



Tilskuddsmidler Byvekstavtaler Sluttrapport 2020 for tilskudd gitt til og med 2019

TRONDHEIM BYLAB

Rapportering til Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Trondheim, januar 2021

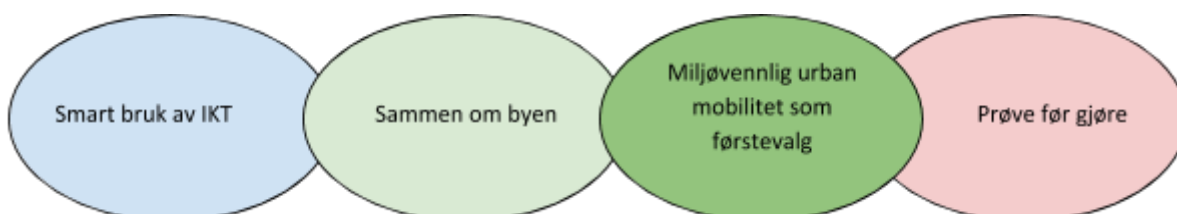
Sluttrapportering 2020

Trondheim kommune har fått innvilget tilskuddsmidler fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet til prosjekt som skal utvikle kunnskap innenfor bærekraftig byutvikling. I bærekraftbegrepet inngår både en sosial, økonomisk og miljømessig dimensjon. I tillegg kommer overførte midler fra 2018. Midtveisrapporteringen forteller hva vi har gjort så langt i prosjektene i Trondheim i 2020. Det har vært stor aktivitet på prosjekt med midler tildelt i 2019, og prosjekt med midler overført fra 2018. Prosjekt med midler fra i år, 2020, er i oppstartsfasen og vil bli rapportert på fremdrift og forbruk fra og med midtveisrapport 2021.

Trondheim kommune har valgt å kalle tilskuddsprosjekt for Trondheim Bylab. Hensikten med Trondheim bylab er å øke fag- og prosesskunnskapen og bedre verktøyene for en framtidsrettet, attraktiv og bærekraftig byutvikling som er i tråd med byvekstavgiftene.

Hovedmålet i prosjektet er å utvikle en metode for byutviklingsprosjekter basert på de fire strategiske virkemidlene kunnskap, midlertidig uttesting, samarbeid og kommunikasjon. I Trondheim bruker vi byen som et laboratorium til å utforske nye måter å drive frem god byutvikling. Det er en ambisjon at prosjektene i Trondheim skal vise veg til nye robuste strategiske metoder og verktøy som kan gjenbrukes i andre prosjekt i Trondheim eller i andre byer. Prosjektene skal være med å vise vei for *Plansatsingen mot store byer*.

I de siste søknadene har vi fokusert på tre temaer som vi mente var viktige å jobbe med for å nå målet om en framtidsrettet, attraktiv og bærekraftig byutvikling:



1 - Smart bruk av IKT

Utvikling av digitale databaser og verktøy kan forenkle og effektivisere kommunens eget arbeid, og være grunnlag for at næringslivet kan utvikle flere og bedre tjenester.

2 - Sammen om byen

Nye plattformer for kommunikasjon skaper nye møteplasser og gjør at flere brukergrupper kan involvere seg i byutvikling. Det er viktig for å styrke demokratiet og for at lokalsamfunnene kan være delaktige i å definere hva som er attraktiv byutvikling.

3 - Miljøvennlig urban mobilitet som førstevalg

Hvordan kan vi sikre mobilitetsløsninger som er urbane og miljøvennlige er 1 prioritet for byen innbyggere og brukere. Vi tester tanken med å kreve bydels parkeringshus i stede for parkeringskjellere supplert med mobilitetspunkt/mobilitetshubber som tilbyr mobilitetsløsninger uten å eier egen bil.

4 - Prøve før gjøre

Å bygge byen koster mye penger og det gjør at feilinvesteringer blir veldig dyre. Uttesting av midlertidige tiltak i byrom, er en metode Trondheim kommune har brukt siden oppstarten av Trondheim bylab. Vi ønsker å videreføre disse erfaringene og og forankre uttesting som metode.

Flere av prosjektene ligger inne i et satsningsprosjekt. Mer informasjon finnes her:

Trondheim bylabs nettside: <https://sites.google.com/trondheim.kommune.no/trondheimbylab>

Oversikt over gjeldende KMD prosjekt.

Tilskudd, forbruk og gjenstående tilskudd midtveis i 2020.

