

Tove og Paul Loe
Ladehammerveien 7 b
(I, bokstavelig talt, skyggen av Brunosten).

Takk for opplysninger og invitasjon til å komme med innspill tidlig i prosessen.

Vi ønsker en transformasjon av Ladejarlen/Trondheim maritime senter velkommen. Men at området skulle avsettes til byggesone 2 i KPA, det er vi ikke enige i.

Ingen ønsker skolen skal «råtne på rot». Men ikke utvikles i det volum som utbygger legger frem i sine forslag. Det planlegges med opp mot 300 leiligheter, som vel må kalles en massiv utbygging. Her planlegger mann som for en tettere bystruktur, nærmere byggesone 1 en byggesone 3 som var Kommunedirektørens forslag. Men, med en fornuftig utbygging med leiligheter og offentlig rom vil dette kunne bli en berikelse for området og byens befolkning.

Vinnerforslaget i arkitektkonkurranse har absolutt kvaliteter det bør arbeides videre med. I motsetning til de andre forslagene som var med i siste runde i konkurransen, har arkitektene her tatt mange hensyn for å videreføre og foredle området. Kred til arkitekt som tydeligvis har forstått mange av de viktige verdier skolen har. Men forutsetningen arkitekt måtte bruke for sitt forslag blir helt feil.

Det er positivt utbygger samarbeider med myndigheter og andre interesserte under planlegging, og legger opp til at også vi får ta del i prosessen.

Byarkitekten 02.10.2024. *«Det kommer fram at det innenfor området skal tas særskilt hensyn til naturverdier, kulturmiljø og landskap. Til KPA har Byantikvaren foreslått å plassere Ladejarlen innenfor en hensynssone kulturmiljø, og samtidig plassere størsteparten av bebyggelsen (den eldste) i verneklasse B (høy antikvarisk verdi). Dette har nå blitt vedtatt uten endringer».*

? Med sine vedtak valgte Bygningsrådet, og nå i 2024 Byutviklings- og samferdselskomiteen, se bort fra Bystyrevedtak sak 79/20 9.12.2020 om bevaring av Ladejarlen.

Kan ikke se det blir vektlagt av noen parter?

Kommunedirektøren fagstab har i flere år samlet et kunnskapsnivå for sine forslag. Det er ikke tilfeldig hvilke konklusjoner Kommunedirektøren lander på. Det er derfor forstemmende å følge saken om «Område 124 Ladehammeren 940 Gamle Ladejarlen» hvor Kommunedirektørens forslag er at området avsettes til byggesone 3, hensynssone for kulturmiljø og naturmiljø, og bygg gis verneklasse B. Hver eneste gang vedtar Bygningsrådet å følge utbygger Ladehammeren AS ønsker om å åpne for en massiv utbygging, i motsetning til en reell transformasjon. Byutviklings- og samferdselskomiteen 03.06.2024 vedtas at Ladejarlen skal ligge i byggesone 2.

Det er helt uforståelig at ikke faginstanser blir hørt. Det skal vanskelig gjøres å møte så massiv, unison motstand. Vi er ikke eksperter på området, men har registrert de faglige råd som har kommet inn.

Kommunedirektøren er helt klar i sitt. Forslaget er gjentatt en rekke ganger, og grundig utredet i «Vedlegg 10. [Konsekvensutredning](#)» Sluttbehandling mai 2024. Både i svar på Trøndelag fylkeskommunes innspill (side 156) og Ladehammeren AS (side 327)

Byantikvaren mener at byggesone 3 er riktig, og vil være med på å sikre verdiene i det nasjonalt viktige bygningsanlegget og landskapssilhuetten. Det anbefales også at hensynssone kulturmiljø opprettholdes. Verneklasse B på bygningene er et uttrykk anleggets høye kulturhistoriske verdi, og det anbefales sterkt at klassifisering

oppretholdes i KPA. Klassifisering i KPA er avgjørende og viktig premiss for å få en forutsigbarhet for videre utvikling, og vil ikke være til hinder for istandsetting, transformasjon og bruk.

Adresseavisen 15. november 2018: Byantikvar Mette Bye mener det er en kulturhistorisk katastrofe om skolebygget rives.

Byarkitekten fraråder endringen fra sone 3 til sone 2. Han mener Ladehammeren representerer et ikonisk og sjeldent tydelig sted i Trondheim, og at skoleanlegget har arkitektur av høy kvalitet tilpasset et markant og dramatisk landskap. Antikvarisk klassifisering anses ikke å være til hinder for til dels omfattende transformasjon av bebyggelsen. Videre utvikling må ivareta silhuetten, sørge for god adkomst for offentligheten og tilby noe funksjonsblanding ut over boliger. Selv om dagens bebyggelse har forholdsvis stor tetthet må anlegget ikke forveksles med et tettbebygd bystrøk, da det ligger for seg selv og ikke knytter seg til en eksisterende bystruktur. Derfor er det ikke naturlig med de bymessige forutsetninger man ønsker å utvikle i byggesone 2.

Statsforvalteren gir faglig råd mot endringen. Tomta er eksponert, og bebyggelsen påvirker både bylandskap og naturlandskap, og foreslåtte endring kan bidra til å svekke dagens opplevelse av sammenhengende grønnstruktur rundt Ladehalvøya. Mulighet for høyere antall boliger kan påvirke bomiljø og trafikksikkerhet langs boligkata som er adkomsten til området negativt. Hensynssonen for naturmiljø bør legges som før, slik at sammenhengen mellom bebygd areal og grøntområdene tydeliggjøres.

Trøndelags fylkeskommune – Kulturminner. Ladejarlen bør løftes opp i antikvarisk klasse A, med utgangspunkt i fylkeskommunens egen faglige vurdering av byggets kulturminneverdi.

Naturvernforbundet, Kontaktutvalget på Lade, Ladejarlen ressursgruppe (1.4k medlemmer) og privat-/fagpersoner går imot og er negative til endringene, både med tanke på endring i byggesone og fjerning av hensynssoner.

Riksantikvaren rettet en innsigelse mot bygningsrådets vedtak.

Det virker nesten som om utbygger, Byggesakskontor, Byutviklings - og samferdselskomiteen og resten av våre folkevalgte ikke har lest, og forstått denne.

I innsigelsen til Bygningsrådets forslag/vedtak skriver Riksantikvaren blant annet; «Riksantikvaren reiser derfor innsigelse til forslaget til regulering for område 940 Gamle Ladejarlen».

«Riksantikvaren kan ikke akseptere at Gamle Ladejarlen i kommuneplanens arealdel ikke avsettes til hensynssone kulturmiljø og kobles til verneklasse B i kommunens kulturminnekart. Dette vil frata kulturmiljøforvaltningen mulighet til å nekte tiltak som truer kulturmiljø av nasjonal interesse.»

Riksantikvaren skriver også;

«Når det gjelder endring fra byggesone 3 til byggesone 2, har Riksantikvaren ingen innvendinger til dette **så lenge hensynssoner, verneklassifisering, bestemmelser og retningslinjer sikrer kulturmiljøinteressene.**»

Jeg spør om Riksantikvarens forbehold i sin innsigelse vil gjelde om vedtakspunkt i Byutviklings- og samferdselskomiteen 03.06.2024 blir det endelige resultat etter vedtatt ny KPA.

Riksantikvaren svarer: (19 jun 2024);

«Riksantikvarens innsigelse er knyttet til flere punkter i planforslaget av 13. juni 2023; avsetting av område til hensynssone kulturmiljø, bestemmelser og retningslinjer som sikrer kulturmiljøinteressene. Dersom innsigelse ikke er tatt til følge i endelig vedtak av kommuneplanens arealdel, vil planen ikke være gyldig da det påhviler en innsigelse. Normal prosedyre vil da være

mekling hos Statsforvalteren og ev. oversendelse til Kommunal- og distriktsdepartementet for endelig avgjørelse».

Innsigelser per 07.05.2024

- Tallene til områdene viser til tallet til konsekvensvurderingene av områdene.
- Gule områder er arealer som ikke har innsigelse dersom Kommunedirektørens anbefaling vedtas, innsigelsene er anbefalt imøtekommet.



Kommunedirektørens anbefaling ble ikke vedtatt.

Av Kommunedirektøren, «anbefalt imøtekommet».

Da står det på Riksantikvar om innsigelsen blir opprettholdt, og eventuelt havner i departementet for avgjørelse.

V03 Tilbakemeldingsbrev fra oppstartsmøte 31.08.2024.

[Fra Byplankontoret til KPA](#) arkitekter AS til Ladehammeren AS.

Her gir Byplankontoret en detaljert tilbakemelding til Ladehammerens «[planinitiativ](#)».

For å si det kort; Det vil bli svært utfordrende for Ladehammeren AS å få gjennomført planene slik de foreligger.

Forslagstiller/plankonkurrent i Planinitiativ:

«*Planforslaget er vurdert til **ikke å få krav** om planprogram **eller konsekvensutredning.***»

Hvordan PKA Arkitekter har kommet til den konklusjon at eget dokument for konsekvensutredning ikke skal være en del av planlegging, er svært underlig.

Fra: Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid:

«*Krav til konsekvensutredning. For denne planen **er det ikke krav** om konsekvensutredning.*»

Fra: VARSEL OM IGANGSETTING AV DETALJERT REGULERINGSPLAN for «Ladehammerveien 4-6 og Kaptein Kaalds vei 10 m.fl» PlanID r20240020

«*Konsekvensutredning Kommunen har i brev av 31.08.2024 vurdert at det ikke er behov for planprogram, **men at det bør** gjennomføres en konsekvensutredning som ser på hvilke virkninger planforslaget får for kulturminner, kulturmiljø og grønnstruktur.*»

I sum etter å ha lest alle innspill og innsigelsen, pluss våre personlige meninger, er vi meget sterkt imot at det meste skal behandles på detaljreguleringsnivå. Fylkeskommunens faglige råd er at opprinnelig hensynssone og antikvarisk klassifisering måtte opprettholdes på overordnet plannivå. I denne saken har både fylkeskommunen og kommunens egen kulturmiljøetat, Byantikvaren, vært tydelige på at Gamle Ladejarlen er et anlegg som er av svært stor kulturhistorisk interesse og som må sikres for framtiden. I tillegg kommer også Riksantikvarens forbehold i sin innsigelse.

Forstå, og respektere det kulturhistoriske aspekt, er faktisk vanskelig for våre generasjoner. Skolens betydning som et senter for alle maritime fagmiljøer, skipsfartsnæringens betydning i etterkrigstiden, er et «underskrevet»-kapittel i Norgeshistorien. Skolen var både nasjonalt og internasjonalt ledende på begynnelsen av 60-tallet. Den gang Trondheims stolthet.

En større utbygging på Ladehammeren vil også gi utfordringer vs. kollelandskapet og lystgårdslandskapet på Lade. Dette er ikke nye meninger; «*Ny bebyggelse skal ikke bryte viktige landskapssilhuetter eller viktige grønne vegger*» (2013).

Hva med tilpasning til landskapsbilde og topografi, småhusbebyggelse og kulturlandskap samt naturverdier? Der er det en del å hente i planleggingen.

Hva med andre/kommende byggeprosjekt på Lade? I Bynaturpark? Tiden for vise. Upløyd mark for alle parter.

Hva med kulturminner under bakken? Det er flere hulrom og lasaretter som ligger under Ladehammeren.

Vi leser de vedlegg dere har sendt oss og har kommentarer og tanker rundt disse. Jeg (Paul) er administrator på Ladejarlen ressursgruppe FB-side og har fulgt prosessen tett siden april/mai, før Fylkets formøte med Byplankontoret, i 2018. Men skriver her som nabo.

Trøndelag Fylkeskommunes «Forslag til planprogram» 07.11.2018 og tilbakemeldingsbrev fra Byplankontoret, Ragna Fagerli byplansjef, 29.09.2018 var starten på en lang prosess som fører frem til at planleggingsarbeidet stoppes.

Fylket ga opp dette forsøket og la skolen ut for salg. Nå er det Ladehammeren AS som starter denne prosessen på nytt. Vel vitende om de utfordringene Fylket fikk da de prøvde tilsvarende. Både Fylkeskommunen, og nå Ladehammeren AS, har gjentatte ganger brukt argumenter på at bygninger og området ikke er klassifisert avsatt som hensynssone i kommuneplanen nåværende arealdel. Ei heller hensynssone kulturmiljø, og det er få eller ingen bestemmelser eller retningslinjer som ivaretar de kulturhistoriske interessene i anlegget. Det er for så vidt riktig. Jeg mener argumentene ikke holder mål. Alt dette har lenge vært planlagt i arbeidet med ny KPA. Nye forslag hensynssone og verneklasse og kulturmiljøinteressene er godt kjent og i tillegg hensyntatt i opprinnelig planforslag.

Vedlegg 6. Kulturmiljø og antikvarisk bebyggelse. Sluttbehandling mai 2024:

«Muligheten for å etablere hensynssone kulturmiljø i kommuneplanens arealdel ble først mulig da den nye Plan- og bygningsloven ble vedtatt i 2009. i forarbeidet til ny KPA i 2013 ble det ikke jobbet med denne muligheten, før det kom en bestilling helt i slutfasen før høring. Arbeidet med de hensynssonene som ble vedtatt i 2013 ble derfor gjort i all hast i løpet av noen få dager. Det var derfor ikke mulig å gjøre grundige vurderinger, og utvalget ble derfor begrenset, uten tilstrekkelig bredde.»

6.4 – Det maritime skolesenter – Ladejarlen. Viser forslaget som har vært i forarbeidet en god stund.

Mye har skjedd siden 2018. Ikke minst i forarbeid og arbeidet med ny KPA. Nå er det nye spilleregler og nye politiske utspill. Kommuneplanens samfunnsdel ble vedtatt november 2022, og er kommunes viktigste overordnede, strategiske og samordnede plan. Planen legger føringer for all planlegging i kommunen i årene framover. Arealplanen skal ta utgangspunkt i «Trondheimsløftet», og politikere skal skape den byen vi ønsker å leve i. Utbyggere bør også føle på det ansvaret de har, slik at kommende generasjoner ser vi har gitt dem den byen, den bydelen, de ønsker å arbeide og bo i.

Det klargjøres nå (01.10.2024) om ny KPA er rettskraftig. Når den en eller annen gang blir endelig vedtatt, vil «Bestemmelser og retningslinjer» sammen med «Plankartet» gi de juridisk bindende føringer.

Pr. dato er det svært usikkert hva utfallet av politisk behandling vil bety for endelige vedtak. Dette gjelder for alle områder i Trondheim, ikke bare for Ladejarlen. Det mylder av foreslåtte endringer til «Bestemmelsene» som har kommet inn i forkant av Byutviklingskomiteen møter i sommer. Blant annet endres ordlyden i svært mange bestemmelser fra «skal» til «bør». Mange av bestemmelsene blir da kun retningslinjer. Kommunedirektørens reaksjon kom raskt. «Kommunedirektøren trekker kraftig i nødbremsen». Innspurten før mulig bystyrevedtak kan kun betegnes som tragikomisk. Men uansett utfall, der Bystyrets vedtak avviker fra Kommunedirektørens anbefaling må det også komme frem av vedtaket en begrunnelse for endringene. Det vil kunne bli interessant.

Å legge Ladejarlen/området i byggesone 2 vil si at utbyggere får større handlingsrom/frihet. Når man ser på reaksjoner på andre utbyggingsprosjekter i Trondheim, etter fortetningsspøkelset slo til i landet, er utbyggere gjerne fremstilt som «det store stygge ulven» som kun er ute etter profitt. Det er ikke til å unngå at vi vanlige innbyggere blir skeptiske/bekymret til så voldsomme inngrep i nabolaget.

Både Riksantikvar og Byarkitekt mener antikvarisk klassifisering ikke anses å være til hinder for til dels omfattende transformasjon av bebyggelsen. Vi antar de vet hva de snakker om. Vi mener derfor området skal vedtas slik digital kart pr. dato (15.09.2024) viser.

Kommunedirektørens forslag, med støtte fra alle faglige instanser, må anses som mer et nok kunnskapsgrunnlag for våre folkevalgte i Bystyret. Vedtak må være mot bedre vitende. Historien vil dømme oss hardt om våre kjære folkevalgte ikke tar inn over seg hva de er i ferd med å gjøre.

Vi har stor forståelse for utbyggers ønsker. Dette vil være «god butikk». Hvor smertegrensen går rent økonomisk vet vi selvfølgelig ikke. De har tidligere uttalt at prosjektet neppe blir lønnsomt om Kommunedirektørens forslag blir stående.

Mangt og meget skulle vært kommentert til Planinitiativ, Detaljert reguleringsplan for «Ladehammerveien 4 og 6»

Først etter ny KPA er rettskraftig, og nytt (plan B) planinitiativ blir lagt frem, bruker jeg ikke så mye energi på detaljerte kommentarer. Det kommer senere i prosessen og håper å sende inn konstruktive forslag. Jeg er overbevist om at utbygger vil ha utbytte av å få innspill fra oss beboere i planleggingsfasen, for vi har tanker og ideer om hva området trenger og behøver.

Men det er etter første gjennomgang likevel noen momenter jeg ønsker å komme med kommentarer til:

1.4 Krav om konsekvensutredning

Kommentar: At det ikke skal utarbeides en konsekvensutredning? Det er egentlig ganske åpenlyst et dumt (unnskyld) forslag. Tabell i forslag til planprogram som var på høring i 2018 er et utgangspunkt, men må tilpasses situasjon 2024.

I Kommunedirektørens forslag mai 2024, «[Konsekvensutredning](#)» er det en «kortversjon» som kan være en god start. I [innspill](#) finner man mange argumenter som belyser konsekvenser av vedtak som blir endelig vedtatt. (Søk både Ladejarlen og Ladehammeren)

I tilbakemeldingsbrev fra byplankontoret 2024-versjon leser man:

«Avklaring om utredningstema skal ta utgangspunkt i tilbakemeldingsbrev fra oppstartsmøtet. Tabell i forslag til planprogram som var på høring i 2018, datert: 7.11.2018 (kapittel 8), utarbeidet av Trøndelag fylkeskommune, bør legges til grunn for konsekvensutredningen».

(I det tilbakemeldingsbrevet bruker man formuleringen; «det **skal** utarbeides konsekvensutredning».) I planprogrammet kapittel 8. UTREDNINGSTEMA, er det i tabells form satt opp hovedtema og målsetninger for planarbeidet. En utfordrende liste for utbygger. Det spesielt en ting å bite seg merke i. I målsetninger brukes ordet «Skal» gjennomgående i hele tabellen. Det i motsetning til dagens politikere som mener ordet «bør» passer langt bedre i de fleste sammenhenger. Høyst aktuelt når hoveddokument i ny KPA, «Bestemmelser» nå skal sluttbehandles. Jeg er derfor ekstra usikker nå da Ladejarlen er flyttet opp i byggesone 2. Det blir for mye «retningslinjer», og ikke «bestemmelser».

5.1.2 Forslag til kommuneplanens arealdel 2022-2034 kommentar:

Hvorfor tar forslagstiller bort bevaring kulturmiljø? Dette er et ufravikelig krav fra Riksantikvar. Uten dette vil [Innsigelse](#) bli stående, og ny KPA være ugyldig.

Nytt vedtak: «For byggesone 2 (utdrag KPA): *Grad av utnytting skal minst være 100 % BRA der dette er forenlig med kulturhistoriske verdier, boligkvalitet og nok uteoppholdsareal. Areal i kjeller skal ikke medregnes i % BRA. Det er med andre ord ikke fritt fram for å bygge hva man vil i byggesone 2.*»

Det er noen momenter i forslag «blå/grønn faktor» og Hensynssoner naturmiljø som vil slå vel uheldig ut. Spesielt i forhold til 15 meters overlapp inn på platået. Det vil vanskeliggjøre mulighetene for natursti og opparbeide av utsiktspunkter med offentlig tilgang. Dette kan også bli en utfordring til uteservering for mulig etablering serveringsted. (på forslag/tegning nå, er det ikke plass til dette)

5.10 Kulturminner

«Fløy A, B, C, D og E er i ny KPA foreslått til **verneklasse C**. (ingen verneklasse dd.)»

Dette er ikke riktig!

Konsekvensutredning. Sluttbehandling mai 2024.

Side 328

Innspill fra Ladehammeren AS.

Kommunedirektørens anbefaling: Forslaget anbefales ikke.

Området avsettes til byggesone 3 med hensynssone for kulturmiljø og naturmiljø som i Kommunedirektørens forslag til sluttbehandling, og **bygg gis verneklasse B**.

I Kulturminnekartet er området foreslått til ny hensynssone og hele skolen lagt inn som **verneklasse B**

Vedtatt i ny KPA: «Til KPA har Byantikvaren foreslått å plassere Ladejarlen innenfor en hensynssone kulturmiljø, og samtidig plassere størsteparten av bebyggelsen (den eldste) i verneklasse B (høy antikvarisk verdi). Dette har nå blitt vedtatt uten endringer. Vedtaket bekrefter og understreker at Ladejarlen er et kulturmiljø av stor verdi, og man skulle dermed tro at vernehensynet knyttet til Ladejarlen står relativt sterkt».

Annet som også bør nevnes:

Innspill til høringsforslaget:

Trøndelags fylkeskommune – Kulturminner. Som kulturminnemyndighet:

Ladejarlen bør løftes opp i **antikvarisk klasse A**, med utgangspunkt i fylkeskommunens egen faglige vurdering av byggets kulturminneverdi.

5.12 Kollektivtilbud

Her er det veldig mangelfulle vurderinger. 300 boligenheter skaper en massiv økning av behovet for kollektivtrafikk. Det vil bli en sak senere i prosessen i både ROS/og i konsekvensutredning. Personer per privathusholdning er 2,11. ganger vi med 300 boenheter blir det 633 nye naboer.. Anlegget sies bygd med tanker om å være til glede for hele Trondheims befolkning. Noen av de vil vel også velge kollektivtransport.

Nå har Statens veivesen kommet inn i bildet. 16.09.2024; *Uttalelse til varsel om planoppstart - Detaljert reguleringsplan for Lade hammerveien 4-6 og Kaptein Kaalds vei 10 - Gnr. 414 bnr. 177 og bnr. 1 m.fl. - Trondheim kommune - Varsel om innsigelse*

Beskrivelse av planforslaget

For langt til å kommentere nå. Dette er ett godt gjennomarbeidet stykke arbeid. Men som i alle større prosjekter, er det vel «øyet som ser». Man trekker frem momenter som gagnar seg selv i egne forslag. Det kan i mange vedlegg, møtereferater, private og offentlige innspill helt siden fra lang tid tilbake, finne argumenter som forteller en annen historie.

Jeg vil likevel kommentere «**Nye volum**». Påstand om at «*Endringene er i all hovedsak akseptert av byantikvar og fylkesantikvar, se oppsummering fra møte 18.03.2024*». Den ser jeg frem til å få en forklaring på fra antikvarene enn i tilbakemeldingsbrevet.

«Stedsanalyse/anbefalingskart» er en del av planprosessen og i tilbakemeldingsbrev skal dette lages/legges frem. Dere svarte i Nettinfomøtet at det er noe dere jobber med. Er ikke dette litt vel sent? Bruker man veileder fra Sandnes, skal dette utarbeides og legges frem i planinitiativet.

Annet:

Oppfordring: Se Ladehammeren i sammenheng med resten av Lade/Trondheim.

Ladejarlen ligger ikke nær (nok) knutepunkt superbussen vs byutviklingsstrategi. Massiv økning innbyggere i et nå stille småhusområde? Hva med statlig støtte transformasjonsprosjekter? Byutviklingsavtalene? Byvekstavtalen for Trondheimsområdet? Utbygging skal vel i hovedsak legges langs Metrobuss-trase? Ett kort blikk på Strategikart «Trondheim mot 2050», går ikke i utbyggers favør. Rekkefølgekrav?

En utbygging av Ladejarlen vil uansett utfall bli en svært kostbar affære også for Trondheim kommune med mange utfordringer. Blant annet i ny infrastruktur, mobilitetshus. Hvem skal betale for det?

Håper de nye forslag som kommer nedtoner volum, men gjerne bruker dagens forslag som utgangspunkt. Vi ønsker nye naboer velkommen, men ikke i det voldsomme antall som her forespeilet. Ei heller det volum bygningsmassen får. Brunosten vil få et volum som vil ødelegge hele anlegges karakter. (50% + ?) Med all respekt å melde. Dette er ikke «*et mindre grep som ivaretar karakteren ved eksisterende anlegg*».

Utbygging med en tettere og høyere bygningsmasse enn i dag vil påvirke en viktig del av Trondheims silhuett negativt, både fra sjøen, sentrum, Lade, Bymarka og Tyholt. De *overordnede premissene for bystrukturen, som at ny bebyggelse skal underordnes viktige landskapstrekk og landemerker*, er presisert i «[Planbeskrivelse](#), mai 2024»

Lade skole har allerede sprengt kapasitet. Ny ungdomsskole? Smelteverket ungdomsskole (planlagt ferdig i 2028)? Rekkefølgekrav? Sikker skolevei? I gjennomsnitt er det 0.33 barn i hver boenhet. (0 – 17 år) Dvs. at vi kan regne med at det blir ca. 100 barn på Ladejarlen. Mange får skoleveien sin mellom Ladejarlen og Lade barn og ungdomsskole. Alle som har vært foreldre til barn i skolepliktig alder vet barna vil ta, sykle eller gå, snarest vei til skolen. Så kreative forslag til skolevei, for å omgås forskrift/krav, vil møte massiv motstand.

Til slutt en bønn

Kan dyktige arkitekter og medarbeidere hos Per Knudsen Arkitektkontor AS i samarbeid med andre involverte, utarbeide planinitiativ/reguleringsplan til større eksempel på vellykket transformasjon. Her kan man sette Trondheim på kartet og vise hvordan det kan og bør gjøres.

Det ligger et tungt ansvar på utbygger å skulle forvalte skolens videre skjebne.

Vi har fremdeles tro på at dette til slutt kan bli bra.

Med hilsen, Tove og Paul Loe



Trondheim kommune - Ladejarlen - Ladehammerveien 4-6 - gnr 414 bnr 177 - Vurdering av verneverdi og representativitet

Bakgrunn

I forbindelse med salg av Ladejarlen VGS, tidligere maritime skolesenter i Trondheim, har Trøndelag fylkeskommune v/seksjon kulturminner gjort en vurdering av verneverdi. Vurderingen er overordnet, og anleggets representativitet er vurdert i et nasjonalt perspektiv. Dette notatet omfatter også en overordnet vurdering av handlingsrom og videre prosess.

Kort info om anlegget

Det tidligere maritime skolesenter i Trondheim ble satt opp i flere byggetrinn og åpnet i 1964. Sør-Trøndelag fylke overtok ansvar for skolens drift etter åpningen. Skolesenteret bestod av flere kommunale og statlige fagskoler. Etter åpningen i 1964 er skolen utvidet med et ytterligere bygg (1978) og gjennomgikk en større om- og påbygging i perioden 1985-2000.



Utsnitt av illustrasjonsfoto hentet fra rapport om tilstandsvurdering, Advansia 21.1.2022

Verneverdi og representativitet

Bygningene er oppført som formålsbygg, og omfattes av det offentlige utbygging av utdanningsinstitusjoner. Utformingen av anlegget er et resultat av en arkitektkonkurranse utlyst i 1953, vunnet av arkitekten Asbjørn Stein. Stein utformet alle bygg inklusive anleggets siste tilføyelse i 1978.

Verneverdi

Anleggets utforming er tidstypisk og er helhetlig komponert, bruk av materialer og detaljeringer er gjennomført i hele anlegget. Anlegget er svært godt tilpasset til terrenget, beskrevet i en artikkel i 1953 med følgende «*intim kontakt med terrenget uten overdrevne utsprenginger eller utfyllinger.*»

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kulturminner

Nyere til- og ombygginger tilpasser seg det opprinnelige formspråket slik at skolekomplekset i stor grad fortsatt fremstår som en sammenhengende enhet. Anlegget har i dag bevart stor grad av opprinnelig detaljering og materialbruk, og har en høy grad av lesbarhet. For Ladejarlen vurderes nettopp de særlige verdiene til å være den helhetlige og enhetlige utformede bygningsmassen og dens tilpasning til terrenget. Videre er særlige verdier knyttet til materialbruk, detaljering og utforming av dører, trappeløp mv. Nyere tilføyelser ikke har like høy verdi som det opprinnelige anlegget.

Representativitet i nasjonalt perspektiv

Som en fagskole vurderes anlegget inn i nasjonal utdanningshistorisk sammenheng og opp mot utdanningsinstitusjoner i kommunal, regional og nasjonal sammenheng.

Staten sto for utviklingen av de maritime fagskolene, en utdanning som har røtter tilbake til midten av 1800-tallet. Fra 1850-årene og utover 1900-tallet ble det opprettet skoler i et titalls byer langs kysten av Norge. Etter en endring av sjømannsutdanningen gjennom en skolereform på 1950- og 60-tallet, ble utdanningsinstitusjonene redusert til sju skoler i byene Oslo, Tønsberg, Arendal, Haugesund, Bergen, Trondheim og Tromsø. Som en del av reformen ble de tidligere statlige maritime fagskolene innrullert i det videregående skolesystemet.

I de fleste byene ble utdanningen videreført i eksisterende skolebygg med tilbygg tilpasset nye behov. Kun tre nye fagskoler ble etablert på 1950- og 60-tallet, i Tromsø, Arendal og Trondheim. Som de fleste maritime skoler ble disse tre skoleanleggene plassert på en høyde i eller ved byen, med god utsikt mot havet eller skipsleden. Anleggene beskrives i dag som monumentale landemerker med ikonografisk betydning for bylandskapet. Skolene i Tromsø, Arendal og Trondheim har alle de senere årene blitt vurdert for både riving og transformasjon. I Arendal er deler av skoleanlegget revet, i Tromsø er situasjonen uavklart.

