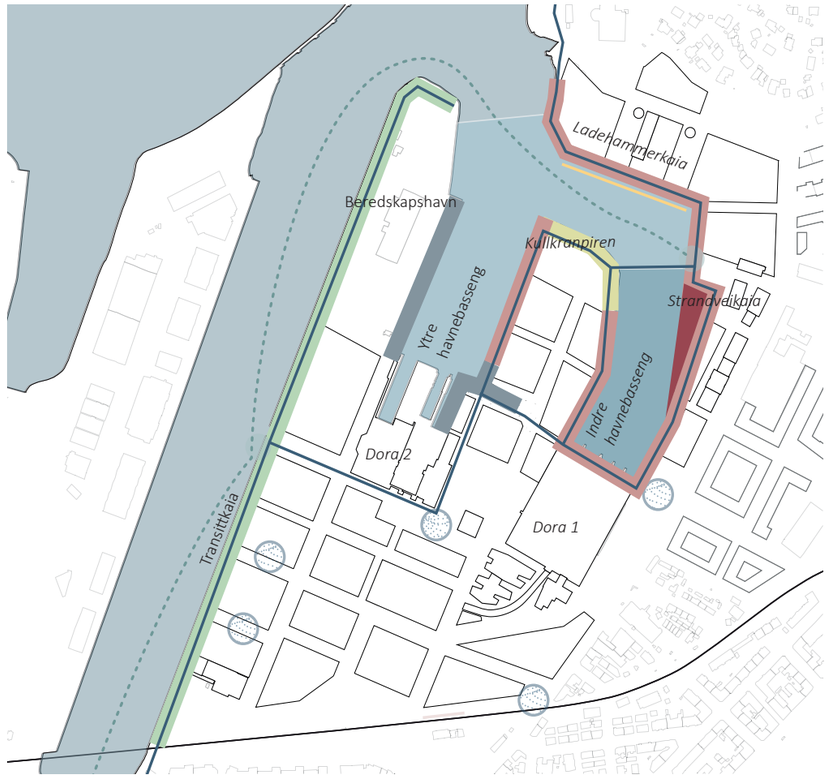
1. Foredle vannkanten for næring og opplevelser

Havnepromenaden og byrom langs vannkanten skal gi byens befolkning mange gode opplevelser ved fjorden og elva. Denne knytter Ila i vest til Ladestien i øst og vil være et løft for hele byen. God vannkvalitet skal opprettholdes slik at marine økosystem har gode livsvilkår. Kollektivtransport på vann er et potensiale som skal utredes nærmere.

Nyhavna har helt unike kvaliteter som gjør området attraktivt for næringer og forskningsmiljø knyttet til maritim-, marin-, havromsaktivitet og havnevirksomhet. Nyhavna skal vise vei for hvordan disse virksomhetene kan vokse parallelt med sentrumsutvikling og bidra til å berike både næringslivet og bylivet på Nyhavna.

Ilustrasjonen viser mulighet for havnebad på Strandveikai med havnebad og utsyn mot parken på Kullkranpiren. Illustrasjon: Skajaa, Urgent Agency og EFFEKT:



- Kaipromenaden
- Blågrønn kant
- Kaikant i drift
- Fjærekant
- Urban, indre kaikant
- Strandveikaia med sjøbad
- Mulig gjestehavn/husbåtbrygge
- Vannelement på torg

BLÅGRØNN KAIKANT: opparbeides med et hardt dekke for rekreativ ferdsel og opphold. Innslag av større felter med vegetasjon. Trær/paviljonger brukes for å skape et bedre mikroklima.

KAIKANT TIL DRIFT: her tilrettelegges det for næring og forskning knyttet til maritim-, marin-, havromsaktivitet. Tiltak utformes slik at aktiviteten er til berikelse for allmennheten.

