

## Saksfremlegg

---

### Detaljregulering av Reina, r20180039, offentlig ettersyn

Arkivsak 20/72

---

#### **Kommunedirektørens forslag til vedtak:**

Bygningsrådet vedtar å avvise forslag til detaljregulering av Reina alternativ 1.

Planforslagets alternativ 1 er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Lund Hagem arkitekter AS, datert 22.04.2022, sist endret 30.03.2023, i bestemmelser sist endret 26.04.2023, og beskrevet i planbeskrivelse, sist endret 28.04.2023.

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Reina alternativ 2 ut til offentlig ettersyn.

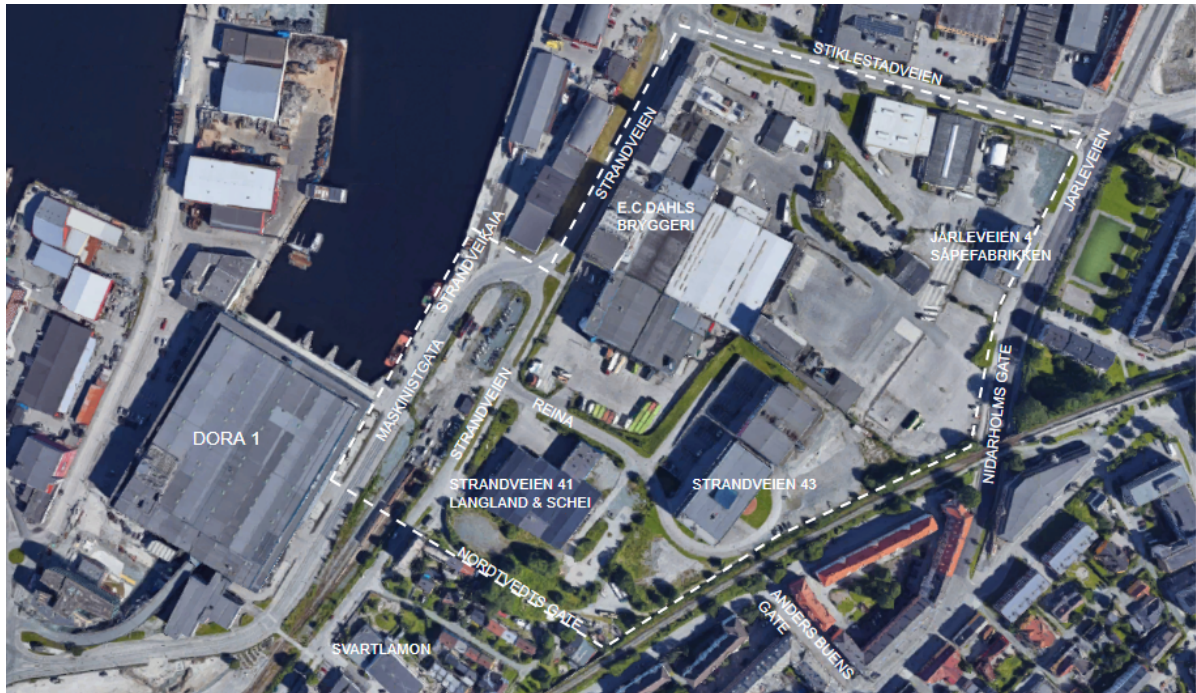
Planforslagets alternativ 2 er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune, datert 02.05.2023, i bestemmelser sist endret 02.05.2023, og beskrevet i den samme planbeskrivelse sist endret 02.05.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

#### **SAKSFRAMSTILLING**

##### **Saken gjelder**

Saken gjelder to alternative planforslag til Reina: Alternativ 1 er utarbeidet av Lund Hagem arkitekter, på vegne av forslagsstiller Bryggeribyen EC Dahls AS, Jarleveien 4 AS, Strandveien 43 AS og Strandveiutsikten AS. Komplette planforslag til alternativ 1 ble sendt inn 13.12.2022, og senere supplert slik at godkjent komplett planforslag forelå 18.04.2023. Alternativ 2 er utarbeidet av Kommunedirektøren. Reguleringsplanforslagene er utfyllende beskrevet i de vedlagte planbeskrivelsene.



Planområdet til Reina er vist med hvit, stiplet linje.

### Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for et bymessig boligstrøk med blandede funksjoner på Reina i Trondheim sentrum, like øst for Nyhavna.

De overordnede målsettingene ifølge det fastsatte planprogrammet er:

1. Planforslaget skal bygge opp under Reina som en moderne og attraktiv bydel som knytter seg godt til de omkringliggende områdene.
2. Planforslaget skal legge til rette for kulturformål og boliger.
3. Det skal legges til rette for attraktive byrom og en sammenhengende byutvikling fra Strandveikaia til Lilleby, og fra Stiklestadveien til Svartlamon. Dette skal oppnås gjennom etablering av sosiale møteplasser i byrommet - steder hvor folk vil være og omgås - som er godt koblet sammen med forbindelseslinjer som er lette å oppdage og som har kvaliteter og god universell utforming.
4. Planforslaget skal bidra til at målet om nullvekst for biltrafikk kan nås.
5. Det skal legges til rette for et bilfritt byliv og fotgjengervennlig gatestruktur.
6. Ny bebyggelse skal ha høy arkitektonisk kvalitet. Bebyggelsen skal spille på lag med eksisterende og planlagte boligområder i nærheten, samtidig som den tilfører området nye kvaliteter.
7. Bygningsmassen skal tilpasses terrenget slik at lukkede fasader mot byrom søkes unngått.
8. Planforslaget skal legge til rette for gående og syklende i planområdet og fra de omkringliggende områdene gjennom etablering av gode, trafiksikre og sammenhengende gang- og sykkelveger. Det bør fokuseres på å etablere gangveger, snarveger og traverser.
9. Planforslaget skal legge til rette for en variert befolknings sammensetning, herunder barnefamilier, gjennom blant annet å vurdere ulike boformer og leilighetstyper
10. Det skal legges til rette for en sammenheng i planområdets grønstruktur.



*En prinsipplan fulgte planprogrammet og viste hvordan planområdet knytter seg til omkringliggende områder, og hvordan veier, sykkel- og gangforbindelser, grønndrag og bebyggelsesstrukturer knyttes sammen. Gjennom planprosessen skulle behovet for og plassering av offentlige funksjoner avklares.*

### Bakgrunn

Reina skal endres til å bli et nytt sentrumsområde i Trondheim. Den korte avstanden til Midtbyen gjør at forholdene ligger veldig godt til rette for å utvikle Reina fra industri og bryggerivirksomhet til en ny del av Trondheim sentrum: Et bymessig område med innslag av små butikker og dagligvare, kontor og hotell og fortsatt produksjon av øl i E.C Dahls bryggeri. Målet er at Reina skal bli et tilnærmet bilfritt nabolag, og godt tilrettelagt for miljøvennlige reiser med stoppesteder for både metrobus og tog i nærområdet. Med alle sine kvaliteter har Reina et potensial til å bli et område for mange ulike beboere, også barnefamilier.

Området ligger like ved Nyhavna og er en viktig brikke i den store boligutbyggingen som startet med Lilleby, fortsatte med reguleringen langs Ladebekken, og som skal fortsette med sentrumsområdene Reina, Jarlheimssletta, Fridheimkvartalet og selve Nyhavna. Reina, Jarlheimssletta, Fridheimkvartalet og Nyhavna er arealer satt av til byggesone 1 i forslaget til ny kommuneplanens arealdel. Det betyr at områdene ikke skal være rene boligområder, men nye, urbane sentrumsbydeler. Trondheim kommune må derfor se alle planene i dette viktige området i sammenheng, og sørge for at de ulike planforslagene til sammen sikrer en variert, mangfoldig bymessig sentrumsutvikling.

Reina er et stort område som er preget av å ha vært en enklave i byen i lang tid. Det er få eksisterende bygninger og bymessige strukturer i området. Når dette skal endres til et bymessig område må nye strukturer etableres og de bygningene som skal beholdes, eller vurderes beholdt, ingå i den samlede nye bebyggelsen på en god måte. Dette har vært en viktig premiss for planarbeidet.

## TRONDHEIM KOMMUNE

### Tidligere vedtak og planpremisser

Til grunn for planarbeidet ligger en hel rekke politiske vedtak og premisser.

#### Avvik fra næringsformålet i gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA)

Reina er i gjeldende kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024 vist med arealformålet næringsbebyggelse. Planen er i strid med KPA. Derfor ble det stilt krav om planprogram og konsekvensutredning. Krav om planprogram og konsekvensutredning skulle også sikre utarbeidelse av de utredningene som trengtes for å se området i et stort nok perspektiv. Kommunedirektøren vurderte at planen kunne være en detaljreguleringsplan i stedet for en områdeplan.

#### Planprogram for detaljregulering av Reina, fastsatt i bygningsrådet 23.10.2018 i sak 220/18

Premisser i det fastsatte planprogrammet er:

1. Det skal settes av tilstrekkelig areal for å dekke behovene til Nye E.C. Dahls Bryggeri.
2. Det skal legges til rette for metrobusstrasé og stasjoner i samråd med plan for metrobuss.
3. Det skal settes av areal til offentlige tjenester og idrett tilsvarende minst det behovet området selv skaper og eventuelt også behov som har oppstått på grunn av underdekning i nærområdene.
4. Det skal legges til rette for ekspressykkelveg fra Pirbrua til Ranheim langs jernbanen, med tilknytning til hovedsykkelvegnett i Strandveien.
5. Planforslaget skal ikke være til hinder for utbygging av dobbeltsporet jernbane.
6. Verneverdige bygninger tilhørende E.C. Dahls bryggerivirksomhet og Jarleveien 4 skal bevares.
7. Første etasje mot Strandveien og Stiklestadveien skal ha utadrettet virksomhet.
8. Bebyggelsen lengst sør skal tilpasse seg den tilliggende bebyggelsen på Svartlamon.
9. Reguleringsplanen skal gi rom for både rivning og bevaring/integrering av kontorbygget i Strandveien 43.

