Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

Byplankontoret

Vår saksbehandler	Vår ref.	Deres ref.	Dato
Christian Widén-Björk	12/1425-291 (946/15) M79 oppgis ved alle henv.	Per Arne Tefre	22.01.2015

Vedrørende Nyhavna, kommunedelplan

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser til overnevnte sak, kommunedelplan på Nyhavna. 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 blir ivaretatt. Det foreslås å etablere virksomheter som kontor, forretning, tjenesteyting, bolig, kultur- og servicefunksjoner. Det skal etableres offentlig infrastruktur og grønnstruktur i tilknytning til byggeområdene i tråd med kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur. Planen foreslår at bebyggelsen ikke bør overstige 5-7 etasjer.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS minner om følgende:

- Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv redningsog slokkeinnsats, uansett årstid. Dette gjelder også en hensiktsmessig plassering av og nødvendig antall brannkummer, samt ivaretakelse av forskriftsmessig slokkevannskapasitet. Forhold som angår tilgjengeligheten for rednings- og slokkeinnsats må avklares med brann- og redningstjenesten.
- Det forutsettes at avstanden mellom bygningene ivaretas for å forebygge at en eventuell brann i området ikke får urimelig stor konsekvens. Avstanden skal være minst 8 meter med mindre det er iverksatt andre tiltak som hindrer brannspredning mellom byggverkene, jf. TEK 10 § 11-6.
- Det forutsettes at brannsikkerheten i bygningene blir ivaretatt i henhold til forskriftskravene.
- Kjeller (parkeringskjeller eller andre rom under terreng) som bygges utenfor bygningskropp, må vies spesiell oppmerksomhet, særlig med tanke på belastningen ved oppstilling av utrykningskjøretøy, og etablering av nødvendige brannvannskummer i området.
- Ved eventuell lading av el-biler, må hensiktsmessig plassering vurderes.
- Brannfarlig gass skal ikke oppbevares i kjeller. Det anbefales derfor **ikke** parkering av gassdrevne biler i parkeringskjeller under bakkenivå.
- Dersom det er planer om å benytte stoff som kommer inn under *Forskrift om håndtering av farlig stoff,* som for eksempel gass, må lagring, bruk og arealmessige bergrensninger rundt utstyr og anlegg fastsettes på bakgrunn av en risikovurdering.

Postadresse:
Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS
Sluppenvegen 18
7037 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Sluppenvegen 18

Telefon:
+47 72547600

Telefaks:
+47 72547614

Organisasjonsnummer:
NO 992 047 364

E-postadresse: postmottak@tbrt.no
Internettadresse: www.tbrt.no

- For å sikre brann- og redningstjenestens radiokommunikasjon, må det i byggverk uten innvendig radiodekning, og hvor det kan bli behov for røykdykking, tilrettelegges med teknisk installasjon slik at brann- og redningstjenesten kan benytte eget samband.

Disse forholdene må vurderes og prosjekteres av foretak med tilstrekkelig kunnskap og godkjenning.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser til retningslinjer vedrørende *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT´s kommuner*, se www.tbrt.no. Det vises samtidig til TEK 10 § 11-17 *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap* m/veiledning. De førstnevnte retningslinjene utfyller og presiserer veiledning til TEK 10 § 11-17 i forhold til brann- og redningstjenestens utstyr, og beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius og akseltrykk.

Bygningene kan bli vurdert som særskilt brannobjekt i henhold til brann- og eksplosjonsvernloven § 13.

Med hilsen
Forebyggende avdeling

Anna-Karin Hermansen
leder forebyggende avdeling

Christian Widén-Björk
branningeniør

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE
REGIONAL UTVIKLING - AREAL OG MILJØ

Trondheim Kommune
Postboks 2300 Sluppen
7004 TRONDHEIM

Vår referanse	Deres referanse	Dato
201317043-15	12/14816-32	25.02.2015

Kommunedelplan for Nyhavna i Trondheim kommune – Fylkeskommunens uttalelse

Deres oversendelse av 19.12.2014.

Saken ble behandlet i Fylkesutvalget 24.02.2015 som sak 47/15. Protokoll er vedlagt. Da Fylkesutvalgets vedtak viser til fylkesrådmannens saksframlegg, er også dette vedlagt som en del av uttalelsen.

Med hilsen

Vegard Hagerup

Vedlegg: Protokoll Fylkesutvalget sak 47/15
Fylkesrådmannens saksframlegg

Gjenpart:. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, her.
Trondheim kommune, byantikvaren
Statens vegvesen, Region midt, Fylkeshuset, 6404 Molde

Saksbehandler: Vegard Hagerup, vegard.hagerup@stfk.no,

Postadresse:	Besøksadresse:	Telefon:	+47 73 86 60 00	E-postadresse:
Postboks 2350 sluppen 7004 TRONDHEIM	Fylkeshuset Erling Skakkesgt.14 7004 TRONDHEIM	Bankkonto: Org.nr.:	8601.27.27277 938 634 556	Postmottak@stfk.no Internett: www.stfk.no

KREVTIVE TRØNDELAG

SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

SAKSPROTOKOLL

Kommunedelplan Nyhavna, Trondheim. Høring

Arkivsak-dok.	201317043
Saksbehandler	Vegard Hagerup

Saksgang	Møtedato	Saknr
1 Fylkesutvalget 2011-2015	24.02.2015	47/15

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

1. Sør-Trøndelag fylkeskommune støtter planforslaget
2. Når det gjelder de avmerkede kollektivknutepunktene, må fylkeskommunen ta forbehold om endelig plassering og funksjon for disse innen en helhetlig kollektivløsning for strekningen Sentrum - Nyhavna -Lade er nærmere avklart.
3. Når det gjelder faglige råd, vises til fylkesrådmannens saksframlegg.
4. Vilkår for egengodkjenning: Ingen

Fylkesutvalget 2011-2015 har behandlet saken i møte 24.02.2015 sak 47/15

Protokoll

Forslag fremmet av Randi Reese (SV) på vegne av SV:

Sør-Trøndelag fylkeskommune kan ikke støtte planforslaget. Fylkeskommunen vil se det som positivt om Nyhavna i større grad videreutvikle som et virksomhetsområde med et mangfoldig næringsliv med industri, infrastruktur og havn med sjøtransport.

Votering
Forslag fremmet av Randi Reese fikk 1 stemme (SV) og falt.
Fylkesrådmannens innstilling fikk 8 stemmer (A, Sp, Krf, H og FrP) og ble vedtatt.

Vedtak

1. Sør-Trøndelag fylkeskommune støtter planforslaget
2. Når det gjelder de avmerkede kollektivknutepunktene, må fylkeskommunen ta forbehold om endelig plassering og funksjon for disse innen en helhetlig kollektivløsning for strekningen Sentrum - Nyhavna -Lade er nærmere avklart.
3. Når det gjelder faglige råd, vises til fylkesrådmannens saksframlegg.
4. Vilkår for egengodkjenning: Ingen

KREVTIVE TRØNDELAG

SØR-TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE

Arkivsak-dok.	201317043-13
Saksbehandler	Vegard Hagerup

Saksgang	**Møtedato**
Fylkesutvalget 2011-2015	24.02.2015

Kommunedelplan Nyhavna, Trondheim. Høring

FYLKESRÅDMANNENS INNSTILLING:

1. Sør-Trøndelag fylkeskommune støtter planforslaget
2. Når det gjelder de avmerkede kollektivknutepunktene, må fylkeskommunen ta forbehold om endelig plassering og funksjon for disse innen en helhetlig kollektivløsning for strekningen Sentrum - Nyhavna -Lade er nærmere avklart.
3. Når det gjelder faglige råd, vises til fylkesrådmannens saksframlegg.
4. Vilkår for egengodkjenning: Ingen

VEDLEGG:

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Plankart
2. Planbestemmelser
3. Kommunens saksframlegg
4. Planbeskrivelse med konsekvensutredning

Fullstendig planmateriale er lagt ut på
http://www.trondheim.kommune.no/content/1117747258/Nyhavna-kommunedelplan-k20110005

BAKGRUNN:

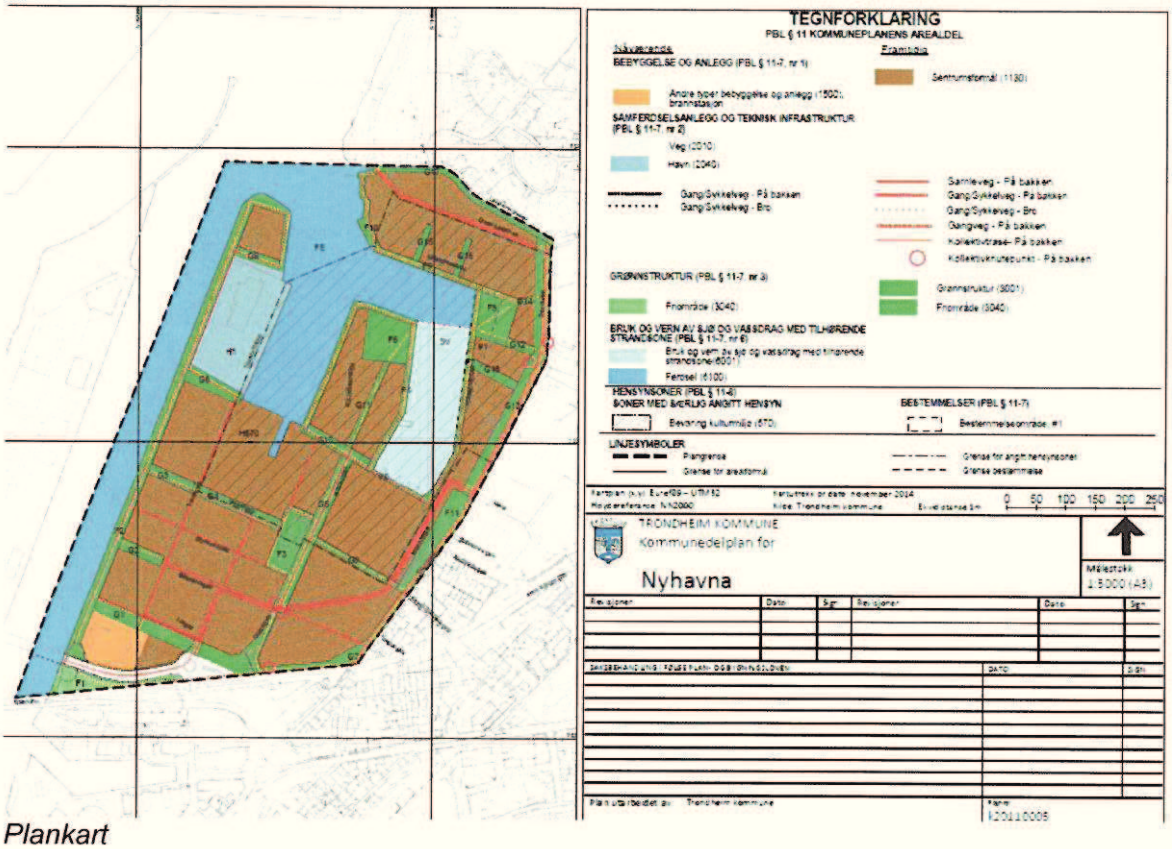
Fram til nå har Nyhavna vært dominert av industri- og lagervirksomhet. I takt med byveksten er Nyhavna aktuelt som et av de viktigste byutviklingsområdene i Trondheim. Området er sentrumsnært og med svært god kollektivdekning både med jernbane og buss.

Kommuneplanens arealdel peker på Nyhavna som byutviklingsområde. Den kommunedelplanen som nå er på høring legger rammene for en slik langsiktig utvikling. Kommunedelplanen skal seinere følges opp av mer detaljerte reguleringsplaner.

Høringsfrist er 26.02.2015.

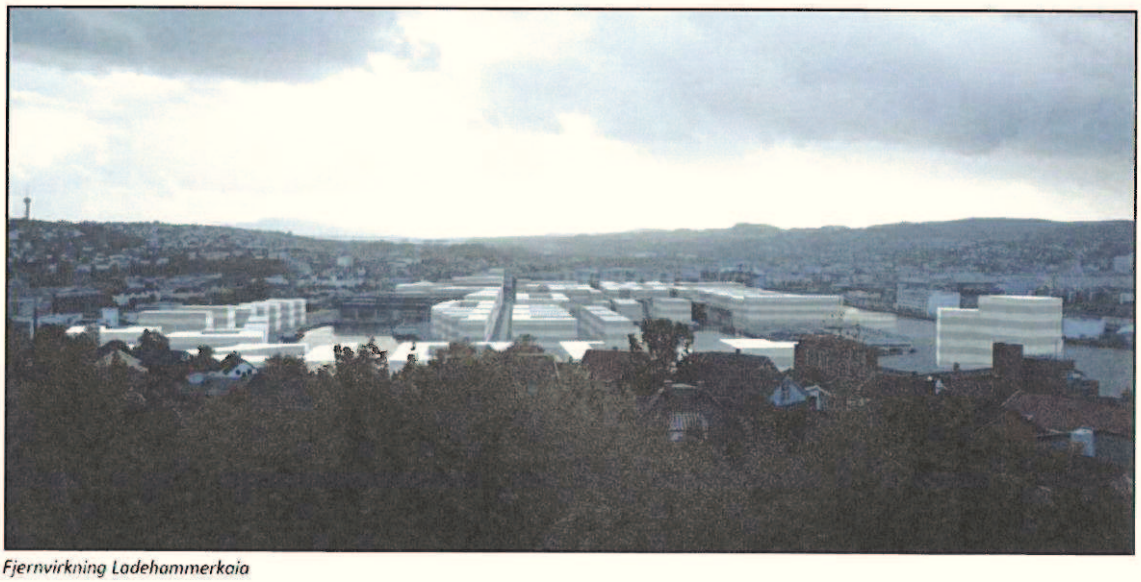
FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Planforslaget legger til rette for en bebyggelse på 5-7 etasjer. Bebyggelsen skal inneholde blandet sentrumsformål: handel og service, kontor, kultur, boliger mm. Eksakt fordeling av arealbruken blir tatt opp i oppfølgende reguleringsplaner. Kjøpesentre tillates ikke.



Plankart

Dagens vannspeil blir i hovedsak bevart. Området inneholder nasjonalt viktige krigsminner i form av bunkers- og havneanlegg fra siste verdenskrig. Slik er store deler av Nyhavna markert som hensynssone bevaring kulturmiljø. Det skal også lages en egen kulturminneplan for området.



Fjernvirkning Ladehammerkaia

Planen er utviklet i samarbeid med Trondheim havn, som er den største grunneieren i området. En utfordring er de mange og langsiktige festekontraktene på Nyhavna. Dette gjør at byomformingen vil skje over lang tid.

Planforslaget er nærmere beskrevet i vedlegg.

DRØFTINGER:
Planforslaget er i tråd med vedtatt kommuneplan. Det er også i tråd med nasjonale og regionale mål om å fortette i sentrumsnære områder nær viktige kollektivakser. Et slikt grep forutsetter gradvis utflytting av den eksisterende industri- og lagervirksomheten i området. Gjennom kommuneplanens arealdel og IKAP-arbeidet er det lagt til rette for nye industri- og næringsområder i utkanten av Trondheim, herunder Torgård. Fylkesrådmannen har aktivt støttet utlegging av slike områder da dette er en klar forutsetning for å få til byomforming og fortetting i mer bynære strøk, slik som Nyhavna i dette tilfellet.

På grunn av de lange festekontraktene vil omformingen skje over lang tid. Særlig gjelder dette arealene i vest (mot Nidelva). Disse er også mindre egnet til bolig på grunn av støy fra havna. Slik vil industri og lager fortsatt prege bydelen i mange år framover. Fylkesrådmannen ser at det kan være fordelaktig at utviklingen skjer over såpass lang tid. Dette ivaretar næringsinteressene samtidig som at bydelen kan bli mer mangfoldig når den utvikler seg over tid.

Kulturminner
Fylkesrådmannen er videre fornøyd med at viktige kulturminneanlegg som Dora-bunkersene og spissbunkersene nord for havnebassenget er tatt vare på i planen. Det samme gjelder vannspeilet, som er en del av forståelsen av bunkersanleggene. I bestemmelsenes § 8 om hensynssone for bevaring av kulturmiljø bør det for øvrig legges til at forslag til regulering/søknad om nye tiltak innen sonen forelegges kulturminnemyndighetene til uttalelse.

Byggehøyde og siktakser
Fylkesrådmannen støtter også planens relativt høye byggehøyde, som vil tilsvare den på Nedre elvehavn. Imidlertid bør man passe på at siktaksen mellom Lade gård/kirke og Domkirka blir bevart. Slike siktakser mellom viktige bymonumenter har vært en viktig del av kommunedelplanen for Lade, og det bør også følges opp i planen for Nyhavna. Rent konkret bør man her sikre seg at bebyggelsen i sørøst ved Lademoen stasjon ikke får en plassering/høyde som vil stenge denne siktaksen.

Kollektivtrafikk
Kollektivløsninger er i liten grad omtalt i planens dokumenter. En så sterk fortetting på Nyhavna krever at det etableres et høyfrekvent kollektivtilbud forbi. Dette må ses i sammenheng med kollektivløsninger for hele Lade, som også er et byutviklingsområde. Innen det er laget en samlet plan for kollektivløsning for hele strekningen Sentrum – Nyhavna – Lade, må vi ta forbehold om de mer detaljerte løsningen på Nyhavna. Hovedveien gjennom området (Maskinistgata/Strandvegen) vil sannsynligvis kunne gi tilstrekkelig plass til kollektivtrafikk med eget bussfelt. Når det gjelder de avmerkede kollektivknutepunktene, bør fylkeskommunen ta forbehold om endelig plassering og funksjon for disse innen en helhetlig kollektivløsning som beskrevet over er nærmere avklart.
I samråd med AtB vil fylkesrådmannen blant annet peke på behovet for en god forbindelse til togtilbudet på Lademoen stasjon.

AKTUELLE ALTERNATIVE HOLDNINGER I SAKEN

Ut fra vedtatt kommuneplan og nasjonale og regionale mål om fortetting viser det framlagte planforslaget en naturlig og riktig utvikling. En alternativ holdning kunne selvfølgelig være å sette av Nyhavna til lager og industri. Dette ville imidlertid være i strid med fortettingsstrategien beskrevet over. Fylkesrådmannen mener at den langsiktige omformingen og fortettingen som ligger i planen kombinert med å tilrettelegge attraktive nye industri- og lagerarealer i utkanten av byen er en riktig løsning.

FYLKESRÅDMANNENS KONKLUSJON

Fylkesrådmannen viser til kommentarene over og anbefaler planen.

Vår dato
13.02.2015

Vår referanse
2012/5097-13/314

Vår saksbehandler
Steinar Nilsen 90564495

Tidligere dato

Tidligere referanse

Til
Trondheim kommune

Postboks 2300 Sluppen
7004 TRONDHEIM

Høringsuttalelse til kommunedelplan for Nyhavna, Trondheim kommune

Det vises til planforslag til kommunedelplan for Nyhavna, k20110005. Forsvarsbygg ivaretar arealbruksinteresser på vegne av Forsvarsdepartementet og Forsvaret i saker som behandles etter plan- og bygningsloven.

Forsvarsbygg har ingen kommentarer til planforslaget.

Bjørn Bergesen

Seksjonssjef arealplan
Forsvarsbygg eiendom

Dette dokumentet er elektronisk godkjent og derfor ikke signert.

VS: Nyhavna kommunedelplan, offentlig ettersyn, innspill

Postmottak Byplan

Sendt: 13. mars 2015 09:55
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv
Vedlegg: 20150312 Nyhavna kommunede~1.pdf (319 kB) ; 20150311 Innspill vegsystem.pdf (3 MB)

Fra: Ingrid Sætherø [ingrid@koteng.no]
Sendt: 12. mars 2015 15:33
Til: Postmottak Byplan
Kopi: Tefre Per Arne; Omre Mette; Ivar Koteng; Ole Birger Giæver
Emne: Nyhavna kommunedelplan, offentlig ettersyn, innspill

Vedlagt følger innspill til planforslaget fra Koteng Eiendom.

Med vennlig hilsen
Ingrid Sætherø
Tlf. 48 25 38 04

Koteng

Våre internettsider: www.koteng.no

Trondheim kommune
Byplankontoret
byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Trondheim, 12. mars 2015

Nyhavna kommunedelplan, innspill

Koteng Eiendom AS har eierinteresser på Nyhavna gjennom Trondheim Maritime Senter som eies sammen med Trondheim Havn, og som nå er under bygging. Trondheim Maritime Senter blir et kontorbygg med bymessige kvaliteter og et bidrag til den ønskede omformingen av Nyhavna som byområde. Koteng Eiendom AS, sammen med Trondheim Havn, er også eier av en sentral eiendom på Ladehammerkaia, Ormens Langes vei 12, et område som er særlig attraktivt til boligbygging. Koteng Eiendom har for øvrig erfaring fra andre større byutviklingsprosjekter, spesielt Grilstad Marina, med overføringsverdi til Nyhavna.

Nyhavna er et av Trondheims aller viktigste byutviklingsområder de nærmeste tiårene. Vi er opptatt av at potensialene blir utnyttet slik at Nyhavna virkelig bidrar til å gjøre Trondheim til en mer attraktiv by. Kommunedelplanen er et viktig redskap som må håndtere utvikling over lang tid. Planen må derfor være robust og fleksibel. Samtidig må den definere noen klare målsettinger som sikrer forutsigbarhet og høy kvalitet.

Vi ønsker å bidra med følgende innspill til kommunedelplanen:

- ## Fleksibel plan

  Planen er fleksibel med hensyn til formål og utnyttelsesgrad. Med tanke på at utbyggingen vil skje over svært lang tid er det bra at de juridiske bindingene legges på et helt overordnet nivå.

  Planen har få bestemmelser, mens plankartet på noen områder er konkret og bindende med formålsgrenser for enkelte friområder, kaikanter og ganglinjer. Sett i forhold til plantype og det lange tidsperspektivet, tror vi det hadde vært en fordel om plankartet ble utformet enda mer prinsipielt, f.eks. ved at strukturen defineres som linjer og ikke areal, dvs. tilsvarende detaljeringsgrad som gjeldende kommunedelplan for havneområdet. Plankartet må i så fall følges av bestemmelser og retningslinjer, eventuelt også illustrasjoner, som er mer utdypende om romlige kvaliteter, arealkrav til friområder osv.

- ## Visjoner

  Vi savner en tydelig visjon for hva slags bydel dette skal bli. Området har helt spesielle kvaliteter med nærheten til sjøen og gode solforhold. Havnefronten langs Nidelva, Kullkranpiren, og Ladehammerkaia vil utgjøre viktige elementer i bybildet. Tilgjengeligheten til vannet gir muligheter for badeanlegg og andre sjørelaterte aktiviteter, mens kulturminnene har potensiale for kulturaktiviteter som kan bli nye attraksjoner for hele byen. Disse særtrekkene bør være utgangspunkt for å gi det nye byområdet særpreg og identitet. Den strenge kvartalsstrukturen og de lange aksene bør tilføres mer variasjon, lunhet og

spenning som kan skape de opplevelsene som karakteriserer den levende byen hvor det er attraktivt å ferdes til fots. Vi tror det er viktig at denne overordnede planen peker på mulighetene og definerer noen klare målsettinger og ambisjoner.

Nyhavna skiller seg fra andre utbyggingsområder med nærhet til sentrum og et svært stort utbyggingspotensiale. Nyhavna bør derfor prioriteres, og vi tror at høye ambisjoner vil kunne bidra til å få fart på utbyggingen. Dersom man lykkes med å skape begeistring for Nyhavna som et attraktivt sted å bo og ferdes, kan realisering av planen skje fortere enn størrelsen på området skulle tilsi.

- ## Boliger og bomiljø

Det er ønskelig med en stor andel boliger for at Nyhavna skal styrke Midtbyen som bysentrum og ikke bli et konkurrerende sentrumsområde. Planen viser nordre del av planområdet som mest egnet for en høy konsentrasjon av boliger. Vi vil peke på at området langs Nidelva som ligger vestvendt og i direkte kontakt med vannet, også er svært attraktivt til boliger. Nærheten til havnevirksomheten bør ikke være en begrensning, men ses på som en positiv faktor, og en naturlig del av byens liv. Boliger bør hvertfall vurderes langs den delen av elvebredden som ligger nærmest sentrum. Eventuelle støyutfordringer bør kunne håndteres i utforming av den nye bebyggelsen. En utredning om støy fra havnevirksomheten ville gitt mer kunnskap om hvilke utfordringer dette egentlig innebærer.

Det bør legges vekt på å skape gode bomiljø og nærmiljøfunksjoner som gjør det enkelt å leve miljøvennlig. Eksempelvis bør barnehager etableres i tilknytning til alle områder med boliger, ikke begrenses til delområde 5 (Standveikaia). Det samme gjelder nærbutikker, servicefunksjoner o.l.

- ## Transportsystemet

Det burde vært tatt et sterkere grep for å sikre en robust og framtidsrettet transportløsning. Største del av planområdet ligger utenfor dagens «kollektivbue», og det er behov et mer sammenhengende system, enten det er buss eller bane, som muliggjør betydelig større frekvens dersom målene om et bærekraftig og attraktivt bysentrum skal kunne nås. Vi mener det er for defensivt å basere kollektivbetjeningen av dette store nye byområdet på en eksisterende bussrute mellom Midtbyen og Lade. De mest sentrale byomformingsområdene og utbyggingsområdene, som Nyhavna, må være premisser for utvikling av et framtidsrettet kollektivsystem.

Kvartalsstrukturen gir et fleksibelt transportsystem, men vi tror det likevel er nødvendig med en viss differensiering. Gjennomgangstrafikken mellom Midtbyen og Lade vil være stor, uavhengig av kollektivsatsing og transportreduserende tiltak, og bør defineres som en tydelig hovedgate som ikke belaster de områdene med størst potensiale for byliv og godt bomiljø.

En ny hovedgate bør få en trasé som kanaliserer gjennomgangstrafikken bort fra de mest attraktive og sjønære områdene. En mulighet er vist i vedlagte skisse. Området ligger delvis utenfor planområdet for kommunedelplanen, men vi tror det er nødvendig å se på et litt større område for å finne de gode løsningene. Området øst for planområdet er for en stor del bebyggelse som man må forvente blir fjernet til fordel for en mer bymessig utvikling på sikt. Men endringer er på gang også her, og derfor haster det dersom en omstrukturering skal være mulig. Dette er kun ment som et prinsipp, og linjeføringen kan strammes opp og tilpasses en mer bymessig bebyggelsesstruktur. Traséen er likevel i grove trekk en mulighet som vi mener bør vurderes. Den ligger ikke i konflikt med planlagte nybygg, med ett unntak: et

boligprosjekt som Trondheim kommune planlegger i Jarleveien 10, som pr. i dag ikke er realisert. Dette må det være mulig å relokalisere innenfor området. En slik omlegging av hovedgata vil øke attraktiviteten, og dermed også eiendomsverdien, for et stort område ned mot Strandveikaia, men det vil selvfølgelig medføre inngrep i eiendomsstrukturen og gi ulemper for noen. Totalt sett tror vi en slik løsning vil gi større mulighet for en vellykket byutvikling.

- Rekkefølgekrav

  For utbyggerne er det kostnadsnivået som er avgjørende for gjennomførbarhet av planen. Foreløpige kostnadsestimater og anslag på utnyttelsesgrad tilsier at tomtebelastningen vil være noe høy. I en så omfattende byutvikling, vil det være rimelig at noen helt overordnede infrastrukturelementer også tas inn offentlige investeringsplaner.

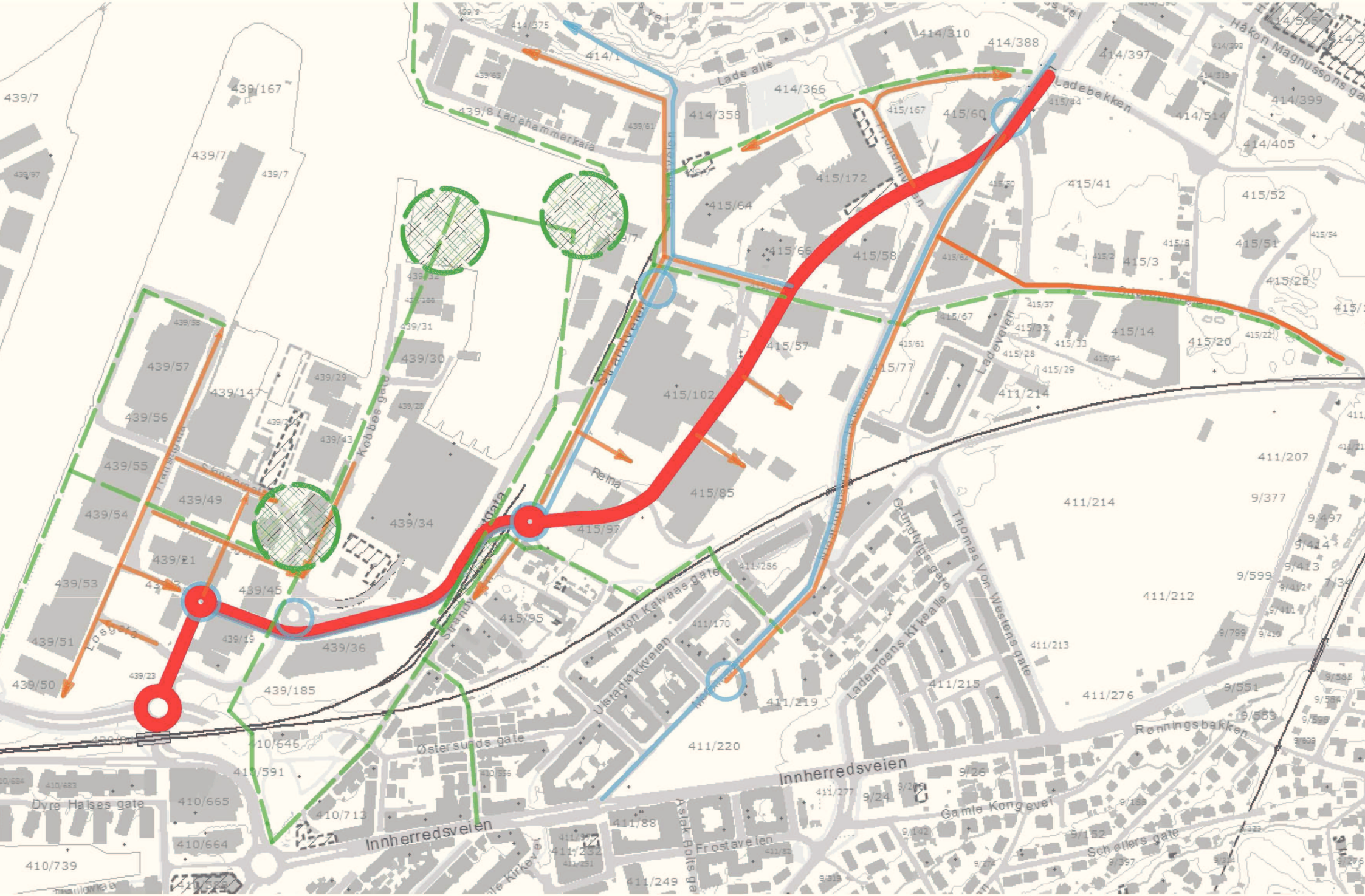
  Når det gjelder selve gjennomføringen må det legges til grunn at rekkefølgekravene ikke skal tolkes bokstavelig med hensyn til rekkefølge eller tidspunkt for gjennomføring av infrastrukturtiltak. Rekkefølgebestemmelsene må først og fremst være et utgangspunkt for utbyggingsavtaler. Utbyggingsavtalene vil sikre finansiering av den offentlige infrastrukturen, og må være grunnlag for dispensasjon fra rekkefølgekrav slik at gjennomføringen kan vurderes ut fra mer praktiske hensyn.

  Praksis i Trondheim kommune er at rekkefølgekrav brukes direkte som utgangspunkt for utbyggingsavtaler. Det er derfor viktig at bestemmelsene er utformet slik at kostnadsfordelingen bli jevn og rettferdig. Kostnadsberegningen som er presentert i planbeskrivelsen baserer seg på en flat fordeling, mens rekkefølgebestemmelsene fordeler infrastruktur noe ulikt på delfeltene. På dette overordnede plannivået mener vi det vil være svært uheldig å fordele rekkefølgekravene på ulike felt slik det er vist i tabellen som følger planbestemmelsene. Dette vil gi et vanskelig utgangspunkt for senere forhandlinger fordi man pr. i dag ikke har god nok oversikt hverken over kostnadene eller det faktiske utbyggingspotensialet i hvert felt. Bolig har dessuten betydelig større belastningsevne enn næringsformål, og en nærmere avklaring av arealbruken vil være avgjørende for å vurdere gjennomførbarhet av rekkefølgebestemmelsene. Vi tror derfor rekkefølgebestemmelsene må være helt generelle på dette plannivået, dvs. at all offentlig infrastruktur fordeles likt på alle felt. Dette åpner også for at gjennomføring kan løses på tvers av de enkelte delområdene.

Med vennlig hilsen

Ingrid Sætherø
Epost: ingrid@koteng.no
Tlf: +47 48 25 38 04

Vedlegg: Innspill vegsystem



edgate — kollektivtrasé — viktige gangforbindelser

VS: Kommunedelplan Nyhavna - Uttalelse ved Offentlig ettersyn - Dora AS / Dora Styrmannsgata AS

Postmottak Byplan

Sendt: 13. mars 2015 13:38

Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv

Vedlegg: Kommunedelplan Nyhavna - U~1.pdf (386 kB)

Fra: Geir Halmøy [geir.halmoy@dora.no]
Sendt: 13. mars 2015 12:34
Til: Postmottak Byplan
Kopi: Rønning Siri Merethe; Tefre Per Arne; Arnt Ove Okstad; Haugdal Dag (dag.haugdal@romeiendom.no)
Emne: Kommunedelplan Nyhavna - Uttalelse ved Offentlig ettersyn - Dora AS / Dora Styrmannsgata AS

Hei,

Viser til utsendelse av Kommunedelplan for Nyhavna på offentlig ettersyn den 19.12.2014 med svarfrist 13.03.2015.
Vedlegger med dette vår uttalelse.

Med vennlig hilsen
Dora AS og Dora Styrmannsgata AS

Geir Halmøy

Mobil: 0047 97659867

Trondheim Kommune
Byplankontoret
7004 Trondheim
Bygningsrådet i Trondheim kommune

Dora AS / Dora Styrmannsgata AS
Maskinistgaten 1
7042 Trondheim

Trondheim, 13.03.2015

VEDR. KOMMUNEDELPLAN FOR NYHAVNA –
UTTALELSE FRA DORA AS / DORA STYRMANNSGATA AS

Vi viser til forslag til kommunedelplan for Nyhavna som bygningsrådet i Trondheim kommune den 16.12.2014 vedtok å legge ut til offentlig ettersyn. Vi tar utgangspunkt i det forslaget som foreligger med spesiell fokus på føringene som ligger i følgende:

> Bygningsrådets vedtak av 16.12.2014: «For å sikre en smidig, gradvis utbygging av Nyhavna, ber bygningsrådet Rådmannen før sluttbehandling av saken synliggjøre hvordan rekkefølgekravene kan sikres gjennomført, uten at det går på bekostning av framdriften i utviklingen av området».
>
> § 9.1 i bestemmelsene/retningslinjene til planforslaget: «Utbygging skal ikke skje før nødvendig offentlig infrastruktur, byrom og samfunnsservice er etablert som spesifisert i vedlegg 03, dat. 24.11.14, og i samsvar med kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur godkjent av kommunen»

Det er meget gledelig at vi i Trondheim nå er særdeles nær et vedtak om ny kommunedelplan for Nyhavna som vil bety byomforming av det mest spennende bynære utviklingsområdet som denne byen har. Dette har etter hvert blitt en sak som det er stor enighet om. Dora AS har aktivt fremmet byomforming på Nyhavna i mange år. Vi har eid bygningsmasse på Nyhavna siden 1968 og vi har i de senere årene vært aktive med ny reguleringsplan for Dora-området i år 2000, nytt Arkivsenter i 2007, Visjonsplan for Nyhavna i 2008 og med på etablering av Nyhavna Utvikling AS 2012.

Det planforslaget som nå foreligger er godt, men slik vi ser det er det fortsatt er behov for en bearbeiding av forslaget. Vi anbefaler at kommunen i den avsluttende behandling gir sterkere føringer og mål for en forsert byomforming bl.a. for i tillegg til å legge til rette for gode sentrumsnære næringsarealer, raskest mulig skal komme i gang med en betydelig boligbygging. Ikke noe område i regionen har en så attraktiv og miljøriktig beliggenhet for bolig- og byutvikling som Nyhavna. Her møter byen fjorden på en bred front samtidig som man er i sentrum av Trondheim nært alle sentrale funksjoner. Det faktum at Nyhavna vil være med på å gi Midtbyen et løft gjennom at større deler av befolkningen kan bo i gangavstand til sentrum er viktig. I tillegg er en tidlig og betydelig andel boliger nødvendig for å få realisert en omfattende og krevende infrastruktur på området.

Rekkefølgebestemmelser – endringer viktige for gjennomførbarhet

Nyhavnas størrelse og arrondering – samt behov for suksessiv forflytting av eksisterende logistikkvirksomhet – tilsier en skrittvis, men jevn utbyggingtakt. For at utviklingen skal kunne starte raskt og foregå kontinuerlig, noe som også er helt avgjørende for å få realisert infrastrukturtiltakene på området tidlig nok, er det viktig at kommunen gir klare men fleksible føringer under behandlingen av kommunedelplanen. De tabellarisk oppsatte rekkefølgebestemmelsene i planforslaget bør modifiseres for å sikre den suksessive utviklingen av området som kreves for å absorbere byveksten i Trondheim, og kanalisere denne i en mest mulig bærekraftig retning. Vi viser her til høringsinnspill fra Nyhavna Utvikling AS der det foreslås at rekkefølgebestemmelsene gjøres om fra en tabellform til en form som vektlegger prinsipper, sluttresultat og fordeling.

Primært ber vi om at tabellen i vedlegg 03 i forslaget til kommunedelplan skal utgå. Vi har gått igjennom denne og kommentert på en del av de foreslåtte tiltakene. En kommentar som går igjen (og som også er en av innvendingene mot tabellen) er at mange infrastrukturtiltak er bare løselig knyttet til det benkelte delområde. Viser her til vedlegg 1 til vårt brev. Når det gjelder delområdene 3 og 8, vil vi nedenfor kommentere disse spesielt siden vi har eierinteresser i bygningsmasse her.