Sett i et nasjonalt perspektiv og representativitet, er det i dag bevart flere utvalgte høyskoler og universitetsbygg gjennom fredningen av statens kulturhistoriske eiendommer. Det er også fredet noen fagspesifikke statlige skoler gjennom samme prosjekt. Videre er noen grunnskoler og eldre skolestuer representert på fredningslisten. Det er per i dag ingen tilsvarende fagskoler eller skoleanlegg knyttet til videregående opplæring i Norge som er bevart gjennom kulturminneloven.

Konklusjon

Bygningene på Ladejarlen er et svært godt bevart eksempel på en viktig utdanningsinstitusjon som statlig fagskole og etter hvert videregående skole. Det ble bygget bare et fåtall av denne type fagskoler i Norge, og kun tre i perioden 1950/1960-tallet. Av disse er anlegget på Ladejarlen både klassisk med sin plassering og tidstypiske utforming, og unik i sin størrelse og lesbarhet til tross for å ha vært i stadig utvikling frem til tidlig 2000-tallet. Med bakgrunn i dette vurderer Trøndelag fylkeskommune skoleanlegget til å ha nasjonal verdi.

Handlingsrom i en transformasjonsprosess

Hvordan endring og tilpasning til ny bruk kan gjennomføres, styres i stor grad av ny funksjon. Handlingsrom vil derfor kun i denne fasen beskrives overordnet og være retningsgivende før ny bruk er avklart.

Trøndelag fylkeskommune Seksjon Kulturminner

Felles for formålsbygg er at det kan være en krevende prosess å transformere til ny bruk. Det er imidlertid mange gode eksempler på vellykkede transformasjonsprosjekt. Det avgjørende er å finne balansen mellom hvordan man bevarer de viktigste historiebærende elementer og strukturer, og hvordan nye elementer tilpasses. Dette er også øvelser kulturminnemyndigheten står ovenfor og også gjennomfører i fredete bygninger, for å både tilpasse ny bruk og eieres behov.

Bygningsmassen på Ladejarlen har blitt tilpasset og justert opp gjennom årene for å legge til rette for endrede behov. Måten dette er gjort på, med tilpasning av høyder og volum til terreng og omgivelser, viser at det er et handlingsrom for både tilbygg og justering av eksisterende bygningsmasse. Et eksempel på en slik prosess kan være å bevare utvalgte elementer som representerer bygningsmassens opprinnelige funksjon som maritim fagskole, slik at andre utvalgte deler av bygningsmassen kan stilles friere for justeringer. Her er tett dialog og gode samarbeidsprosesser viktige suksesskriterier. Fylkeskommunen v/ seksjon kulturminner stiller seg gjerne til disposisjon og dialog for videre utvikling av Ladejarlen.

Videre prosess med vernemyndighetene

Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig myndighet for kulturminner av regional verdi. Videre er fylkeskommunen delegert myndighet for å ivareta kulturminner med nasjonal verdi. Verne vurderingen innebærer at fylkeskommunen skal involveres som fagmyndighet i videre prosess og i forbindelse med reguleringsplan og byggesak.

*Trondheim 18.03.2022
Trøndelag fylkeskommune
v/seksjon kulturminner*

Marit Endresen

Fra: Firmapost PKA
Sendt: mandag 7. oktober 2024 23:39
Til: Marie Risan
Kopi: Marit Endresen
Emne: VS: Ladehammeren

Med vennlig hilsen
Catharina Melhus
Administrativ leder

+47 924 08 567



Fra: Tor Haugan <torhaugan98@gmail.com>
Sendt: torsdag 3. oktober 2024 19:59
Til: Firmapost PKA <pka@pka.no>
Emne: Ladehammeren

Vi stiller oss bak innspillene som dere har fått fra ressursgruppen Ladejarlen
Mvh Anne-Lise og Tor Haugan
Kaptein Kaalds vei 8

Sendt fra Gmail for mobil



Statens vegvesen

PKA ARKITEKTER AS
Brattørgata 5

7010 TRONDHEIM

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
24/240697-2

Deres referanse:

Vår dato:
16.09.2024

Uttalelse til varsel om planoppstart – Detaljert reguleringsplan for Ladehammerveien 4–6 og Kaptein Kaalds vei 10 – Gnr. 414 bnr. 177 og bnr. 1 m.fl. – Trondheim kommune – Varsel om innsigelse

Viser til deres oppstartsvarsel av 10.09. og 11.09.2024.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen. Vi uttaler oss videre som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å tilrettelegge for utvikling av tidligere undervisningsbygg på Ladehammerveien 4 og 6, som i dag står tomt. Eiendommen planlegges transformert til et boligområde med varierte boligtyper for ca. 300 boliger, utadrettet virksomhet og utearealer med forskjellig karakter. Planområdet skal kobles på omkringliggende byrom. I tillegg skal eneboligtomt på Kaptein Kaalds vei 10 utvikles med nye boliger.

Området ligger i nær tilknytning til den transformasjonen som er planlagt på Nyhavna og arbeidet med mobilitetsanalysen som får følger for bruken av fylkesveg 6668. Da vil ytterligere 300 boliger kunne påvirke trafikksystemet sammen med all annen utbygging som er planlagt på akse Nyhavna–Lade–Leangen. Vi ser at Trondheim kommune har berørt temaet i sitt brev av 31.08.2024.

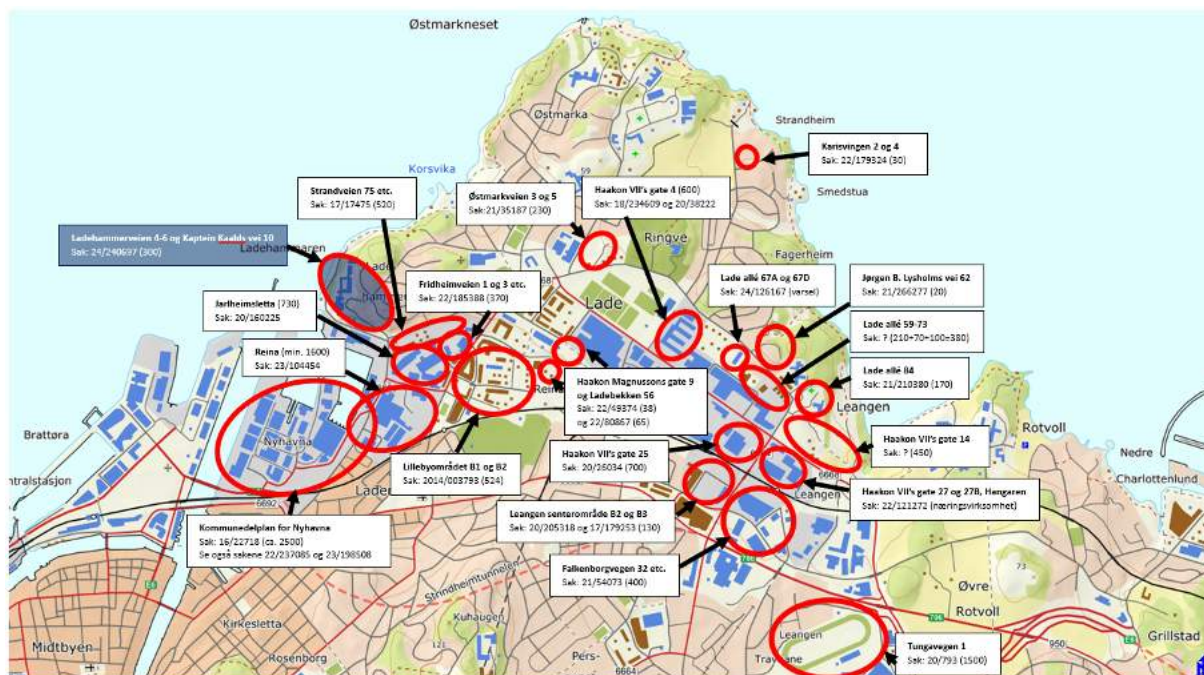
Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Kart over utbyggingsområder langs aksen Nyhavna–Lade–Leangen. Aktuell område markert i mørkere fargetone



Uttalelse til oppstartsvarese

Statens vegvesen er generelt opptatt av trafikksikkerhet og framkommelighet samt bærekraftig utvikling, og legger til grunn at det må utarbeides løsninger for myke trafikanter i tråd med prinsippene om universell utforming. Atkomst for renovasjons- og utrykningskjøretøy må også ivaretas.

Det har tidligere, i forbindelse med Haakon VII's gate 4, vært en innsigelsessak til behandling hos daværende KMD (Kommunal- og moderniseringsdepartementet – nå KDD, Kommunal- og distriktsdepartementet) hvor det forelå endelig vedtak i brev av 09.03.2021. I samme brev ble det gitt signaler om forventet prosess. KMD presiserer følgende: «*En mobilitetsanalyse for området er under arbeid, og mobilitetsplanen for Lade skal foreligge før det fremmes forslag til detaljregulering for andre byggetrinn. Kommunen legger til grunn at mobilitetsplanen vil kunne gi føringer for atkomstløsninger for eiendommene langs Haakon VII's gate, når planen er vedtatt.*» Videre sier KMD at: «*Økt boligbygging på Lade–Leangen vil samlet sett kunne gi økt belastning på veisystemet i området. Departementet oppfordrer derfor statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter til å samarbeide om konkrete løsninger som ivaretar metrobussens framkommelighet, og som vil være i tråd med mobilitetsanalysen.*»

Det foreligger pr. dato ingen mobilitetsanalyse.

Sammen med den planlegging som også foregår på Nyhavna, så vil aksene Nyhavna–Lade–Leangen kunne bli sterkt belastet med trafikk (se kart). Det er fylkesveg 6668 som er gjennomgående for hele dette området. Trondheim kommune har i sitt tilbakemeldingsbrev av 31.08.2024 i begrenset grad gitt informasjon om de signaler som har kommet fra Statens vegvesen de siste årene. For mange av de planene som er skissert i foranstående kart, har Statens vegvesen varslet eller fremmet innsigelse.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som framkommer av oppstartsvarselet. Vi vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring. Statens vegvesen vil vurdere å fremme innsigelse til et planforslag som ikke ivaretar de innspill og signaler som er nevnt over. Vi stiller gjerne opp til dialog om planen.

Transportforvaltning midt i
Med hilsen

Helge Stabursvik
seksjonsleder

Jan–Kristian Janson

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER
TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM
TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER



PKA ARKITEKTER AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - oppstart av reguleringsplan for Ladehammerveien 4 og 6 og Kaptein Kaalds vei 10 - Trondheim kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Overordnede føringer

Hensikten med planen er å transformere området for å legge til rette for boligbygging. Dette vil ikke være i tråd med gjeldende kommuneplan der området er avsatt til offentlig og privat tjenesteyting samt grønnsstruktur. I forslag til ny KPA er det avsatt til byggesone 3 med ulike hensynssoner. Området er også hørt som byggesone 2.

Landbruk

En effektiv arealbruk i sentrale utbyggingsområder vil over tid gi et mindre arealbehov, og derigjennom mindre press på jordressursene rundt byen. Statsforvalteren som landbruksmyndighet er derfor opptatt av at området gis en god utnytting. Vi merker oss samtidig øvrige hensyn i denne saken som ønskes hensyntatt, bl.a. bevaring av kulturmiljø. Vi legger uansett til grunn at det tas inn krav som sikrer de føringene som vedtas i ny KPA, og at eventuelle avvik fra dette begrunnes konkret.

Klima og miljø

For Statsforvalteren som miljømyndighet vil ivaretagelse av klima, naturmangfold, landskap og friluftsinnteresser være sentrale tema i arealforvaltningen. Problematikk knyttet til forurensning blant annet i form av støv og støy er også viktig for Statsforvalteren som miljømyndighet. Se også rundskriv T-2/16: [Nasjonale og vesentlige regionale interesser på miljøområdet – klargjøring av miljøforvaltningens innsigelsespraksis](#).

Vi viser til oversendt materiale og kommunens anbefaling om oppstart av reguleringsplanarbeidet, samt kommunens vurdering av at planen må konsekvensutredes.



Forurensning

Det er registrert noe forurenset grunn i krysset Ladehammerveien og Lade allé. Forholdet til forurenset grunn må sikres i bestemmelsene. Dersom det er planlagt graving i planområdet, må det gjennomføres grunnundersøkelser med hensyn til forurenset grunn. Dersom grunnen viser seg å være forurenset må det utarbeides tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn, i tråd med forurensningsforskriften kap. 2. Den skal godkjennes av forurensningsmyndigheten i Trondheim kommune.

Grunnforurensning er deltema under forurensning i Miljødirektoratets veileder M-1941 Konsekvensutredninger for klima og miljø. Les mer i Miljødirektoratets [veileder om konsekvensutredninger](#) (M-1941).

Naturmangfold

Vi støtter kommunens vurdering av at vegetasjonen og naturverdiene innenfor planområdet må kartlegges og beskrives i konsekvensutredningen.

I planområdet er det registrert en forekomst av naturtypen Semi-naturlig eng med høy lokalitetskvalitet og en større forekomst av naturtypen Sørvendt berg og rasmark med verdi A (svært viktig). Denne strekker seg langs hele vest- og sørsiden av bebyggelsen.

Det er også registrert rødlistede arter i planområdet, i hovedsak innenfor de registrerte naturtypene. Oppe ved bygningene er det registrert alm, som er sterkt truet (EN) på rødlista.

Det må altså undersøkes hvilket naturmangfold som kan påvirkes av tiltaket, og effekten av påvirkningen må vurderes. Samlet belastning og avbøtende tiltak er også del av denne vurderingen, jf. naturmangfoldloven (NML) § 7. Se [Veileder til naturmangfoldloven kapittel II](#) (T- 1554).

Det vil være utfordrende for Statsforvalteren som klima- og miljømyndighet å akseptere tiltak som forringer eller ødelegger disse artene og naturtypene.

Klima og klimatilpasning

Klimagassutslipp

Planen må innarbeide tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, ivareta klimatilpasning som hensyn, og tiltak for mer effektiv energibruk og miljøvennlig energiomlegging, jf. [Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning](#). Statsforvalteren anbefaler at det som ledd i planprosessen blir utarbeidet et klimagassregnskap. Vi anbefaler at metode i [Miljødirektoratets håndbok M-1941](#) benyttes. Videre anbefaler vi at plandokumentene gjør rede for

- Tiltak for å redusere energiforbruk
- Tiltak for å redusere klimagassutslipp
- Valg av energiløsninger og byggematerialer

Det er positivt at eksisterende bebyggelse skal bevares i mest mulig grad., og vi støtter kommunen i at det bør utarbeides en plan for ombruk/gjenbruk av materialer som skal rives.

[Utslippsfri byggeplass](#) bør vurderes.

Videre anbefaler vi at planbeskrivelsen omtaler og drøfter hvordan utbyggingen vil bidra til å nå [FN's bærekraftsmål](#), og hvilke miljøkrav og -kriterier som skal stilles i planen, ved anskaffelser og ved utbygging.



Klimatilpasning

Ved planlegging av arealbruk er det viktig å se på hvilke effekter klimaendring vil gi, hvilke områder som vil være utsatt innenfor og rundt tiltaket, og vurdere konsekvensene det vil ha for de aktuelle områdene. Det omfatter både å definere områder som ikke bør bygges ut, og å dimensjonere anlegg. Les mer i [Miljødirektoratets veileder til Statlige planretningslinjer for klimatilpasning](#).

Overvann

Naturbaserte løsninger for overvannshåndtering skal vurderes. Dersom andre løsninger velges skal det begrunnes hvorfor naturbaserte løsninger er valgt bort, jf. statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Vi anbefaler at VA-plan med beskrivelse av overvannshåndtering legges ved til høring.

SPR-BATP

Vi støtter kommunens vurdering av at det må etableres fortau til skole og metrobussholdeplass. Området er relativt sentrumsnært, og med tryggere løsninger for gange og sykkel blir planen mer i samsvar med Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging ([SPR-BATP](#)).

I by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter skal det legges vekt på høy arealutnyttelse og fortetting. Dette innebærer blant annet krav om minimum antall boliger pr dekar og effektive parkeringsløsninger med maksimumskrav for parkeringsplasser pr. boenhet. Videre må det settes av tilstrekkelig areal for sykkelparkering. Fortettingen skal skje med kvalitet. Høy utnyttelse må ikke gå på bekostning av viktige grøntareal, uteområder og lekeplasser, naturmangfold og overvannshåndtering. Det bør stilles rekkefølgekrav om at gang- og sykkelveg etableres før utbygging starter.

Mobilitetsplan Nyhavna-Lade-Leangen

Det planlegges for omtrent 300 nye boliger og omtrent 1200 m² næring. Planområdet vil belaste samme vegsystem (aksen Nyhavna-Lade-Leangen) som andre utbygginger som nå er under planlegging. Kommunal- og distriktsdepartementet har tidligere uttalt (avgjørelse i innsigelsessak datert 09.03.2021) at økt boligbygging på Lade-Leangen samlet sett vil kunne gi økt belastning på veisystemet i området og departementet oppfordrer til å utarbeide en mobilitetsplan for området. Det vil være utfordrende for Statsforvalteren å akseptere en videre utbygging i aksene Nyhavna-Lade-Leangen før en mobilitetsplan foreligger.

Massehåndtering

Overskytende jord- og steinmasser fra anleggsarbeider vil normalt være å anse som næringsavfall. Forurensningsloven inneholder regler om håndtering av slike masser. Mellomlagring og sluttdisponering av jord- og steinmasser som ikke er forurenset, skal vurderes i planprosessen, jf. [Veileder M-1243](#).

Fremmede arter

Det er registrert flere forekomster av fremmede, skadelige arter i planområdet – også innenfor de registrerte naturtypene. Noen av disse artene er på lista over arter det ikke er lov å spre ut fra nåværende voksested, jf. Forskrift om fremmede organismer. Det bør innarbeides rekkefølgebestemmelser som sikrer at fremmede, skadelige organismer skal fjernes på forsvarlig vis før anleggsarbeider settes i gang. Se også [Forskrift om fremmede organismer](#).



Friluftsliv

Deler av planområdet ligger innenfor et areal som er kartlagt som et svært viktig friluftsområde. Det er viktig at planen ikke forringer disse verdiene. Mulighetene for allment friluftsliv bør trygges og forbedres. Se veilederen [Friluftsliv i arealplanlegging](#).

Klima og miljø og Helse og omsorg

Støy- og luftforurensning

Det må gjøres en utredning som viser at grenseverdiene i tabell 2 i T-1442/21 kan ivaretas. Nye kjøremønstre kan innvirke på støyforholdene på og langs adkomstveger til planområdet, dette må også i hensyntas i den støyfaglige utredningen. Det må foreligge trafikkanalyse som viser dagens situasjon og fremtidig situasjon basert på nye ÅDT beregninger. Trafikk til og fra planområdet må regnes inn og konsekvenser for adkomstveger må synliggjøres.

Retningslinjen for støy i arealplanlegging åpner for bruk av dempet fasade som erstatning for stille side og vi minner om at dette skal begrenses til en liten andel av boenhetene. Retningslinjens henvisning til at dempet fasade er aktuelt dersom en *etter plangrep* ikke oppnår stille side, for eksempel for hjørneligheter. For leiligheter uten tilgang til stille side, skal det sikres kompensierende kvaliteter. Avbøtende tiltak må sikres juridisk i plankart og/eller bestemmelser, i tillegg til grenseverdier i henhold til T-1442/2021 tabell 2.

Det må gjennomføres en utredning av luftforurensning. Hvis det planlegges boliger med overlapp mellom støysone og sone for luftforurensning (T-1520), må det gjøres en vurdering av om samspillseffekter gir grunn til særlig varsomhet. T-1442/2021 legger opp til at kommunen da **skal** innhente en medisinskfaglig vurdering (kommuneoverlegen) av eventuelle helseeffekter.

Bygge og anleggsfasen

Det er viktig at bygge- og anleggsfasen planlegges nøye, og bestemmelsene må stille krav om en plan for gjennomføringen, som sikrer tema som støy, luftkvalitet, trafiksikkerhet og opprettholdt universell fremkommelighet. Planen bør stille krav til utbyggingsrekkefølge som sikrer gode vilkår for beboerne under bygge- og anleggsfasen. Grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6.3 i T-1520 og kapittel 6, tabell 4 og 5 i T-1442/2021 må legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Planen bør vise trinnvis beregning av støy under bygge- og anleggsfasen, slik at beboerne sikres god bokvalitet gjennom prosjektet.

Helse og omsorg og Barn og unge

Viser til tilbakemelding fra Trondheim kommune vedrørende oppstart av reguleringsarbeid. Vi støtter kommunaldirektørens vurderinger av tema som må ivaretas. I gjeldende plan er området avsatt til offentlig og privat næring og framtidig grønnstruktur. Vi minner om at dersom planen skal vurderes etter ny KPA vil byggesone 3 gjøre seg gjeldende. Utbygging i foreslått bevart natur- og kulturmiljø vil kunne utfordre statsforvalterens sektorinteresser. Vi vil ved høring ta utgangspunkt i Helsedirektoratets oversikt over sentrale tema som skal ivaretas på folkehelseområdet. Denne finner dere på Helsedirektoratets [nettside](#).

For denne planen ber vi om at særlig følgende ivaretas:

Bokvalitet og Universell utforming

Planforslag på høring må det tas høyde for at fortetning må skje med kvalitet og i tråd med T-1442/21 og T-1520. Vi merker oss at forslag til utnyttelse ligger over krav i forslag til ny KPA. Variert



boligsammensetning kan legge til rette for mangfold, men det er viktig at bestemmelsene sikrer boligsammensetning med tydelige krav til både rom- og arealfordeling i tråd med områdets boligbehov. Vi minner om at utforming av boenhetene er et viktig plangrep for å sikre en høyere andel boenheter med tilgang til stille side.

Når planen kommer på høring må det kunne vises at krav til uteareal kan ivaretas. Høyde og byggenes plassering har betydning for tilgang til sol og lys både for uteoppholdsarealer og boenheter både for planområdet og nærliggende bebyggelse. Det må følge sol/skygge diagram som viser at kravet til tilgang til sol/dagslys kan ivaretas for både uteoppholdsarealer og boenheter.

For å skape gode uteområder som kan brukes av ulike aldersgrupper og fungere som en sosial møteplass mellom generasjoner, er det en forutsetning at uteområder planlegges tilgjengelig for alle, herunder må universell utforming sikres. Parkering for mennesker med nedsatt funksjon må dokumenteres og sikres i tråd med TEK, herunder må også høyde for nedkjøring og i parkeringskjeller kunne dokumenteres (frihøyde 2.6 m). Det planlegges for stasjonært avfallssug og det må sikres universell adkomst til nedkast og returpunkt.

Barns og unge

Det må redegjøres for eventuelle konsekvenser for barn og unge i nærområdet. Dagens bruk av området må beskrives og dersom det er arealer som i dag er i bruk av barn og unge legger Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen føringer om at det skal være erstatningsarealer jf. punkt 5d).

Uteområdene må være store nok til for lek og opphold og gi rom for ulike typer lek på ulike årstider. Det må fremkomme av planbeskrivelse og planbestemmelser at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge er tilstrekkelig sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Det må stilles tydelige kvalitetskrav jf. RPR-BU pkt 5. Krav til fysiske forhold. Kvalitetskrav må fremkomme av bestemmelsene og plankartet bør synliggjøre plassering av arealer tiltenkt barn og unge jf. T2/08.

Sosial infrastruktur må dokumenteres og det må foreligge beregning av tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet før brukstillatelse kan gis.

Fysisk aktivitet

Planen på høring må redegjøre for hvordan myke trafikanter skal ivaretas, herunder trygg skoleveg og til viktige sosiale arenaer. Vi støtter kommunedirektørens vurdering av at planområdet må utvides for å ivareta trafiksikker skoleveg. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer trygge adkomst/ferdselsårer for myke trafikanter til viktige målepunkter og innad i planområdet.

Samfunnssikkerhet

Det er utarbeidet foreløpig forslag til temaer i en risiko- og sårbarhetsanalyse, vi minner om at alle vurderinger må dokumenteres med kildehenvisninger, også for de tema som ikke blir utredet videre.

Vi forutsetter at det foretas en fullstendig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk. Statsforvalteren påpeker at en ren sjekkliste uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.



ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede [klimaprofiler](#) for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen. Risiko- og sårbarhetsanalysen bør også baseres på kommunens egen helhetlige risiko og sårbarhetsanalyse samt en forutgående klimasårbarhetsanalyse.

Intensjonen med en ROS-analyse er blant annet å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Kommunen som planmyndighet har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Statsforvalteren vurderer innsigelse (jf. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekkliste med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunnlag eller vises til kilde.
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert.
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser.
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.
- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no



Med hilsen

Elisabeth Varsi Stubbrud (e.f.)
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Tor Sæther
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Klima og miljø: Maria Aastum – 73 19 92 25

Landbruk: Margrethe Halsan – 73 19 92 73

Samfunnssikkerhet: Kjersti Dalen Stæhli – 73 19 93 34

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 84 37

Kopi til:

Trondheim kommune

Trøndelag fylkeskommune

Statens vegvesen

Postboks 2300 Torgarden

Fylkets hus, Postboks 2560

Postboks 1010 Nordre Ål

7004

7735

2605

TRONDHEIM

STEINKJER

LILLEHAMMER

Marit Endresen

Fra: Firmapost PKA
Sendt: mandag 7. oktober 2024 23:39
Til: Marie Risan
Kopi: Marit Endresen
Emne: VS: Reguleringsplan for Ladehammerveien 4 og 6

Med vennlig hilsen
Catharina Melhus
Administrativ leder
—
+47 924 08 567

-----Opprinnelig melding-----

Fra: Sissel Melby <melbysissel@gmail.com>
Sendt: torsdag 3. oktober 2024 20:35
Til: Firmapost PKA <pka@pka.no>
Emne: Reguleringsplan for Ladehammerveien 4 og 6

Viser til detaljert reguleringsplan for Ladehammerveien 4-6 og Kaptein Kaalds vei 10. Planen viser en generell etasjehøgning fra 1-3 etg. på den eksisterende bebyggelse. Den eksisterende bebyggelse er tilpasset, og ligger på et eget platå, som i dag er tydelig skilt fra småhusbebyggelsen, i Kaptein Kaalds vei. Med en etasjehøgning opp til 3 etg. vil dette skillet forsvinne. Småhusbebyggelsen vil miste utsyn og få økt innsyn. Noe som absolutt vil forringe bokvaliteten, og det vil bli en vesentlig endring av landskapet. Hele Ladehammeren er dag et landemerke, godt synlig fra både by og sjø, med Det maritime skolejentene, småhusbebyggelsen i Kaptein Kaalds vei, Ladehammerkollen og grøntdraget. Med en økt høyde, i det nye byggeprosjektet, vil dette endres. Småhusbebyggelsen vil dels forsvinne, likeledes grøntdraget, som går fra dagens bebyggelse og helt opp til toppen. At Kaptein Kaalds vei 10, inngår i samme omsøkte reguleringsplan, er etter min mening, meget betenkelig.

Støtter forøvrig fullt opp om Ladejarlen ressursgruppes uttalelser av 02.10.24 Mvh Sissel Melby Kaptein Kaalds vei 4

Sendt fra min iPad

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid



Plannavn: Detaljert reguleringsplan for «Ladehammerveien 4 og 6» Gnr/bnr 414/177, 414/1 mfl.

Arealplan-ID: r20240020

Frist for innspill: 03.10.2024

Altinnreferanse: 71B1AEFF75D4

Svar fra berørte parter:

Navn:

Telefon:

E-post:

ROAR HUGUDAL

Uttalelse

Plangrensen i dokumentet "Microsoft Word - 20240429- Planinitiativ Ladehammeren" virker å være feil i hjørnet mot eiendommene Ladehammerveien 1 Richard withs veg 3 og Richard Withs veg 5. Her er plangrensen tegnet inn på eiendommen til Ladehammerveien 1. Bygg A vil få en godt synlig siluett og volmøkningen av dette bygget vil påvirke sikt og solforhold for mye av bebyggelsen langs sørsiden av Ladehammeren og ned mot Øvre Nyhavna. Fint om disse konsekvensene også belyses og illustreres. Konsekvens for dyreliv og fauna bør belyses bedre. Av større dyr er det pr i dag flere rådyr, rev og grevlinger som benytter området. Lukt fra renseanlegget ved Ladehammeren kan til tider være sjenerende. Hvordan vil det virke inn på området som nå reguleres og som ligger såpass nært renseanlegget? Det savnes at konsekvenser av økt trafikk belyses. Dette gjelder også utenfor planområdet da planforslaget vil gi økt trafikkmengde i nærområdene. Dagens Ladehammervei er for smal/ har for krapp kurvatur for dagens busser, noe som ofte medfører at møtene kjøretøy må stoppe og rygge for å gi plass til bussen. Dagens fortau er smale og er ikke tilgjengelige vinterstid da de benyttes som snøopplag. Fortauene har også avbrudd flere steder Dette medfører at myke trafikanter ofte benytter kjørebanelen. Dagens Ladehammerveg er ikke egnet for økt trafikkmengde både for myke trafikanter, kjørende eller kollektivtrafikk. Det samme kan også være tilfelle for flere andre gater i nærområdet. Videre virker det som både Haakon VII gt og Standveien/Maskinistgata har for liten kapasitet for dagens trafikk i rush perioder. Parkering må belyses bedre. Som nabo har vi dårlig erfaring fra byggingen av Øvre Nyhavna hvor det åpenbart er bygget færre parkeringsplasser enn faktisk behov. Noe som fører til betydelig økning i gateparkering og parkering på ikke regulerte arealer i nærområdene. Eksempelvis langs Ladehammervegen ved Bartnes er nå overfylt med biler fra beboere ved Øvre Nyhavna. Flere boliger i nærområdet har også mistet gateparkering etter at det i Jarlsborgvegen og flere andre gater nylig ble innført parkeringsforbud på dagtid, og det fremstår da som at dagens beboere mister privilegier når det forsøkes å regulere utfordringer som kommer med nye boenheter i nærområdet. Spørsmålet blir da er det ikke mer rimelig at de nye boenhetene selv burde pålegges å løse disse utfordringene innenfor eget areal?