Trondheim kommune fikk totalt 2 500 000 kroner i tilskuddsmidler 2019 til bruk i 2020 fordelt på seks delprosjekter hvorav 1 delprosjekt har 3 underprosjekt for utvikling av Nyhavna. I tillegg fikk vi overført 1 025 605 kroner fra tilskudd gitt i 2018 til bruk i 2020 for å fortsette arbeidet fra 2019 med prosjektene og å fullføre de planlagte aktivitetene. Dette gir et totalbudsjett på tilskuddsmidler på 3 525 605 kroner i 2020. I 2020 har vi brukt 2 315 605 kroner av tilskuddsmidlene tross visse utfordringer med fremdrift under gjeldende koronatiltak. Vi har da 1 210 000 kroner igjen av KMD tilskudd pr. 31.12.2020 som vi søker overført til bruk i 2021.

I alle KMD prosjekt stiller Trondheim kommune med egenandel tilsvarende KMD tilskudd ved oppstarten av KMD prosjekt. Samlet budsjett for prosjektene er KMT tilskudd + egenandel fra Trondheim kommune.

Denne rapporten er fokusert på tilskuddsmidlene fra KMD. Rapporten tar for øvrig for seg alt av arbeid utført i KMD prosjektene.

Under vises en oversikt over overførte midler fra 2019 pluss nye tilskuddsmidler for 2020 og rest etter at kostnader i 2020 er trukket fra.

Oppsummering første halvår 2020, tilskudd og overførte midler fra 2019:

Tilskudd KMD	KMD midler
<i>Tilskudd til 2020</i>	2 500 000
<i>Overført fra 2019</i>	1 025 605
<i>Forbruk tilskuddsmidler 2020</i>	- 2 315 605
Restsum tilskuddsmidler 2020	1 210 000

status gjeldende og pågående delprosjekt for 2020.

Delprosjekt	Tilskudd 2019	Overført fra 2018	Forbruk 2020	Rest 2020
<i>Strategi fortetting av Småhusområder</i>	200 000	0	120 000	80 000
<i>Attraktive lokale sentrum og knutepunkt</i>	300 000	0	289 000	11 000
<i>Samordnet parkeringspolitikk</i>	300 000	0	157 000	143 000
<i>Tilgjengelighetskart Trondheim</i>	200 000	0	33 000	167 000
<i>Kvalitetsprogram for offentlige rom Sluppen</i>	750 000	0	541 000	209 000
<i>Byutvikling Nyhavna</i>	750 000	0	492 000	258 000 (281)
<i>KMD 2019 samlet</i>	2 500 000		1 632 000	868 000
<i>Andre før 2019</i>	0	1 025 605	683 605	342 000
Sum	2 500 000	1 025 605	2 315 605	1 210 000

Innhold delrapporter:

Sluttrapportering 2020	1
Oversikt over gjeldende KMD prosjekt.	2
Strategier, fortetting av småhusområder	5
Attraktive lokale sentrum og knutepunkt	10
Samordnet parkeringspolitikk	14
Tilgjengelighetskart Trondheim	18
Kvalitetsprogram for offentlige rom Sluppen	21
Byutvikling Nyhavna	25
6.1 Byliv Nyhavna	25
6.2 Prinsipper for utvikling av Nyhavna	28
6.3 Mobilitetshub på Nyhavna	32

1. Strategier, fortetting av småhusområder



Småhusområdene i Trondheim sett fra Heimdal mot Trondheimsfjorden. Foto: Trondheim kommune.

1. Bakgrunn - kort om prosjektet

Formålet med prosjektet er:

- å fremme tilpasset fortetting i Trondheims småhusområder for å bygge opp under kollektivsystemet,
- å differensiere mellom småhusområder for å balansere vekst og vern, og
- å utarbeide en strategi og saksbehandlingsveileder for småhusområdene i Trondheim.

Vi søkte KMD om 500 000 kroner og fikk innvilget 200 000 kroner.

2. Nærmere om prosjektet

Strategien er en oppfølging av byvekstavtale på bynivå og grunnlag til rullering av KPA. Arbeidet var planlagt gjennomført av byplankontoret. Våren 2020 ble brukt til å definere hva som skulle gjøres og å skalere prosjektet ned til den økonomiske prosjektrammen. Hovedtyngden av arbeidet var planlagt sommeren og høsten 2020, og vi har gjennomført mye av de planlagte aktivitetene.