Infrastrukturkostnader og boliger – essensielle spørsmål for å komme igang

Vi anser det som avgjørende at kommunen i den videre prosessen legger opp til vedtak som sikrer en best mulig fremdrift i byutviklingen på Nyhavna, og at boligutbyggingen nå gis prioritet for å møte den byveksten kommunen opplever. Det er lagt opp til betydelige investeringer i infrastruktur for området. Gitt at innspillet om å legge bort den tabellariske formen med rekkefølgebestemmelser, så er det fortsatt slik at man må kunne regulere og bygge ut de første nye områdene på Nyhavna uten at dette skal utløse gjennomføring av infrastrukturtiltak som overstiger disse områdenes økonomiske løfteevne. For at ikke infrastrukturen skal bli liggende for langt etter samtidig som inntekter/utgifter med hensyn på infrastruktur skal være mest mulig i balanse så er det to prinsipper som vil være viktige:

- Infrastrukturkostnader fordeles etter løfteevne dvs. mer pr m2-bolig enn pr. m2-næring.
- Det bygges stor andel bolig allerede tidlig i utviklingen da dette gir et tidlig løft på infrastruktur og starter en positiv sirkel for utviklingstakten.

Eksisterende reguleringsplaner på området – må hensyntas og videreføres
For delområde 3 eksisterer det en egen reguleringsplan fra år 2000. I behandlingen av kommunedelplanen er det viktig at kommunen legger til grunn at Dora AS som private utbygger allerede er kommet godt i gang med byomformingen på Nyhavna. Det har skjedd med positiv medvirkning fra kommunen som planmyndighet. Det er allerede bygd betydelig bygningsmasse i henhold til den eksisterende reguleringsplanen og planer/tegninger/prosjektering for nye bygg er langt fremskredne. I den eksisterende reguleringsplan ligger det rekkefølgekrav på infrastruktur som er blitt fulgt. Vi legger til grunn at det ferdigregulerte delområde 3 ikke blir tillagt nye infrastrukturkostnader og rekkefølgebestemmelser ut over det som ligger i eksisterende reguleringsplan av 2000.

Delområde 3: Dora I
Dora AS eier den eksisterende bygningsmassen i delområdet herunder Dora 1 og fester pr. d.d. tomten fram til 2079. Som nevnt ovenfor så eksisterer det en reguleringsplan for delområde 3. Denne passer meget godt inn i forhold til kommunedelplanen og vi vil fortsatte vårt arbeid med utbygging i henhold til denne.

Dora 1 bunkeren ligger fast. Denne skal bevares gjennom aktiv bruk slik vi har gjort det siden 60-tallet. Bygget på taket av Dora 1 er fra 1980 og vil på sikt måtte erstattes av annen bygningsmasse. Vi ser for oss at enkelte deler av Dora-taket vil kunne ha lavere/ingen bygningsmasse, mens andre deler av taket vil kunne få høyere bygningsmasse. Gitt en slik omfordeling av eksisterende bygningsvolum vil Dora-taket kunne spille en viktig rolle som fremtidig tomeareal for i sentrum med sin grunnflate på 15 mål.

Kommentarer:
- Vi legger til grunn at eksisterende vei langs sjøsiden av Dora skal kunne benyttes kombinert som adkomst for inn- og utransport til Dora 1, dokk 1 – 5 og samtidig som dette fungerer som en gangvei.
- Det er lagt opp til et grøntdrag G6 sør for Dora som ikke kan la seg realisere. Det ligger en 4 meter tykk og 11 meter bred betongplate rundt hele Dora som kun er dekket mer asfalt. Det er derfor ikke mulig å etablere et grøntdrag her. Samtidig er dette adkomstvei for vareleveranser til eksisterende og planlagt bygningsmasse.

Delområde 8: Båtsmannsgata
Dora Styrmannsgata AS eier bygningsmassen i Styrmannsgata 1 – 3. Etter at ny kommunedelplan er vedtatt vil vi være proaktive i prosessen som etter hvert må komme med å omforme dette delområdet.

Når det gjelder infrastrukturtiltak for dette delområdet synes det for oss som en bedre løsning å finne generelle nøkler for å fordele infrastrukturkostnader for hele Nyhavna enn å følge et oppsett med store forskjeller mellom delområdene.

Kommentarer:
- Figur 3 s.9 i planbeskrivelse er ikke oppdatert med hensyn på festetomter. Styrmannsgata 1-3 er bortfestet til Dora Styrmannsgata AS og ikke Johan Vinje Stål AS.
- Det faktum at HG1 (Gjennomfartsåre til Lade) er satt som et rekkefølgekrav for hele området betyr i så fall at dette området berøres meget tidlig. En lemping på dette må til for å gjøre det mulig å komme videre med utviklingen på Nyhavna.

Nyhavna - en spennende og innholdsrik bydel

Dora AS har i 20 år vært en pådriver for bymessig utvikling på Nyhavna. Selskapet har i samspill med en rekke arkiv- og andre kulturarvinstitusjoner utviklet kulturbunker Dora som er blitt en viktig og pulserende samspillarena for arkiv-, bibliotek- og museumssektoren.

Trondheim kommune var en pådriver for den bymessige utvikling på Nyhavna som kulturbunker Dora representerer. I et brev fra ordføreren til Kulturdepartementet av 3. april 2003 ble byutviklingsperspektivet på Nyhavna fremhevet som en viktig begrunnelse for at Statsarkivet i Trondheim burde samle alle sin aktivitet på Dora. Visjonene og planene om å utvikle en fremtidsrettet bydel på Nyhavna var også en viktig premiss da departementet valgte Dora og Nyhavna som grunnlag for samling av Statsarkivet på Dora, og etter hvert også av de fleste andre offentlige arkivinstitusjonene i regionen. For å skape en spennende bydel blir det viktig å ta vare på det miljøet som er etablert i Kulturbunker Dora.

Vi ser frem til en god og tett dialog videre med kommunen i arbeidet frem mot et vedtak om Kommunedelplan for Nyhavna.

Med vennlig hilsen
Dora AS / Dora Styrmannsgata AS

Geir Halmøy
Daglig leder

Vedlegg: 1 vedlegg (3 sider)

Vedlegg 1

KOMMENTARER TIL DE ULIKE REKKKEFØLGEKRAVENE

Kommentarene nedenfor tar utgangspunkt i tabellene og tegningene i vedlegg 03 til kommundelplanen for Nyhavna. Vi presiserer at vi primært ønsker at dette tabellariske oppsettet taes ut og erstattes av beskrivelse av delområdene, tiltakene og sammenhengen mellom disse på prinsipiell basis.

Kommentarene om kostnader nedenfor er tatt med men er kun relevante i den grad tabellen over rekkefølgebestemmelser også er tenkt brukt som nøkkel for kostnadsfordeling.

Generelt må alle tiltak kunne utføres trinnvis slik at det er balanse mellom inntekter fra utbygging og kostnader ved infrastruktur.

F1: Friområde opparbeides
Dette synes uproblematisk, dog er vel dette et område som bør dekkes av kommunen/Miljøpakken og ikke tillegges Nyhavna direkte.

F2: Kaikant transittkaia
Når det gjelder kaikanter så synes vi prinsipielt der er fornuftig når kaikanten allokeres til det tilgrensende området

F3: Bydelspark ved fyringsbunkeren
Hvis dette er en bydelspark så bør hele bydelen Nyhavna være ansvarlig for denne.

F5: Sentral rekreasjonspark kullkranpiren
Det synes ikke umiddelbart logisk fremdriftsmessig å legge rekkefølgekrav på dette området for delområdene 3-8. Det fremstår mer logisk at denne tilhører kun delområde.
Hvis dette skal være en sentral rekreasjonspark så bør hele området være ansvarlig for kostnaden. Alternativt bør kun delområde 6 dekke denne kostnaden.

F6: Kaikant foran Dora med gangvei
Denne er allerede etablert og det legges til grunn at denne kan benyttes som den er av både gående og syklende samtidig som varelevereing osv. til leietakere i Dora-bunkeren har adkomst. Hvis dette legges til grunn er det uansett ulogisk at denne er en forutsetning for delområde 5, Strandveikaia.

F8: Sentral rekreasjonspark Strandveikaia.
Forsåvidt logisk å allokere denne til delområdene 5-7 med hensyn på rekkefølgen, men kostnadene burde vært fordelt på hele området hvis man etablerer et likt prinsipp for F5 og F8.

F11: Sentral rekreasjonspark Strandveien.
At denne sentrale rekreasjonsparken er fordelt på delområde 2,3 og 5 er betenkelig. Fremdrift på denne er helt avhengig av Jernbaneverkets eventuelle frigivelse av sporområdet. I tillegg er det samme kommentar som ovenfor med hensyn på at kostnaden for såkalte sentrale rekreasjonsparker må fordeles jevnt. Her er det noen delområder som skal dele på flere slike men andre delområder ikke er tillagt noen.

G1: Grøntbuffer mot E6:
Dette må være et felles ansvar for hele bydelen.
Ikke riktig å tillegge denne kun til delområde 1,4,8 og 9.

G4: Grøntforbindelse langs Dora 2
Se kommentar for G6 da det trolig er samme utfordring her.

G6: Grøntforbindelse langs Dora 1
Dette lar seg ikke gjennomføre. Her er det i dag et tynt lag asfalt lagt rett opppå en 11 meter bred og 4 meter tykk betongplate som ikke kan fjernes.
I tillegg er dette adkomstveg for eksisterende ny bygningsmasse og innregulert ny bygningsmasse.

G7: Grøntbuffer mot jernbanen
Gjennomførbarheten i denne med hensyn på beliggenhet, høyder, spor, nye bygninger osv må vurderes.

G11: Allmenning Kullkranpiren
At dette er en rekkefølgebestemmelse for delområde 3 kan ikke være riktig da sammenhengen mellom tiltak og delområde mangler.

HG1: Gjennomfartsvei til Lade B=27,5
Denne må utføres noe ut i prosjektet dvs at en rekke delområder må kunne både påbegynnes og ferdigstilles før denne er på plass. I tillegg bør det velges en mer nøktern standard for denne. Da dette er en reseveløsning for Strindheimtunnelen bør kostnadene helt eller delvis dekkes av lokale eller sentrale veimyndigheter.

AG1: Kobbes gate
Denne bør utbygges gradvis. Delområde 3 og 8 må kunne utbygges uten at denne er komplett. Det bør velges en nøktern og god standard. Kostnadsfordleing for vei og gate bør vurderes bredere enn det som planen viser.

AG7 Strandveien Syd:
Dette må være en gate som allokeres til delområde 5 primært og kanskje delvis delområde 2.

BR1: Bro over Rosenborgbassenget
For byen er det viktig å få på plass denne. Broen ligger utenfor området som dekkes av kommunedelplanen for Nyhavna og det at utbygginger på Nedre Elvehavn kunne ferdigstilles uten at denne var på plass gir en klar føring på at dette ikke kan sees på som et ansvar for en utbygging som ligger enda lengre unna. Subsidiært så bør denne realiseres gjennom et spleiselag mellom kommune, de stedlige eierne ved begge brofestene og Nyhavna.
Realisering av broen er avhengig av en rekke aktører som ikke er aktører på Nyhavna og kan derfor ikke anses som er rekkefølgekrav i vanlig forstand.

BR2: Sykkelbro langs Jernbanen
Dette synes å være en åpenbar mangel i Strindheim-tunnel prosjektet og kan etter det vi kan se ikke tillegges Nyhavna som verken rekkefølgekrav eller kostnad.

Gv3: Gangveiforbindelse mellom F3 og F2
Feilskrift i planen. Skal være mellom F3 og F4.

For øvrig så mangler kanalen langs G10 i rekkefølgene. Skal logikken følges så må være et rekkefølgekrav for delområde 6.

Generelt så er det viktig at rekkefølgen blir riktig. Områdene som knytter Nyhavna til byen må utbygges først. Her peker delområde 2 seg ut knyttet opp mot det ferdigregulerte og utbyggingsklare arealet i delområde 3.

Trondheim, 13.03.2015

VS: 12/14816-32143 Kommunedelplan Nyhavna Høringsuttalelse

Postmottak Tk

Sendt: 13. mars 2015 12:54
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv
Kopi: sissel.bjorkto@romeiendom.no
Vedlegg: 20150313122554.pdf (2 MB)

Henvendelsen videresendes for behandling.

Vennlig hilsen
Trondheim kommune

TRONDHEIM KOMMUNE

Fra: Bjørkto Sissel [mailto:sissel.bjorkto@romeiendom.no]
Sendt: 13. mars 2015 12:51
Til: Postmottak Tk
Emne: 12/14816-32143 Kommunedelplan Nyhavna Høringsuttalelse

Vedlagt er vår høringsuttalelse.
Vennlig hilsen
Sissel Bjørkto • planutreder • + 47 97 58 49 48 • sissel.bjorkto@romeiendom.no
Rom Eiendom AS • Schweigaards gate 23, N-0048 Oslo • +47 47 62 05 00 • www.romeiendom.no

Tenk på miljøet før du skriver ut denne e-posten.

Fra: sissel.bjorkto@romeiendom.no [mailto:sissel.bjorkto@romeiendom.no]
Sendt: 13. mars 2015 12:26
Til: Bjørkto Sissel
Emne: SKannet dokument

ROM EIENDOM

Tronheim kommune kommune
byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Vår ref: Sissel Bjørkto Deres ref: 12/14816-32143 Dato: Oslo,11.03.2015

KOMMUNEDELPLAN FOR NYHAVNA I TRONDHEIM M- UTTALELSE VED OFFENTLIG ETTERSYN

ROM Eiendom AS er et heleid datterselskap i NSB-konsernet, som igjen er eid av Samferdselsdepartementet. Her ligger eierskapet og ansvaret for forvaltning og utvikling av eiendomsmassen som tidligere tilhørte NSB. ROM Eiendom koordinerer og besvarer også høringsuttalelser til plansaker etter plan- og bygningsloven, på vegne av NSB AS som statseid transportselskap og hjemmelshaver til grunn.

Utvikling av sentrale tomter rundt jernbanestasjoner (knutepunktsutvikling) og tomter frigitt fra jernbaneformål inngår i vårt ansvarsområde. Som en av landets største eiendomsaktører har selskapet som mål å være ledende på byutvikling ved kollektivknutepunktene gjennom vår visjon "å skape bedre byrom der mennesker møtes". Utvikling av våre eiendommer skal bidra til at flere velger å reise kollektivt.

Vi viser til Deres utsendelse av 19. desember 2014 med svarfrist 13. mars 2015.

Som kjent besitter ROM Eiendom en viss del (ca. 1/20) av det areal som omfattes av planområdet, nord for Lademoen jernbanestasjon. Sammen med SIVA, TOBB, Dora AS og OBOS har ROM Eiendom dannet Nyhavna Utvikling AS med sikte på en vellykket byutvikling i Nyhavna. ROM Eiendom vil gi følgende uttalelse til forslaget til kommunedelplan for Nyhavna:

Intensjonene

ROM Eiendom noterer at de intensjonene som ligger bak det foreliggende planforslaget, i stor grad samsvarer med hva vi oppfordret til i vår uttalelse av 26. april 2011 til planprogrammet. Vi tenker på

- bebyggelse med tett, urban karakter
- høyest arealutnyttelse ved Lademoen som kollektivknutepunkt
- blandet arealformål – sentrumsformål
- streng parkeringspolicy som bilbegrensende tiltak
- et overordnet og retningsgivende nivå på planen på grunn av det lange tidsaspektet

Gjennomførbarhet - rekkefølgebestemmelser

Kommunedelplan-forslaget har mange tiltalende trekk. Men bruken av rekkefølgebestemmelser, hjemlet i planbestemmelsenes § 9 og redegjort for i vedlegg 3, sår tvil om forslaget er økonomisk gjennomførbart. På grunn av den lange tidshorisonten for utbyggingen av Nyhavna er planområdet delt i 11 delområder som gir mulighet til å stykke opp utbyggingen i ulike tidsetapper. Dette er i seg selv bra. Men beskrivelsen av utbyggers forpliktelser til finansiering og opparbeiding av infrastrukturen må omarbeides.

ROM EIENDOM AS TEL • +47 47 62 05 00 FAKS • +47 64 00 29 87 ADR • SCWEIGAARDS GATE 23, N-0048 OSLO WWW • ROMEIENDOM.NO ORG NR • NO 980 374 505 MVA BANKGIRO • 7058 06 64804

ROM EIENDOM

Blant annet må det være et samsvar i tid mellom utbyggers økonomiske forpliktelser om bidrag til infrastrukturen, og utbyggers risiko og inntektsstrøm ved prosjektene. Bestemmelsenes § 9.1 sier at den beskrevne infrastrukturen og samfunnsservice skal være etablert før utbygging *skal skje,* mens skjema i vedlegg 3 sier at relevante tiltak skal være opparbeidet før det kan gis ferdigattest. Vi mener den siste formuleringen gir rom fleksibilitet og er å foretrekke.

Flere av infrastrukturtiltakene avhenger av at eksisterende virksomhet er opphørt. Ett eksempel er grøntområdet F11, som skal være opparbeidet (side 3 i vedlegg 3) før delområde 2 kan gis ferdigattest. Etablering av F11 er imidlertid avhengig av at «nybil-jernbanesporet» er fristilt, noe som igjen betinger at ny godsterminal er anlagt på Torgård. Dette ligger svært langt frem i tid, mens ROM Eiendom kan starte utbygging av delområde 2 nokså umiddelbart.

Videre må det etter loven være en forholdsmessighet mellom infrastrukturbidraget, prosjektets økonomi, og hvilke tiltak som direkte utløses av angjeldende prosjekt. Det kreves for eksempel at samtlige utbyggere tar ansvar for gjennomfartsveien til Lade inklusive gang- og sykkelvei med bruer. Spesielt brua over Rosenborgbassenget kan vi ikke se at utløses av den foreliggende utbyggingen. Det kan også stilles spørsmål ved den høye veistandarden, med utstrakt bruk av separate felt for de ulike trafikantgrupper pluss grøntfelt og møbleringsfelt. Dette medfører både høye kostnader og et unødig stort arealbeslag til vei.

Når det gjelder plassering av sentral for avfallssug, mener ROM at dette må endelig besluttes i reguleringsprosess. Lengden på hovedføringene er ikke større enn at det finnes en viss fleksibilitet i hvor sentralen lokaliseres. Kommende prosjektutvikling vil avklare om det er akseptabelt med en sentral på vårt område.

I sum mener ROM Eiendom at man må sikre en rettferdig, og samtidig håndterbar, økonomisk fordeling som også tar hensyn til tidsaspektet, for alle utbyggerne. Vi tror at skjemaet i vedlegg 3 kan være for detaljert og noe rigid. Det bør kunne finnes en enklere, gjengs fordelingsnøkkel basert på hva det enkelte prosjekt kan løfte, for eksempel gjennom fastsatte kvadratmeterpriser for hhv bolig og næring. Organiseringsmodell for et eventuelt infrastrukturselskap må diskuteres, herunder kommunens andel og rolle.

For øvrig vil ROM vise til tidligere uttalelse fra Nyhavna Utvikling AS datert 12.12.2014 samt til deres uttalelse til den foreliggende høringen.

Arealformål i delområde 2

ROMs areal utgjør delområde 2 i planforslaget. Som i de øvrige felt er arealformålet «Sentrumsformål» som blant annet omfatter bolig (planbest. § 5.2.1). Det støttes av oss. Det er også positivt at arbeidsplass- og besøks-intensiv virksomhet er vektlagt nær kollektivknutepunktet, slik vi også selv ba om ved høringen av planprogrammet. Vi viser til planbeskrivelsenes kapittel *4 Planlagte arealformål*, og prinsippskissen nederst på side 31.

Imidlertid må vi alle tilpasse oss markedet. Tomme bygninger vil være ødeleggende for Nyhavnas image som utviklingsområde. Kontormarkedet i Trondheim, i alle fall på kort sikt, er i ferd med å bli mettet. ROM påpeker at også boliger er viktig å ha nær kollektivknutepunkt, og vi ønsker en mulighet for dette. Det gir liv og aktivitet også etter arbeidstid, og spesielt for (små) husholdninger uten egen bil er det attraktivt å bo nær buss og tog. Boligområdet Svartlamoen grenser til delområde 2. Senest når godsterminalen flytter til Torgård, vil «nybilsporet fristilles». Boliger i østre del av delområde 2 vil da via friområdet F11 kunne gli over i Svartlamoen og slik bidra til å integrere Nyhavna i byveven.

ROM EIENDOM

ROM legger til grunn at planforslaget gir rom til å fastsette arealfordelingen mellom de ulike delformålene i sentrumsformålet ved reguleringen. Vi ser likevel gjerne at tekst og skisse (side 31) i den foreliggende planbeskrivelsen endres slik at muligheten for bolig i delområde 2 tydeliggjøres.

Om boligkvalitet, uterom og tetthet

Omforente miljømål om en bærekraftig byutvikling ligger bak transformasjonen av det kollektivnære Nyhavna. Relativt store byggehøyder i kombinasjon med varierte byrom og en rik grønn-struktur følger opp overordnete føringer om en kompakt utbygging med kvalitet.

ROM vil fremholde at også detaljreguleringene må videreføre disse intensjonene. Det betyr blant annet at kommuneplanens uteromsnormer må tilpasses den urbane situasjonen i Nyhavna. De nye boligene vil ha svært god tilgjengelighet til de mange offentlige grøntområdene som skal anlegges i Nyhavna. Dette må tas hensyn til ved fastsettelsen av kravene til felles uteoppholdsareal når detaljplanene med bestemmelser skal utformes.

Oppsummering

- **Rekkefølgebestemmelsenes krav kan føre til at planforslaget ikke er økonomisk gjennomførbart. ROM Eiendom ber om at disse kravene revurderes og omformuleres før vedtak av kommunedelplanen.**
- **ROM Eiendom ønsker mulighet for boliger i delområde 2.**
- **Detaljreguleringene må følge opp intensjonene om en bærekraftig, kompakt byutvikling, blant annet gjennom kravene til utforming av bebyggelsen.**

ROM Eiendom vil uttrykke ønske om et fortsatt godt samarbeid med Trondheim kommune i et usedvanlig interessant, spennende og viktig byutviklingsarbeid.

Vennlig hilsen
Rom Eiendom AS

Sissel Bjørkto

Sissel Bjørkto
planutreder

VS: Kommunedelplan for Nyhavna - Uttalelse ved Offentlig ettersyn - Nyhavna Utvikling AS

Postmottak Byplan

Sendt: 13. mars 2015 09:56

Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv

Vedlegg: Kommunedelplan Nyhavna - U~1.pdf (152 kB) ; Kommunedelplan Nyhavna - U~2.pdf (681 kB)

Fra: Geir Halmøy [geir.halmoy@dora.no]
Sendt: 12. mars 2015 15:36
Til: Postmottak Byplan
Kopi: Rønning Siri Merethe; Tefre Per Arne; Arnt Ove Okstad; Haugdal Dag (dag.haugdal@romeiendom.no); lise.bartnes.aalberg@siva.no; Kjell Bjørke (kjell.bjorke@obos.no); tri@tobb.no
Emne: Kommunedelplan for Nyhavna - Uttalelse ved Offentlig ettersyn - Nyhavna Utvikling AS

Hei,

Viser til utsendelse av Kommunedelplan for Nyhavna på offentlig ettersyn den 19.12.2014 med svarfrist 13.03.2015.
Vedlegger med dette vårt uttalelse.

Med vennlig hilsen
Nyhavna Utvikling AS

Geir Halmøy

Mobil: 0047 97659867

Nyhavna Utvikling AS
Maskinistgata 1
7042 Trondheim

12.03.2015

Trondheim kommune
Byplankontoret
7004 Trondheim
Bygningsrådet i Trondheim kommune

Kommunedelplan Nyhavna – uttalelse fra Nyhavna Utvikling AS

Vi viser til forslag til kommunedelplan Nyhavna, som bygningsrådet vedtok å legge ut til offentlig ettersyn 16.12.2014.

Vi viser for øvrig til møter vi har hatt med byplankontoret og Trondheim Havn 04.02. og 09.03.2015, hvor vi har drøftet rekkefølgekrav til infrastruktur i området. På grunnlag av bygningsrådets vedtak og konstruktive drøftinger i de nevnte møtene, følger nedenfor kommentarer/forslag fra Nyhavna Utvikling AS, som kommer i tillegg til tidligere uttalelse datert 12.12.2014, jfr. vedlegg.

Bakgrunn

Bygningsrådets vedtak av 16.12.2014: «For å sikre en smidig, gradvis utbygging av Nyhavna, ber bygningsrådet Rådmannen før sluttbehandling av saken synliggjøre hvordan rekkefølgekravene kan sikres gjennomført, uten at det går på bekostning av framdriften i utviklingen av området»

§ 9.1 i bestemmelsene/retningslinjene til planforslaget: «Utbygging skal ikke skje før nødvendig offentlig infrastruktur, byrom og samfunnsservice er etablert som spesifisert i vedlegg 03, dat. 24.11.14, og i samsvar med kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur godkjent av kommunen»

Problemstillinger/utfordringer

- Infrastrukturtiltakene framstår som svært omfattende og detaljerte på nåværende planstadium. Omfang og tidspunkt for gjennomføring av tiltakene er helt avgjørende for gjennomførbarheten av planen

- Det er behov for mer fokus på planens gjennomførbarhet og mulighet for etappevis utbygging av infrastruktur og delområder.

- Hvordan og hvor kan utbyggingen komme i gang på kort sikt og hvilke områder kan komme i gang tidlig uten at «tung» infrastruktur må være på plass først?

- Siden boliger tåler større belastning fra infrastrukturtiltak enn næringsarealer gir differensiering mellom disse og tidlig utbygging av boliger økt sannsynlighet for rask utvikling av både Nyhavna og den tilhørende infrastruktur.

- Forslaget til hvilke tiltak som skal gjennomføres i tilknytning til de ulike delområdene bør ikke behandles/avklares i tilknytning til sluttbehandlingen av kommunedelplanen. Dette bør isteden drøftes nærmere med berørte parter ved oppfølgingen av kommunedelplanen.

- På det overordnede plannivået som kommunedelplanen representerer bør infrastrukturtiltak/rekkefølgekrav behandles mer generelt/prinsipielt

Forslag til hvordan infrastrukturtiltak/rekkefølgekrav kan behandles i kommunedelplanen

- Det tabellariske oppsett der delområder og infrastrukturtiltak knyttes sammen taes ut. De reviderte tiltakene sammen med delområdene beskrives isteden i plandokumentene sammen med prinsipper for de infrastrukturtiltak som forutsettes gjennomført i forbindelse med utbyggingen av Nyhavna. Dette vil kunne gi en videre saksgang med langt færre dispensasjonssaker der målet om en helhetlig bydel med en helhetlig infrastruktur bibeholdes.

- Hvilke tiltak som skal være etablert når og i tilknytning til hvilke delområder behandles i rekkefølgebestemmelser ved reguleringen av delområdene

- Følgende prinsipper for infrastrukturtiltak/rekkefølgekrav bør drøftes ved sluttbehandlingen av kommunedelplanen:

  - Infrastrukturtiltakene som kreves må stå i rimelig forhold til utbyggingen
  - Infrastrukturtiltakene bør etableres i takt med utbyggingen av delområdene og når ulike tiltak trengs
  - Bruk av utbyggingsavtaler i tilknytning til regulering av delområder
  - Prinsipper for kostnadsfordeling/-belastning av infrastrukturtiltak i forhold til delområder, ulike utbyggingsformål (differensiering, «løftevne»)
  - Betydelig andel boligbygging bør planlegges allerede i de første delområdene som bygges ut.

- Finansiering/organisering og videre planlegging/gjennomføring av infrastrukturtiltak bør drøftes nærmere i saken.
  - Evt. infrastrukturselskap bør være etablert før første delområde planlegges/bygges ut.
  - Hva skal dette infrastrukturselskapet i så fall være ansvarlig for vedr. infrastruktur ?
  - Hva håndteres av infrastrukturselskapet i forhold til utbyggere av delområdene?
  - Mulighet for å komme i gang med utbygging i området før «tung» infrastruktur trengs/kreves

- Mulighet for forskuttering av kostnader og innbetaling av kostnadsandeler til et infrastrukturselskap/fond e.l.
- Evt. intensjons-/prinsippavtale mellom de aktuelle partene

Andre forhold

I neste fase når man skal utarbeide rekkefølgebestemmelser i tilknytning til hvert delområdebør det vurderes om tiltaket har relevans til det konkrete området, og om tiltaket lar seg gjennomføre ifb utbygging av tomten/området. For eksempel kan opparbeidelse av F11 etter det vi forstår av Jernbaneverkets uttalelser ikke opparbeides før godsterminalen er flyttet. Det innebærer at man linker fremdriften til flere delområder på Nyhavna til NTP. Et annet sentralt forhold er at den første delen av hovedveien betinger innløsning av festekontrakt og riving av bygg. Dersom Trondheim kommune ikke eksproprierer er man avhengig av en forhandlingsløsning med disse rettighetshaverne.

Etter vår vurdering bør utbygging på de første delområdene på Nyhavna kunne igangsettes uten at ny hovedvei er etablert eller igangsatt. I den forbindelse bør også muligheten for en etappevis utbygging av veien vurderes, jfr.vedlagte uttalelse/innspill datert 12.12.2014.

Avsluttende kommentarer

Nyhavna Utvikling AS anmoder om videre dialog og drøfting med byplankontoret, Trondheim Havn og andre eiendoms- og utbyggingsaktører i området om infrastrukturtiltak og rekkefølgekrav før sluttbehandling av kommunedelplanen for Nyhavna.

Med vennlig hilsen
Nyhavna Utvikling AS

Geir Halmøy

Daglig leder

Vedlegg: Uttalelse fra Nyhavna Utvikling AS, datert 12.12.2014

KOPI

Nyhavna Utvikling AS
Maskinistgata 1
7042 Trondheim

12.12.2014

Bygningsrådet i Trondheim kommune

Kommunedelplan Nyhavna – uttalelse fra Nyhavna Utvikling AS

Vi viser til saksfremlegg for Kommunedelplan Nyhavna, som skal 1.gangsbehandles i bygningsrådet 16.12.2014.

Nyhavna Utvikling AS (bestående av Rom Eiendom AS, SIVA, TOBB, Dora AS og OBOS) er svært glad for at planforslaget nå foreligger. Mange inkludert oss har sett frem til dette. Vi har likevel noen kommentarer til planforslaget og saksframlegget.

Nyhavna Utvikling AS har hatt en god dialog med Trondheim kommune v/byplankontoret og Trondheim Havn IKS underveis i planprosessen og kan i hovedsak slutte seg til hovedgrepene i planforslaget.

En viktig del av planforslaget er knyttet til de svært omfattende rekkefølgekrav vedr. infrastruktur, som rådmannen nå foreslår. Rekkefølgebestemmelsene har i motsetning til hovedtrekkene i plankartet ikke vært gjenstand for en dialog og prosess med andre berørte eiendoms- og utbyggingsaktører i området. Dette beklager Nyhavna Utvikling AS. Rekkefølgekravene blir helt er avgjørende for gjennomførbarheten av planen, muligheten for å komme i gang med byutviklingen på Nyhavna og nødvendigheten av en etappevis utbygging av området.

En annen konsekvens av manglende dialog om rekkefølgekravenes innretning, er at de arealer som allerede har reguleringsplaner eller er under oppføring ikke er hensyntatt. Dette må være en forglemmelse da arbeider med områder som tomten rundt Dora, Brannstasjon osv. er kommet langt. I tillegg så har aktører med eksisterende reguleringsplaner både lagt ned betydelige kostnader i infrastruktur og lagt planer basert på gjeldende regulering, som tilsier at kun et sterkt redusert infrastrukturbidrag vil være rimelig.

Vi har etterlyst fokus på planens gjennomførbarhet og mulighet for etappevis utbygging underveis i planprosessen, noe som var bakgrunnen for innspill oversendt byplankontoret 07.10.2014 (jfr. vedlegg). Innspillet er beklageligvis ikke kommentert i saksframlegget eller vedlagt saken. Innspillet har fokus på:

- «Rom-Doraaksen»
- Tilknytning mellom Nyhavna og byen,
- Tetthet/høyder

SIVA OBOS TOBB dora ROM EIENDOM

- Knutepunktsutvikling Lademoen stasjon
- Utbyggingsfaser i forhold til eksisterende/framtidig infrastruktur

Generelt så er plankartet godt med hensyn på at de ulike formål under hovedbegrepet "sentrumsformål" kan finne sin endelige form i forbindelse med regulering av delområder. Samtidig er det i sakspapirene også inkludert figurer som indikerer plassering av ulike typer funksjoner som bolig, næringsarealer osv. Delområde 2, Lademoen stasjon, bør inneholde de funksjoner som naturlig bør inngå i et knutepunkt, både bolig og variert næringsvirksomhet (kontor, handel og annen off./privat servicevirksomhet). En slik variasjon bør være mulig innenfor flere av delområdene.

Mange av våre ideer og forslag for øvrig synes å være ivaretatt i planforslaget, men ikke muligheten for å komme i gang med byomforming på Nyhavna på kort sikt, uten at omfattende infrastruktur må være på plass først. Planforslaget innebærer derimot at alle 11 delområder har fått omfattende rekkefølgekrav før noe utbygging kan skje. Dette gjelder:

- Opparbeidelse av ny hovedgjennomfartsgate til Lade
- Ny gang- og sykkelbru over Rosenborgbassenget
- Gang- og sykkelbru langs jernbanen fra Pirbrua til Strandveien (ikke foreslått for delområdene på Transittkaia)

Standard/omfangforbundet med disse infrastrukturtiltakene herunder kostnader foir disse, foruten mulighetene for finansiering/forskuttering av disse kostnadene, burde etter vår mening vært drøftet med aktuelle finansierings- og utbyggingsaktører før det legges inn som premisser og krav i planen. I tillegg til disse felles infrastrukturtiltakene kommer rekkefølgekrav knyttet til annen off. infrastruktur, byrom og samfunnsservice som må være etablert før utbygging kan skje. Flere av de foreslåtte infrastrukturtiltak kan neppe realiseres på lang tid pga rettighetsforhold herunder festekontrakter, og blant annet at det betinger fjerning av jernbanespor. Samlet er infrastrukturkostnadene stipulert til 743 mill. kr, og det kan trolig være mulig å redusere dette beløp ved å ha fokus på blant annet nøkternhet ifm. materialvalg og velbredder.

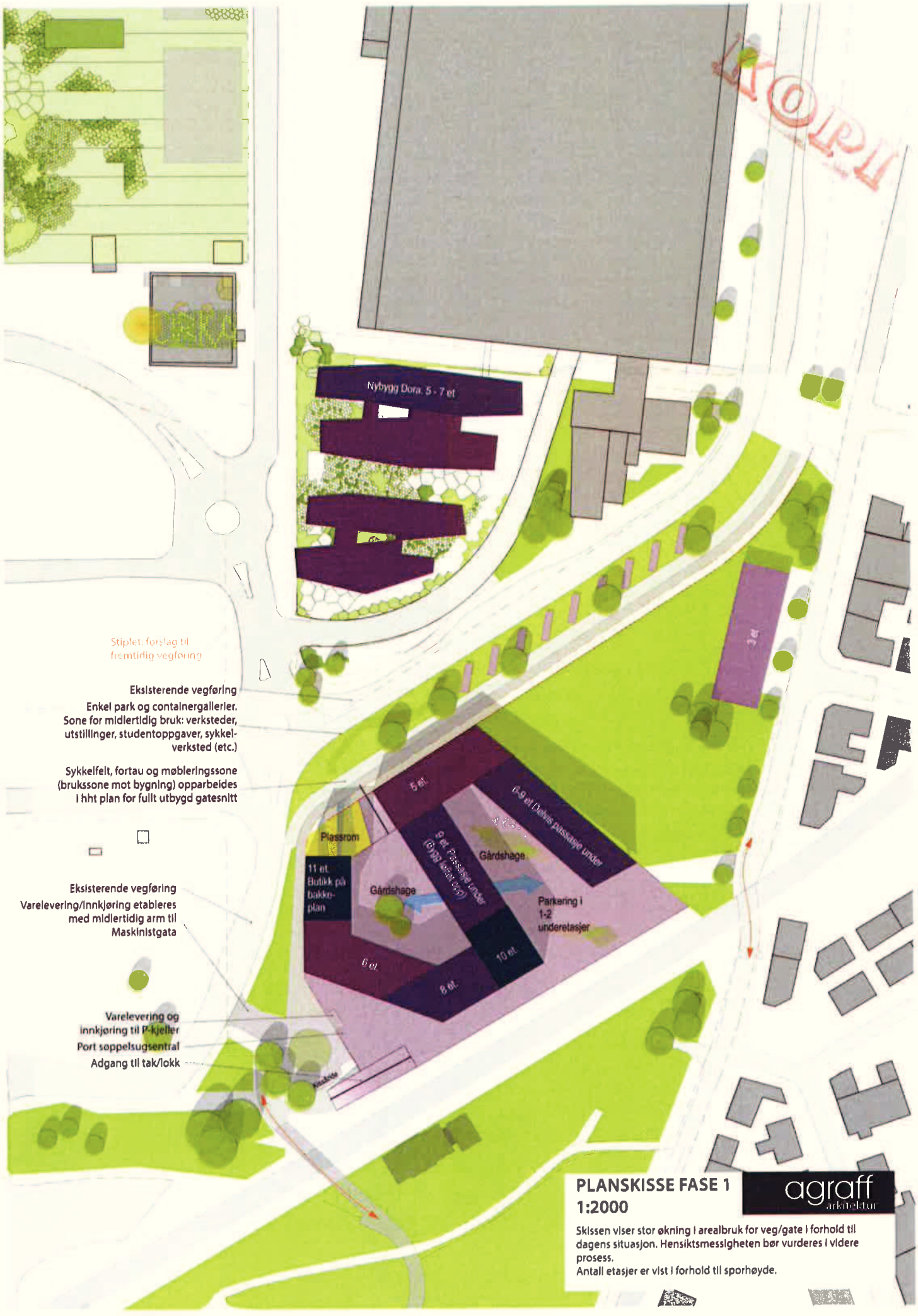
Vi må i tillegg føye til at det også er andre elementer som har kommet inn i planforslaget i sluttfasen og som synes å ikke være utredet godt nok. Et eksempel er den store utfyllingen ved Strandveikaien som vi redusere vannspeilet på Nyhavna betydelig og som kan ha andre konsekvenser i tillegg. Med tanke på de omfattende diskusjoner som har vært rundt tidligere forslag om utfylling, så etterlyses en omfattende konsekvensanalyse av dette tiltaket.