Vedlegg til uttalelsen

Uttalelse_ROAR HUGUDAL_20241002_214824.pdf

PKA Arkitekter AS
Brattørgata 5
7010 Trondheim

[Kun sendt per epost til: pka@pka.no]

Trondheim 03.10.2024

Innspill til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Ladehammerveien 4 og 6 og Kaptein Kaalds vei 10, Planid r20240020

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid, mottatt 13. september 2024.

Nyhavna Utvikling er positiv til at det settes i gang planarbeid for eiendommene. Planområdet er i umiddelbar nærhet til Nyhavna, et område som står foran en stor utvikling de neste årene. Det er avgjørende at planleggingen av områdene sees i sammenheng, at planprosessen følger lovens krav og at det sikres likebehandling av de ulike områdene, knyttet til rekkefølgekrav og øvrige krav til arealbruk.

1. Rekkefølgekrav og krav til arealbruk

Det fremgår av planinitiativet at hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbygging av et nytt boligområde, *«med en variert boligmiks, utadrettet virksomhet og utearealer av forskjellig karakter.»*

Området er i kommuneplanens arealdel (KPA) som gjaldt på tidspunkt for oppstart av planarbeidet hovedsakelig avsatt til Offentlig og privat tjenesteyting og Fremtidig grønnstruktur. I gjeldende reguleringsplan er området i all hovedsak regulert til offentlig bebyggelse. I KPA vedtatt 26. september 2024 er området avsatt til «Byggesone 2» og blågrønnstruktur.

Planområdet ligger i direkte nærhet til Nyhavna, hvor det skal skje en omfattende utvikling de kommende årene. I området rundt pågår det også flere andre prosjekter; Reina, Jarlheimsletta, Fridheimkvartalet og Nyhavna Øvre.

Det er avgjørende at prosjektene sees i sammenheng og at det gis de samme betingelser for utviklingen av de ulike områdene. I det videre planarbeidet må det utredes hvordan utvikling av området vil påvirke blant annet friområder, infrastruktur og skolekapasitet i den nye bydelen, og hvilke rekkefølgekrav som må stilles i reguleringsplanen.

I denne forbindelse gjør vi oppmerksom på at da Kommunedelplan for Nyhavna (KDP) ble vedtatt, var det ikke forutsatt utbygging av boliger i Ladehammerveien. Virkningene av etableringen av et nytt

boligområde i Ladehammerveien er dermed ikke utredet i forbindelse med vurdering av omfang og plassering av friområder, parker, infrastruktur eller andre nødvendige funksjoner i området.

2. Planprogram

2.1 Krav til planprogram

Kommunen har i tilbakemeldingsbrev av 31. august 2024 slått fast at

«det ikke er behov for et planprogram som en del av planarbeidet, men at det må gjennomføres en konsekvensutredning.»

Kommunen viser ikke til at dette er en vurdering som gjort ut fra plan- og bygningsloven eller konsekvensutredningsforskriftens bestemmelser om planprogram og konsekvensutredning.

Kommunen sendte 29. september 2018 tilbakemeldingsbrev, i forbindelse med anmodning om oppstart av planarbeid for det samme området. Hensikten med planarbeidet var den samme den gang, «å legge til rette for boligbebyggelse». Kommunen gjorde den gang følgende vurdering av spørsmålet om planprogram og konsekvensutredning:

«Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder for dette planarbeidet jf. forskrift om konsekvensutredning, vedlegg I, pkt. 25. Det skal være fastsatt planprogram og det skal utarbeides konsekvensutredning.»

Det følger av plan- og bygningsloven (pbl.) § 4-1 at

«for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra kravet om planprogram for reguleringsplaner.»

Nærmere regler om når det skal utarbeides planprogram og konsekvensutredning følger av konsekvensutredningsforskriften. Det følger av konsekvensutredningsforskriften § 6 at «reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I» alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram. I Vedlegg I pkt. 25 er nevnt «Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan.»

I planinitiativet fremgår det at den foreslåtte arealbruken i området «avviker delvis fra gjeldende KPA». Det er ikke tvilsomt at planarbeidet skal legge til rette for et «nytt boligområde» og at dette ikke er i samsvar med KPA som gjaldt da kommunens tilbakemeldingsbrev ble sendt og oppstart ble varslet. Den foreslått *utbyggingen* er i sin helhet i strid med tidligere KPA. At deler av området som er avsatt til fremtidig grønnstruktur beholdes til dette arealformålet, innebærer ikke at *utbyggingen* er i tråd med tidligere KPA.

Nylig vedtatt KPA er ikke kunngjort pr. 27. september 2024, og det er dermed ikke mulig å få den fulle oversikt over arealplanen eller utredningene som ligger bak. Området ble vedtatt avsatt til «byggesone 2», med bestemmelser som innebærer at det kan benyttes til et bredt spekter av arealformål; «*boligbebyggelse, offentlig tjenesteyting, privat tjenesteyting, idrettsanlegg, næringsbebyggelse*». Det er altså ikke avklart hvilken arealbruk området skal brukes til, det er kun vist

til at området kan brukes til mange ulike formål. Det er heller ikke kunngjort konsekvensutredning til ny KPA, som viser at det er gjort utredninger av virkningene av å etablere et nytt boligområde her eller at det er gjort alternativsvurderinger knyttet til de ulike arealformålene KPA åpner for.

Dette innebærer at utbygging av boliger her må regnes som utbygging av et nytt boligområde, som ikke er i samsvar med overordnet plan hvor konsekvensene av det konkrete tiltaket er utredet. Det må dermed utarbeides planprogram og planen må konsekvensutredes.

Det gjelder unntak fra dette kravet, dersom «*det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen*».

Det konkrete tiltaket er ikke konsekvensutredet i en forbindelse med vedtakelsen av KPA. I KPA er det, som nevnt over, kun utredet og avgjort at området kan brukes til mange ulike formål.

Riktignok ble det igangsatt planarbeid i 2018/2019, men det ble her ikke stadfestet et planprogram eller utarbeidet konsekvensutredninger eller et komplett planforslag.

Det fremstår klart at kommunens vurdering av krav til planprogram var uriktig da tilbakemeldingsbrevet ble sendt. Etter vårt syn er det også krav til planprogram, ut fra nylig vedtatt KPA. Vi forutsetter at kommunen og forslagsstiller forholder seg til reglene som gjelder for utarbeidelse av reguleringsplaner, og at det utarbeides et forslag til planprogram som sendes på høring.

Det følger av pbl. § 4-1 og konsekvensutredningsforskriften § 15 at høring og offentlig ettersyn av planprogram normalt skal skje samtidig med varsling av planoppstart. På bakgrunn av at kommunen og forslagsstiller har lagt til grunn en uriktig forståelse av kravet til utarbeidelse av planprogram, går vi ut fra det gjøres en vurdering av om planprosessen bør stanses og at oppstart av planarbeid varsles på nytt, samtidig som planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

2.2 Innholdet i planprogrammet

Vi viser til Kommunal- og distriktsdepartementets veileder om konsekvensutredning og planprogram, hvor det blant annet heter at

“Hensikten med planprogram er å styrke den innledende fasen av planarbeidet. Det skal legges til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser som skal være styrende for planarbeidet. Å klargjøre behovet for utredninger er en sentral del av arbeidet med planprogrammet.”

Planprogrammet skal sendes på høring, slik at alle berørte og interesserte gis mulighet til å uttale seg til hvilke utredninger som er nødvendige for å belyse virkningene av planforslaget. Ved fastsettelsen av et planprogram vil det i mange tilfeller være relevant å stille krav om at det utredes alternativ arealbruk.

Dette planforslaget gjelder endring av arealbruk fra offentlig tjenesteyting til et nytt boligområde. Området ligger i nær tilknytning til Nyhavna, hvor det planlegges etablert flere offentlige tjenesteytingsfunksjoner, som for eksempel skole, barnehage og kulturinstitusjoner. Det er vår oppfatning at det må utredes hvordan planforslaget for Ladejarlen vil påvirke de nevnte funksjonene på Nyhavna og om det er grunnlag for at én eller flere av funksjonene kan ivaretas innenfor planområdet.

Hvordan og i hvilket omfang disse temaene skal utredes vil kunne fastsettes i et planprogram. Vi ber om at det utarbeides og sendes på høring et planprogram i henhold til krav i plan- og bygningsloven og konsekvensutredningsforskriften, slik at alle interesserte kan uttale seg til dette. Planmyndigheten må deretter fastsette planprogrammet, slik at den videre planprosessen blir forutsigbar.

3. Kobling mellom planområdet og Nyhavna

I planinitiativet er det beskrevet at det planlegges etablert en kobling mellom Ormen Langes vei og Ladehammerveien. Koblingen er foreløpig vist over eiendommene gnr. 439 bnr. 5 og gnr. 414 bnr. 1.

Nyhavna Utvikling er positiv til etablering av at det etableres en ny kobling her og ønsker at det etableres dialog om hvordan dette kan gjennomføres. Det er avgjørende at etablering av slik kobling ikke går på bekostning av Statkraft Varmes forslag om å etablere ny energisentral i dette området.

4. Rekkefølgekrav og krav til arealbruk

Kommunen har i tilbakemeldingsbrevet lagt til grunn at det må stilles rekkefølgekrav om etablering av metrobusstrasé over Nyhavna, inkludert sykkelanlegg og fortau. Videre viser kommunen til at det pågår arbeid med mobilitetsplan for Nyhavna, Lade og Leangen, og at det må påregnes rekkefølgekrav som nærmere angitt i mobilitetsplanen.

Nyhavna Utvikling er positiv til at kommunen har satt i gang et større arbeid for å sikre en riktig og rettferdig fordeling av rekkefølgekrav mellom de ulike prosjektene i området. Dette vil skape forutsigbarhet og sikre lik behandling av sakene. Når det gjelder den konkrete fordelingen av rekkefølgekravene tar vi forbehold om at vi vil komme med innspill til dette i forbindelse med at mobilitetsplanen sendes på høring.

Vi er imidlertid av den oppfatning at det også må gjøres vurderinger av om det må stilles rekkefølgekrav om opparbeidelse av andre funksjoner i Nyhavnaområdet. Det legges opp til en arealbruk som er i strid med gjeldende arealplaner og som ikke var forutsatt ved vedtakelse av KPA eller Kvalitetsprogram for Nyhavna. Det er ikke tvilsomt at prosjektet vil belaste friområder, parker, skolekapasitet og gang- og sykkelveier i området.

I planinitiativet påpekes det at planområdet er nært sentrum av Trondheim og at *«Eiendommen er direkte tilgrensende til og er en naturlig utvidelse av byggesone 1 på Nyhavna»*. Det argumenteres altså for en høy utnytting av området, på bakgrunn av at området er nært sentrum og i direkte nærhet til Nyhavna.

For utviklingen av Nyhavna stilles det krav om opparbeidelse av flere gang- og sykkelbroer og øvrige infrastrukturtiltak, blant annet for å sikre tilfredsstillende koblinger til sentrum. Vi forutsetter at det stilles tilsvarende krav for dette planområdet, for å sikre at området faktisk har den tilgangen til sentrum som er nødvendig for utbyggingen.

5. Oppsummering

Nyhavna Utvikling er positiv til at det skjer en utvikling av området.

Vi er av den oppfatning at kommunens vurdering av krav til planprogram og konsekvensutredning var uriktig da den ble gjort, og at det med hjemmel i plan- og bygningsloven og konsekvensutredningsforskriften er krav til utarbeidelse av planprogram og konsekvensutredning. Vi

ber om at kommunen gjør en ny vurdering av dette og at det utarbeides planprogram som sendes på høring i forbindelse med nytt varsel om oppstart av planarbeid.

Utarbeidelse av planprogram og gjennomføring av konsekvensutredninger vil også bidra til å synliggjøre hvordan den planlagte utbyggingen vil påvirke omkringliggende områder, for eksempel når det gjelder infrastruktur, friområder og skolekapasitet. Nyhavna Utvikling forutsetter at det stilles de samme krav til utviklingen av alle prosjekter i området, både når det rekkefølgekrav og øvrige krav til arealbruk.

Med vennlig hilsen
Nyhavna Utvikling AS

Birgitte Strøm Kahrs
Plansjef

birgitte.kahrs@nyhavna.no

PKA ARKITEKTER AS
Brattørgt 5
7010 TRONDHEIM

Vår dato: 03.10.2024

Vår ref.: 202415463-2 Oppgis ved henvendelse

Deres ref.:

Saksbehandler: Tormod Hagerup/
22959915/torg@nve.no

NVEs innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for Ladehammerveien 4 og 6 - Gnr. 414 bnr. 1, 177 mfl. - Planid r20240020 - Trondheim kommune

Vi viser til varsel om oppstart datert 12.09.2024.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre nettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>



På NVEs nettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Tormod Hagerup
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:

PKA ARKITEKTER AS

Kopimottakere:

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid



Plannavn: Detaljert reguleringsplan for «Ladehammerveien 4 og 6» Gnr/bnr 414/177, 414/1 mfl.

Arealplan-ID: r20240020

Frist for innspill: 03.10.2024

Altinnreferanse: 71B1AEFF75D4

Svar fra berørte parter:

Navn:

Telefon:

E-post:

NILS MAGNE AUNE HOVD

Uttalelse

Takk for invitasjon til å komme med innspill til planprogrammet. Det er et spennende område som markedsføres på hjemmesiden som "Trondheim flotteste eiendom". Det fortjener derfor å bli brukt på en spesielt god måte da det som bygges der nå antakelig skal stå der og brukes i 50-100 år, om ikke mer, så byens flotteste eiendom utvikles hovedsaklig for alle andre enn vi som lever nå idag. Vi mener derfor at offentlig tilgang og bruk må hensyntas godt, noe den nylig vedtatte KPA legger føringer for mht. bla. byggesone 3, kulturmiljø og bynaturpark (blå/grønne områder). KPA har vært igjennom en politisk prosess på overtid, og den må følgelig også ha noe praktisk verdi ved at føringer derfra videreføres når innbyggerne blir oppfordret til å gi konkrete innspill, samt bruker sin demokratiske stemmeseddel underveis i prosessen. Å starte et forslag som utfordrer dette allerede på startstreken, istedet for å respektere og følge en faglig, politisk og demokratisk gjennomarbeidet og forankret plan, mener vi derfor overordnet må korrigeres slik at utgangspunktet for arbeidet videre blir bra. Vi stiller oss bak både kommunens innspill datert 31.08.2024, samt Ladejarlens ressursgruppe sitt innspill datert 02.10.2024 som vi mener kommer med mange generelle og spesifikke innspill som er i tråd med KPA, området historie, topografi og bruk, samt tidligere politisk og faglig saksbehandling av området. I tillegg så ønsker vi å komme med følgende konkrete innspill: Trafikksituasjonen i området er til dels kaotisk med bla hårnålsvinger, lav veistandard og sikt, samt manglende fortau. Det er bra at tilgjengelighet ned til metrobusstopp hensyntas, men rent praktisk er det enda viktigere at trafikk oppover langs Ladehammerveien ivaretas da veistandarden er enda dårligere og uoversiktlig den veien, og det er den veien som vil være skolevei, samt hvor mye av både person- og biltrafikk vil gå da det er korteste vei som folk vil velge til området ved Haakon 7 gt med alt av shopping, sport- og kulturtilbud etc. Hovedadkomst til eiendommen må vurderes spesielt godt mht. overordnet punkt mht. hårnålsvinger og siktbegrensninger. Slik den ligger helt øst på tomten mot Ladehammerveien nå, så vil det oppstå potensielt svært mange farlige situasjoner ved at den ligger midt mellom 2 hårnålssvinger med svært begrenset sikt begge veier. Det oppstår daglig farlige situasjoner i området ved at busser må rygge for å klare å kjøre forbi hverandre, samt at det er en utfordring selv med en håndfull eneboliger som ligger der i dag med å kjøre inn/ut på Ladehammerveien. Hvordan det blir med flere hundre boenheter samt næringsvirksomhet som skal trafikkeres inn i hårnålsvingen må det gjøres en god trafikkstudie på, spesielt siden trafikken generelt i området også vil øke i tiden fremover. Det bør vurderes et alternativ med adkomst lengre sør/nederst i Ladehammerveien da siktforholdene er mer oversiktlig der og en slipper å dra med seg trafikk forbi hele området inkl det offentlig tilgjengelige arealet da en kan anta at det meste av besøkstrafikken vil komme sørfra fra trafikknettet ved Nyhavna hvor også adkomstvei til sentrum og riksvei/Strindheimtunnelen er. Øst/vest-siktlinjer og korridorer må åpnes opp og tilgjengeliggjøres fra Ladehammerveien, spesielt der hvor dagens hovedinngang/korridor/passasjebygg er slik at publikum inviteres ut til et offentlig rom med flott utsikt over Trondheim og Ladestien. I dag fremstår bygningsmassen ganske lukket som følge av de siste byggetrinnene og sammenkoblingen mellom dem, og det er mange som benytter Ladehammerveien som rekreasjon som følge av at det er en rask vei mellom sentrum/Nyhavna og Korsvika/H7-området, så det å åpne opp området fra Ladestien og Ladehammerveien må vektlegges sterkt som følge av at dette blir et synlig område og mye brukt område. Forslagsstillers ide om en direkte adkomst ned til Ladestien synes vi er et godt virkemiddel, men tilgjengelighet til Ladestien må ikke gå på bekostning av tilgjengelig areal og siktlinjer på selve området da vi tror denne høyden har mulighet til å bli Ladestiens høydepunkt i dobbelt forstand. Det må skapes luft mellom områdets bebyggelse og eksisterende bebyggelse i tilstøtende områder ved at det grønne beltet bevares i sin helhet mot øst og ikke uthules med teknisk eller annet grå areal. Bygningshøyder må være i tråd med det som er idag, dette for å ivareta Ladehammerens

Navn:

Telefon:

E-post:

topografien, og respektere og spille sammen med Ladehammerens øvrige bebyggelsestruktur. Det er tross alt et arkitektonisk gjennomtenkt flaggskip-bygg (bygg B) som er der idag som tok innover seg topografi og områdets bebyggelse da mye av den allerede eksisterte på det tidspunktet kong Olav åpnet første del av bygningsmassen i 1964, og som de nyere byggetrinn har samspilt mot, dog i stadig mindre grad med noen tilvekster. Spesielt bygg B, A2 og A-brunosten må ned til opprinnelig byggehøyde da det også er disse som er mest fremtredende for områdets tiltenkte offentlige bruk mht. bla. sol/skygge, samt visuelle profil fra sør/sentrum/Trondheims øvrige bebyggelse. A2 begrenser også områdets bruk en del.-Det er en utfordrende tomt mht. gjennomføring av entreprisen, spesielt siden mye av bebyggelsen er tenkt bevart og derav mindre effektiv rigg-/manøvreringsareal. Trafikksituasjonen generelt i området er som nevnt problematisk idag, og med mye tungtransport i tillegg så vil det kreve særskilt god logistikk. I tillegg så er det viktig at støy- og miljøutfordringer mht. naboer, natur- og rekreasjonsliv blir ivaretatt på en god måte i alle årene som det vil pågå arbeider der, og en gjennomtenkt plan på det må foreligge i tillegg til god kommunikasjon underveis.Vi ser frem til at eiendommen blir tatt i bruk igjen, og håper området blir en fin tilvekst til hele byen med alt det spennende som skjer i aksen gjennom hele Nyhavna-området og ut til Ladehammeren.Mvh. Julie Wang og Nils HovdLadehammerveien 8

Vedlegg til uttalelsen

Uttalelse_NILS MAGNE AUNE HOVD_20241003_235748.pdf



KYSTVERKET

PKA ARKITEKTER AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2024/4236-2		Ingvild Paulsen Vie	13.09.2024

Uttalelse - Oppstart reguleringsplan - Ladehammergeien 4 og 6 - Trondheim kommune - Trøndelag fylke

Vi viser til brev av 11.september 2024 om ovennevnte.

Formålet med planarbeidet er å regulere området til boligbebyggelse/tjenesteyting og grønnstruktur med tilhørende infrastruktur.

Kystverkets rolle i planarbeidet

Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Kystverket ligger under Nærings- og fiskeridepartementet.

Kystverket utøver myndighet etter havne- og farvannsloven sammen med kommunene. Havne- og farvannsloven skal fremme sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havn og bruk av farvann, samtidig som det skal tas hensyn til et konkurransedyktig næringsliv.

Uttalelse

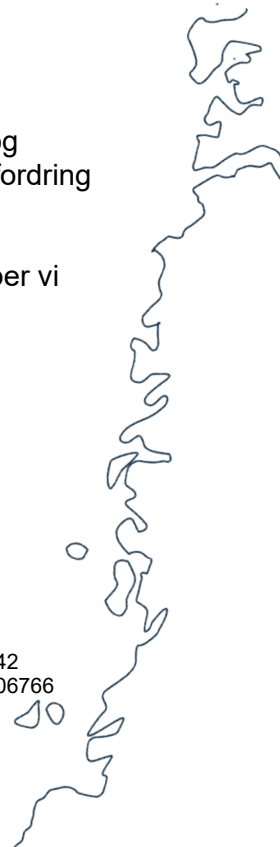
Planområdet ligger i nærheten av havneområdene på Ladehammerkaia, Nyhavna og Brattøra. Havnedrift medfører ulike typer støy gjennom døgnet som kan være en utfordring for nærliggende områder med støyfølsom bebyggelse.

Ettersom det planlegges for boligbebyggelse i nærheten av disse havneområdene ber vi om at støy fra havn vurderes i videre planarbeid for å unngå konflikt med havnevirksomheten.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Vi ønsker dere lykke til i planarbeidet!

Med hilsen

Ruben Alseth
avdelingsleder

Dokumentet er elektronisk godkjent

Ingvild Paulsen Vie
rådgiver





Kontaktutvalget for Lade, KU-L, er et forum for beboere og ulike instanser på Lade. Sammen arbeider vi for gode oppvekstmiljø for barn og unge og ivaretagelsen av en grønn, trygg og trivelig bydel. Vi ønsker å utvikle et solid støtte- og informasjonsnettverk mellom personer, institusjoner og foreninger i bydelen.

Vi søker også å være en dialogkanal mellom ansvarlige for Trondheim kommunes utbyggingsplaner og beboeres behov og synspunkter, og utarbeider høringsutspill på planer m.m. Gjennom positiv kontakt og konstruktivt samarbeid skal vi spille hverandre gode. Dette til beste for ladefolket og alle som besøker bydelen vår.

PKA arkitekter AS
Brattørgata 5
7010 Trondheim
eller pka@pka.no

Trondheim, 6. oktober 2024

Vedr. Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Ladehammerveien 4 og 6 og Kaptein Kaalds vei 10

Vi viser til det overnevnte dokumentet, som vi av ulike årsaker ikke har fått anledning til å besvare før nå. Kontaktutvalget på Lade (KU-L) er høringsinstans for saker som ligger innenfor Ladeområdet. Ved noen anledninger har dessverre ikke Trondheim kommune inkludert oss i sine adresselister, derfor har vi fått «varslet om oppstart» sent i denne saken, via Naturvernforbundet i Trøndelag. Vi ber derfor om at vårt innspill tas inn i saken, og at KU-L holdes informert i sakens videre utvikling. I den videre kommunikasjonen ber vi om å bli tilskrevet på følgende adresse: Vibekke Vange vibekke.vange@ntnu.no med kopi til Birger Andreas Myrstad bias.myrstad@getmail.no

KU-L avholder sine møter på Ringve Musikkmuseum, og vi ser ikke bort fra at vi vil invitere dere til et møte der dere får anledning til presentere prosjektet.

Som nevnt i topp teksten er KU-L en sammenslutning av seriøse aktører på Ladehalvøya. Vi har blant annet arbeidet med KPA i nært samarbeid og i hyppige møter med Trondheim kommune. I løpet av de fem siste årene har vi vært aktivt involvert i utviklingen av «LadeManifestet» i samarbeid med Naturvernforbundet i Trondheim/Trøndelag. Dette har vært fundament for arbeidet med etablering av en Bynaturpark, i så fall landets første av sitt slag, sammen med en rekke andre partnere.

Under bystyremøtet torsdag 26. september ble det vedtatt at arbeidet med, og planene for etablering av Bynaturpark på Ladehalvøya, skulle tas inn i KPA for Trondheim kommune. Det er viktig at utviklingen av det aktuelle planområdet på Ladehammeren, så langt det er mulig, hensyntar at bygningsmassen og eiendommen skal være en del av, ja sågar en «inngangsport», til Bynaturparken.

Vi ser at kommunens Tilbakemelding etter oppstartsmøtet, i brev av 31.08.2024 ref. 2024/15149, påpeker en rekke forhold som planen skal ta hensyn til, både mht. hensynssoner for kulturmiljø og naturmiljø, blågrønn struktur, og bestemmelsesområdet for Bynaturpark. KU-L ønsker å bidra til at planprosessen blir så god som mulig og ber om å bli trukket med i det videre arbeidet. For oss er det viktig å se utvikling av eiendommen som en del av Bynaturparken, å ivareta saklige innsigelser fra naboer, og å ivareta det visuelle og kulturhistoriske særpreget som bygningsmassen har.

Vi ser frem til å bli med dere i prosessen videre og ønsker dere lykke til i fortsettelsen.

Med vennlig hilsen Kontaktutvalget på Lade (KU-L)

Birger Andreas Myrstad
Leder

Vibekke Vange
Sekretær

Kopi: pall.tomasson@trondheim.kommune.no; maria.habjorg.kingman@trondheim.kommune.no



LADEJARLEN

Innspill til dokument planinitiativ detaljregulering - Ladehammerveien 4 og 6, og Kaptein Kaalds vei 10

Ladejarlen ressursgruppe, 02. oktober 2024

Forord

I forbindelse med varsel om oppstart med høring av planprogram for Ladejarlen i november 2018, ble det dannet en ressursgruppe bestående av naboer og andre interesserte parter som vil bli berørt av planene. Interessen og engasjementet fra hele byen er betydelig, noe blant annet de mange avisinnleggene og vår Facebookgruppe vitner om. Per primo oktober 2024 teller den rundt 1350 personer.

Ressursgruppens formål er å gi innspill til pågående planprosesser slik at viktige kvaliteter sikres og utvikles, og at mulige negative konsekvenser utredes og løses. Det er nedsatt et eget arbeidsutvalg for ressursgruppen som er forfattere av dette høringsinnspillet.

Mål for ressursgruppen;

Bevaring og utvikling av eksisterende anlegg og stedlige kvaliteter for byens og områdets beste.

Det betyr;

- Planprosessen må gjenspeile et alternativ som beskriver bevaring og utvikling av eksisterende anlegg og stedlige kvaliteter
- Det må utredes hvilke formål og bruk av anlegget som understøtter målsettingen og som er til byens og områdets beste
- Bygningsmassen må tilpasses eksisterende bebyggelse og underordne seg landskapsbildet av Ladehammeren
- Det må legges vekt på en langsiktig bærekraftig utvikling hvor sosiale og miljømessige kvaliteter ikke går på bekostning av kortsiktige økonomiske interesser

Lade 03. oktober 2024

Geir K Hansen Thor Bjørkvoll Paul Loe Svein Arild Gullvåg Frank Haugan

Innspill til planinitiativ detaljregulering for Ladehammerveien 4 og 6, samt Kaptein Kaalds vei 10, sak 2024/15149

Vi viser til dokument Planinitiativ: Detaljert reguleringsplan for «Ladehammerveien 4 og 6» utarbeidet av plankonsulent PKA Arkitekter AS på vegne av forslagstiller Ladehammeren AS v / Liv Svare (ikke datert). Videre til tilsvarende fra Trondheim kommune til PKA Arkitekter AS av 31.08.2024 (sak 2024/15149), samt tilhørende vedlegg.

Ressursgruppen Ladejarlen har følgende innspill til overnevnte dokumenter:

I utgangspunktet finner ressursgruppen det litt problematisk å kommentere på forhold i planinitiativet som ble sendt ut før ny KPA er blitt vedtatt og gjort rettskraftig. I planinitiativet legger forslagstiller flere forutsetninger og premisser til grunn for sine forslag og argumenter.

I all hovedsak støttes tilbakemeldingene fra Trondheim kommune til plankonsulenten i brev av 31.08.2024 når det gjelder råd og anbefalinger på innsendt planinitiativ. Ressursgruppen mener tilbakemeldingene fra kommunen understreker viktigheten av å ivareta forhold knyttet til bevaring og utvikling av eksisterende bygninger og anlegget som helhet, med tanke på arkitektoniske verdier, tilpasning til landskapsbilde og topografi, småhusbebyggelse, samt kulturmiljø og naturverdier/ mangfold.