URBAN KAIKANT: opparbeides med hardt dekke for rekreativ ferdsel, opphold og uteservering samtidig som kaifunksjon er ivaretatt. Det tilrettelegges for utadrettet virksomhet i tilgrensende bygg.Trær/paviljonger brukes for å skape et bedre mikroklima.

SJØBAD: et offentlig sjøbad som gir mulighet for bading og utsetting av kajakk.

FJÆREKANT: Tiltak skal gi mulighet for å komme tett på vannet. Dersom det er mulig skal det etableres en fjærekant.

SMÅBÅT- OG HUSBÅTHAVN: Kaikanten tilrettelegges for gjestehavn for småbåter og etablering av husbåthavn skal vurderes.

DET INDRE HAVNEBASSENGET: et åpent vannspeil tilrettelagt for rekreasjon og aktivitet og kunstinstallasjoner på vannflaten.

DET YTRE HAVNEBASSENGET: et aktivt vannspeil for havnevirksomhet, maritim-, marin- og havromsaktivitet og mulig gjestehavn.

1.1. Foredling av kaikant og havnebasseng for næring, FOU og havnevirksomhet

Nyhavna har en lang historie som havn og havnæringsområde. I dag er det fortsatt en betydelig virksomhet på Nyhavna relatert til havn og sjø.

Bydelens beliggenhet med enkelt tilgang til vann og fasiliteter gir gode forutsetninger for maritime nærings- og forskningsmiljøer. Dette er næringer i vekst. Transformasjonen skal legge til rette for at disse skal kunne videreutvikle sin virksomhet på Nyhavna parallelt og i samspill med at en urban sentrumsbydel vokser fram.

Virksomhetene tilfører arbeidsplasser, aktivitet og et mangfold til bydelen, samtidig som de gjensidig underbygger Nyhavnas identitet som et levende havneområde og Trondheims målsettinger om å være en internasjonal anerkjent teknologi- og kunnskapsby.

Kunnskapsgrunnlag for havnæringer og forskningsmiljø

Nyhavnas stedspesfikke kvaliteter gjør området attraktiv for næringer og forskningsmiljøer, i dag og i fremtiden. Dagens virksomheter innen havromsteknologi og maritim-, sjømat- og petroleumsnæringer har variert omfang og produksjonmetoder.

Noen er småskala industriaktører, andre fagmiljø er forsknings tunge og tilbyr tjenester og kompetanse. Det eksisterer også et innovasjonsmiljø rettet mot hav og det maritime, og en del oppstartsbedrifter. En del av bedriftene som søker mot Nyhavna er virksomheter som trenger enkel tilgang til vannet, fordi de utvikler produkter og tjenester som skal testes- og brukes på/under vannet. Til dette vil det være behov for tilgang med større kjøretøy og løfteanrettninger, som kan komme i konflikt med boligområder.

Kunnskapsgrunnlaget for maritime næringer har pekt på at aktørene innenfor havnæringene trenger:

- Areal til dagens og fremtidens virksomhet
- Test- og demonstrasjonsfasiliteter for kommersialisering av nye teknologier, tjenester og produkter
- Et samlende fysisk miljø med attraktive fellesarealer, møteplasser og identitet
- Tilgang til høyt utdannet arbeidskraft
- Nærhet til FoU-miljø

Trondheimsfjorden ble i 2016 det første området i verden regulert som testarena for autonome operasjoner, men tilgangen til vannflata er dårlig for de mindre bedriftene. Med Nyhavna direkte tilgang til testområdet i Trondheimsfjorden og havnebasseng er Nyhavna særlig godt egnet til å teste fartøy og løsninger på og under vann.

I tillegg til tilgang til vannflata, trenger disse aktørene også å være nær kompetansen de har behov for. Det vil si nærhet til FoU-miljøene i byen, og nærhet til arbeidsmarkedet. Både selskaper og FoU-aktørene mener at nærhet til sjøen, sentrum, testfasiliteter og nærheten til FoU-miljøet gjør Nyhavna til en unik lokasjon for å utvikle sin virksomhet og næringsaktivitet. Nærheten til sentrum øker bedriftens attraktivitet, forenkler rekrutteringsprosessen og tiltrekker seg kompetanse.