Her følger en oversikt over oppgavene som var planlagt i prosjektet og estimert tidspunkt for gjennomføring:

- Innspill fra avdelingene - juni 2020
- Eksempelsamling - juni-juli 2020
- Kartanalyser - juli-september 2020
- Konkretisere soneavgrensninger og foreslå bestemmelser til KPA - september-november 2020
- Ferdigstille strategi - begrunne og forklare soner / bestemmelser - september-november 2020

3. Resultater

Innspillsrunde og eksempelsamling

Før sommeren ble det gjennomført en innspillsrunde på de ulike geografiske avdelingene på byplankontoret. Hensikten med det var å få gode og mindre gode eksempler på fortetting. Dette var grunnlag for å utarbeide en eksempelsamling i form av en katalog for småhusområder. Arbeidet ble gjennomført sommeren 2020 av en sommervikar ansatt på byplankontoret. Katalogen følger som eget vedlegg.

Kartanalyser og samarbeid

Sommer og høst 2020 er det gjort en rekke kartanalyser for å se på hva som er fornuftige og hensiktsmessige avgrensninger for fortettingssoner. I dette arbeidet har vi blant annet sett til Bergen kommunes KPA, med soneinndeling for fortetting basert på gangavstand og sykkelavstand til lokale sentrum/knutepunkt.

Vi har også gjort en rekke analyser for å se på hva som er realistisk fortettingspotensiale omkring sentrale metrobussholdeplasser. Mange holdeplasser er omkranset av verneverdige bygg og hensynsoner kulturmiljø, grønnstruktur eller de er "ferdig utbygd". Det reelle fortettingspotensialet er derfor ikke alltid så stort. Her tok vi utgangspunkt i en radius på 300 meter, og vi bruker disse analysene for å vurdere størrelsen på fortettingssonene.

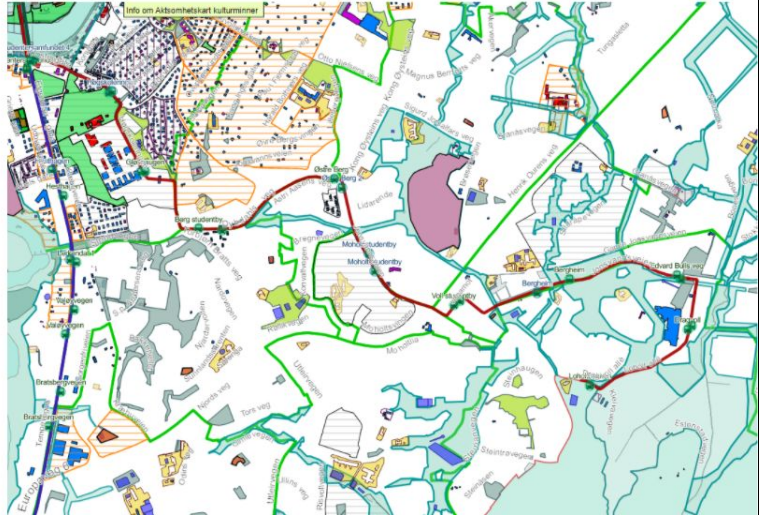
Metode

MB-holdeplasser i samme **kart** som:

- grønnstruktur
- kirkegårder
- eksisterende hensynssoner
- foreslåtte nye hensynssoner
- bygg med antikvarisk verdi

En **analyse** av fortettingspotensiale innenfor 300 meter radius fra holdeplassene:

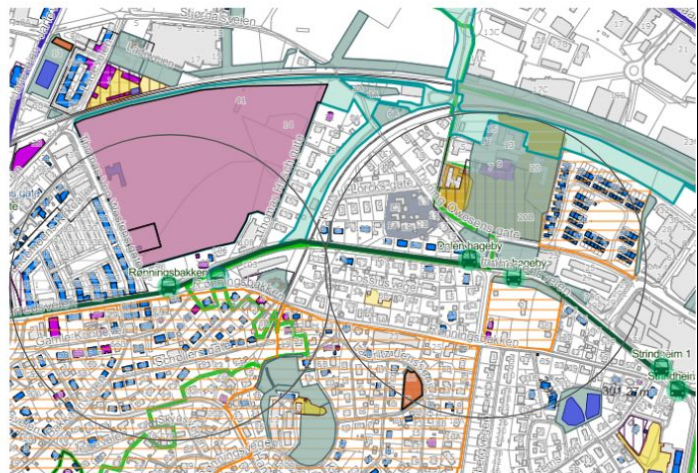
- eplehagefortetting
- transformasjon



Metode for å analysere fortettingspotensialet nær metrobussholdeplasser.