#### Behov for areal til offentlige tjenester og idrett i områdene Nyhavna, Reina og Jarlheimsletta, vedtatt i formannskapetets møte 22.01.2019 i sak 8/19

Disse punktene angår Reina:

1. Kommunens investeringer bør bygge opp under byutvikling som styrker målet om nullvekst i biltrafikk. I områdene Nyhavna, Reina og Jarlheimsletta må det sikres areal til offentlige tjenester og idrett, slik at områdene blir attraktive også for barnefamilier.
2. Det skal sikres tomter for fire barnehager på Nyhavna, en til to på Reina og en på Jarlheimsletta.
3. Det skal sikres tomt til barneskole med idrettshall og sjuerbane. Alternativt kan tomta brukes til helse- og velferdssenter.
4. Det skal tilrettelegges for både organisert og uorganisert idrett og nærmiljøanlegg i detaljplanleggingen av områdene.

Avklaring av at det ikke skulle være skole på Reina kom i formannskapetets møte 16.02.2021 i sak 22/21 Skolestruktur Lilleby-Lade - føringer for videre planlegging. Formannskapet vedtok at alternativene 1 og 4 i saksframlegget skulle legges til grunn for videre utvikling av skolestrukturen i området Lilleby-Lade. I alternativene inngikk Lilleby skole, Lade skole,

## TRONDHEIM KOMMUNE

kommunens skoletomt i Lilleby-området, "Smelteverket", det tidligere skoleanlegget på Ringve og en framtidig skoletomt på Nyhavna.

I bystyrets møte 16.06.2021 i sak 98/21 Valg av metrobusstrasé over Nyhavna ble det vedtatt at avkjørselsmuligheter til Stiklestadveien skulle sikres:

*4. Metrobusstraseen skal ikke legge hindringer for eksisterende næringsvirksomhet på E. C. Dahls Bryggeri AS og Jarleveien 4. Virksomhetenes adkomst fra avkjørsel i Stiklestadvegen må sikres og bryggeriets behov for nødvendig uteområde og snuareal for trailertransport av tilsatsvarer og produkter skal ivaretas.*

Dette vedtaket kan ikke nødvendigvis bli stående, ettersom det kan være mostridende med fremkommelighet for metrobussen, sikre løsninger for syklister i Stiklestadveien og plassering av holdeplass for metrobuss i Stiklestadveien. Kommunedirektørens forslag viser at eksisterende næringsvirksomhet på E.C. Dahls bryggeri AS og Jarleveien 4 fint kan ivareta sitt behov for tilkjøring og trailertransport av tilsatsvarer og produkter gjennom en samlet adkomst fra Maskinistgata, samlokalisert med annen transport inn og ut fra Reina. Planlegging av selve metrobusstraseen over Nyhavna startet opp gjennom detaljregulering av Fv 6668, Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien, som varslet oppstart 27.06.2022.

Plan for offentlige tjenester i planperioden 2022-2060 ble vedtatt i bystyrets møte 17.11.2022

(...)

3. Bystyret vil presisere følgende punkter:

3.1. Lokalisering av offentlig tjenester skal bidra til bærekraftig byutvikling, slik at Trondheim blir et godt sted å leve. Etablering i sentrumsområder og lokale sentrum skal prioriteres.

3.2. I utbyggings- og transformasjonsområder, som skal detaljreguleres, skal det som hovedregel settes av areal til offentlige tjenester, idrett og kultur tilsvarende minst det behovet området selv skaper. Behov som har oppstått på grunn av underdekning i nærområdene skal også vurderes.

3.3. Bygninger og anlegg for offentlige tjenester skal ha en arealeffektiv utnytting, og samlokalisering og sambruk av areal skal vurderes i alle prosjekter.

Kvalitetsprogram for Nyhavna ble vedtatt i bystyrets møte 19.05.2022

Ettersom deler av planområdet ligger i det som er kommunedelplan (KDP) for Nyhavna, har også bestemmelsene i KDP Nyhavna og vedtaket om kvalitetsprogrammet betydning for arealbruken i detaljreguleringen av Reina. I bestemmelsene til KDP Nyhavna § 3.2 står det at Kvalitetsprogram for Nyhavna skal legges til grunn for hvordan arealene skal benyttes og utvikles.



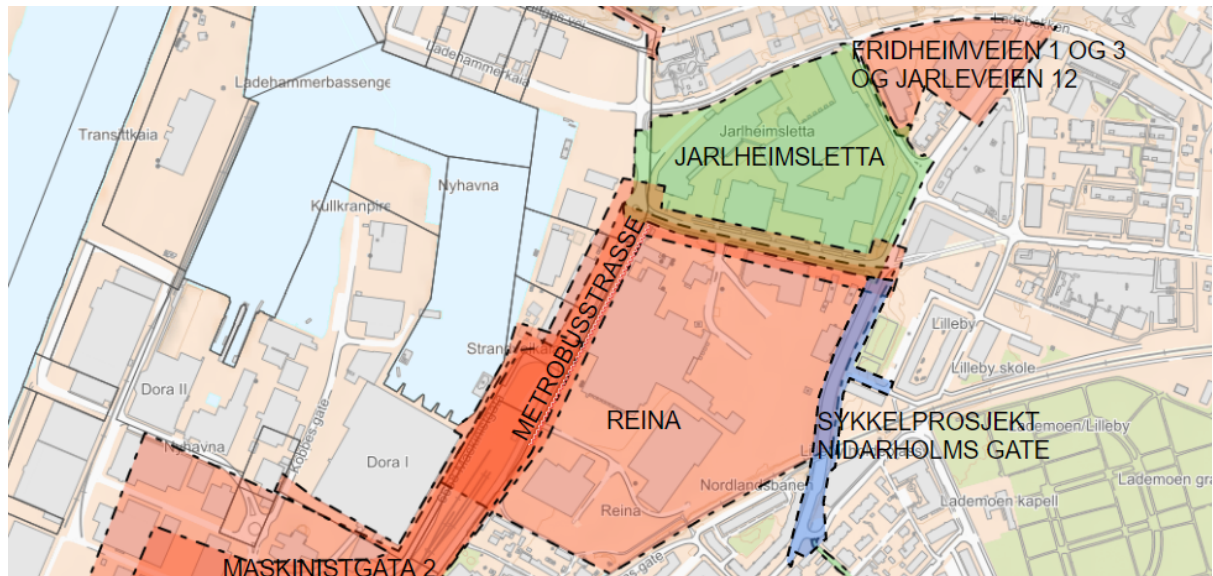
Til venstre: Planområdet til Reina inn i kommunedelplan for Nyhavna vist med blå strek. Til høyre: Planområdet til Reina vist med blå strek i kartet til Kvalitetsprogram for Nyhavna. Mulig bebyggelse langs kaikanten er angitt med fire lameller.

Jernbaneparken har disse føringene i Kvalitetsprogram for Nyhavna:

*Jernbaneparken opparbeides i sør som en grønn park med innslag av harde flater for gjennomgående ferdsel og gode forhold for opphold. I nord etableres et torg inn mot nødvendige trafikkareal ved kobling mellom Strandveien, Reina og Maskinistgata. Utforming skal ivareta gode forhold for opphold, fremkommelighet og orienterbarhet for gående mellom parken og havnebassenget og tiliggende forbindelser. Torget opparbeides med hard flate med innslag av grønne elementer og skal ivareta tiltak for vannfordrøyning.*

#### Planforslagets forhold til nærliggende planer og planarbeid

- Planlegging av metrobusstraseen startet opp med detaljregulering av Fv 6668, Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien 27.06.2022.
- Jarlheimsletta har vært på høring, men har fått flere innsigelser som ennå ikke er løst. Planen har betydning for tverrsnittet i Stiklestadveien.
- Planlegging av delområde 2 i Nyhavna, detaljregulering av Maskinistgata 2, gnr/bnr 439/36, 439/185, 439/86 m.fl., hadde oppstart 07.10.2021. Dette planområdet overlapper planområdet til Reina.
- Planlegging av Fridheimveien 1 og 3 og Jarleveien 12 hadde oppstart 28.06.2022. Denne planen har ingen direkte påvirkning, men trafikken derfra vil ha konsekvenser for utforming av metrobusstraseen. MoS har et sykkelprosjekt i Nidarholms gate med nytt gatetverrsnitt med to kjørefelt og vegetasjonsbelte.
- Lilleby skole-Strandveien. Hovedsykkellrute, ble vedtatt 08.12.2022. Planen for Reina er koordinert med planen for hovedsykkellruta. Den delen som gjelder Reina, er innlemmet i plankartet.

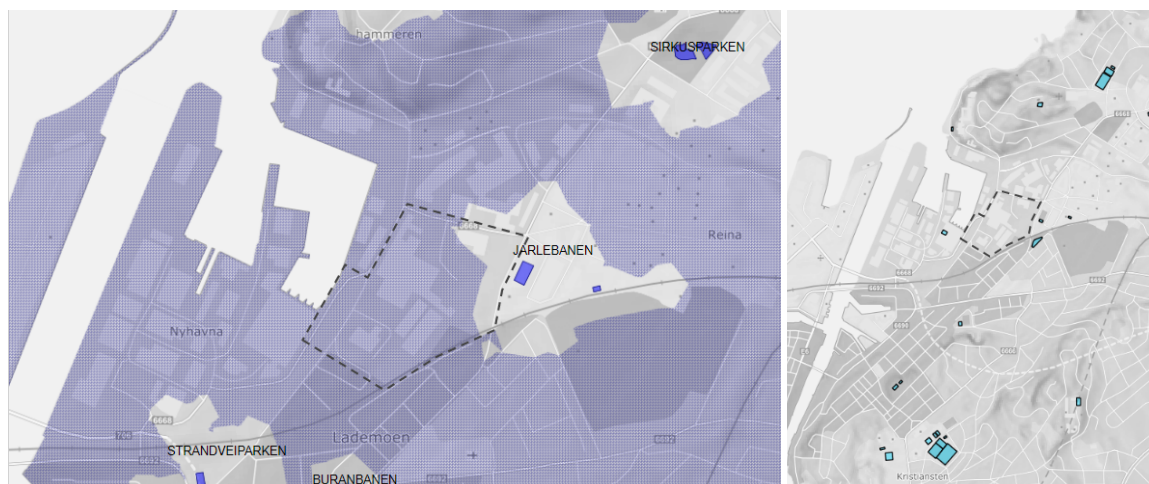


Oversikt over pågående planer i nærområdet til Reina.