Kunnskapsgrunnlaget peker på at det ligger et stort potensial for fremtidig verdiskapning dersom aktørene får gode vilkår for utvikling og vekst og dersom de sambruker fasiliteter. Næringsutviklingen har mulighet til å utnytte fordelene ved å være lokalisert i et transformasjonsområde, med tilgang på store og relativt uprogrammerte arealer og en bygningsmasse som gir muligheter og fleksibilitet i en mellomperiode.

Havnæringer i en sentrumsbydel

Utviklingen av Nyhavna bør vise vei for hvordan rekreasjon, nærings- og maritim aktivitet og produksjon kan fungere i samspill og tilby nye opplevelse i byen. Det bør arbeides systematisk for å se på hvordan teknologiske løsninger og fysisk utforming kan tilrettelegge for sameksistens mellom urbant hverdagsliv, kulturell aktivitet, havnedrift og maritim- og næringsaktivitet. Det må samarbeides tett og tenkes nytt for å finne gode løsninger.

Nærheten til vann og kaikanter er viktig for de maritime næringene. Denne aktiviteten konsentreres i dokk-området nord for Dora 2 og i tilknytning til Trondheim Maritime senter, som bør være senter for maritim aktivitet på Nyhavna. Havnearealet på Transittkaia bør tas i bruk ved en eventuell utvidelse av slik aktivitet, og vil uansett kunne ha funksjon som temporært tilgjengelig areal for næringene i den grad dette ikke kommer i konflikt med havnefunksjonen. Deler av bygningsmassen på Nyhavna brukes ikke optimalt i dag, eksempelvis lager eller virksomheter som ikke har behov for nærhet til kaikanten. Transformasjonsprosessen gir grunnlag for en relokalisering av disse virksomhetene, og åpner muligheter for å tilrettelegge for temporær bruk i ledige lokaler i utbygginger i flere faser.

Kommunedelplanen for Nyhavna angir at alle kaikanter skal være tilgjengelige for offentligheten. Videre utvikling av maritim virksomhet langs kaikanten i delområde 4 må skje i henhold til gjeldende vedtak og eventuelle konfliktpunkter for offentlig tilgang til kaikanten langs Kullkranpiren må løses i detaljregulering av delområdene 4 og 6.

Det er avgjørende at tilrettelegging og etablering av areal og fasiliteter for næringene skjer i overensstemmelse med sentrumsformålet og bidrar til en bymessig utvikling av Nyhavna. Det er avgjørende at det ikke etableres "lukkede" og introverte bygg, men at alle tiltak på Nyhavna gir noe tilbake til byen både gjennom åpne fasader i første etasje som synliggjøring av aktiviteten, men også gjennom andre tiltak som kan gi merverdi for allmennheten og skape attraksjon i bydelen. Utvikling av næringene må skje med særlig hensyn til bo- og bykvalitet og hensyn til kulturminnene. Virksomhetenes aktivitet må ikke være til hinder for allmenn ferdsel, men bidra til å etablere trygge og attraktive miljø for gående og syklende.

Det foreslåtte utviklingsområdet for maritime næringer ligger tett på det unike kulturminne Dora 2. Bygningen har verneklasse A og har høy antikvarisk verdi. Dora 2 sine våte og tørrlagte dokker har en potensielt stor bruksverdi for de maritime næringene, samtidig som området har en stor opplevelsesverdi for allmennheten. Det ligger en stor verdi for både næringene og allmennheten at området forblir åpent. Kulturminnehensynet må legge føringer for alle tiltak på området. Alle tiltak skal utarbeides i samråd med Byantikvaren.

Havnevirksomhet

Trondheim har behov for en fungerende og bynær havn også i framtida. En sentrumsnær havn knytter Trondheim med verden, kan skape arbeidsplasser og bidra til det grønne skiftet.

