivitet effektiviseres og arealmessig begrenses, slik at sentrumsnære arealer frigjøres. Samtidig er rådmannen inneforstått med at dette er krevende prosesser som medfører endrede forutsetninger for de nærings- og industriaktivitetene som blir berørt.

Rådmannen peker også på at urban utvikling og havneaktivitet side ved side ikke er uproblematisk. Det bør derfor fortsatt være et nært samarbeid mellom Trondheim kommune, Trondheim Havn IKS og Rom Eiendom for å sikre en god, helhetlig utvikling med minst mulig negative ringvirkninger. Konkrete tiltak for å sikre at dette skjer vil bli berørt i detaljreguleringsplaner som skal utarbeides for hvert delområde.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Trondheim kommune forventer at gjennomføringen av planen skjer ved at utbygging av nødvendig infrastruktur, i henhold til rekkefølgekravene, finansieres og bygges av de aktuelle utbyggingsaktører i takt med utbyggingen av delområdene. Rådmannen vil derfor så langt ikke anbefale at Trondheim kommune aktivt går inn og forskutterer for nødvendige oppgradering av offentlig infrastruktur, nye friområder, byrom, kaikanter osv, slik man tidligere har gjort på Lade. Nyhavna har få eiere (Trondheim Havn, Rom Eiendom AS og Jernbaneverket, samt noen små private eiendommer i nord opp mot Ladehammeren) og derfor gode forutsetninger for å komme fram til en god løsning for gjennomføring.

Alle nødvendige infrastrukturtiltak vil være offentlige og forutsettes overdratt til Trondheim kommune ved ferdigstilte anlegg. Trondheim kommune vil dermed påta seg en framtidig økonomisk forpliktelse for overtagelse og drift av disse, og de økonomiske konsekvensene fases inn i de årlige budsjettene. Rådmannen mener det er svært viktig at disse anleggene blir offentlige, og ikke kun fellesanlegg for utbyggingen som kommer, da de vil ha funksjoner, kvaliteter og opplevelsesverdier som alle i Trondheim bør få ta del i.

Trondheim kommune

Virkninger for ytre miljø og klima

Fortetting av områder tett opp mot hovedsentrum vil bidra til mindre bilbruk og økt bruk av gange, sykling og offentlige transportmidler. En tettbygd by er også med på å redusere behovet for nye, store veg- og infrastrukturutbygginger på sikt, spesielt i byens randsoner.

Byutvikling på Nyhavna betinger at deler av industri- og havneaktiviteten omfordeles til andre regionale eller bynære industri- og havneområder. Dette vil kunne skape et økt transportbehov. Rådmannen mener imidlertid at de positive ringvirkningene ved at flere kan bo og arbeide sentrumsnært veier opp for eventuelt noe økt varetransport.

Ytterligere miljøambisjoner vil bli nedfelt i et *Miljøoppfølgingsprogram* som skal utarbeides. Programmet skal sikre at all planlegging, bygging, drift og forvaltning skjer etter prinsipper for bærekraftig utvikling og i tråd med Trondheim kommunes miljø- og bærekraftsmål og i henhold til nødvendige klimatilpasningstiltak som er nødvendige for å møte fremtidens klimaendringer.

Konklusjon

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunngitt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen.

Rådmannen i Trondheim, 16.2.2016

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Hilde Bøkestad
byplansjef

Per Arne Tefre
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Plankart, datert 4.2.2016

Vedlegg 2: Bestemmelser og retningslinjer, datert 12.2.2016

Vedlegg 3: Planbeskrivelse, datert 8.2.2016

Vedlegg 4: Brev til Fylkesmannen, datert 8.2.2016

Vedlegg 5: Merknadsbehandling, datert 9.2.2016

Vedlegg 6: Kopi av alle merknader

Vedlegg 7: Gjennomføring og utfordringer i fremdrift

Vedlegg 8: Trafikkvurdering m/kapasitetsvurdering, Multiconsult, datert 14.10.2015

Vedlegg 9: Utredning om utfylling i Nyhavna, SINTEF, datert 8.10.2015