## Utfordringer planforslaget må løse

### Arealer til nærmiljøanlegg, idrett og barnehage

Den største utfordringen i planen har vært å finne gode plasseringer på offentlig areal og knytte disse til forbindelser som gjør dem tilgjengelige for alle. Med park, nærmiljøanlegg og idrett, kan planen legge til rette for møteplass mellom de eksisterende og de nye byområdene. Et viktig premiss i fastsatt planprogram for detaljreguleringen og vedtatte planer om offentlige tjenester i området er at det skal settes av areal til offentlige tjenester og idrett tilsvarende minst det behovet området selv skaper. Eventuelt også behov som har oppstått på grunn av underdekning i nærområdene. Det er gjennom oppstartsfasen av områdesatsingene avdekket at det er et stort behov for arealer til både organisert og uorganisert aktivitet og idrettsareal i bydelen i dag. Kommunedirektøren har derfor stilt krav om park med nærmiljøanlegg på 5,2 dekar og en idrettsflate tilsvarende en sjuerbane på 2,8 dekar i denne planen, i tråd med *Plan for areal til offentlige tjenester (PAOT)*.



Til venstre: Underdekningskart for nærmiljøanlegg og de nærmiljøanlegg som ligger i området med planområdet stiplet inn. Fiolett felt viser der det er mer enn 200 meter til nærmiljøanlegg. Til høyre: Planområdet ligger midt mellom anleggene ved Lade skole og

## TRONDHEIM KOMMUNE

*Rosenborg, brukt henholdsvis av Trygg Lade og Trond IL. Barn på Lademoen og i de nye boligområdene sokner ikke til noen av disse.*

Kommunedirektøren har vurdert dette som en forutsetning for planleggingen på Reina, og mener Trondheim kommune har gitt stor forutsigbarhet for disse kravene til prosessen. *Plan for areal til offentlige tjenester* omtaler ikke grønnstruktur, kun idrett. Grønnstruktur omtales i [Plan for friluftsliv og grønne områder](#).

Tydelige offentlige arealer for allmennheten, som ligger langs godt definerte forbindelser for myke trafikanter, kan bidra til bedre levekår for beboerne i et større område, fra Lademoen til Nyhavna. Idrett kan bidra til å bygge broer mellom mennesker fra ulike samfunnslag og kulturer, og bidra til å øke forståelsen og respekten for ulike grupper. Gjennom en ny idrettsflate kan flere barn og unge møtes på tvers av bydelen. Dette er viktig for å skape sterke fellesskap. Ved å legge et slikt anlegg sentralt mellom nåværende boligområde på Lademoen og den nye boligmassen kan man skape en unik mulighet for samspill og relasjoner mellom etablerte beboere og de som skal flytte inn i de nye boligene som bygges, noe som også vil ha betydning i områdesatsinga (La' mosatsinga).

Det høye antallet boliger utløser også et krav om to åtte-avdelings barnehager, med hver sitt uteareal på cirka 3,5 dekar. Retningsgivende forholdstall er 0,15 barnehageplasser per bolig.

### *Gode og stabile nabolag*

Kommunedirektøren mener at for å få til gode nabolag, der også barnefamilier kan bo og trives, er det viktig å legge til rette for tilstrekkelig privat uteareal med sol i gårdsrommene. Det er også viktig med sol på det som oppleves som nærliggende, privat uteoppholdsareal. Det må også sikres boliger i ulik størrelse med god boligkvalitet. Dette er viktig for folkehelsen og er et krav fra Statsforvalteren. I rapporten [Barn i byen. Gode oppvekstmiljøer for barn i sentrale bydeler i Trondheim](#), utarbeidet av Sintef etter initiativ fra Trondheim kommune, anbefaler Sintef å styrke og videreutvikle de eksisterende områdene i byen der det bor barn i dag. I dag bor det mange barn på Svartlamon og rundt Lilleby skole. Forskningen viser at oppvekstmiljøene kan styrkes i disse områdene, gjennom å tilrettelegge for supplerende tilbud og kvaliteter.

Bydelen har i dag lav bostabilitet, så mange som 25 prosent av beboerne flytter årlig. Nye boliger bør bidra til å motvirke dette, og gi et botilbud som bydelen mangler. I en plan med så mange boliger som Reina er det gode muligheter for å oppnå en god variasjon av boligtyper. I en bydel som allerede har en opphopning av små boliger og mangel på familieboliger er dette særlig viktig. Notat om planforslagenes forhold til områdesatsinga (La' mosatsinga) er lagt ved som et eget vedlegg.

### *Barrierer*

Reina er også et område som er omgitt av barrierer, både veianlegg og jernbane, som gir dårlig tilgjengelighet inn i og gjennom området. Spesielt er jernbanelinja på fylling, med små og trange underganger, en barriere mellom Lademoen, Nyhavna og Trondheimsfjorden. En viktig utfordring i planområdet er å skape gode nok forbindelser til omkringliggende byområder.



## TRONDHEIM KOMMUNE

De største barrierene som avsondrer Reina fra omkringliggende byområder er jernbanefyllingen i sørøst. Veiene Maskinistgata, Stiklestadveien og Jarleveien er også barrierer inn til området. Det skal gå mye trafikk i disse gatene, spesielt i metrobusstraseen, men med en bedre utforming og med et annet gatetverrsnitt enn i dag, har de mulighet til å bli mer samlende byrom enn barrierer. Det vil være viktig å planlegge for flere fotgjengerkryssinger i disse gatene.

Under jernbanefyllingen er det i dag en lang og trang undergang inn til planområdet fra Lademoen, fra Anders Buens gate. Dette er en svært viktig forbindelse for at hele Lademoen kan få tilkomst til offentlige arealer på Reina, Nyhavna og sjøkanten. Undergangen er også den viktigste forbindelsen til friområdene Ladestien, Nidelvkorridoren og Brattøra, som igjen gir tilkomst til marka. Også dette vil ha betydning for områdesatsinga (La' mosatsinga).



Til venstre: Kommunedirektøren utarbeidet en stedsanalyse og et anbefalingskart i starten av planprosessen, siste versjon datert 24.10.2019. Den viser hvor Kommunedirektøren anbefaler forbindelser (blå strek), gatestrøk (gul strek) og grønnstruktur (grønn strek) på Reina og i andre pågående planer rundt. Planområdet for Reina er vist med sort strek. Til høyre: Trange eksisterende underganger under fyllingen, en ved Reina og to i nærheten. Gul strek viser innregulert undergang som ikke er gjennomført, blå er veier under bruer.

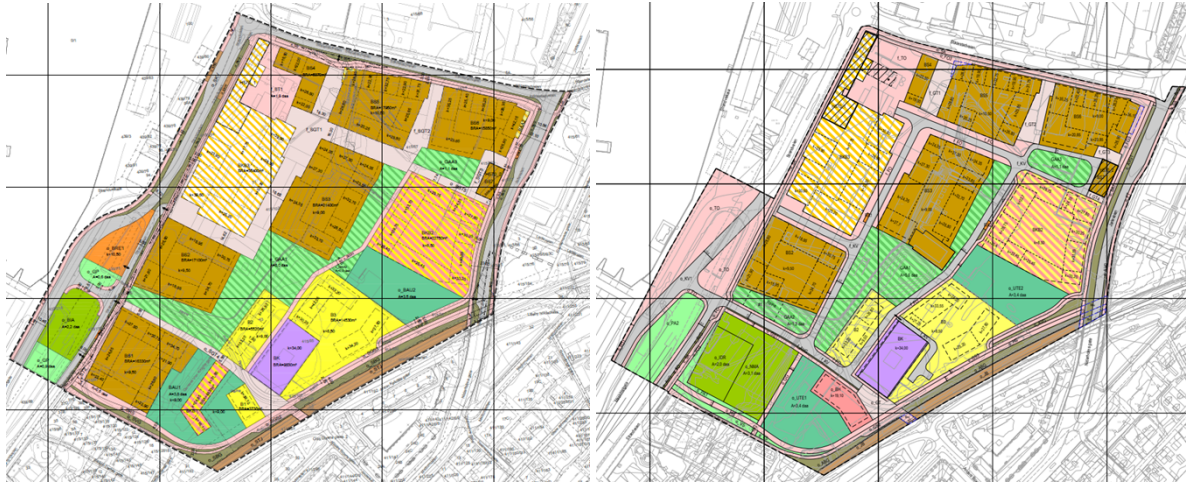
### Beskrivelse av de alternative planforslagene

Det har vært uenighet mellom forslagsstiller og Kommunedirektøren om hvordan Reina skal utformes for å skape et bymessig og attraktivt område tilrettelagt for mange ulike beboere, også barnefamilier. Forslagsstillerens alternativ er ikke i tråd med *Plan for areal til offentlige tjenester (PAOT)*. Forslagsstiller har ikke vært villig til å endre på planforslaget for å imøtekomme Kommunedirektøren anbefaling.

Kommunedirektøren har derfor benyttet seg av muligheten til å utarbeide et alternativ i tråd med plan- og bygningslovens § 12-11, for å få belyst saken på en best mulig måte gjennom høringsprosessen. Alternativ 2 er utarbeidet av Kommunedirektøren, og inneholder løsninger på de utfordringer Kommunedirektøren har bedt forslagsstiller om å løse, som ikke er tilfredsstillende løst i alternativet deres. Begge alternativene er beskrevet i hver sin planbeskrivelse. Alternativ 2 bygger på alternativ 1, og har mange like løsninger

## TRONDHEIM KOMMUNE

med alternativ 1. Planbeskrivelsen for alternativ 2 beskriver derfor bare avvikene. Planbeskrivelsen for alternativ 1 er uendret av Kommunedirektøren. Under er alternativene beskrevet i korte trekk.