Norddelen av Transittkaia skal fungere som en prosjekt- og beredskapshavn for mottak og lagring av gods, og vil ha en fortsatt viktig funksjon. Den vil være tilrettelagt for tungt-

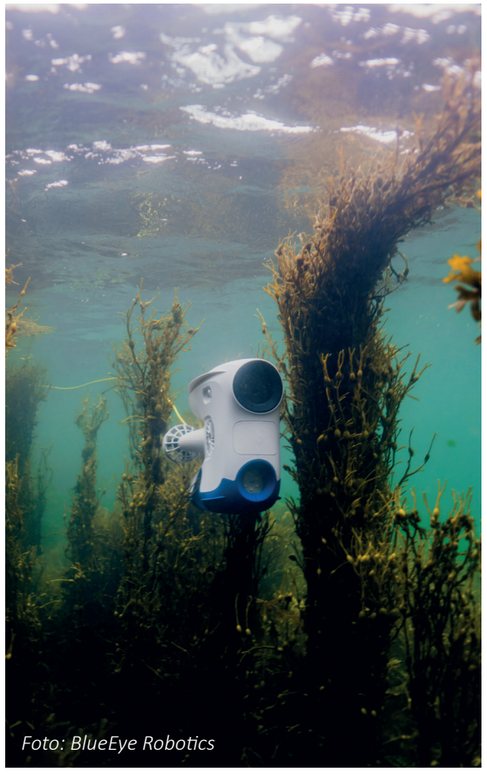


Foto: BlueEye Robotics

ransport, og sjøbasert transport kan bidra til at Nyhavna kan bygges med krav om nullutslippsanleggsplass.

Transittkaia er et stort areal med en spektakulær beliggenhet, som tidvis vil ligge ubrukt. Det bør undersøker om området kan tas i bruk midlertidig til større arrangement uten det kommer i konflikt med havnevirksomheten i utviklingsperioden av Nyhavna. Løsninger som "timesharehavn", eller en inndeling av havnearealet mellom lang og kort varslingstid for adkomst av gods, kan muliggjøre større grad av sambruk mellom havn og by.

Skip som legger til kai på Nyhavna vil fremover trenge tilgang til energi fra land. Energibehovet må derfor sees i sammenheng med det fremtidige energisystemet for å bidra til at Nyhavna blir en nullutslippsbydel.

Samtidig skal havnevirksomheten fungere sammen med en urban og levende bydel. Det er en utfordring å håndtere støy fra havnevirksomheten, og tungtrafikk til og fra Transittkaia på en forsvarlig måte. Det anbefales også at det utarbeides en faseplan for utbygging, der støyforholdene er en del av vurderingsgrunnlaget, slik at boliger kan tas i bruk mens det ennå er havne- og byggevirksomhet i området.

"

Utbyggingen vil legge press på de sjønære arealene. Det er viktig at kaikanter og sjøfronter holdes tilgjengelig og ikke privatiseres. Gang- og sykkeltraseene langs Nyhavnabassenget vil vli en berikelse for hele byen: denne nærheten til vannet er et viktig prinsipp i planen, og disse traseene vil bidra til å styrke sammenhengen mellom Nyhavna, de omkringliggende bydelene og sentrum.

Kommunedelplanen sikrer at denne kvaliteten ikke privatiseres, men kommer offentligheten til gode. Alle kaikanter skal være offentlig tilgjengelig, med unntak av kaikanten nord for Dora 2 og østsiden av Transittkaia.