Vi ønsker å understreke følgende forhold som må avklares i den videre prosessen:

- **Skal i stedet for bør.** Råd og anbefalinger fra kommunen må være mer presise i form av føringer for videre utredninger.
- **Konsekvensutredning.** Krav til konsekvensutredning støttes.
- **Planavgrensning.** Planavgrensningen må omfatte områder som berøres både direkte og indirekte av planforslaget. Området må utvides med tanke på sikker skoleveg til Lade skole
- **Krav til stedsanalyse** og at analysen ikke bare omfatter et begrenset område knyttet til gjeldende eiendom, men for et område innrammet av Lade skole, Nyhavna og ut i fjorden med innseilingen til havna for også å ta inn forhold knyttet til fjernvirkning.
- **Landskapsbilde og topografi.** Ressursgruppen mener at konsekvensene når det gjelder landskapsbilde og topografi ikke er belyst tilstrekkelig. Dette er et sentralt punkt som vil være viktig å få belyst på en god måte og premiss for videre planarbeid. Dagens bebyggelse underordner seg landskapet og silhuetten av Ladehammeren. Virkninger av foreslått plan-- forslag må dokumenteres og illustreres. Dette gjelder både fjern- og nærvirkninger av plan-- forslaget sett fra ulike ståsteder/perspektiver, både fra bysiden sjøsiden, men også fra ulike utsiktspunkter på Ladehammeren, Virkningene for omkringliggende eksisterende bebyggelse må også kartlegges og ivaretas.
- **Eksisterende bygningsmasse.** Ressursgruppen mener at grunnholdningen både fra kommunen og forslagstiller når det gjelder bygningsvern og bevaring av eksisterende bygninger og anlegget som helhet er bra og må være en viktig premiss for videre utvikling av eiendommen.
- **Utnyttelsesgrad, høyder og volumer.** Gruppen stiller spørsmålstegn til byantikvarens vurdering av vedlagte forslag når det gjelder volum og høyder på den såkalte Brunosten, og i forbindelse med videre planarbeid må dette vurderes nærmere. De foreslåtte to ekstra etasjene bringer bygget opp i totalt 8 etasje som etter en enkel beregning gir et volum på mellom 2 og 3 ganger så stort som det eksisterende volum 1)

1) Dersom fotavtrykket går fra 16mx16m, til 20mx20m og det blir 6 etasjer i stedet for 4 og etasjehøyden øker med 7%, tilsvarende ca 20 cm, så øker volumet med en faktor 2,5

I planinitiativet fra forslagstiller framstilles dette som et mindre grep som ivaretar karakteren ved eksisterende anlegg. Byantikvaren mener dette er et radikalt grep, men har ikke avgjørende motforestillinger til dette. Ressursgruppen støtter byantikvarens karakteristikk av et radikalt grep, men mener at konsekvensene av dette ikke er tilstrekkelig belyst eller illustrert i foreliggende materiale. Tilsvarende gjelder forslag til to fulle etasjer i tillegg til en tredje oppstykket etasje på toppen av bygning D (dvs til sammen 3 nye etasjer). De nye byggene E og F med sine nye høyder, vil sammen med de tre ekstra etasjene på bygg D komme i stedet for den eksisterende rene, smekre og horisontale linjeføringen på den nordlige bygningsmassen som er et karaktertrekk og en særlig verdi ved anlegget på måten det faller inn i landskapet. Vi minner i denne forbindelse om at Riksantikvaren i sin innsigelse til Trondheim kommune av 25.10.2023 bl.a. skriver at «Gamle Ladejarlen har en unik beliggenhet i Trondheim og er svært godt tilpasset landskapet på Ladehammeren. Skoleanlegget utfordrer ikke kollelandskapet eller lystgårdslandskapet på Lade» Og videre; Riksantikvaren kan ikke akseptere at Gamle Ladejarlen i kommuneplanens arealdel ikke avsettes til hensynssone kulturmiljø og kobles til verneklasse B i kommunens kulturminnekart. Vi finner at konsekvensene av utbyggingsforslaget ikke er tilstrekkelig belyst når det gjelder det eksisterende anleggets verdier med tanke på eksteriør og landskapstilpasning, hvordan den nye bygningsmassen som helhet vil framstå eller hvordan virkningen vil være med tanke på landskapsbilde, topografi, eller utsikt og siktlinjer fra tilstøtende naboer/område.

- **Kaptein Kaalds vei 10.** Kaptein Kaalds vei 10 inngår i planforslaget. Bebyggelsen i Kaptein Kaalds vei 10 vil være veldig eksponert og synlig. Den må underordne seg landskapet og tilpasse seg eksisterende nabobebyggelse. Også fordi eiendommen ligger i annen byggesone. Det mangler her en redegjørelse for planlagt bruk ut over at eiendommen skal utvikles med nye boliger. Hvordan eiendommen forholder seg til Ladehammer-veien 4 og 6, samt eksisterende bebyggelse i Kaptein Kaalds vei er ikke belyst. Det samme gjelder parkering og trafikk i gaten.
- **Parkering og trafikk.** Parkeringsløsning og avklaring av trafikale forhold knyttet til buss, bil, syklende og gående er ikke tilstrekkelig belyst
- **Designmal.** Ressursgruppen støtter forslaget om utarbeidelse av en designmal som verktøy for å ivareta premisser og valgs som tas i planprosessen.
- **Krav til illustrasjonsmateriale.** Ressursgruppen mener at det må være et krav om at planforslaget og mulige konsekvenser av dette når det gjelder utnyttelsesgrad, volumer, høyder mm. illustreres i form av en 3D-modell som omfatter minst det området som kommer inn under stedsanalysen. 3D modellen må være dynamisk ved at den som ser på modellen selv kan velge perspektiv, at modellen er tilgjengelig for alle interesserte og kunne anvendes uten spesiell forkunnskap eller programvare. Modellen må gi muligheten til å veksle mellom «før» og «etter», dvs mellom eksisterende anlegg og foreslått utbygging. 3D-modellen må komme i tillegg til trykte illustrasjoner fra havna, fra fjorden og innseilinga til havna, dvs. fra vest, fra Kaptein Kaalds vei (naboer og turveg) og fra øvrige steder som kommunen allerede har listet opp.

Vi viser ellers til ressursgruppens kommentarer til høringsforslag av feb. 2024, Kommuneplanens arealdel 2022 – 2034 når det gjelder overordnede føringer for området.

Marit Endresen

Fra: Firmapost PKA
Sendt: mandag 7. oktober 2024 23:39
Til: Marie Risan
Kopi: Marit Endresen
Emne: VS: Innspill til planarbeid for Ladehammerveien 4-6 og Kaptein Kaalds vei 10 m.fl.
Vedlegg: 202-10-03 Innspill til planarbeid.pdf

Med vennlig hilsen
Catharina Melhus
Administrativ leder
—
+47 924 08 567



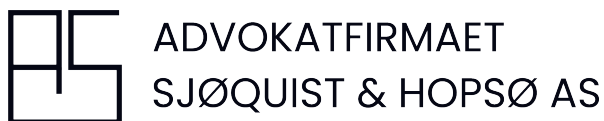
Fra: Ingrid Therese Hopsø <ith@adv.no>
Sendt: torsdag 3. oktober 2024 21:03
Til: Firmapost PKA <pka@pka.no>
Emne: Innspill til planarbeid for Ladehammerveien 4-6 og Kaptein Kaalds vei 10 m.fl.

Vedlagt følger innspill til planarbeid for Ladehammerveien 4-6 og Kaptein Kaalds vei 10 m.fl. på vegne av Vigdis Thorkildsen og Jan Erik Thorkildsen, eiere av Kaptein Kaalds vei 6, gnr. 414 bnr. 341.

Med hilsen

Ingrid Therese Hopsø
advokat MNA

Mob: 930 36 400 | adv.no | ith@adv.no



Besøksadresse:
Jakob Weidemanns gate 8, 7713 STEINKJER
Kjøpmannsgata 8, 7013 TRONDHEIM

Postadresse:
Pb. 44, 7701 STEINKJER

Marit Endresen

Fra: Firmapost PKA
Sendt: torsdag 3. oktober 2024 11:07
Til: Marie Risan
Kopi: Marit Endresen
Emne: VS: Innspill til dokument planinitativ detaljregulering - Ladehammerveien 4 - 6 og Kaptein Kaalds vei 10
Vedlegg: INNSPILL TIL PLANINITIATIV DETALJREGULERING_Ressursgruppe Ladejarlen 02.10.2024_2.docx

Med vennlig hilsen
Catharina Melhus
Administrativ leder

—
+47 924 08 567



Fra: Elinor Mogseth <elimog@online.no>
Sendt: onsdag 2. oktober 2024 16:38
Til: Firmapost PKA <pka@pka.no>
Emne: Innspill til dokument planinitativ detaljregulering - Ladehammerveien 4 - 6 og Kaptein Kaalds vei 10

Jeg vil med dette støtte innspillet fra Ladejarlen ressursgruppe, datert 2. oktober 2024. (vedlegg). I tillegg har jeg følgende kommentarer:

I en tidligere fase ble det sagt at utbyggerne ønsket å legge til rette for lettere tilgang til skogen på Ladehammeren. Det var bl.a. påpekt at det var behov for gode stier fra det planlagte boligområdet og opp i skogen.

Ved all utbygging i Østbyen de siste årene er lagt veldig stor vekt på hvor bra det skal bli for menneskene å bo ved og bruke naturen på Lade. Utbyggere har ikke reklamert for naturvern i sine annonser. Nå er vel tida moden for å verne - utbygginga på Ladehammeren kan bli et godt forbilde for senere utbygginger?

Det er et ganske rikt dyreliv i skogen på Ladehammeren, der rev, grevling, rådyr og smågnagere holder til, disse vandrer også i hagene våre. Det er mange forskjellige fuglearter her. Alle artene føder unger her om våren. Derfor må den vernes.

Tilkomsten til skogen er helt grei slik den er i dag, via Ladehammerveien, Krutthusbakken og Kaptein Kaalds vei.

Jeg mener at planene fra utbyggerne må beskrive detaljert hvordan de har tenkt å innordne seg de omfattende kravene i Naturavtalen, som Norge signerte i 2022. Det må beskrives hvordan trær, planter, dyr og fugler i skogen skal skjermes både i byggeperioden og etterpå.

Eventuelle forslag om å verne mer natur et annet sted i kommunen og ta i bruk arealer i skogen her, vil ikke bli akseptert. Alle tanker om stier og trapper opp fra de nye boligene må skrinlegges.

Elinor Mogseth
Eier av Kaptein Kaalds vei 9 B



Trondheim kommune - Ladejarlen - Ladehammerveien 4-6 - gnr 414 bnr 177 - Vurdering av verneverdi og representativitet

Bakgrunn

I forbindelse med salg av Ladejarlen VGS, tidligere maritime skolesenter i Trondheim, har Trøndelag fylkeskommune v/seksjon kulturminner gjort en vurdering av verneverdi. Vurderingen er overordnet, og anleggets representativitet er vurdert i et nasjonalt perspektiv. Dette notatet omfatter også en overordnet vurdering av handlingsrom og videre prosess.

Kort info om anlegget

Det tidligere maritime skolesenter i Trondheim ble satt opp i flere byggetrinn og åpnet i 1964. Sør-Trøndelag fylke overtok ansvar for skolens drift etter åpningen. Skolesenteret bestod av flere kommunale og statlige fagskoler. Etter åpningen i 1964 er skolen utvidet med et ytterligere bygg (1978) og gjennomgikk en større om- og påbygging i perioden 1985-2000.



Utsnitt av illustrasjonsfoto hentet fra rapport om tilstandsvurdering, Advansia 21.1.2022

Verneverdi og representativitet

Bygningene er oppført som formålsbygg, og omfattes av det offentlige utbygging av utdanningsinstitusjoner. Utformingen av anlegget er et resultat av en arkitektkonkurranse utlyst i 1953, vunnet av arkitekten Asbjørn Stein. Stein utformet alle bygg inklusive anleggets siste tilføyelse i 1978.

Verneverdi

Anleggets utforming er tidstypisk og er helhetlig komponert, bruk av materialer og detaljeringer er gjennomført i hele anlegget. Anlegget er svært godt tilpasset til terrenget, beskrevet i en artikkel i 1953 med følgende «*intim kontakt med terrenget uten overdrevne utsprenginger eller utfyllinger.*»

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kulturminner

Nyere til- og ombygginger tilpasser seg det opprinnelige formspråket slik at skolekomplekset i stor grad fortsatt fremstår som en sammenhengende enhet. Anlegget har i dag bevart stor grad av opprinnelig detaljering og materialbruk, og har en høy grad av lesbarhet. For Ladejarlen vurderes nettopp de særlige verdiene til å være den helhetlige og enhetlige utformede bygningsmassen og dens tilpasning til terrenget. Videre er særlige verdier knyttet til materialbruk, detaljering og utforming av dører, trappeløp mv. Nyere tilføyelser ikke har like høy verdi som det opprinnelige anlegget.

Representativitet i nasjonalt perspektiv

Som en fagskole vurderes anlegget inn i nasjonal utdanningshistorisk sammenheng og opp mot utdanningsinstitusjoner i kommunal, regional og nasjonal sammenheng.

Staten sto for utviklingen av de maritime fagskolene, en utdanning som har røtter tilbake til midten av 1800-tallet. Fra 1850-årene og utover 1900-tallet ble det opprettet skoler i et titalls byer langs kysten av Norge. Etter en endring av sjømannsutdanningen gjennom en skolereform på 1950- og 60-tallet, ble utdanningsinstitusjonene redusert til sju skoler i byene Oslo, Tønsberg, Arendal, Haugesund, Bergen, Trondheim og Tromsø. Som en del av reformen ble de tidligere statlige maritime fagskolene innrullert i det videregående skolesystemet.

I de fleste byene ble utdanningen videreført i eksisterende skolebygg med tilbygg tilpasset nye behov. Kun tre nye fagskoler ble etablert på 1950- og 60-tallet, i Tromsø, Arendal og Trondheim. Som de fleste maritime skoler ble disse tre skoleanleggene plassert på en høyde i eller ved byen, med god utsikt mot havet eller skipsleden. Anleggene beskrives i dag som monumentale landemerker med ikonografisk betydning for bylandskapet. Skolene i Tromsø, Arendal og Trondheim har alle de senere årene blitt vurdert for både riving og transformasjon. I Arendal er deler av skoleanlegget revet, i Tromsø er situasjonen uavklart.

Sett i et nasjonalt perspektiv og representativitet, er det i dag bevart flere utvalgte høyskoler og universitetsbygg gjennom fredningen av statens kulturhistoriske eiendommer. Det er også fredet noen fagspesifikke statlige skoler gjennom samme prosjekt. Videre er noen grunnskoler og eldre skolestuer representert på fredningslisten. Det er per i dag ingen tilsvarende fagskoler eller skoleanlegg knyttet til videregående opplæring i Norge som er bevart gjennom kulturminneloven.

Konklusjon

Bygningene på Ladejarlen er et svært godt bevart eksempel på en viktig utdanningsinstitusjon som statlig fagskole og etter hvert videregående skole. Det ble bygget bare et fåtall av denne type fagskoler i Norge, og kun tre i perioden 1950/1960-tallet. Av disse er anlegget på Ladejarlen både klassisk med sin plassering og tidstypiske utforming, og unik i sin størrelse og lesbarhet til tross for å ha vært i stadig utvikling frem til tidlig 2000-tallet. Med bakgrunn i dette vurderer Trøndelag fylkeskommune skoleanlegget til å ha nasjonal verdi.

Handlingsrom i en transformasjonsprosess

Hvordan endring og tilpasning til ny bruk kan gjennomføres, styres i stor grad av ny funksjon. Handlingsrom vil derfor kun i denne fasen beskrives overordnet og være retningsgivende før ny bruk er avklart.

Trøndelag fylkeskommune Seksjon Kulturminner

Felles for formålsbygg er at det kan være en krevende prosess å transformere til ny bruk. Det er imidlertid mange gode eksempler på vellykkede transformasjonsprosjekt. Det avgjørende er å finne balansen mellom hvordan man bevarer de viktigste historiebærende elementer og strukturer, og hvordan nye elementer tilpasses. Dette er også øvelser kulturminnemyndigheten står ovenfor og også gjennomfører i fredete bygninger, for å både tilpasse ny bruk og eieres behov.

Bygningsmassen på Ladejarlen har blitt tilpasset og justert opp gjennom årene for å legge til rette for endrede behov. Måten dette er gjort på, med tilpasning av høyder og volum til terreng og omgivelser, viser at det er et handlingsrom for både tilbygg og justering av eksisterende bygningsmasse. Et eksempel på en slik prosess kan være å bevare utvalgte elementer som representerer bygningsmassens opprinnelige funksjon som maritim fagskole, slik at andre utvalgte deler av bygningsmassen kan stilles friere for justeringer. Her er tett dialog og gode samarbeidsprosesser viktige suksesskriterier. Fylkeskommunen v/ seksjon kulturminner stiller seg gjerne til disposisjon og dialog for videre utvikling av Ladejarlen.

Videre prosess med vernemyndighetene

Trøndelag fylkeskommune er ansvarlig myndighet for kulturminner av regional verdi. Videre er fylkeskommunen delegert myndighet for å ivareta kulturminner med nasjonal verdi. Vernevurderingen innebærer at fylkeskommunen skal involveres som fagmyndighet i videre prosess og i forbindelse med reguleringsplan og byggesak.

*Trondheim 18.03.2022
Trøndelag fylkeskommune
v/seksjon kulturminner*



PER KNUDSEN ARKITEKTKONTOR AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Vår dato:	03.10.2024	Vår referanse:	202444196-3	Vår saksbehandler:
Deres dato:	11.09.2024	Deres referanse:		Marthe Mollan Sesseng

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om oppstart av detaljregulering for Ladehammerveien 4 og 6, Trondheim kommune

Trøndelag fylkeskommune mottok 11.09.2024 varsel om oppstart av detaljregulering for Ladehammerveien 4 og 6 i Trondheim kommune til uttalelse. Hensikten med detaljreguleringen er å legge til rette for utvikling av eksisterende bygningsmasse på Ladehammervegen 4 og 6. Eiendommene planlegges transformert fra undervisningsbygg til boligområde med varierte boligtyper, utadrettet virksomhet og utearealer. Eneboligtomt i Kaptein Kaalds vei 10 planlegges også for nye boliger.

Overordnet plan

Planforslaget er ikke i tråd med rammer i overordnet plan. I gjeldende KPA er området satt av til offentlig og privat næring, og til framtidig grønnstruktur. I forslag til ny KPA er planområdet avsatt til Byggesone 3, hensynsone bevaring kulturmiljø og hensynsone bevaring naturmiljø. I tillegg foreligger et politisk forslag om et bestemmelsesområde #2, Bynaturpark, som omfatter planområdet.

Planforslaget utfordrer forslaget til nylig vedtatt arealdel for Trondheim kommune ved å foreslå at planområdet skal vurderes som Byggesone 2 og reguleres til sentrumsformål, og at det skal tillates å tilføre forholdsvis mye ny bebyggelse innenfor hensynsone kulturmiljø og bestemmelsesområde #2 Bynaturpark, samt delvis bygge innenfor grønnstruktur og hensynsone bevaring naturmiljø.

Formål på Kaptein Kaalds vei 10 er i tråd med gjeldende overordnet plan, men inngår også i hensynsone bevaring kulturmiljø og hensynsone naturmiljø og bestemmelsesområde #2 Bynaturpark i forslag til ny KPA.

Trondheim kommune har i sin tilbakemelding vurdert at foreslått bygging i grønnstruktur må tas ut. Trøndelag fylkeskommune støtter at føringer i overordnet plan må følges i planforslaget som legges frem.

Overordnete føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR - BATP), skal legges til grunn ved all planlegging. Gjennom føringer i retningslinjene skal

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

planleggingen bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, samt legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, som fremmer god helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

I den inngåtte byvekstavtalen med staten er det overordnede målet at veksten i persontransport i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange. Med områdets beliggenhet i sentrum, god kollektivdekning og nærhet til sosial infrastruktur, er dette et meget godt utgangspunkt i å bidra til å kunne nå nullvekstmålet. Planen bør legge opp til en restriktiv parkeringsdekning og heller fokusere på en høy andel sykkelparkeringsplasser.

I planforslaget bør det belyses om planforslaget er i tråd med mål og retningslinje i regional plan for arealbruk i Trøndelag.

Friluftsliv, nærmiljø

Planområdet ligger inntil Ladestien og Lade allé vest Ladeparken, som begge er friluftslivsområder som er klassifisert som svært viktige friluftslivsområder. Forholdet til friluftsliv og nærmiljø må beskrives i planforslaget.

Barn og unge, universell utforming

Barn og unges oppvekstsvilkår skal hensyntas i alle plan- og byggesaker, jf. plan- og bygningsloven §1-1. Fylkeskommunen oppfordrer til at uteområder, snarveier og andre interesser som barn og unge har i planområdet kartlegges tidlig og ivaretas gjennom planprosessen. Dette for å sikre områder med god kvalitet, lavt støynivå og lite støv. Tilrettelegging for variert lek og aktivitet for alle aldersgrupper bør sikres i bestemmelsene.

Universell utforming er tatt inn i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør fremgå av planforslaget. Barn og unges oppvekstsvilkår skal hensyntas i alle plan- og byggesaker, jfr. plan- og bygningsloven §1-1.

Fylkeskommunen som veg- og kollektiveier

Det planlegges ca. 300 boliger. Området ligger innenfor aksene Nyhavna-Lade-Leangen, et område som er under transformasjon, og hvor det foreligger uløste trafikale utfordringer på fv. 6668, som både er regional hovedveg, beredskapsveg og metrobusstrasé og hovedsykkelfrute. Trøndelag fylkeskommune som vegeier og kollektivtrafikkansvarlig har fremmet flere innsigelser til pågående planarbeid i området Lade-Nyhavna-Leangen, med grunnlag i manglende kapasitet på overordnet vegsystem, og i påvente av en mobilitetsplan for området. Ytterligere 300 boenheter, som det foreslås ved varsel om oppstart, vil på lik linje med øvrige planer i området, kunne påvirke trafikksystemet i området.

I forbindelse med høring av reguleringsplan for Haakon VII's gate 25, vedtok fylkesutvalget (16.08.2022, saknr. 170/22) å fremme følgende innsigelse til planen:

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Som vegeier og kollektivtrafikkansvarlig plikter fylkeskommunen å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikken, herunder metrobuss, som en viktig del av en bærekraftig og fremtidsrettet byutvikling. Fylkesutvalget fremmer innsigelse til planen for Haakon VII's gate 25 inntil Trondheim kommune har utarbeidet en helhetlig plan for hvordan mobiliteten i bydelen skal løses. Dette gjøres med hjemmel i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, samt byvekstavtalen.

Vedtaket i fylkesutvalget støttes opp av et tidligere vedtak gjort i KMD (Kommunal- og moderniseringsdepartementet – nytt navn: KDD, Kommunal- og distriksdepartementet), i forbindelse med behandling av innsigelser tilknyttet reguleringsplan for Haakon VII's gate 4 (09.03.2021, ref. 20/4523-15). I vedtaket heter det:

(...) mobilitetsplanen for Lade skal foreligge før det fremmes forslag til detaljregulering for andre byggetrinn. Kommunen legger til grunn at mobilitetsplanen vil kunne gi føringer for atkomstløsninger for eiendommene langs Haakon VII's gate, når planen er vedtatt.

Videre står det:

Økt boligbygging på Lade-Leangen vil samlet sett vil kunne gi økt belastning på veisystemet i området. Departementet oppfordrer derfor statlige, fylkeskommunale og kommunale myndigheter til å samarbeide om konkrete løsninger som ivaretar metrobussens fremkommelighet, og som vil være i tråd med mobilitetsanalysen.

Vedtakene i hhv. KMD og fylkesutvalget har vært førende for fylkeskommunens holdning i øvrige plansaker som har blitt foreslått i området, hvor det foreligger en forventning om at mobilitetsplanen *må* være ferdig utarbeidet og vedtatt før øvrige planer kan vedtas i området.

Arbeidet med mobilitetsplanen er godt i gang, og i kommunens tilbakemeldingsbrev vises det til at det i foreliggende forslag til mobilitetsplan er foreslått en fordeling av rekkefølgekrav om bygging av en hovedsykkeltur. Herunder foreslås det å fremme krav om etablering hovedsykkeltur fra Strandveien og vestover via Lademoen stasjon til Pirbrua. Fylkeskommunen vil presisere at mobilitetsplanen fremdeles ikke er vedtatt. Det må følgelig tas høyde for at en endelig plan kan innebære ytterligere krav ved utbygging på den aktuelle tomten.

Fylkeskommunen mener Trondheim kommune i sitt tilbakemeldingsbrev i begrenset grad har problematisert at mobilitetsplanen ikke ennå er vedtatt, og at dette kan medføre uforutsigbarhet for videre arbeid med planforslaget. Gjennom det videre planarbeidet må det tas høyde for at det på et senere tidspunkt i prosessen vil bli aktuelt å stille krav som kan medføre økonomiske konsekvenser for utbygger, samt fysiske tilpasninger i planen. Kommende mobilitetsplan vil definere hvilke krav det her vil være snakk om.

Med grunnlag i vårt ansvar som kollektiveier og som eier og forvalter av fylkesveg, med grunnlag i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, samt med grunnlag i vårt førende prinsipp om likebehandling, vil fylkeskommunen vurdere innsigelse til planen dersom planen legges ut på offentlig

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

ettersyn før mobilitetsplanen er vedtatt eller dersom planen foreslås uten de krav som legges til grunn i mobilitetsplanen når denne er vedtatt.

Trafikksikker skoleveg

Det er positivt at kommunen krever at planen må utvides for å sikre trafikksikker skoleveg til Lade skole. Imidlertid er kapasiteten på Lade skole, så vidt fylkeskommunen kjenner til, per nå full. Det må i det videre planarbeidet beskrives hvordan skolekapasiteten vil løses. Trafikksikker skoleveg må sikres mellom planområdet og alle aktuelle skoler.

Samferdsel

Holdeplass Strandveikaia (Strandveien) i retning sentrum mangler infrastruktur og trenger en oppgradering. Holdeplassen må utformes i tråd med håndbok og være universelt utformet. De to holdeplassene ved Ladejarlen videregående skole trenger også en oppgradering for å være i tråd med håndbok og universell utforming. Det er også viktig at det sikres trygge krysningspunkt mellom disse.

Linje 20 gå langs Ladehammerveien, og denne er smal og uoversiktlig. Veien bør utvides der dette lar seg gjøre for å sikre at to busser kan møtes langs strekningen og for generell fremkommelighet. Boligutbygging i planområdet vil gi økt trafikk langs veien og det vil bli desto viktigere å sikre bussens fremkommelighet.

Metrobusslinje gjennom Nyhavna er under planlegging. Prosjektet er viktig for å sikre infrastruktur med en ny og bedre kollektivtrasé over Nyhavna, samt for å ivareta gode løsninger for gående og syklende, og å sikre tilstrekkelig adkomst til området. Prosjektet er viktig og avgjørende for å nå målene om nullvekst ved videre utbygging i området. Med grunnlag i statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging må ny metrobusslinje gjennom Nyhavna være åpnet før det kan gis brukstillatelse innenfor foreslått plan. Fylkeskommunen vil vurdere innsigelse til planen dersom dette ikke sikres med rekkefølgebestemmelser.

Kulturminner nyere tid

Reguleringsplanforslaget er basert på en arkitektkonkurranse, der forslaget som nå ligger til grunn for planarbeidet anerkjenner ivaretagelse av det historiske anlegget og søker å videreutvikle denne. Fylkeskommunen vurderer grepet og valg av forslag som veldig positiv, da vi vurderer anlegget til å ha nasjonal verdi, er fredningsverdig. Det gjøres oppmerksom på at Trøndelag fylkeskommune har gjort en verdivurdering i forbindelse med salg av eiendommen i 2022. Denne kan ettersendes om ønskelig. Verdivurderingen setter skoleanlegget i en nasjonal verdikategori, som må hensyntas i det videre arbeidet. (se kap. 5.10 kulturminner ved oppstartsmøtereferat)

Ladejarlen skole, tidligere Trondheim Maritime skole er et særskilt, stort og representativt anlegg for spesialscolebygg av sin tid. Særskilte kjennetegn er skolens plassering i landskapet, dens lavmælte, men markante og gjennomførte arkitektoniske design og ikke minst materialbruk. Anleggets virkning fra land og fra vann vurderes som viktig ved videre vurdering av handlingsrom, samtidig som også handlingsrom for inngrep, tilføyelser og ikke minst foreslåtte tiltak som omhandler riving av deler av anlegget. Det er positivt at kommunen poengterer dette også under krav til illustrasjoner.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

I ny KPA for Trondheim kommune er det foreslått en hensynssone for bevaring kulturmiljø for det tidligere skoleanlegget. Det er gitt innspill til planen om å fjerne hensynssone, noe Riksantikvaren har fremmet innsigelse på. Reguleringsplanen som nå utarbeides skal videreføre angitt hensynssone ved KPA og sammen med utforming av konkrete bestemmelser om vern og handlingsrom sikrer videre bevaring, opprettholdelse og handlingsrom for tiltak ved dette særskilte og historiske skoleanlegget.

Fylkeskommunen ønsker, med basis i de forutgående vurderinger, sammen med Byantikvaren og Klima- og miljøenheten å gi detaljert veiledning under hele planprosessen. Vi ber videre om at det innarbeides prosessbestemmelser om at antikvarisk myndighet skal uttale seg i forbindelse med byggesaken.

Dagens anlegg fremstår som et velkomponert og veldimensjonert anlegg. Det er av fylkeskommunen vurdert at skoleanlegget har et handlingsrom for justering og endring for å kunne tilpasses til ny bruk, noe rom for tilbygg vurderes å være til stede. Ivaretagelse av skolens designspråk og lesbarhet av tidligere funksjoner, samt ivaretagelse av den komplekse linjeføringen ved anlegget, som sammenbinder de ulike byggetrinnene/skolebyggene vurderes særlig viktig ved siden av de av byantikvaren fremhevede interiørverdier. Det bør streves etter å bevare skolens opprinnelige bygningsmasse så autentisk som mulig og tilpasse tilføyinger og påbygg til det eksisterende formspråket. Fylkeskommunen anser det dermed som positivt at det skal utarbeides en designmal, slik også kommunen påpeker.

I planinitiativet forutsettes det at deler av anlegget, sammenbindingene mellom bygg A og B, samt nyere tilføyinger kan rives. Videre forutsettes at undervisningssonene ved bygg D og E fjernes. Fylkeskommunen anmoder om å se videre på et mulighetsrom for å bevare, videreutvikle og forfine de historiske anlegget, samt at tilføyinger tillegges. Fylkeskommunen støtter kommunens vurdering om at nybygg ikke bør etableres innenfor regulert grøntsone. Bygg F forutsettes revet og erstattet med et nytt lamellformet volumen i 7 etasjer. Terrenget her er meget bratt, og byggets virkning med så mange etasjer vil trolig være visuelt uheldig fremtredende. Tiltaket ved Kaptein Kaalds gate 10 ser ut til å være mangelfull belyst. Det er vanskelig for oss å uttale oss om tiltenkte tiltak all den tid tiltaket mangler på mange av illustrasjoner. Vi ber om at det utarbeides illustrasjonsmateriale som visualiserer både terrengsnitt på tvers og langs og fotovisualiseringer nær og fjern for eksisterende og fremtidig situasjon som belyser tiltakene utførlig.