På dette grunnlag anmoder Nyhavna Utvikling AS om at foreliggende uttalelse, foruten innspill dat. 07.10.14, blir lagt ved bygningsrådets behandling av kommunedelplan Nyhavna. Vi anmoder også om at Nyhavna Utvikling AS og andre eiendoms- og utbyggingsaktører i området involveres i en nærmere dialog om rekkefølgekrav og prinsipper for kostnadsfordeling før rekkefølgekravene blir politisk behandlet og sendt på høring.

Vennlig hilsen
Nyhavna Utvikling AS

Geir Halmøy, daglig leder

Vedlegg: Illustrasjon fra Nyhavna Utvikling AS, dat. 07.10.14



PLANSKISSE FASE 1
1:2000

agraff arkitektur

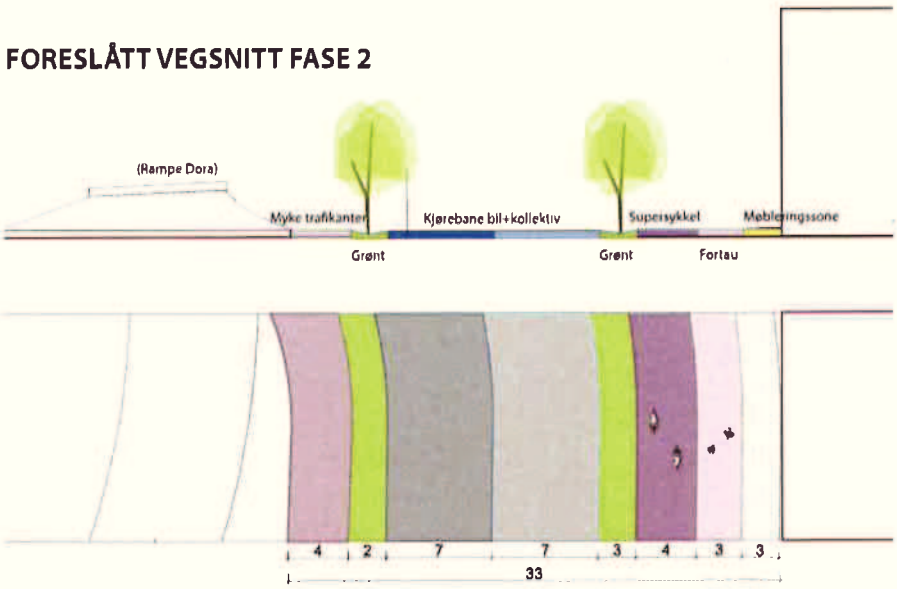
Skissen viser stor økning i arealbruk for veg/gate i forhold til dagens situasjon. Hensiktsmessigheten bør vurderes i videre prosess.
Antall etasjer er vist i forhold til sporhøyde.

PLANSKISSE FASE 2
1:2000

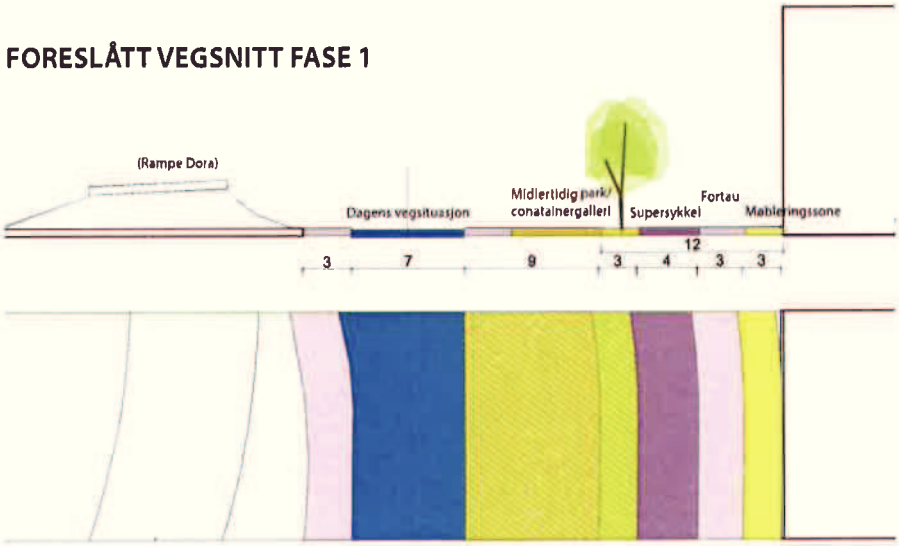
agraff arkitektur

Skissen viser stor økning i arealbruk for veg/gate i forhold til dagens situasjon. Hensiktsmessigheten bør vurderes i videre prosess.
Antall etasjer er vist i forhold til sporhøyde.

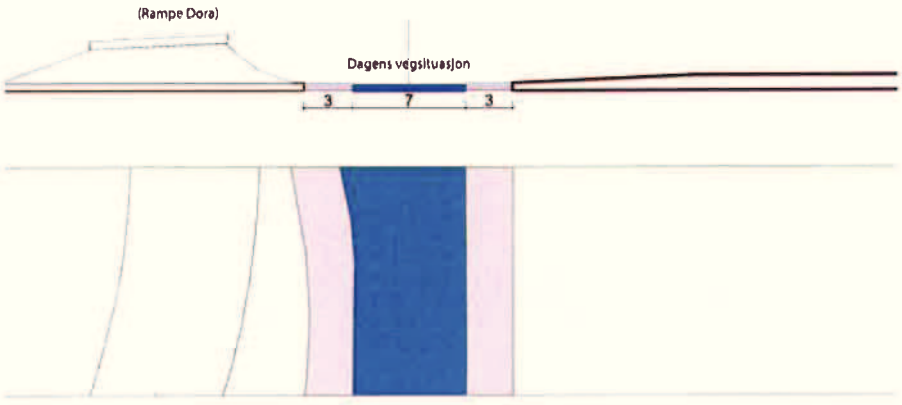
FORESLÅTT VEGSNITT FASE 2



FORESLÅTT VEGSNITT FASE 1



DAGENS SITUASJON

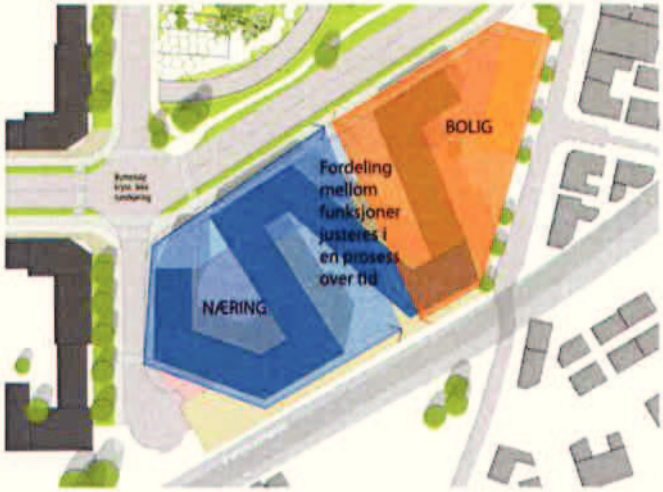


I samspillsutkastet av kommunedelplanen er det skissert et uvanlig bredt vegsnitt. Vi mener full funksjonalitet og fleksibilitet kan ivaretas i et smalere snitt, slik at man frigjør mer areal for utvikling. I tillegg foreslår vi at man tilrettelegger for en trinnvis utbygging også av infrastruktur.

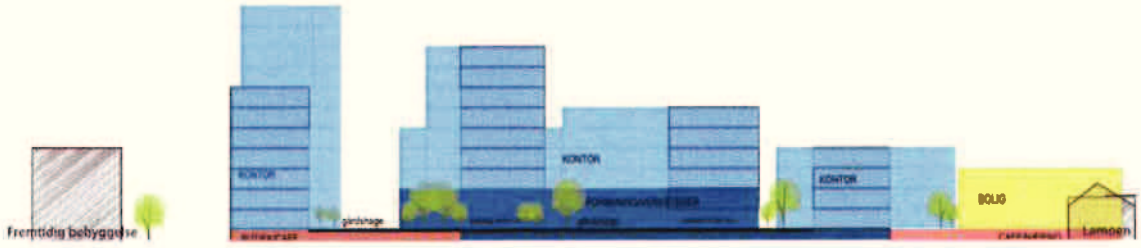
For vegsnittet foreslår vi 2-felts supersykkelveg på én side (gjennomgående sykkeltrafikk), mens motsatt side har felles gang- og sykkelveg (lokal sykkeltrafikk). Vi forutsetter at en eventuell framtidig bybane benytter planlagt kollektivfelt (det er jo ikke usannsynlig at dette kan være en bybane på hjul).

I en første fase kan tilgrensende tomter bygges ut ved at sonene for gang- og sykkeltrafikk og møblering ferdigstilles i tråd med planlagt framtidig vegsnitt. Slik kan eksisterende veg benyttes samtidig som sonene mot ny bebyggelse er ferdig utbygd i tråd med planen. Det oppstår en disponibel mellomsone som vi foreslår kan benyttes til fleksible aktiviteter. Disse kan lett fjernes når man starter opparbeiding av full vegbredde. Vi foreslår at sonen brukes til en enkel park med røffe materialer og vegetasjon kombinert med Nyhavna Containergalleri - en rekke standard containere som gir rom for kunstgalleri, små kunsthåndverksbedrifter, sykkelverksted, kiosker/cafeer, studentprosjekt, utstillinger.

agraff arkitektur



SKJEMA TYPE PROGRAM

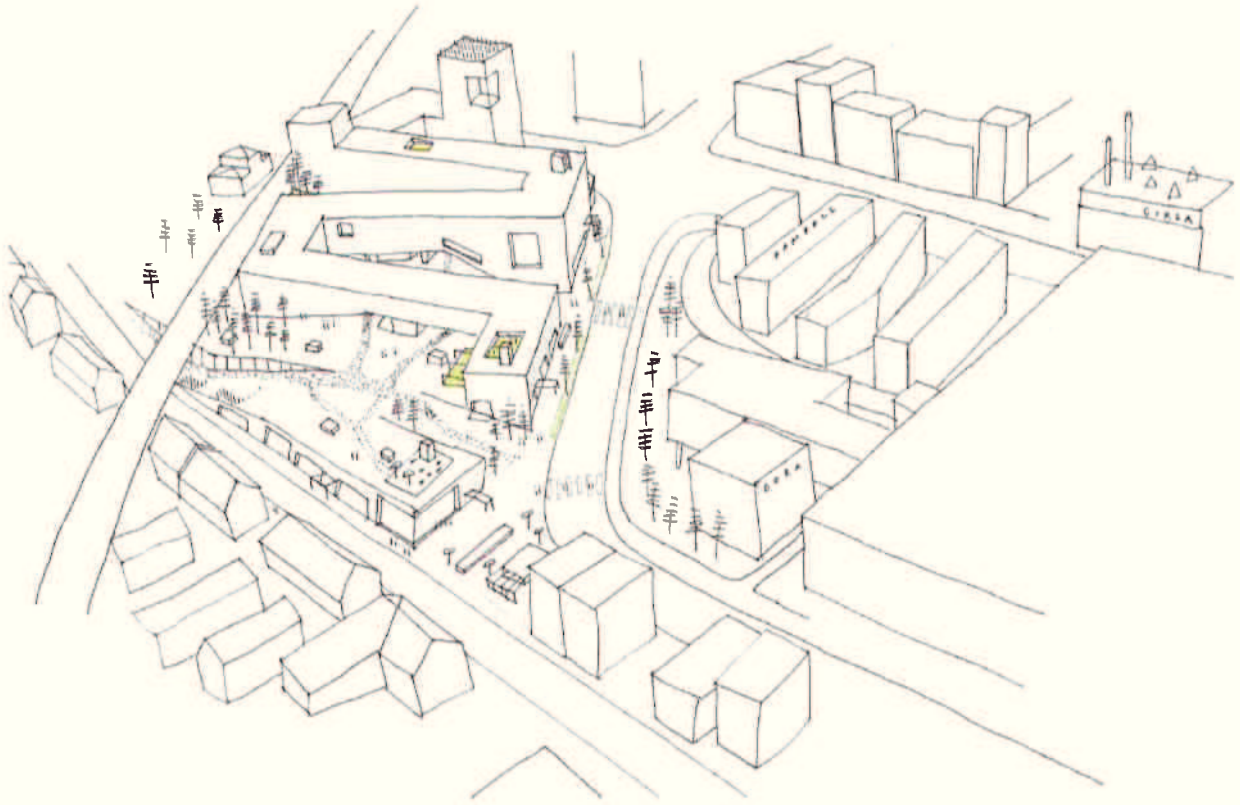


ØST/VEST

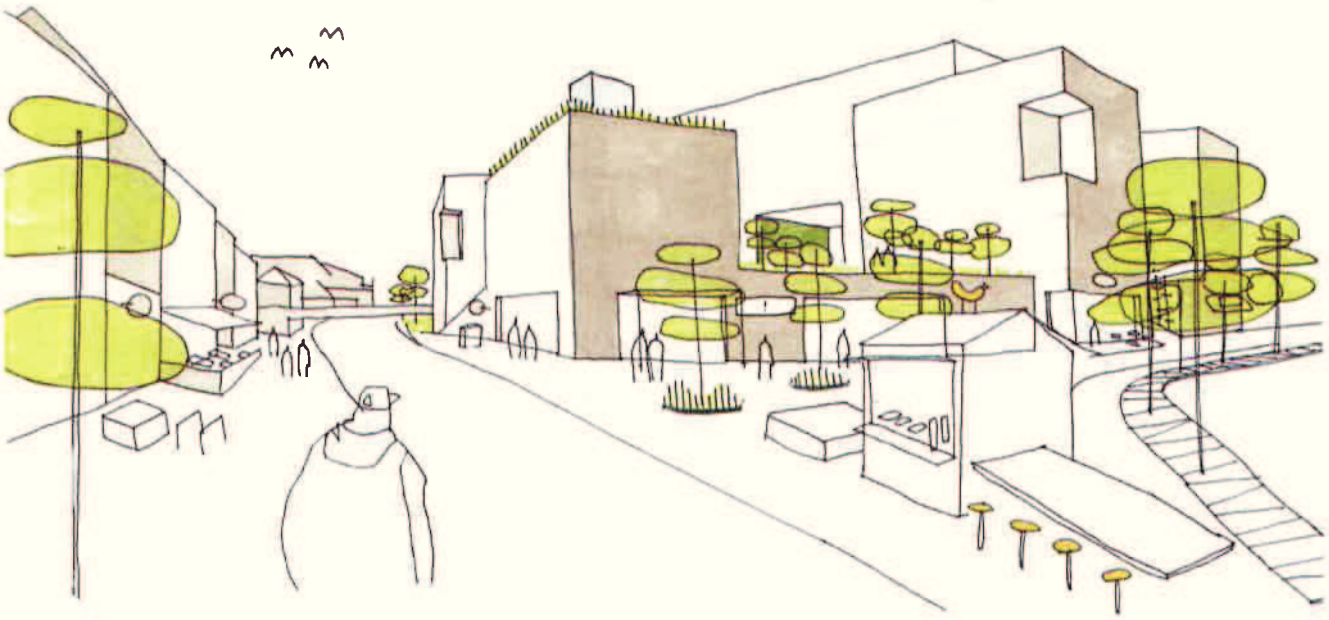
NORD/SØR

SNITTSKISSER TYPE PROGRAM
1:2000

agraff arkitektur

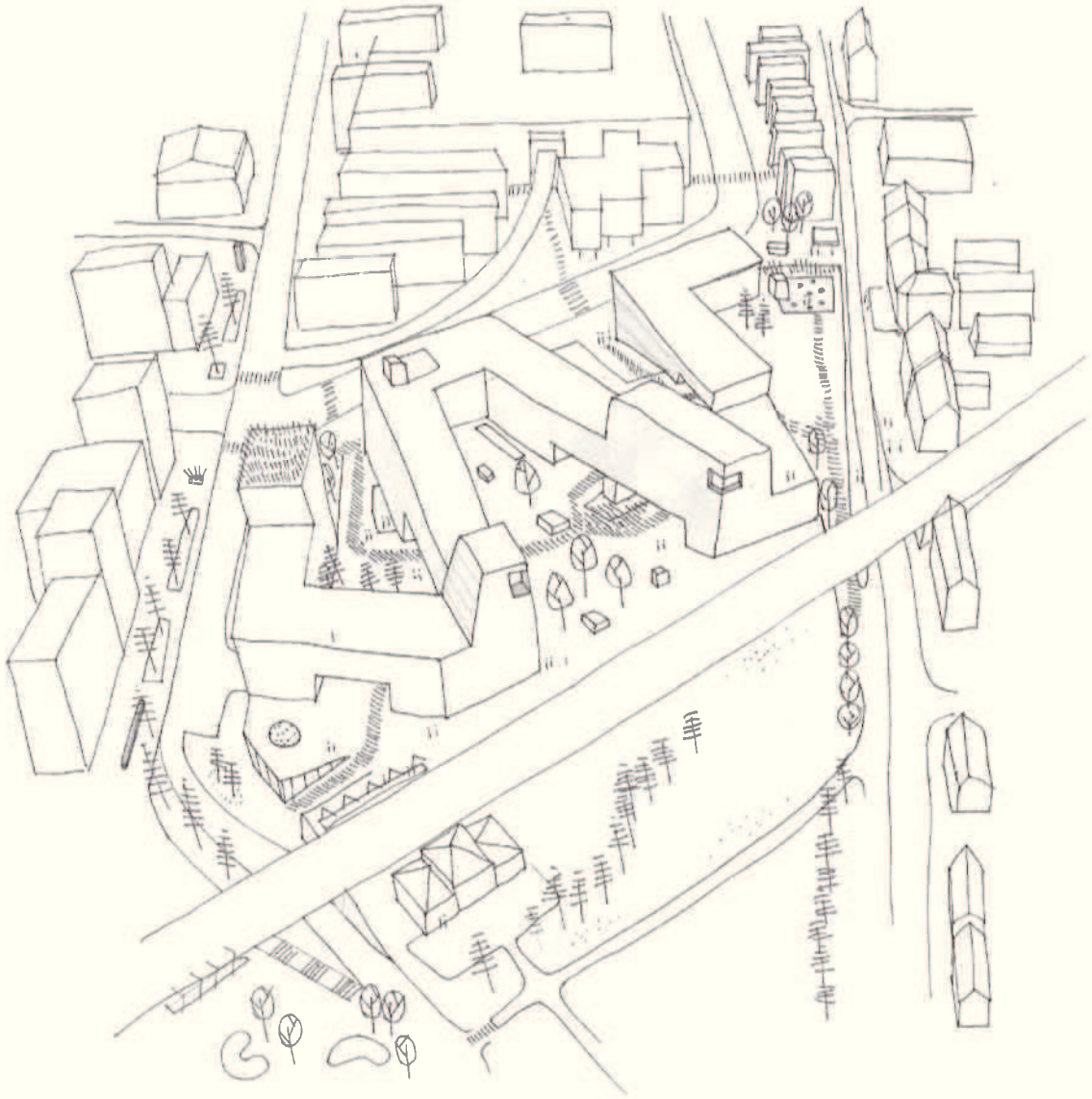


PERSPEKTIVSKISSE FRA ØST



PERSPEKTIVSKISSE FRA STRANDVEGEN
Sett mot sør, Svartlamoen til venstre

agraff arkitektur



PERSPEKTIVSKISSE FRA SØR

agraff arkitektur

Merknad/innspill til valgt planforslag som er til offentlig ettersyn (TK-155)

Referansenummer: D7BZHM

Registrert dato: 02.03.2015 08:32:57

Innledning

Uttalelsen gis

○ Personlig ⊙ På vegne av foretak/lag/forening

Organisasjonsnummer	Navn	
976520831	Lade Dekkservice AS	
Adresse	**Postnummer**	**Poststed**
Postboks 1855 Lade	7440	TRONDHEIM
Telefon		
73874660		
Kontaktperson	**Epost**	
Brandvik	kurth@ladedekk.no	

Uttalelse

Navn på saken

Har du/dere fått tilsendt saken i adressert sending fra kommunen

○ Ja ⊙ Nei

Uttalelse til saken

Komunedelplan Nyhavna

Rapport Relokalisering av eksisterende bedrifter på Nyhavna

Ser av rapporten at leietakere i Styrmannsgt 1 (Huseier Dora AS) ikke er med og heller ikke forespurt rundt dette med fremtidige behov krav.

Bedriftene har sitt næringsgrunnlag i de andre eksisterende virksomhetene på havna og hos beboere i de nærliggende områder.

Styrmannsgt 1 inneholder følgende bedrifter:
Lade Dekkservice AS Serviceverksted Varehandel 10 ansatte
GS Bildeler AS Bilverksted Varehandel 12 ansatte
Trondheim Sjøservice AS Verksted service 4 ansatte

Omsetning 50 Mil +
Ingående Utgående varestrøm 100% med bil

Lite aktuellt med ny lokalisering enn Nyhavna Dette pga næringsgrunnlaget som ligger her. Nærhet til markedet er viktig.

Merknad/innspill til valgt planforslag som er til offentlig ettersyn (TK-155)

Referansenummer: ESQJIY

Registrert dato: 03.02.2015 14:02:14

Vedlegg:

MerknadOffHøringKommunedelplan.doc

Innledning

Uttalelsen gis

○ Personlig ◉ På vegne av foretak/lag/forening

Organisasjonsnummer	Navn	
934949145	Norcem AS	
Adresse	**Postnummer**	**Poststed**
Postboks 143 Lilleaker	0216	OSLO
Telefon		
73823201		
Kontaktperson	**Epost**	
Viggo Eriksen	viggo.eriksen@norcem.no	

Uttalelse

Navn på saken

Har du/dere fått tilsendt saken i adressert sending fra kommunen

◉ Ja ○ Nei

Uttalelse til saken

Se vedlagte brev

Advokat
Carl Fredrik Hestbek

Trondheim kommune
Byplankontoret

Trondheim 10.04.2015

Deres ref:
12/14816

MERKNAD TIL NYHAVNA, KOMMUNEDELPLAN, OFFENTLIG ETTERSYN.

Overnevnte plan er 16.12.2014 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn av Bygningsrådet.
På vegne av Norcem AS (Ladehammerkaia) sendes følgende merknad:

Norcem må også i anleggsperioden ha uhindret anløp av sine sementskip, og uhindret landtransport av bulkbiler til og fra anlegget. Med de planformål som angis kan dette by på utfordringer, ikke minst i anleggsperioden og i forhold til rekkefølgebestemmelsene.

Ved utvikling av planområdet og i anleggsperioden må det ikke skje endringer av strukturen til hinder for Norcems etablerte virksomhet, 24 timer i døgnet 7 dager i uken.

Norcem mener det er svært viktig at slike hensyn blir formulert i alle deler av planprosessen slik at dette ikke blir "glemt".

Med vennlig hilsen

Carl Fredrik Hestbek

Tlf. 73 93 33 23 – **fax** 73 93 33 24 – **mob**. 4818 6945 - **email**: hestbek@online.no
www.hestbek.no - **postadresse**: Smørblomstveien 44, 7050 Trondheim
Org.nr: NO 983 994 237 mva

VS: KDP Nyhavna - innspill

Postmottak Byplan

Sendt: 16. mars 2015 09:24

Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv

Vedlegg: KDP_Nyhavna.pdf (910 kB) ; Illustrasjon alt A.pdf (3 MB) ; Illustrasjon alt B.pdf (3 MB) ; Illustrasjon alt C.pdf (3 MB) ; Illustrasjon Havnebad Foto.pdf (4 MB) ; Illustrasjon Historie.pdf (4 MB)

Fra: Kjell Ivar Kjølhamar [kik@heimdal.no]
Sendt: 13. mars 2015 15:57
Til: Postmottak Byplan
Kopi: Bøkestad Hilde; Tefre Per Arne; Ellen Tveit Klingenberg
Emne: KDP Nyhavna - innspill

Hei,
Vedlagt følger Heimdal Eiendom AS sin uttalelse til KDP Nyhavna.

Illustrasjoner:

- Mulige situasjoner ved indre basseng / bydelsenter
- Havnebad
- Historie

Med vennlig hilsen

Kjell Ivar Kjølhamar
Prosjektsjef

Heimdal Eiendom AS
D: + 47 72 90 19 12
M: + 47 40 87 12 34
kik@heimdal.no

TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
7004 TRONDHEIM
Att.: Per Arne Tefre

Deres ref.:	Vår ref.:	Trondheim.
KDP Nyhavna – offentlig ettersyn		13.03.15

Kommunedelplan Nyhavna – innspill til offentlig ettersyn

Heimdal Eiendom AS viser til høring av KDP Nyhavna og har noen kommentarer til høringsforslaget. Heimdal Eiendom AS erverver eiendom, utvikler boligprosjekter og regulerer tomteområder. Selskapet har for øyeblikket pågående reguleringsarbeid av ca. 3500 boenheter.

Heimdal Eiendom AS har under utarbeidelse en reguleringsplan for «Nyhavna Øvre» (foreløpig planavgrensning vedlagt). Området er et ca.30 daa stort sentrumsområde som ligger nordøst for kommunedelplanens avgrensning. Høringsinnspillene har følgelig hovedfokus på kommunedelplanens nordre områder, og vi ber om at denne uttalelsen blir med i den videre behandlingen av kommunedelplanen.

Byomforming og kvalitet

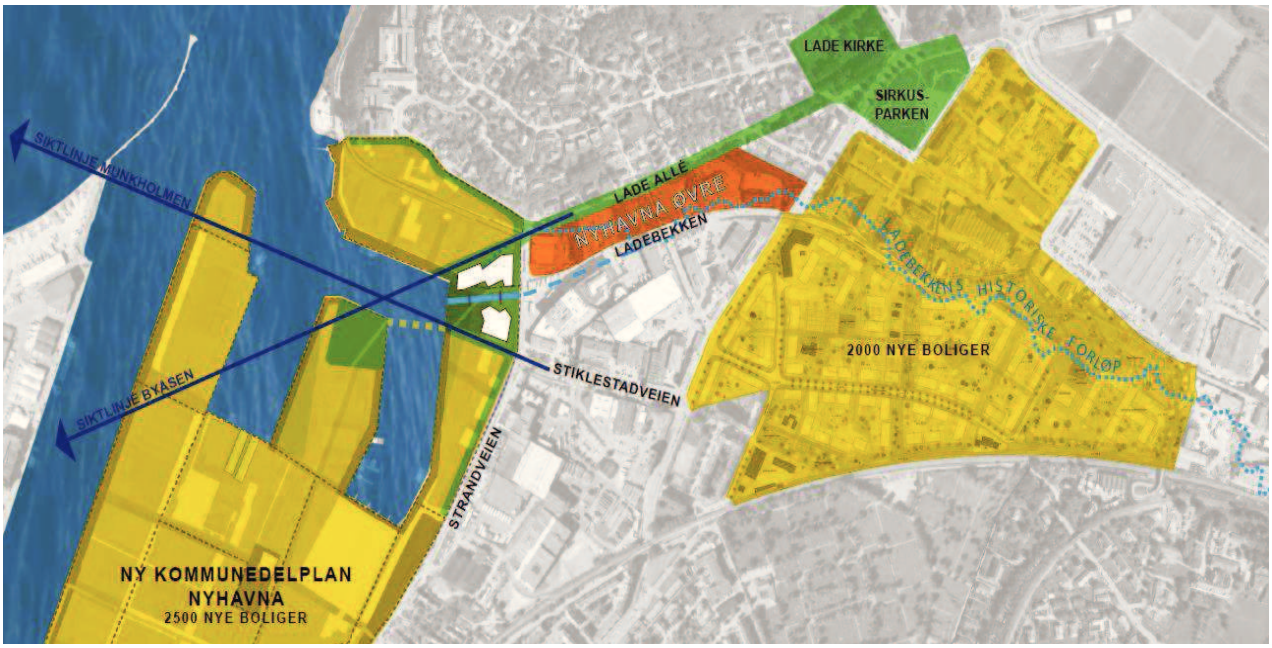
Innledningsvis ønsker vi å fremheve Nyhavna sin betydning som viktig byomformingsområde. Nyhavna sitt nordområde er sydvendt og har en av byens beste beliggenheter. Den østre adkomsten til området er Lade Allé. Slik har det vært i uminnelige tider, slik det også framgår av historiske kart.

Figur 1. Nyhavna og Lade Allé 1908. (wikistrinda).

Sett i en større sammenheng er det mange som vil få Nyhavna som en viktig del av sitt nærområde. Lade med sine nye boligprosjekter, Lilleby og Nyhavna vil til sammen tilrettelegge for bortimot 5000 nye boliger. Kvaliteter i tilknytning til havnebassenget vil gi flotte og viktige byrom og samlet sett ligger det virkelig til rette for å skape en levende og urban bydel!

Nyhavna og adkomst fra Lade og Lillby

Som det framgår av planprogrammet til KDP Nyhavna, er Lade Allé og gata Ladebekken viktige forbindelser mellom Nyhavna og Lade / Lilleby. I en framtidig bysituasjon vil gatene hovedsakelig benyttes av gående, syklende og kollektivreisende. KDP tar opp i seg siktakse for gata Ladebekken, men korridor G14 har kun en sikret bredde på ca.10 m, og det er for smalt til å gi en reell kontakt mellom Strandveien/Ladebekken og plassrommet F8. Åpenhet i forlengelsen av Lade Allé mangler helt. Vi anbefaler derfor at det tilrettelegges for økt grad av åpenhet når gatene møter indre basseng og Strandveipromenaden. Som det framgår av figur 2 og øvrige vedlegg, er det stort potensial for å skape en unik situasjon i disse områdene.



Figur 2. Sikt og åpenhet mot havnebassenget.

Bydelssenteret som motor i utviklingen av Nyhavna

Planmaterialet presenterer en situasjon hvor det spesielt ligger til rette for boliger lengst nord. Sammen med ønsket om bydelssenter, har vi store forventninger til hvordan området vil utvikle seg i framtida. For å få området til å utvikle seg på en bymessig god måte, er det viktig med variasjon i områdets funksjoner, høy utnyttelse og kvalitet i byrommene. At det også planlegges for en kollektivtrasé i Lade Allé, tilsier også en bymessig situasjon med identitet og høy utnyttelse.

Når det gjelder innhold i området ved F8, etterlyser vi kvaliteter som tidligere har vært illustrert i KDP-prosessen. Samrådsmøter i april 2014 viste bybad og byrom innerst i havnebassenget, og det er stort potensial for å lykkes med denne typen kvaliteter. Med referanse til Sydnes i Bergen,

Tjuvholmen og Sørenga i Oslo, samt Islands Brygge i København, er det lett å la seg begeistre for slike kvaliteter også i Trondheim (se vedlegg). Tatt i betraktning at det vil ferdes mye folk i både Lade Allé og Ladebekken, er det stort potensial for et bymessig knutepunkt og møteplass i området. Med det store omfanget av nye boliger som etableres i nærheten, kan dette området være en motor i utviklingen av Nyhavna. Historisk kan man også forankre et slikt byrom da man tidligere hadde en gangbro over Ladebekken omtrent her. Floridakysten var også et område som tiltrakk seg folk.

Bergen - Sydnes

Oslo – Sørenga

Oslo - Tjuvholmen

København – Islands brygge

Ny kaifront
KDP foreslår at kaifronten fylles ut og flyttes lenger mot vest, og med den uheldige konsekvens at avstanden til sjøen øker og havnebassenget reduseres i omfang. Sammenlignet med andre byer med samme situasjon, bør det heller være et mål å trekke vannet lenger inn i byen. Slik KDP foreligger er vi redd for at man bygger en ny «mur» mot sjøen.

Når det gjelder gjennomføringen av den foreslåtte kaifronten knytter det seg omfattende arbeid. I dag går havnebassenget innunder kaifronten, som gjør utgangspunktet krevende. For å gjennomføre den foreslåtte kaifronten, må det aller først mudres vekk masser, deretter utføres forsterkning av grunnforholdene, fundamenteres og fylles opp. Arbeidet vil være både krevende og kostbart. Sett i sammenheng med de kvaliteter som reduseres med økt avstand til sjøen og et mindre havnebasseng, er det faglig og økonomisk tilrådelig å trekke kaifronten lenger mot øst.

Grønne areal
I saksframlegget til KDP viser figur 5 og 9 eksisterende grønnstruktur. Innenfor delplanens avgrensning vises ingen grøntområder, mens det vises grønnstruktur for hele Ladehammeren og for en betydelig del av eiendommen Lade Allé 9. Vi oppfatter dette som en feilaktig angivelse av dagens situasjon og ber om at dette justeres for Lade Allé. Vi viser også til kommuneplanens arealdel hvor de samme arealene er sentrumsformål.

Gjennomføring
KDP Nyhavna har en usikker tidshorisont i forhold til gjennomføring. De prosjekter som er kjente og nærmest realisering, er kontorprosjekter som gjennomføres i henhold til allerede gjeldende reguleringsplaner.

Det er ellers forståelig at festeavtaler kan være krevende å forholde seg til i forhold til forutsigbarhet, men hele byutviklingsområdet vil være tjent med at utviklingen / transformasjonen kommer i gang. Vi håper derfor at kommunedelplanen bidrar til å stimulere for at utviklingen kan komme i gang. Eksempelvis kan et større boligprosjekt tilgrensende KDP være en pilot og katalysator, også for den utvikling man ønsker seg på Nyhavna.

Oppsummering

Heimdal Eiendom AS ber med bakgrunn i ovennevnte om at KDP Nyhavna tar med seg til sluttbehandling:

- Siktlinjer for Lade Allé må ivaretas i KDP.
- Større grad av åpenhet mellom havnebassenget og Strandveien.
- Kvalitetskrav og åpenhet i tilknytning til havnebassengets indre del, som bybad og byrom, må forankres i planen.
- Kaifront bør flyttes lenger mot øst og sikre åpenhet og tilgjengelighet til sjøen. Dette er også en økonomisk- og mer realistisk løsning.
- Grønne areal utenfor KDP sin avgrensning må samsvare med eksisterende situasjon og KPA.
- KDP må legge til rette for at utviklingen kan komme i gang, slik at det blir både byutvikling og fastboende i området.

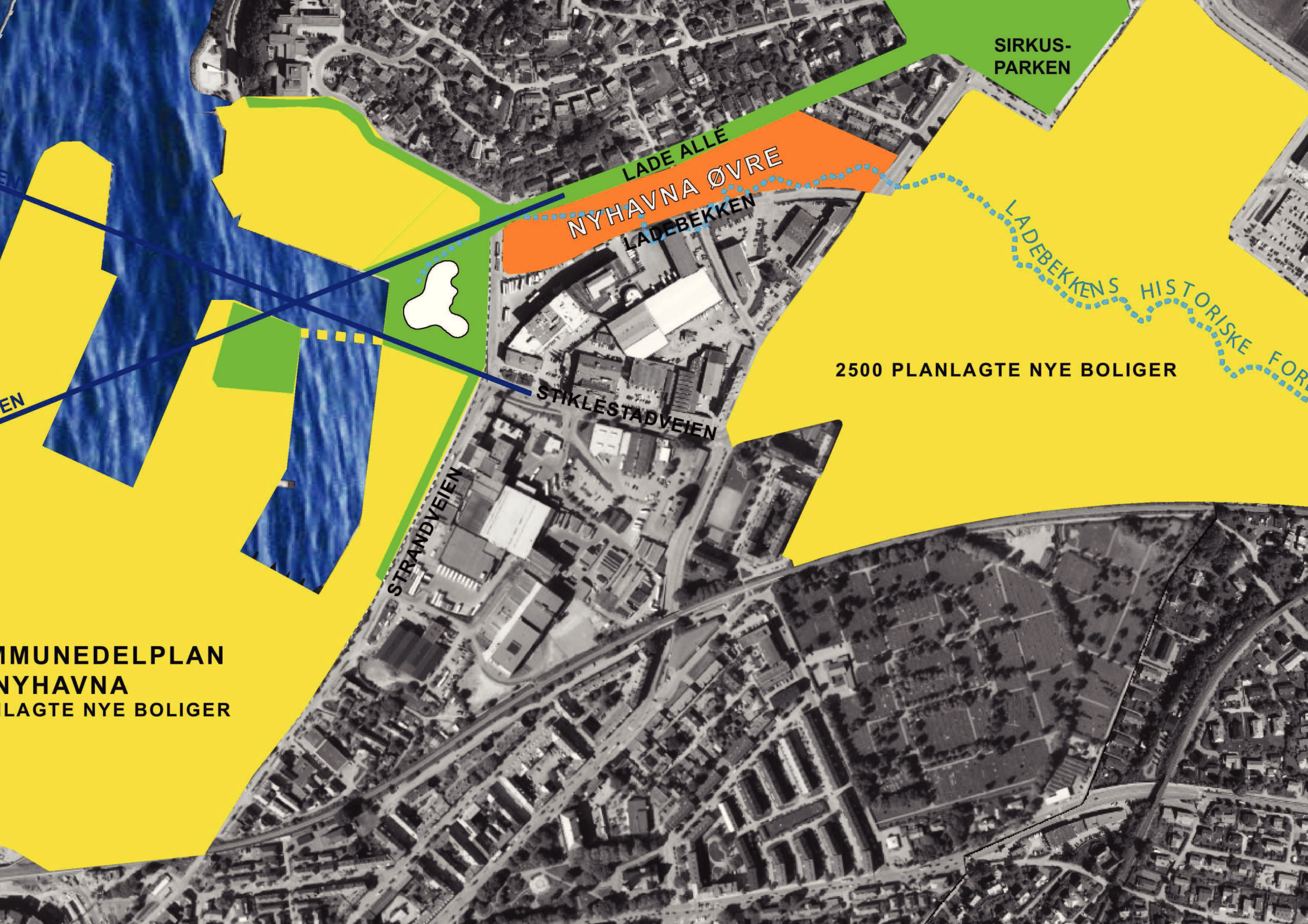
Vi gleder oss til fortsettelsen med å utvikle et av de mest spennende områdene i Trondheim og ønsker lykke til med den videre prosessen.