*To forslag til plankart: Forslagsstillers alternativ 1 til venstre. Kommunedirektørens alternativ 2 til høyre.*

### *Forslagsstillers alternativ 1*

Planforslaget legger til rette for cirka 193 000 kvadratmeter bruksareal hvorav 20 000 kvadratmeter kontor og tjenesteyting beholdes i de eksisterende bygningene *Bryggeriet*, som inneholder bryggeri, restaurant og selskapslokaler, kontorbygget Strandveien 43 og Jarleveien 4.

I bestemmelsene er det gitt at maksimalt 135 600 kvm kan brukes til boliger og at det skal etableres minimum 1600 boliger. Forslagsstiller mener det er plass til rundt 1800 boliger. Det er vist tilstrekkelig uteareal for boligene i gårdsrom og på takterrasser, på offentlig grønnstruktur og på uteareal til offentlig barnehage, men mye av arealet i gårdsrommene ligger i skyggen.

Det er ikke sikret et minimum areal av andre formål enn boliger, men planen tillater cirka 60 000 kvadratmeter til annet enn boliger. I sentrumsformål inngår blant annet dagligvarebutikk, tjenesteyting, kontor og hotell.

Bebyggelsen er organisert i åtte kvartaler av varierende størrelse, samt fire enkeltstående bygninger. Blokkene har ulike høyder, med hovedtyngden på fem-åtte etasjer og seks høyere bygg på ti og elleve etasjer. Det er sikret at førsteetasjer ut mot omkringliggende gater skal brukes til utadrettede funksjoner, men ikke hvor mye. Det er planlagt en miks av ulike størrelser på boligene. Det er tillatt at ensidige boliger ligger mot øst, men ikke mot nord, da må de ha lys inn fra annen himmelretning i tillegg. Mange ensidig belyste boenheter ligger mot nord og øst og i tillegg i rød og gul støysone. Det er kun sikret at boligene får tilstrekkelig dagslys, ikke sollys.

Det er planlagt to åtte-avdelings barnehager, begge integrert i store boligbygg. Bryggerivirksomhet er mulig å videreføre, men ikke sikret. Kontorbygg i Strandveien 43 og Såpefabrikken er planlagt beholdt. Bygningene til Aktiebryggeriet er også planlagt beholdt, men pipen er planlagt revet.

## TRONDHEIM KOMMUNE

Det er planlagt en offentlig grønnstruktur som inneholder nærmiljøanlegg inne i boligområdet, mellom kvartalene. En idrettsbane er foreslått lagt til området mellom Strandveien og Maskinistgata, som i kommunedelplan for Nyhavna er regulert til friområde. Det er planlagt fem adkomster fra omkringliggende offentlige gater til parkeringskjeller og til et internt nett av kjørbare gangveier. Renovasjon er planlagt løst i offentlig vei. En sentral for avfallssug er plassert mellom Strandveien og Maskinistgata, men kan alternativt plasseres i sokkelen til et av kvartalene.

### *Kommunedirektørens alternativ 2*

Planforslaget har justert ned høyden på en del av bygningene og fjernet noen bygg for å få bedre solforhold i gårdsrommene, for å tilpasse bebyggelseshøyden bedre til kulturminner og for å ta hensyn til bylandskapet og eksisterende landemerker. For å få plass til et nærmiljøanlegg og idrettsflate utenfor boligområdet, har ett kvartal og to frittstående blokker blitt erstattet med offentlig areal. Dette kvartalet og blokkene utgjør i seg selv en reduksjon på 23 000 kvadratmeter sammenlignet med alternativ 1. Totalt areal avsatt til bolig er cirka 110 000 kvadratmeter.

Det er lagt opp til at alle boliger i rød og gul støysone tilfredsstiller kravene til stille side. Bortsett fra noen få leiligheter i hjørnene på kvartalene i rød og gul støysone, som må ha dempet fasade. Det foreslås også at andreetasjer mot Stiklestadveien reguleres som kontor da dette er areal som lettere kan innpasses med de lys-, lyd- og luftforhold som vil være situasjonsbetegnende i Stiklestadveien i fremtiden. Alle ensidig belyste boliger vender mot vest eller sør, men bestemmelsene åpner for at de også kan ligge mot øst og nord om de også får lys inn fra en annen himmelretning, som vist i eksempel under, forutsatt at de ikke ligger i gul eller rød støysone.



*Plantegning som passer til ett- eller toroms ensidig belyste leiligheter, som gir lys inn fra to himmelretninger til venstre. Til høyre er effekten vist innenfra, her fra Vestersøhus i København.*

### **Beskrivelse av tema i planforslagenes alternativ**

#### *Nærmiljøanlegg og idrett*

I forslagsstillers alternativ er det lagt opp til en offentlig grønnstruktur med aktivitetssoner mellom kvartalene for å løse kravet til nærmiljøanlegg. Kommunedirektøren ønsker ikke offentlig areal så tett integrert inn i et privat boligområde fordi det gir store begrensninger på bruken. Det gir vanskeligere drift og det blir utydelig om dette er offentlig areal eller privat for boligene.

## TRONDHEIM KOMMUNE

Kommunedirektøren har i sitt alternativ planlagt en offentlig grønstruktur som inneholder nærmiljøanlegg, sammen med idrettbane (sjuer- eller nierbane) og en av de to barnehagene langs en tydelig og offentlig akse mellom Lademoen og havnebasenget foran Dora 1. Aksen er en offentlig øst-/vestforbindelse helt sør i planområdet, som ender opp i friområdet Jernbaneparken fastsatt i KDP Nyhavna og videre beskrevet i Kvalitetsprogram for Nyhavna, som også kan inneholde noe nærmiljøanlegg. Her vil den ligge som et tilgjengelig knutepunkt mellom ny og eksisterende bebyggelse. Nærmiljøanlegget vil da knytte seg på tilliggende uteoppholdsareal for nye boliger på Reina og de offentlige friarealene planlagt for Nyhavna. Anlegget vil også være godt synlig og godt tilgjengelig for offentligheten i aksen mellom Lademoen og Nyhavna.

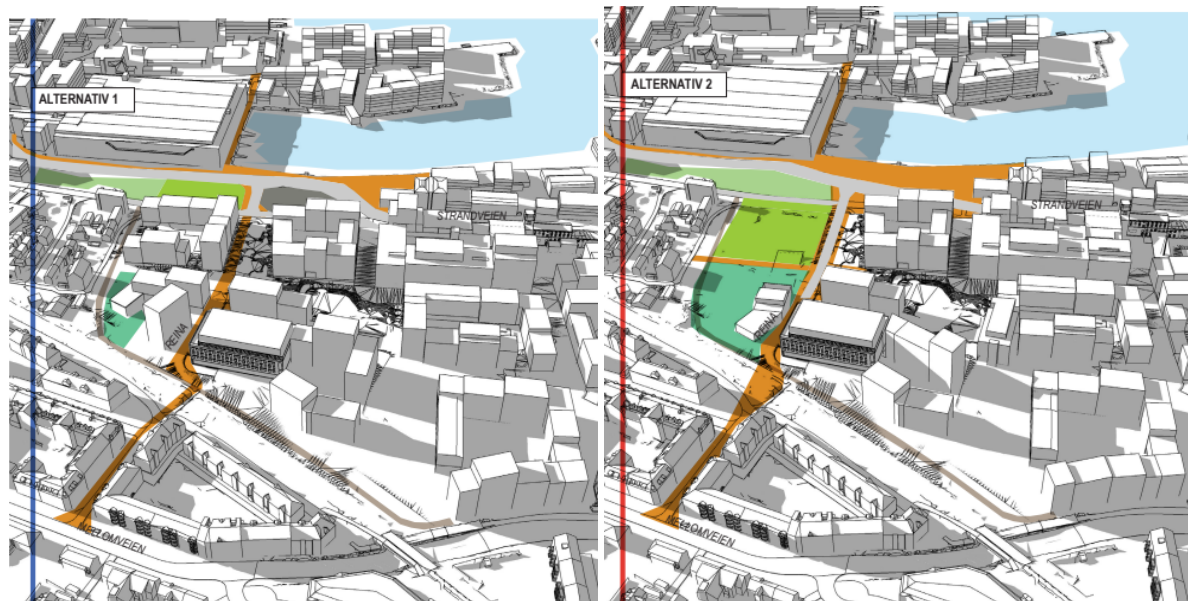


*En godt plassert idrettsflate på Reina kan skape et samlingsrom for hele bydelen og et klubbtilbud for barn og unge. I bakgrunnen nærmiljøanlegg og barnehage. Et klubbhus kan bli en del av barnehagens bygning, som klubbhuset til Vestbyen på Sverresborg.*

### *Idrettsflaten*

I forslagsstillers alternativ er idrettsflaten lagt til friområde F3 i kommunedelplan for Nyhavna. Dette er i konflikt med arealformålet som er forutsatt i de langsiktige og helhetlige planene for Nyhavna. Friområder skal være for alle. Idrettsanlegg er kun for de som driver med organisert idrett. Det avsatte arealet er mindre enn det som Kommunedirektøren har stilt krav om for planleggingen på Reina. Arealet er også sterkt støytsatt, noe som ikke kan anbefales for en idrettsflate, hvor man oppholder seg over lengre tid. Kommunedirektøren mener det er behov for areal tilsvarende en sjuerbane med tilhørende nødvendig sideareal og plass til nødvendig fortau. Det er det ikke plass til i dette planalternativet.

Kommunedirektøren har i sitt alternativ derfor samlokalisert idrettsflaten med nærmiljøanlegget sør i planområdet. Idrettsflaten vil være svært viktig for å kunne gi et klubbtilbud til barn og unge i hele Lademoen-området. Kommunedirektøren foreslår å legge nærmiljøanlegget, idrettsflaten, utearealet til barnehagen og de øvrige friområdene som skal ivaretas i utviklingen av Nyhavna inntil hverandre. Da vil man kunne få et sammenhengende område, som vil berike bydelen ved å skape møteplasser for både barn og voksne, og de som driver organisert idrett og fri aktivitet.