Skoleanlegget er plassert på en tomt som er særlig vær- og vindutsatt. Tiltak for å åpne anlegget for allmennheten er prisverdig og positivt. Vindstudier bør samstilles med vurdering av riving/bevaring av bygg og tilføyning av ny bygningsmasse, åpning av nye gjennomganger m.m. for å sikre at åpne plasser, oppholdsarealer og ønskede tillagte kvaliteter kan få den bruksverdien og effekten som legges til grunn i planens ambisjon for stedet.

For å vurdere handlingsrommet for blå-grønn-faktor og overvannshåndtering er det vurdert å etablere grønne tak. Som kulturminnemyndighet vurderer fylkeskommunen grønne tak i liten grad som ønskelig, da det vil endre anleggets arkitektoniske uttrykk. Sedumtak kan muligens vurderes da de bygger lite og ikke påvirker opplevelsen av det historiske anlegget vesentlig.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Fylkeskommunen vurderer at det er positivt at det skal utarbeides en konsekvensutredning og en omfattende stedsanalyse som underlag for reguleringsplanen som da vil gi føringer for videre utvikling av det verneverdige skoleanlegget og dens nære omgivelser.

For ordens skyld vil vi orientere om at dersom de nasjonale og regionale kulturmiljøinteressene ikke ivaretas, kan dette utløse innsigelse fra vår side.

Kulturminner eldre tid

Etter vår foreløpige vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med realisering av planen. Det bør imidlertid tas inn en bestemmelse som viser til aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8 i planens reguleringsbestemmelser: Dersom det under opparbeiding skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, må arbeidet stanses og Trøndelag fylkeskommune varsles. Dette må formidles til de som skal foreta konkrete arbeider.

Avslutning

Planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side.

På vanlig måte er fylkeskommunen til disposisjon for videre avklaringer dersom forslagsstiller/kommunen har behov for dette.

Regionalt planforum kan benyttes for å gjøre avklaringer med flere sektormyndigheter. Mer informasjon og innmeldingsskjema ligger på våre hjemmesider: [Regionalt planforum](#).

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
seksjonsleder

Marthe Mollan Sesseng
seniorrådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Fylkesveg: Victoria Thorgersen
Samferdsel: Helene Hvidsten
Kulturminner nyere tid: Heike Schmidt
Kulturminner eldre tid: Knut Harald Stomsvik

Kopimottaker:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG
RIKSANTIKVAREN

Marit Endresen

Fra: Firmapost PKA
Sendt: torsdag 3. oktober 2024 11:07
Til: Marie Risan
Kopi: Marit Endresen
Emne: VS: PlanID r 20240020

Med vennlig hilsen
Catharina Melhus
Administrativ leder

+47 924 08 567



Fra: Fossheim, Rune <Rune.Fossheim@glava.no>
Sendt: onsdag 2. oktober 2024 10:02
Til: Firmapost PKA <pka@pka.no>
Kopi: Stålskjær, Arne - Weber Norway <arne.stalskjaer@weber-norge.no>
Emne: PlanID r 20240020

Viser til «Varsel om oppstart reguleringsplan arbeid Ladehammerveien 4 og 6, PlanID r20240020»

Ref. vår eiendom Gnr.: 414 B.nr: 375 og Gnr.: 414 B.nr: 376, Ormen Langes vei 9.

Vi har i dag avkjøring og adkomst til vår eiendom fra Ladehammerveien og Ormen Langes vei. Dette er vi avhengige av for å kunne drive vår virksomhet.

Tomtearealet på våre eiendommer er svært begrenset og geografien er en utfordring. Vi har i dag etablert en praktiske adkomster for å drive vår virksomhet som er et absolutt minimum.

Ut fra varsel ser vi at Ladehammerveien er en del av arealet som skal reguleres. Vi er svært bekymret for at endringer av Ladehammerveien inklusiv fortau kan medføre fysiske inngrep på vår eiendom som igjen ikke gjør det mulig å drive virksomheten videre.

Vi har hatt problemer med tilbakemelding gjennom «Altinn»: Vennligst bekreft at dere har mottatt vårt innspill.

Med vennlig hilsen

Rune Fossheim
Eiendom & Prosjekt direktør

Glava AS/Saint-Gobain Byggevarer AS

Mobil: +47 917 15 626
E-post: rune.fossheim@glava.no
glava.no
weber-norge.no
www.gyproc.no





tore.nordstad@trondheim.kommune.no

Trondheim Havn IKS
Skippergata 14
Trondheim

Høringssvar fra Trondheim Havn til ny energi og klimaplan for Trondheim

Om Trondheim Havn IKS

Trondheim Havn IKS (TH) er et interkommunalt selskap eid av kommunene Orkland, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer, Rissa, Skaun, Frøya, Namsos og Hitra. Selskapet eier og forvalter havnevirkksomheten innenfor disse kommunene.

TH er myndighet etter Havne - og farvannsloven som ivaretar blant annet fremkommelighet på sjøen, effektiv havnedrift og konkurransedyktig sjøtransport av gods. Målet for havneanleggene i og utenfor Trondheimsfjorden er å fylle forutsetningene eierne har gitt selskapet ved å utnytte hvert havneanleggs fortrinn. Eierkommunene er gjennom selskapsavtalen forpliktet til å samordne og utvikle en effektiv, sikker og rasjonell havnevirkksomhet innenfor samarbeidsområdet som skaper forutsetninger for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport i Midt - Norge.

Selskapets hovedmål er:

- Økt sjøtransport
- Bærekraftig miljø
- Fornøyde kunder
- Solid og lønnsom havnedrift

Målene bygger opp under de nasjonale målene om å overføre gods fra veg til sjø og bane og Trondheim kommunes mål om å legge til rette for et klima- og miljøvennlig transportmønster.

På et overordnet nivå, arbeider TH for å øke volumet av gods som fraktes på sjø. Dette bidrar til å redusere de samlede utslippene fra godstransport, siden det er lavere utslipp ved transport av store volum med båt enn oppdelt transport på veg. En god fordeling mellom og utnyttelse av alle havnelokasjonene i selskapets virksomhetsområde, skal bidra til denne målsettingen.

Havna i Trondheim som kompakt byhavn

Havnearealene i Trondheim ligger sentrumsnært og deler av områdene på Brattøra er bebygd med kontor og næring. Deler av havneområdet er svakt utnyttet i forhold til havnevirkksomhet i påvente av blant annet modne relokaliseringsprosesser. Store områder som blir benyttet til parkering i dag, vil bli transformert til arealeffektive havneområder. Sjøområdene er gjort mer tilgjengelig for byens befolkning gjennom arbeidsplassene i området og opparbeidelse av friluftsområder og



gangforbindelser. Trondheim Havn har behov for videreføring og utvikling av havneaktivitetene på områdene, samtidig som vi ønsker å legge til rette for byens behov uten å gå på bekostning av sikkerhet og havnas egne behov. Ved endringer, nye tiltak og transformasjon av havneområdene, vil det inngå som en av flere parametere å vurdere hvordan randsonen kan utnyttes med funksjoner som har både tilknytning til havn og byen ellers.

Målområder og mål

TH ønsker å være en del av løsningen i utviklingen av Trondheim som en bærekraftig by og slutter oss til målområdene i klimaplanen.

Sammen skaper vi et utslippsfritt samfunn.

1. Utslippene kuttes minst 80 prosent til 2030, sammenlignet med 2009, og byen blir utslippsfri til 2050.
 - TH har som konkrete mål å bli en nullutslippsvirksomhet knyttet til egne utslipp innen 2030. Vi arbeider også for å etablere landstrøm i alle havner for å gi fartøy som ligger i havn mulighet til å ligge uten utslipp av klimagasser.
 - TH arbeider for å legge til rette for fremtidige varestrømmer og havnedrift som bidrar til bærekraftig transport av gods inn til og ut av Trondheim, ved å redusere kjøreavstand med bilbasert transport og legge til rette for at transporten kan utføres med utslippsfrie kjøretøy.
2. Økt naturlig karbonopptak og industriell karbonfangst og -lagring bidrar til at byen er klimanøytral i 2030, og blir klimapositiv til 2050.
 - Havnefunksjonen er en del av logistikk-kjeden ved karbonfangst og -lagring. TH arbeider for å finne gode og bærekraftige løsninger på denne funksjonen i samarbeid med aktørene.

Sammen bruker vi våre fornybare energiresurser best mulig.

TH samarbeider med aktørene på havna, nettselskap og energileverandør for å forbedre energieffektiviteten og gjøre det mulig med lokal produksjon og distribusjon. De store arealene TH eier og forvalter utgjør et potensial for helhetlig tenking med samordning av behov og å finne gode løsninger mellom ulike aktører.

TH har stilt et våre bygg til disposisjon i forbindelse med CityxChange prosjektet, der målet er skape energipositive bydeler og lokalt marked for kjøp og salg av energi. Vi deler denne tankegangen og ser at våre lager og terminalbygg er godt egnet for solceller, og vi kan bli bidragsyter i et mikromarked for energi. Dette forsterkes også av at vi eier og leier ut en kjøle – og fryselager som har høyt kraftforbruk på sommer slik at man reduserer perioder med kraftoverskudd på varme og solfylte dager.

Landstrømanleggene som allerede er etablert i dag gjør at det allerede er bygd ut mye effekt og kapasitet på våre havnearealer. Landstrøm anleggene kan bidra til å få ned effekttoppene da «vår» kapasitet kan gjøres tilgjengelig når anleggene ikke er bruk.



Sammen tar vi vare på ressursene og skaper en sirkulær by

Havnas sin rolle i arbeidet for å nå dette målet, vil i stor grad være knyttet til arealbruken på havna og hvilke aktiviteter vi kan legge til rette for på havnearealene. Grønn bulkterminal kan være et eksempel på hvordan bygge- og anleggsvirksomheten kan bli mer sirkulær ved å bruke masser fra sanerings- og rehabiliteringsprosjekt i nye prosjekter. Konseptet er beskrevet senere i dokumentet.

Sammen skaper vi et bærekraftig samfunn

Havneanleggene i Trondheim er en del av den kritiske samfunnsinfrastrukturen. Det er vesentlig at denne funksjonen vedlikeholdes og utvikles for å utgjøre en hardfør del av infrastrukturen. TH tenker langsiktig når anleggene forvaltes og holder oss oppdatert for å kunne levere havnetjenester i årene fremover. Det legges også vekt på å gjøre vurderinger knyttet til grunnforholdene slik at endringer i vær og klima ikke medfører ustabile områder.

Havnene i Norge kan i større grad få en rolle som energihub i fremtiden etter som det grønne skiftet krever overgang til fossilfri energi. TH har dialog med flere aktører som arbeider for slike løsninger og vi er positive til å ta en rolle i en tilrettelegging for denne utviklingen.

Trondheim Havn sine tanker om arbeid med klimareduksjoner

Utkast for kommunedokument klima og energi 2023 – 2030 inneholder mange tiltak som alle støtter opp om Trondheim Kommune sine samfunns mål, herunder å skape et utslippsfritt samfunn. Kapitlet «Målområder» gjentar formuleringen «Utslippene kuttes minst 80 prosent til 2030, sammenlignet med 2009, og byen blir utslippsfri til 2050». Dette målsettingen er vi nå godt kjent med gjennom flere kanaler.

Utfordringen ligger bl.a i erkjennelsene som kommer fram i rapporten «**Veikart for utslippsreduksjoner i Trondheim**». Her framkommer det at å nå målet om 80% utslippsreduksjon vil kreve en rekke tiltak, der beskrevet i tre tiltakspakker. Betegnende nok må Trondheim Kommune gjennomføre tiltak som faller under overskriften «**Kraftfulle tiltak**» for å kunne oppnå målet om klimanøytralitet for utslipp innen 2030. Trondheim Kommune må derfor være åpne for å gripe de mulighetene som finnes. Her er sjøtransport et av verktøyene som kommunedelplanen må gripe for å komme nærmere målet. Det konkrete forslaget vil gjennomgås senere i dette høringsinnspillet.

Høringsdokumentet er skrevet slik at mange gode verktøy ofte er kvalifisert med ord som «*tilrettelegg for at*», «*fremme etableringen av*», «*øke omstillingstakten*» og lignende. Sett i lys av alvoret som tydelig vises i rapporten «Veikart for utslippsreduksjoner...» vil det derfor anbefales at den endelige kommuneplanen for energi og miljø inneholder flere konkrete mål, slik at tiltakene hver for seg blir målbare, og at kommunen fører tilsyn av måloppnåelse.



I kommunedelplan for energi og miljø, har Trondheim Kommune støttet seg til mange og gode grunnlagsdokumenter. Under er noen få utdrag som vi mener har særlig relevans for det videre høringssvaret.

Miljødirektoratets rapport [Klimatiltak i Norge mot 2030](#) oppsummerer i kapitlet «Sammenstilling og analyse» flere tiltak for utslippsreduksjon. Miljødirektoratet slår der fast at potensialet for utslippsreduksjon er stort.

Redusert transportvekst kan gi vesentlige utslippskutt og gevinst for natur. FNs klimapanel peker på behovet for et bærekraftig og energieffektivt transportsystem. I Norge er transportmengden stadig økende. Virkemidler som reduserer transportbehovet og flytter transportaktiviteten til mer klimavennlige og energieffektive transportformer vil redusere transportveksten, og samtidig bidra til at nullutslippsløsninger i større grad erstatter, istedenfor å komme i tillegg til, fossile løsninger.

Trondheim Kommune sitt dokument [kunnskapsgrunnlag](#) til kommunedelplan energi- og klima 2023-2030 sier i underkapittel 14.2.2 Mobilitet følgende:

Over en tredel av klimagassutslippene i Trondheim i 2021 kom fra transport (Miljødirektoratet, 2022). Både nasjonalt og lokalt legges det betydelige ressurser i å kutte i transportutslippene. Den nasjonale politikken på området som har fått mest oppmerksomhet er kanskje best avgiftslettelsene på elbil, som kombinert med avgifter på fossilt drivstoff har ført til store utslippskutt.

Kunnskapsgrunnlaget behandler flere steder elektrifisering av kjøretøy og maskiner som i dag går på diesel.

I kapittel 7 framkommer det at:

«En viktig forutsetning for klimaomstillingen er at fossile energikilder fases ut. Disse energikildene må i størst mulig grad erstattes med elektrisitet som er produsert med utslippsfri og fornybar energi. ...»

«...men en konsekvens av tiltakene som er nødvendige for å fase ut de fossile energikildene, som for eksempel diesel til transport og anleggsvirksomhet, er at elektrisitetsbehovet i Trondheim øker med om lag 560 GWh/år, eller over 20 prosent i 2030, sammenlignet med dagens behov. Det å skaffe tilveie nok fornybar elektrisk energi, og ikke minst det tilhørende økte effektbehovet, er forventet å bli en av de største utfordringene for klimaomstillingen i Trondheim»

Etablere grønn bulkterminal for å oppnå klima- og energimål

Trondheim havn er godt kjent med massetransport i forbindelse med bygg og anlegg. I pilotprosjektet «Grønn Bulkterminal» gikk flere firma sammen om å opprette et «varehus» for anleggsmineraler på Transittkaia for leveranse til et nærmarked. Det ble investert i byens første batteridrevne lastebil, som sammen med særlig kort kjøreavstand demonstrerte hvordan Trondheim kunne redusere utslipp og andre ulemper ved enkle tiltak.

Pilotprosjektet ble støttet gjennom Grønt Skipsfartsprogram for å skissere hvordan en bulkterminal på havna kunne fungere i et sirkulært kretsløp for bulkmasser. Arbeidene viste hvordan en bulkterminal kunne rettes inn for å betjene sitt naturlige nærområde med tjenestene:

- Tilførsel av pukk fra uttak på kysten
- Mottak og bearbeiding av rene gravemasser, hvor de egnede massene leveres tilbake til bygg og anlegg.



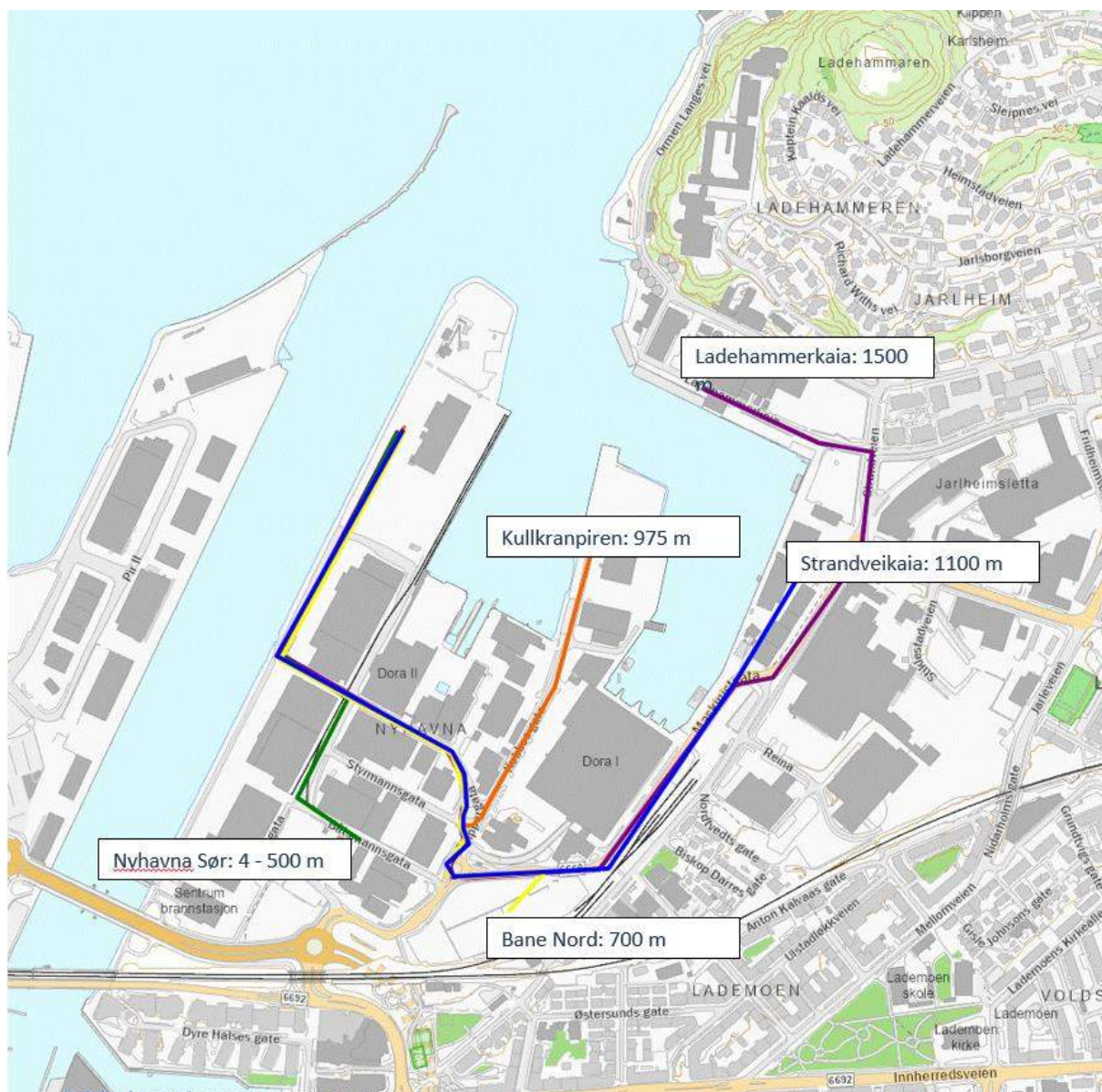
- Masser som ikke er egnet til ombruk fraktes til deponi i «tomme» steinbrudd herunder som grunnlag for å bygge dyrkbare områder.
- Masseinntak kombineres med produksjon av betong for lokal distribusjon.

Prosjektet ble også støttet gjennom Enova for å ta fram skisser for praktisk gjennomføring.

Trondheim Havn vil derfor anbefale at denne type tiltak innarbeides i byens kommunedelplan for klima og miljø. Trondheim Kommune har her en praktisk løsning på en stor utfordring: Hvordan redusere utslipp fra massetransport, og samtidig løse utfordringen uten å legge beslag på store mengder fossilfri energi.

Figurene under er laget for å illustrere gevinstene ved å ha en bulkterminal på Transittkaia og nytteverdi for de store utbyggingsprosjektene rundt Nyhavna, kanalhavna og bysentrum generelt.

Figuren under viser kjøreavstand i meter mellom en midlertidig bulkterminal på Transittkaia og de nærmeste områdene som skal byomformes. Selv med dagens teknologi kan en slik terminal gjøre all transport av løsmasser og betong ved hjelp av elektriske lastebiler.



Figuren på neste side viser kjøreavstand mellom Nyhavna (bysentrum) og ett av de typiske hentepunktene for anleggsmineraler. Forskjellen i avstand framgår rent visuelt, og viser direkte hvor mye Trondheim Kommune kan vinne.

Erfaringstall fra bransjen er at en kan gjøre ca. 5 rundturer pr dag mellom Vassfjellet og Nyhavna pr arbeidsdag. Dette henger sammen med rushtrafikk morgen og ettermiddag.

Tilsvarende antar en å kunne gjøre minst 25 rundturer pr dag mellom transittkaia og bysentrum. For Nyhavna – Transittkaia vil det antagelig bli flere rundturer når rushtrafikk er et langt mindre problem

Merk at høringsinnspillet bruker Transittkaia som et eksempel, forslaget er ikke bundet til kun en tomt. Poenget er å vise at sjøtransport har et stort potensial, som ikke har fått tilstrekkelig oppmerksomhet.

Saksbehandler

Anita Veie
veie@trondheimhavn.no

Postadresse

Trondheim Havn IKS
PB 1234 Torgard
7462 Trondheim

Org.nr.

942 510 552

Telefon:

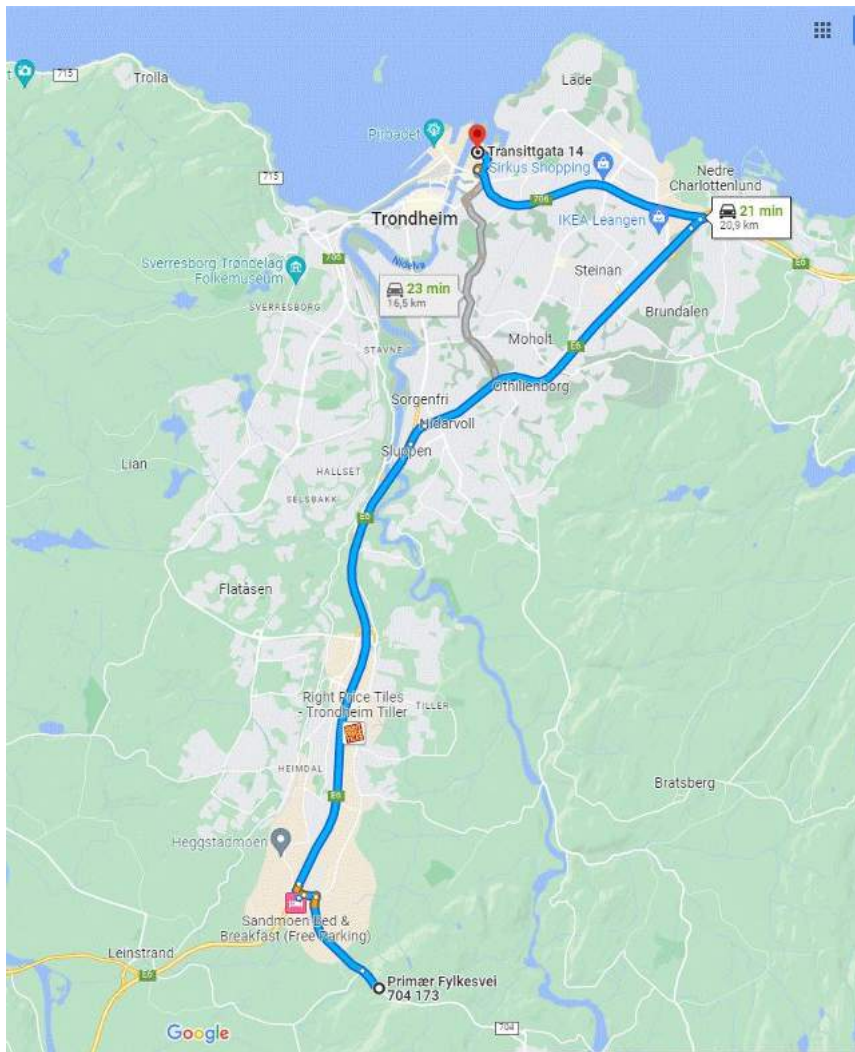
73 99 17 00

E-post:

firmapost@trondheimhavn.no

Web:

trondheimhavn.no



Besparelsene for Trondheim kommune vil være en kombinasjon av redusert transportarbeid på vei, redusert utslipp og redusert støy-, støv- og ulykkesrisiko.

Nytteverdien ved å ha et forsyningspunkt for anleggsmineraler på havna i Trondheim vil være stor, og en lavhengende frukt når det gjelder å oppnå kommunens mål for energi og miljø. Kort oppsummert er potensialet tredelt:

1. Transport til et naturlig «nærmarked» til/fra havna gir generell reduksjon i energibruk til veitransport – uansett drivstoff
2. Transportavstand vil sannsynligvis være en begrensning for elektriske lastebiler i flere år framover. Men for kortere avstander finnes teknologien i dag.
3. Kraftig reduksjon i transportarbeid på vei (ved elektriske lastebiler) gir tilsvarende kraftig reduksjon forbruket av elektrisk energi – dermed en vei ut av utfordringene som er identifisert ved generell elektrifisering av nyttetransport.

Saksbehandler

Anita Veie
veie@trondheimhavn.no

Postadresse

Trondheim Havn IKS
PB 1234 Torgard
7462 Trondheim

Org.nr.

942 510 552

Telefon:

73 99 17 00

E-post:

firmapost@trondheimhavn.no

Web:

trondheimhavn.no



Hvordan gjør vi det

Det er et poeng at offentlige, inkludert kommunale innkjøp, må utformes for å fremme valg av denne typen løsning. Miljøkrav i anskaffelser vil bidra til gode miljøvalg. «Grønne løsninger» vil ikke vinne så lenge det kun konkurreres på økonomiske betingelser. Kommunen bør se på hvilke verktøy og muligheter som finnes innenfor plan- og bygningsloven og ved offentlige anskaffelser.

Under er forslag på hvordan kommunedelplanen kan ta opp forslagene som vi har fremmet. Hensikten med forslagene er å gjøre planen spissere og slik øke muligheten for at Trondheim Kommune kommer nærmere sine mål. Forslag til ny tekst er markert med grønn farge.

Mobilitet og transport

7: Vi skal gjøre transporten tilnærmet utslippsfri, og sikre at alle kan dekke sine mobilitetsbehov med utslippsfrie og attraktive løsninger.

8: Vi skal tilrettelegge for utslippsfri og effektiv næringstransport. **Trondheim Kommune skal bruke sin innkjøpsmakt aktivt for å oppnå omstilling i leverandørmarkedet.**

9: Vi skal fremme mobilitet og transport som utnytter areal, ressurser og energi best mulig. **Trondheim Kommune skal støtte opp om arealbruk som er gir betydelige bidrag til å nå utslippsmålsettingene.**

Hvordan kan vi omstille transportsektoren?

Norge og norske storbyer er verdensledende på denne omstillingen. Vi bygger derfor videre på bærebjelkene fra den forrige klimaplanen og styrker satsingene:

- Fra nullvekstmål til kutt i personbiltrafikken: (....)
- Utslippsfri teknologi – raskere: (....)
- **Næringstransporten skal bidra:** Næringstransport og spesielt tungtransport vil ikke skifte til utslippsfrie kjøretøy før markedsmekanismene endres, og det blir en kommersiell fordel å kunne transportere utslippsfritt. Trondheim Kommune skal legge til rette gjennom særlig offentlige innkjøp. Forutsigbarhet i innkjøpspolitikken gir trygghet som er nødvendig for at tilbydersiden skal gjøre de nødvendige og langsiktige investeringene i nye kjøretøy og transportsystemer.

Hvorfor trenger vi kutt i personbil- og næringstrafikken?

Hvordan kan vi øke omstillingstakten mot 2030?

Nullvekstmålet og nullutslippsteknologi har i hovedsak kuttet utslipp fra personbiltrafikken. Utslippsfrie kjøretøy for vare- og nyttetransport, inkludert tunge kjøretøy, er i ferd med å få fotfeste i markedet, men **denne utviklingen må understøttes gjennom klare prioriteringer bla i kommunale innkjøp for å oppnå** ønskede utslippskutt i bransjen.

Mot 2030 blir det viktig å:
(...)

Saksbehandler

Anita Veie
veie@trondheimhavn.no

Postadresse

Trondheim Havn IKS
PB 1234 Torgard
7462 Trondheim

Org.nr.

942 510 552

Telefon:

73 99 17 00

E-post:

firmapost@trondheimhavn.no

Web:

trondheimhavn.no



- Effektivisere vare- og nyttepersonen. Sammen med Trondheim Havn må Trondheim Kommune legge til rette for løsninger for transport av anleggsmineraler og tilslag til og fra byggeplasser i sentrum. Dette muliggjør transport med elektriske lastebiler, samtidig som energibehov og transportdistanse på vei reduseres kraftig.

Har vi nok fornybar energi til å erstatte diesel og bensin?