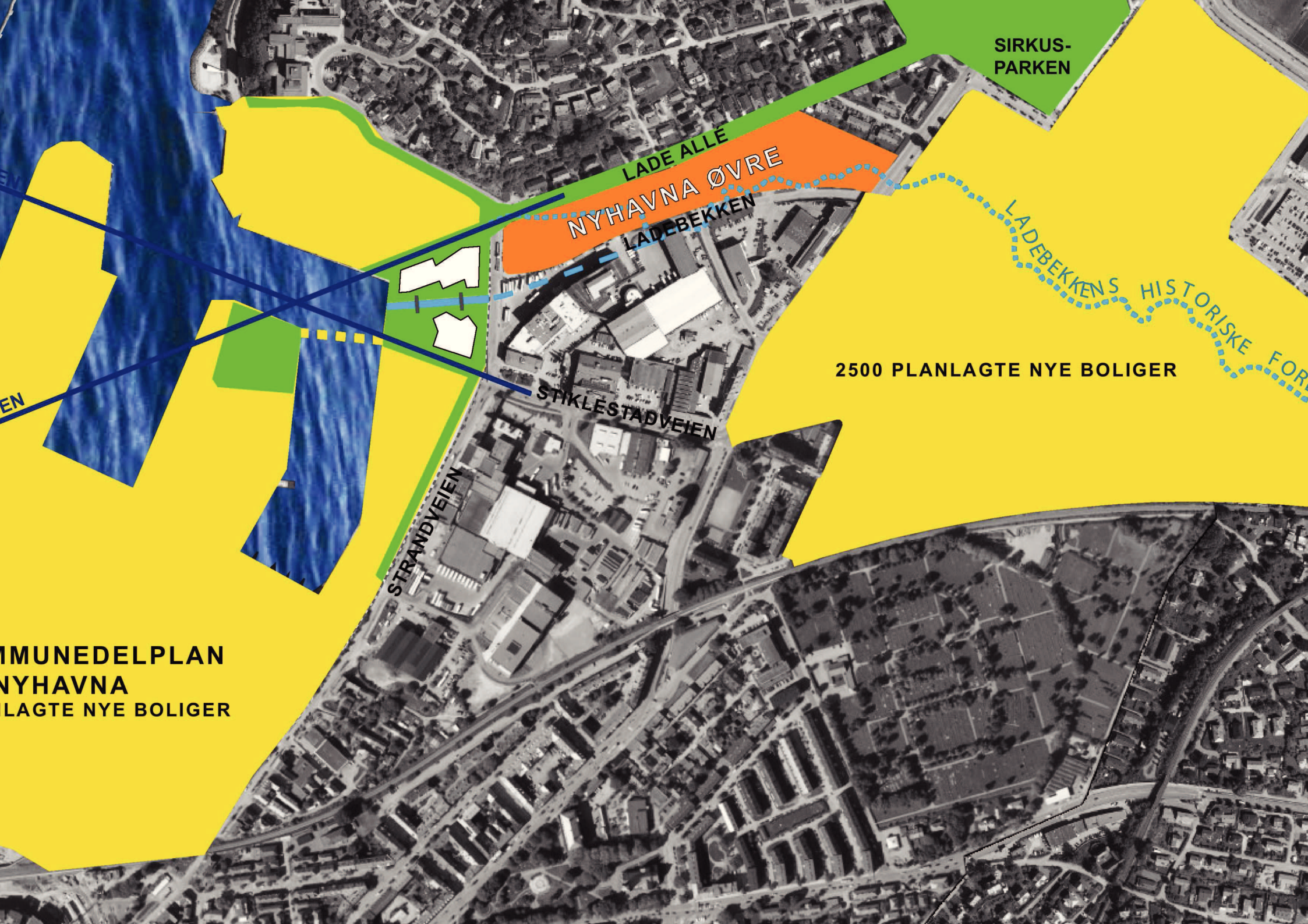
Med vennlig hilsen
Heimdal Eiendom AS

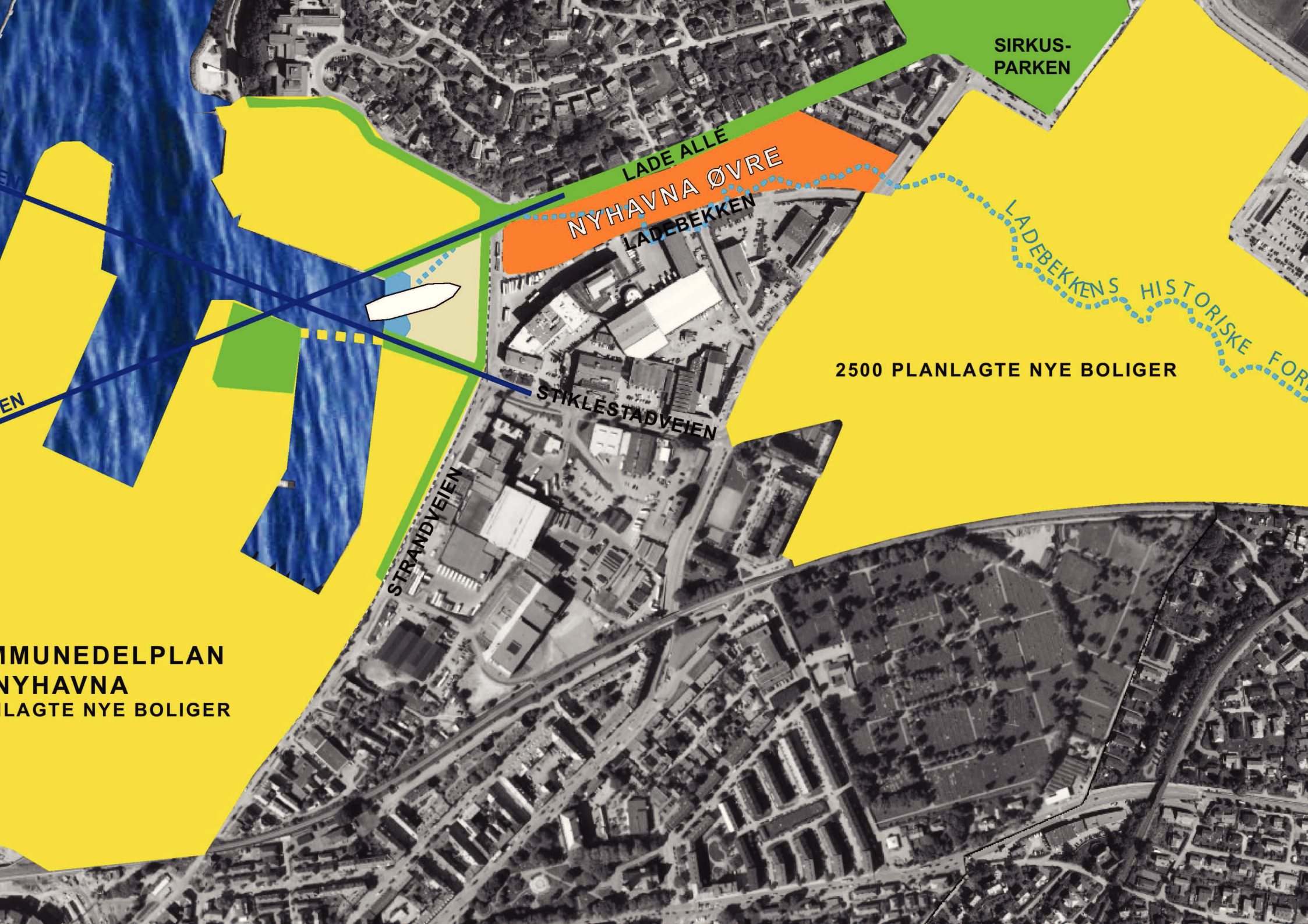
Ellen Tveit Klingenberg
Adm. direktør

Kjell Ivar Kjølhamar
Prosjektsjef

Vedlegg:
Illustrasjoner. Bydelspark, bydelssenter, åpenhet og indre basseng.
Lade Allé historisk
Havnebad.


SIRKUS-
PARKEN
LADE ALLÉ
NYHAVNA ØVRE
LADEBEKKEN
LADEBEKKENS HISTORISKE FOR
2500 PLANLAGTE NYE BOLIGER
STIKLESTADVEIEN
STRANDVEIEN
MMUNEDELPLAN
NYHAVNA
LAGTE NYE BOLIGER


SIRKUS-
PARKEN
LADE ALLÉ
NYHAVNA ØVRE
LADEBEKKEN
LADEBEKKENS HISTORISKE FOR
2500 PLANLAGTE NYE BOLIGER
STIKLESTADVEIEN
STRANDVEIEN
MMUNEDELPLAN
NYHAVNA
LAGTE NYE BOLIGER


SIRKUS-
PARKEN
LADE ALLÉ
NYHAVNA ØVRE
LADEBEKKEN
LADEBEKKENS HISTORISKE FOR
2500 PLANLAGTE NYE BOLIGER
STIKLESTADVEIEN
STRANDVEIEN
MMUNEDELPLAN
NYHAVNA
LAGTE NYE BOLIGER

Grustak
Lademoens
Kirke
Bishop Sigurds Gate

Foto: Strinda Historielag

Floridakysten og var et populært
inbyggere

Foto: Bård Grimsmo

FREMTID

Foto: pka ARKITEKTER

Merknad/innspill til valgt planforslag som er til offentlig ettersyn (TK-155)

Referansenummer: GHR6YU

Registrert dato: 13.03.2015 00:57:21

Vedlegg:

innspill Nyhavna.pdf

Innledning

Uttalelsen gis

◉ Personlig ○ På vegne av foretak/lag/forening

Fornavn	Etternavn	
Odd Håkon	Byberg	
Adresse	**Postnummer**	**Poststed**
GLØSHAUGVEIEN 11	7030	TRONDHEIM
Telefon	**E-post**	
96227766	odd.byberg@me.com	

Uttalelse

Navn på saken

Har du/dere fått tilsendt saken i adressert sending fra kommunen

○ Ja ◉ Nei

Uttalelse til saken

Innspill til kommunedelplan Nyhavna.

Uttalese kommer i vedlagt dokument. Felt over dette, kalt "Navn på saken" ble fylt ut med "vedtatte reguleringsplaner", det var enest mulighet jeg så for å kunne fullføre skjemaet :-)

Trondheim kommune
Byplankontoret
7004 TRONDHEIM

Trondheim 12.3.15

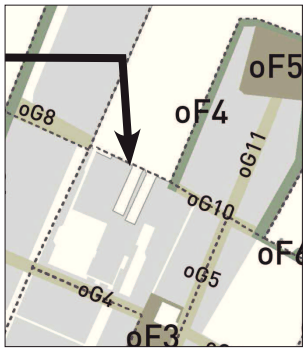
Innspill til kommunedelplan Nyhavna.

fra siv ark Odd Håkon Byberg

1. Byggeområdet og nordsiden av Dora II

a) Kommunedelplanen viser et stort kvartal (byggeområde) 160x160 m hvor Dora 2 og Trondheim Maritime senter delvis blir sammenbygget. Dette arealet vil sammenbygges til et for stort kvartal hvis det ikke etableres på plannivå offentlig tilgjengelige gater eller allmenninger. Østside av Dora II vil da ikke være offentlig tilgjengelig, og kaifront nord for Dora 2 er ikke vist offentlig tilgjengelig på planen.

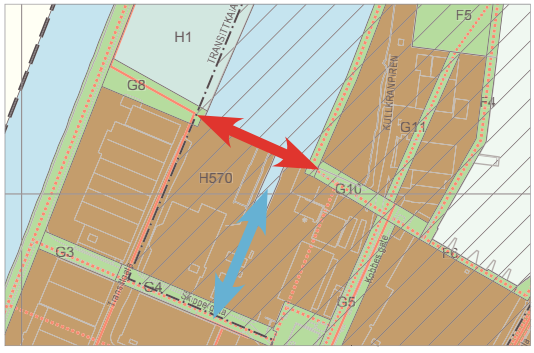
b) Det er ikke vist allmenning på sjøsiden (nordsiden) av dette kvartalet i plankartet selv om dette er antydet (?) i vedlegg til bestemmelsene.



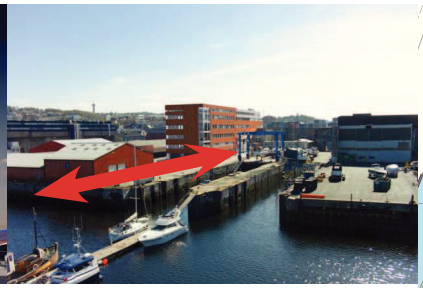
c) Analysemateriellet antyder også uforpliktende at det er en viktig forbindelse (siktlinje?) langs kaikanten nord for Dora II.

d) Dette er viktig å dele opp dette for store kvartalet, ettersom dette ligger så sentralt i planen. Hvis en skal måtte gå rundt dette på sørsiden (blå pil) vil det forvanske forbindelsen mellom vestre og østre del av planområdet.

e) Planen trenger å vise øst-vestforbindelsen nord for Dora 2 (rød pil) som allmenning., og også med fordel en deling av kvartalet (blå pil). Ettersom det er byggepress på dette kvartalet vil disse mulighetene raskt forsvinne når ikke overordnet plan peker ut viktige muligheter og utfordringer på dette arealet.



2. Nord/sør-forbindelse ved Dora II

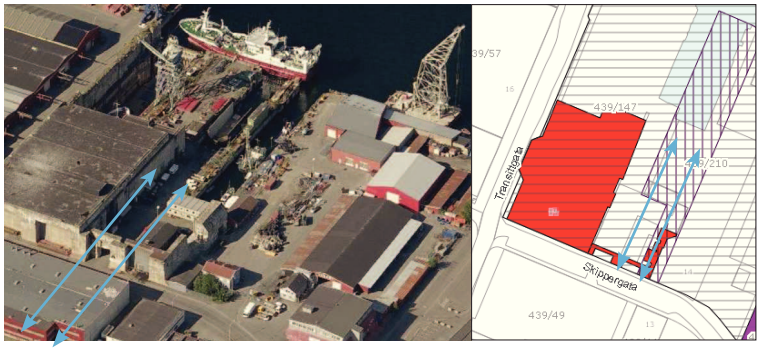


At prosjekterte og byggeklare Trondheim Maritime senter legger seg direkte inn til Dora 2 er sterkt uheldig, her burde det vært offentlig gate slik at ny forbindelse/gate fra rundkjøring i sør (sort pil) fikk direkte kontakt nordover mot havnebassenget, (røde piler). Dette ville gi en vesentlig kvalitet til planen, men her er vel løpet kjørt når prosessen er kommet så langt som den er kommet, selv om det er mindre deler av bygget (en inngangssone) som her ødelegger viktige områdekvaliteter. Dette er dårlig planlegging.

3. Mulige løsninger Dora II

Når reguleringsplan for Trondheim maritime senter har rotet det såpass grundig til må en se etter alternative måter å opprette offentlig tilgjengelighet i og rundt bygge-området.

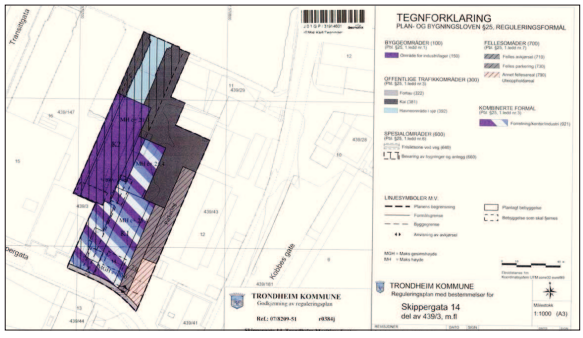
a) Ortofoto viser at det er åpninger i bevaringsverdig bygningsmasse slik at en kan oppnå gangforbindelse langs østlige fasade av Dora 2.



To åpninger i denne strukturen kunne gi en positiv områdekvalitet (portal), og en kunne dermed oppnå en oppdeling av det for store kvartalet, en offentlig tilgjengelighet sone mellom Dora 2 og Trondheim Maritime senter, og en forbindelse til havnebassenget.

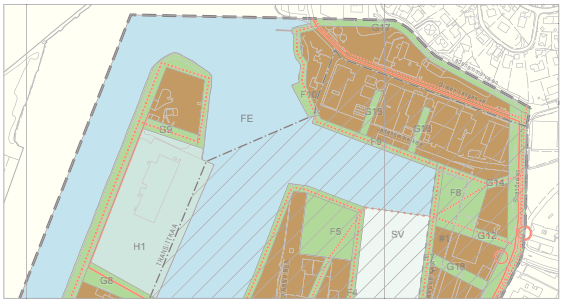
Det er altså mulig å lage forbindelser her mellom Dora II og regulert areal for Trondheim Maritime senter.

b) Vedtatt reguleringsplan viser formål lager/industri på en fylling (?) ut i havnebassenget. Når Trondheim Maritime senter nå fremstår som et rent kontorbygg kunne en kanskje i samarbeid med eier se etter måter å flytte denne funksjonen bort fra mellomrommet mot Dora II hvor en kan få et viktig offentlig tilgjengelig areal.



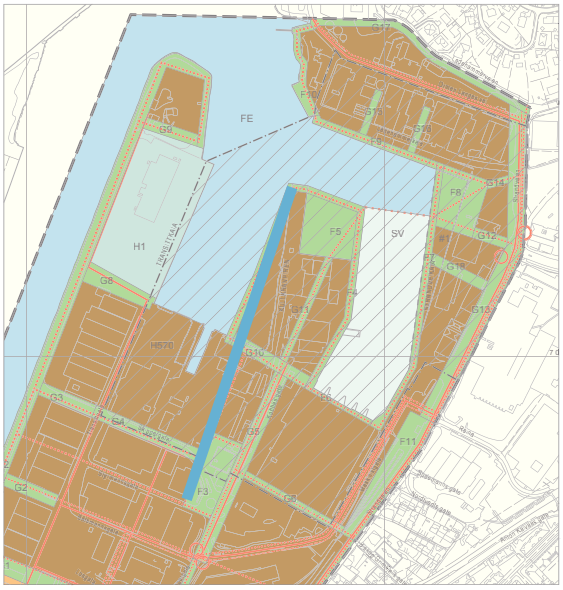
4. Ladehammerkaia.

Friområde F15 og F16 fremstår underlig formet. Hvis disse skal strukturere fremtidig bebyggelse skulle en ønske at disse som offentlige areal var gjennomgående helt inn mot Ormen Langes vei. Hvis ikke vil de ikke representere arealer som naturlig tilhører offentligheten. Offentlige samlende urbane-friarealer skulle kunne nås fra flere sider, og lage sammenhenger i bystrukturen. Slik de er vist fremstår de som fellesarealer i et konkret byggeprosjekt, og det er vanskelig å se at disse strukturerer fremtidig bebyggelse, heller ikke fremgår det fra bestemmelsene til planen noen forklaring på hvorfor disse er formet slik.



5. Kullkranpiren.

Kullkranpiren ser fra plankartet ut til å bli et rent fotgjenger-område. Flere andre gater er bilfrie årer. Forhåpentligvis vil planen utfylles med bestemmelser for gatetverrsnitt som klargjør at dimensjonene av mellomrommene er generelt brukbare, slik at bruken kan endres over tid. All god bystruktur tilbyr disse mulighetene for fremtidig endring, og er med dette mer generell enn spesifikt formet. Med en vilje til å lage et generelt bygrid fremkommer det et naturlig styrende geometrisk grid som gir planen en robusthet mot tilfeldige og uheldige endringer. Hvorfor er f.eks "bakgaten" mellom Kobbesgate og Trondheim Maritime senter ikke sammenbundet med offentlig areal på vestsiden av Kullkranpiren. (blå linje) De offentlige arealene planen fastsetter bør være så geometrisk enkle som mulig, og så sammenhengende som mulig. Kaoset oppstår tidsnok når detaljplanleggingen starter.



Med vennlig hilsen

Odd Håkon Byberg

Odd Håkon Byberg

Kommunedelplan for Nyhavna
Høringsinnspill.

Bestemmelser til kommundelplanen, §1 Formål:
Formålet med planen er å legge til rette for byutvikling med bymessig bebyggelse, tett gatenett og sammenhengende grøntstruktur. Planen skal legge til rette for at utbyggingen skal kunne skje over lang tid.

Hovedgrepet

I planbeskrivelsen omtales gatenettet og offentlige byrom som hovedgrepet. Gatestrukturen underdeler Nyhavna i utbyggingsområder.
Planen virker ved første øyekast tilforlatelig. Konflikter er nedtonet og lite synliggjort både i plankart, beskrivelse og bestemmelser. Man kan få inntrykk av at det meste skal være som i dag.

- Det skal fortsatt være havnedrift på området.
- Hovedvegføring gjennom området er som i dagens situasjon.
- Området er inndelt i et rutenett tilpasset dagens eiendomsgrenser. Framtidig arealbruk er ikke fastlagt. (sentrumsformål over alt)
- Viktige kulturminner fra 2. verdenskrig skal bevares.
- Plassering av grøntstruktur / friarealer er jevnt fordelt over planområdet.

Hva burde en kommunedelplanen ta stilling til?
Nyhavna er inndelt i 11 delområder som der det kreves egne detaljreguleringer.
Dersom ikke kommunedelplanen gir viktige overordnede føringer så vil det være vanskelig å sikre gode helhetsgrep.
Det vises i planbeskrivelsen til at det skal utarbeides en **kvalitetsprogram for infrastruktur**.som skal gi viktige føringer for alle reguleringsplanene. Listen over hva som skal bestemmes i kvalitetsprogrammet er svært lang og omfattende.
Dersom nesten alle vanskelige og kontroversielle beslutninger skal taes på dette nivået vil det være viktig at også dette arbeidet legges ut på offentlig høring.

Kommunedelplanen for Nyhavna burde gi føringer for:

- Hovedårer for ulike trafikktyper gjennom planområdet og tilkoblinger til tilstøtende bydeler.
- Internt sammenhengende nettverk av bygater. Gatebredder, gateutforming, beplantning.
- Plassering og dimensjonering og friarealer og viktige byrom.
- Nye romlige og funksjonelle sammenhenger for verneverdig bebyggelse.
- Reservere attraktive tomter til viktige framtidige fellesfunksjoner: Skole, barnehage, akvarium, museum, konserthus?
- Overordnede vurderinger av byggehøyder i forhold til dimensjonene på offentlige rom.
- Form og størrelse på utfyllingsområder, nytt land.

Arealkonflikter
Havnevirksomheten som beskrives i planforslaget vil være støyende og legge sterke begrensninger på hvilke formål som kan samlokaliseres.

Veigeometri for store spesialkjøretøy som skal transportere boligmoduler, tunnelseksjoner, betongelementer osv. fra en «prosjekthavn» er lite forenlig med en omlegging av dagens veier til en bymessig gategeometri med krappe svingradier.

Kaiområder skal iflg. overordnede planer gjøres mer tilgjengelig for allmenheten.
Havnas areal på Nyhavna kan iflg. planbestemmelse §6.2 gjerdes inn med sikkerhetsgjerder.

Det meste av vannareal innenfor planområdet er iflg. planbestemmelse §7.1avsatt til havnetrafikk. Disse punktene illustrerer at tung havnevirksomhet som beskrevet er lite forenlig med hovedmålet om å legge til rette for byutvikling.

Sentrumsformål med begrensninger:
Kun Ladehammerkaia, Strandveikaia og Kullkranpiren er utpekt som godt egnet til bolig. Figur 16 planbeskrivelse. Disse områdene vil også være negativt berørt av en «prosjektkai» ytterst på Transittkaia.

Handel er i hovedsak uønsket pga. at dette hevdes å være i konflikt med å styrke Midtbyen som handelssenter. Handel skal iflg. bestemmelse § 5.2.4 begrenses til bydelsservice.

«Sentrumsformål» betyr i realiteten kun kontor / industri / næring på hovedtyngden av arealene på Nyhavna. ***Dette er oppskriften på et nytt Brattøra og ikke en levende ny bydel*** slik planen legger opp til.

Framstilling
Plankartet endret seg mye fra august 2014 til november 2014. I august var 4 felts hovedvei gjennom området vist på plankartet med riktig formål og nødvendig bredde. I siste utgave av plankartet er vegføringer endret til en tynne røde linjer på brun eller grønn bakgrunn. En 4 felts hovedvei er fargelagt som friområde / grøntstruktur. Dette er direkte villedende.

Tilkoblingspunkter
En stor utbygging på Nyhavna vil medføre økt trafikkbelastning. Rundkjøringen ved Strindheimtunellen vil bli en flaskehals dersom man ikke får flere alternative tilkoblingspunkter for ulike trafikantgrupper til bydelen.
Vi etterlyser klarere ideer om hvordan et åpent nettverk av bygater i den nye bydelen kan kobles sammen med tilstøtende bydeler.

Hovedveg
Dagens hovedvei gjennom Nyhavna er foreslått opprettholdt, men med en framtidig dobling i antall kjørefiler.
Traseen er ulogisk, arealkrevende og bestemt av jernbanespor som skal nedlegges.
Dagens hovedadkomstvei bør legges om til en mer bymessig linjeføring. Dette kan frigjøre store arealer til byutvikling.

Fig. En adkomstvei som får all trafikkbelastning og et system av blindgater er lite forenlig med et av hovedformålene som er et tett gatenett..

Jernbanen
Jernbanen danner en barriere i området.
Det bør etableres så mange koblinger som mulig under jernbanetraseen slik at Nyhavna kan kobles sammen med Svartlamon og Lademoen.
Minst en av disse bør være kjørbar slik at man fordeler trafikkbelastningen til bydelen.

En ny bro nord for Pirbrua kan også bidra til å avlaste dagens rundkjøring ved Strindheimtunnellen og bidra til å fordele trafikkbelastningen.

Kobbesgate
§5.2.4 definerer Kobbes gate som sentral offentlig ryggrad med handel og blandede funksjoner.
Kobbes gate er ikke en naturlig forbindelse gjennom Nyhavna idag og det skal mye trafikkregulering som tvinger folks adferd dersom dette skal bli et naturlig valg i framtiden.
Denne viktige beslutningen virker helt malplassert i en plan som tar stilling til så lite.

Strandveien naturlig hovedgate.
Strandveien er naturlig hovedtrase for myke trafikanter idag.
Skippergata bør legges om bak Tollpostbygget og kobles til Strandveien så langt sør som mulig.
Strandveien er en gate med eksisterende verdifulle bygninger på begge sider.
Eksisterende bygninger vil kunne inngå i en ny urban sammenheng.
Å bevare en remse med grøntareal på dagens sporområde langs Strandveien er hverken bymessig eller attraktivt som friareal.

Ny bebyggelse i Strandveien bør ha utadrettede virksomheter og funksjonsblanding i størst mulig grad.
For å skape grunnlag for nye virksomheter må kollektivtransport følge Strandveien.

Nettverk av gater, adkomst
I planbeskrivelsen omtales gatenettet og offentlige byrom som hovedgrepet. Gatestrukturen underdeler Nyhavna i utbyggingsområder. Figur 8 i planbeskrivelsen viser et gatenett på de vestre områdene men hovedforbindelsen gjennom området inngår ikke i dette nettet.

Et system av blindveier og enveiskjørte gater slik planen legger opp til er lite bymessig og genererer

mye unødvendig trafikk internt i området.

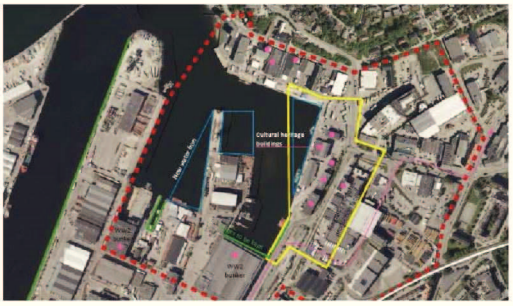
En miljøvennlig by må man ha et finmasket gatenett for både gående, syklende, kollektivtrafikk og biler. En subsidiert Tesla krever like mye eller mer plass enn en dieselbil.
Et finmasket gatenett vil spre og fordele trafikkbelastningen slik at den blir lettere å håndtere på en bymessig god måte.

Vi foreslår at planlagt bro i forlengelse av Stiklestadveien skal være kjørbar slik at man kan få en intern ringforbindelse som kan mate bydelen og gjøre de vestre områdene på Nyhavna bedre tilgjengelig.

Denne adkomstringen kan være et naturlig tyngdepunkt for ny bebyggelsen på Nyhavna.
Langs hele ringen kan det bli grunnlag for funksjonsblanding og et vitalt bymiljø.

Parkering
Man må legge opp til realistisk p-dekning slik at bydelen blir både attraktiv og tilgjengelig.
Symmetriske bygater med langsgående parkering er et velprøvd bymessig prinsipp. Parkerte biler kan fungere som et buffer mellom myke og harde trafikanter. Besøkende som parkerer i bydelen blir fotgjengere og bidrar også til bylivet og næringsgrunnlaget når de forlater bilen sin.

Foreslått utvidelse av Strandveikaia
Omleggingen av kailinjene og utvidelse av landområdet som kan bebygges er blant de viktigste tingene som bestemmes av kommunedelplanen for Nyhavna.
Figuren viser premissene for en stor internasjonal arkitektkonkurranse, Europan, der det ser ut til at utfyllingsareal allerede er bestemt.



En utfylling på Strandveikaia vil frata østre del av Ladehammerkaia sin sjøkontakt.

Eksisterende havnebebyggelse langs Strandveikaia vil miste sin opprinnelige kontekst og kontakt med vannet. Det innføres en ny diagonal retning på Strandveikaia som vanskeliggjør en god tilpasning mellom gammelt og nytt i dette området.

Det er en bedre ide å utvide utfyllingsområdet på Kullkaipiren. Dette vil gi et mer sammenhengende areal for byutvikling og flere løpemeter attraktiv kaifront. Man burde også vurdere en utfylling ytterst på transittkaia. Dette vil gjøre en framtidig brokobling til Ladestien enklere.

Grøntstruktur, kommentarer til planforslaget:
Det grønne er jevnt fordelt utover planområdet i smale remser.

Den tyngste hovedferdselsåren gjennom området er fargelagt som grønnstruktur på plankartet.

Friområdene på Kullkranpiren og mellom Ladehammerkaia og Strandveikaia og er svakt begrunnet. Man vet ikke hvordan bebyggelsesstrukturene i disse områdene vil bli og form på utfylling bør diskuteres.

Alternativt forslag til grøntstruktur:
Med en ny gangbro over Rosenborgbassenget og ny gangbro nord på transittkaia så vil Midtbyen få en direkte forbindelse langs Nidelva til Ladestien.
Trondheim vil kunne forsterke sin etterlengtede kontakt med vannet med et slikt grep og dette er en stor mulighet for byen.
Viktige fellesbygg som f. eks et nytt konserthus burde plasseres langs denne nye elvepromenaden.

Hovedgrepet for grøntstruktur bør være nord syd aksen langs Nidelva og øst vest aksen langs Skippergata, sør for Dora 1 og 2.
Disse aksene bør prioriteres og forsterkes. Kulturminner, viktige fellesfunksjoner, idrettsanlegg mm konsentreres her.

Ladehammerkaia har kontakt med vannet og god orientering i forhold til sol. Dette sørvendte kaiarealet peker seg også ut som et naturlig offentlig byrom / friområde.
Nordenden av transittkaia er etter vårt syn aller minst egnet til høyhus slik planen legger opp til.

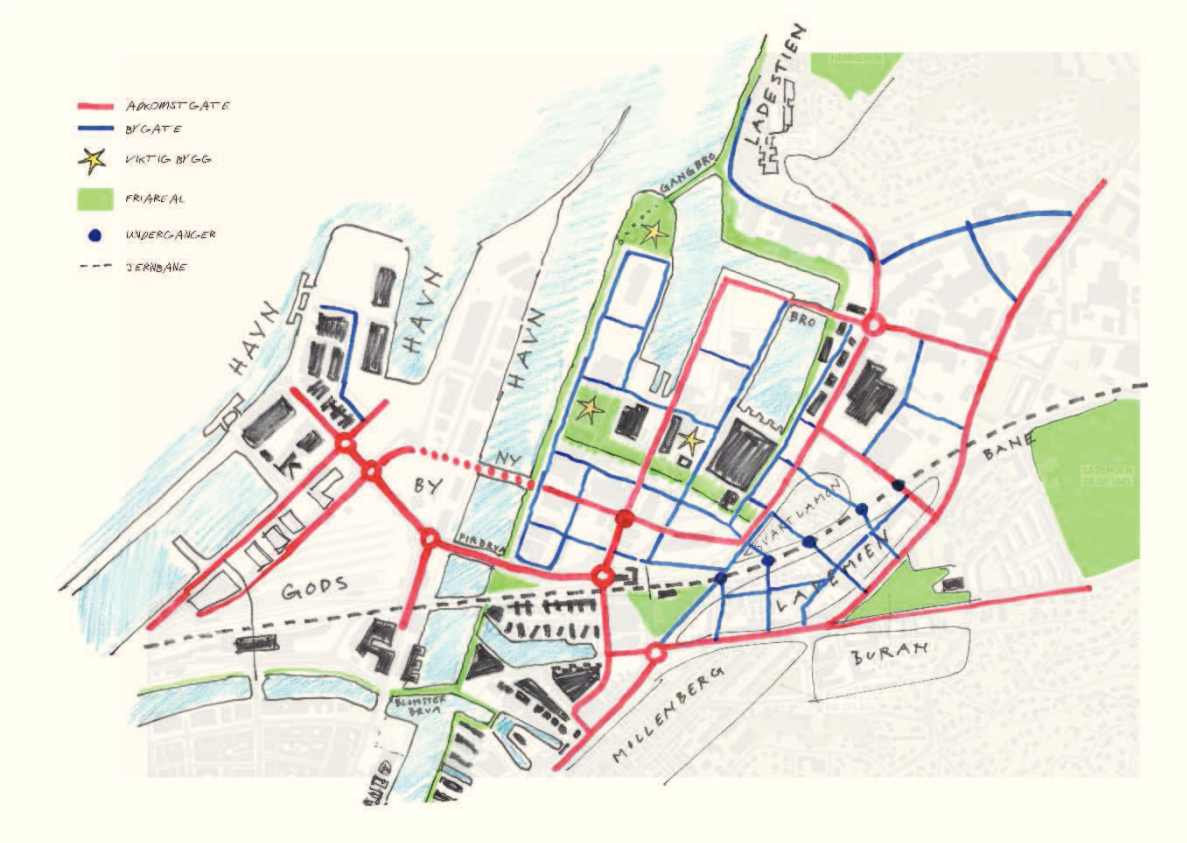
Krav til bebyggelsen
En by består av generell bybebyggelse som definerer gater og byrom, og viktige fellesskapsfunksjoner som kan tre fram med en mer spesiell utforming og viktig plassering.
De ulike byggeområdene skal ifølge planbestemmelsen §5.2.3 ha «en variasjon i høyder, volumoppbygging og arkitektonisk uttrykk.»
Dette gir lite mening. Vi viser til kommunens veileder til byform, punkt 5.10. Arkitektonisk utforming i tråd med viktighet funksjon og sted.

Planen åpner for høyere bebyggelse enn 7 etasjer på to svært attraktive tomter:
Rom Eiendoms tomt ved Lademoen stasjon og Trondheim Havn sin eiendom ytterst på Transittkaia.
Dette bør begrunnes. Man kan stille spørsmål om disse tomtene ville vært like egnet dersom de ikke var eid av offentlige etater,

Konklusjon
Planen framstår uferdig og de fleste viktig beslutninger er utsatt til et nytt overordnet plannivå – kvalitetsprogram for offentlig infrastruktur.
Kommunedelplanen bør bearbeides dersom den skal bli et reelt styringsredskap for byutvikling på Nyhavna.

Vi etterlyser visjoner som kommuniserer med publikum.
Plankontoret bør stille like omfattende dokumentasjonskrav til seg selv som de gjør til private forslagstillere dersom de skal utvikle store og viktige planer i egen regi.

Siv. ark. Thor Walter Andersen, ARC Arkitekter AS



Innspill til bearbeidet plan.

VS: Høringsinnspill til kommunedelplan på Nyhavna

Postmottak Byplan

Sendt: 13. mars 2015 09:55
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv
Vedlegg: image001.png (2 kB) ; Høringsinnspill siste utgave.pdf (595 kB) ; Planskisse.pdf (27 MB)

Fra: Thor Walter Andersen [thor@arcarkitekter.no]
Sendt: 12. mars 2015 15:05
Til: Postmottak Byplan
Kopi: Kjersti Hilde; Anna Rongen
Emne: Høringsinnspill til kommunedelplan på Nyhavna

Vedlagt oversendes høringsinnspill til kommunedelplan på Nyhavna.

Vennlig hilsen
Thor Walter Andersen
m. 982 65 190

a r c
h i t
e c t
u r e

arc arkitekter as
Vestre Kanalkai 20, 7010 Trondheim
t. 73 99 12 20 **f.** 73 52 38 56
www.arcarkitekter.no

VS: Høringsinnspill til kommunedelplan på Nyhavna

Postmottak Byplan

Sendt: 13. mars 2015 09:55
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv
Vedlegg: image001.png (2 kB) ; Planskisse.pdf (379 kB)

Fra: Thor Walter Andersen [thor@arcarkitekter.no]
Sendt: 12. mars 2015 15:24
Til: Postmottak Byplan
Emne: Høringsinnspill til kommunedelplan på Nyhavna

Jeg ser forrige planskisse var altfor stor.
Her kommer en ny komprimert versjon.

Vennlig hilsen
Thor Walter Andersen
m. 982 65 190

a r c
h i t
e c t
u r e

arc arkitekter as
Vestre Kanalkai 20, 7010 Trondheim
t. 73 99 12 20 **f.** 73 52 38 56
www.arcarkitekter.no

HAVN
GODS
BY
HAVN
PIRBRYG
NY
HAVN
BRO
SVARTLAMON
LADEMOEN
BURAH

VS: Kommunedelplan for Nyhavna

Postmottak Byplan

Sendt: 13. mars 2015 12:19
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv
Vedlegg: Slagmarken på Nyhavna 2.pdf (70 kB) ; Slagmarken på Nyhavna 2.docx (20 kB)

Fra: Tore Wiger [tore.wiger@vav.no]
Sendt: 13. mars 2015 11:29
Til: Postmottak Byplan
Emne: Kommunedelplan for Nyhavna

Per Arne Tefre

Jeg sender over et innlegg til Adressa som innspill til kommunedelplanen for Nyhavna.
Innlegget vil bli trykt, men ikke før om en uke eller to. Derfor sender jeg den til dere i dag.

Tore Wiger
Arkitekt MNAL
ARKITEKTENE
VIS A VIS
Tlf Sentralbord: 73 80 87 80
Tlf Direkte: 99 59 23 29

SLAGMARKEN PÅ NYHAVNA

Nei, jeg tenker ikke på U-båtbunkere og 2. verdenskrig. Det er kampen om arealer det dreier seg om, og med dette kampen om hva området skal brukes til og hvem som skal bestemme. Planene om å omgjøre Nyhavna til en ny bydel med sentrumsformål, med i hovedsak kontor og boliger. På byplankontoret lages det nå planer for dette. Foreløpig er det en overordnet plan – kommunedelplan – som skal legge premisser for utnytting av området. Det vil si hovedtrafikkårer, friarealer, utnyttelsesgrad og funksjoner. Trafikkarealer og grøntdrag er det som detaljeres mest i denne fasen. Det er viktig å sikre disse arealene først. Og disse forslagene er sannsynligvis de minst kontroversielle. Men utnyttelsesgrad og funksjoner kan det bli en knallhard kamp om. Og det kan bli en langvarig kamp. En 30-års krig er kanskje i gang.