Kommunedelplan for Nyhavna, 2016

Havnebassenget foran Dora 2 vil preges av havnevirksomheten på Transittkaia og maritime virksomheter rundt Trondheim Maritime Senter. Dette er et område av høy antikvarisk verdi. Kulturminnehensyn og områdets verdi for allmennheten skal legges til grunn for alle tiltak. Havnebassenget foran Dora 1 bevares som et åpent vannspeil for rekreasjon. Illustrasjon: Kommunedelplanen for Nyhavna

1.2. Mangfold av opplevelser og rekreasjonsmuligheter på og ved vannet

Kaikantene på Nyhavna skal være til glede for allmennheten, i tråd med kommunedelplanen for Nyhavna. En offentlig havnepromenade gir mulighet for å gå og sykle langs vannkanten. Havnepromenaden forbinder Ladestien og Midtbyrunden. Promenaden skal tilrettelegge for ulike møter med vannet og variere i bredde, funksjon og uttrykk. Havnepromenaden vil tidvis være værutsatt. Tilgrensende bygg og vegetasjon skal bidra til å skape gode mikroklimatiske soner langs promenaden.

Transittkaia sin vestside tilrettelegger for opphold og rekreativ ferdsel for gående og syklende. Denne delen av havnepromenaden bør opparbeides med hardt dekke med innslag av større grønne felt, tilrettelagt for opphold med trær og/eller mindre paviljonger som demper vind.

Kaikanten langs Ladehammerkaia, Kullkranpiren og Strandveikaia tilrettelegges for opphold, mulighet for å komme ned til vannet og for rekreativ ferdsel for gående og syklende. Langs Strandveikaia skal skissert deponi erstattes med et offentlig havnebad. Bygg langs havnepromenaden skal ha punkter med utadrettet virksomhet.

Det skal utarbeides et helhetlig designprogram for Havnepromenaden. Forbindelsen skal innarbeides i de enkelte delområde reguleringsplanene og sikres nødvendig opparbeidelse i forbindelse med tilliggende bebyggelse.

Kommunedelplanen begrenser muligheten for å etablere en småbåthavn, men en gjestehavn for private båter kan etableres lengst øst på Ladehammerkaia. Ladehammerkaia har også potensial for utvikling som husbåthavn.

Planlegging må hensynta dette i utforming av bebyggelse på land. Det vil være avgjørende for en utvikling av dette at det tilrettelegges for fasiliteter på land. En husbåthavn skal utformes slik at en unngår unødvendig privatisering av kaikanten. Løsninger for husbåthavn skal utredes nærmere i forbindelse med utarbeidelsen av designmanual for havnepromenaden.

"

Byen mangler tilknytning til havet. Nyhavna er en gyllen mulighet til å "demokratisere" havrommet. Bading, sjøliv, trivsel, trygghet.

Innbyggerinnspill, Hendelser på Nyhavna 2019

Havnebassengene

Havnebassenget foran Dora 1 rammes inn av Kullkranpiren i vest, Strandveikaia i øst og Ladehammerkaia i nord. Dette bassenget skal bevares som et åpent vannspeil og tilgrensende kaikanter skal tilrettelegges for opphold. I dette havnebassenget kan det etableres mindre, flytende installasjoner som har offentlig henvendelse eller øker forholdene for opphold og attraksjoner langs kaikanten.

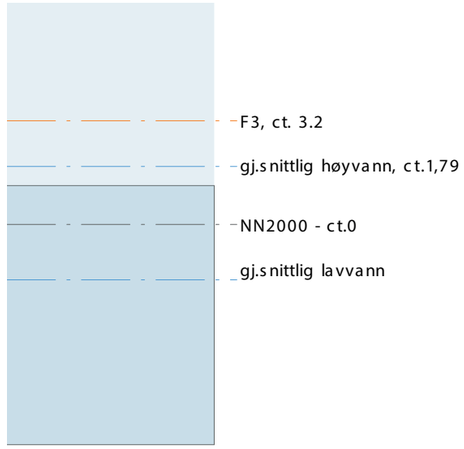
Havnebassenget foran Dora 2 rammes inn av Transittkaia med kaikant tilrettelagt for havnevirksomhet i vest, Kullkranpiren i øst og Dora 2 med dokkene i sør. Deler av kaikanten er avsatt til havneområde i sjø og kai. Nærheten til Trondheim Maritime Senter, og de spesielle dokkene gir gode vilkår for maritim virksomhet og næring. Vannrommet skal beholdes og utvikles som et aktivt vannspeil der det er mulig å tilrettelegge for det maritime næringsmiljøet og fortsatt havnevirksomhet. Denne aktiviteten har også en stor attraksjonsverdi for byen, noe som i størst mulig grad må tas hensyn til i videre tilrettelegging.