Behovet for elektrisitet forventes å øke om lag 20 prosent til 2030, hvis vi gjennomfører alle tiltakene i de tre tiltakspakkene. Elektrifisering av transport og maskiner er de største driverne for økningen. Økning i bruk av elektrisk energi kan motvirkes ved å etablere transportsystemer som kombinerer sjøtransport til/fra Trondheim for nærdistribusjon med elektriske kjøretøyer. Transportbehovet vil dekkes uten å erstatte kjørte kilometer med elektriske nyttekjøretøy.

Sånn gjør vi det. Dette skal kommunen gjøre:

(...)

- Sammen med Trondheim Havn legge til rette for nærdistribusjon av anleggsmineraler og tilslag med elektriske lastebiler fra en Grønn Bulkterminal i havna.
- Sammen med bransje undersøke, og om mulig opprette en eller flere strategisk plasserte terminaler for gjenvinning av rene gravemasser som i dag transporteres lange avstander for deponering.
- Kommunen skal gjennom offentlige innkjøp legge til rette for at tilbudet av utslippsfrie transportløsninger utvikles. Kommunen skal tilsvarende premiere transportløsninger som reduserer mengden transportarbeid på vei.

Bygg og anlegg

10: Bygninger og anlegg skal være fleksible og tilpasningsdyktige, med effektiv og smart energibruk.

11: Vi skal bidra aktivt til å utvikle en sirkulær bygge- og anleggsbransje, der klimafotavtrykket reduseres og ressurseffektiviteten øker.

12: Bygge- og anleggsplasser i Trondheim skal være utslippsfrie. Offentlige byggeplasser skal være utslippsfrie innen 2025. Fra et konkret årstall skal både byggeplasser og lokal transport til/fra byggeplass være utslippsfri.

Hvorfor flerbruk og ombruk

Dagens praksis med omfattende riving og oppføring av nye bygg gir betydelige utslipp, krever store mengder naturressurser fra rundt om i verden og genererer svært mye avfall. Den mest effektive måten å redusere klimafotavtrykk i bygge- og anleggssektoren er derfor å bruke og ta vare på det vi allerede har. Hvis vi i tillegg åpner opp og tilrettelegger for å bruke eksisterende bygg og anlegg til flere formål og aktiviteter, så reduserer vi behovet for nye bygg og anlegg ytterligere.

Anleggssektoren har årlig behov for deponering av 1,7 millioner kubikkmeter rene masser.

Vegbygging er her ikke inkluderte. (kilde: [Trondheimsregionen](#)). Behovet for omstilling er stort, også



fordi det genererer store mengder tungtransport – I dag med dieseldrevne lastebiler. Ombruk av egnede masser fra eksempelvis oppgraving i vei vil redusere transportbehovet og behovet for deponi. Dette krever at Kommunen legger til rette for det. Uttransport av restmasser med sjøtransport til egnede sirkulære prosjekter vil være bedre løsninger enn dagens praksis med betydelig tungtransport til deponi i eksempelvis nabokommuner.

Sånn gjør vi det. Dette skal kommunen gjøre:

- Stille tydelige krav om energi, klima, miljø, ombruk og lignende i våre bygge- og anleggsprosjekt.
- Fremme omlegging til utslippsfrie løsninger ved å skape et forutsigbart marked gjennom offentlige innkjøp.
- Bruke klimaregnskap og andre verktøy, for å minimere klimafotavtrykk og ressursbruk i livsløpet.
- Utslippsfrie bygge- og anleggsprosjekt fra 2025. *Fra et konkret årstall skal både byggeplasser og lokal transport til/fra byggeplass være utslippsfri.*
- Innen 2030 skal volumet masser som deponeres halveres.

Forbruk og avfall

13: Vi skal legge til rette for et mer klimavennlig forbruk.

14: Vi skal etterspørre og tilrettelegge for at det skal lønne seg å satse på reparasjon, ombruk og andre sirkulære løsninger, for både innbyggere, kultur- og næringsliv.

15: Vi skal holde materialene i kretsløpet lengst mulig ved å redusere avfallsmengdene våre, fremme ombruk og legge til rette for utslippsfri avfallshåndtering. *Offentlige prosjekter i bygg og anlegg skal etterspørre løsninger for ombruk av gravemasser. Volum masser som deponeres skal halveres innen 2030.*

Trondheim Havn stiller seg til disposisjon for samtaler og diskusjon omkring temaene i vår uttalelse.

Med hilsen
Trondheim Havn IKS

Tor Erik Taftø Svorkås
Sjef havneutvikling

Høringsuttalelsen har bidrag fra:

Lars Nordmo, eiendom
Svein Kåre Aune, havneutvikling
Anita Veie, havneutvikling



Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
tore.nordstad@trondheim.kommune.no			



Per Knudsen Arkitektkontor PKA AS

Vår saksbehandler
Oda Svingen

Vår referanse
24/00001-121
Deres referanse
2024/15149

Vår dato
01.10.2024
Deres dato
11.09.2024

Innspill til varsel om oppstart av planarbeid, reguleringsplan (detaljregulering), Ladehammerveien 4 og 6, Trondheim kommune - PKA Arkitekter

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid for reguleringsplan for Ladehammerveien 4-6 og kaptein Kaalds vei 10 m.fl. i Trondheim kommune. Formålet med planen er å regulere området til boligbebyggelse, tjenesteyting og grønnstruktur med tilhørende infrastruktur.

Rutetilbud

AtB betjener holdeplassene Ladejarlen og Strandveikaia innenfor planavgrensningen. Begge holdeplassene betjenes av linje 20.



Figur 1 Dagens rutetilbud

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011

Ny holdeplass i Strandveien

I reguleringsplan *fv. 6668, Maskinistgata, del av Strandveien og Stiklestadveien, MetroBuss over Nyhavna*, planlegges det ny metrostasjon på sørsiden av rundkjøringen i Strandveien. Selv om det planlegges for metrostasjon sør for rundkjøringen, ønsker vi å beholde dagens holdeplasser Strandveikaia for linje 20. Det er fordi at når metrobusslinje 2 legges over Nyhavna, er tanken at linje 20 skal kjøre Stiklestadveien – Mellomveien, og ikke videre sørover i Strandveien som den gjør i dag. Det vil da også være en mulighet for å bytte mellom linje 2 og 20 i dette området.

Holdeplassene Strandveikaia

I dag er holdeplassene utformet som kantstopp på nordsiden av rundkjøringen Stiklestadveien x Strandveien. Holdeplassen retning fra sentrum ble nylig oppgradert i forbindelse med utbyggingen av Øvre Nyhavna.

Holdeplassen retning mot sentrum mangler dedikert plattform med taktile heller for universell utforming. Vi oppfordrer planarbeidet se på muligheten for å oppgradere holdeplassen i henhold til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming og V123 Kollektivhåndboka. Det er generelt ønskelig med plattform for å sikre universell utforming (reduserer innstegshøyde) og separasjon mellom buss og ventende passasjerer. Plattformen fungerer som en barriere fordi høydeforskjellen/kantstein vil stanse kjøretøy som skli.

Leskur

Vi oppfordrer også til at det sikres leskur på holdeplassen retning sentrum, dimensjonert for fremtidig antall reisende. Nyhavna er under transformasjon og det vil i fremtiden bli flere reisende fra denne holdeplassen. Derfor vurderer vi at den ideelle løsningen er at gang- og sykkelsystem legges i bakkant av plattformen for å minimere konfliktpunkter mellom de som venter på bussen og andre myke trafikanter.

Vi har hentet ut tall på antall påstigende det siste året for å få et bilde av hvor mange reisende som er samtidig på holdeplassen i dag. Under er et utklipp ned i 5- og 10 minutters intervaller som viser antall påstigende. Dvs. hvis vi antar at folk venter i 5-10 min på bussen så viser dette omtrentlig hvor mange mennesker som er samtidig på holdeplassen - og som har behov for le samtidig. På det meste har det vært 83 personer som står på bussen samtidig på holdeplassen til sentrum. Høyest antall påstigende var da det var konsert på E.C Dahls arena (7 og 8 juni 2024).

Rang	Dato	Tidsintervall	Antall påstigende	Rang	Dato	Timinuttsintervall	Sum på Påstigende
1	7. juni 2024	23:15 til 23:20	83	1	7. juni 2024	23:10 til 23:20	83
2	8. juni 2024	23:10 til 23:15	76	2	8. juni 2024	23:10 til 23:20	76
3	20. september 2024	22:45 til 22:50	62	3	20. september 2024	22:40 til 22:50	62
4	2. desember 2023	22:10 til 22:15	55	4	2. desember 2023	22:10 til 22:20	55
5	19. august 2024	24:10 til 24:15	52	5	19. august 2024	24:10 til 24:20	52
6	17. november 2023	23:10 til 23:15	47	6	17. november 2023	23:10 til 23:20	47
7	24. august 2024	22:45 til 22:50	43	7	24. august 2024	22:40 til 22:50	43
8	4. november 2023	21:40 til 21:45	43	8	4. november 2023	21:40 til 21:50	43
9	30. juni 2024	22:15 til 22:20	42	9	30. juni 2024	22:10 til 22:20	42
10	7. oktober 2023	23:15 til 23:20	38	10	7. oktober 2023	23:10 til 23:20	38
11	3. november 2023	21:40 til 21:45	37	11	3. november 2023	21:40 til 21:50	37
12	3. november 2023	22:15 til 22:20	35	12	3. november 2023	22:10 til 22:20	35
13	20. oktober 2023	22:10 til 22:15	34	13	20. oktober 2023	22:10 til 22:20	34
14	21. august 2024	24:10 til 24:15	33	14	21. august 2024	24:10 til 24:20	33
15	22. august 2024	22:40 til 22:45	32	15	22. august 2024	22:40 til 22:50	32
16	13. januar 2024	23:10 til 23:15	32	16	13. januar 2024	23:10 til 23:20	32
17	13. oktober 2023	23:15 til 23:20	29	17	13. oktober 2023	23:10 til 23:20	29
18	15. desember 2023	21:45 til 21:50	29	18	15. desember 2023	21:40 til 21:50	29
19	6. april 2024	24:10 til 24:15	28	19	15. desember 2023	24:10 til 24:20	28
20	15. desember 2023	24:15 til 24:20	28	20	6. april 2024	24:10 til 24:20	28
21	9. mars 2024	22:45 til 22:50	28	21	9. mars 2024	22:40 til 22:50	28
22	23. august 2024	22:20 til 22:25	28	22	23. august 2024	22:20 til 22:30	28

Forbikjøring av buss på holdeplass

Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å gjøre tiltak for å hindre farlige forbikjøringer av buss på holdeplass, eksempelvis skilting om forbikjøring forbudt, etablere fysiske innretninger (vegdelers, etc.) eller trekke dobbel sperrelinje, som sperrer for forbikjøring i begge retninger. Det er samtidig viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater mv.

Holdeplassene Ladejarlen VGS

Det er busslommer på hver side av veien i dag, med leskur på sørsiden av veien og 512-skilt på den andre siden. Holdeplassene mangler dedikert plattform og holdeplassen på nordsiden av veien mangler taktile heller for universell utforming. Det er ikke fotgjengerfelt eller annet trygt krysningspunkt mellom holdeplassene. Vi ber derfor om at dere ser på muligheten for å oppgradere holdeplassene og sikre et trygt krysningspunkt for reisende mellom holdeplassene.

Veibredden i Ladehammerveien

Veien over Ladehammeren er i utgangspunktet utfordrende med store svinger og delvis dårlig sikt for sjåfører som kjører denne veien. Ladehammerveien er i tillegg smal og bratt med et smalt fortau og bratt terreng på begge sider. Det er viktig for oss at det fortsatt kan være mulig for to større kjøretøy og møtes innenfor planområdet. For at det fortsatt skal være mulig, må ikke veien innskrenkes ytterligere. Vi anbefaler dere å se på muligheter for at veien kan utvides i bredden, og på den måten sikre en videre framkommelighet av buss i Ladehammerveien.

Vi minner om at 6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene. Stort sett alle busser er 2,55 m bred og har 25 cm spill på hver side. Det gjør at total bredde på bussen blir 3,05 m ekskl. sikkerhetsmargin. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk ha kjørefeltbredde 3,25 m. Det er viktig å sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken. I tilfeller der vegbredden vurderes innskrenket ber vi om at det sikres tilstrekkelig veiareal for forsvarlig framføring av bussen, og for at busser samt andre store kjøretøy kan møtes uten utfordringer med framkommelighet.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå. Det er viktig at planarbeidet tilrettelegger for trygg adkomst til holdeplasser og trygge krysningspunkt. Vi ber om at gang- og sykkelvei etableres helt fram til holdeplassene og blir universelt utformet slik at myke trafikanter får en trygg forbindelse til og fra holdeplass.

Der det ikke finnes eget tilbud på veien til holdeplassen medfører det at fotgjengere må gå på veiskulderen eller i veibanen. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid med snøopplag på siden av veien. Vi har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg adkomst til/fra holdeplass (i begge retninger) og trygge krysningspunkt. Dette må tas inn i reguleringsplanen.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt. Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter – fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.

Anleggsfasen

Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever, og for å lage trafikksikre løsninger.

Det er viktig at god framkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Veieier

Vi vil avslutningsvis presisere at i vårt innspill har vi presentert det vi vurderer som den mest ideelle løsningen, men at vi ikke eier infrastrukturen. Det videre planarbeidet må derfor avklare løsninger for infrastruktur med Trondheim kommune og Trøndelag fylkeskommune som vegeier.

Med vennlig hilsen

Oda Svingen

Rådgiver areal- og mobilitetplanlegger

Seksjon mobilitetstilbud Trondheimsområdet

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over kopimottakere:

Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag Fylkeskommune

PKA Arkitekter AS
Brattørgata 5
7010 Trondheim

[Kun sendt per epost til: pka@pka.no]

Trondheim 03.10.2024

Innspill til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Ladehammerveien 4 og 6 og Kaptein Kaalds vei 10, Planid r20240020

Vi viser til varsel om oppstart av reguleringsarbeid, mottatt 13. september 2024.

Nyhavna Utvikling er positiv til at det settes i gang planarbeid for eiendommene. Planområdet er i umiddelbar nærhet til Nyhavna, et område som står foran en stor utvikling de neste årene. Det er avgjørende at planleggingen av områdene sees i sammenheng, at planprosessen følger lovens krav og at det sikres likebehandling av de ulike områdene, knyttet til rekkefølgekrav og øvrige krav til arealbruk.

1. Rekkefølgekrav og krav til arealbruk

Det fremgår av planinitiativet at hensikten med planarbeidet er å legge til rette for utbygging av et nytt boligområde, *«med en variert boligmiks, utadrettet virksomhet og utearealer av forskjellig karakter.»*

Området er i kommuneplanens arealdel (KPA) som gjaldt på tidspunkt for oppstart av planarbeidet hovedsakelig avsatt til Offentlig og privat tjenesteyting og Fremtidig grønnstruktur. I gjeldende reguleringsplan er området i all hovedsak regulert til offentlig bebyggelse. I KPA vedtatt 26. september 2024 er området avsatt til «Byggesone 2» og blågrønnstruktur.

Planområdet ligger i direkte nærhet til Nyhavna, hvor det skal skje en omfattende utvikling de kommende årene. I området rundt pågår det også flere andre prosjekter; Reina, Jarlheimsletta, Fridheimkvartalet og Nyhavna Øvre.

Det er avgjørende at prosjektene sees i sammenheng og at det gis de samme betingelser for utviklingen av de ulike områdene. I det videre planarbeidet må det utredes hvordan utvikling av området vil påvirke blant annet friområder, infrastruktur og skolekapasitet i den nye bydelen, og hvilke rekkefølgekrav som må stilles i reguleringsplanen.

I denne forbindelse gjør vi oppmerksom på at da Kommunedelplan for Nyhavna (KDP) ble vedtatt, var det ikke forutsatt utbygging av boliger i Ladehammerveien. Virkningene av etableringen av et nytt

boligområde i Ladehammerveien er dermed ikke utredet i forbindelse med vurdering av omfang og plassering av friområder, parker, infrastruktur eller andre nødvendige funksjoner i området.

2. Planprogram

2.1 Krav til planprogram

Kommunen har i tilbakemeldingsbrev av 31. august 2024 slått fast at

«det ikke er behov for et planprogram som en del av planarbeidet, men at det må gjennomføres en konsekvensutredning.»

Kommunen viser ikke til at dette er en vurdering som gjort ut fra plan- og bygningsloven eller konsekvensutredningsforskriftens bestemmelser om planprogram og konsekvensutredning.

Kommunen sendte 29. september 2018 tilbakemeldingsbrev, i forbindelse med anmodning om oppstart av planarbeid for det samme området. Hensikten med planarbeidet var den samme den gang, «å legge til rette for boligbebyggelse». Kommunen gjorde den gang følgende vurdering av spørsmålet om planprogram og konsekvensutredning:

«Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder for dette planarbeidet jf. forskrift om konsekvensutredning, vedlegg I, pkt. 25. Det skal være fastsatt planprogram og det skal utarbeides konsekvensutredning.»

Det følger av plan- og bygningsloven (pbl.) § 4-1 at

«for reguleringsplaner som kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn, skal det som ledd i varsling av planoppstart utarbeides et planprogram som grunnlag for planarbeidet. Kongen kan ved forskrift gjøre unntak fra kravet om planprogram for reguleringsplaner.»

Nærmere regler om når det skal utarbeides planprogram og konsekvensutredning følger av konsekvensutredningsforskriften. Det følger av konsekvensutredningsforskriften § 6 at «reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven for tiltak i vedlegg I» alltid skal konsekvensutredes og ha planprogram. I Vedlegg I pkt. 25 er nevnt «Nye bolig- og fritidsboligområder som ikke er i samsvar med overordnet plan.»

I planinitiativet fremgår det at den foreslåtte arealbruken i området «avviker delvis fra gjeldende KPA». Det er ikke tvilsomt at planarbeidet skal legge til rette for et «nytt boligområde» og at dette ikke er i samsvar med KPA som gjaldt da kommunens tilbakemeldingsbrev ble sendt og oppstart ble varslet. Den foreslått *utbyggingen* er i sin helhet i strid med tidligere KPA. At deler av området som er avsatt til fremtidig grønnstruktur beholdes til dette arealformålet, innebærer ikke at *utbyggingen* er i tråd med tidligere KPA.

Nylig vedtatt KPA er ikke kunngjort pr. 27. september 2024, og det er dermed ikke mulig å få den fulle oversikt over arealplanen eller utredningene som ligger bak. Området ble vedtatt avsatt til «byggesone 2», med bestemmelser som innebærer at det kan benyttes til et bredt spekter av arealformål; «*boligbebyggelse, offentlig tjenesteyting, privat tjenesteyting, idrettsanlegg, næringsbebyggelse*». Det er altså ikke avklart hvilken arealbruk området skal brukes til, det er kun vist

til at området kan brukes til mange ulike formål. Det er heller ikke kunngjort konsekvensutredning til ny KPA, som viser at det er gjort utredninger av virkningene av å etablere et nytt boligområde her eller at det er gjort alternativsvurderinger knyttet til de ulike arealformålene KPA åpner for.

Dette innebærer at utbygging av boliger her må regnes som utbygging av et nytt boligområde, som ikke er i samsvar med overordnet plan hvor konsekvensene av det konkrete tiltaket er utredet. Det må dermed utarbeides planprogram og planen må konsekvensutredes.

Det gjelder unntak fra dette kravet, dersom «*det konkrete tiltaket er konsekvensutredet i en tidligere plan og der reguleringsplanen er i samsvar med denne tidligere planen*».

Det konkrete tiltaket er ikke konsekvensutredet i en forbindelse med vedtakelsen av KPA. I KPA er det, som nevnt over, kun utredet og avgjort at området kan brukes til mange ulike formål.

Riktignok ble det igangsatt planarbeid i 2018/2019, men det ble her ikke stadfestet et planprogram eller utarbeidet konsekvensutredninger eller et komplett planforslag.

Det fremstår klart at kommunens vurdering av krav til planprogram var uriktig da tilbakemeldingsbrevet ble sendt. Etter vårt syn er det også krav til planprogram, ut fra nylig vedtatt KPA. Vi forutsetter at kommunen og forslagsstiller forholder seg til reglene som gjelder for utarbeidelse av reguleringsplaner, og at det utarbeides et forslag til planprogram som sendes på høring.

Det følger av pbl. § 4-1 og konsekvensutredningsforskriften § 15 at høring og offentlig ettersyn av planprogram normalt skal skje samtidig med varsling av planoppstart. På bakgrunn av at kommunen og forslagsstiller har lagt til grunn en uriktig forståelse av kravet til utarbeidelse av planprogram, går vi ut fra det gjøres en vurdering av om planprosessen bør stanses og at oppstart av planarbeid varsles på nytt, samtidig som planprogram sendes på høring og legges ut til offentlig ettersyn.

2.2 Innholdet i planprogrammet

Vi viser til Kommunal- og distriktsdepartementets veileder om konsekvensutredning og planprogram, hvor det blant annet heter at

“Hensikten med planprogram er å styrke den innledende fasen av planarbeidet. Det skal legges til rette for en bred og åpen diskusjon om hvilke premisser som skal være styrende for planarbeidet. Å klargjøre behovet for utredninger er en sentral del av arbeidet med planprogrammet.”

Planprogrammet skal sendes på høring, slik at alle berørte og interesserte gis mulighet til å uttale seg til hvilke utredninger som er nødvendige for å belyse virkningene av planforslaget. Ved fastsettelsen av et planprogram vil det i mange tilfeller være relevant å stille krav om at det utredes alternativ arealbruk.

Dette planforslaget gjelder endring av arealbruk fra offentlig tjenesteyting til et nytt boligområde. Området ligger i nær tilknytning til Nyhavna, hvor det planlegges etablert flere offentlige tjenesteytingsfunksjoner, som for eksempel skole, barnehage og kulturinstitusjoner. Det er vår oppfatning at det må utredes hvordan planforslaget for Ladejarlen vil påvirke de nevnte funksjonene på Nyhavna og om det er grunnlag for at én eller flere av funksjonene kan ivaretas innenfor planområdet.

Hvordan og i hvilket omfang disse temaene skal utredes vil kunne fastsettes i et planprogram. Vi ber om at det utarbeides og sendes på høring et planprogram i henhold til krav i plan- og bygningsloven og konsekvensutredningsforskriften, slik at alle interesserte kan uttale seg til dette. Planmyndigheten må deretter fastsette planprogrammet, slik at den videre planprosessen blir forutsigbar.

3. Kobling mellom planområdet og Nyhavna

I planinitiativet er det beskrevet at det planlegges etablert en kobling mellom Ormen Langes vei og Ladehammerveien. Koblingen er foreløpig vist over eiendommene gnr. 439 bnr. 5 og gnr. 414 bnr. 1.

Nyhavna Utvikling er positiv til etablering av at det etableres en ny kobling her og ønsker at det etableres dialog om hvordan dette kan gjennomføres. Det er avgjørende at etablering av slik kobling ikke går på bekostning av Statkraft Varmes forslag om å etablere ny energisentral i dette området.

4. Rekkefølgekrav og krav til arealbruk

Kommunen har i tilbakemeldingsbrevet lagt til grunn at det må stilles rekkefølgekrav om etablering av metrobusstrasé over Nyhavna, inkludert sykkelanlegg og fortau. Videre viser kommunen til at det pågår arbeid med mobilitetsplan for Nyhavna, Lade og Leangen, og at det må påregnes rekkefølgekrav som nærmere angitt i mobilitetsplanen.

Nyhavna Utvikling er positiv til at kommunen har satt i gang et større arbeid for å sikre en riktig og rettferdig fordeling av rekkefølgekrav mellom de ulike prosjektene i området. Dette vil skape forutsigbarhet og sikre lik behandling av sakene. Når det gjelder den konkrete fordelingen av rekkefølgekravene tar vi forbehold om at vi vil komme med innspill til dette i forbindelse med at mobilitetsplanen sendes på høring.

Vi er imidlertid av den oppfatning at det også må gjøres vurderinger av om det må stilles rekkefølgekrav om opparbeidelse av andre funksjoner i Nyhavnaområdet. Det legges opp til en arealbruk som er i strid med gjeldende arealplaner og som ikke var forutsatt ved vedtakelse av KPA eller Kvalitetsprogram for Nyhavna. Det er ikke tvilsomt at prosjektet vil belaste friområder, parker, skolekapasitet og gang- og sykkelveier i området.

I planinitiativet påpekes det at planområdet er nært sentrum av Trondheim og at *«Eiendommen er direkte tilgrensende til og er en naturlig utvidelse av byggesone 1 på Nyhavna»*. Det argumenteres altså for en høy utnytting av området, på bakgrunn av at området er nært sentrum og i direkte nærhet til Nyhavna.

For utviklingen av Nyhavna stilles det krav om opparbeidelse av flere gang- og sykkelbroer og øvrige infrastrukturtiltak, blant annet for å sikre tilfredsstillende koblinger til sentrum. Vi forutsetter at det stilles tilsvarende krav for dette planområdet, for å sikre at området faktisk har den tilgangen til sentrum som er nødvendig for utbyggingen.

5. Oppsummering

Nyhavna Utvikling er positiv til at det skjer en utvikling av området.

Vi er av den oppfatning at kommunens vurdering av krav til planprogram og konsekvensutredning var uriktig da den ble gjort, og at det med hjemmel i plan- og bygningsloven og konsekvensutredningsforskriften er krav til utarbeidelse av planprogram og konsekvensutredning. Vi

ber om at kommunen gjør en ny vurdering av dette og at det utarbeides planprogram som sendes på høring i forbindelse med nytt varsel om oppstart av planarbeid.

Utarbeidelse av planprogram og gjennomføring av konsekvensutredninger vil også bidra til å synliggjøre hvordan den planlagte utbyggingen vil påvirke omkringliggende områder, for eksempel når det gjelder infrastruktur, friområder og skolekapasitet. Nyhavna Utvikling forutsetter at det stilles de samme krav til utviklingen av alle prosjekter i området, både når det rekkefølgekrav og øvrige krav til arealbruk.

Med vennlig hilsen
Nyhavna Utvikling AS

Birgitte Strøm Kahrs
Plansjef

birgitte.kahrs@nyhavna.no



Pka Arkitekter As
Brattørgata 5
7010 Trondheim

**Høringsuttalelse - Varsel om planoppstart: Detaljert reguleringsplan for
«Ladehammerveien 4 og 6» 5001/414/177, og 5001/414/1 og 5001/414/347**

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser til ovennevnte sak, lagt ut til høring. Deres arealplan-ID: r20240020.

Hensikten med planen er å legge til rette for en utvikling av bygningsmassen på Ladehammerveien 4-6 som i dag står tom. Eiendommen planlegges med et boligområde med en variert boligmiks, utadrettet virksomhet rundt et offentlig tilgjengelig byrom og utearealer for boligene med forskjellig karakter. Planområdet kobles på omkringliggende byrom. I Kaptein Kaalds vei 10 utvikles nye boliger.

Vi har følgende innspill:

De branntekniske kravene kan påvirke vesentlige forhold som byggverkernes plassering, planløsning og infrastruktur. Vi anbefaler derfor at tiltakshaver tidlig involverer et foretak med god kompetanse innenfor fagområdet brann, og at den branntekniske rådgiveren følger prosjektene helt til ferdigstillelse.

Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at følgende må planlegges tidlig i prosessen:

- kjørbare adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøyer
- vannforsyning til brannsløkking. Det må ikke forutsettes at tankbil skal dekke brannvesenets behov for slokkevann.

Premisser for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats finner dere her: [Retningslinjer tilrettelegging](#)

Legg merke til følgende:

- Tiltaket må ikke redusere vår tilgjengelighet og vannforsyning til andre bygg.
- Parkeringskjeller eller andre rom under bakken som strekker seg utenfor bygningskroppen, må tåle belastningen til utrykningskjøretøyer. Vektbegrensningen på dekket må skiltes. Forslag til skilt finner dere i vår [veileder for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats](#).
- Dersom brannvesenets kjøretøy kun kan stille opp på faste plasser, må disse tilrettelegges og merkes med skilt. Dette gjelder både over dekker som strekker seg utenfor bygningskropp og generelt rundt bygg. Faste plasser for oppstilling, skal være fri for gjenstander. Forslag til skilt finner dere i vår [veileder for tilrettelegging for rednings- og slokkeinnsats](#).
- Solcelleanlegg kan være et risikomoment og en utfordring for brannvesenet. Slike anlegg må derfor monteres på en slik måte at menneskene kan gjøre en effektiv slokkeinnsats uten skade på personell. Det vises til NEK 400.
- Dersom brann oppstår i batterier kan det føre til store konsekvenser og gi et eksplosjonsartet brannforløp. Batterirom bør helst være over bakkenivå med egen inngang og mot en yttervegg som gir etter, for eksempel en trykkavlastningsflate. Røykgassene som dannes, er giftige, og batterirom må derfor ha egen ventilasjon. Avrenningsvann fra sløkking eller sprinkleranlegg i

batterirom kan inneholde giftige kjemikalier etter brann. Sikkerhetstiltak må derfor legges inn både i batterisystemet, i bygningen og for slukkeinnsats, for å oppnå god nok brannsikkerhet.