Dette høres sikkert litt melodramatisk ut, men er like fullt sant. Nyhavna er nemlig i hovedsak befolket allerede med industri og lager. Det er i dag veldig få ledige tomter. Skal bydelen forandres i hht til visjonene må nesten alle disse virksomhetene bort. Og det angår 1800 arbeidsplasser! Hvem vil slåss for å bevare dem? Og hvor mange av disse bedriftene vil overleve en flytteprosess? Dessuten finnes det veldig lange festekontrakter, mange på 20-30 år. Det blir derfor en langvarig kamp om disse arealene. Men hvor hard den blir er uviss. I et så langt tidsperspektiv er det kanskje få bedrifter som vil overleve uansett? Kampen for tilværelsen er stor, bedrifter går konkurs og nye oppstår hele tiden. Det kan tenkes at kampen mot ur-innbyggerne på Nyavna derfor ikke blir så hard som man skulle tro.

Hoveddisponering av området med veier og friarealer er antagelig den det blir minst strid om.Her har kommunen dominerende innflytelse: De lager planer og vedtar dem. Ingen andre sterke aktører har så mye de skulle sagt. Den største striden vil nok dreie seg om rekkefølgebestemmelsene, og hvem som skal betale. Jo større andel som dyttes over på utbyggerne, jo mindre fortjenestemuligheter blir det. Her blir utnyttingsgraden avgjørende. Opparbeidelse av infrastruktur, veier og friarealer vil bli kostbart. Utskifting av forurenset grunn vil kreve store beløp. Områder av bassenget foreslås utfylt, og nye kaier må lages. Det aller meste av disse kostnadene vil bli pålagt utbyggerne. Presset for å få høy utnyttingsgrad og mange etasjer vil bli stort. Foreløpige utredninger foreslår en utnyttelsesgrad på 180-200 % for hele Nyhavna sett under ett. Dette er ikke høyt for sentrum i en by. Men skal det bygges boliger, og særlig boliger for barnefamilier, er dette veldig høyt.

Det største og viktigste stridstemaet tror jeg kommer til å bli utbyggingsformålene: kontor eller bolig. I forslag til kommunedelplan sies det ikke noe om fordelingen. Byggeformålet skal være kontor, forretning, tjenesteyting, bolig, kultur- og servicefunksjoner. Men så lenge det legges opp til blandet formål uten prioritering er det ingen som vet hvordan fordelingen blir. Et helt kvartal som reguleres til kontor/ bolig kan ende opp som et kvartal med 100 % kontor. Akkurat slik det hendte på Solsiden, der

den fineste tomten i hele planen endte opp med å bli et forsikringsbygg, selv om det var regulert til en blanding mellom kultur og kontor. En uspesifisert mix av formål er den beste måten å IKKE styre utviklingen av området i ønsket retning. Det blir den sterkeste som vinner, og da mener jeg den kapitalsterkeste. Og vi vet at tomteprisene her vil stige til himmels. Hvor mange store investorer har allerede lagt søndagsturen sin til Nyhavna for å kikke på framtidige muligheter? .

Slaget om Nyhavna handler om hvilken bydel vi vil det skal bli, og da må politikerne på banen. Foreløpig ser det ikke ut til at de har engasjert seg særlig i dette spørmålet. Og nå begynner det å haste. Uten en offentlig debatt om hva vi vil ha vet vi allfall hva som vil skje. Da vil vi få en variant av en bytutvikling som sees i de fleste byer: De mest lukrative områdene blir bygd ut med en blanding av kontor og leiligheter for de velstående. Nesten ingen barnefamilier. Nesten ingen studentboliger. Og ingen omsorgsleiligheter, bofellesskap eller sykehjemsplasser. De svakeste får ingen tilbud fordi det blir for dyrt. Og den levende byen med en blanding av forskjellige typer mennesker blir bare en drøm.

Erfaringen med sentrumsnære bydeler er at det er vanskelig å få til et variert servictilbud. De blir i en skvis mellom Midtbyen og kjøpesentrene lenger ute. Visjonene om pulserende bydeler med masse folk, liv i gatene og sommerlig idyll er oftest en illusjon. Og særlig er det en illusjon hvis store deler av bydelen består av kontor. Da gir det minimalt igjen til livet mellom husene. Dette bør være et tankekors for utviklingen på Nyhavna.

Mitt innspill til planene for Nyhavna er derfor følgende:

1. Prioriter boligbygging høyt på bekostning av kontorbygg . Mest mulig boliger gir best grunnlag for en bydel som lever også om kvelden og i helgene. Typiske sentrumsformål bær prioriteres nærmere Midtbyen, f eks på Brattøra når godsterminalen forsvinner.
2. Trondheim kommune må vise muskler i byutviklingen. Det kan de gjøre ved å sikre seg de beste tomtene på Nyhavna for å utvikle boliger for ungdom, studenter, barnefamilier og eldre. Alternativt må disse områdene reguleres til disse formålene. De private eiendomsutviklerne må selvsagt slippe til, men ikke få carte blanche.

I tillegg til disse tiltakene må det legges til rette for servicenæring, kultur, butikker osv. Flest mulig beboere gir disse funksjonene livsgrunnlag på en helt annen måte enn kontor.

Tore Wiger
Sivilarkitekt
tore.wiger@vav.no
99592329
Bakkaunveien 10
7043 Trondheim

SLAGMARKEN PÅ NYHAVNA

Nei, jeg tenker ikke på U-båtbunkere og 2. verdenskrig. Det er kampen om arealer det dreier seg om, og med dette kampen om hva området skal brukes til og hvem som skal bestemme. Planene om å omgjøre Nyhavna til en ny bydel med sentrumsformål, med i hovedsak kontor og boliger. På byplankontoret lages det nå planer for dette. Foreløpig er det en overordnet plan – kommunedelplan – som skal legge premisser for utnytting av området. Det vil si hovedtrafikkårer, friarealer, utnyttelsesgrad og funksjoner. Trafikkarealer og grøntdrag er det som detaljeres mest i denne fasen. Det er viktig å sikre disse arealene først. Og disse forslagene er sannsynligvis de minst kontroversielle. Men utnyttelsesgrad og funksjoner kan det bli en knallhard kamp om. Og det kan bli en langvarig kamp. En 30-års krig er kanskje i gang.

Dette høres sikkert litt melodramatisk ut, men er like fullt sant. Nyhavna er nemlig i hovedsak befolket allerede med industri og lager. Det er i dag veldig få ledige tomter. Skal bydelen forandres i hht til visjonene må nesten alle disse virksomhetene bort. Og det angår 1800 arbeidsplasser! Hvem vil slåss for å bevare dem? Og hvor mange av disse bedriftene vil overleve en flytteprosess? Dessuten finnes det veldig lange festekontrakter, mange på 20-30 år. Det blir derfor en langvarig kamp om disse arealene. Men hvor hard den blir er uviss. I et så langt tidsperspektiv er det kanskje få bedrifter som vil overleve uansett? Kampen for tilværelsen er stor, bedrifter går konkurs og nye oppstår hele tiden. Det kan tenkes at kampen mot ur-innbyggerne på Nyavna derfor ikke blir så hard som man skulle tro.

Hoveddisponering av området med veier og friarealer er antagelig den det blir minst strid om.Her har kommunen dominerende innflytelse: De lager planer og vedtar dem. Ingen andre sterke aktører har så mye de skulle sagt. Den største striden vil nok dreie seg om rekkefølgebestemmelsene, og hvem som skal betale. Jo større andel som dyttes over på utbyggerne, jo mindre fortjenestemuligheter blir det. Her blir utnyttingsgraden avgjørende. Opparbeidelse av infrastruktur, veier og friarealer vil bli kostbart. Utskifting av forurenset grunn vil kreve store beløp. Områder av bassenget foreslås utfylt, og nye kaier må lages. Det aller meste av disse kostnadene vil bli pålagt utbyggerne. Presset for å få høy utnyttingsgrad og mange etasjer vil bli stort. Foreløpige utredninger foreslår en utnyttelsesgrad på 180-200 % for hele Nyhavna sett under ett. Dette er ikke høyt for sentrum i en by. Men skal det bygges boliger, og særlig boliger for barnefamilier, er dette veldig høyt.

Det største og viktigste stridstemaet tror jeg kommer til å bli utbyggingsformålene: kontor eller bolig. I forslag til kommunedelplan sies det ikke noe om fordelingen. Byggeformålet skal være kontor, forretning, tjenesteyting, bolig, kultur- og servicefunksjoner. Men så lenge det legges opp til blandet formål uten prioritering er det ingen som vet hvordan fordelingen blir. Et helt kvartal som reguleres til kontor/ bolig kan ende opp som et kvartal med 100 % kontor. Akkurat slik det hendte på Solsiden, der

den fineste tomten i hele planen endte opp med å bli et forsikringsbygg, selv om det var regulert til en blanding mellom kultur og kontor. En uspesifisert mix av formål er den beste måten å IKKE styre utviklingen av området i ønsket retning. Det blir den sterkeste som vinner, og da mener jeg den kapitalsterkeste. Og vi vet at tomteprisene her vil stige til himmels. Hvor mange store investorer har allerede lagt søndagsturen sin til Nyhavna for å kikke på framtidige muligheter? .

Slaget om Nyhavna handler om hvilken bydel vi vil det skal bli, og da må politikerne på banen. Foreløpig ser det ikke ut til at de har engasjert seg særlig i dette spørmålet. Og nå begynner det å haste. Uten en offentlig debatt om hva vi vil ha vet vi allfall hva som vil skje. Da vil vi få en variant av en bytutvikling som sees i de fleste byer: De mest lukrative områdene blir bygd ut med en blanding av kontor og leiligheter for de velstående. Nesten ingen barnefamilier. Nesten ingen studentboliger. Og ingen omsorgsleiligheter, bofellesskap eller sykehjemsplasser. De svakeste får ingen tilbud fordi det blir for dyrt. Og den levende byen med en blanding av forskjellige typer mennesker blir bare en drøm.

Erfaringen med sentrumsnære bydeler er at det er vanskelig å få til et variert servictilbud. De blir i en skvis mellom Midtbyen og kjøpesentrene lenger ute. Visjonene om pulserende bydeler med masse folk, liv i gatene og sommerlig idyll er oftest en illusjon. Og særlig er det en illusjon hvis store deler av bydelen består av kontor. Da gir det minimalt igjen til livet mellom husene. Dette bør være et tankekors for utviklingen på Nyhavna.

Mitt innspill til planene for Nyhavna er derfor følgende:

1. Prioriter boligbygging høyt på bekostning av kontorbygg . Mest mulig boliger gir best grunnlag for en bydel som lever også om kvelden og i helgene. Typiske sentrumsformål bær prioriteres nærmere Midtbyen, f eks på Brattøra når godsterminalen forsvinner.
2. Trondheim kommune må vise muskler i byutviklingen. Det kan de gjøre ved å sikre seg de beste tomtene på Nyhavna for å utvikle boliger for ungdom, studenter, barnefamilier og eldre. Alternativt må disse områdene reguleres til disse formålene. De private eiendomsutviklerne må selvsagt slippe til, men ikke få carte blanche.

I tillegg til disse tiltakene må det legges til rette for servicenæring, kultur, butikker osv. Flest mulig beboere gir disse funksjonene livsgrunnlag på en helt annen måte enn kontor.

Tore Wiger
Sivilarkitekt
tore.wiger@vav.no
99592329
Bakkaunveien 10
7043 Trondheim

VS: Merknad til sak 12/14816 Kommunedelplan Nyhavna

Postmottak Byplan

Sendt: 16. mars 2015 09:27
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv
Vedlegg: Merknad kommunedelplan Ny~1.pptx (4 MB)

Fra: Sissel Arctander [Sissel.Arctander@asplanviak.no]
Sendt: 16. mars 2015 01:31
Til: Postmottak Byplan
Emne: Merknad til sak 12/14816 Kommunedelplan Nyhavna

Til Byplankontoret

Vedlagt er merknad til kommunedelplan for Nyahavna.

Med vennlig hilsen

asplan viak

Sissel Arctander
Byplanlegger
Plan og urbanisme

T: 928 07 362
E: sissel.arctander@asplanviak.no

Asplan Viak AS
Tempevegen 22
Postboks 6723
7490 Trondheim
T: 417 99 417
www.asplanviak.no

Kom i kontakt med Asplan Viak

Les vårt nyhetsmagasin
KVARTALET

Merknad til kommunedelplan for Nyhavna

Forbindelser, orienterbarhet og fleksible kvartaler.

Sissel Arctander, 16.3.15

Merknaden gjelder særlig forbindelser for myke trafikanter. De er sårbare for avstander, og byrommene må være trygge og attraktive. I tillegg er det viktig å kunne lese byen; å forstå hvor du kan gå, om du er på riktig veg.

En av de viktigste suksessfaktorene for Nedre Elvehavn har vært måten den nye bydelen har knyttet sammen bydelene rundt. Det har gitt bedre forhold for gående og syklende, med kortere avstander, og opplevelser og service på vegen. I tillegg har gjennomstrømmingen gitt næringsgrunnlag for handel og service. Den gode tilgjengeligheten og synligheten har også vært en av grunnen til at utbyggere har fått leietakere til næringslokalene.

I planforslaget ser det ut til at fotgjengere må ta flere omveger, og små stikkveger for å komme fram til Nyhavna. Fotgjengerne må få bedre vilkår, dersom bydelen skal være en del av sentrum, og beboere skal ønske å leve her uten å ha bil. Særlig gata rv706 må utformes som en bygate. Biler som kommer fra Strindheimtunnelen må bremse opp før de kommer til tunnelåpningen. Når de er framme ved rundkjøringen er de midt i byen, på fotgjengernes premisser. Hele etappen fra Royal Garden til Skippergata må være attraktiv for fotgjengere.

Hvordan invitere inn?

Jernbanen er en barriere mellom Nyhavna og de andre sentrumsbydelene. Desto viktigere er det å redusere følelsen av denne barrieren så mye som mulig.

Den andre barrieren er rundkjøringa i Innherredsvegen. Her er fotgjengerovergangene ikke prioritert på grunn av trafikkmengden som gata tidligere hadde. Med miljøgate i Innherredsvegen vil det være flere gående og syklende i gata. Da dette området rundt rundkjøringa en av de viktigste adkomstene til Nyhavna. Allerede når man står i Innherredsvegen må man skjønne at det ligger enda en sentrumsbydel i nord. Man må få en følelse av hva man kan forvente seg allerede i Innherredsvegen, og man må se vegen inn dit for at man skal velge å dra dit. Nye bygg som får fasader mot jernbanen må også utfomres med tanke på at de vil være synlig fra dette byrommet. Et signalbygg kan bidra til å synliggjøre bydelen mot Inneherredsvegen.

Undergangen under jernbanen er også lite inviterende. Den signaliserer ikke at det ligger en stor sentrumsbydel bak. Med utbygging av dobbeltspor bør det kreves at adkomsten gjøres bredere. Jernbanen bør formes en lengre bro, slik at åpningen inn mot Nyhavna blir bred og inviterende. Man må få øye på aktiviteter og tilbud lengre fram, for at man ikke skal snu her.

Sterkere hovedårer

I planen er det lagt opp til flere hovedgater og lange årer.

På denne skissen er det vist hvordan de lange årene kan styrkes og bli tydelige hovedgater i bydelen, samtidig som disse årene kobles godt på de tilgrensende hovedårene i nabobydelene.

Det gir korte avstander og god orienterbarhet. Det er disse årene som vil ha mest trafikk. Det vil gi mest folkeliv og mest kundegrunnlag her. Offentlige parker og torg bør ligge inntil disse årene. Publikumsrettede virksomheter bør også ligge langs disse årene. Det vil gi fotgjengere og syklister både attraktive rom å ferdes i, men også mulighet for å gjøre ærender på vegen.

Åren i øst-vest-retning er trukket lengre nord i forhold til planforslaget. Det gir bussen en trasé som dekker området litt bedre.

Hva betyr de røde strekene?

De viser byrom. De kan ha biltrafikk, busstrafikk, være sykkelveger med fortau, eller gågater. *Hovedpoenget er at fotgjengere er godt ivaretatt, og at gatene oppleves som sammenhengende gaterom*. Samme åre kan for eksempel ha biltrafikk i noen deler og være gågate i andre.

Orienterbarhet og de store sammenhengene

Denne skissen viser hvordan hovedårene gir noen storkvartaler med stor fleksibilitet. Den viser også hvordan årene på Nyhavna kobles på Innherredsvegen, Havnegata og en framtidig bystruktur på Brattøra.

De store årene handler ikke om estetikk og «gammeldagse» byplanidealer. Det handler om hvordan mennesker leser og beveger seg gjennom byen. De velger de store årene, som kobler sammen de mange smågatene i hver bydel, og som henger sammen med neste bydel. (Man velger andre ruter når det er utrygt eller for dårlig miljø).

Samtidig er det viktig at formen hjelper deg å forstå hvor du er og hvor du skal. De store gatene må ha utforming som viser at dette er en viktig gate. Bredere gater, trealléer og ekstra forseggjort eller mer monumental arkitektur kan være virkemidler for å markere de hovedårene.

Lokalsenter

I denne skissen er det vist hvordan resterende gater kan være lokalgater, som vil være mest brukt av beboere og arbeidstakere i nærområdet. Små lokalgater gir rom for at lokalmiljøer kan eksistere side om side med de store sentrumsgatene.

Det gir mulighet for sosial overvåking og dannelse av lokalt eierskap til de mindre bygatene og felles uteareler.

Kvartalsform og arealbruk

Samlet gir dette forsaget mulighet for storkvartaler (blå felt). Den mørke linjen rundt hvert felt angir hvilke fasader som er viktigst. Disse henvender seg mot hovedgatene.

- Publikumsrettede funksjoner og offentlige servicefunksjoner bør hovedsakelig ha inngang fra disse fasadene. (Unntaket er fasaden i sørøstre kvartal, hvor fasaden vil ligge mot jernbanesporet. Publikumsrettede virksomheter vil ikke gi noen verdi langs denne fasaden).

- Det bør være krav, ikke bare anbefaling, om minium fire meter takhøyde i alle lokaler i førsteetasje mot disse fasadene. (Eventuelt alle førsteetasjer i hele planområdet).

Innenfor hvert kvartal er det mulighet for en noe friere form. Det kan være nødvendig å se felt på denne størrelsen i sammenheng for å klare å løse høy tetthet, uteareal, varelevering, adkomst til parkeringskjeller med mer. Lokalgatene kan binde sammen fellesarealer på bakken. Det er mulig med større frihet fra byggelinjer i lokalgatene.

Idrett: I panbeskrivelsen står det at det er lagt til rette for nærmiljøanlegg med sjuerbane. Med tanke på hvor tett det skal bygges og at det er høy tetthet i tilgrensende bydeler er det et spørsmål om det ikke bør være en ellverbane her. Å bosette seg i byen må ikke bety at man ikke kan drive med en av Norges mest vanlige idretter. Havnefronten nord for Dora I har potensial til å bli bydelens mest attraktive byrom for rekreasjon. Kan en idrettsbane legges her, ved vannspeilet og folkelivet?

Handel

Det er positivt at det ikke tillates kjøpesenter. Det bør imidlertid være friere når det gjelder regulering av handel og dagligvare. Det kan hende at hele bydelen har større glede av to dagligvarer som ligger inntil hverandre enn at de ligger i hver sin ende.

Det bør heller ikke være maksgrense for antall dagligvarebutikker. Dagligvaretilbud vil reguleres av seg selv, og vil ikke bidra til å utkonkurrere Midtbyen. Det er derfor ingen grunn til å sette maksgrense for dette.

Det er viktigere å regulere størrelse og utforming på butikker, som for eksempel at ingen butikker skal være større enn 2000 m2, at de skal ligge i førsteetasje og henvende seg mot hovedgater.

Det kan settes bestemmelse om at det tillates handel av samme type som i lokalsenter, som skal betjene nærmiljøet (som apotek, kiosker, blomsterhandel, o.L.).

Det bør ikke være begrensning på serveringssteder. Dette vil også regulere seg selv. Nyhavna er mindre tilgjengelig enn Midtbyen og Nedre Elvehavn, og det er ikke sannsynlig at fri etablering av restauranter og cafeer vil skape for sterk konkurranse for Midtbyen.

VS: Høringsuttalelse Kommunedelplan Nyhavna

Postmottak Byplan

Sendt: 13. mars 2015 14:32
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv
Vedlegg: 150313 Høringsuttalelse Ko~1.pdf (197 kB)

Fra: Børge Beisvåg [borge@nitr.no]
Sendt: 13. mars 2015 13:53
Til: Postmottak Byplan
Emne: Høringsuttalelse Kommunedelplan Nyhavna

Hei!

Vedlagt er høringsuttalelse angående kommunedelplan for Nyhavna fra Næringsforeningen i Trondheimsregionen.

Hilsen

Børge Beisvåg

--
Børge Beisvåg
Næringspolitisk leder
Næringsforeningen i Trondheimsregionen
Mobil: 906 69 739
Sentralbord: 73 88 31 10
www.nitr.no

Trondheim kommune
v/ Byplankontoret
(brevet sendes kun elektronisk til
byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)

Trondheim 13.03.2015

Høringsuttalelse fra Næringsforeningen i Trondheimsregionen til Kommunedelplan for Nyhavna (ref. 12/14816)

Næringsforeningen i Trondheimsregionen (NiT) ønsker med dette å gi innspill til kommunedelplan for Nyhavna. Planen har vært behandlet i vårt Fagråd Eiendom og Styret, før høringsuttalelse fra NiT nå oversendes Trondheim kommune.

NiT er positiv til en omforming av Nyhavna til en moderne kompakt bydel, med næringsaktivitet, servicetilbud, kultur og boliger.

Prosessen i forkant av planprogram og høring burde vært mer inkluderende. Det burde vært større åpenhet rundt utvikling av et så viktig område for byen.

NiT har følgende konkrete innspill til kommunedelplanen:

- Det bør bygges tett og urbant, med mange funksjoner slik at området fremstår som et attraktivt og aktivt område både på dagtid, ettermiddag, kveld og helger.
- Et slikt sentrumsnært og attraktivt utbyggingsområde må utvikles med høy kvalitet, både når det gjelder arkitektonisk utforming, materialer og offentlig infrastruktur.
- Kvartals- og vegstruktur må ses nærmere på. Flytting av hovedveg til Lade vekk fra dagens løp i Maskinistgata og Strandvegen til østsiden av EC Dahls bryggeri vil kunne gi et mer attraktivt område nær vannet og vil muliggjøre bedre tilgjengelighet til vannspeilet i havnebassenget.
- Nyhavna må gis svært god kollektivdekning. Etablering av kollektivakse i og forbi området må ses i sammenheng med utviklingstakten for området og tilgrensende områder som Lilleby.
- En inndeling i regulering for 11 områder virker fornuftig.

Næringsforeningen i Trondheimsregionen, NiT • Besøksadresse: Dronningens gt. 12 •
Postadresse: Postboks 778 Sentrum, 7408 Trondheim
Telefon: 73 88 31 10 • Org.nr. 938547955
firmapost@nitr.no • www.nitr.no

- Hvis planen skal realiseres innen rimelig tid må Trondheim kommune fremskaffe tilgjengelig og attraktivt areal til de virksomheter som ønskes relokalisert.

- NiT mener området kan tåle mer bolig enn hva planen legger opp til. Det er viktig at området tilrettelegges for varierte beboergrupper. Det kan med fordel vurderes om området mot Nidelvens utløp, kan tillate boliger hvis disse kan gis tilstrekkelig støyskjerming. En større boligandel i området vil samtidig virke styrkende på Midtbyen og øvrige sentrumsområder.

- Andel m2 lokal service synes lavt. Dagligvareprofil inntil 2000 m2 for området er lite, særlig hvis boligandel økes.

- Det stilles spørsmålstegn ved hva merverdien av et infrastrukturselskap er for gjennomføring av planene.

Med vennlig hilsen
Næringsforeningen i Trondheimsregionen

Børge Beisvåg
Næringspolitisk leder

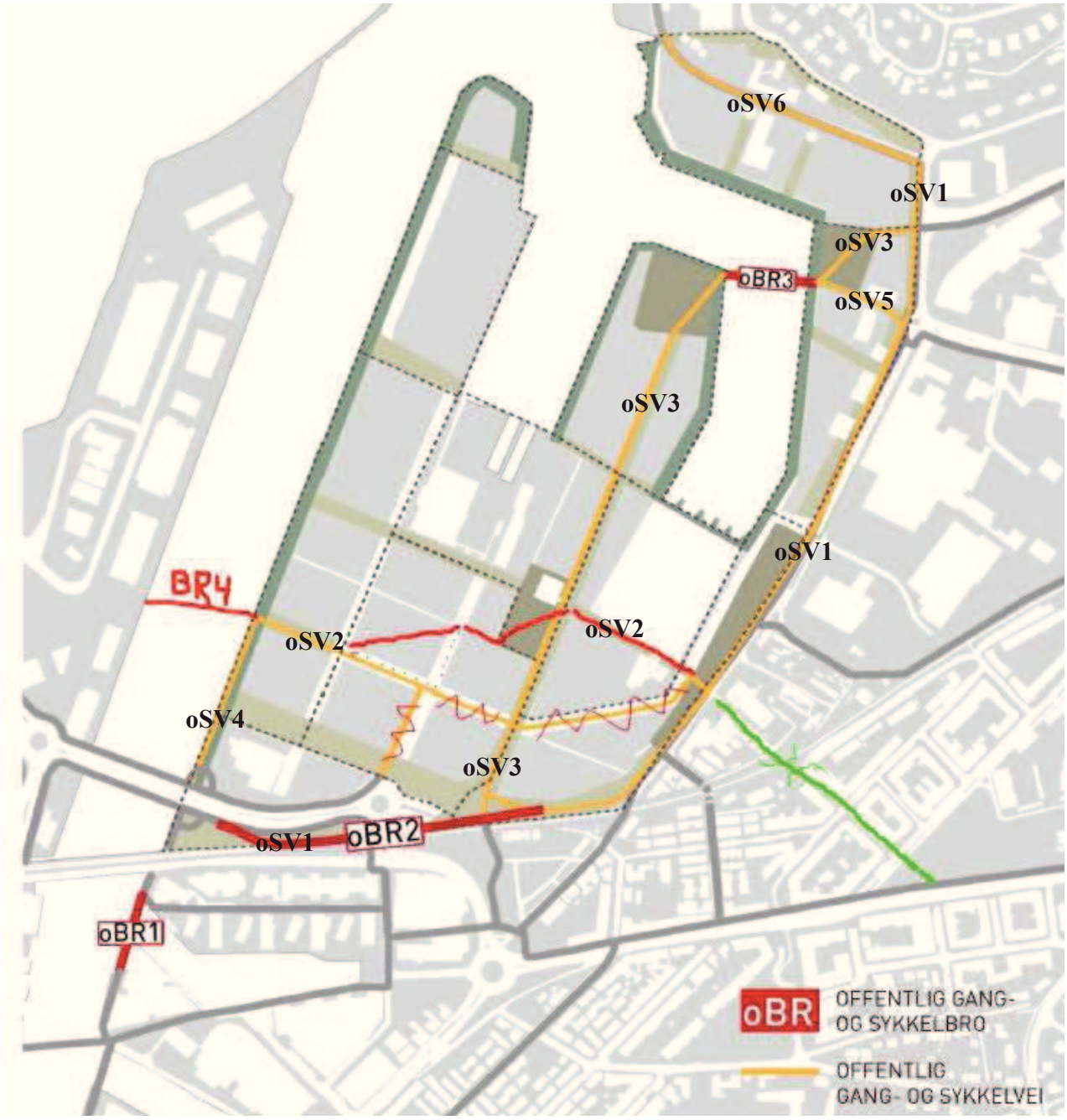
SYKLISTENE Trondheim

Nyhavna kommunedelplan

Trondheim, 26. februar 2015

Til sak 12/14816-32, *Nyhavna, kommunedelplan* er våre innspill som følger:

Generelt: mange gode grep i planen. Det er tenkt og sikret både på gode kvaliteter i området, og på gode gang- og sykkelforbindelser både innenfor og til & fra omgivelsene. Nye sykkelbroer BR1, BR2 og BR3 vil gi bedre bindelser enn i dag og dermed økning i sykkeltrafikken; vi mener en **ny bro BR4 over Nidelva nord for Pirbrua** bør komme i tillegg:



Gode koplinger er foreslått for sykkelekspressveien Øst (via Nordtvedts gate), og for sykkeltrafikken over Pirbrua (via BR2). Trygge tilbud for syklende skilt fra trafikkerte hovedveger er foreslått gjennom Kobbes gate via BR3 og langs deler av Strandveien.

For å øke sykling er sammenhengende trygge løsninger riktig grep. Forslagene om rekkefølgebestemmelser som sikrer BR1, BR2 og BR3 er gode, men kan forbedres ved å stille rekkefølgekrav til sammenhengende sykkelveger mellom disse. Se våre forslag nedenfor.

Vi foreslår følgende benevnelser av sykkelveger (jamfør påtegninger på kartet på forrige side):

- oSV1: Sykkelveg mellom Lade alle og BR2
- oSV2: Sykkelveg mellom Biskop Grimkjells gate og BR4 (se forslag om mer direkte trase)
- oSV3: Sykkelveg mellom Ladebekken og Lademoen stasjon via BR3 (langs Kobbes gate)
- oSV4: Sykkelveg mellom BR1 og BR4
- oSV5: Sykkelveg mellom BR3 og Stiklestadveien
- oSV6: Sykkelveg mellom Lade alle og Ormen Langes vei

Vi foreslår følgende forbedringer:

- Ny bro BR4 over Nidelva mellom Båtsmannsgata og Pir II
- Skille syklende (og gående) fra motorisert trafikk i Skippergata i størst mulig grad, ved å legge oSV2 på skrå gjennom område 8 (mellom Båtmannsgata og F3), i søndre kant av F3, på skrå gjennom område 3 sør for Dora I mellom sørkant av F3 og Biskop Grimkjells gate.
    - oSV2 bør sikres i rekkefølgekrav for hele området; at den går skrått gjennom område 3 bør være et krav som kun gjelder område 3
- Vurdere om sykkelveg er overflødig på noen vegstrekninger (jamfør påtegninger på kartet):
    - Skippergata: mellom Kobbes gate og et stykke fram mot Maskinistgata, mellom Losgata og Båtsmannsgata, og kanskje sågar mellom Pirbrua og Losgata
    - Båtsmannsgata: mellom Transittgata og Kobbes gate

Ref.	Gjelder	Vårt innspill	Begrunnelse
1	Reguleringsplan	Bro BR4 over Nidelva mellom Båtsmannsgata og Pir II bør	En egen bru vil gi en trygg og direkte forbindelse for syklende og gående mellom Nyhavna og Pir II, og vil øke tilgjengeligheten for myke trafikanter til Nyhavna fra både Ila, Brattørkaia (hurtigbåtterminal) og Pirsenteret.
2	Rekkefølgekrav	BR4 og oSV2 sikres i rekkefølgekrav, på linje med HG1 og BR1	I størst mulig grad skille syklende og gående fra hovedvegene med motorisert trafikk (Skippergata og Maskinistgata)
3	Rekkefølgekrav	oSV1-oSV4 sikres i rekkefølgekrav	Sykkelveier gir først ønsket effekt når de er sammenhengende. De bør derfor sikres i rekkefølgekrav, på linje med HG1 og BR1
3	Bestemmelser	Ulike krav til sykkelparkering bør stilles for ulike bruksområder	Sykkelparkering for beboere og ansatt bør sikres innendørs, mens sykkelparkering for besøkende og kunder bør sikres nær innganger. Parkerings-veilederen i KAP er ikke spesifikk på dette.

Ytterligere kommentarer:

- oSV1 bør vurderes å krysse Strandveien sør for krysset med Stiklestadveien, f.eks. nær inngangen til E.C. Dahls planlagte microbryggeri, da dette kan gi en sikrere kryssing enn i "svingen" på hovedvegen mellom Strandveien og Maskinistgata.
- Vi stiller spørsmål ved behovet for 4-felts veg i Maskinistgata; en 2-felts veg og 30 km/t vil underbygge de urbane kvalitetene man søker i området. I tråd våre innspill om å skille syklende fra biltrafikk er vi åpen for at sykkelveg langs Skippergata og Maskinistgata utgår; dog er det behov for sykkelveg langs Strandveien mellom Stiklestadveien og Reina.
- Det er positivt at det foreslås ingen krav til minimumsantall bilparkeringsplasser for bolig.
- Vi stiller spørsmål om trafikkberegningene er basert på for høyt tall på bilhold. På Lademoen er det etter det vi kjenner til et bilhold på under 30 % av boligene; det er grunn til å tro at enda lavere tall kan være realistisk for Nyhavna. Man bør vurdere å stille krav til enda lavere parkeringsandel for kontorarbeidsplasser enn det som gjelder i Midtbyen i dagens KAP.
- Vi stiller spørsmål ved forslagene til bygg som er høyere enn 6 etasjer. Vi er generelt positiv til fortetting, men å "reise en vegg" mellom den øvrig byen og fjorden gir en dårlig by; maks-kotene fra Nedre Elvehavn bør være normen, med toppen av Dora I som et absolutt maksimum.
- I planbeskrivelsen side 10 står det at det er opparbeidet sykkelfelt i Strandveien parallelt med Maskinistgata. Et det vi kan se stemmer ikke dette.

Til forhold utenfor reguleringsplanen:

- En ny forbindelse for gående og syklende under jernbanen mellom (Lademoparken/)Biskop Sigurds gate og Biskop Grimkjells gate bør sikres gjennom rekkefølgekrav. Jamfør påtegninger med grønt på kartet. Denne vil da koples direkte til SV2, og gi et godt tilbud øst-vest for gående og syklende. Forbindelsen via Gregus gate vurderer vi som mindre aktuell; det er ventelig for dårlig plass til å gjøre denne god, og den kopler ikke godt til områdene øst for Innherredsveien.
- En forbindelse for gående og syklende mellom Kirkegata og Strandveien i Fjæregata bør sikres.
- En forbindelse for gående og syklende på østre elveløp bør sikres mellom Bakke bru og BR1
- En forbindelse for gående og syklende på vestre elveløp bør sikres mellom Pirbrua og BR4
- En forbindelse for gående og syklende mellom Brattøra friområde og BR4 bør sikres

Med vennlig hilsen

Syklistenes Landsforening i Trondheim v/R. Sanders, Lagmann Dreyers gate 5, 7043 Trondheim

Syklistenes Landsforening er en landsomfattende og ideell organisasjon som arbeider for å fremme sykling i Norge. Vi arbeider for å styrke sykkelen som et effektivt, helsebringende og miljøvennlig transportmiddel.

VS: Nyhavna kommunedelplan - høringsuttalelse fra LO i Trondheim

Postmottak Byplan

Sendt: 18. mars 2015 14:36

Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv

Vedlegg: Nyhavna - kommunedelplan ~1.docx (35 kB) ; Nyhavna kommunedelplan - h~1.pdf (662 kB)

Fra: John-Peder Denstad (LO i TRONDHEIM) [post@loitrondheim.no]
Sendt: 17. mars 2015 18:34
Til: Postmottak Byplan
Kopi: Omre Mette
Emne: Nyhavna kommunedelplan - høringsuttalelse fra LO i Trondheim

Til
Trondheim kommune, byplankontoret

Hei
Vedlagt ligger LO i Trondheims høringsuttalelse til kommunedelplan for Nyhavna.

Vennlig hilsen
John-Peder Denstad
Leder av LO i Trondheim
Tlf. 995 14 216

Trondheim 17. mars 2015

LO i Trondheim

Trondheim kommune, byplankontoret
pb 2300 Sluppen, 7004 Trondheim
byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Vår ref.: Mine dokumenter/Nyhavna–kommunedelplan–høringsuttalelse fra LO i Trondheim – 17.03.15
Deres ref.: 12/14816-32 143

Nyhavna, kommunedelplan
Høringsuttalelse fra LO i Trondheim

Vi viser til brev 19.12.14 fra Trondheim kommune, byplankontoret, hvor følgende framgikk: *Bygningsrådet vedtok i møte 16.12.2014 å legge ovennevnte planforslag med bestemmelser ut til offentlig ettersyn samtidig som det sendes på høring. Saken kan ses på følgende internettadresse: www.trondheim.kommune.no\arealplaner\offentlig*
Kopi av saken kan oversendes ved forespørsel. Saksbehandler hos byplankontoret er Mette Omre. Vi ber om at uttalelse til planforslaget sendes Trondheim kommune, byplankontoret, pb 2300 Sluppen, 7004 Trondheim eller byplan.postmottak@trondheim.kommune.no ***innen 26.2.2015****.*
Høringsfristen ble seinere utsatt til 13.03.15, og etter avtale med Mette Omre ble vår høringsfrist utsatt til 17.03.15. Vi viser for øvrig til våre kommentarer til planprogrammet, oversendt til Trondheim kommune 26.04.11.

Sammendrag

I saksframlegget fremgår sammendrag av planarbeidet: *«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 klima- og energiplan, vil en omdanning av Nyhavna kunne styrke Trondheim som en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig. Med planen vil utviklingen på Nyhavna virke positivt i regionen, tilliggende bydelsområder og også bidra til en styrking av Midtbyen som det naturlige handelssentrum.*
Plankartet og bestemmelser er vedlagt som vedlegg 1 og 2. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold, planforslaget og virkninger, herunder konsekvensutredning, er vist i vedlegg 4. I tillegg er det utarbeidet en oversikt over rekkefølgebestemmelser for ulike delområder som er vedlagt bestemmelsene som vedlegg 3.
Hovedutfordringer i planarbeidet har vært avklaringer knyttet til omfang av framtidig havnevirksomhet, eksisterende bedrifters arealbehov, strategier for videre plangjennomføring, bebyggelsens høyder og utnyttelse for potensiell ny bebyggelse. Det har vært en viktig avveiing å finne detaljeringsnivået i planen, hva planen kan og bør bestemme i en utvikling som kan skje over mange år.»

Hensikt med planen

I saksframlegget fremgår følgende beskrivelse av hensikten med planen: *«Hensikten med kommunedelplanen, er å sikre overordnete, langsiktige strategier og rammer for en omdanning av Nyhavna fra industrihavn til sentrumsformål, samtidig som langsiktige behov for havnevirksomhet blir ivaretatt.»*

LO i Trondheim er sterkt uenig i kommunedelplanens hensikt om å omdanne Nyhavna fra industrihavn til såkalt sentrumsformål. Vi mener at det er viktig at Trondheim kommune gjennom sin areal- og næringspolitikk og politikk for by-utvikling aktivt tilrettelegger slik at et mangfoldig næringsliv med industri, infrastruktur og havna som nasjonal havn med sjøtransport kan videreutvikles inn i framtida. Sjøtransport representerer både en miljøvennlig og kostnads-effektiv transportform og nasjonale myndigheter ønsker å stimulere til økt godstransport på sjø.