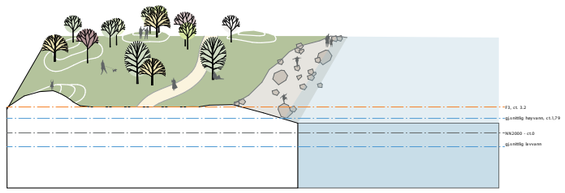
I videre prosess er det viktig å være oppmerksom på at aktivitet på sjø kan få konsekvenser for bruk av kaikanten også på land. Utforming og regulering av framtidig bruk av kaikantene må skje i tett dialog med Trondheim Havn som forvalter av havneloven.

Utforming av kaikanter

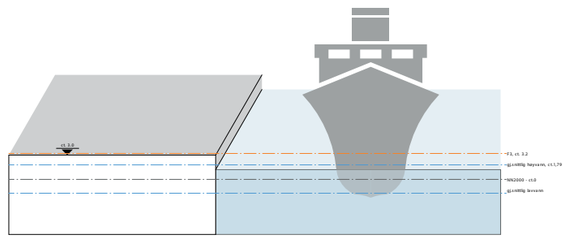
Kaikantene på Nyhavna opparbeides slik at de gir allmennhete tilgang til vannet og tilrettelegger for ulike opplevelser. Deler av kaikanten er særlig egnet for maritim virksomhet og skal tilrettelegges for dette.

Kaikantene skal samtidig beskytte Nyhavna mot havniåvstigning. Forventet havnivåstigning for 2100 er til kote + 3,2. Det er forelsått å etablere en kant på denne koten som følger hele kaikanten og utformes slik at den gir merverdi for havnepromenaden. Andre supplerende tiltak vil måtte utredes i videre arbeid. Det skal ogsåbygges inn mekanismer som gjør det mulig, noe frem i tid, å ta hensyn til havnivåstigning og ekstremhendelser frem til 2150., det innebærer å minimum ta høyde for at vannet i ekstremsituasjoner kan nå kote +4,0 meter.