*Forslagsstillers alternativ 1 til venstre. Kommunedirektørens alternativ 2 til høyre viser plassering av offentlige arealer langs en øst-/vestforbindelse som også knytter Lademoen til Nyhavna og friområdet og kaikanten ved Dora 1.*

Idrettsrådet anbefaler areal til en nlerbane. Da vil man kunne gi et tilbud til barn og unge i bydelen opp til og med 13 år. Dette vil kunne la seg gjøre i Kommunedirektørens forslag. Det er særlig i 12-14 års alder at barn og unge slutter med organisert idrett. For å forebygge kriminalitet og utenforskap er det viktig at bydelen har et idrettstilbud til denne aldersgruppen. Dette er en av hovedmålsettingene i områdesatsinga.

### *Boligkvalitet og nabolag*

I forslagsstillers alternativ er det lagt opp til et høyt antall boliger. Det gir store høyder på bebyggelsen, stor tetthet mellom byggene og lite sol ned i gårdsrommene både vår, sommer og høst. Heller ikke boligene er sikret sol, kun dagslyskravet i byggteknisk forskrift (TEK17). Forslagsstiller mener dette er akseptabelt, ettersom det er mye sol på takterrasser og i offentlig grønnstruktur og deler av barnehagens uteareal. Forslagsstiller har vurdert mengden av boliger ut fra tilgjengelig oppholdsareal, og har beregnet maksimal utnyttelse ut fra det.

Kommunedirektøren har i sitt alternativ tatt ned noen av høydene på boligbebyggelsen og åpnet kvartalene mer mot sør og vest. I rød og gul støysone tillates kun gjennomgående boliger, med mindre det ikke er mulig å få dette til, som for eksempel på hjørner av kvartaler. På hjørnene foreslår Kommunedirektøren at det i de nedre etasjene heller tilrettelegges for mindre støyfølsom arealbruk, som fellesfunksjoner eller kontorarbeidsplasser. Ensidige boliger mot nord eller øst tillates ikke.

I Kommunedirektørens forslag sikres det at halvparten av alle balkonger skal være delvis inntrukket. Dette skaper en trygg og skjermet sone, som legger til rette for bedre bruk av balkonger, spesielt når de ligger så tett som forslagsstiller foreslår.

## TRONDHEIM KOMMUNE

### *Viktige kulturminner*

I forslagsstillers alternativ er den ikoniske pipen til E.C. Dahls bryggeri planlagt revet og plassen tenkt utvidet og innebygget av store bygninger. I tillegg er flere av de nye bygningene svært dominerende mot kulturminner, både mot Aktiebryggeriet og Såpefabrikken. I alternativ 2 foreslår Kommunedirektøren å beholde pipa, og fjerne noe bebyggelse til fordel for et mer åpent plassrom mot Stiklestadveien og det planlagte byrommet vis-à-vis i planforslaget for Jarlheimsletta.



*I dag er plassen opparbeidet med midlertidig løsning med fem års varighet, og med pipen intakt. Forslagsstiller vil fjerne pipen og bygge høyt tett inntil Aktiebryggeriet.*

### *Metrobuss*

Både før og etter oppstarten av detaljregulering av metrobusstraseen over Nyhavna har det vært mye kontakt mellom Trøndelag fylkeskommune og forslagsstiller slik at planforslaget kan være koordinert med fylkeskommunens valgte løsninger for metrobussen. Den løsningen forslagsstiller har valgt for planforslaget er likevel ikke i tråd med de signaler fylkeskommunen har gitt. Det gjelder for eksempel bredde på gatetverrsnitt i Stiklestadveien, linjeføring over Jernbaneparken, plassering av bussholdeplass og antall avkjørsler.

Fylkeskommunen har også bestilt en trafikkanalyse for hele Lade-halvøya og alle potensielle utbygginger, som vil legge føringer for Reina. Denne er enda ikke klar. Metrobussplanen er tenkt lagt på høring før utgangen av 2023. Ettersom planen er under utarbeidelse, er det ikke avklart om den traseen som planen for Reina viser er gjennomførbare. Forslagsstiller er inneforstått med at det kan føre til at planforslaget må endres.

### *Renovasjon*

Det er flere løsninger for renovasjon som ikke er løst slik Trondheim kommune praktiserer det i andre planer. I forslagsstillers alternativ er returpunkt for papp og glass/metall lagt til offentlige gater utenfor boligområdet. Kommunedirektøren ønsker at dette skal løses på egen grunn og er i Kommunedirektørens alternativ løst slik (felt RA1 og 2, med sentral for avfallsug i sokkel på BS3). Forslagsstiller foreslår å legge sentral for avfallssug på det åpne arealet mellom Maskinistgata og Strandveien. Kommunedirektøren vurderer at det ikke er tilstrekkelig plass til en slik sentral her, og at det heller ikke er ønskelig da dette forringer viktig og sjønært areal for offentligheten tilknyttet Strandveikaia. I Kvalitetsprogram for Nyhavna er dette arealet vist som torg med innslag av grønt, slik at det smale kaiarealet på Strandveikaia oppleves som større. Dette er ivaretatt i Kommunedirektørens alternativ.

### *Trafikksikkerhet*

Forslagsstiller ønsker flere avkjørsler over sykkelveier. Dette er en trafikkfarlig løsning. Kommunedirektøren har i sitt alternativ derfor lagt opp til én kryssløsning inn i området, slik at nedkjøring til parkeringskjeller, renovasjon, altså sentral for avfallssug og returpunkt for glass og papp, varelevering og nød- og nyttetraffikk kan avvikles trafiksikkert og ryddig inne på planområdet.

### *Gjenbruk av bygninger*

Gjenbruk av bygninger er et stadig viktigere tiltak mot store klimagassutslipp. På Reina finnes flere bygninger som kan gjenbrukes. Dette har ikke vært et premiss for planleggingen da området ikke ligger innenfor avgrensningen av kommunedelplan eller kvalitetsprogram for Nyhavna. Kommunedirektøren mener at noen av de eksisterende bygningene på området enkelt kan innlemmes i det overordnede plangrepet til forslagsstiller. I Kommunedirektørens alternativ er det såkalte Sosialbygget fra 1970-tallet foreslått beholdt (i felt BS3). Dette er i tråd med målsettinger for å møte klimautfordringene.

### **Kommunedirektørens vurdering**

#### *Arealer til organisert idrett og uorganisert aktivitet*

Arealer til organisert idrett og uorganisert aktivitet må ligge der de er godt synlige for offentligheten. Det må være lett for kommunen å drifte anleggene og de må ikke skape konflikt med boliger, på grunn av støy. Kommunedirektøren har erfaring med at slike anlegg for tett på private boliger skaper konflikter som gjør at bruken av anleggene må reduseres, for eksempel basketbane i Strandveiparken og badeplasser på Grilstad.

På bakgrunn av dette ba Kommunedirektøren om at park med nærmiljøanlegg, kalt "Diagonalen" i planforslaget, ble flyttet. Forslagsstiller har ikke ønsket dette og har ment at det er overdekning av organiserte idrettsflater i området. I *Plan for friluftsliv og grønne områder* skilles det mellom ulike anleggstyper og hvem som skal bruke dem, og i planen er det vist at det er en underdekning i Reina-området. Med så mange nye boliger på Reina og i omkringliggende planer, vil det over tid blir et stort behov her. I tillegg vil disse arealene ha stor betydning for hele bydelen og løftet som skal skje gjennom områdesatsingen for Lademoen.

Alternativ 1 har plassert nærmiljøanlegg inne i boligområdet. Dette vil etter Kommunedirektørens erfaring ikke fungere. Idrettsflaten er også plassert på et lite egnet sted og er i strid med reguleringsformål for KDP Nyhavna. I alternativ 2 ligger nærmiljøanlegg sammen med idrettsflate og barnehagens uteareal slik at det er store fordeler med sambruk. Arealene ligger godt synlig og tilgjengelig langs en øst-/vestakse.

### *Barnehager*

De to åtte-avdelings barnehagene det er krav om har fått plasseringer i planområdet der det er mulig å oppnå akseptable solforhold og støyskjerming. Det er tidlig i prosessen bedt om at barnehager primært bør ligge i egne bygg. Kommunedirektøren har flere dårlige erfaringer med barnehager som er integrert i bygg med andre funksjoner. Problemet ligger først og fremst i fremdrift og gjennomføring av selve byggeprosjektet, der kommunens

## TRONDHEIM KOMMUNE

behov for barnehagelokale ikke ofte kommer på samme tid som utbyggernes behov for å realisere boliger.

Kommunedirektøren planlegger rekkefølge og tidspunkt for utbygging av nye barnehager ut fra behovet lokalt og i byen som helhet. Det blir vanskelig når en utbygger ønsker å bygge barnehage på et bestemt sted når det passer å bygge boligene. Hovedargumentet mot barnehage integrert i boligbygg er at Trondheim kommune er avhengig av et barnehageprosjekt som kan realiseres når kommunen har behov for det. På den annen side ønsker kommunen effektiv arealbruk i fortettingsområder. Derfor har Kommunedirektøren akseptert at én av barnehagene kan ligge integrert i boligbygg. Forutsetningen er at barnehagen er plassert i et bygg der det er stor sannsynlighet for at kommunen kan få barnehagen utformet med gode nok dagslysforhold og god nok planløsning. Kommunedirektøren tror at barnehagen i felt BKB2 kan ha gode nok forutsetninger. Konklusjonen er derfor at barnehagen i BKB1 ikke kan være integrert i boligbygg. Dette passer også godt med at BKB1 da kan ligge i et belte av offentlige funksjoner og langs en sentral, offentlig gangforbindelse i en akse øst-vest som forbinder viktige byområder.

Alternativ 1 har to integrerte barnehager, noe som etter Kommunedirektørens erfaring med tidligere prosjekter vil skape problemer ved gjennomføring og vil gå ut over kvaliteten på barnehagene. Alternativ 2 har en integrert barnehage, slik at den andre blir frittliggende og kan bygges når kommunen trenger den.

### *Barrierer og forbindelser*

Alternativ 1 har ikke tilstrekkelig størrelse på undergangen mot Lademoen. Alternativ 2 viser hvor bred undergangen bør være og at det må gjøres landskapsmessige grep på begge sider for at undergangen skal være lett å bruke. Stiklestadveien og Strandveien er forsøkt gjort attraktive i begge alternativene, men alternativ 1 har ikke satt av nok areal i tverrsnittet på Stiklestadveien.