Nyhavna som industrihavn

I rapport fra Trondheim kommune og Trondheim Havn om *«Relokalisering av eksis-terende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav»*, fremgår følgende: *«Dagens båttrafikk på Nyhavna er betydelig. Den er viktig for virksomhetene som be-nytter båttransport og som av denne grunn er lokalisert nettopp her, deriblant sen-trale aktører innenfor sement-, betong- og byggevareprodukter. Båttrafikken på Ny-havna er dermed viktig for bygg- og anleggsvirksomheten i hele Trondheimsområdet. Nyhavna defineres som industrihavn, da det er bare industrigods som går over kai-ene der. Det er <u>få steder</u> (*vår understrekning*) i Trondheimsfjorden som har arealer for etablering av ny industrihavnvirksomhet. Avståelse av havneareal på Nyhavna er derfor noe Trondheim Havn må vurdere meget nøye. Som kartet viser (merket blått), er det relativt mange virksomheter og store arealer knyttet til havnerelatert virksomhet på Nyhavna i dag.»*

I denne sammenheng er det stor grunn til å trekke fram viktige bedrifters kommentarer til planprogrammet:

Norcem AS. Advokat Carl Fredrik Hestbek, pva Norcem AS, brev av 19.04.2011. Påpeker at Norcem bedriver en betydelig virksomhet på Ladehammerkaia som ikke kan drives uten tilknytning til kai og med ordnet atkomst for store bulkbiler. Ber derfor at planpro-sessen tar nødvendig hensyn til Norcems virksomhet. Videre må deltagere i planprosessen ivareta næringsvirksomheten som Norcem driver; båtanløp, tungtransport og silovirksomhet med en viss støy. Ber om å bli delaktig i planprosessen og gjerne representert i referanse-gruppen. Norcem ber om at planprogrammet avklarer hvilke alternativer som hensyntar virk-somhetene på Ladehammerkaia. Påpeker også at en samlokalisering og nærhet til havna i særlig grad gjelder for Norcems virksomhet, ikke bare metallbearbeiding. Ber til slutt om at følgende utredningstema kommer til uttrykk i planprogrammet, i tråd med mandatet for plan-arbeidet, og at dette ses i sammenheng med etableringen av et nytt logistikknutepunkt: 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.

TM-Gruppen AS / Weber Leca. TM-Gruppen AS/Weber Leca, brev av 14.04.2011. Beskriver sin virksomhet med produksjon av tørrmørtel og distribusjon / salg av byggepro-duktet Leca, og påpeker sin avhengighet til Ladehammerkaia / Strandveikaia. Utskiper ca. 40 % av sitt produksjonskvantum på ca. 30 – 35 000 tonn tørrmørtel, hovedsakelig til Møre og

Nord-Norge. Leca kommer i hovedsak med båt fra deres fabrikk på Vestnes og distribueres / selges (ca. 15 000 m3) fra deres lager på Strandveikaia (3900 m². Sement til mørtelproduksjonen kjøpes fra Norcem som ligger i nabolokalene på Ladehammerkaia. Sand kjøres i dag fra Gauldalen, men det er tanker / planer om å ta inn dette sjøveien (ca. 30 000 tonn). Har også distribusjonssiloer for gulvavretningsmasse i Transittgata 24. Herfra blir massen distribuert i Sør og Nord-Trøndelag med tankbiler. Beskriver også sin bygningsmasse som er eid på egen tomt (Ormen Langes v 9), eid bygg på leid grunn av Trondheim Havn (Ormen Langes v 13) og leide arealer av Trondheim havn (til sammen 11 970 m²) med langsiktige kontrakter. Til slutt oppsummeres det med at de er meget uenig i planarbeidet med en ny kommunedelplan for Nyhavna og påpeker at virksomhetene på Ladehammerkaia fortsatt bør være industri. Disse virksomhetene er fullstendig avhengig av kai / sjøtransport og hevder dermed at denne beliggenheten utgjør en stor miljøgevinst.

Midt-Norsk Fôr BA. Midt-Norsk Fôr BA, e-post sendt 26.04.2011. Har hatt tilholdssted på Nyhavna (Ladehammerkaia) siden 1966 og er godt fornøyd med beliggenheten. Bedriften har de siste årene investert og utviklet seg med tanke på å være der i mange år fremover. Ønsker å bli involvert og orientert i den videre prosessen og spør om det vil bli noe informasjonsmøte for de berørte bedriftene i løpet av 2011.

Unicon AS. Unicon AS, e-post sendt 27.04.2011. Unicon AS påpeker at de er en tung aktør på Nyhavna som leverer ferdigbetong til byens bygge- og anleggsprosjekter. De mottar sand og stein fra sjøsiden, mens sement blir kjørt fra Norcems siloer på Ladehammerkaia. Unicon har for tiden to anlegg i Trondheim, ett i Fossegrenda og ett ytterst på Transittkaia. I samarbeid med Rambøll har de foretatt en miljøvurdering av de to anleggene, og hovedkonklusjonen er at Transittkaia er den mest fordelaktige mht. trafikkbelastning, forurensning og støy. Påpeker til slutt at en flytting av virksomheten fra Transittkaia vil ha negative miljøeffekter i forhold til;

- manglende tilgjengelighet på sjønære arealer i Trondheimsområdet
- potensielle lokale ulemper knyttet til økt trafikk nær boligområder *(ved en flytting til Fossegrenda?)*
- sjøtransport av råvarer må erstattes av landbaserte kjøretøyer

Ber til slutt om at de miljømessige fordelene ved å ha en ferdigbetongvirksomhet på Nyhavna hensyntas i den fremtidige kommunedelplanen.

LO i Trondheim mener Nyhavnaområdet må videreutvikles som et virksomhetsområde med et mangfoldig næringsliv med industri, infrastruktur og nasjonal havn med sjøtransport. En interessentkartlegging i 2008 blant næringsvirksomhetene i Nyhavna-området viser at området har stor næringsaktivitet, mange arbeidsplasser og stor verdiskaping. Om lag 1800 personer fordelt på rundt 150 virksomheter med totalomsetning i overkant av 5 mrd kroner. Halvparten av virksomhetene sender eller mottar varer med båt. 42 % av disse vurderer at båttransport sannsynligvis vil øke fremover.

Dagens aktivitet på Nyhavna

I saksfremlegget fremgår det at møter er gjennomført for å få virksomhetenes syn på mulig endret utvikling på Nyhavna. Disse ble gjennomført av prosjektleder Per Arne Tefre (Trondheim kommune) og Rolf Aarland (Trondheim Havn).

I rapporten *«Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav»*, fremgår følgende vedrørende type bedrift - ansatte på Nyhavna – omsetning på Nyhavna – inngående varestrøm – utgående varestrøm:

Celsa Steelservice AS: Lager / grossist, produksjon / 8 / 21-50 mill. / 100 % med bil (båt krever bedre lagringsmuligheter) / 100 % med bil

DSV Road: Transport/spedisjon / - / 50+ mill. / 80 % med bil, 10 % med båt, 10 % med bane / 70 % med bil, 30 % med bane

Kjeldsberg kaffebrenneri: Produksjon / 13 / 50+ mill. / 10 % med bil, 20 % med båt, 70 % med bane / 95 % med bil, 5 % med båt

NORCEM: Distribusjon av sement til bygg og anlegg i Midt-Norge / 5+1,5 / 50+ mill. / 100 % med båt / 100 % med bil

Norsk Gjenvinning: Gjenvinning / 30 / 50+ mill. / Bil / 17 % med bil, 83 % med båt

Norsk Stål: Transport/spedisjon, lager/grossist, produksjon / 25 / 50+ mill. / 55 % med bil, 45 % med båt / 90 % med bil, 10 % med båt

Ruukki Norge: Lager/grossist, produksjon / 25 / 50+ mill. / 80 % med bil, 20 % med båt / 100 % m/ bil

Per T. Lykke AS: Transport/spedisjon, lager/grossist, kontor/service, skips-/klareringsagent / 6 / 21-50 mill. / 20 % med bil, 80 % med båt / 20 % med bil, 80 % med båt

Unicon AS: Transport/spedisjon, maritim virksomhet, produksjon / 3+6 / 21-50 mill. / 20 % med bil, 80 % med båt / 100 % med bil

Øvrige transportintensive bedrifter svarte følgende på et elektronisk spørreskjema.

Fugro Seabed Seismic Systems AS: Maritim virksomhet / 11 / 21-50 mill. / 80 % med bil, 20 % med båt / 20 % med bil, 80 % med båt

GeoSI AS: Maritim virksomhet / 3 / Under 5 mill. / Bil og båt / Bil og båt

K Stokke Transport: Transport/spedisjon / 5 / 11-20 mill.

Linjebygg Offshore: Subsea test og engineering / 6 / 50+ mill. / 100 % med bil / 95 % med bil, 5 % med båt

Midt-Norsk Fôr: Produksjon / 9 / 21-50 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Norbit Group: Teknologiutvikling og produksjon / 20 / 50+ mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Nyhavna Mekaniske AS: Mekanisk industri / 18 / 11-20 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Saltimport AS: Lager/grossist / 3 / 11-20 mill. / 5 % med bil, 95 % med båt / 80 % med bil, 20 % med båt

Selfa Arctic: Maritim virksomhet, mekanisk industri / 10 / 11-20 mill. / 90 % med bil, 10 % med båt / 100 % med bil

StillCom AS: Bygg og anlegg / 35 / 11-20 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Trønder Partner: Kontor/service, grossist / 2 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Trønderfrakt: Transport/spedisjon, lager/grossist / 12 / 5-10 mill. / 90 % med bil, 10 % med bane / 100 % med bil (transport av andres varer)

Verkstedservice: Lager/grossist, kontor/service / 6 / 11-20 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Weatherford Laboratories: Produksjon / 40 / 21-50 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Weber Leca: Bygg og anlegg, lager/grossist, produksjon / 19 / 50+ mill. / Bil og båt / Bil og båt

Øvrige bedrifter svarte følgende på et elektronisk spørreskjema.

A B Rør & Varme AS: Bygg og anlegg / 3 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Anleggspartner 1 Midt-Norge: Bygg og anlegg / 12 / 5-10 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Atea AS: IKT / Ingen faste / 21-50 mill. / - / - /

Atelier Dora: Kultur / 8 / Under 5 mill. / - / - /

Boa Offshore: Maritim virksomhet / 50 / 50+ mill. / 100 % med bil / – /

Dora 1 Bowling og Biljard AS: Bowlinghall / 12 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Erlend Leirdal: Kultur, produksjon / 1 / Under 5 mill. / 50 % med bil, 50 % med båt / 100 % med bil

Fellows Motorklubb: Motorsykkelklubb / 0 / Under 5 mill. / - / - /

Fiskarlaget Midt-Norge: / - / 1 / Under 5 mill. / - / - /

GeoProbing Technology: Olje & gass / 1 / Under 5 mill. / - / - /

GOBAD AS: Lager/grossist / 4 / 11-20 mill. / 100 % med båt / 100 % med bil

Gro Lager AS: Lager/grossist / 1 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Gulosten AS: Utleie av lokaler til kontor, treningssenter og lager / 0 / Under 5 mill. / - / - /

Høytrykkservice AS: Kontor/service / 1 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Ingeniørfirma Paul Jørgensen: Kontor (ingeniørtjenester) med enkel produksjon / 6 / 11-20 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

ISS Facility Services AS Planteservice: Kontor/service, produksjon / 12 / 5-10 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Johan Brobakke AS: Kontor/service / 0 / Under 5 mill. / - / - /

Jomar Utnes AS: Bygg og anlegg / 1 / 5-10 mill. / Ingen varestrøm

Kobbesgt. 10 AS: Bygg og anlegg, lager/grossist, kontor/service, kultur / ? / ? / 100 % med bil / 100 % med bil

Krangnes Motor: Motorsykler, deler, verksted / 2,5 / Under 5 mill. / 50 % med bil, 50 % med båt / 80 % med bil, 20 % med båt

Lade Teknopark AS: Lager/grossist, kontor/service / 2 / 21-50 mill. / - / - /

N.A. EIE AS: Mekanisk industri / 4 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

No Life Orchestra: Kultur / 4 / Under 5 mill. / - / - /

Norsk Caravan Club: Kultur / 0 / Under 5 mill. / - / - /

Norsk Folkehjelp Sanitet Trondheim: / - / 0 / Under 5 mill. /

Proff Regnskap: Kontor/service / 4 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

SINTEF Byggforsk: / - / 0 / Under 5 mill. / 100 % med bil, fra lab på Gløshaugen / 100 % med bil, til lab på Gløshaugen

Teateratelier, Utleie, Design og Produksjon: Kultur / 4 / Under 5 mill. / - / - /

Titek Båtsenteret AS: Maritim virksomhet, kontor/service / 6 / 5-10 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Topp Design Broderi: Produksjon, profilering/utsalg klær / 1 / Under 5 mill. / - / - /

Triosphere DA: Kultur / 4 / Under 5 mill. / - / - /

Nyhavna bør være et område hvor det tilrettelegges for videre drift og utvikling av eksisterende bedrifter og hvor det gjøres plass til nyskapende maritime produksjonsbedrifter der kunnskap kan flyte mellom forskning og næring og omsettes til produksjon innen shipping og maritim industri, energi og offshore industri, samt oppdrettsnæring / sjømat. Om lag 80 prosent av nyskaping skjer ut i fra eksisterende virksomheter.

Jo tettere næring og forskning ligger, jfr. De sterke FoU miljøene i Trondheim, jo bedre er det. Det er derfor nødvendig gjennom arbeidet med kommunedelplan for Nyhavna at disse arealene sikres som et framtidig virksomhetsområde. En stor del av fagbevegelsens medlemmer jobber innen maritim sektor med oljeinstallasjoner, skipsbygging og oppdrettsnæring, og jobber hver dag for utvikling, omstilling og fremtidsrettet industri.

Det er av stor betydning for Trondheims framtid med et mangfoldig næringsliv at eiendomsbransjens lobbyvirksomhet ikke vinner fram, framfor mulighetene om å bevare og videreutvikle Nyhavna som et virksomhetsområde med kaikant og en fremtidig maritim klynge. Klarer vi dette har Trondheim en lys fremtid som universitetsby med fokus på maritim sektor.

Nidar: Som et eksempel på en hjørnesteinbedrift i Trondheim som leier arealer på Nyhavna kan nevnes Nidar. Orkla C&S Norge AS, Nidar leier en etasje i Dora 1 der de har ferdigvarelager og pallepakking. Totalt utgjør dette ca 30-40 årsverk + midlertidige ansettelser. De leier Dora på 10-års kontrakter, og det er av stor betydning å ha en tydelig avklart situasjon om brukes av Nyhavna-området. Dette handler like mye om langsiktig strategi for Orkla som det handler om selve lagersituasjonen i Nidar. Det pågår en stadig kamp om hvor i verden investeringsmidler skal legges innenfor større konsern, og Orkla er intet unntak. En uventet omregulering kan derfor utløse endringer for virksomheten i Trondheim som er mer basert på hvilke begrensninger som oppstår enn på hva man har mulighet til å bygge i midt-Norge. Å kunne tilby langsiktig stabilitet og gode rammebetingelser er derfor et kjærkomment bidrag som vil være med på å sikre trøndersk næringsliv.

Oversikt over råvarer hos Nidar - ankommet via båt eller tog, basert på opplysninger fra tillitsvalgte i 2009:

Råvare	Volum 2006	Volum 2007	Volum 2008	Levering Trondheim
Sukker	5400 t	5600 t	5900 t	båt
Gummi Arabicum	118 t	140 t	135 t	båt

Sorbitol	176 t	196 t	220 t	båt
Tilsetningsfett	65 t	63 t	65 t	båt
Crisp ris	46 t	41 t	44 t	båt
Puffet ris	6 t	6 t	6 t	båt
Maltisorb	100 t	112 t	100 t	båt
Cakao smør	1300 t	1300 t	1470 t	tog

Når det gjelder ferdigprodukter, fraktes det meste av produktene fra NIDAR stort sett med bil. Bedriften har utlevering fra sitt lager på Dora, hvor det distribueres til grossistlager for kjedene, stort sett med bil.

Rockwoolfabrikken. Opplysninger om eksempel på industribedrift benytter industri-havna er innhentet fra fagforeningsleder i 2009:
Inn til fabrikk over Trondheim havn
Anarthosit ca. 13720 tonn fra Gudvangen
Koks ca. 5900 tonn fra Spania
Dolomit ca. 5000 tonn fra Seljord
Fundia slagg 5900 tonn fra Mo i Rana
Ut fra fabrikk over havna
Ferdigvarer til Lofoten og Finnmark 12250 m^3
Totalt gikk det ut 24152 tonn ferdigvarer fra fabrikken i 2008. Hovedsakelig med bil.

Eventuell relokalisering

Bedriftene ble i undersøkelsen *«Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav»*, spurt om blant annet fordelene med Ny-havna, samt dersom ny lokalisering – hvor? – og viktige faktorer ved ny lokalisering.

Bedrifter det ble avholdt møte med svarte følgende på fordelene med Nyhavna:

Norsk Stål: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Kjeldsberg kaffebrenneri: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder). Ikke aktuelt, da vil virksomheten legge ned. Mener deres virksomhet vil passe inn i en transformering av Nyhavna

Norsk Gjenvinning: Nærhet til kai, Nærhet til overordnet veinett, Nærhet til markedet (kunder)

DSV Road: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Celsa Steelservice AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

NORCEM: Nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder)

Ruukki Norge: Nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Per T. Lykke AS: Nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

Unicon AS: Nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), støy/forurensningsforhold. Ønsker å være på Nyhavna

Alle overnevnte bedrifter peker på betydningen av nærhet til kai som fordel med Nyhavna og nærhet til kai som viktig faktor ved evt. ny lokalisering.

Øvrige transportintensive bedrifter svarte følgende på fordelene med Nyhavna:

Fugro Seabed Seismic Systems AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai

GeoSI AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

K Stokke Transport: Nærhet til markedet (kunder)

Linjebygg Offshore: Nærhet til kai, støy/forurensningsforhold, kort reisevei for ansatte, unik tørrdokk for vårt formål. Ønsker å utvikle/bygge en stor virksomhet på Nyhavna. Planer er skissert. Tilgang til testområde / tørrdokk

Midt-Norsk Fôr: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

Norbit Group: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Nyhavna Mekaniske AS: Nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder)

Saltimport AS: Nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

Selfa Arctic: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

StillCom AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Trønder Partner: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

Trønderfrakt: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Verkstedservice: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

Weatherford Laboratories: Gunstig festeavtale/leie

Weber Leca: Nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

Om lag halvparten av overnevnte bedrifter peker på betydningen av nærhet til kai som fordel med Nyhavna og nærhet til kai som viktig faktor ved evt. ny lokalisering.

Øvrige bedrifter svarte følgende på fordelene med Nyhavna:

A B Rør & Varme AS: Nærhet til markedet (kunder)

Anleggspartner 1 Midt-Norge: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett

Atea AS: Vi har Datasenter på Dora fordi byggets beskaffenhet og nærhet til infrastruktur som strøm og datakommunikasjoner er god.

Atelier Dora: Gunstig festeavtale/leie

Boa Offshore: Lett å rekruttere medarbeidere, parkeringsmuligheter

Dora 1 Bowling og Biljard AS: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere

Erlend Leirdal: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), støy/forurensningsforhold, lett å rekruttere medarbeidere

Fellows Motorklubb: Vi trives nede på kaia pga sentral beliggenhet og vi har ingen planer eller ønsker om å flytte herfra.

Fiskarlaget Midt-Norge: Fagmiljø (Samlokalisert med Norges Fiskarlag og Norges Råfisklag – flytter de så blir vi med på lasset)

GeoProbing Technology: Nærhet til overordnet veinett

GOBAD AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), støy/forurensningsforhold, lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Gro Lager AS: Nærhet til overordnet veinett

Gulosten AS: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Høytrykkservice AS: Nærhet til markedet (kunder)

Ingeniørfirma Paul Jørgensen: Flott utsikt

ISS Facility Services AS: Planteservice. Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), støy/forurensningsforhold, lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte, hensiktsmessige lokaler

Johan Brobakke AS: Gunstig festeavtale/leie

Jomar Utnes AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

Kobbesgt. 10 AS: Nærhet til markedet (kunder)

Krangnes Motor: Nærhet til butikken i Lade alle 4

Lade Teknopark AS: Nærhet til overordnet veinett, kort reisevei for ansatte

N.A. EIE AS: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

No Life Orchestra: Støy/forurensningsforhold Ladeområdet,

Norsk Caravan Club: Gunstig festeavtale/leie

Norsk Folkehjelp Sanitet Trondheim: Kort reisevei for ansatte Ladeområdet,

Proff Regnskap: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til markedet (kunder), Kort reisevei for ansatte

SINTEF Byggforsk: Vi fant et ledig lager til grei pris

Teateratelier, Utleie, Design og Produksjon: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

Titek Båtsenteret AS: Nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder)

Topp Design Broderi: Gunstig festeavtale/leie

Triosphere DA: Gunstig festeavtale/leie, støy/forurensningsforhold, kort reisevei for ansatte

Rapportens svar viser at 6 bedrifter vil legge ned virksomheten på Nyhavna dersom de må flytte. Det gjelder Kjeldsberg kaffebrenneri, GeoSi AS, Nyhavna mek. Verksted, Høytrykksservice AS, Titek Båtsenteret AS og Triosphere DA.

Flere tillitsvalgte / klubbledere i bedrifter på Nyhavna, blant annet Celsa Steelservice AS, Norsk Stål AS og Nyhavna Mekaniske AS, har uttalt at det er skremmende å se på hva kommunen tenker å bruke Nyhavna til. Dette gjelder mange arbeidsplasser og blir det slik at de bedriftene de jobber på blir berørt av planer om ny kommunedelplan, så må bedriften enten flytte, eller legges ned. Den verdiskapningen som bedriftene representer vil da falle bort, og Trondheim kommune taper inntekter på dette. De mener det er feil å fortrenge arbeidsplasser til fordel for boligbygging. De er ikke blitt spurt om noen uttalelse om dette. En av kommentarene er blant andre: *«Vi som jobber på forskjellige bedrifter på Nyhavna møtes jo tilfeldigvis innimellom og det er jo en stadig snakkis, og har vært det i flere år at kommunen helst så at alle med noe som ligner på kjeledress forsvant fra området for godt.»*

En annen kommentar er: *«Vi her på Nyhavna syntes at det er jo litt skremmende å se på hva kommunen tenker å bruke Nyhavna til. Vi som mange flere bedrifter her jobber her til daglig. Vi syntes at Nyhavna fortsatt skal være en industri område i Trondheim, vi er avhengig av å få inn stål med båt, og da har vi ikke så mange andre muligheter for industri i Trondheim, i såfall vil utgiftene ved transport av stål med lastebil bli mye dyrere enn i dag. Vi har per dags dato ikke hatt noen bedriftsmøter ang. reguleringsplanene.»*

Hvordan virksomhetene og tillitsvalgte på Nyhavna ser på aktiviteten i dag og fremover i tid, må etter vår mening være et hovedmoment i kommunens videre arbeid med å planlegge og tilrettelegge for videre næringsutvikling i virksomhetsområdet Nyhavna. Det er særlig viktig å ta på alvor Nyhavnabedriftenes arealbehov sett i forhold til deres bransje og næringsmessige funksjon og arbeidsoppgaver. Dette innebærer faktisk kunnskap om deres nødvendige behov for nærhet til og bruk av kai med nødvendige sikkerhetssoner - "rett bedrift på rett sted".

Vennlig hilsen

John-Peder Denstad
leder

Svein Åge Samuelsen
1. nestleder / sekretær

LO i Trondheim
P.b. 846 Sentrum, 7409 Trondheim
Kontoradresse: Inngang C, Folkets Hus
Tlf. 73 - 80 73 14 / Tlf. 995 14 216
e-post: post@loitrondheim.no / hjemmeside: www.loitrondheim.no

Trondheim 17. mars 2015

LO i Trondheim

Trondheim kommune, byplankontoret
pb 2300 Sluppen, 7004 Trondheim
byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

Vår ref.: Mine dokumenter/Nyhavna–kommunedelplan–høringsuttalelse fra LO i Trondheim – 17.03.15
Deres ref.: 12/14816-32 143

Nyhavna, kommunedelplan
Høringsuttalelse fra LO i Trondheim

Vi viser til brev 19.12.14 fra Trondheim kommune, byplankontoret, hvor følgende framgikk: *Bygningsrådet vedtok i møte 16.12.2014 å legge ovennevnte planforslag med bestemmelser ut til offentlig ettersyn samtidig som det sendes på høring. Saken kan ses på følgende internettadresse: www.trondheim.kommune.no\arealplaner\offentlig*
Kopi av saken kan oversendes ved forespørsel. Saksbehandler hos byplankontoret er Mette Omre. Vi ber om at uttalelse til planforslaget sendes Trondheim kommune, byplankontoret, pb 2300 Sluppen, 7004 Trondheim eller byplan.postmottak@trondheim.kommune.no ***innen 26.2.2015***.
Høringsfristen ble seinere utsatt til 13.03.15, og etter avtale med Mette Omre ble vår høringsfrist utsatt til 17.03.15. Vi viser for øvrig til våre kommentarer til planprogrammet, oversendt til Trondheim kommune 26.04.11.

Sammendrag

I saksframlegget fremgår sammendrag av planarbeidet: *«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 klima- og energiplan, vil en omdanning av Nyhavna kunne styrke Trondheim som en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig. Med planen vil utviklingen på Nyhavna virke positivt i regionen, tilliggende bydelsområder og også bidra til en styrking av Midtbyen som det naturlige handelssentrum.*
Plankartet og bestemmelser er vedlagt som vedlegg 1 og 2. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold, planforslaget og virkninger, herunder konsekvensutredning, er vist i vedlegg 4. I tillegg er det utarbeidet en oversikt over rekkefølgebestemmelser for ulike delområder som er vedlagt bestemmelsene som vedlegg 3.
Hovedutfordringer i planarbeidet har vært avklaringer knyttet til omfang av framtidig havnevirksomhet, eksisterende bedrifters arealbehov, strategier for videre plangjennomføring, bebyggelsens høyder og utnyttelse for potensiell ny bebyggelse. Det har vært en viktig avveiing å finne detaljeringsnivået i planen, hva planen kan og bør bestemme i en utvikling som kan skje over mange år.»

Hensikt med planen

I saksframlegget fremgår følgende beskrivelse av hensikten med planen: *«Hensikten med kommunedelplanen, er å sikre overordnete, langsiktige strategier og rammer for en omdanning av Nyhavna fra industrihavn til sentrumsformål, samtidig som langsiktige behov for havnevirksomhet blir ivaretatt.»*

LO i Trondheim er sterkt uenig i kommunedelplanens hensikt om å omdanne Nyhavna fra industrihavn til såkalt sentrumsformål. Vi mener at det er viktig at Trondheim kommune gjennom sin areal- og næringspolitikk og politikk for by-utvikling aktivt tilrettelegger slik at et mangfoldig næringsliv med industri, infrastruktur og havna som nasjonal havn med sjøtransport kan videreutvikles inn i framtida. Sjøtransport representerer både en miljøvennlig og kostnads-effektiv transportform og nasjonale myndigheter ønsker å stimulere til økt godstransport på sjø.

Nyhavna som industrihavn

I rapport fra Trondheim kommune og Trondheim Havn om *«Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav»*, fremgår følgende: *«Dagens båttrafikk på Nyhavna er betydelig. Den er viktig for virksomhetene som benytter båttransport og som av denne grunn er lokalisert nettopp her, deriblant sentrale aktører innenfor sement-, betong- og byggevareprodukter. Båttrafikken på Nyhavna er dermed viktig for bygg- og anleggsvirksomheten i hele Trondheimsområdet. Nyhavna defineres som industrihavn, da det er bare industrigods som går over kaiene der. Det er <u>få steder</u>* (vår understrekning*) i Trondheimsfjorden som har arealer for etablering av ny industrihavnvirksomhet. Avståelse av havneareal på Nyhavna er derfor noe Trondheim Havn må vurdere meget nøye. Som kartet viser (merket blått), er det relativt mange virksomheter og store arealer knyttet til havnerelatert virksomhet på Nyhavna i dag.»*

I denne sammenheng er det stor grunn til å trekke fram viktige bedrifters kommentarer til planprogrammet:

Norcem AS. Advokat Carl Fredrik Hestbek, pva Norcem AS, brev av 19.04.2011. Påpeker at Norcem bedriver en betydelig virksomhet på Ladehammerkaia som ikke kan drives uten tilknytning til kai og med ordnet atkomst for store bulkbiler. Ber derfor at planprosessen tar nødvendig hensyn til Norcems virksomhet. Videre må deltagere i planprosessen ivareta næringsvirksomheten som Norcem driver; båtanløp, tungtransport og silovirksomhet med en viss støy. Ber om å bli delaktig i planprosessen og gjerne representert i referansegruppen. Norcem ber om at planprogrammet avklarer hvilke alternativer som hensyntar virksomhetene på Ladehammerkaia. Påpeker også at en samlokalisering og nærhet til havna i særlig grad gjelder for Norcems virksomhet, ikke bare metallbearbeiding. Ber til slutt om at følgende utredningstema kommer til uttrykk i planprogrammet, i tråd med mandatet for planarbeidet, og at dette ses i sammenheng med etableringen av et nytt logistikknutepunkt: 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.

TM-Gruppen AS / Weber Leca. TM-Gruppen AS/Weber Leca, brev av 14.04.2011. Beskriver sin virksomhet med produksjon av tørrmørtel og distribusjon / salg av byggeproduktet Leca, og påpeker sin avhengighet til Ladehammerkaia / Strandveikaia. Utskiper ca. 40 % av sitt produksjonskvantum på ca. 30 – 35 000 tonn tørrmørtel, hovedsakelig til Møre og

Nord-Norge. Leca kommer i hovedsak med båt fra deres fabrikk på Vestnes og distribueres / selges (ca. 15 000 m3) fra deres lager på Strandveikaia (3900 m². Sement til mørtelproduksjonen kjøpes fra Norcem som ligger i nabolokalene på Ladehammerkaia. Sand kjøres i dag fra Gauldalen, men det er tanker / planer om å ta inn dette sjøveien (ca. 30 000 tonn). Har også distribusjonssiloer for gulvavretningsmasse i Transittgata 24. Herfra blir massen distribuert i Sør og Nord-Trøndelag med tankbiler. Beskriver også sin bygningsmasse som er eid på egen tomt (Ormen Langes v 9), eid bygg på leid grunn av Trondheim Havn (Ormen Langes v 13) og leide arealer av Trondheim havn (til sammen 11 970 m²) med langsiktige kontrakter. Til slutt oppsummeres det med at de er meget uenig i planarbeidet med en ny kommunedelplan for Nyhavna og påpeker at virksomhetene på Ladehammerkaia fortsatt bør være industri. Disse virksomhetene er fullstendig avhengig av kai / sjøtransport og hevder dermed at denne beliggenheten utgjør en stor miljøgevinst.

Midt-Norsk Fôr BA. Midt-Norsk Fôr BA, e-post sendt 26.04.2011. Har hatt tilholdssted på Nyhavna (Ladehammerkaia) siden 1966 og er godt fornøyd med beliggenheten. Bedriften har de siste årene investert og utviklet seg med tanke på å være der i mange år fremover. Ønsker å bli involvert og orientert i den videre prosessen og spør om det vil bli noe informasjonsmøte for de berørte bedriftene i løpet av 2011.

Unicon AS. Unicon AS, e-post sendt 27.04.2011. Unicon AS påpeker at de er en tung aktør på Nyhavna som leverer ferdigbetong til byens bygge- og anleggsprosjekter. De mottar sand og stein fra sjøsiden, mens sement blir kjørt fra Norcems siloer på Ladehammerkaia. Unicon har for tiden to anlegg i Trondheim, ett i Fossegrenda og ett ytterst på Transittkaia. I samarbeid med Rambøll har de foretatt en miljøvurdering av de to anleggene, og hovedkonklusjonen er at Transittkaia er den mest fordelaktige mht. trafikkbelastning, forurensning og støy. Påpeker til slutt at en flytting av virksomheten fra Transittkaia vil ha negative miljøeffekter i forhold til;

- manglende tilgjengelighet på sjønære arealer i Trondheimsområdet
- potensielle lokale ulemper knyttet til økt trafikk nær boligområder *(ved en flytting til Fossegrenda?)*
- sjøtransport av råvarer må erstattes av landbaserte kjøretøyer

Ber til slutt om at de miljømessige fordelene ved å ha en ferdigbetongvirksomhet på Nyhavna hensyntas i den fremtidige kommunedelplanen.

LO i Trondheim mener Nyhavnaområdet må videreutvikles som et virksomhetsområde med et mangfoldig næringsliv med industri, infrastruktur og nasjonal havn med sjøtransport. En interessentkartlegging i 2008 blant næringsvirksomhetene i Nyhavna-området viser at området har stor næringsaktivitet, mange arbeidsplasser og stor verdiskaping. Om lag 1800 personer fordelt på rundt 150 virksomheter med totalomsetning i overkant av 5 mrd kroner. Halvparten av virksomhetene sender eller mottar varer med båt. 42 % av disse vurderer at båttransport sannsynligvis vil øke fremover.

Dagens aktivitet på Nyhavna

I saksfremlegget fremgår det at møter er gjennomført for å få virksomhetenes syn på mulig endret utvikling på Nyhavna. Disse ble gjennomført av prosjektleder Per Arne Tefre (Trondheim kommune) og Rolf Aarland (Trondheim Havn).

I rapporten *«Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav»*, fremgår følgende vedrørende type bedrift - ansatte på Nyhavna – omsetning på Nyhavna – inngående varestrøm – utgående varestrøm:

Celsa Steelservice AS: Lager / grossist, produksjon / 8 / 21-50 mill. / 100 % med bil (båt krever bedre lagringsmuligheter) / 100 % med bil

DSV Road: Transport/spedisjon / - / 50+ mill. / 80 % med bil, 10 % med båt, 10 % med bane / 70 % med bil, 30 % med bane

Kjeldsberg kaffebrenneri: Produksjon / 13 / 50+ mill. / 10 % med bil, 20 % med båt, 70 % med bane / 95 % med bil, 5 % med båt

NORCEM: Distribusjon av sement til bygg og anlegg i Midt-Norge / 5+1,5 / 50+ mill. / 100 % med båt / 100 % med bil

Norsk Gjenvinning: Gjenvinning / 30 / 50+ mill. / Bil / 17 % med bil, 83 % med båt

Norsk Stål: Transport/spedisjon, lager/grossist, produksjon / 25 / 50+ mill. / 55 % med bil, 45 % med båt / 90 % med bil, 10 % med båt

Ruukki Norge: Lager/grossist, produksjon / 25 / 50+ mill. / 80 % med bil, 20 % med båt / 100 % m/ bil

Per T. Lykke AS: Transport/spedisjon, lager/grossist, kontor/service, skips-/klareringsagent / 6 / 21-50 mill. / 20 % med bil, 80 % med båt / 20 % med bil, 80 % med båt

Unicon AS: Transport/spedisjon, maritim virksomhet, produksjon / 3+6 / 21-50 mill. / 20 % med bil, 80 % med båt / 100 % med bil

Øvrige transportintensive bedrifter svarte følgende på et elektronisk spørreskjema.

Fugro Seabed Seismic Systems AS: Maritim virksomhet / 11 / 21-50 mill. / 80 % med bil, 20 % med båt / 20 % med bil, 80 % med båt

GeoSI AS: Maritim virksomhet / 3 / Under 5 mill. / Bil og båt / Bil og båt

K Stokke Transport: Transport/spedisjon / 5 / 11-20 mill.

Linjebygg Offshore: Subsea test og engineering / 6 / 50+ mill. / 100 % med bil / 95 % med bil, 5 % med båt

Midt-Norsk Fôr: Produksjon / 9 / 21-50 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Norbit Group: Teknologiutvikling og produksjon / 20 / 50+ mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Nyhavna Mekaniske AS: Mekanisk industri / 18 / 11-20 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Saltimport AS: Lager/grossist / 3 / 11-20 mill. / 5 % med bil, 95 % med båt / 80 % med bil, 20 % med båt

Selfa Arctic: Maritim virksomhet, mekanisk industri / 10 / 11-20 mill. / 90 % med bil, 10 % med båt / 100 % med bil

StillCom AS: Bygg og anlegg / 35 / 11-20 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Trønder Partner: Kontor/service, grossist / 2 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Trønderfrakt: Transport/spedisjon, lager/grossist / 12 / 5-10 mill. / 90 % med bil, 10 % med bane / 100 % med bil (transport av andres varer)

Verkstedservice: Lager/grossist, kontor/service / 6 / 11-20 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Weatherford Laboratories: Produksjon / 40 / 21-50 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Weber Leca: Bygg og anlegg, lager/grossist, produksjon / 19 / 50+ mill. / Bil og båt / Bil og båt

Øvrige bedrifter svarte følgende på et elektronisk spørreskjema.