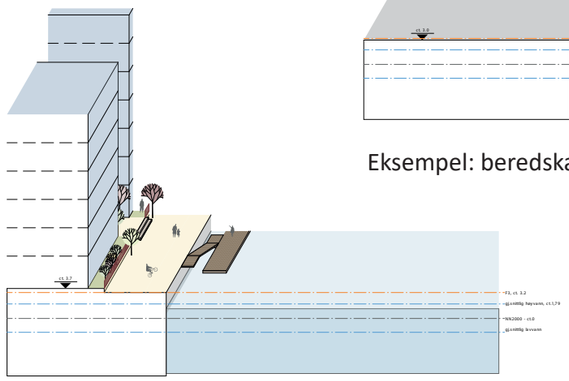




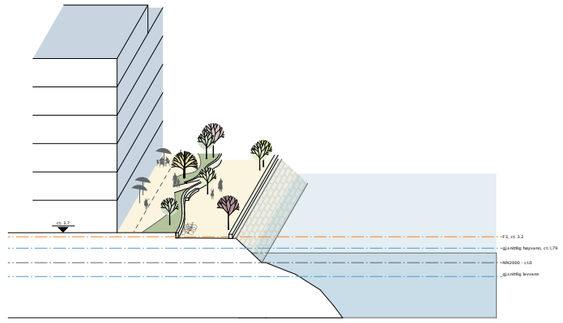
Eksempel: Kullkranparken



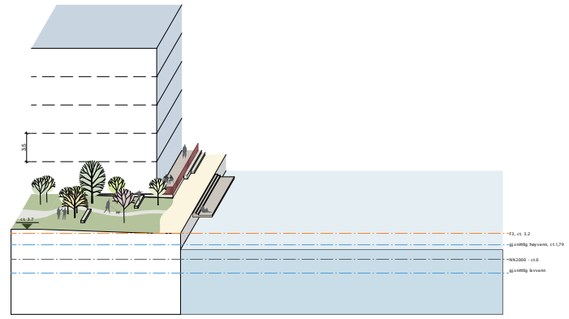
Eksempel: beredskapshavn på Transittkaia



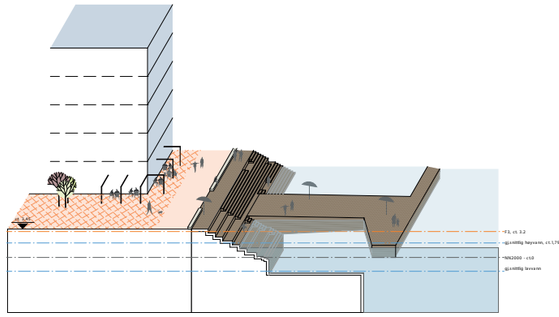
Eksempel: Kullkranpiren mot det ytre bassenget



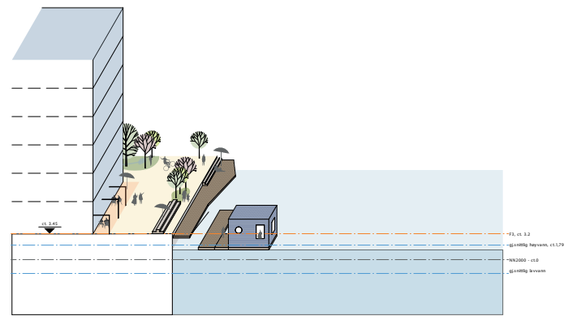
Eksempel: Transittkaia mot Nidelva



Eksempel: Kullkranpiren mot det indre bassenget

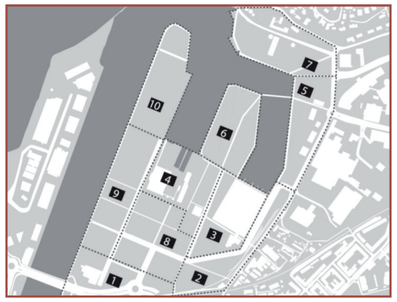


Eksempel: Strandveikaia



Eksempel: Ladehammerkai

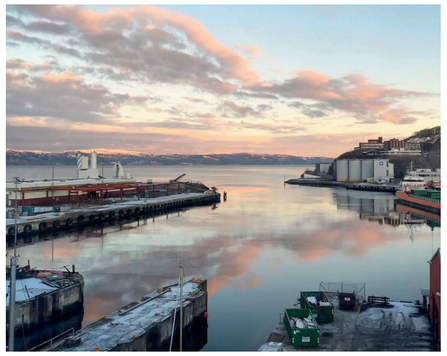
1. Foredle vannkanten for næring og opplevelser