Øst - MB1 fortettingspotensiale 300 m radius fra holdeplasser

- **Rønningsbakken**
 - kirkegård
 - hensynssone
 - mange bygg med antikvarisk verdi
 - tettbygd på Voldsminne
 - en nylig vedtatt regulering,
 - en regulering pågår,
 - begrenset potensiale utover det
- **Dalen hageby**
 - flere hensynssoner
 - mange bygg med antikvarisk verdi
 - en del mindre tomter (Pinebergvn)
 - noe potensiale, mest i sørvest



Analyse av to metrobussholdeplasser ca 3 km fra Trondheim sentrum langs metrobuslinje nummer 1.

Videre har vi diskutert kartanalysene med ulike fagmiljøer på byplankontoret og med byantikvaren. Arbeidet sys sammen med andre planer, prosjekt og analyser på byplankontoret som byutviklingsstrategien, nye føringer for parkering (under utarbeidelse) og en revidering av hvordan man beregner potensialet for grønne reiser. Tanken er at om de ulike føringene får bryne seg på hverandre og blir samstemt fram mot rullering av KPA, så blir både føringene og KPA mye mer forutsigbar og robust.

Soneavgrensinger og utkast til bestemmelser KPA

Parallelt med kartanalysene har vi jobbet med å definere soneavgrensningene skriftlig. Her har vi blant vurdert hvordan vi skal vurdere avstand til lokale sentrum, enten gangavstand langs vei eller luftlinje. Her har vi landet på luftlinje, da avstand langs vei vil endre seg ettersom byen bygges ut og transformeres. Vi har også vurdert om vi skal bruke avstand til holdeplass eller til kollektivtrasé (metrobus, andre busser og trikk), og har landet på å benytte avstand til trasé da denne er mer bestandig enn plassering av holdeplasser. Dette etter innspill fra gruppen som jobber med revidering av hvordan beregne potensialet for grønne reiser. Kartanalysene skal revideres, blant annet grunnet disse innspillene.

Utkast til bestemmelser er påbegynt, men på et tidlig stadium. I denne delen av arbeidet ser vi blant annet til småhusplanen Oslo kommune har utarbeidet.

Mer kunnskap gjennom befaring og samarbeid med byggesakskontoret

Gjennom arbeidet så vi behov for mer kunnskap, og var derfor på befaring med en innbygger i et småhusområde i desember 2020. Vi har også behov for bistand fra byggesakskontoret, da strategien både skal brukes ved plansaker og byggesaker. Dette arbeidet planlegges i februar 2021.

Nytteverdi for andre kommuner/fylkeskommuner

Vi tror metodene vi har benyttet kan være hensiktsmessige å ta i bruk for andre kommuner.

4. Formidling og samarbeid

Når prosjektet er ferdig vil rapport og strategi med soner og retningslinjer/bestemmelser kunne deles. Byplankontoret vil kunne formidle resultater og arbeidsmetodikk fra prosjektet gjennom sitt generelle samarbeid andre andre bransjeaktører og øvrig formidlingsarbeid. Byplankontoret forventer at en ny KPA, hvor dette vil være et underlag, vil ha generell interesse og bli mye brukt i formidlingsarbeid.

5. Økonomi

Budsjett

KMD innvilget 200 000 kroner til prosjektet, og i tillegg er det 50 % egenandel. Totalt budsjett var 400 000 kroner.

Regnskap/ forbruk og planlagt versus reell fremdrift

Midlene var planlagt benyttet til aktivitetene beskrevet over i form av arbeidstimer for medarbeidere og sommervikar på byplankontoret. Midlene er brukt som planlagt, men vi har kommet litt kortere enn planlagt i prosjektet. Forbruk består av timer ført på byplankontoret, herunder sommervikar, 405 timer så langt. Dette utgjør hoveddelen av kostnader i prosjektet.

Avvik fra opprinnelig budsjett og fremdrift skyldes i hovedsak koronasituasjonen som har gjort at byplankontoret, i større grad enn normalt, har måttet prioritere førstegangsbehandling av reguleringsplaner.

Totalt budsjett: 400 000 kroner

- **Forbruk per 31.12.2020:** 242 000 kroner, hvorav forbruk KMD-midler 120 000
- **Gjenstående per 31.12.2020:** 158 000, hvorav 80 000 er KMD midler

Post	Sum	Kommentar
Tilskudd 2019	200 000	50 % av totalbudsjett
Fakturerte kostnader (50%)	120 000	50% av kost belastes tilskudd
Rest, tilskudd 2019	80 000	Søkes overført for fullføring i 2021

Overføring til 2021

Følgende er ikke gjort og planlegges utført i 2021:

- Ferdigstilling av soneinndeling
- Utarbeiding av bestemmelser/retningslinjer
- Sluttrapport

79 000 kr søkes derfor overført til 2021.

