

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

Trondheim, 01.10.2020

Nyhavna, kvalitetsprogram og metrobusstrasé, merknad

Vi viser til høring av kvalitetsprogram for Nyhavna (sak nr. 20/53341) og sak om utredning av metrobusstrasé på Nyhavna (sak nr. 20/53476). Denne uttalelsen gjelder begge sakene.

Koteng Eiendom har eierinteresser på Nyhavna i Skippergata 14 (Trondheim Maritime Senter), og Ormen Langes veg 12. Vi er opptatt av at byutviklingspotensialene på Nyhavna blir utnyttet slik at området virkelig kan bli en bydel som bidrar til å gjøre Trondheim mer attraktiv. Det må derfor legges til rette for utvikling både av framtidretta næringer, kultur- og servicefunksjoner og boligbygging i stort omfang. Offentlige byrom, gater og kaikanter må ha høy bymessig kvalitet og det må være trygt og attraktivt å gå og sykle. Samtidig må det tas grep for å legge til rette for framtidretta løsninger for kollektivtrafikken og hovedvegtrafikken gjennom bydelen, samt nødvendig næringstrafikk og adkomst til eiendommene.

Vi mener kvalitetsprogrammet ikke i tilstrekkelig grad ivaretar disse hensynene, og vi er direkte negativ til plasseringen av idrettsanlegg/aktivitetspark idet dette vil hindre framtidig utvikling av en kraftfull næringsklynge og et aktivt forskningsmiljø i tilknytning til Trondheim Maritime Senter.

Kvalitetsprogrammets innhold og formelle status

Kvalitetsprogrammet for Nyhavna er et svært omfattende dokument som berører mange ulike aspekter ved byutviklingen. Programmet gir klart uttrykk for et høyt ambisjonsnivå og de strategiske virkemidlene beskriver viktige kvaliteter som må ivaretas i det videre arbeidet.

I tillegg til strategiene, inneholder kvalitetsprogrammet konkrete løsninger som er vist i illustrasjonsplanen, bl.a. plassering av idrettsanlegg som vil legge føringer for utviklingsmuligheter både for næringsvirksomhet og boligutbygging. Flere elementer avviker fra den juridisk bindende kommunedelplanen. Hvilke konsekvenser disse grepene har for arealbruk og utbyggingspotensialer er i liten grad problematisert i rapporten. I saksframstillingen framgår det at utbyggingsvolumet antas å være vesentlig lavere enn det kommunedelplanen legger til grunn, og det nevnes at det foreligger faglige råd om å endre høydebegrensningene i kommunedelplanen.



Et Kotengselskap

Kvalitetsprogrammet omfatter dermed mer enn de programmene som kommunedelplanen stiller krav om, og det legges opp til beslutninger om elementer som vil ha stor innvirkning på arealbruk og utbyggingsmuligheter, uten at konsekvenser av dette er godt utredet. Samlet framstår materialet som noe uoversiktlig, og forholdet mellom den juridisk bindende kommunedelplanen og illustrasjonsplanen er uklart.

Transformasjon av Nyhavna vil foregå over lang tid, og mange valg vil måtte tas underveis i det videre planarbeidet. Dette gjelder bl.a. avgrensning av gode boligområder med tilhørende friområder og mulighetene for videre næringsutvikling. Dette er spørsmål som etter vår mening må avklares i reguleringsplanprosesser for de ulike delområdene i kommunedelplanen, og ikke gjennom kvalitetsprogrammet eller illustrasjonsplanen. Den delen av kvalitetsprogrammet som omfatter offentlige byrom bør heller være et designprogram som kan være et egnet verktøy for å styre kvalitet og enhetlig utforming av gater, byrom og parker over tid.

Trondheim Maritime Senter (TMS)

Kvalitetsprogrammet peker på området rundt TMS og dokken nord for bygget som et satsingsområde for maritime næringer. Samtidig viser illustrasjonsplanen plassering av idrettsanlegg/aktivitetspark/skolegård helt inntil byggets fasader på østsiden. Deler av Dora II, vest for TMS, er i dag i bruk til maritime næringer, bl.a. Selfa Arctic og OceanTech Innovation. Dette området er i illustrasjonsplanen vist som et åpent parkområde. Hele Skippergata er vist som gågate, uten kjøreadkomst til TMS. Vi mener dette gir motstridende signaler om utviklingsmulighetene i området rundt TMS og Dora II. Løsningene er ikke drøftet med TMS som grunneier underveis i arbeidet med kvalitetsprogrammet.