A B Rør & Varme AS: Bygg og anlegg / 3 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Anleggspartner 1 Midt-Norge: Bygg og anlegg / 12 / 5-10 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Atea AS: IKT / Ingen faste / 21-50 mill. / - / - /

Atelier Dora: Kultur / 8 / Under 5 mill. / - / - /

Boa Offshore: Maritim virksomhet / 50 / 50+ mill. / 100 % med bil / – /

Dora 1 Bowling og Biljard AS: Bowlinghall / 12 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Erlend Leirdal: Kultur, produksjon / 1 / Under 5 mill. / 50 % med bil, 50 % med båt / 100 % med bil

Fellows Motorklubb: Motorsykkelklubb / 0 / Under 5 mill. / - / - /

Fiskarlaget Midt-Norge: / - / 1 / Under 5 mill. / - / - /

GeoProbing Technology: Olje & gass / 1 / Under 5 mill. / - / - /

GOBAD AS: Lager/grossist / 4 / 11-20 mill. / 100 % med båt / 100 % med bil

Gro Lager AS: Lager/grossist / 1 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Gulosten AS: Utleie av lokaler til kontor, treningssenter og lager / 0 / Under 5 mill. / - / - /

Høytrykkservice AS: Kontor/service / 1 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Ingeniørfirma Paul Jørgensen: Kontor (ingeniørtjenester) med enkel produksjon / 6 / 11-20 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

ISS Facility Services AS Planteservice: Kontor/service, produksjon / 12 / 5-10 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Johan Brobakke AS: Kontor/service / 0 / Under 5 mill. / - / - /

Jomar Utnes AS: Bygg og anlegg / 1 / 5-10 mill. / Ingen varestrøm

Kobbesgt. 10 AS: Bygg og anlegg, lager/grossist, kontor/service, kultur / ? / ? / 100 % med bil / 100 % med bil

Krangnes Motor: Motorsykler, deler, verksted / 2,5 / Under 5 mill. / 50 % med bil, 50 % med båt / 80 % med bil, 20 % med båt

Lade Teknopark AS: Lager/grossist, kontor/service / 2 / 21-50 mill. / - / - /

N.A. EIE AS: Mekanisk industri / 4 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

No Life Orchestra: Kultur / 4 / Under 5 mill. / - / - /

Norsk Caravan Club: Kultur / 0 / Under 5 mill. / - / - /

Norsk Folkehjelp Sanitet Trondheim: / - / 0 / Under 5 mill. /

Proff Regnskap: Kontor/service / 4 / Under 5 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

SINTEF Byggforsk: / - / 0 / Under 5 mill. / 100 % med bil, fra lab på Gløshaugen / 100 % med bil, til lab på Gløshaugen

Teateratelier, Utleie, Design og Produksjon: Kultur / 4 / Under 5 mill. / - / - /

Titek Båtsenteret AS: Maritim virksomhet, kontor/service / 6 / 5-10 mill. / 100 % med bil / 100 % med bil

Topp Design Broderi: Produksjon, profilering/utsalg klær / 1 / Under 5 mill. / - / - /

Triosphere DA: Kultur / 4 / Under 5 mill. / - / - /

Nyhavna bør være et område hvor det tilrettelegges for videre drift og utvikling av eksisterende bedrifter og hvor det gjøres plass til nyskapende maritime produksjonsbedrifter der kunnskap kan flyte mellom forskning og næring og omsettes til produksjon innen shipping og maritim industri, energi og offshore industri, samt oppdrettsnæring / sjømat. Om lag 80 prosent av nyskaping skjer ut i fra eksisterende virksomheter.

Jo tettere næring og forskning ligger, jfr. De sterke FoU miljøene i Trondheim, jo bedre er det. Det er derfor nødvendig gjennom arbeidet med kommunedelplan for Nyhavna at disse arealene sikres som et framtidig virksomhetsområde. En stor del av fagbevegelsens medlemmer jobber innen maritim sektor med oljeinstallasjoner, skipsbygging og oppdrettsnæring, og jobber hver dag for utvikling, omstilling og fremtidsrettet industri.

Det er av stor betydning for Trondheims framtid med et mangfoldig næringsliv at eiendomsbransjens lobbyvirksomhet ikke vinner fram, framfor mulighetene om å bevare og videreutvikle Nyhavna som et virksomhetsområde med kaikant og en fremtidig maritim klynge. Klarer vi dette har Trondheim en lys fremtid som universitetsby med fokus på maritim sektor.

Nidar: Som et eksempel på en hjørnesteinbedrift i Trondheim som leier arealer på Nyhavna kan nevnes Nidar. Orkla C&S Norge AS, Nidar leier en etasje i Dora 1 der de har ferdigvarelager og pallepakking. Totalt utgjør dette ca 30-40 årsverk + midlertidige ansettelser. De leier Dora på 10-års kontrakter, og det er av stor betydning å ha en tydelig avklart situasjon om brukes av Nyhavna-området. Dette handler like mye om langsiktig strategi for Orkla som det handler om selve lagersituasjonen i Nidar. Det pågår en stadig kamp om hvor i verden investeringsmidler skal legges innenfor større konsern, og Orkla er intet unntak. En uventet omregulering kan derfor utløse endringer for virksomheten i Trondheim som er mer basert på hvilke begrensninger som oppstår enn på hva man har mulighet til å bygge i midt-Norge. Å kunne tilby langsiktig stabilitet og gode rammebetingelser er derfor et kjærkomment bidrag som vil være med på å sikre trøndersk næringsliv.

Oversikt over råvarer hos Nidar - ankommet via båt eller tog, basert på opplysninger fra tillitsvalgte i 2009:

Råvare	Volum 2006	Volum 2007	Volum 2008	Levering Trondheim
Sukker	5400 t	5600 t	5900 t	båt
Gummi Arabicum	118 t	140 t	135 t	båt

Sorbitol	176 t	196 t	220 t	båt
Tilsetningsfett	65 t	63 t	65 t	båt
Crisp ris	46 t	41 t	44 t	båt
Puffet ris	6 t	6 t	6 t	båt
Maltisorb	100 t	112 t	100 t	båt
Cakao smør	1300 t	1300 t	1470 t	tog

Når det gjelder ferdigprodukter, fraktes det meste av produktene fra NIDAR stort sett med bil. Bedriften har utlevering fra sitt lager på Dora, hvor det distribueres til grossistlager for kjedene, stort sett med bil.

Rockwoolfabrikken. Opplysninger om eksempel på industribedrift benytter industrihavna er innhentet fra fagforeningsleder i 2009:
Inn til fabrikk over Trondheim havn
Anarthosit ca. 13720 tonn fra Gudvangen
Koks ca. 5900 tonn fra Spania
Dolomit ca. 5000 tonn fra Seljord
Fundia slagg 5900 tonn fra Mo i Rana
Ut fra fabrikk over havna
Ferdigvarer til Lofoten og Finnmark 12250 m^3
Totalt gikk det ut 24152 tonn ferdigvarer fra fabrikken i 2008. Hovedsakelig med bil.

Eventuell relokalisering

Bedriftene ble i undersøkelsen *«Relokalisering av eksisterende virksomheter på Nyhavna: Bedriftenes ønsker og krav»*, spurt om blant annet fordelene med Nyhavna, samt dersom ny lokalisering – hvor? – og viktige faktorer ved ny lokalisering.

Bedrifter det ble avholdt møte med svarte følgende på fordelene med Nyhavna:

Norsk Stål: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Kjeldsberg kaffebrenneri: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder). Ikke aktuelt, da vil virksomheten legge ned. Mener deres virksomhet vil passe inn i en transformering av Nyhavna

Norsk Gjenvinning: Nærhet til kai, Nærhet til overordnet veinett, Nærhet til markedet (kunder)

DSV Road: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Celsa Steelservice AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

NORCEM: Nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder)

Ruukki Norge: Nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Per T. Lykke AS: Nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

Unicon AS: Nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), støy/forurensningsforhold. Ønsker å være på Nyhavna

Alle overnevnte bedrifter peker på betydningen av nærhet til kai som fordel med Nyhavna og nærhet til kai som viktig faktor ved evt. ny lokalisering.

Øvrige transportintensive bedrifter svarte følgende på fordelene med Nyhavna:

Fugro Seabed Seismic Systems AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai

GeoSI AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

K Stokke Transport: Nærhet til markedet (kunder)

Linjebygg Offshore: Nærhet til kai, støy/forurensningsforhold, kort reisevei for ansatte, unik tørrdokk for vårt formål. Ønsker å utvikle/bygge en stor virksomhet på Nyhavna. Planer er skissert. Tilgang til testområde / tørrdokk

Midt-Norsk Fôr: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

Norbit Group: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Nyhavna Mekaniske AS: Nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder)

Saltimport AS: Nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

Selfa Arctic: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

StillCom AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Trønder Partner: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

Trønderfrakt: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Verkstedservice: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

Weatherford Laboratories: Gunstig festeavtale/leie

Weber Leca: Nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

Om lag halvparten av overnevnte bedrifter peker på betydningen av nærhet til kai som fordel med Nyhavna og nærhet til kai som viktig faktor ved evt. ny lokalisering.

Øvrige bedrifter svarte følgende på fordelene med Nyhavna:

A B Rør & Varme AS: Nærhet til markedet (kunder)

Anleggspartner 1 Midt-Norge: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett

Atea AS: Vi har Datasenter på Dora fordi byggets beskaffenhet og nærhet til infrastruktur som strøm og datakommunikasjoner er god.

Atelier Dora: Gunstig festeavtale/leie

Boa Offshore: Lett å rekruttere medarbeidere, parkeringsmuligheter

Dora 1 Bowling og Biljard AS: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere

Erlend Leirdal: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), støy/forurensningsforhold, lett å rekruttere medarbeidere

Fellows Motorklubb: Vi trives nede på kaia pga sentral beliggenhet og vi har ingen planer eller ønsker om å flytte herfra.

Fiskarlaget Midt-Norge: Fagmiljø (Samlokalisert med Norges Fiskarlag og Norges Råfisklag – flytter de så blir vi med på lasset)

GeoProbing Technology: Nærhet til overordnet veinett

GOBAD AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til kai, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), støy/forurensningsforhold, lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Gro Lager AS: Nærhet til overordnet veinett

Gulosten AS: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte

Høytrykkservice AS: Nærhet til markedet (kunder)

Ingeniørfirma Paul Jørgensen: Flott utsikt

ISS Facility Services AS: Planteservice. Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder), støy/forurensningsforhold, lett å rekruttere medarbeidere, kort reisevei for ansatte, hensiktsmessige lokaler

Johan Brobakke AS: Gunstig festeavtale/leie

Jomar Utnes AS: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

Kobbesgt. 10 AS: Nærhet til markedet (kunder)

Krangnes Motor: Nærhet til butikken i Lade alle 4

Lade Teknopark AS: Nærhet til overordnet veinett, kort reisevei for ansatte

N.A. EIE AS: Nærhet til overordnet veinett, nærhet til markedet (kunder)

No Life Orchestra: Støy/forurensningsforhold Ladeområdet,

Norsk Caravan Club: Gunstig festeavtale/leie

Norsk Folkehjelp Sanitet Trondheim: Kort reisevei for ansatte Ladeområdet,

Proff Regnskap: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til markedet (kunder), Kort reisevei for ansatte

SINTEF Byggforsk: Vi fant et ledig lager til grei pris

Teateratelier, Utleie, Design og Produksjon: Gunstig festeavtale/leie, nærhet til markedet (kunder), kort reisevei for ansatte

Titek Båtsenteret AS: Nærhet til kai, nærhet til markedet (kunder)

Topp Design Broderi: Gunstig festeavtale/leie

Triosphere DA: Gunstig festeavtale/leie, støy/forurensningsforhold, kort reisevei for ansatte

Rapportens svar viser at 6 bedrifter vil legge ned virksomheten på Nyhavna dersom de må flytte. Det gjelder Kjeldsberg kaffebrenneri, GeoSi AS, Nyhavna mek. Verksted, Høytrykksservice AS, Titek Båtsenteret AS og Triosphere DA.

Flere tillitsvalgte / klubbledere i bedrifter på Nyhavna, blant annet Celsa Steelservice AS, Norsk Stål AS og Nyhavna Mekaniske AS, har uttalt at det er skremmende å se på hva kommunen tenker å bruke Nyhavna til. Dette gjelder mange arbeidsplasser og blir det slik at de bedriftene de jobber på blir berørt av planer om ny kommunedelplan, så må bedriften enten flytte, eller legges ned. Den verdiskapningen som bedriftene representer vil da falle bort, og Trondheim kommune taper inntekter på dette. De mener det er feil å fortrenge arbeidsplasser til fordel for boligbygging. De er ikke blitt spurt om noen uttalelse om dette. En av kommentarene er blant andre: *«Vi som jobber på forskjellige bedrifter på Nyhavna møtes jo tilfeldigvis innimellom og det er jo en stadig snakkis, og har vært det i flere år at kommunen helst så at alle med noe som ligner på kjeledress forsvant fra området for godt.»*

En annen kommentar er: *«Vi her på Nyhavna syntes at det er jo litt skremmende å se på hva kommunen tenker å bruke Nyhavna til. Vi som mange flere bedrifter her jobber her til daglig. Vi syntes at Nyhavna fortsatt skal være en industri område i Trondheim, vi er avhengig av å få inn stål med båt, og da har vi ikke så mange andre muligheter for industri i Trondheim, i såfall vil utgiftene ved transport av stål med lastebil bli mye dyrere enn i dag. Vi har per dags dato ikke hatt noen bedriftsmøter ang. reguleringsplanene.»*

Hvordan virksomhetene og tillitsvalgte på Nyhavna ser på aktiviteten i dag og fremover i tid, må etter vår mening være et hovedmoment i kommunens videre arbeid med å planlegge og tilrettelegge for videre næringsutvikling i virksomhetsområdet Nyhavna. Det er særlig viktig å ta på alvor Nyhavnabedriftenes arealbehov sett i forhold til deres bransje og næringsmessige funksjon og arbeidsoppgaver. Dette innebærer faktisk kunnskap om deres nødvendige behov for nærhet til og bruk av kai med nødvendige sikkerhetssoner - "rett bedrift på rett sted".

Vennlig hilsen

John-Peder Denstad
leder

Svein Åge Samuelsen
1. nestleder / sekretær

LO i Trondheim
P.b. 846 Sentrum, 7409 Trondheim
Kontoradresse: Inngang C, Folkets Hus
Tlf. 73 - 80 73 14 / Tlf. 995 14 216
e-post: post@loitrondheim.no / hjemmeside: www.loitrondheim.no

VS: Kommunedelplan Nyhavna. Høringsuttalelse idrettsrådet.

Postmottak Byplan

Sendt: 23. mars 2015 09:54
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv
Vedlegg: Nyhavna. Kommunedelplan hø~1.pdf (155 kB)

Fra: Kilskar, Bjorn [Bjorn.Kilskar@idrettsforbundet.no]
Sendt: 23. mars 2015 08:19
Til: Postmottak Byplan
Kopi: Tefre Per Arne; Omre Mette
Emne: SV: Kommunedelplan Nyhavna. Høringsuttalelse idrettsrådet.

Vedlagt følger vår uttalelse til saken.

Med vennlig hilsen

Bjørn Kilskar
Daglig leder

Mob: + 47 41 90 01 09
Epost: bjorn.kilskar@idrettsforbundet.no

Idrettsrådet i Trondheim
www.n3sport.no/il/irtrondheim

Fra: Omre Mette [mailto:mette.omre@trondheim.kommune.no]
Sendt: 13. mars 2015 09:24
Til: Kilskar, Bjorn
Kopi: Tefre Per Arne
Emne: SV: Kommunedelplan Nyhavna_invitasjon til åpent møte

Hei.
Vi bekrefter at høringsfristen kan settes til mandag 23. mars.

Vennlig hilsen
Mette Omre

sivilarkitekt/planlegger, byplankontoret
+47 72 54 27 34

TRONDHEIM KOMMUNE
+47 72 54 00 00
Erling Skakkesgate 14/
Postboks 2300 Sluppen,
7004 Trondheim

Fra: Kilskar, Bjorn [mailto:Bjorn.Kilskar@idrettsforbundet.no]
Sendt: 12. mars 2015 14:45
Til: Omre Mette
Emne: SV: Kommunedelplan Nyhavna_invitasjon til åpent møte

Hei
Idrettsrådet jobber med uttalelse, men rekker ikke å ha dette klart innen fristen.
Vi ber derfor om utsatt frist til mandag 23.mars.

Med vennlig hilsen

Bjørn Kilskar
Daglig leder

Mob: + 47 41 90 01 09
Epost: bjorn.kilskar@idrettsforbundet.no

Idrettsrådet i Trondheim
www.n3sport.no/il/irtrondheim

Fra: Omre Mette [mailto:mette.omre@trondheim.kommune.no]
Sendt: 18. februar 2015 09:16
Til: 'karthrinesd@gmail.com'; 'sortrondelag@naturvern.no'; 'sor-trondelag@nu.no'; 'trondheim@syklistene.no'; Kilskar, Bjorn; 'dentronderske@fortidsminneforeningen.no'; 'ivaber@online.no'; 'nhf.troendelag@nhf.no'; 'nicorn@online.no'
Kopi: Tefre Per Arne; Bøkestad Hilde; 'Rønning Siri Merethe'; Veie Anita
Emne: Kommunedelplan Nyhavna_invitasjon til åpent møte

Møtet avholdes i Verkstedhallen i Strandveien 29 - onsdag 25.02. kl.18:00!

Bygningsrådet vedtok 16.12.2014 å legge forslag til kommunedelplan for Nyhavna ut til offentlig ettersyn, samtidig som den sendes på høring. I forbindelse med dette avholdes et åpent møte der byplankontoret ønsker å informere om, og få innspill til, planforslaget.

Invitasjon følger vedlagt.

NB! Ny frist for merknader er satt til fredag 13.03.2015.

Vennlig hilsen
Mette Omre

sivilarkitekt/planlegger, byplankontoret
+47 72 54 27 34

TRONDHEIM KOMMUNE
+47 72 54 00 00
Erling Skakkesgate 14/
Postboks 2300 Sluppen,
7004 Trondheim

Trondheim kommune
Byplankontoret
7004 Trondheim

Trondheim 23. mars 2015

Deres ref:

KOMMUNEDELPLAN NYHAVNA, OFFENTLIG ETTERSYN, K20110005 - MERKNADER FRA IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM

Idrettsrådet i Trondheim viser til mottatt plandokumenter for forslag til kommunedelplan for Nyhavna med frist høring 13. mars 2015, samt *«Plan for idrett og fysisk aktivitet 2015-2020»* (PIF-plan) som er ute på høring.

Generelt

For Idrettsrådet i Trondheim (IRT) mener det er svært viktig å tilrettelegge med tilstrekkelige arealer for idrett, fysisk aktivitet og rekreasjon i en ny og stor bydel, som er planlagt utbygget med 2500 nye boliger.

Merknader til planforslaget

- I vedtatt planprogram for kommunedelplan Nyhavna er følgende utredningstema tatt inn: Friluftsliv, folkehelse og arealer for barn og unge. Der står det blant annet: *«Vurdering av sammenheng i tur- og sykkelvegnett og andre tiltak som skal fremme befolkningens helse, motvirke sosiale helseforskjeller,…Vurdering av idrettsanlegg og friområder, stillesoner og tilrettelegging for fysisk aktivitet med generell fokus på tilstrekkelig store arealer for ungdom».* Vi savner at behovet for idrettsanlegg er tatt inn i planbestemmelsene § 5- Bebyggelse og anlegg. Dette bør inn som eget pkt «Anlegg for idrett og fysisk aktivitet». Videre bør det i rekkefølgebestemmelsene § 9.2 tas inn krav om at anlegg for idrett og fysisk aktivitet skal være på plass før ibruktakelse av nye boenheter kan skje.

- Det er svært positivt at planen legger til rette for at Trondheim får en sammenhengende sjøpromenade fra Trolla til Ranheim. Dette gir god tilgang til store grøntarealer på Ladehalvøya og bidrar til aktivitet og folkehelse.

- Planene inneholder flere store grøntarealer som gir rom for tilrettelegging av aktivitet og rekreasjon i nærmiljøet. Det er svært viktig at dette blir ivaretatt, og vi ber kommunen vurdere om det settes av nok arealer til dette i sett i forhold til planlagte 2500 boliger med ca. 6 000-8 000 innbyggere. Slik tilrettelegging må også innarbeides i rekkefølgekrav.

IDRETTSRÅDET
I TRONDHEIM
Organisasjonsledd i Norges Idrettsforbund

Idrettens Hus, pb 9465, 7495 Trondheim
bjorn.kilskar@idrettsforbundet.no tlf 419 00 109
Orgnr:984 235 445. www.n3sport.no/il/irtrondheim

- Planlagte bydelsparker og friområdet bør tilrettelegges med idrettsanlegg/nærmiljøanlegg for varierte fysiske aktiviteter for ulike aldergrupper av barn og unge. Dette kan gjerne blant annet være urbane aktiviteter som skating og anlegg for BMX-sykler. Jf. krav til innhold i kvalitetsprogram.
- Plan for idrett og fysisk aktivitet 2015-2020 (PIF) som er under behandling dokumenterer at det er svært få idrettsanlegg og anlegg for fysisk aktivitet i kort avstand til planområdet. Sportsklubben Trygg/Lade sine kunstgressbaner, Lade idrettspark og ny hall ved Lade skole ligger for langt unna området til å ivareta behovet for næranlegg for denne nye store bydelen. Det bør i planene settes av arealer til idrettsanlegg, herunder blant annet fleridrettshall og kunstgress fotballbane (positivt med forslaget om kunstgras 7-er på Kullkranpiren, men behovet vil være større). Konkrete behov for anlegg for idretter som mangler anlegg i bydelen/byen som framkommer av PIF-plan og idrettens egen prioriteringsliste, bør vurderes etablert i området. Dette kan gjerne integreres som en del av annen offentlig bebyggelse.

- Dora I inneholder i dag blant annet bowling og biljard. Vi oppfordrer kommunen til å utrede muligheten for at dette anlegget kan videreutvikles til et stort aktivitetssenter med mange aktiviteter for hele den nye bydelen og for byen generelt. I tillegg til dagens aktiviteter kan anlegget dekke behovet for fleridrettshall, spesialidrettshaller og kulturaktiviteter. Et slikt senter kan også vurderes koblet mot sjøsportaktiviteter. Er det mulig at takarealene kan omformes til for eksempel fotballbaner, andre utendørs idrettsanlegg/aktivitetsarealer?

- Kvalitetsprogrammet må inneholde krav til hvordan urbane aktivitetsflater kan tilrettelegges.

Avslutningsvis vil vi understreke viktigheten av at det videre planarbeidet drøfter behovene som framkommer i ny PIF-plan 2015-2020 og at Enhet idrett og friluftsliv involveres tett for å ivareta kommunens behov for anlegg til idrett og fysisk aktivitet i bydelen. Idrettsrådet ber også om å bli tett involvert i det videre planarbeidet for Nyhavna.

Med hilsen
IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM

Anne-Lise Bratsberg /s/
leder styret

Bjørn Kilskar
daglig leder

Kopi:
Trondheim kommune, enhet for idrett og friluftsliv
Barnas representant i plansaker
Ungdommens bystyre

Idrettens Hus, pb 9465, 7495 Trondheim
bjorn.kilskar@idrettsforbundet.no tlf 419 00 109
Orgnr:984 235 445. www.n3sport.no/il/irtrondheim

Hei.

AtB har mottatt kommunedelplan for Nyhavna til høring og har følgende kommentarer til planen:

Planen omfatter et bynært område med planer for en blandet utbygging hvor antall arbeidsplasser ferdig utbygget beregnes til om lag 10000 og antall boliger til 2500. Det kan bety flere enn 5000 beboere i området. Da området som sagt ligger bynært vil det være viktig å ha et godt gang-/sykkeltilbud retning Midtbyen og mot andre nærliggende byområder/tjenestetilbud. Det oppfattes som ivaretatt i planen. Videre er biltilgjengelighet og transportårer/vei gjennom området beskrevet i grunnlaget.

Når det gjelder beskrivelse av kollektivtilbudet i og til/fra området er det lite berørt. Vi savner en bredere beskrivelse av de utfordringer som kollektivtrafikken står overfor de nærmeste årene. Kravene til økt andel av personreisene i Trondheim og tilrettelegging for å kunne oppnå målene i Miljøpakken bør komme tydeligere fram i planen.

AtB mener at et område som Nyhavna alene vil få et stort transportbehov til/fra som vil kreve et godt og tilrettelagt kollektivsystem. Det vises til kort avstand til knutepunkt Lademoen stasjon hvor et utvidet togtilbud vil kunne være en viktig tilbringer til området. Men slik området framstår i dag (noe vanskelig å lese ut av planen) er det ikke lagt opp til gode ganglenker til/fra Nyhavna.
Det samme ser ut til å gjelde til/fra busstasjoner i den planlagte «Superbusstraseen».
Det betyr at det bør tilrettelegges for en god kollektivinfrastruktur i området slik at det vil være enkelt å foreta omstigninger mellom tog/buss og buss/buss. Atb vil planlegge bussforbindelser til/fra og gjennom planområdet, da et område med flere enn 15000 arbeidsplasser og beboere vil kreve et godt kollektivtilbud. Til orientering arbeider Trondheim kommune og AtB med et Rutestrukturprosjekt som vil ta hensyn til alle kjente planer som vil realiseres/delvis realiseres innen 10-12- år.
Vi forutsetter at det tas hensyn til kollektivprioritering gjennom aktuelle kollektivtraseer i området og at det etableres holdeplasser etter krav til UU.

Området Nyhavna er det vestligste området i en rekke av nye bolig og næringsarealer i Østbyen. Lenger øst kommer Lilleby, Lade med store boligprosjekter, Leangen senterområde, Leangen Travbane, Øvre Rotvoll, Grilstad, flere på Ranheim og Overvik/Øvre Charlottenlund. Det er ferdigstilte områder og områder under utvikling/planlegging.

Det er viktig å se alle disse områdene i sammenheng slik at ikke hvert enkelt prosjekt lever sitt eget «kollektivliv». Med det menes at det må legges til rette for og planlegges for et sammenhengende kollektivtilbud gjennom Østbyen. Det vil kreve noen gode grep når det gjelder infrastruktur, men med de riktige tiltakene også bidra til et rasjonelt busstilbud.
Planlagt «Superbusstrase» vil dekke deler av området, men ikke alle utbyggingsområdene.

Oppsummert savnes en bedre beskrivelse av tiltak for å oppnå et best mulig kollektivtilbud og at man ser kollektivtilbudet i sammenheng med Østbyen generelt.

AtB stiller gjerne opp til et samråd om kollektivtilbudet i planområdet.

Med vennlig hilsen

Thor Eggen
Seksjonssjef Plan
90920793

Følg oss på facebook og twitter og få oppdatert informasjon om hva som skjer i kollektivtrafikken.
Tenk på miljøet før du skriver ut denne meldingen.

Merknad/innspill til valgt planforslag som er til offentlig ettersyn (TK-155)

Referansenummer: 4FDVXG

Registrert dato: 16.02.2015 10:54:22

Innledning

Uttalelsen gis

○ Personlig ⊙ På vegne av foretak/lag/forening

Organisasjonsnummer	Navn
	Sameiet Solsiden Marina

Adresse	Postnummer	Poststed
Postboks 23	3131	HUSØYSUND

Telefon
97795000

Kontaktperson	Epost
Per Gunnar Flåten	per.gunnar@nmdrift.no

Uttalelse

Navn på saken

Har du/dere fått tilsendt saken i adressert sending fra kommunen

○ Ja ⊙ Nei

Uttalelse til saken

I planen vi er blitt kjent med, protesterer Sameiet Solsiden Marina som eier Rossenborg bassenget og har anlagt en båthavn i tråd med reguleringsplanen og offentlige tillatelser, på at det planlegges en bro over utøpet til vår båthavn. I Sameiet Solsiden Marina sin båthavn er det båter opp til 50 fot samt seilbåter som ved en bro vil miste sin adkomstmulighet til egen båtplass. En løsning med broåpning vil begrense bruksrettigheter og kan ikke ansees som et alternativ Sameiet kan akseptere. Vi ber om at en broløsning over utløpet av vår båthavn fjernes fra planen.

Merknad/innspill til valgt planforslag som er til offentlig ettersyn (TK-155)

Referansenummer: 5DV3UY

Registrert dato: 12.03.2015 10:22:41

Vedlegg:

Merknad Nyhavna mars 2015.docx

Innledning

Uttalelsen gis

○ Personlig ◉ På vegne av foretak/lag/forening

Organisasjonsnummer	Navn	
984685556	Svartlamoen Boligstiftelse	
Adresse	**Postnummer**	**Poststed**
Strandveien 37A	7042	TRONDHEIM
Telefon		
92096277		
Kontaktperson	**Epost**	
Kathrine E. Standal	boligstiftelsen@svartlamon.org	

Uttalelse

Navn på saken

Har du/dere fått tilsendt saken i adressert sending fra kommunen

○ Ja ◉ Nei

Uttalelse til saken

Vi har innvendinger når det kommer til Kommunedelplanen for Nyhavna, og ber om at disse blir tatt med i vurderingen av planen.

SVARTLAMOEN BOLIGSTIFTELSE

STRANDVEIEN 37A
7042 TRONDHEIM
TLF: 73 50 27 40
FAX: 73 50 27 41
EPOST: BOLIGSTIFTELSEN@SVARTLAMON.ORG
ORG.NR. 984 685 556

Merknad til Kommunedelplan Nyhavna, **sak 12/14816**

10.03.15

Merknad til kommuneplan på Nyhavna på vegne av Svartlamoen boligstiftelse

Bakgrunnsmaterialet
Det vises til materiale som ligger på nett i saken. Konsekvensene for Svartlamon kommer ikke fram av materialet, så vi ber om forståelse for at denne tilbakemeldingen baserer seg på mangelfullt og dels misvisende materiale. Vi skulle ønske at vi fikk det supplerende materialet vi har bedt om (nye sol- skyggestudier og støyvurdering), men siden det ikke er oversendt får vi heller basere oss på det vi har, så får heller merknaden bli noe upresis.

Sol og skygge
Vi klarer ikke ut fra materialet å finne ut hvilke konsekvenser kommunedelplanen gir for boligområdet Svartlamon. Sol- og skyggediagrammene er feil konstruert (de viser like mye 21. juni klokken 18 som 21. mars klokken 18). Vi har spilt inn feilen, men har ikke mottatt nytt materiale. Vi forbeholder oss derfor retten til å komme med ny merknad når nye sol-skyggestudier foreligger.

I dag går sola ned bakom Dora. Både forslag en og forslag to har høyere bebyggelse enn Dora. Blir det ettermiddagssol langs Strandveien? Kan man ta en utepils på Ramp klokka seks på ettermiddagen i slutten av mars, slik som i dag? Ramp er en viktig møteplass – og konsekvensene må komme fram i saken.

Mister vi ettermiddagssol på uteområdene til barnehagen? Der er det lek og arrangement til sent på kveld.

Vi vil gjerne også se sol- og skyggediagram som er zoomet mer inn på bebyggelsen på

Svartlamon. Denne er vanskelig å lese;

Vi ber om nye sol- og skyggediagram, som er riktig konstruert og i større målestokk, slik at vi kan kommentere saken nærmere.

Støy og støv – rapporten tar ikke med seg konsekvensene for Svartlamon

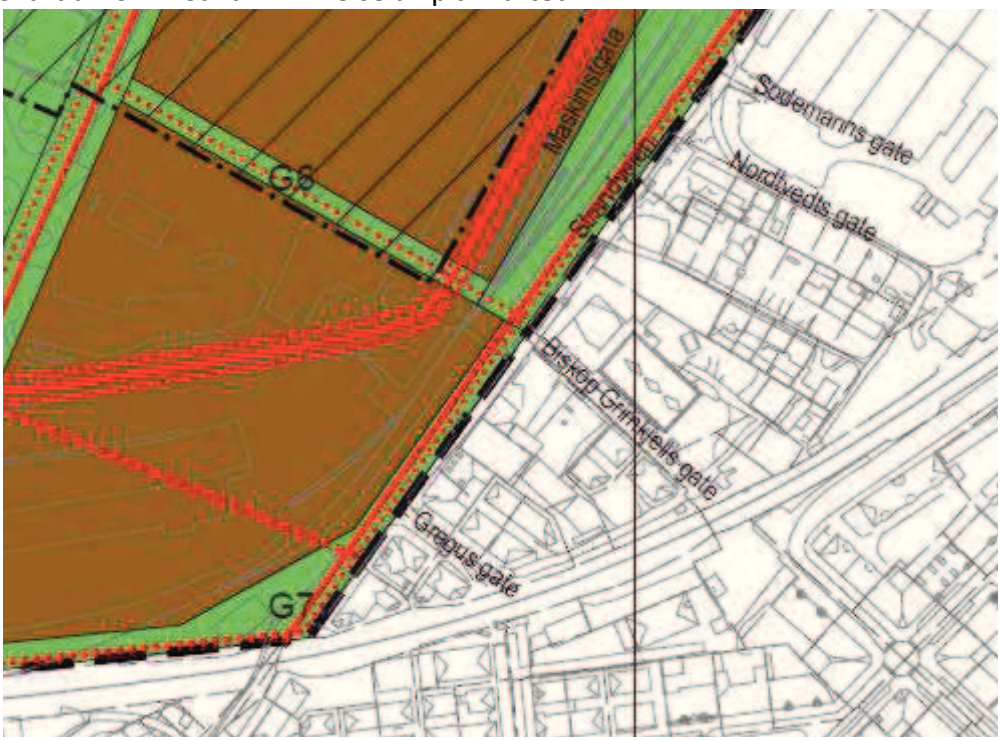
Det finnes ikke støykart som viser hvor mye mer støy det blir på bebyggelsen på Svartlamon med den tunge utbygginga på Lade, Lilleby og Nyhavna. Svartlamoen boligstiftelse ba 27. januar om å få dette oversendt før vi kunne komme med vår merknad. Mer trafikk og flere reflekterende fasader kan gi både mer støy og mer støv på Svartlamon. Svartlamoen boligstiftelse ber om at dette dokumenteres slik at stiftelsen kan skrive sin merknad. Det er kun da summen av støy vil kunne vurderes. Ved senere detaljreguleringsplaner vil den enkelte planen ikke utløse så mye trafikkøkning at det kan medføre avbøtende tiltak for Svartlamon sin del.

Høyder

Alle scenarioene viser brudd på bebyggelses-struktur og høyder i området. Det har vi forståelse for, men bruddet virker svært brutalt. Spesielt variant 2 viser høyder som gir for stor kontrast til den lave trehusbebyggelsen på Svartlamon. Vi ber om at snitt gjennom Svartlamon og den nye bebyggelsen legges ved planforslaget, og at det utarbeides gatebilde i Strandveien som viser dagens situasjon og ny bebyggelse. Vi ber om at bebyggelsen langs Strandveien ikke blir høyere enn fire etasjer a 3 meter.

Byggegrenser

Dere skriver at det blir god avstand mellom den nye bebyggelsen og bebyggelsen på Svartlamon. Det kan vi ikke se av plankartet:



Der er det ingen byggegrenser og formålsgrensa ser ut til å ligge svært nær bebyggelsen på Svartlamon (blant annet rett vest for Ramp og barnehagen). Dere skriver at det legges et grøntdrag her, men det er veggrunnen dere har farget grønn. Kan hende det blir plass til en trerekke og knapt det. Vi vil se et snitt av dette grønne feltet – f.eks ved Ramp.

Samleveg eller gatetun i Strandveien

På plankartet er det tegnet inn en rød, heltrukket linje langs Strandveien. Det betyr ”samleveg”. Vi minner om at Strandveien er regulert stengt ved bom ved jernbaneundergangen. Vi venter bare på at Innherredsveien skal opprustes slik at boligene sør for jernbanen kan kjøre ut den vegen, så settes bommen opp (det er rekkefølgekrav i gjeldende plan). Svartlamon har ventet på denne bommen i mange år, og gleder seg til gjennomkjøring gjennom Svartlamon opphører. Vi ber med dette om at linjen endres fra samleveg til gatetun/lokalgate.

Friområdet F11

Friområde F11 ligger mellom Strandveien og Maskinistgata. Her blir det mye støy og støv. Hvordan skal dette opparbeides slik at det kan brukes som friområde? Hvilken støysone ligger det i? Kan det heller være en voll der? Skjermende bebyggelse, gallerier? Drivhus?

Medvirkning

Svartlamoen boligstiftelse sendte et innspill ved varsel om oppstart. Denne er ikke nevnt i saken og er ikke lagt ved som vedlegg. Vi sender det derfor inn på nytt med håp om at det kan tas hensyn til denne gangen.

På vegne av styret i Svartlamoen boligstiftelse

Kathrine Emilie Standal

Merknad fra høring av planprogrammet:

VEDRØRENDE NYHAVNA KOMMUNEDELPLAN
SAKSNUMMER 09/11643

MERKNADER TIL PLANFORSLAGET FRA SVARTLAMOEN BOLIGSTIFTELSE

Generelt
Som nærmeste nabo, og medlem av referansegruppen faller det naturlig for Svartlamoen Boligstiftelse å gi sine innspill til den fremlagte kommunedelplanen vedrørende en fremtidig utbygging av Nyhavna.

Slik vi leser denne planen er den et første steg i utviklingen av området, men vi tillater oss likevel å være konkrete på en del punkter vi mener er av særlig viktighet.

Overordnet synspunkt
Det er Svartlamoens ønske at økologiske strategier skal stå sentralt både gjennom planprosessen og når det kommer til den konkrete utbyggingen av området. Bare ved et slikt fokus og gjennom gode medvirkningsprosesser kan det skapes en fremtidsrettet bydel, som møter morgendagens utfordringer og skaper gode strukturer sammen sine omgivelser. Slik kan Nyhavna bli en spydspiss for Grønne Trøndelag med Svartlamoen som en naturlig partner.

Utredningstemaene
Vi velger her å gi tilbakemelding på de tema som vi mener berører Svartlamoen direkte. Vi er konkret på flere tiltak og ønsker/visjoner.

Utredningstema	Svartlamoens kommentar
Landskap, grøntstruktur og biologisk mangfold	Av særlig interesse for Svartlamoen er klart arealene som defineres som område 5 og 8 i analyseheftet. Spesielt når det gjelder område 8 er det vårt ønske at en unngår større strukturer og fokuserer på grønne arealer. Konkrete innspill: - Ved å legge veien langs Dora i kulvert ville bruksarealet øke dramatisk. Videre ville dette åpne for muligheten til et enestående fokus på en miljøriktig ”inngang” til området med gang-, sykkelstier og grønne arealer. - Ved opparbeidelse av grønne (og andre) arealer er det ønskelig med et bevisst forhold til økologisk landskapsarkitektur. Dette både under opparbeidelse og ved valg av planter o.l. - Biologisk mangfold bør vies et særlig fokus. Svartlamoens organiske landskapsstruktur kan ”forlenges” ned i område 8 med selvgrodde grøntstrukturer. Dette vil gi et mangfold av arter og fugleliv som vil skille dette grøntarealet fra byens

	øvrige mer opparbeidede parkområder. Vi henviser her til prosjektet i New York med slike arealer langs nedlagte høy-banespor for tog (High line). - Vi minner også om Svartlamoens unike reguleringsplan og områdets egen grøntplan. Visjonene i disse bør definitivt henge sammen med det konkrete innholdet i en ny miljøbydel. - En kommer ikke utenom Dora som faktor når området skal planlegges. Pr. i dag ligger bunkerne som symboltunge kolosser uten nærmere forklaring eller tilknytning til sine omgivelser. Vi mener dette er ubrukt potensiale som bør utnyttes f.eks. i utvikling av grøntarealer i område 8. Her er det mulighet for kreativ henvisning til både selve bunkerne, verdenskrigen og mer generelle krigs/freds betraktninger.
Friluftsliv, folkehelse og arealer for barn og ungdom	Vi mener det bør være et særlig fokus på barn og unge når planene legges for utearealene. Denne gruppen tilbringer for en stor del all fritid innenfor et avgrenset nærområde, og helhetlige løsninger er slik sett usedvanlig viktige. Vi mener at: - Veinettet må utformes slik at det muliggjør trygg ferdsel for barn over hele området. - Grøntarealene ikke må strigles slik at det virker hemmende på barns frie livsførsel og kreativitet. - Det må tas i betraktning at denne delen av byen har få anlegg for skøyter, fotball o.l. Tenk gjerne effektiv flerbruk. - Bilkjøring inne på området bør minimaliseres langs godt skjermede akser, og at trafikk for øvrig begrenses til absolutt nødvendig hente- og bringetjeneste. - Nevnes må muligheten som ligger i å grave en kanal fra dorabassenget og inn i område 8. Sammen med gode grøntarealer ville dette kunne gitt et enestående rekreasjonsområde for hele østbyen og en viss logisk sammenheng med uttrykket på Nedre Elvehavn. Videre vil det være en markering av Strandveien som den opprinnelige strandlinja.
Klimaforhold/lokalklima/ klimaendringer	Svartlamoen støtter selvsagt et særlig fokus på miljøutfordringer. Nye store prosjekter som dette er viktige. Ikke bare for det konkrete miljøregnskap de må fremvise, men kanskje i særdeleshet i kraft av sin signaleffekt og mulighet til opinionspåvirkning. Ambisjonene må derfor ikke være for lave! Forslag: - Ambisjonene bør strekke seg ut over ulike teknologiske innovasjoner og løsninger. Et grunnleggende problem er vårt galopperende overforbruk. Er det mulig å inkorporere et helhetlig fokus inn i en slik ny bydel?