Vedlegg

- Katalog småhusområder

2. Attraktive lokale sentrum og knutepunkt

1. Bakgrunn - kort om prosjektet

Gjennom prosjektet skulle vi se på hvilke tiltak på plannivå som vil bidra til høyere prioritering av fotgjengere, kollektivreisende og syklende framfor reisende med privatbil. Å skape mer attraktive bymiljø for mennesker handler både om utforming av by- og gaterom, men også utforming av tilliggende bebyggelse. Målet med prosjektet har vært å lage en *veileder* for hvordan dette kan ivaretas bedre i planprosessene.

Effektmål:

- Bidra til forutsigbarhet for reguleringsplaner i lokale sentrum, som gir bedre og raskere planarbeid og prosesser ved å fastsette overordnede rammer.
- Bidra til at alle lokale sentrum får et mer attraktivt bymiljø.
- Styrke de lokale sentra som en positiv identitetsskaper i bydelene.
- Bidra til at flere går og sykler for å utføre sine daglige gjøremål.

Resultatmål:

- Økt kunnskap om grunnlaget for attraktive bymiljø hos partene i planprosesser.
- Økt kunnskap om grunnlaget for og fokus på attraktive bymiljø på byplankontoret
- En veileder som viser konkrete tiltak som kan sikres gjennom pågående reguleringsplaner.
- Et vedlegg til veilederen, som er et kunnskapsgrunnlag som vil underbygge anbefalinger vi gir i veilederen om hvordan fotgjengere, kollektivreisende og syklende bør prioriteres i bymiljøet.

2. Nærmere om prosjektet

Prosjektet var planlagt delt i to, en veileder og et kunnskapsgrunnlag som skulle underbygge deler av tematikken i veilederen.

Veilederen inneholder:

- overordnede prinsipper for attraktive og bymessige lokale sentrum og knutepunkter
- prinsipper for utforming av bygninger, byrom og gater (forankret til designmanual, komm.teknikk)
- anbefalinger for illustrasjonsmateriale, plankart og bestemmelser i plansaker for lokale sentrum
- eksempelsamling av reguleringsbestemmelser

I søknaden hadde vi definert følgende:

- Mars 2020: Dokumentasjon av erfaringer fra pågående planprosesser ferdig
- Mai 2020: Utkast til veileder for tiltak sendes på høring
- Desember 2020: Ferdig veileder forankres som et vedlegg til kommuneplanens arealdel.

Kunnskapsgrunnlag, som vedlegg til veilederen:

Dette kunnskapsgrunnlaget skulle se på hva som skjer om vi nedprioriterer privatbiler på gatenettet i lokale sentrum. Vi ønsket å samle funnene i et dokument, som en faglig sikring av deler av innholdet i veilederen.

Vi hadde et ønske om å undersøke hva vi kan oppnå ved å nedprioritere privatbiler på vegnettet gjennom knutepunkter og lokale sentrum til fordel for myke trafikanter og kollektivreisende, med tanke på: arealbruk, tilgjengelighet for myke trafikanter, trafiksikkerhet, støy og støv, framkommelighet for kollektivtrafikk, trafikkflyt og trafikkmengder (ÅDT).

Metoden vi ønsket å benytte var å hente ut informasjon fra trafikkmodeller som er gjort i forbindelse med reguleringsplaner i knutepunkt.

I utgangspunktet var dette et tiltenkt konsulentoppdrag. I prosessen med arbeidet bestemte vi oss for å benytte interne ressurser for å få innhentet data til rapporten. Dette arbeidet er påbegynt, men ikke ferdigstilt.

Status for gjennomføring

Både dokumentet og veilederen er noe forsinket pga andre oppgaver som vi har vært nødt til å prioritere foran (plansaker og KPA). Produksjon av veilederen er i slutfasen, og vi har et utkast til veileder ferdig iløpet av uke 3, 2021. Veilederen sendes til intern "høring", samtidig som vi arbeider med å ferdigstille tilhørende illustrasjoner og endelig layout.

Utarbeidelsen av veilederen har i det store og hele foregått slik vi hadde planlagt det. Vi har dratt nytte av erfaringer fra planprosesser på Byplankontoret, samarbeidet med de aktuelle fagfelt internt i Trondheim kommune, arrangert temamøter med eksterne konsulenter og oppdatert oss på relevant faglitteratur.