Utsnitt av kommunedelplanen (til venstre) viser et mindre parkområde rundt Fyringsbunkeren sørøst for TMS. Utsnitt av illustrasjonsplan til kvalitetsprogrammet (til høyre) viser store idrettsflater, byrom og park på begge sider av TMS.

Dora II er et landemerke med et stort potensial for utvikling både til nye næringer og kulturformål. Sammen med de virksomhetene som allerede er etablert i TMS, bl.a. Zeabus, Fremtidens industri,



Et Kotengselskap

KOTENG EIENDOM AS

som er et av Midt-Norges ledende innovasjonsselskap, og NTNU, representert med institutter som er verdensledende innenfor maritime systemer, er dette et spennende utgangspunkt for videre satsing på næringer innenfor bl.a. på maritim teknologiutvikling, gjerne i kombinasjon med undervisning og tilknyttede publikumsfunksjoner. For at disse mulighetene skal holdes åpne må TMS og Dora II sikres nødvendig adkomst og det må ikke legges for sterke begrensninger på utbyggingsmulighetene. Plassering og utforming av idrettsanlegg og park innenfor Dora II må følgelig også endres i illustrasjonene.

Metrobuss- og hovedvegtrasé

Framtidig trasé for Metrobuss og hovedvegtrafikk gjennom bydelen er en viktig premis for byutviklingen. Hovedspørsmålet er om biltrafikken mellom sentrum og Lade skal gå i samme trasé som Metrobussen på Strandvegkaia, eller om biltrafikken skal legges om slik at Strandvegkaia frigjøres for gjennomgangstrafikk. Trasévalget for biltrafikken har betydning ikke bare for utviklingspotensialene langs Strandvegkaia, men for hele området mellom havnebassenget og Jarlevegen.

Byplankontoret ba om innspill til den samme utredningen av de ulike traséene for et år siden. Vi sendte innspill til trasévalget 23.08.2019. Innspillet er ikke behandlet eller kommentert i saken til politisk behandling. Det er ikke kommet fram vesentlige nye momenter i det materialet som nå er på høring, og vi opprettholder våre synspunkter.

Vi er ikke enige i kommunedirektørens anbefaling om at å opprettholde dagens trasé for hovedvegen mellom sentrum og Lilleby/Lade er den beste løsningen for utvikling av Nyhavna. Vi mener en omlegging av hovedvegen er et nødvendig grep for å utløse det store potensialet som ligger i de naturgitte forholdene med sør- og vestvendte landområder rundt et stort og flott havnebasseng. Gjennomgangstrafikken må kanaliseres bort fra de mest attraktive og sjønære områdene.