	- Grønne områder må ikke nødvendigvis befinne seg på bakkenivå. Ved bruk av takene kan en oppnå enormt spennende løsninger både klimamessig, visuelt, bruksmessig og husholdningsmessig med f.eks. små kjøkkenhager. Slik sett representerer jo takene på Dora et enormt potensial.
Forurensing i grunn/sjø	Svartlamoen mener at all miljøfarlig masse må deponeres/behandles på en god måte. Vi må også få påpeke at alle tanker om gjenfylling av bassenget utenfor Dora selvsagt må glemmes for godt. Det vil få Dora til å fremstå som en strandet hval, og ruinere det som faktisk er et enestående krigsminnesmerke.
Luftkvalitet og støy	Vi peker her på tidligere omtalte punkter: - Vei i kulvert langs Dora. - Gode tilførselsårer og et minimum av trafikk inne på området.
Miljømål	Som sagt, her bør en ikke tillatte for små ambisjoner. Vi mener: - Miljø må være i fokus hele veien. - Dette ikke bare i kraft av ulike teknologiske løsninger, men med et tungt fokus på bærekraft både før, under og etter ferdigstillelse. - At Svartlamoen som nærmeste nabo er et økologisk forsøksprosjekt gir en unik mulighet til samarbeid som ikke bør skusles bort.
Overvannshåndtering	Dette er et område hvor det definitivt ligger åpent for utprøvning av ulike organiske løsninger: - Etablering av et system med rensedammer i tilknytning til grøntområder. - Gjenåpning av bekkeløpet som kommer ned Biskop Grimkjells gate (ligger i dag i rør), slik det er gjort med Ilabekken.
Arealbruk og tetthet	Vi mener at det er uhyre viktig at det legges en helhetlig plan før utbygging starter. Dette for å unngå hysterisk fortetting av enkeltområder uten hensyn til bydelens behov som helhet. Vi påpeker at: - Mennesket bør stå i sentrum. Dette i motsetning til det som vi oppfatter som til dels svært triste utslag på Nedre Elvehavn som det er naturlig å sammenligne med. Her har åpenbart behovet for profitt gjennom fortetting gitt en bydel hvor områdene med kun nybygg fremstår som fullstendig uten sjel, varme og liv. - Nærheten til vannet må ivaretas. Å bygge uten at det sikres et sammenhengende friområde med gangvei langs vannet vil definitivt være en brøler for historiebøkene.

Bebyggelsesstrukturer og typologier	Igjen har vi sterkest mening om område 8 og 5: - Det bør ikke oppføres høye strukturer i nærheten av Strandveien. - Dette ikke bare for å verne eksisterende boligbebyggelse, men også av hensyn til Dora som kulturminne.
Kulturminner	Som tidligere nevnt: - Ingen fylling av bassenget utenfor Dora. - Markering av Dora som kulturminne ved kreativ bruk av grøntarealer i område 8. Dette kan også evt. omfatte museumsarealer på eller utenfor bunkeren. - Varsom bruk av høyde på nybygg. - Markering av gammel strandlinje med kanal langs Strandveien.
Kunst og kultur	Svartlamoen er ingen tilhenger av statiske uttrykk verken med hensyn til grøntarealer eller mer kunstnerisk utsmykning. Dette betyr at: - Vi støtter tanken om en kunsthall. - Etablering av levende og grønne områder som er attraktive også for byens øvrige befolkning gir en enestående mulighet til å la byens kunstnere få en arena for utfoldelse. Dette med alt fra midlertidige installasjoner til salgslokaler.
Transportsystem – veg, g/s, kollektivtrafikk og parkering	Det kan ikke herske tvil om at en fremtidsrettet miljøbydel krever gode kollektive transportløsninger. Valg av løsninger og proporsjonene på disse er selvsagt avhengig av befolknings- og arbeidsplasstetthet. Vi foreslår: - Forlengelse av trikkelinja over Brattøra og inn på området. - Begrenset tilgang for privatbiler. - Gode sykkel- og gangstier.

Trondheim 24.04.11.

Leif Kristian Solberg
Svartlamoen Boligstiftelse

Merknad/innspill til valgt planforslag som er til offentlig ettersyn (TK-155)

Referansenummer: CIU6YY

Registrert dato: 12.03.2015 16:06:07

Vedlegg:

Merknad til kommunedelplan Nyhavna, på vegne av Svartlamon beboerforening.pdf

Innledning

Uttalelsen gis

○ Personlig ◉ På vegne av foretak/lag/forening

Organisasjonsnummer	Navn
	Svartlamon beboerforening

Adresse	Postnummer	Poststed
	7042	TRONDHEIM

Telefon

Kontaktperson	Epost
Kjersti Bjørnevig	kjersti.bjornevik@stfk.no

Uttalelse

Navn på saken

Har du/dere fått tilsendt saken i adressert sending fra kommunen

○ Ja ◉ Nei

Uttalelse til saken

MERKNAD TIL KOMMUNEDELPLAN NYHAVNA, SAK 12/14816
På vegne av Svartlamon beboerforening (.PDF-fil er vedlagt)

Trondheim 11.03.15

Trondheim kommune,
Byplankontoret
7004 Trondheim

MERKNAD TIL KOMMUNEDELPLAN NYHAVNA, SAK 12/14816
På vegne av Svartlamon Beboerforening

Svartlamon, som nærmeste nabo til Nyhavna, setter stor pris på å kunne bidra til høringen av kommunedelplanen for overnevnte område. Utbyggingen av Nyhavna er ment å "styrke Trondheim som en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig". I tillegg til å være geografisk nær Nyhavna, er Svartlamon, som Norges første byøkologiske forsøksområde med en frodig grobunn for kunst og kultur, samt lang erfaring med sosiale spørsmål og medvirkning, interessert i å dele av sine erfaringer og påvirke den videre byutviklingen i Trondheim. Og nå som kvalitetsprogrammet for offentlig infrastruktur, kulturminneplanen og miljøoppfølgingsplanen for Nyhavna skal utarbeides, ønsker vi å bli tatt med i prosessen, slik at vi kan bidra med våre synspunkter på en robust og framtidsrettet byutvikling.

Ifølge saksfremlegget datert 16.12.14 har medvirkningsprosessen allerede inkludert et større referansegruppemøte avholdt i 2011, Svartlamon Boligstiftelse var en del av denne referansegruppen, og kom med et detaljert innspill med merknader til planforslaget "Vedrørende Nyhavna kommunedelplan (saksnummer 09/11643)", hvor et ønske om "at økologiske strategier skal stå sentralt" og "gode medvirkningsprosesser" ivaretas. Dette er ikke referert til i nevnte saksfremlegg. Men når Svartlamon Beboerforening og Boligstiftelse nå kommer med sine innspill, håper vi at vi både blir hørt, husket og involvert i det videre planarbeidet.

VISJONER OG AMBISJONSNIVÅ

Svartlamon Beboerforening ønsker, og håper, at det videre planarbeidet kan synliggjøre at Trondheim kommune har visjoner og ambisjoner for Trondheim som en framtidsrettet, miljøvennlig og inkluderende by, hvor innbyggerne kan bidra i byutviklingen gjennom direkte medvirkning.

Vi ser for oss en levende bydel, basert på byøkologiske prinsipper, inkludering og medvirkning, med variert bebyggelse, og en god blanding av boliger og ulike typer virksomheter; næringsbygg; små bedrifter og rom for kultur og frivillighet. Nyhavna kan bli et spennende område, et område som utvider Trondheim sentrum, forbinder byen med fjorden, og fortiden med framtiden. I den forbindelse anser vi det som særdeles viktig at byens innbyggerne, og ikke minst naboer og framtidige beboere, samt ulike fagmiljøer tas med i beslutningsprosesser fortløpende.

Svartlamon er derfor svært positiv til at området Strandveikaia blir stilt til disposisjon for Europan 13 med temaet Adaptable City, og dermed kan bidra til en mer fremtidsrettet og visjonær byutvikling. Men også i utviklingen av de andre områdene ønsker Svartlamon at det stilles krav til en byutvikling som kan være et eksempel for andre byer, og som innbyggerne i Trondheim kan være stolte av. Dette høringsinnspillet har noen forslag til hva dette kan innebære, og vi bidrar gjerne med flere innspill i det videre planarbeidet.

SAMMENDRAG AV INNSPILLENE

Svartlamon etterlyser visjoner og ambisjoner i det videre planarbeidet som tar målet om å "styrke Trondheim som en bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig" på alvor. I tillegg ønsker vi en sterkere fokus på en bevisst og styrt boligpolitikk. Her vil Svartlamon, som Norges første byøkologiske forsøksområde og nærmeste nabo, gjerne bidra med sine innspill og tas med i den videre prosessen:

- **Svartlamon ønsker en kontinuerlig og direkte brukermedvirkning i utformingen av de offentlige rommene, og at disse gjøres generøse nok til at dette er realistisk. Vi ønsker at det etableres strukturer som fremmer medvirkning og selvbestemmelse også etter at utbyggingen er avsluttet.**
- **Svartlamon foreslår at sporarealet langs Strandveien (oF11) blir regulert som et offentlig friområde for midlertidige, eksperimentelle tiltak med fokus på en inkluderende og bærekraftig byutvikling. Svartlamon ser dette området som et naturlig knutepunkt mellom Nyhavna og Svartlamon, og bidrar gjerne med egeninnsats i både drift og utførelse.**
- **Svartlamon mener prioriteringen av gående, syklende og kollektivtransport er klok, men at kollektivtransport og biltrafikk med fordel ikke bør plasseres i samme trasé, slik at denne blir for omfattende.**
- **Bruk av "shared space" burde tas i bruk til interne bil-, sykkel- og gangveier for å gjøre overgangen mykere til et framtidig bilfritt område.**
- **Grøntstrukturer skaper trivsel i bynære strøk, samtidig som de er et viktige for å møte framtidas utfordringer som klimaendringer, dårligere luftkvalitet, tap av biologisk mangfold og behov for bynær matproduksjon. Vi mener derfor det er viktig at det etableres generøse og sammenhengede grøntstrukturer på bakkenivå, som gjerne kan legge opp til nyttevekstproduksjon, og utformes og driftes av beboerne. I tillegg kan en viss andel tak og vegger med fordel benyttes som grøntareal, eventuelt hager for beboerne.**
- **Utbygging på Nyhavna gir en unik mulighet å åpne fjorden igjen for byens innbyggerne ved å etablere en strandpromenade. Det bør legges opp til at det er naturlig for byens innbyggere å komme ned til og ta i bruk fjorden, både som rekreasjonsområde, matauke, og eventuell ankringsplass for husbåter eller andre flytende boliger.**
- **For å ivareta bydelens identitet og viktige lokalhistoriske aspekter bør det legges opp til at ny bebyggelse inneholder referanser til områdets historie og tar i bruk allerede eksisterende bygninger.**
- **Svartlamon mener at byggehøyden i tilgrensende områder ikke bør overskride 4 etasjer, og at byggehøyden generelt på området må holdes så lav at man ikke hindrer utsikt til fjorden. Vi mener at ved å legge opp til mindre boenheter kan få til en like god tetthet som ved å bygge høyt.**
- **I sammenheng med dette ber Svartlamon om at det stilles krav til boligsammensetning, både når det gjelder størrelse og pris og kommunalt/ privat eierskap. Nyetablerte småbarnsfamilier, nyutdannede, kunstnere og kulturarbeidere og arbeidsinnvandrere bør tas hensyn til. Uten å gjøre dette vil det være urealistisk at Nyhavna blir en levende, inkluderende og bærekraftig bydel.**
- **Svartlamon foreslår også at kvartalene kan reduseres i størrelse, og at man deler opp kvartalene i mindre tomter igjen, slik at man kan oppnå mer variasjon i**

bruk og utforming av arealet. Det bør også vurderes om første etasje skal gjøres generell, og forbeholdes utleie av nærings- handel- og kulturlokaler for å fremme småskalavirksomhet.

- **Etablering av mange nye boliger presser fram behov for offentlige institusjoner som barnehager og helsestasjoner, samt frivillige, ideelle og kulturelle initiativer som bidrar til felles identitet og gode sosiale miljøer. Vi ønsker derfor at deler av bygningsmassen allerede fra starten reserveres for offentlig og ikke-kommersielle virksomheter, gjerne drevet av beboerne selv.**
- **Det foreslås at minst én av tomtene på henholdsvis Strandveikaia, Ladehammerkaia, og østsiden av Kullkranpiren reguleres for eksperimentell boligbygging, slik vi har god erfaring med på Svartlamon.**
- **Svartlamon etterlyser en mer helhetlig strategi for å bevare og styrke strukturene som har etablert seg på Nyhavna grunnet lav leie av lokaler til kunstnerisk virksomhet og kulturformål. Tiltak kan for eksempel være en mer variert sammensetning av kultur-, handels- og næringslokaler som sikrer lavere husleie, eller å fastsette at en viss andel av lokalene i første etasje forbeholdes utleie til slike virksomheter.**

INKLUDERING OG BRUKERMEDVIRKNING

Svartlamon Beboerforening legger sterk vekt på at byens innbyggerne må ha en viss innflytelse over sine omgivelser, og inkluderes i alle beslutningsprosesser. Å delta i viktige beslutninger kan øke eierskapsfølelsen, øke bruk, redusere behov for vedlikehold og ikke minst gi sosiale og helsemessige gevinster for innbyggerne i og rundt den nyetablerte bydelen. Dette gjelder under etableringen og utbyggingen av området, men det burde også allerede nå tenkes på hvordan inkludering og medvirkning kan fremmes når bydelen er ferdigbygd. For eksempel burde det stimuleres til at det kan stiftes beboer- og/eller velforeninger tidlig, ved å tilby lokaler og skissere rollen slike organisasjoner kan ha i den videre utbygningsprosessen. Videre kan det å delta i utforming og vedlikehold av offentlige og felles områder, ikke minst grøntområder, gi framtidige innbyggere og naboer mulighet til å føle eierskap til sine omgivelser ved å påvirke dem direkte.

OFFENTLIGE ROM OG MIDLERTIDIGE TILTAK

Vi er positive til planens mål om å skape offentlige rom som skal være innbydende for opphold og rekreasjon for alle. Felleskap er noe vi har arbeidet mye med å skape på Svartlamon, og vi har svært gode erfaringer med vår tilnærming som legger vekt på stor grad av direkte medvirkning. Dette er kunnskap vi gjerne vil dele med våre fremtidige naboer. For at dette skal være mulig er det viktig at planen legger føringer som sikrer at grøntområdene vil ha en kontinuerlig brukermedvirkning, og at beboerne selv får utforme disse gjennom dugnadsarbeid og daglige aktiviteter. Spesielt viktig er det da at grøntområder som er i tilknytning til boliger, slik som for eksempel grønne tak, blir stilt disponible til allmenn bruk og bearbeidelse. Vi har erfart at det er enklere å skape «selvdrevne» grøntområder når disse er av en viss størrelse, og med dette i tankene anbefaler vi at grøntstrukturene langs Ladehammerkaia, Strandveikaia og østsiden av kullkranpiren utvides. Det brukes i økende grad nytte- og matplanter også i urbane grøntområder, noe som på Nyhavna kan gi beboerne erfaring med matproduksjon og byøkologi. I tillegg kunne vi godt tenke oss at taket på Dora omgjøres til en grøntområde. Dette kunne bli en ny attraksjon i Trondheim sentrum på lik linje med Operataket i Oslo, og vil kunne bidra til å skape en mer visjonær strategi for området.

Svartlamon mener også at det er avgjørende at bydelen fra begynnelsen forholder seg aktiv til fjorden, og at kaikanten gjøres tilgjengelig for allmennheten gjennom en strandpromenade. Fjorden tilbyr unike muligheter for identitetsbygging, rekreasjon og urban friluftsliv. Mulighetene er mange, etablering av et nytt sjøbad, muligheter for fisking, plasser å kunne ta seg turer i motorløse småbåter som f.eks. kajakker. Kaikanten kan også gi rom for midlertidige boliger ved å etablere et havneområde forbeholdt husbåter og andre flytende boliger.

I det åpne møtet om kommunedelplanen som er på høring, som ble avholdt i Verkstedhallen 25.02.15, ble det nevnt at det skal legges en strategi for midlertidige tiltak i området, og da spesielt i forbindelse med at "En blå tråd" skal ha Nyhavna som satsningsområde i 2016. Svartlamon er interessert i å bidra i denne forbindelse, og skal opprette en egen "arkitekturgruppe" som vil engasjere seg i Nyhavnautviklingen.

Svartlamon har en særlig interesse for utviklingen av området som grenser mot Strandveien (område 2 i rekkefølgekravspesifikasjonen datert 24.11.14), og da spesielt sporarealet som skal reguleres som sentral rekreasjonspark. Dette området ligger i krysset mellom to grønne akser. Den ene foreslås i kommunedelplanen trukket fra Strandveiparken til Ladestien, og den andre begynner i Biskop Grimkjells gate, hvor det ligger en bekk i kulvert (viser til grøntplanen for Svartlamon), og strekker seg helt ned til Transittkaikanten, via en sentral plass langs Fyringsbunkeren (oF3). På denne måten forbinder dette området Svartlamon og Nyhavna, og har dermed et stort potensiale for å skape en interessant møteplass mellom ulike tilnærminger til den samme problemstillingen – hvordan kan framtidens byer bli mer bærekraftige og inkluderende?

Svartlamon er som byøkologisk forsøksområde et sted hvor det skjer mye spennende i form av eksperimentell arkitektur, selvbygging, kollektive boformer, medvirkning osv. Dette legges merke til nasjonalt og internasjonalt. Dersom Nyhavna skal ha like store ambisjoner, om enn på et annet nivå, f.eks. i form av energibesparende tiltak, teknologiske nyvinninger og liknende, kunne området blitt en møteplass mellom de to kanskje viktigste retningene innenfor framtidsrettet arkitektur og byutvikling.

Svartlamon foreslår derfor at oF11 reguleres til et offentlig friområde for midlertidige, eksperimentelle tiltak med fokus på en bærekraftig og inkluderende bytutvikling. Dette kunne bidratt til å gjøre Nyhavnaplanen mer ambisiøs og visjonær, og skape interesse og engasjement for utviklingen av området.

Det er et ønske og et tilbud fra oss om å bidra med egeninnsats i utførelsen og driften av denne parken. Frivillige fra Svatlamon er interesserte i å bidra med midlertidige tiltak, og har allerede begynt å tenke på alt fra parsellhager til ungdomsherberge for backpackere og unge turister (som allerede trekkes til området gjennom plattformer som f.eks. wikitravel) i ombygde sporvogner langs jernbaneskinnene. Vi har stor tro på at, dersom vi blir involvert, kan Nyhavna bli et interessant område som kan vise fram Trondheims ambisjoner som en framtidsrettet by. Denne typen drift av offentlige rom vil dessuten være kostnadseffektivt, bidra til demokratisk medvirkning og samhold, og skape arenaer av en unik sosial art hvor ulike grupper kan møtes.

TRANSPORT

Vi mener det er en svært god prioritering når det legges vekt på kollektivløsninger, gående og syklende, kombinert med lav parkeringsdekning. Vi er imidlertid bekymret for at gjennomfartsveien til Lade blir for bred og trafikkert dersom alle transportmidler skal benytte samme trasé. Etter vår mening hadde en bedre løsning f.eks. vært å legge

kollektivtrafikken (helst i form av bybane) i Kobbes gate langs den foreslåtte broa over Nyhavnabassenget, og satse på "shared space", for eksempel ved hjelp av brostein eller liknende underlag, i "kvartalene" i stedet for å dele inn i sykkelveier, bilveier og gangveier. På denne måten kan overgangen til et bilfritt område også gjøres mykere.

Nyhavna bør ikke være et sted det er lett å kjøre til og forbi, men et område der trafikken bremses opp og diffuseres. Et annet tiltak som kan sørge for dette, er flere adkomster til området med "shared space" og/eller en tettere rutenettsstruktur. Dette vil kunne bidra til å gjøre området tryggere, roligere og mer urbant.

AREALBRUKSFORMÅL OG BEBYGGELSE

Svartlamon mener at planen slik den fremstår i dag har et ubrukt potensiale når det gjelder å bidra til å gjøre Trondheim til en inkluderende og bærekraftig by, der det er lett å leve miljøvennlig.

Kommunen eier 80% av Trondheim Havn, og det er kun to grunneiere i området. Dette stiller kommunen i en unik posisjon når planene for Nyhavna skal utformes. Deler av bebyggelsen burde fra starten forbeholdes offentlig og frivillig virksomhet. Etablering av nye boliger vil presse fram behov for offentlige institusjoner (som barnehager og helsestasjoner), og sosiale møteplasser, som innbyggerne kan være med å definere og utforme. Ved å tilby plass til ulike initiativer unngår man konflikter rundt arealbruk senere. Samtidig kan gode plasseringer og utforming gjøre at både offentlige foretak og innbyggerdreven prosjekter kan bli ressruser for hele nærområdet, øke trivsel og beder det sosiale milmjø. Dette er også en mulighet å dekke behov som allerede finnes i bydelen, og dermed gi noe tilbake til omkringliggende områder.

Svartlamon setter pris på at man tar hensyn til at nærområdene ikke blir skyggelagt, og foreslår bestemmelser om maks 4 etasjer i område 2. Byggehøyde er ikke det eneste tiltaket for å sørge for god utnytting av arealet, krav om mindre boenheter, kollektive løsninger, og tettere bebyggelse (tett-lav-typologi) kan være like virkningsfullt. "Nyhuset" kan her trekkes inn som et godt eksempel på en bebyggelse som spiller på lag med den eksisterende bebyggelsen på Svartlamon, samtidig som det tas hensyn til krav om god plassutnyttelse. Det bes om at det også tas hensyn til at ikke det bygges for høyt på resten av Nyhavna, og at god tilgjengelighet til fjorden sikres.

Planen som legges frem poengterer flere steder at dette skal være et sted for alle, dessverre gjenspeiles dette ikke i det planlagte arealformålet, som legger til rette for boliger og næringsvirksomhet rettet mot et svært homogent befolkningsutsnitt. Vi ønsker en bydel der mennesker med ulike inntekt, alder og sivilstatus kan leve og arbeide side om side. Grupper som er viktige for den sosiale, økonomiske og kulturelle utviklingen av Trondheim, som nyetablerte småbarnsforeldre, nyutdannede som vurdrer om de vil bli i byen, kunstnere, kulturbeidere, arbeidsinnvandrere og liknende må tas med i beregningen når sentrumsnært bo- og næringsareal på offentlig grunn fristilles. Dette er ikke et sosialt tiltak, men en nødvendighet for å få til gode bymiljøer. Dette er noe man ser tydelig hvis man for eksempel sammenlikner Bjørvika eller Aker Brygge i Oslo med områder med mer variert befolkningssammensetning som Grønland, Grünerløkka eller Torshov. For å oppnå dette er det en absolutt nødvendighet i det videre planarbeidet å stille krav til boligsammensetning ved å legge føringer for hvilke typer boliger som blir oppført både med tanke på størrelse og pris og kommunalt/privat eierskap. Dette er ikke bare et tiltak som vil skape et rikere bymiljø, men reduksjon av boareal per person er kanskje det viktigste enkelttiltaket for å gjøre det lettere å leve mer miljøvennlig.

Vi ser særlig med skepsis på at planen som er lagt frem ikke spesifiserer arealbruksformål når det legges opp til en kvartalsstruktur som tar utgangspunkt i eksisterende eiendomsstrukturer, noe som synes å medføre relativt store tomter. Blanding av funksjoner er vel og bra i en tett og variert bysituasjon, hvor man f.eks. har næring- og handelssvirksomhet på bakkeplan, og boliger over, men ikke når det innebærer at store områder kan tas over av enkeltaktører. For å rette opp i dette, og tilrettelegge for småskala kommersiell virksomhet, vil vi oppfordre til at planen endres ved at kvartalene blir mindre og at man i det videre planarbeidet deler opp disse igjen i mindre tomter. Det bør også vurderes å stille krav til mer generelle førsteetasjer, hvor nærings- og handelsvirksomhet kan plasseres, slik at man får en mer variert og robust plan.

Svartlamon er et økologisk forsøksområde, noe som har muliggjort prosjekter som «Nyhuset» og «Husly». Vi har også et nytt prosjekt på trappene på en av de eksperimentelle tomtene vi disponerer, «Eksperimentboliger på Svartlamon». Alle disse prosjektene har blitt gjennomført i samarbeid mellom ulike aktører og Svartlamon beboerforening. Et viktig element i prosjekt Svartlamon har alltid vært at Trondheim by skal dra nytte av de erfaringene vi skaper. Nyhavna kommer nå som en gyllen anledning for å sette dette ut i praksis. Vi vil derfor foreslå at minimum én av tomtene ved henholdsvis Strandveikaia, Ladehammerkaia, og østsiden av Kullkranpiren reguleres for eksperimentell boligbygging. Vi minner også om forslaget om å regulere friområdet i det tidligere sporområdet foran Strandveien som et eksperimentelt område for midlertidige tiltak.

KULTUR

Det er også viktig å beholde strukturene som har etablert seg på Nyhavna på grunn av lav leie av lokaler til kunstnerisk virksomhet og kulturformål. Svartlamon foreslår at det lages en plan for å gjøre det realistisk for disse og andre aktører som bidrar til en levende og variert by å etablere seg på området. Vi etterlyser i det hele tatt en mer helhetlig kulturstrategi for området, som ligger tett opp på sterke kulturmiljøer på Svartlamon i Østbyen generelt.

En mer variert sammensetning av kultur- og næringslokaler som sikrer lavere husleie osv. kan være tiltak her også. Det kan også fastsettes at en viss andel av lokalene i f.eks. Kobbes gate skal forbeholdes utleie til kulturvirksomheter, noe som vil påvirke etterspørselen og dermed leieprisen på disse lokalene. Når alle kan etablere seg hvor de vil, blir det de som har mest kapital som får dominere bybildet. Det tror vi ikke er i allmennhetens interesse.

Mvh. Svartlamon Beboerforening
Trondheim, 11.03.15

Merknad/innspill til valgt planforslag som er til offentlig ettersyn (TK-155)

Referansenummer: BKH7RR

Registrert dato: 13.03.2015 17:38:05

Innledning

Uttalelsen gis

○ Personlig ◉ På vegne av foretak/lag/forening

Organisasjonsnummer	Navn
	Lademoen Vel

Adresse	Postnummer	Poststed
lademoenvel@gmail.com	7042	TRONDHEIM

Telefon
95864191

Kontaktperson	Epost
Silje Salomonsen	lademoenvel@gmail.com

Uttalelse

Navn på saken

Har du/dere fått tilsendt saken i adressert sending fra kommunen

○ Ja ◉ Nei

Uttalelse til saken

Vi viser til Nyhavna kommunedelplan som ble lagt på høring 16.12.2014.

Planen mangler et overordna mål for en bærekraftig og miljømessig utvikling av en stor bydel. Det vises til overordna planer, men en kommunedelplan av slik størrelse og betydning for sentrum, bør ha tydelige og ambisiøse mål om bærekraftig byutvikling.

Som beboere i nærområdet, savner vi mer åpne områder mot sjøen for allmennheten, og at tilgjengeligheten burde vært større. Det er bra, men også nødvendig, at kaiene gjøres tilgjengelige for allmennheten store deler av området om det skal bli en innbydende bydel. Når ustabile kaifronter vedlikeholdes, må utforming tilpasses allmenn ferdsel som ny bruk av kaifrontene. De planlagte grøntstrukturene fremstår som forsvinnende små i plankartet. Den massive utbygingen som er foreslått vil legge press på eksisterende grøntområder i nærmiljøet. Det må settes av nok areal til grøntstruktur i plankartet slik at utbyggingens behov for uterom med høy kvalitet løses innenfor planen. Bebyggelse nær uterom og parker bør reguleres med hensyn på parkens kvaliteter, da uterommenes kvalitet er avgjørende for bydelens kvalitet. Ilustrasjonene viser at det meste av dagens eksisterende landskap og bebyggelse forsvinner bak Nyhavna som fremstår som en trist bydel der mye av gatearealet og byrommene ligger i skyggen av høye bygninger.

Ved Lademoen stasjon åpnes det for bebyggelse inntil 7 etg og på Trasittkaia åpnes det opp for bebyggelse på mere enn 7 etg. Massiv utbygging som vist i skissene, vil stenge mye av utsynet til sjøen for beboere i området. Områdene øst for Nyhavna vil nærmest bli som en bakgård. Det kan virke som det er gjort lite for å tenke en mere harmonisk utforming i trå med omkringliggende områder og bygninger som skal bevares på Nyhavna. Planen viser liten respekt for bydelen og området for øvrig.

Planen er lite ambisiøs når det kommer til å ta fremtidig trafikkøkning utelukkende på kollektivtrafikk som klima- og energihandlingsplanen legger opp til. Deponi eller utfylling med rene masser gir stor trafikkmessig belastning i området mens utfylling pågår. Det må forventes forurensning i grunnen i Nyhavna, og det må stilles kvalitetskrav til alle utbyggingsprosjekter.

I lys av det ovennevnte mener Lademoen Vel at aktuelle plan ikke i tilstrekkelig grad hensyntar den eksisterende bebyggelse, kultur og historie ? og fremfor alt ikke områdets beboere. Forslaget fremstår i så måte verken som nytenkende, kreativt eller fremtidsrettet».

Det er svært viktig for Lademoen Vel at det sikres åpenhet rundt, og mulighet til medvirkning til, det videre planarbeidet.

Merknad/innspill til valgt planforslag som er til offentlig ettersyn (TK-155)

Referansenummer: QKNDG7

Registrert dato: 13.03.2015 23:25:28

Innledning

Uttalelsen gis

◉ Personlig ○ På vegne av foretak/lag/forening

Fornavn	Etternavn	
Bjørn	Røe	
Adresse	**Postnummer**	**Poststed**
Bromstadekra 45d	7046	TRONDHEIM
Telefon	**E-post**	
73916784	bjorn.roe@ntnu.no	

Uttalelse

Navn på saken

Har du/dere fått tilsendt saken i adressert sending fra kommunen

○ Ja ◉ Nei

Uttalelse til saken

NYHAVNA høringsuttalelse

Maks høyde bør settes ti 5 etasjer. Dersom man sier 5-7 vil det høyeste bli benyttet. Det er allerede bygget et bygg i seks (6) etasjer og det er for høyt i forhold til de to DORA anleggene som bør være max høyder.

Rom eiendommen bør følge høydene for resten av området. Det bør relatere seg til Svartlamo'n mer enn til Dyre Halses gate som ikke har gode dimensjoner og som bryter med resten av Østbyen.

Et annet problem ved planen er at all veitrafikk må gjennom et punkt, rundkjøringen ved enden av Strindheimtunnellen. Dette punktet kan overlesses og bryte sammen ved alvorlig uhell, trafikkulykke olign. Da vil all trafikk rettet mot sentrum bli blokkert. Her trengs en egen vurdering og alternative planer for veitrafikken.

mvh
Trondheim 13.mars 2015

Bjørn Røe
Emeritus professor, By-og regionplanlegging, NTNU

Fra: Postmottak Byplan [Byplan.Postmottak@trondheim.kommune.no]
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv [trondheim-byarkiv.postmottak@trondheim.kommune.no]
Kopi:
Sendt: 11.03.2015 12:44:27
Emne: VS: Nyhavna, sak 12/14816
Vedlegg: image001.gif; image002.png; image003.png; image004.png; image005.png

---

Fra: Nina Rieck [nina.rieck@asplanviak.no]
Sendt: 10. mars 2015 15:03
Til: Postmottak Byplan
Emne: Nyhavna, sak 12/14816

Viser til sak 12/14816»Kommunedelplan for Nyhavna».
Det er med interesse jeg ser gjennom planforslaget, dette kan bli en spennende bydel. Jeg ser også at det i Planbeskrivelsen nevnes «Klima og vindskjerming» i kap. 3 Offentlige byrom.
Gjennom mange prosjekter i norske byer blant annet Trondheim, Oslo, Bergen, Stavanger, Tromsø og i Gøteborg, har jeg gjennom å arbeide med lokalklima erfaring med hvor viktig et godt klima er for at folk skal trives og oppholde seg i byenes uterom. Kalde trekkfulle gater, plasser og bomiljø blir aldri vellykkete samlingssteder for det urbane liv.
Nyhavna ligger ved Trondheimsfjorden og er eksponert for vinder inn fjorden. På Brattøra er et vindfullt klima kanskje en av årsakene til at det byliv som var ønsket her ikke finner sted. La ikke dette skje på Nyhavna.
Jeg håper at det i det videre arbeidet vil bli gjennomført en lokalklimaanalyse på et overordnet nivå for hele Nyhavna for å finne soner som er egnet/mindre egnet til ulike typer arealbruk og aktivitet ut fra hensyn til vind. Det vil også bli viktig med analyser på et mer detaljert nivå innenfor de enkelte delområdene. Mer ekstreme værforhold gjør tema ekstra viktig å ta hensyn til.

Med vennlig hilsen

Nina Rieck
Plan og urbanisme

T: 986 42 716
E: nina.rieck@asplanviak.no

Asplan Viak AS
Tempevegen 22
Postboks 6723
7490 Trondheim
T: 417 99 417
www.asplanviak.no

Kom i kontakt med Asplan Viak

Les vårt nyhetsmagasin
KVARTALET

Fra: Postmottak Byplan [Byplan.Postmottak@trondheim.kommune.no]
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv [trondheim-byarkiv.postmottak@trondheim.kommune.no]
Kopi:
Sendt: 26.02.2015 16:39:24
Emne: VS: Planer for Nyhavna
Vedlegg:

Fra: Harald Dragland [a-dragla@online.no]
Sendt: 25. februar 2015 22:26
Til: Postmottak Byplan
Emne: Planer for Nyhavna

Hei

Jeg var tilstede på orienteringsmøtet ikveld, og vil bare først gi uttrykk for en positiv holdning til at det endelig foreligger en plan for hvordan området på Nyhavna kan utnyttes i fremtiden.

Området har etter min mening et stort potensiale for omdanning og utbygging, som Trondheim kommune nå må utnytte.
Det finnes vel knapt nok noe annet sentrumsnært areal i Trondheim som har tilsvarende kvaliteter med hensyn til solforhold, utsikt, nærhet til fjorden, kontakt til naturstier (Ladestien),nærhet til kollektivtransport osv.

En høy konsentrasjon av boliger ville kunne avhjelpe noe av byens boligproblemer.
Istedet for å legge nye boligområder i byens periferi, bør nybygging skje så nært bykjernen som mulig.
Dette vil være fornuftig både utifra arealmessige vurderinger, men ikke minst utifra miljø- og klimakriterier.
Det vil også kunne ha positive effekter på utviklingen av byens sentrum.

La gjerne endel av boligområdene gå opp i 10-12 etasjer.Området tåler det, hvis bare enkelte siktlinjer planlegges og gjennomføres.
Ellers er det et poeng som Shetelig påpekte, at etasjene på gatenivået blir viktige for å oppnå et levende og pulserende miljø.
Her bør planbestemmelsene innholde krav om at en viss prosent av 1.etasjes areal (kanskje 50%) skal være disponibelt for annet enn bolig og kontor.(Kultur, kafe, småindustri, utsalg,sykkelverksted, bakeri, blomsterhandel etc).Gjerne med en etasjehøyde på 3-4m.

Jeg har hele tiden hevdet at Nyhavna er en ressurs som Trondheim kommune har latt ligge
uutnyttet altfor lenge.
Her ligger store arealer som idag har en altfor dårlig utnyttelse, og som kan bli positive tilskudd til byen ved omdanning og utbygging.

Jeg ønsker Trondheim kommune lykke til med det videre planarbeidet.

Med hilsen
Harald Dragland

Fra: Postmottak Tk [Tk.Postmottak@trondheim.kommune.no]
Til: Postmottak Trondheim-Byarkiv [trondheim-byarkiv.postmottak@trondheim.kommune.no]
Kopi: 'anders.beitnes@vegvesen.no' [anders.beitnes@vegvesen.no]
Sendt: 13.02.2015 09:27:33
Emne: VS: Uttalelse til plansak Kommunedelplan Nyhavna
Vedlegg: image001.jpg

Henvendelsen videresendes for behandling.

Vennlig hilsen
Trondheim kommune

Fra: Beitnes Anders [mailto:anders.beitnes@vegvesen.no]
Sendt: 10. februar 2015 13:36
Til: Postmottak Tk
Emne: Uttalelse til plansak Kommunedelplan Nyhavna

Etter å ha mislyktes med utfylling av elektronisk skjema (det går ikke an å fylle navn på saken), ber jeg om denne uttalelsen blir videresendt for behandling av rette vedkommende på Byplan:

Kommunedelplan Nyhavna:

«Planen legger ikke i tilstrekkelig grad til rette for et etterlengtet offentlig signalbygg, type konserthus, som her kunne fått plass med en fantastisk ramme med sjø på tre kanter. Dette bør bygges inn i arealplanen som mulighet i område 6 (Kullkranpiren) eller område 11 (ytre del av Transittkaia).

Et slikt plasseringsalternativ bør tas inn i diskusjonen om stedsvalg for ny "storstue" for Trondheim.

Området vil kunne få en raskere og mer attraktiv utvikling med et slikt bygg som «magnet» og «motor».»

Bakgrunnen for å mene noe i denne saken ligger bl.a. i at undertegnede skal være byggeleder for «Renere havn»

Vennlig hilsen

Anders Beitnes

Ole Jørgensens veg 7

7089 Heimdal

e-post: beitnes.anders@gmail.com