Dokumentet om nedprioritering av privatbiler på gatenettet i lokale sentrum er ikke ferdigstilt. Ettersom det i disse dager gjennomføres en omorganisering internt i Trondheim kommune som i stor grad inkluderer samferdselsgruppa på Byplankontoret, har dette ikke latt seg gjøre å ferdigstille. Vi ser for oss at dette kunnskapsgrunnlaget vil bli et viktig bidrag i arbeidet med rullering av ny KPA, og vil ferdigstilles i sammenheng med dette arbeidet.

3. Resultater

Faglige resultater og erfaringer tilskuddsmottaker har gjort seg på bakgrunn av resultater fra prosjektet:

Økt kunnskap og fokus på temaet. Kunnskapen deles med de som jobber med lokale sentrum i reguleringsplaner, både internt og eksternt. Bedre dialog mellom de ulike enhetene i kommunen gir raskere avklaringer og bedre og mer omforente løsninger, ikke bare oppfyllelse av tekniske og tallbaserte krav. Dette er imidlertid en prosess, og den avsluttes ikke ved ferdig KMD prosjekt.

Formålet med veilederen er å gi retningslinjer og råd om utforming av lokale sentrum og knutepunkter i Trondheim, og sikre at lokale sentrum vies spesiell oppmerksomhet i byutviklingen. Veilederen fokuserer på de enkelte utbyggingsprosjektenes rolle i et lokalt sentrum, og hvordan de bør bidra til å bygge opp helhetlige og attraktivt bymiljø. Den omfatter både prinsipper for overordnet struktur på stedene, og utforming av bygninger og byrom. I tillegg beskriver den konkret hva som er viktig å tenke på og få med i reguleringsplaner innenfor lokale sentrumskjerner.

Vi startet med å utarbeide en tematisk kommuneplan for lokale sentrum i 2017, som etterhvert ble endret til å bli en veileder for lokale sentrum. Vi har i prosessen samkjørt oss internt med andre pågående arbeider, og disse arbeidene vil alle bidra til at vi kan få til mer effektiv og koordinert saksbehandling. Veilederen vil være et viktig verktøy for alle parter i en planprosess, og den er i aller høyeste grad nyttig for andre kommuner i deres utvikling av lokale sentrum og knutepunkt. Det arbeidet som er gjort, og den kunnskapen vi har fått gjennom denne prosessen, blir også et viktig grunnlag for ny KPA for Trondheim.

4. Formidling og samarbeid

Vi har i prosessen med utarbeidelse av veilederen hatt kontakt med flere aktører innen Trondheim Kommune, med Fylkeskommunen og med planleggere og forskere både i Trondheim og andre steder i landet. Veilederen vil, før den ferdigstilles, bli sendt til flere aktører for innspill. Vi ser samtidig for oss at vi vil være tilgjengelig for å fortelle om veilederen til aktører som ønsker det.

5. Økonomi

Budsjett

Vi søkte departementet om 500 000 kroner i støtte og fikk 300 000 kroner.

Prosjektramme er 600 000 kroner.

Post	Sum	Kommentar
Tilskudd 2019	300 000	50 % av totalbudsjett
Fakturerte kostnader (50%)	289 000	50% av kost belastes tilskudd
Rest, tilskudd 2019	11 000	Søkes overført for fullføring i 2021

Regnskap/ forbruk

Midlene var planlagt benyttet til aktivitetene beskrevet over i form av arbeidstimer for medarbeidere på byplankontoret og konsulenttenester. Midlene er brukt som planlagt, og timeforbruk består av timer ført på Byplankontoret, i tillegg har vi leid inn student som har bistått med illustrasjoner.

Vi kommer til å ha brukt alle midler innen 01.februar 2021.

3. Samordnet parkeringspolitikk

1. Bakgrunn - kort om prosjektet

a. Om formål med prosjektet

Samordne parkeringspolitikk mellom Trondheim, Melhus, Malvik og Stjørdal kommune og mellom relevante enheter internt i kommunene, for å sikre effektiv arealutnyttelse og underbygge nullvekstmålet.

b. Om søknaden til departementet om tilskuddsmidler og hvor mye ble innvilget

Trondheim kommune har søkt om kroner 500 000 kr i støtte til første året. Det ble innvilget 300 000 kr og i tilsagnsbrevet ble det spesifisert at prosjektet skulle ses i sammenheng med andre prosjekter i Trondheimsområdet med parkering som tema som har fått tilskudd.