### *Tetthet og boligkvalitet*

Det er utfordringer knyttet til høy og tett bygningsmasse, fordi den gir negative virkninger på omkringliggende kulturminner, og byrom, og på utearealet og for støy og soltilgang til de framtidige boligene og den helhetlige kvaliteten til disse boligene.

Utfordringene knyttet til bokvalitet er først og fremst støyutsatte boliger og manglende sol på uteområder og inn i boligene samt dårlig luftkvalitet i den fremtidige Stiklestadveien. I planområdet er det støy fra Maskinistgata/Strandveien, Stiklestadveien, Jarleveien og jernbanen. Inne i området er boligene godt skjermet for støy.

Når det gjelder tilgang på sol, vil høy bebyggelse skape skygge, som først og fremst vil gå ut over boligene i de nederste etasjene. Leiligheter som er ensidig vendt mot øst eller nord, får lite sol, eller ikke sol i det hele tatt.

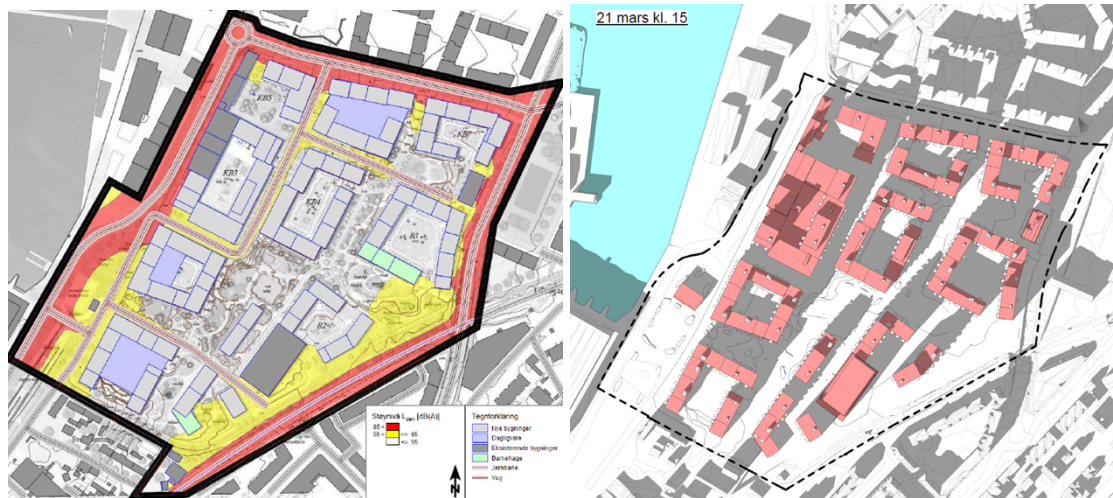
Alternativ 1 har mange boliger med lav boligkvalitet fordi de ikke har stille side, vender mot himmelretninger med lite eller ingen sol og ikke er sikret solinnfall.

Helsekonsekvensutredningen viser at det er mange boenheter som får for dårlig bokvalitet og at kompensierende tiltak for disse mangler og er heller ikke sikret i bestemmelser.



## TRONDHEIM KOMMUNE

Kommunedirektørens vurdering av denne er vedlagt. I alternativ 2 sikres at alle boliger som kan få stille side har det, at ensidig belyste boliger ligger mot sør eller vest eller har utsyn mot disse himmelretningene i tillegg til øst og nord. Det er sikret at alle boliger skal ha minimum tre timer sol. Gårdsrommene har mer sol i alternativ 2.



Til venstre: Støysonekart med gul og rød støysone fremskrevet til 2045 når utbyggingen er gjennomført. Til høyre: De fleste gårdsrom får svært lite sol på vårjevndøgn.

### Trafikkløsninger og -beregninger og parkeringsdekning

Det har også vært utfordringer knyttet til trafikkløsninger i planen. Både koblingen mot omkringliggende veier, plassering av renovasjonsanlegg og etablering av et internt kjøresystem som skal være robust inn i fremtiden, og som beholder det grønne preget i boligområdet.

Det er mange utfordringer knyttet til biltrafikk i forslagsstiller sitt planforslag. Med den parkeringsdekningen som kreves i gjeldende KPA, minimum 0,5 plasser per 70 m<sup>2</sup> BRA bolig eller boenhet, tilsvarer nye bilturer fra planområdet cirka 2400 årstdøgntrafikk (ÅDT). Denne trafikken får konsekvenser for metrobussens fremkommelighet og dermed krav til veibredder, kryssløsninger og mulighet for avkjørsler. Også støy- og støvbelastningen øker; noe som får konsekvenser for antall boliger i rød støysone. Utkjørslar fra parkeringskjeller bør løses innenfor området, dette gjør det lettere å prioritere andre transportformer og ivareta trygge trafikkløsninger.

Alternativ 1 har to avkjørsler rett ut i omkringliggende gater. Alternativ 2 har nedkjøringer inne på området og har kun en adkomst inn til området fra omkringliggende gater. Alternativ 2 har satt krav til lavere parkeringsdekning. Kommunedirektøren begrunner dette med at Reina er et svært sentralt strøk med gode tilbud for gange, sykkel og kollektiv. Flere biler her vil skape dårligere fremkommelighet for metrobussen. Lavere parkeringsdekning er også i tråd med forslag til ny KPA.

### Renovasjon

Det er stilt krav om et felles anlegg for stasjonært avfallssug for Reina og Jarlheimsletta. Dette er nødvendig for å løse renovasjon for de to boligområdene. Anlegget kan også dekke behovet til det fremtidige Fridheimkvartalet. Terminalen for anlegget kan plasseres i

## TRONDHEIM KOMMUNE

sokkeletasje i ett av kvartalene, felt BS3. I plankartet til forslagsstiller er avfallssuget foreslått plassert på plassen nord for Jernbaneparken. Logistikkmessig kan dette være en gunstig plassering, men arealbruken kommer da i konflikt med ambisjonene som er beskrevet i *Kvalitetsprogram for Nyhavna*; her er det tenkt en urban og åpen plass som leder inn mot det attraktive kaiarealet på Strandveikaia. Det vil heller ikke være plass til en slik terminal uten å gjøre endringer på metrobusstraseen, noe som igjen vil sterkt redusere arealet som kan utvikles som attraktivt kaiareal.

Returpunkt for papp og glass/metall er tenkt i Jarleveien og Strandveien. Det er problematisk å plassere dette i kommunal veg og kommunen er restriktiv med å tillate returpunkter for avfallskonteinere i offentlige gater. Selv om det logistikkmessig er gunstig at renovasjonsbilene ikke må kjøre inn i et boligområde, er det flere ulemper for allmennheten og driftsmessig for kommunen som gjør at Kommunedirektøren ikke tillater dette.

Kommunen må blant annet brøyte lomma for en privat søppelløsning. Når den ligger i det offentlige gatearealet låser den kommunens muligheter til fremtidig omdisponering av trafikkarealet. Det gir også føringer for kommunens drift og vedlikehold av omkringliggende offentlige arealer når kommunen må ta hensyn til en privat konstruksjon. I tillegg kommer renovasjonsløsningen i Jarleveien i direkte konflikt med det pågående sykkelprosjektet i Jarleveien.

Alternativ 1 har vist løsninger for returpunkt som belaster det offentlige gatenettet. Det skaper problemer for kommunen. Sentral for avfallssug er plassert i strid med kvalitetsprogram for Nyhavna og på et sted der kommunen ønsker en attraktiv åpen plass ned mot kaiarealet. Alternativ 2 har løst renovasjon på egen tomt, langs intern gate og i sokkeletasje på et av kvartalene.

### *Internt kjøresystem*

I et boligområde med flere kvartaler uten tilkomst fra offentlig vei vil det være behov for et robust system for intern trafikk. Planforslaget for Reina etablerer en bystruktur organisert i kvartaler. Kvartalsstrukturen er en robust struktur som kan gi rom og fleksibilitet for ulike trafikksystem over tid. Nyttetraffic i området er taxitransport, flyttebiler, hjemlevering av varer og tjenester og trafikk til barnehagene. I tillegg skal det interne veinettet fungere for nødetater. Kjøresystemet for et så stort område må dimensjoneres for at biler kan stoppe opp og passere hverandre. Det må være enkelt å orientere seg, og systemet må være trafikksikkert for myke trafikanter. Kjøresystemet må etableres inne på området og ikke krysse over omkringliggende sykkelvei.

Alternativ 1 har et smalt og uoversiktlig kjøresystem, der biler ikke vil kunne stoppe og slippe andre forbi. Det vil ikke være korttidsparkering for barnehagen i felt BKB2. Alternativ 1 har tre avkjørsler over sykkelvei, noe som kan gi trafikkfarlige situasjoner. Alternativ 2 har en løsning inne på området med kun en adkomst fra omkringliggende gate, i trafikksikkert kryss.

## TRONDHEIM KOMMUNE

### *Byrom*

Det er en utfordring å gjøre gatene til gode byrom som er attraktive, ivaretar grønne kvaliteter og sammenhenger og få gater hvor også sollyset slipper til. Jarleveien og Strandveien er viktige gater som må sikres at de får en utforming som gjør dem attraktive også når de nå flankeres av ny høy bebyggelse. Ny bebyggelse kan ha en positiv virkning ved at rommene blir tydeligere definert, men høyden på bebyggelsen må stå i forhold til bredden på gatene. På begge sider av gata bør førsteetasjene ha utadrettet virksomhet for å gjøre det interessant å oppholde seg eller gå gjennom gata. I planen for Jarlheimsletta er det lagt opp til dette. I planen for Reina er arealet ikke sikret i bestemmelse. I Jarleveien har byantikvaren pekt på behovet for å gjøre denne til en mye mer attraktiv gate, helt opp til Lade gård, ved å etablere rekker av trær der det er mulig. I planen for Reina vil det være mulig.