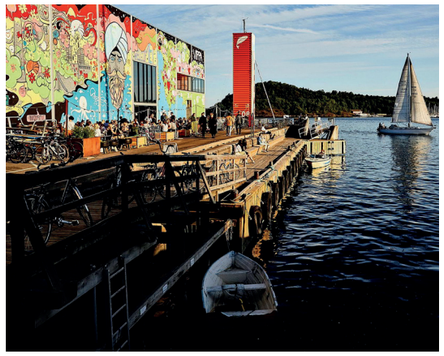
1.1. Foredling av vannkanten for næring og havnevirksomhet skal konsentreres i området nord for Trondheim maritime senter og på Transittkaia.	**Delmål**	**Delområde 4, 6 og 10**
1.1.1. Transittkaia skal utvikles til en arealeffektiv havn som tilrettelegger for fortsatt sjøtransport til Trondheim. Havnevirksomheten skal ikke forringe mulighetene for byutvikling på Nyhavna. Det skal sees på innovative og effektive støyreduserende tiltak.	Prosess som supplerer reguleringsplan	Delområde 10
1.1.2. Transittgata skal dimensjoneres for kjøretøy opptil 200 tonn og 72 meters lengde og for bæreevne BK15 klasse slik at tungtransport kan fraktes fra Transittkaia til RV 706.	Skal sikres i reguleringsplan	Delområde 8, 9 og 10
1.1.3. Maritime virksomheter skal ha gode utviklingsmuligheter nord for Trondheim Maritime senter. Dette skal skje innenfor rammene av sentrumsformål. Bygg og anlegg skal utformes slik at det bidrar til en bymessig utvikling av området og skal ikke i unødig grad legge begrensninger på fri allmenn ferdsel langs vannkanten .	Prosess som supplerer reguleringsplan	Delområde 4
1.1.4. Ett av delområdene bør defineres som en pilot for å undersøke samarbeidsformer, fysiske grep og avdekke styrker og svakheter i området knyttet til opplevelser og formidling av forskning og utviklingsprosjekter relatert til hav og havrom.	Prosess som supplerer reguleringsplan	Delområde 4, 6 og 10
1.2. Det skalvære et mangfold av opplevelser og rekreasjonsmuligheter på og ved vannet for allmennheten	**Delmål**	**Delområde 1, 2, 3, 4,5,6,7,9 og 10**
1.2.1. Det skal tidlig i transformasjonsprosessen gjøres tiltak som markerer en midlertidig havnepromenade. Tiltakene kal tilrettelegge for en trygg og attraktiv ferdsel for myke trafikanter.	Prosess som supplerer reguleringsplan	Delområde 1, 2, 3, 4,5,6,7,9 og 10
1.2.2. Et offentlig havnebad skal etableres på Strandveikaia. Det skal i videre planlegging sikres at vannspeilet i det indre havnebasseng kan tas i bruk til rekreasjon og aktivitet for allmennheten	Skal sikres i reguleringsplan	Delområde 5

1.2.3. En permanent havnepromenade skal opparbeides i henhold til designprogram for Havnepromenaden. Nødvendig opparbeidelse av Havnepromenaden skal sikres gjennom reguleringen av delområdene.	Skal sikres i reguleringsplan	Delområde 1, 2, 3, 4,5,6,7,9 og 10
1.2.2. Det skal utarbeides en designmanual for Havnepromenaden. Denne skal utrede mulighet for å etablere husbåthavn på Nyhavna. Designmanualen skal legges til grunn for detaljreguleringsplaner for delområde 10, 9, 7, 6, 5, 4, 3, 2 og 1. Designmanualen skal være godkjent av Trondheim kommune og skal foreligge før første detaljreguleringsplan for ovennevnte delområder vedtas.	Prosess som supplerer reguleringsplan	Delområde 1, 2, 3, 4,5,6,7,9 og 10
1.2.5. De offentlige rommene langs kaikanten skal utformes slik at de gir allmennheten tilgang til vannkanten og tilrettelegger ulike opplevelser ved og på vannet.	Skal sikres i reguleringsplan	Delområde 1, 2, 4, 5,6,7,9 og 10

Nyhavna har en lang kaikant. Det skal være en variasjon i møte mellom by og vann.



Transittkaia er beredskapshavn med kaianlegg på østsiden. Området ligger spektakulært til. Foto: Trondheim kommune.



Uteservering langs havnepromenaden, Vippa, Oslo. Arkitekt: Superunion. Foto: David B. Torch

Opparbeidet vannkant med grønn beplantning Hornsberg strandpark, Stockholm. Nyréns arkitektkontor. Foto: Mattias Hamrén

Kaikant tilrettelagt for marine virksomheter og fremtidens industri. Foto: Blueye Robotics.