2. Nærmere om prosjektet

a. Fremdriftsplan

Høsten 2019 ble det startet arbeid med utarbeidelse av et kunnskapsgrunnlag for utvikling av en strategi for helhetlig parkeringspolitikk i Trondheim kommune og rullering av kommuneplanens arealdel.

Notatet ble ferdigstilt våren 2020 og har vist seg å være et nyttig grunnlag også for prosjektet *Samordnet parkeringspolitikk i Trondheimsområdet* hvor alle parter i Byvekstavtalen er representert, og for et annet prosjekt i Trondheim kommune *PARK-parkeringpolitikk for egne virksomheter*. Notatet vil også være sentral i rulleringen av KPA som startet opp arbeidet i 2020.

Videre kunnskapsinnhenting og kartlegginger knyttes opp til:

- arbeidet med rullering av kommuneplanens arealdel
- samordnet parkeringspolitikk for Trondheimsområdet
- ADV - areal i RTM
- kunnskapsdeling eksempelvis seminarer, orienteringer el
- pådriver for å bruke parkeringsregulering som virkemiddel for å nå klimamål

b. Gjennomføring

Prosjektet gjennomføres hovedsakelig gjennom egen innsats.

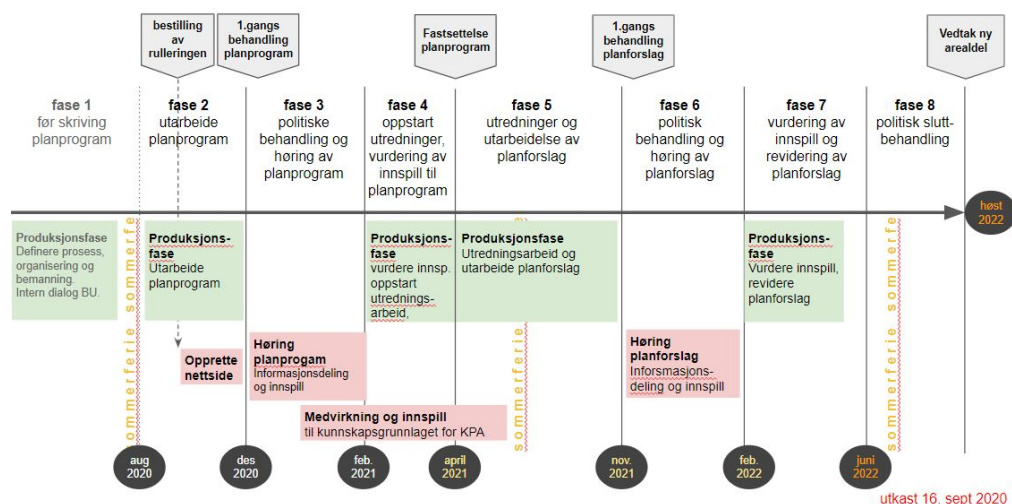
c. Status

Innhenting av kunnskap har kommet godt i gang. Der hvor det er overlapp i tema med oppfølgingsprosjekt for Byvekstavtalen *Samordnet parkeringspolitikk*, blir kunnskapsinnhenting samordnet med prosjekter hos de øvrige partene.

Notat om helhetlig parkeringspolitikk ble ferdigstilt våren 2020.

En sommervikar, Cathrine Fossdal, har jobbet for prosjektet i perioden 15. juni til 7. august 2020. Hovedoppgaven var å registrere parkeringsplasser og legge det inn i geodatabasen, som blant annet er grunnlaget for input om parkering til ADV. Hun har registrert parkeringsplasser på handelsområdene Tiller og Lade, på Sluppen, ved de besøks- og arbeidsplassintensive virksomhetene på Tyholt, lokalsenteret Valentinlyst og lokalsenteret Saupstad. Databasen har blitt mye mer komplett. I tillegg har hun gjort en kvalitativ kartlegging av hvordan parkeringsplassene i lokalsenteret Saupstad brukes og oppfattes av innbyggerne. På Saupstad har Cathrine samarbeidet med en annen sommervikar som hadde oppgaver for *Områdeløft Saupstad*. Erfaringer med registreringsverktøyet og kartleggingene på Saupstad er nedfelt i en rapport, *Samordnet parkeringspolitikk, Sommerjobb Byplankontoret 2020*. Rapporten ble på høsten trykket opp av *Områdeløft Saupstad* og lagt ut på forskjellige offentlige steder i lokalsenteret Saupstad.