Med hilsen

Christian Widén-Björk
branningeniør

Hilde Sivertsen
branningeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

PKA arkitekter AS
Brattørgata 5
7010 Trondheim

 ADVOKATFIRMAET
SJØQUIST & HOPSØ AS

Sendes pr. e-post til: pka@pka.no

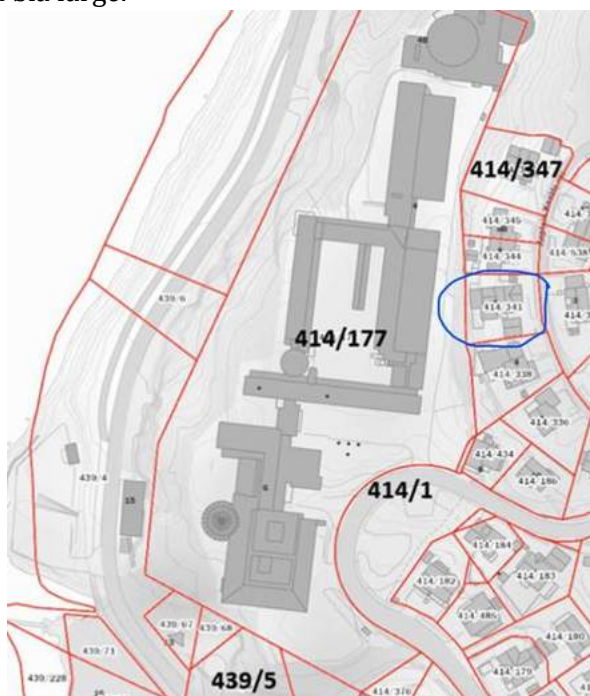
Trondheim, 3. oktober 2024
Ansvarlig advokat: Ingrid Therese Hopsø
E-post: ith@advs.no
Mobil: 930 36 400

Vår ref.: 1617 - 21671

INNSPILL TIL PLANARBEID FOR LADEHAMMERVEIEN 4-6 OG KAPTEIN KAALDS VEI 10 M.FL.

1 INNLEDNING

Jeg representerer Vigdis Thorkildsen og Jan Erik Thorkildsen, som eier Kaptein Kaalds vei 6, gnr. 414 bnr. 341. Mine klienters eiendom tilstøter planområdet direkte, jf. utklippet nedenfor hvor min klients eiendom er markert med blå farge.



Advokatfirmaet Sjøquist & Hopsø AS / 926 673 890 MVA
Besøksadresse: Jakob Weidemanns gate 8, 7713 STEINKJER
Besøksadresse: Kjøpmannsgata 8, 7013 TRONDHEIM
Postadresse: Postboks 44, 7701 STEINKJER
www.advs.no post@advs.no

Innledningsvis bemerkes at det fremstår som påfallende at planinitiativet overhodet ikke – verken gjennom fotografier, illustrasjoner eller tegninger viser hvordan det prosjektet som planlegges vil påvirke bakenforliggende bebyggelse.

Like overraskende er det at heller ikke Byplankontoret i sitt tilbakemeldingsbrev av 31. august 2024 på noen som helst måte knytter noen bemerkninger til hvordan omkringliggende bebyggelse påvirkes. Dette er forbausende all den tid Byplankontoret som fagenhet skal sikre at plan- og bygningslovens bestemmelser ivaretas, og gjennom dette at berørte parter rettssikkerhet ivaretas.

Mine klienters eiendom vil bli sterkt berørt av hva som tillates oppført i planområdet. Eiendommen vil tape all utsikt og få svært forringet bokvalitet. Det er derfor av stor viktighet at mine klienters innspill hensyntas. Min klient berøres av planforslaget i så vesentlig omfang at de har partsstatus, jf. forvaltningsloven § 2 første ledd bokstav d).

Mine klienter motsetter seg forslaget, og det vil i det følgende bli redegjort for grunnlaget for dette. Kort sammenfattet er min klient av den oppfatning at planforslaget er i strid med bestemmelsene i den rettslig bindende kommuneplanens arealdel (KPA) kapittel 9. Bestemmelsene i kommuneplanens arealdel kapittel 9 bygger på prinsippet om at vellykket arkitektonisk og visuell byutvikling skapes av sammenbindende strukturer, enhetlig tomte- og bebyggelsesstruktur, sammenheng mellom volumer og god utforming. Planforslaget har ikke god utforming sammenholdt med omkringliggende naturgitte og bygde omgivelser, og er følgelig rettsstridig.

Undertegnede er kjent med at bystyret vedtok ny arealdel av kommuneplan i forrige uke, men denne er ennå ikke i enkelt lesbart format gjort offentlig tilgjengelig. Dette innspill vil derfor basere seg på den KPA som har vært gjeldende frem til nå. Det tas forbehold om ytterligere merknader under henvisning til ny KPA. Så vidt forstås ligger planområdet innenfor byggesone 3 i ny KPA.

Før det under punkt 3 vil bli redegjort for at planforslaget er i strid med KPA vil det under punkt 2 bli redegjort for at planarbeidet forutsetter planprogram.

2 REGULERINGSPLANENS FORDRER PLANPROGRAM

Det fremgår av planinitiativet at planforslaget er vurdert til ikke å få krav om planprogram, hvilket også legges til grunn i tilbakemeldingsbrevet av 31. august 2024 fra Byplankontoret. Mine klienter er uenig i denne vurderingen.

Det følger av plan- og bygningsloven § 12-9 første ledd at for reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn skal det utarbeides planprogram, jf. § 4-1. Det

følger av Ot.prp. nr. 32 (2007–2008) s. 72 at planprogrammet skal sikre en oversiktlig og forutsigbar planprosess for alle involverte.

Byplankontoret har i tilbakemeldingsbrevet lagt til grunn at det skal utarbeides konsekvensutredning, jf. § 4-2, men ikke planprogram. På side 4 i tilbakemeldingsbrevet skriver Byplankontoret:

Planforslaget vil få vesentlige virkninger for verdifulle kulturminner og kulturmiljø. Planområdet omfatter flere hensynssoner for kulturmiljø, og det må utredes konsekvenser for diverse planlagte tiltak. En konsekvensutredning vil sikre at utredninger som trengs blir utarbeidet.

Mine klienter anfører at forhold at Byplankontoret konkluderer med at det reguleringsplanen utløser krav om konsekvensutredning, men ikke planprogram, er en rettsanvendelsesfeil. Jeg viser til Karnovs lovkommentar til plan- og bygningsloven § 4-1, note 4 (skrevet av professor Sigrid Eskeland Schutz):

*Formuleringa «kan få vesentlige virkninger» framstår som relativt open og vag. Samstundes er det eit likelydande krav til når det skal utarbeidast konsekvensutgreiing for reguleringsplanar etter § 4-2 andre ledd. Ettersom vurderingstema er likelydande, vert samanhengen den, at **dersom det er krav til å utarbeide konsekvensutgreiing for reguleringsplan, er det også krav til å utarbeide planprogram.***

(Min utheving)

Tilsvarende kommenteres § 4-2 slik:

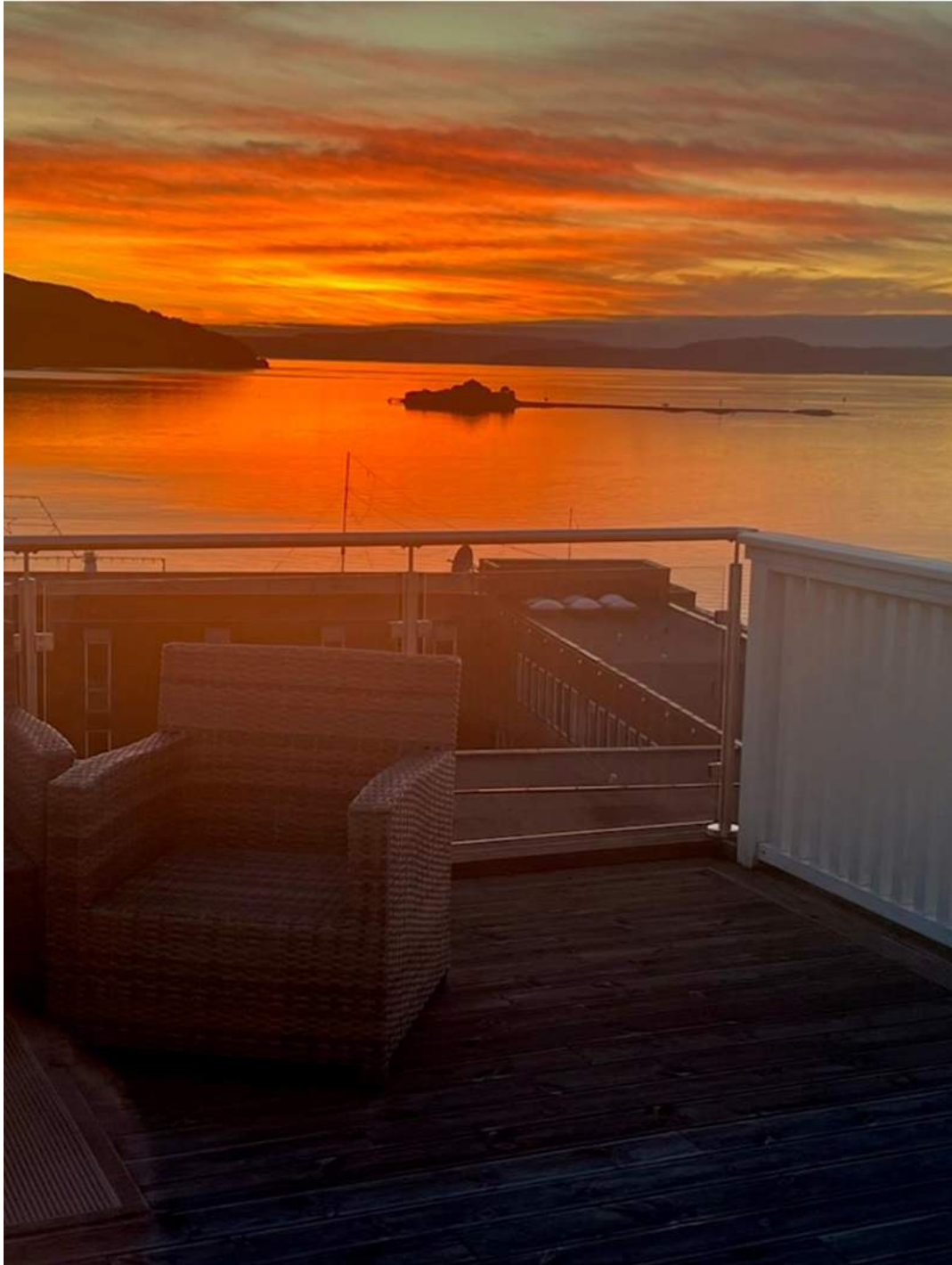
Kravet til konsekvensutgreiing for reguleringsplan er likelydande med kravet til planprogram for slike planar etter § 4-1 første ledd, dvs. der planen "kan få vesentlige virkninger". Dersom det er krav til å utarbeide konsekvensutgreiing for reguleringsplanen, er det også krav til å utarbeide planprogram, og motsett.

Byplankontoret kan altså ikke frirettslig velge å kreve at det kun skal utarbeides konsekvensutredning, men ikke planprogram. Mine klienter forventer at Byplankontoret forholder seg til planarbeidet i tråd med hva plan- og bygningsloven foreskriver, og følgelig stiller krav til forslagsstiller om at det utarbeides planprogram.

3 PLANFORSLAGET ET I STRID MED KOMMUNEPLANENS AREALDEL KAPITTEL 9

3.1 Om Kaptein Kaalds vei 6 – gnr. 414 bnr. 341

Mine klienters eiendom har to boenheter – en hoveddel i hovedetasjen og en utleiedel i sokkeletasjen. Boligen i første etasje har i dag slik utsikt som fotografiene nedenfor viser.





Boligen i sokkeletasjen har slik utsikt som fotografiet nedenfor vises:



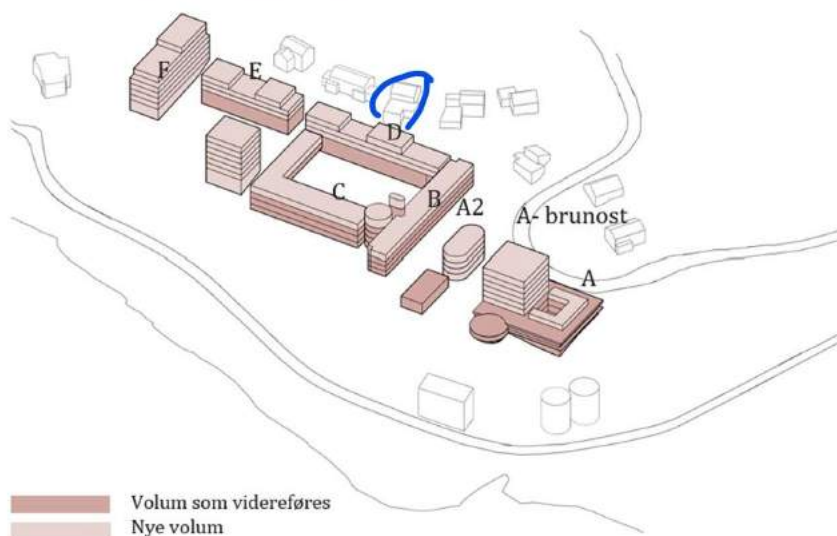
3.2 Planforslagets innvirkning på Kaptein Kaalds vei 6

Bygningen som ligger nærmest foran mine klienters eiendom – bygning D er i henhold til planforslaget planlagt påbygget med to eller 3 etasjer. Denne bygningen ligger skrånende mot mine klienters eiendom, på det nærmeste med en avstand på 15 meter.



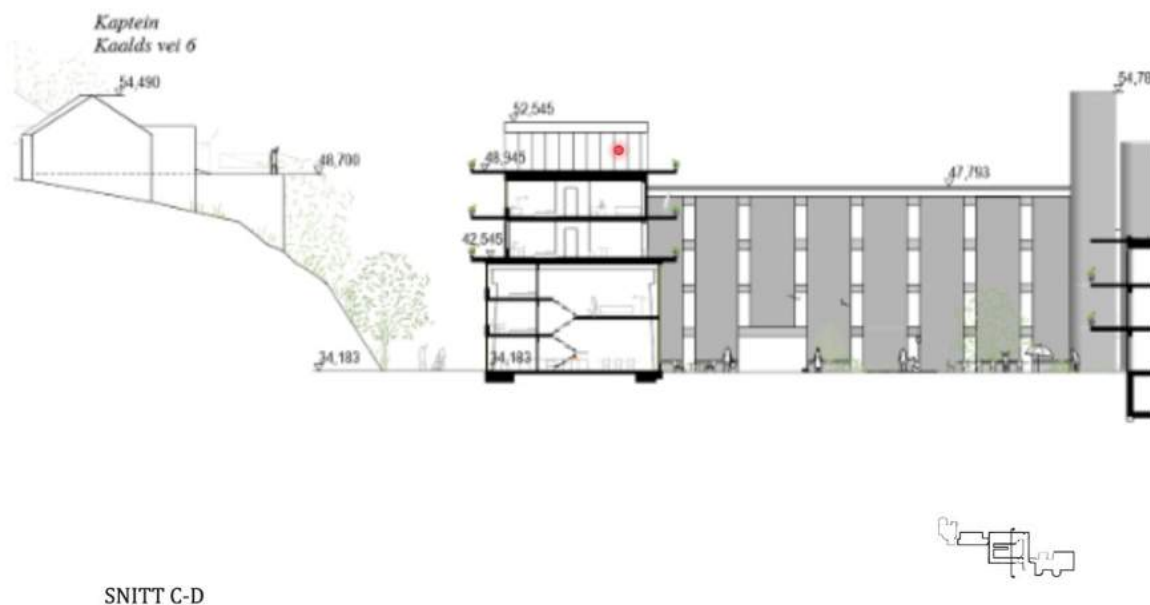
Nye volum

Brunost (høyblokk) bygges opp på nytt (økt fotavtrykk + 2 etasjer ekstra), nytt bygg (A2), + 1 etasje bygg B og C, + 2/3 etasjer verkstedhall D og E, nytt bygg G, nytt bygg F



Figur 7 Nye volum

På det digitale informasjonsmøtet som ble avholdt 26. september 2024 ble det fremvist snitttegninger for bygningsmassen slik planforslaget forutsetter. Dette viser følgende situasjon:



Dersom bygning D tillates påbygget med 2 eller 3 etasjer, vil boligen på mine klienters eiendom miste all utsikt og utsyn. Gesimsen på øverste etasje vil ligge over gesimsen på mine klienters hus, som har saltak.

Eiendommen vil videre få innsyn i vesentlig grad, og nærføringen av den nye bygningsmassen vil fremstå som massiv og dominerende, noe som vil gi en opplevelse av innestengthet. For leiligheten i sokkeletasjen vil alt utsyn være forsvunnet.

I lys av hvordan mine klienter som part påvirkes av planforslaget fremstår det som et underlig paradoks når Byplankontoret i sitt tilbakemeldingsbrev på side 8 skriver følgende om bokkvaliteten i planlagte leiligheter i bygg C og D:

Eksisterende trær i grønnstrukturen vil kunne oppleves som konfliktfylt da de kan kaste skygge på eventuelle boliger i de nederste etasjene til disse byggene og hindre utsyn.

Byplankontoret uttrykker altså bekymring for at trær – altså grønn vegetasjon – skal være til hinder for utsyn for boliger i lavereliggende etasjer i det nye prosjektet, men omtaler overhodet ikke hvordan planforslaget vil påvirke eksisterende bebyggelse, lovlig oppført i henhold til gjeldende reguleringsplaner. Dette vitner om manglende rolleforståelse hos Byplankontoret, og manglende forståelse for hvilke grunnleggende hensyn plan- og

bygningsloven skal ivareta, herunder plan- og bygningslovens krav om helhetlig planlegging og krav om strøkstilpasning.

3.3 Rettsvirkningen av KPA

Det følger av plan- og bygningsloven § 12-3 første ledd første punktum at en detaljreguleringsplan ikke kan være i strid med kommuneplanens arealdel, som er vedtatt av bystyret som kommunens høyeste organ. Kommuneplanens arealdel er **rettslig bindende**, og private reguleringsforslag skal innholdsmessig følge opp hovedtrekk og rammer i denne, jf. § 12-3 tredje ledd.

Mine klienter mener planforslaget er i strid med flere av bestemmelsene i kapittel 9 i kommuneplanens arealdel. Kapitlet gir bestemmelser om byform og arkitektur, og er utdypet i kommunens veileder for byform og arkitektur i plan- og byggesaker, vedtatt av bygningsrådet 20. august 2013.

Det følger av veilederens forord at veilederen er kommunens viktigste arkitekturpolitiske dokument. Betydningen av veilederen ble av bygningsrådet også gjentatt og poengtert i 2018, jf. punkt 1 i bygningsrådets vedtak i sak PS 0168/18 – "*Orienteringssak om fortetting med kvalitet i byggesaksbehandlingen*". Bygningsrådet tok saken til orientering 25. september 2018.

I og med at kommunens bygningsmyndigheter så sent som for 4 år siden stadfestet betydningen av veilederen, må byens innbyggere kunne forutsette at de folkevalgte faktisk legger betydelig vekt på det de selv har vedtatt i veilederen. I veilederen gis anvisning på fortolkningen av bestemmelsene som bystyret – som kommunens høyeste planmyndighet – har vedtatt i kommuneplanens arealdel kapittel 9.

I orienteringssaken om fortetting med kvalitet i byggesaksbehandlingen vedtok bygningsrådet i punkt 2 annen setning at fortettingstiltak i områder med eldre reguleringsplaner – som i nærværende sak – **skal** tilpasning til eksisterende bebyggelse og bomiljø vektlegges. Som det vil fremgå er planforslaget **ikke** tilpasset eksisterende bebyggelse og bomiljø.

3.4 Planforslaget er i strid med kommuneplanens arealdel § 9.1

3.4.1 Ordlyd

Kommuneplanens arealdel § 9.1 foreskriver:

Stedskarakter og gode helhetsløsninger skal vektlegges i fortettingsprosjekter. Der høy tetthet gir brudd med eksisterende karakter, skal utbyggingsprosjekter tilføre nye kvaliteter.

3.4.2 Planforslaget bryter med områdets eksisterende karakter, og ingen nye kvaliteter tilføres

Mine klienter mener planforslaget bryter med områdets eksisterende karakter. Som følge av bygningenes plassering, høyde og volum er det ikke tvilsomt at bebyggelsen vil fremstå som dominerende sett i forhold til eksisterende bebyggelse.

For mine klienter vil planforslaget dersom det realiseres innebære enorme ulemper, dette gjennom tap av alle de kvaliteter som i dag gjør eiendommen til et godt sted å bo.

Det er i veilederen poengtert at det er hvordan det aktuelle fortettingsprosjekt står i forhold til eksisterende bebyggelse, som skal legges til grunn for vurderingene. Det er understreket i et eget punkt i veilederen at omformingsprosjekter **skal** ta hensyn til tilgrensende bebyggelse. Dette må altså kommunen bevisst ta stilling til når planforslaget vurderes.

Også i orienteringssaken om fortetting med kvalitet i byggesaksbehandlingen vedtok bygningsrådet i punkt 2 annen setning at fortettingstiltak i områder med eldre reguleringsplaner **skal** tilpasning til eksisterende bebyggelse og bomiljø vektlegges. Formodentlig vedtok bygningsrådet dette fordi det er en forutsetning for vellykket byutvikling at det ikke bare tas hensyn til utbyggeres fortjenestemuligheter – det må også tas hensyn til de som allerede har etablert sine liv i områdene der utbygging skal skje. Den fortetting som planforslaget legger opp til vil påvirke bruksverdien av mine klienters eiendom, og følgelig også livskvaliteten til beboerne her.

Som det fremgår er mine klienter av den oppfatning at planforslaget er i strid med bestemmelsen i kommuneplanens arealdel § 9.1, i strid med hva som fremgår av veilederen, og i strid med vedtaket i orienteringssaken om fortetting med kvalitet.

Høyden på bebyggelsen i seg selv representerer et brudd med eksisterende steds karakter. Men også stedstilpasningen for øvrig fremstår å være ikke-eksisterende, all den tid prosjektets utforming, fasade og volum innebærer at det skiller seg markant fra eksisterende bebyggelse i området, og vil fremstå som en massiv vegg for naboeiendommene.

3.5 Planforslaget er i strid med kommuneplanens arealdel § 9.2

3.5.1 Ordlyd

Kommuneplanens arealdel § 9.2 foreskriver:

Reguleringsplaner skal definere rammer for helhetlig utforming av byrom, grønne forbindelser og trafikkløsninger innenfor området som helhet. I fortettingsområdet skal det tas tydelig stilling til bebyggelsesstrukturen.

3.5.2 Planforslaget bryter med bebyggelsesstrukturen og grønne forbindelser

Slik mine klienter ser det bryter planforslaget med KPA § 9.2. Ved å tillate bebyggelse med den høyde planforslaget legger opp til, tilsidesettes helt sentrale elementer som gjennom tidligere planer har vært med å utforme bysilhuetten og sm. Skoletomta ble første gang regulert i 1940, og planen ble stadfestet i 1941. i 1954 ble planområdet utvidet. (r0543) Planarbeidet den gang hensyntok eksisterende bebyggelse. I planforslaget til bygningsrådet redegjorde bygningssjefen 30. april 1954 for at

Det omliggende areal er dels regulert som friareal, dels for villamessig bebyggelse.

Det var selvsagt utenkelig at det nedenforliggende område skulle utformes på en måte som skulle sjenere eller tilsidesette kvalitetene ved det omkringliggende området. Det er nettopp dette som helhetlig planlegging innebærer, og som også dagens plan- og bygningslov forutsetter.

I lys av dette fremstår planforslaget som misforstått. God byutvikling og planlegging dreier seg ikke om å *maksimere* et planområde på naboenes bekostning – god planlegging dreier seg om å evne å *optimalisere* planområder i byen under hensyntagen til naboeiendommene. Dette er elementært, og det er i lys av dette oppsiktsvekkende at Byplankontoret har valgt å anbefale oppstart av planarbeidet slik det foreligger – uten å nevne med et ord at planforslaget må justeres for å tilpasse seg den omkringliggende villamessige bebyggelsen.

Som det fremgår er mine klienter av den oppfatning at planforslaget er i strid med bestemmelsen i kommuneplanens arealdel § 9.2.

3.6 Planforslaget tilsidesetter kommuneplanens arealdel § 9.3, § 9.4 § 9.6 og § 9.7

3.6.1 Ordlyd

Kommuneplanens arealdel § 9.3 foreskriver:

Bebyggelsen skal underordnes viktige landskapstrekk og landemerker.

Kommuneplanens arealdel § 9.4 foreskriver:

Byrom skal ha god form, være universelt utformet, ha god sammenheng med eksisterende og planlagt bystruktur, kollektivholdeplasser, historiske strukturer og grøntdrag og ta utgangspunkt i viktige siktlinjer.

Kommuneplanens arealdel § 9.6 foreskriver:

Arkitektonisk utforming skal forholde seg til bygningens funksjon og betydning for allmennheten og være i samspill med omgivelsenes karakter og form.

Kommuneplanens arealdel § 9.7 foreskriver:

For tiltak inntil eksisterende bygning som i seg selv eller som del av et bygningsmiljø har historisk, arkitektonisk eller annen kulturell verdi, skal hensynet til slike verdier vektlegges

Bestemmelsene overlapper hverandre, og behandles her samlet.

3.6.2 Planforslaget tilintetgjør viktige siktlinjer, til underordner seg ikke viktige landskapstrekk og landemerker, og hensyntar ikke historiske verdier

Mine klienter mener at planforslaget klart vil bryte med de forutsetninger som fremgår av kommuneplanens arealdel § 9.3, § 9.4, § 9.6 og § 9.7.

Bebyggelsen som planforslaget legger opp til underordner seg ikke viktige landskapstrekk og landemerker, ei heller ivaretas hensynet til historiske og arkitektoniske verdier. Tvert imot vil bebyggelsen innen planområdet fremstå som dominerende i forhold til det eksisterende bygningsmiljøet i umiddelbar nærhet. Siktlinjer, bysilhuett og landskapstrekk vil i vesentlig grad bli tilsidesatt.

Veilederen foreskriver at ved alle planforslag skal stedets karakter vurderes, og eksisterende kvaliteter må vurderes opp mot nye kvaliteter som prosjektet tilfører omgivelsene. Forhold mellom bygg, byrom og terreng skal vurderes, og det aller viktigste å vurdere volumenes plassering og størrelse. Planforslaget vil med sin høyde og sitt volum, sammenholdt med nærheten mot mine klienters eiendom, stå i sterk kontrast til dette.

4 AVSLUTTENDE MERKNADER

I lys av redegjørelsen ovenfor – og de forhold som de folkevalgte har besluttet at skal vektlegges, jf. veilederen – er mine klienter av den oppfatning at planforslaget klart tilsidesetter bestemmelsene i kommuneplanens arealdel.

Trondheim kommune har i sin overordnede kommuneplans arealdel vedtatt rettslig bindende bestemmelser som skal sikre god byforming og arkitektur, jf. kommuneplanens arealdel kapittel 9. Dersom kommunen velger å ikke hensynta de føringer som fremgår av kommuneplanens arealdel kapittel 9 og kommunens viktigste arkitekturpolitiske dokument, blir både kommuneplanen og veilederen uten verdi. Dette vil uthule rettsvirkningen av arealplaner, hvilket igjen vil svekke borgernes tillit til de folkevalgte.

Prosjektet som planforslaget legger opp til er i strid med plan- og bygningsloven og kommuneplanen, og står i sterk kontrast til bygningsrådets vedtak om at det i fortettingssaker skal legges vekt på hvordan fortettingstiltak kan gi uønsket effekt på etablerte bomiljøer.

Med hilsen

A handwritten signature in blue ink, reading "Ingrid Therese Hopsø". The script is cursive and fluid, with the first name "Ingrid" being more prominent than the last name "Hopsø".

Ingrid Therese Hopsø
advokat



Per Knudsen Arkitektkontor AS
Brattørgata 5
7010 TRONDHEIM

Trondheim Havn IKS
Skippergata 14
Trondheim

Svar til oppstart av reguleringsplanarbeid for Detaljertreguleringsplan for «Ladehammerveien 4 og 6» Gnr/bnr 414/177, 414/1 mfl . i Trondheim kommune

Trondheim Havn har mottatt varsel om oppstart av reguleringsarbeid og ønsker å formidle våre interesser i området slik at de er kjent i arbeidet. Trondheim Havn var tidligere grunneier for store deler av Nyhavna, disse eiendommene er nå overført til Nyhavna utvikling for transformasjon til andre formål enn havn. Trondheim Havn forvalter havneinteressene for Nyhavna utvikling inntil videre.

Formålet med planarbeidet er å regulere området til boligbebyggelse/tjenesteyting og grønnstruktur med tilhørende infrastruktur.

Det er eksisterende virksomheter på Ladehammerkaia som er avhengig av sjøtransport for godstransport, og disse vil fortsatt være her en tid fremover. Det må påregnes transport i form av skip inn og lastebiler ut fra området døgnet rundt.

Trondheim Havn har aktiv havnedrift på Transittkaia og Pir I og II samt IIa i Trondheim. Det vil bli havneaktivitet på dette området også i fremtiden. Havnedriften kan påvirke nærområdet med tanke på trafikk og lyd. Vi vil også trekke fra et potensial for bruk av Transittkaia og våre kaier generelt til innførsel og uttransportering av masser og byggemateriale ved gjennomføring av byggeprosjektet. Bruk av sjøtransport vil gi redusert behov for transport med lastebil og vil bidra til et bedre klimaregnskap for prosjektet. Vi legger ved Trondheim Havn sitt høringsinnspill til klima og energiplan i Trondheim kommune hvor det er vist eksempler på klimagevinst ved bruk av sjøtransport.

Med hilsen
Trondheim Havn IKS

Anita Veie
prosjektingeniør



Vedlegg

Høringssvar fra Trondheim Havn til ny energi og klimaplan for Trondheim, 15.09.2023

Saksbehandler

Anita Veie
veie@trondheimhavn.no

Postadresse

Trondheim Havn IKS
PB 1234 Torgard
7462 Trondheim

Org.nr.

942 510 552

Telefon:

73 99 17 00

E-post:

firmapost@trondheimhavn.no

Web:

trondheimhavn.no



Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
Per Knudsen Arkitektkontor AS		Brattørgata 5	7010 TRONDHEIM



tore.nordstad@trondheim.kommune.no

Trondheim Havn IKS
Skippergata 14
Trondheim

Høringssvar fra Trondheim Havn til ny energi og klimaplan for Trondheim

Om Trondheim Havn IKS

Trondheim Havn IKS (TH) er et interkommunalt selskap eid av kommunene Orkland, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer, Rissa, Skaun, Frøya, Namsos og Hitra. Selskapet eier og forvalter havnevirkksomheten innenfor disse kommunene.