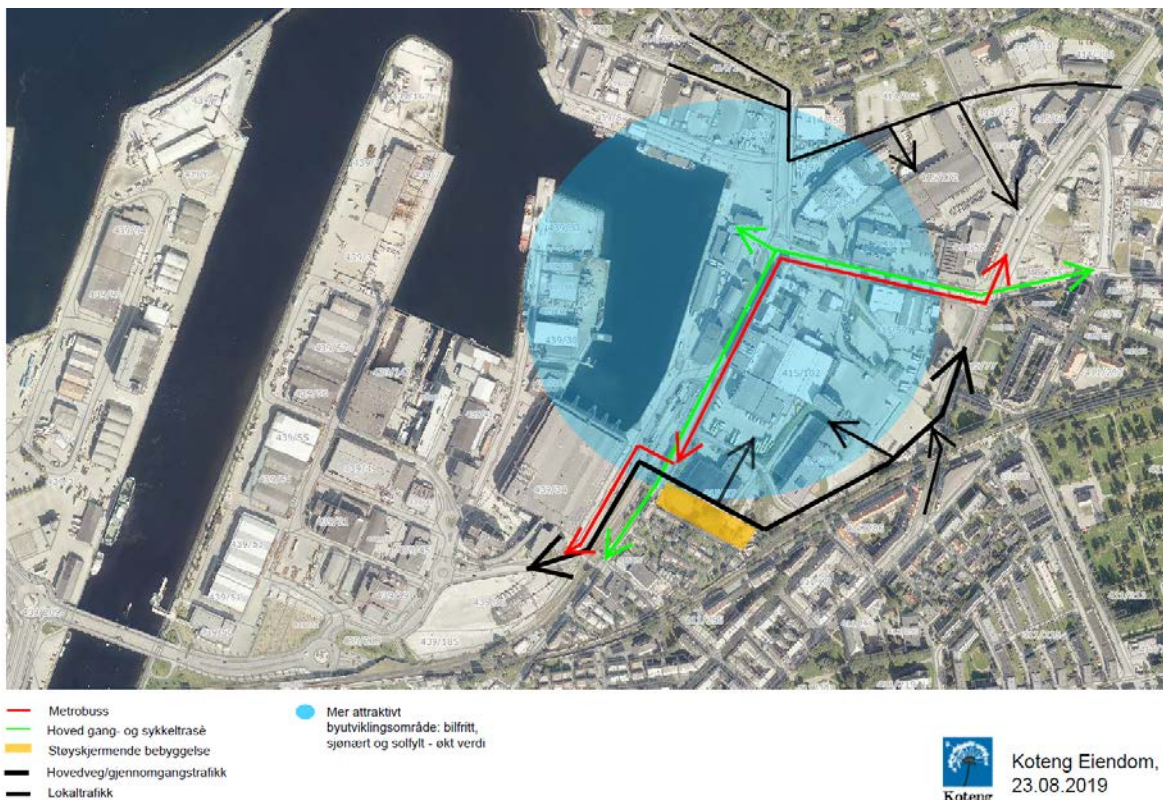
Det kan ikke være tvil om at et bilfritt område mot sjøen er en stor kvalitet som gir helt andre byutviklingsmuligheter enn om det skal være en gjennomfartsveg på kaikanten med minst 7 - 8000 biler i døgnet.

Men de store ambisjonene som kvalitetsprogrammet for Nyhavna legger opp til, syns vi det virker defensivt å ikke ta de grepene som må til for å sørge for at disse attraktive og sjønære områdene blir bilfrie. Det er fristende å sammenligne med Rådhusplassen i Oslo – før og etter at gjennomgangstrafikken ble fjernet. Vi vil også vise til Nedre Elvehavn, som er blitt en svært attraktivt og vellykket bydel fordi området er så godt som bilfritt, og potensialet i kontakten med vannet er utnyttet til fulle.



Et Kotengselskap

Skippergata 14, 7042 Trondheim, Telefon 73 80 22 20, E-post: koteng@koteng.no, www.koteng.no



Forslag til trafikksystem for området langs Strandvegkaia.

Vi tror området rundt det indre havnebassenget på Nyhavna har potensiale til å få de samme kvalitetene. Hele området med Kullkranpiren, Ladehammerkaia, Strandveikaia og Reina kan bli en attraksjon med havnebassenget som det viktigste byrommet, og et mangfold av servicefunksjoner og kulturtilbud omkring. Dette er viktig for alle som skal bo og arbeide på Nyhavna i framtiden, eksisterende beboere i nærområdet og, ikke minst, for flere tusen nye beboerne på Lilleby og Lade som får gangavstand til Nyhavna. I tillegg vil framkommeligheten for Metrobussen øke.

En omlegging av hovedvegen berører områder som ligger utenfor kommunedelplanen og med andre grunneiere. Det er imidlertid ikke et arealinngrep som er vesentlig større enn det et nytt gatenett i disse områdene uansett vil kreve. Etter vårt skjønn vil verdiene av eiendommene dessuten øke, spesielt for boligformål. Trafikkutredningen fra Sweco viser dessuten at en slik omlegging av hovedvegen er mulig å gjennomføre uten at vegen kommer i konflikt med eksisterende kontorbygg i Strandveien 43, og kostnadene med vegomleggingen blir i så fall vesentlig lavere enn det som framgår av saken.

Vi viser til vårt tidligere innspill, og ber igjen om at uttalelsen legges ved saken til politisk behandling.

Med vennlig hilsen

Ingrid Sætherø
Epost: ingrid@koteng.no
Mobil: +47 482 53 804



Et Kotengselskap