Alternativ 1 har vekslende høyder på bygg ut mot Stiklestadveien. Dette gir noe sol ned i gata, men ikke nok. Alternativ 2 har senket de laveste byggene ytterligere, for å få mer sol på gata. Utadrettet virksomhet er sikret i begge alternativene. I alternativ 2 er det satt av god plass til en trekke på vestsiden av Jarleveien. Det er det ikke plass til i alternativ 1, ettersom det er lagt inn et avkjøringsfelt til parkeringskjeller her. I alternativ 2 er det fint dimensjonerte byrommet mellom pipa til Aktiebryggeriet og Stiklestadveien beholdt.

### *Endring av bybildet og steds karakteren*

Høye bygninger vil føre til store endringer i bybildet sett fra gateplan. I et byomformingsområde er ikke gaterommene så definerte som i den allerede utbygde byen og endringen går fra lave lager- og produksjonsbygg til høyere boligbygg med innslag av butikker/tjenesteyting med bymessig karakter. Dette er en villet utvikling. Utfordringen blir å la de eksisterende kulturminnene få plassen de trenger. Ny bebyggelse må få en balansert overgang til de omkringliggende kvartalsstrukturene. En overordnet retningslinje er at bebyggelsen skal underordnes viktige landskapstrekk og landemerker. Med store høyder på alle bygningene forsvinner opplevelsen av landskapet byen ligger i, sett fra avstand. Når det gjelder enkeltbygg som rager over andre bygg, bør disse ikke være så høye at det tar bort sikten mot viktige kollektive landemerker. I forslagsstillers alternativ er det seks bygg på ti og elleve etasjer. Høyhus i Trondheim er bygninger over ti etasjer, eller mer enn tre etasjer høyere enn omkringliggende bebyggelse.



*I forslagsstillers alternativ kommer Aktiebryggeriet ikke til sin rett. Med den valgte typologien, med store variasjoner i høyder innenfor hvert kvartal, har bebyggelsen også lite med de tradisjonelle Lademoen-kvartalene å gjøre. Høye enkeltbygninger tar over for kjente eksisterende landemerker i nærheten av planområdet.*

## TRONDHEIM KOMMUNE

Alternativ 1 har seks høye bygninger som rager opp over de andre og over den jevne høyden i området, med det som allerede er bygget ut, altså Nyhavna Øvre, Lilleby Triangel og Lilleby. Dette forandrer opplevelsen av Midtbyens landskapsrom, som strekker seg til Ladehammeren og Ladalen i nordøst. Det ligger som en viktig forutsetning at høyhus over ti etasjer tillates kun i eksisterende høyhusområder eller der det skal markere en viktig fellesskapsfunksjon. Det er positivt med noe variasjon i høyder, men da må det være innenfor en strengere ramme. Alternativ 2 har satt åtte etasjer som høyeste høyde og har avpasset høyder mot kulturminner.

### *Kulturminnevern*

Innenfor planområdet har deler av bryggeriet og Jarleveien 4 antikvarisk verdi, henholdsvis klasse B (høy antikvarisk verdi) og C (antikvarisk verdi). Aktiebryggeriet fra 1900 er en karakteristisk bygning med sitt høye kvadratiske tårn. Også pipa, som var knyttet til kraftproduksjonen på bryggeriet (elektrisitet kom i 1902), har antikvarisk verdi. I 1966 ble Aktiebryggeriet og E.C. Dahls fusjonert og fikk etterhvert navnet E.C. Dahls bryggeri AS. Jarleveien 4 ble oppført i 1920 og tilhørte opprinnelig industribedriften Lade Fabriker A/S som produserte såpe.

Forslagsstiller har ikke ønsket å ivareta den karakteristiske pipa, som har stor verdi både for å forstå hele anlegget og som landemerke for et av byens viktigste bryggerier. I tillegg har det vært en utfordring å forme bygningsmassen inntil kulturminnene, slik at de nye bygningene volummessig ikke dominerer dem og gjør de kulturhistoriske byggene små i bybildet.

Alternativ 1 har høy bebyggelse som ikke viser nok hensyn til Aktiebryggeriet og Såpefabrikken. Pipa til Aktiebryggeriet er planlagt revet. Det er planlagt bebyggelse tett inn mot hovedbygningen. Bebyggelsen gir ikke nok rom rundt kulturminnene.

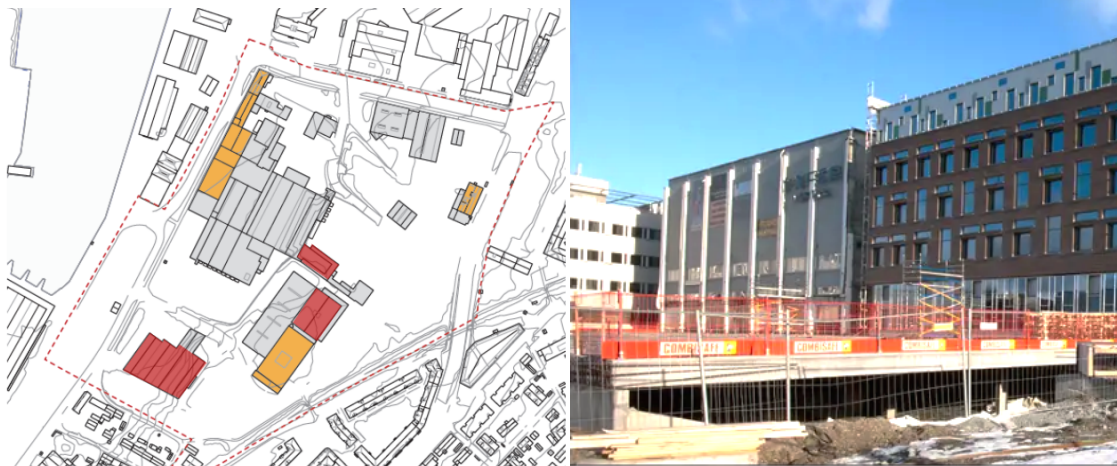
Alternativ 2 har senket høyden på byggene tett på kulturminnene og trukket bygg lengre unna. Pipa er beholdt og sikret at den står i fysisk kontakt med bryggeribygningen gjennom et lavt paviljongbygg. Reduksjonen av bebyggelse ivaretar en fortsatt åpenhet mot Stiklestadveien rundt det gamle bryggeriet.

### *Gjenbruk av bygninger og materialer*

Det er mye bygningsmasse på Reina og disse kan innordnes i følgende kategorier:

1. Bygninger med antikvarisk verdi, som skal beholdes - Aktiebryggeriet og Såpefabrikken
2. Bygninger tilhørende dagens og fremtidens bryggeriproduksjon, som skal beholdes (se rød linje til høyre).
3. Bygninger som ikke har antikvarisk verdi, som skal beholdes - kontorbygget i Strandveien 43.
4. Bygninger som ikke har antikvarisk verdi, men som er brukbare eller har brukbare materialer, som skal rives - herunder Sosialbygget, Langland & Schei verkstedbygg, flere lagre og produksjonsbygninger.





Til venstre: Oransje viser bygg som forslagsstiller planlegger beholdt. Kommunedirektøren mener at de røde også bør vurderes ombrukt eller gjenbrukt. Til høyre er kontorbygget i Strandveien 43 som ble reist på fundamentene av eksisterende bygg for Meierienes salgssentral. Også bygget til venstre for kontorbygget kunne vært gjenbrukt.



Til venstre Sosialbygget (bygg 18), et kontorbygg fra 1970-tallet, til høyre verkstedbygget til Langland & Schei. Kommunedirektøren foreslår å gjenbruke Sosialbygget.

Ut fra et bærekraftperspektiv vil det være riktig å bevare de bygningene som lar seg gjenbruke. Kommunedirektøren mener det bør vurderes nøye om noen av bygningene under punkt 4, permanent eller i perioder, kan brukes til andre formål enn i dag. Å rehabilitere bygg påvirker miljøet halvparten så mye som å rive og bygge nytt, ifølge Sintef-rapporten *Grønt er ikke bare en farge – Bærekraftige bygninger eksisterer allerede*. Gjenbruk av bygninger vil være et avgjørende bidrag i det grønne skiftet. Trondheim kommune har ambisiøse klimamål og tiltak, og disse fremgår av *kommunedelplan for energi og klima 2017-2030*. Et av målene i planen er å innen 2030 redusere klimagassutslippene med 80 prosent sammenlignet med 1991-nivå. Å ta vare på eksisterende bygg er et delmål under FNs bærekraftsmål 11 *Bærekraftige byer og samfunn*.

Kommunedirektøren mener spesielt det såkalte *Bygg 18 - Sosialbygget* (1971), som er tegnet av arkitekt Erik Guldaahl, har mange fine arkitektoniske kvaliteter. Bygget kunne ha vært transformert til et boligbygg eller rehabilitert som kontorbygg.

Deler av verkstedbygget til Langland & Schei kunne vært vurdert brukt, som en del av et fremtidig nærmiljøanlegg.

## TRONDHEIM KOMMUNE

Alternativ 1 har ikke vurdert å beholde bygninger som kan gjenbrukes og har ikke vist noen ambisjoner om gjenbruk av bygninger. Alternativ 2 har sikret at *Sosialbygget* gjenbrukes, det er også lagt inn bestemmelser om at bygningselementer fra andre bygg skal gjenbrukes.

Kommunedirektøren vil vurdere bevaring av *Sosialbygget* fram til sluttbehandling, og ønsker spesielt innspill på dette i høringsperioden.

### *Helhetlig områdeutvikling*

Kommunedirektøren satte som betingelse for oppstart av planen som en detaljregulering og ikke en områdeplan, at det skulle være én forslagsstiller som kommunen kunne forholde seg til. Ikke et stort antall eiere med egeninteresser som kunne stå i veien for gode, helhetlige løsninger. Da opprinnelig forslagsstiller Ringnes solgte seg ut, ble dette løst med en prosjektleder fra Heimdal Bolig, deretter Byggherrerådgiveren, som skulle representere hele eiergruppen. Det er en utfordring å få til en god samlet plan med ulike eiere som vil ha best mulig utnyttelse av sin tomt. Plankartet med bebyggelsen reflekterer noen av tomtegrensene. Det er uheldig at interne tomtegrenser blir et førende premiss i en plansak. Dette kan føre til dårligere løsninger for arealbruken og sammenhengene. Den ene barnehagen har for eksempel i alternativ 1 fått en plassering og retning som er negativ for bruken av utearealet til barnehagen, fordi det er tilpasset en tomtegrense.