TH er myndighet etter Havne - og farvannsloven som ivaretar blant annet fremkommelighet på sjøen, effektiv havnedrift og konkurransedyktig sjøtransport av gods. Målet for havneanleggene i og utenfor Trondheimsfjorden er å fylle forutsetningene eierne har gitt selskapet ved å utnytte hvert havneanleggs fortrinn. Eierkommunene er gjennom selskapsavtalen forpliktet til å samordne og utvikle en effektiv, sikker og rasjonell havnevirkksomhet innenfor samarbeidsområdet som skaper forutsetninger for en effektiv og konkurransedyktig sjøtransport i Midt - Norge.

Selskapets hovedmål er:

- Økt sjøtransport
- Bærekraftig miljø
- Fornøyde kunder
- Solid og lønnsom havnedrift

Målene bygger opp under de nasjonale målene om å overføre gods fra veg til sjø og bane og Trondheim kommunes mål om å legge til rette for et klima- og miljøvennlig transportmønster.

På et overordnet nivå, arbeider TH for å øke volumet av gods som fraktes på sjø. Dette bidrar til å redusere de samlede utslippene fra godstransport, siden det er lavere utslipp ved transport av store volum med båt enn oppdelt transport på veg. En god fordeling mellom og utnyttelse av alle havnelokasjonene i selskapets virksomhetsområde, skal bidra til denne målsettingen.

Havna i Trondheim som kompakt byhavn

Havnearealene i Trondheim ligger sentrumsnært og deler av områdene på Brattøra er bebygd med kontor og næring. Deler av havneområdet er svakt utnyttet i forhold til havnevirkksomhet i påvente av blant annet modne relokaliseringsprosesser. Store områder som blir benyttet til parkering i dag, vil bli transformert til arealeffektive havneområder. Sjøområdene er gjort mer tilgjengelig for byens befolkning gjennom arbeidsplassene i området og opparbeidelse av friluftsområder og

Saksbehandler

Anita Veie
veie@trondheimhavn.no

Postadresse

Trondheim Havn IKS
PB 1234 Torgard
7462 Trondheim

Org.nr.

942 510 552

Telefon:

73 99 17 00

E-post:

firmapost@trondheimhavn.no

Web:

trondheimhavn.no



gangforbindelser. Trondheim Havn har behov for videreføring og utvikling av havneaktivitetene på områdene, samtidig som vi ønsker å legge til rette for byens behov uten å gå på bekostning av sikkerhet og havnas egne behov. Ved endringer, nye tiltak og transformasjon av havneområdene, vil det inngå som en av flere parametere å vurdere hvordan randsonen kan utnyttes med funksjoner som har både tilknytning til havn og byen ellers.

Målområder og mål

TH ønsker å være en del av løsningen i utviklingen av Trondheim som en bærekraftig by og slutter oss til målområdene i klimaplanen.

Sammen skaper vi et utslippsfritt samfunn.

1. Utslippene kuttes minst 80 prosent til 2030, sammenlignet med 2009, og byen blir utslippsfri til 2050.
- TH har som konkrete mål å bli en nullutslippsvirksomhet knyttet til egne utslipp innen 2030. Vi arbeider også for å etablere landstrøm i alle havner for å gi fartøy som ligger i havn mulighet til å ligge uten utslipp av klimagasser.
- TH arbeider for å legge til rette for fremtidige varestrømmer og havnedrift som bidrar til bærekraftig transport av gods inn til og ut av Trondheim, ved å redusere kjøreavstand med bilbasert transport og legge til rette for at transporten kan utføres med utslippsfrie kjøretøy.
2. Økt naturlig karbonopptak og industriell karbonfangst og -lagring bidrar til at byen er klimanøytral i 2030, og blir klimapositiv til 2050.
- Havnefunksjonen er en del av logistikk-kjeden ved karbonfangst og -lagring. TH arbeider for å finne gode og bærekraftige løsninger på denne funksjonen i samarbeid med aktørene.

Sammen bruker vi våre fornybare energiresurser best mulig.

TH samarbeider med aktørene på havna, nettselskap og energileverandør for å forbedre energieffektiviteten og gjøre det mulig med lokal produksjon og distribusjon. De store arealene TH eier og forvalter utgjør et potensial for helhetlig tenking med samordning av behov og å finne gode løsninger mellom ulike aktører.

TH har stilt et våre bygg til disposisjon i forbindelse med CityxChange prosjektet, der målet er skape energipositive bydeler og lokalt marked for kjøp og salg av energi. Vi deler denne tankegangen og ser at våre lager og terminalbygg er godt egnet for solceller, og vi kan bli bidragsyter i et mikromarked for energi. Dette forsterkes også av at vi eier og leier ut en kjøle – og fryselager som har høyt kraftforbruk på sommer slik at man reduserer perioder med kraftoverskudd på varme og solfylte dager.

Landstrømanleggene som allerede er etablert i dag gjør at det allerede er bygd ut mye effekt og kapasitet på våre havnearealer. Landstrøm anleggene kan bidra til å få ned effekttoppene da «vår» kapasitet kan gjøres tilgjengelig når anleggene ikke er bruk.



Sammen tar vi vare på ressursene og skaper en sirkulær by

Havnas sin rolle i arbeidet for å nå dette målet, vil i stor grad være knyttet til arealbruken på havna og hvilke aktiviteter vi kan legge til rette for på havnearealene. Grønn bulkterminal kan være et eksempel på hvordan bygge- og anleggsvirksomheten kan bli mer sirkulær ved å bruke masser fra sanerings- og rehabiliteringsprosjekt i nye prosjekter. Konseptet er beskrevet senere i dokumentet.

Sammen skaper vi et bærekraftig samfunn

Havneanleggene i Trondheim er en del av den kritiske samfunnsinfrastrukturen. Det er vesentlig at denne funksjonen vedlikeholdes og utvikles for å utgjøre en hardfør del av infrastrukturen. TH tenker langsiktig når anleggene forvaltes og holder oss oppdatert for å kunne levere havnetjenester i årene fremover. Det legges også vekt på å gjøre vurderinger knyttet til grunnforholdene slik at endringer i vær og klima ikke medfører ustabile områder.

Havnene i Norge kan i større grad få en rolle som energihub i fremtiden etter som det grønne skiftet krever overgang til fossilfri energi. TH har dialog med flere aktører som arbeider for slike løsninger og vi er positive til å ta en rolle i en tilrettelegging for denne utviklingen.

Trondheim Havn sine tanker om arbeid med klimareduksjoner

Utkast for kommunedokument klima og energi 2023 – 2030 inneholder mange tiltak som alle støtter opp om Trondheim Kommune sine samfunns mål, herunder å skape et utslippsfritt samfunn. Kapitlet «Målområder» gjentar formuleringen «Utslippene kuttes minst 80 prosent til 2030, sammenlignet med 2009, og byen blir utslippsfri til 2050». Dette målsettingen er vi nå godt kjent med gjennom flere kanaler.

Utfordringen ligger bl.a i erkjennelsene som kommer fram i rapporten «**Veikart for utslippsreduksjoner i Trondheim**». Her framkommer det at å nå målet om 80% utslippsreduksjon vil kreve en rekke tiltak, der beskrevet i tre tiltakspakker. Betegnende nok må Trondheim Kommune gjennomføre tiltak som faller under overskriften «**Kraftfulle tiltak**» for å kunne oppnå målet om klimanøytralitet for utslipp innen 2030. Trondheim Kommune må derfor være åpne for å gripe de mulighetene som finnes. Her er sjøtransport et av verktøyene som kommunedelplanen må gripe for å komme nærmere målet. Det konkrete forslaget vil gjennomgås senere i dette høringsinnspillet.

Høringsdokumentet er skrevet slik at mange gode verktøy ofte er kvalifisert med ord som «*tilrettelegg for at*», «*fremme etableringen av*», «*øke omstillingstakten*» og lignende. Sett i lys av alvoret som tydelig vises i rapporten «Veikart for utslippsreduksjoner...» vil det derfor anbefales at den endelige kommuneplanen for energi og miljø inneholder flere konkrete mål, slik at tiltakene hver for seg blir målbare, og at kommunen fører tilsyn av måloppnåelse.



I kommunedelplan for energi og miljø, har Trondheim Kommune støttet seg til mange og gode grunnlagsdokumenter. Under er noen få utdrag som vi mener har særlig relevans for det videre høringssvaret.

Miljødirektoratets rapport [Klimatiltak i Norge mot 2030](#) oppsummerer i kapitlet «Sammenstilling og analyse» flere tiltak for utslippsreduksjon. Miljødirektoratet slår der fast at potensialet for utslippsreduksjon er stort.

Redusert transportvekst kan gi vesentlige utslippskutt og gevinst for natur. FNs klimapanel peker på behovet for et bærekraftig og energieffektivt transportsystem. I Norge er transportmengden stadig økende. Virkemidler som reduserer transportbehovet og flytter transportaktiviteten til mer klimavennlige og energieffektive transportformer vil redusere transportveksten, og samtidig bidra til at nullutslippsløsninger i større grad erstatter, istedenfor å komme i tillegg til, fossile løsninger.

Trondheim Kommune sitt dokument [kunnskapsgrunnlag](#) til kommunedelplan energi- og klima 2023-2030 sier i underkapittel 14.2.2 Mobilitet følgende:

Over en tredel av klimagassutslippene i Trondheim i 2021 kom fra transport (Miljødirektoratet, 2022). Både nasjonalt og lokalt legges det betydelige ressurser i å kutte i transportutslippene. Den nasjonale politikken på området som har fått mest oppmerksomhet er kanskje best avgiftslettelsene på elbil, som kombinert med avgifter på fossilt drivstoff har ført til store utslippskutt.

Kunnskapsgrunnlaget behandler flere steder elektrifisering av kjøretøy og maskiner som i dag går på diesel.

I kapittel 7 framkommer det at:

«En viktig forutsetning for klimaomstillingen er at fossile energikilder fases ut. Disse energikildene må i størst mulig grad erstattes med elektrisitet som er produsert med utslippsfri og fornybar energi. ...»

«...men en konsekvens av tiltakene som er nødvendige for å fase ut de fossile energikildene, som for eksempel diesel til transport og anleggsvirksomhet, er at elektrisitetsbehovet i Trondheim øker med om lag 560 GWh/år, eller over 20 prosent i 2030, sammenlignet med dagens behov. Det å skaffe tilveie nok fornybar elektrisk energi, og ikke minst det tilhørende økte effektbehovet, er forventet å bli en av de største utfordringene for klimaomstillingen i Trondheim»

Etablere grønn bulkterminal for å oppnå klima- og energimål

Trondheim havn er godt kjent med massetransport i forbindelse med bygg og anlegg. I pilotprosjektet «Grønn Bulkterminal» gikk flere firma sammen om å opprette et «varehus» for anleggsmineraler på Transittkaia for leveranse til et nærmarked. Det ble investert i byens første batteridrevne lastebil, som sammen med særlig kort kjøreavstand demonstrerte hvordan Trondheim kunne redusere utslipp og andre ulemper ved enkle tiltak.

Pilotprosjektet ble støttet gjennom Grønt Skipsfartsprogram for å skissere hvordan en bulkterminal på havna kunne fungere i et sirkulært kretsløp for bulkmasser. Arbeidene viste hvordan en bulkterminal kunne rettes inn for å betjene sitt naturlige nærområde med tjenestene:

- Tilførsel av pukk fra uttak på kysten
- Mottak og bearbeiding av rene gravemasser, hvor de egnede massene leveres tilbake til bygg og anlegg.



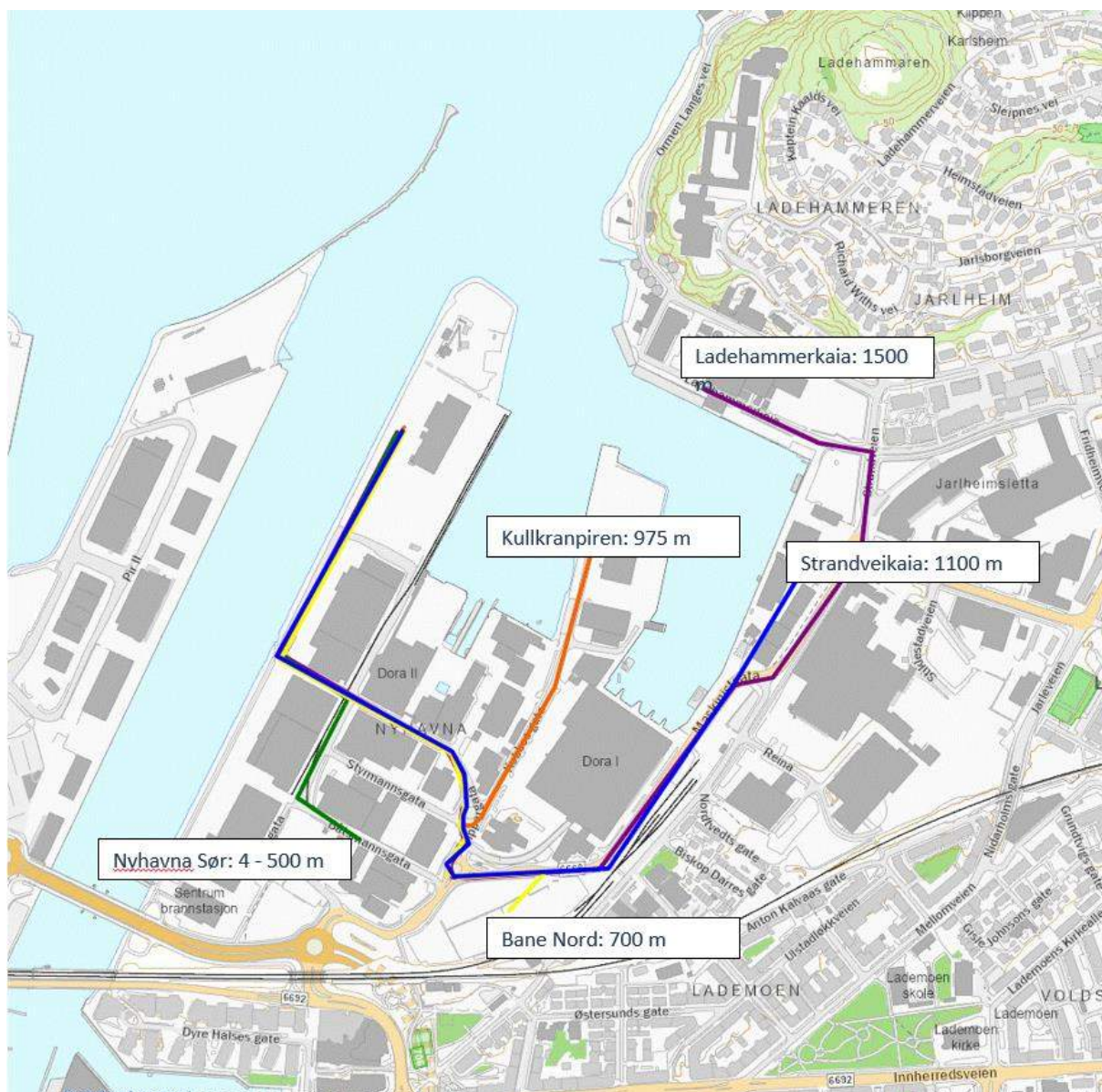
- Masser som ikke er egnet til ombruk fraktes til deponi i «tomme» steinbrudd herunder som grunnlag for å bygge dyrkbare områder.
- Masseinntak kombineres med produksjon av betong for lokal distribusjon.

Prosjektet ble også støttet gjennom Enova for å ta fram skisser for praktisk gjennomføring.

Trondheim Havn vil derfor anbefale at denne type tiltak innarbeides i byens kommunedelplan for klima og miljø. Trondheim Kommune har her en praktisk løsning på en stor utfordring: Hvordan redusere utslipp fra massetransport, og samtidig løse utfordringen uten å legge beslag på store mengder fossilfri energi.

Figurene under er laget for å illustrere gevinstene ved å ha en bulkterminal på Transittkaia og nytteverdi for de store utbyggingsprosjektene rundt Nyhavna, kanalhavna og bysentrum generelt.

Figuren under viser kjøreavstand i meter mellom en midlertidig bulkterminal på Transittkaia og de nærmeste områdene som skal byomformes. Selv med dagens teknologi kan en slik terminal gjøre all transport av løsmasser og betong ved hjelp av elektriske lastebiler.



Figuren på neste side viser kjøreavstand mellom Nyhavna (bysentrum) og ett av de typiske hentepunktene for anleggsmineraler. Forskjellen i avstand framgår rent visuelt, og viser direkte hvor mye Trondheim Kommune kan vinne.

Erfaringstall fra bransjen er at en kan gjøre ca. 5 rundturer pr dag mellom Vassfjellet og Nyhavna pr arbeidsdag. Dette henger sammen med rushtrafikk morgen og ettermiddag.

Tilsvarende antar en å kunne gjøre minst 25 rundturer pr dag mellom transittkaia og bysentrum. For Nyhavna – Transittkaia vil det antagelig bli flere rundturer når rushtrafikk er et langt mindre problem

Merk at høringsinnspillet bruker Transittkaia som et eksempel, forslaget er ikke bundet til kun en tomt. Poenget er å vise at sjøtransport har et stort potensial, som ikke har fått tilstrekkelig oppmerksomhet.

Saksbehandler

Anita Veie
veie@trondheimhavn.no

Postadresse

Trondheim Havn IKS
PB 1234 Torgard
7462 Trondheim

Org.nr.

942 510 552

Telefon:

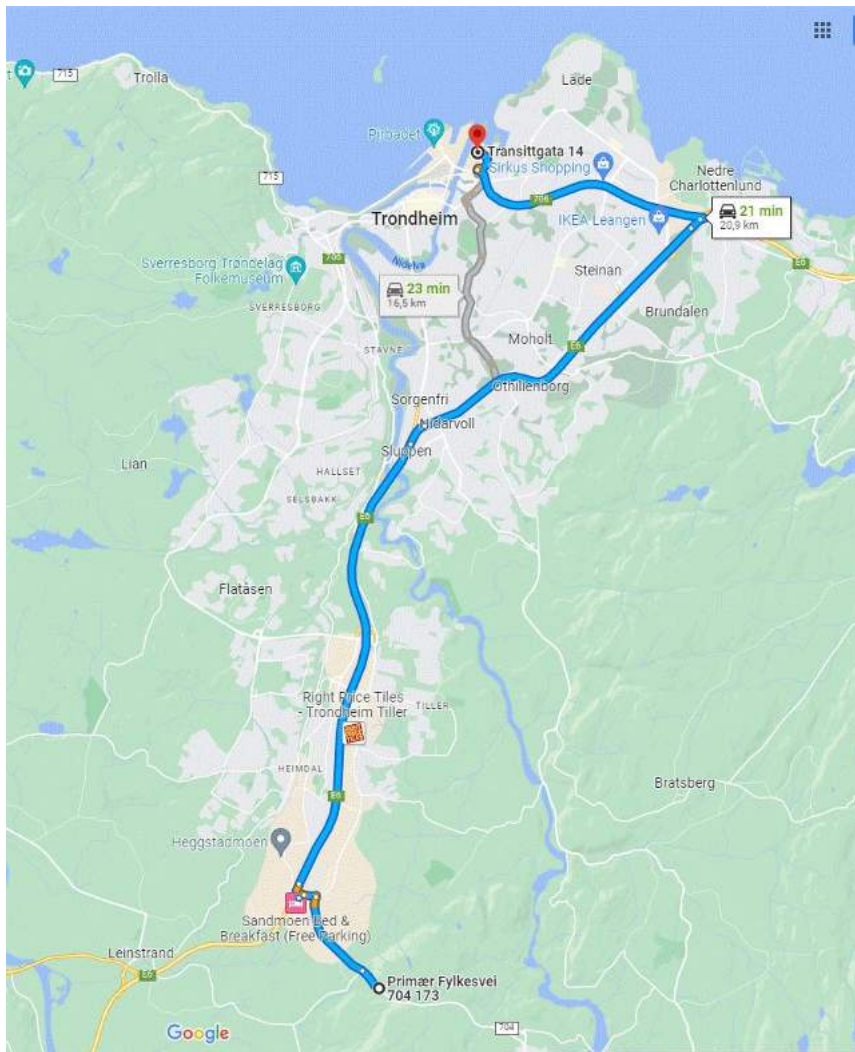
73 99 17 00

E-post:

firmapost@trondheimhavn.no

Web:

trondheimhavn.no



Besparelsene for Trondheim kommune vil være en kombinasjon av redusert transportarbeid på vei, redusert utslipp og redusert støy-, støv- og ulykkesrisiko.

Nytteverdien ved å ha et forsyningspunkt for anleggsmineraler på havna i Trondheim vil være stor, og en lavhengende frukt når det gjelder å oppnå kommunens mål for energi og miljø. Kort oppsummert er potensialet tredelt:

1. Transport til et naturlig «nærmarked» til/fra havna gir generell reduksjon i energibruk til veitransport – uansett drivstoff
2. Transportavstand vil sannsynligvis være en begrensning for elektriske lastebiler i flere år framover. Men for kortere avstander finnes teknologien i dag.
3. Kraftig reduksjon i transportarbeid på vei (ved elektriske lastebiler) gir tilsvarende kraftig reduksjon forbruket av elektrisk energi – dermed en vei ut av utfordringene som er identifisert ved generell elektrifisering av nyttetransport.

Saksbehandler

Anita Veie
veie@trondheimhavn.no

Postadresse

Trondheim Havn IKS
PB 1234 Torgard
7462 Trondheim

Org.nr.

942 510 552

Telefon:

73 99 17 00

E-post:

firmapost@trondheimhavn.no

Web:

trondheimhavn.no



Hvordan gjør vi det

Det er et poeng at offentlige, inkludert kommunale innkjøp, må utformes for å fremme valg av denne typen løsning. Miljøkrav i anskaffelser vil bidra til gode miljøvalg. «Grønne løsninger» vil ikke vinne så lenge det kun konkurreres på økonomiske betingelser. Kommunen bør se på hvilke verktøy og muligheter som finnes innenfor plan- og bygningsloven og ved offentlige anskaffelser.

Under er forslag på hvordan kommunedelplanen kan ta opp forslagene som vi har fremmet. Hensikten med forslagene er å gjøre planen spissere og slik øke muligheten for at Trondheim Kommune kommer nærmere sine mål. Forslag til ny tekst er markert med grønn farge.

Mobilitet og transport

7: Vi skal gjøre transporten tilnærmet utslippsfri, og sikre at alle kan dekke sine mobilitetsbehov med utslippsfrie og attraktive løsninger.

8: Vi skal tilrettelegge for utslippsfri og effektiv næringstransport. **Trondheim Kommune skal bruke sin innkjøpsmakt aktivt for å oppnå omstilling i leverandørmarkedet.**

9: Vi skal fremme mobilitet og transport som utnytter areal, ressurser og energi best mulig. **Trondheim Kommune skal støtte opp om arealbruk som er gir betydelige bidrag til å nå utslippsmålsettingene.**

Hvordan kan vi omstille transportsektoren?

Norge og norske storbyer er verdensledende på denne omstillingen. Vi bygger derfor videre på bærebjelkene fra den forrige klimaplanen og styrker satsingene:

- Fra nullvekstmål til kutt i personbiltrafikken: (....)
- Utslippsfri teknologi – raskere: (....)
- **Næringstransporten skal bidra:** Næringstransport og spesielt tungtransport vil ikke skifte til utslippsfrie kjøretøy før markedsmekanismene endres, og det blir en kommersiell fordel å kunne transportere utslippsfritt. Trondheim Kommune skal legge til rette gjennom særlig offentlige innkjøp. Forutsigbarhet i innkjøpspolitikken gir trygghet som er nødvendig for at tilbydersiden skal gjøre de nødvendige og langsiktige investeringene i nye kjøretøy og transportsystemer.

Hvorfor trenger vi kutt i personbil- og næringstrafikken?

Hvordan kan vi øke omstillingstakten mot 2030?

Nullvekstmålet og nullutslippsteknologi har i hovedsak kuttet utslipp fra personbiltrafikken. Utslippsfrie kjøretøy for vare- og nyttetransport, inkludert tunge kjøretøy, er i ferd med å få fotfeste i markedet, men **denne utviklingen må understøttes gjennom klare prioriteringer bla i kommunale innkjøp for å oppnå** ønskede utslippskutt i bransjen.

Mot 2030 blir det viktig å:
(...)

Saksbehandler

Anita Veie
veie@trondheimhavn.no

Postadresse

Trondheim Havn IKS
PB 1234 Torgard
7462 Trondheim

Org.nr.

942 510 552

Telefon:

73 99 17 00

E-post:

firmapost@trondheimhavn.no

Web:

trondheimhavn.no



- Effektivisere vare- og nyttepersonen. Sammen med Trondheim Havn må Trondheim Kommune legge til rette for løsninger for transport av anleggsmineraler og tilslag til og fra byggeplasser i sentrum. Dette muliggjør transport med elektriske lastebiler, samtidig som energibehov og transportdistanse på vei reduseres kraftig.

Har vi nok fornybar energi til å erstatte diesel og bensin?

Behovet for elektrisitet forventes å øke om lag 20 prosent til 2030, hvis vi gjennomfører alle tiltakene i de tre tiltakspakkene. Elektrifisering av transport og maskiner er de største driverne for økningen. Økning i bruk av elektrisk energi kan motvirkes ved å etablere transportsystemer som kombinerer sjøtransport til/fra Trondheim for nærdistribusjon med elektriske kjøretøyer. Transportbehovet vil dekkes uten å erstatte kjørte kilometer med elektriske nyttekjøretøy.

Sånn gjør vi det. Dette skal kommunen gjøre:

(...)

- Sammen med Trondheim Havn legge til rette for nærdistribusjon av anleggsmineraler og tilslag med elektriske lastebiler fra en Grønn Bulkterminal i havna.
- Sammen med bransje undersøke, og om mulig opprette en eller flere strategisk plasserte terminaler for gjenvinning av rene gravemasser som i dag transporteres lange avstander for deponering.
- Kommunen skal gjennom offentlige innkjøp legge til rette for at tilbudet av utslippsfrie transportløsninger utvikles. Kommunen skal tilsvarende premiere transportløsninger som reduserer mengden transportarbeid på vei.

Bygg og anlegg

10: Bygninger og anlegg skal være fleksible og tilpasningsdyktige, med effektiv og smart energibruk.

11: Vi skal bidra aktivt til å utvikle en sirkulær bygge- og anleggsbransje, der klimafotavtrykket reduseres og ressurseffektiviteten øker.

12: Bygge- og anleggsplasser i Trondheim skal være utslippsfrie. Offentlige byggeplasser skal være utslippsfrie innen 2025. Fra et konkret årstall skal både byggeplasser og lokal transport til/fra byggeplass være utslippsfri.

Hvorfor flerbruk og ombruk

Dagens praksis med omfattende riving og oppføring av nye bygg gir betydelige utslipp, krever store mengder naturressurser fra rundt om i verden og genererer svært mye avfall. Den mest effektive måten å redusere klimafotavtrykk i bygge- og anleggssektoren er derfor å bruke og ta vare på det vi allerede har. Hvis vi i tillegg åpner opp og tilrettelegger for å bruke eksisterende bygg og anlegg til flere formål og aktiviteter, så reduserer vi behovet for nye bygg og anlegg ytterligere.

Anleggssektoren har årlig behov for deponering av 1,7 millioner kubikkmeter rene masser.

Vegbygging er her ikke inkluderte. (kilde: [Trondheimsregionen](#)). Behovet for omstilling er stort, også



fordi det genererer store mengder tungtransport – I dag med dieseldrevne lastebiler. Ombruk av egnede masser fra eksempelvis oppgraving i vei vil redusere transportbehovet og behovet for deponi. Dette krever at Kommunen legger til rette for det. Uttransport av restmasser med sjøtransport til egnede sirkulære prosjekter vil være bedre løsninger enn dagens praksis med betydelig tungtransport til deponi i eksempelvis nabokommuner.

Sånn gjør vi det. Dette skal kommunen gjøre:

- Stille tydelige krav om energi, klima, miljø, ombruk og lignende i våre bygge- og anleggsprosjekt.
- Fremme omlegging til utslippsfrie løsninger ved å skape et forutsigbart marked gjennom offentlige innkjøp.
- Bruke klimaregnskap og andre verktøy, for å minimere klimafotavtrykk og ressursbruk i livsløpet.
- Utslippsfrie bygge- og anleggsprosjekt fra 2025. *Fra et konkret årstall skal både byggeplasser og lokal transport til/fra byggeplass være utslippsfri.*
- Innen 2030 skal volumet masser som deponeres halveres.

Forbruk og avfall

13: Vi skal legge til rette for et mer klimavennlig forbruk.

14: Vi skal etterspørre og tilrettelegge for at det skal lønne seg å satse på reparasjon, ombruk og andre sirkulære løsninger, for både innbyggere, kultur- og næringsliv.

15: Vi skal holde materialene i kretsløpet lengst mulig ved å redusere avfallsmengdene våre, fremme ombruk og legge til rette for utslippsfri avfallshåndtering. *Offentlige prosjekter i bygg og anlegg skal etterspørre løsninger for ombruk av gravemasser. Volum masser som deponeres skal halveres innen 2030.*

Trondheim Havn stiller seg til disposisjon for samtaler og diskusjon omkring temaene i vår uttalelse.

Med hilsen
Trondheim Havn IKS

Tor Erik Taftø Svorkås
Sjef havneutvikling

Høringsuttalelsen har bidrag fra:

Lars Nordmo, eiendom
Svein Kåre Aune, havneutvikling
Anita Veie, havneutvikling



Mottaker	Kontaktperson	Adresse	Post
tore.nordstad@trondheim.kommune.no			