### **Medvirkning**

I planprogrammet anbefalte Kommunedirektøren en høy grad av medvirkning i denne planen. *Plan- og bygningsloven § 5.2* skal sikre medvirkning. Medvirkning må starte tidlig i planprosessen for å sikre at det blir reell medvirkning. Gjennom veilederen *Medvirkning i planlegging* utgitt av kommunal- og moderniseringsdepartementet i 2014, vises det hvordan man kan legge til rette for en mer deltakende prosess der de berørte parter får større innflytelse.

Kommunedirektøren mente at dette var spesielt viktig i denne plansaken ettersom det var tydelig etterspurt av naboene i Svartlamon boligstiftelse. Kommunedirektøren anbefalte derfor at det ble lagt opp til en prosess med flere verksteder og diskusjonsmøter med meningsutveksling der forslagsstiller og naboer kunne komme nærmere et felles verdigrunnlag for hva man vil med området og hvordan man kan lykkes i det.

Verksteder ble gjennomført av forslagsstiller i løpet av et år. Det var ganske godt oppmøte på verkstedene, og også saksbehandler hos Kommunedirektøren var med. Det var forslagsstiller som hadde regien på verkstedene og som stilte spørsmål. Dermed fikk deltakerne begrensninger i hva de kunne uttale seg om. Det var også uklarhet om hva man reelt kunne få innflytelse på.

### **Konsekvenser for miljømessig bærekraft**

Et av de tre hovedmålene i kommuneplanens samfunnsdel (2020-2032) er at *Trondheim skal ta ansvar for et grønnere og mer sirkulært samfunn*. Forslagsstiller sier at de ønsker at Reina skal bli et forbilledlig område for energi- og klimavennlige bydeler i Trondheim. Det er utarbeidet en egen klimagassrapport (KU-vedlegg) der det er utarbeidet et eget bærekraftprogram. Men ingen klimaambisjoner er sikret i bestemmelser. Det eneste som er

## TRONDHEIM KOMMUNE

sikret er at man ved tiltak skal "redegjøre for hvordan prinsipper i bærekraftsprogrammet for Reina ivaretas", altså ingenting konkret.

Forslagsstiller mener selv bidraget er å beholde enkelte eksisterende bygninger og å tilføre mer grønne arealer. Kommunedirektøren registrerer at klimaambisjonene ikke er større enn de som sikres gjennom teknisk forskrift og gjeldende normer i KPA for biltrafikk.

Kommunedirektøren mener verken planforslagets alternativ 1 eller 2 bidrar til byveksttalen av 25.06.2019, som inkluderer målet om at veksten i persontransporten skal skje med gange, sykling og kollektivtrafikk, ettersom planen innebærer en stor vekst i personbiltrafikk. Alternativ 2 vil likevel bidra mye mer enn alternativ 1 til å oppnå målene i byveksttalen ettersom kravet til bilparkering er halvert i forhold til krav i alternativ 1. Alternativ 2 har også bestemmelser som sikrer gjenbruk av materialer og sikrer gjenbruk av flere bygninger enn de som er sikret gjennom å være kulturminner.

### **Konsekvenser for sosial bærekraft**

Et av de tre hovedmålene i kommuneplanens samfunnsdel (2020-2032) er at *Trondheim skal være en mangfoldig by med et sterkt fellesskap*. I tillegg til dette har områdesatsingen for Lademoen tydelige føringer for hva som vil skape et løft for beboerne i bydelen. Det er mange grep i planen som potensielt berører sosial bærekraft, fra boligløsninger som kan skape gode og trygge nabolag, til offentlige arealer som kan skape møtesteder og fellesskap gjennom idrett og lek. Kommunedirektøren mener at om planen best skal legge til rette for sosial bærekraft, må nabolaget og boligene ha så gode kvaliteter at man oppnår stabilitet og kontinuitet. I tillegg må det ikke bare være gode utearealer for beboerne i boligene, men arealer der disse kan møte og være sammen med beboere fra områdene rundt. Særlig gjelder dette barn og ungdom, som har sine primære arenaer på skole og offentlige arealer i nærheten av der de bor. Men da må de offentlige arealene være tilrettelagt og føles tilgjengelige.

Kommunedirektøren mener at det ikke vil skje i alternativ 1 og har derfor vist en bedre egnet plassering av idrettsareal og nærmiljøanlegg gjennom å utarbeide et alternativ 2 der også bokvaliteten er styrket.

### **Konsekvenser for økonomisk bærekraft**

Et av de tre hovedmålene i kommuneplanens samfunnsdel (2020-2032) er at Kunnskaps- og teknologihovedstaden Trondheim skal være et kraftsentrum for en bedre verden. Kommunedirektøren mener planen vil ha positive konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling fordi det legges til rette for mange nye boliger, og butikker og tjenesteyting på gateplan i attraktive gater. Begge planalternativer ivaretar at bryggeriet har fasiliteter og tilkomst som tillater at driften fortsetter. Det er et potensial for tilrettelegging av enda flere kontorarbeidsplasser i bebyggelse som er mindre egnet som bolig som følge av dårlige lys-, lyd- og luftkvalitetsutfordringer.

Planforslaget vil ha noen økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune. Opparbeidelse av offentlige torg, fortau og bussholdeplass og de veier som må bygges om i tråd med planforslaget, er lagt inn som rekkefølgekrav, men driften av disse arealene vil kommunen måtte stå for. I forslaget til ny kommuneplanens arealdel er det lagt inn at

## TRONDHEIM KOMMUNE

rekkefølgekrav for å etablere sjøbad på Nyhavna skal fordeles på alle de planene som får nytte av et slikt sjøbad, herunder også Reina. Dette er lagt inn i bestemmelsene til alternativ 2.

### Kommunedirektørens konklusjon

Kommunedirektøren mener at planforslagets alternativ 1 ikke holder nødvendig planfaglig kvalitet, er i strid med kommunens overordnede retningslinjer for arealplanleggingen, og anbefaler derfor at planforslaget avvises. Begrunnelsen for å avvise forslaget er at:

- Offentlig park med nærmiljøanlegg er foreslått på et sted der det fremstår som privat, vil få begrenset bruk og der det er vanskelig for kommunen å drifte arealet.
- Det er ikke satt av tilstrekkelig areal til den foreslåtte idrettsflata. Offentlig idrettsflate er foreslått på et sted der det ikke er plass til den. Det blir ikke nok areal for fortau og areal for å ivareta trygg adkomst.
- Idrettsflata er i konflikt med planlagt reguleringsformål "friområde" i kommunedelplan for Nyhavna og kvalitetsprogrammet for Nyhavna.
- Plassering av sentral for avfallssug er ikke i tråd med prinsipper for områdeutviklingen som er beskrevet i kvalitetsprogrammet.
- Den foreslåtte bebyggelsen er for høy. Den virker massiv mot omgivelsene, bylandskapet rundt Ladehammeren og opp mot Kuhaugen. Bebyggelsen virker dominerende overfor kulturminner og skaper skyggefulle gårdsrom som vanskeliggjør god bokvalitet.
- For mange foreslåtte boenheter mangler tilstrekkelig bokvalitet fordi de ikke har stille side. De er enten ikke sikret sol, eller så er leilighetene ensidig vendt mot nord eller øst, som betyr for lite sol.
- Den ikoniske pipa på E.C. Dahls bryggeri er planlagt revet. Den er et viktig kulturminne som forteller om over hundre års bryggerivirksomhet.
- Flere av de foreslåtte trafikkløsningene har ikke tilstrekkelig sikkerhet for syklistene.
- Forslag til renovasjonsløsning og innkjørsel til parkeringsanlegg belaster offentlig gatenett.

Kommunedirektøren mener at planforslagets alternativ 2 holder nødvendig planfaglig kvalitet og er i tråd med kommunens overordnede retningslinjer for arealplanleggingen, og anbefaler derfor at planforslaget sendes ut på høring og tas som utgangspunkt for videre prosess for en detaljreguleringsplan for Reina. Med alternativ 2 vil dette bli en svært god ny bydel. Tett boligbygging her er i tråd med byutviklingsstrategien. Her vil det være god bokvalitet, tilstrekkelig offentlig infrastruktur og gode møteplasser. I alternativ 2 er historien til området også bedre ivaretatt.

Kommunedirektøren i Trondheim, 04.05.2023.

Bente Næverdal  
byutviklingsdirektør

For byplansjefen:  
Ingrid Risan  
avdelingsleder

Vidar Vollan  
saksbehandler



*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg:

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse for alternativ 1
- Vedlegg 2: Planbeskrivelse for alternativ 2
- Vedlegg 3: Plankart for alternativ 1
- Vedlegg 4: Plankart for alternativ 2
- Vedlegg 5: Bestemmelser for alternativ 1
- Vedlegg 6: Bestemmelser for alternativ 2
- Vedlegg 7: Illustrasjonsplan for alternativ 1
- Vedlegg 8: Illustrasjonsplan for alternativ 2
- Vedlegg 9: Sammenligning i 3D av alternativ 1 og 2
- Vedlegg 10: Diagrammer og utearealregnskap sol og skyggediagrammer alternativ 1
- Vedlegg 11: Diagrammer og utearealregnskap sol og skyggediagrammer alternativ 2
- Vedlegg 12: Trafikkutredninger for Reina
- Vedlegg 13: Trafikkutredning for Reina og omkringliggende planer
- Vedlegg 14: Støyutredning
- Vedlegg 15: Helsekonsekvensutredning av alternativ 1
- Vedlegg 16: Kommunedirektørens vurdering av helsekonsekvensutredning av alternativ 1
- Vedlegg 17: Illustrasjoner av alternativ 1
- Vedlegg 18: Planforslagenes forhold til områdesatsinga
- Vedlegg 19: ROS-analyse
- Vedlegg 20: Sosiokulturell analyse av Reinas påvirkning på Svartlamon
- Vedlegg 21: Medvirkningsrapport
- Vedlegg 22: Innspill etter planoppstart