September 2020 ble det forberedende arbeidet for rullering av KPA satt i gang. Revidering av parkeringspolitikk inngår som tema i rulleringen. Under følger et forslag til overordnet fremdriftsplan for KPA rulleringen:



Vi befinner oss nå i fase 2, der vi utarbeider planprogrammet. Dette er straks ferdig og det skal deretter høres internt før det sendes til politisk behandling.

Det skal gjennomføres to seminarer våren 2021 for prosjektet *Samordnet parkeringspolitikk i Trondheimsområdet* hvor det vil inviteres både eksterne og interne deltakere. Godt forankring og innspill fra næringsaktører er vesentlig for å lykkes med revidering av parkeringspolitikk i tråd med Byvekstavtalen.

3. Eventuell foreløpige resultater

a. Faglige resultater

Det er laget et notat som redegjør for det faglige grunnlaget for revisjon av parkeringsbestemmelsene i kommuneplanens arealdel. Dette ble ferdig i februar 2020. Notatet legger vekt på at parkeringspolitikken skal samsvare med byutviklingen. Det redegjøres for dagens normer og det gis en evaluering av disse. Dagens parkeringsnormer i Trondheim, sammenlignes med nylig vedtatte parkeringsnormer i Bergen og parkeringsnormer i Oslo. Videre følger prinsipper for framtidige parkeringsnormer for bil og sykkel og hva dette kan ha å si for næringslivet. Regulering av parkeringsplasser som ikke er knyttet til nybygg diskuteres også i notatet. Notatet er med som vedlegg til denne sluttrapporten.

Databasen over parkeringsplasser i Trondheim har blitt mye mer komplett. Databasen er et viktig grunnlag for blant annet utvikling av ny politikk og input til ADV. Sommervikaren Cathrine Fossdal sin registrering av parkeringsplasser, kartlegging av bruk av parkeringsplasser og hvordan innbyggere opplever parkering på Saupstad fra sommervikaren Cathrine Fossdal, har gitt oss nyttig kunnskap for det videre arbeidet med samordnet parkeringspolitikk som oppfølging av Byvekstavtalen og utvikling av lokale sentre. Rapporten er med som vedlegg til denne sluttrapporten.

b. Erfaringer tilskuddsmottaker har gjort seg på bakgrunn av resultater fra prosjektet

Å se de forskjellige prosjektene om parkeringspolitikk i sammenheng og dra nytte av hverandres arbeid har vist seg å være nyttig. I tillegg har det vært lærerikt å se at regulering av parkering kan gjøres på mange måter, for mange ulike forhold, for å bidra til klimamål og nullvekstmålet. Det er effektiv bruk av ressurser og sikrer at prosjektene støtter opp under hverandre og henger sammen.

4. Økonomi

a. Budsjett

Trondheim kommune har fått tildelt 300 000 kr fra KMD til prosjektet. Det forutsettes 50% egenandel. Totalbudsjett for prosjektet i 2019/2020 er 600 000 kr.

b. Regnskap

Det er brukt 314 275 kr på prosjektet i 2019 og 2020. Gjenstående budsjett er dermed 285 725 kr, hvorav 142 862 kr KMD midler.

Post	Sum	Kommentar
Tilskudd 2019	300 000	50 % av totalbudsjett
Fakturerte kostnader (50%)	157 000	50% av kost belastes tilskudd
Rest, tilskudd 2019	143 000	Søkes overført for fullføring i 2021

Vedlegg

Helhetlig parkeringsstrategi

Samordnet parkeringspolitikk_Sommerjobb 2020_Cathrine Fossdal

4. Tilgjengelighetskart Trondheim

Sluttrapportering

1. Bakgrunn

Hensikten med arbeidet er å få et nytt ABC-kart som beskriver dagens situasjon og viser endringer siden 2012, og få en prognose for ABC-områder i 2030. 2030-situasjonen skal brukes i arbeidet med kommuneplanens arealdel. Klæbu skal innlemmes i kartene.

Prosjektet ramme er: 400 000 kroner hvorav 200 000 kroner - er tilskudd fra KMD.

2. Nærmere om prosjektet

Status for gjennomføring

- 29. april 2020. Konsulentarbeidet er beskrevet og avrop rammeavtale er registrert i Mercell.
- 11. mai 2020. Konsulenten har sendt inn svar på avrop. Basert på oppdragsforståelse, som er sendt av konsulenten, ble det tydelig at oppdatering av nett i ATP modell er en mye større arbeide enn KMD prosjektet mar mulighet å dekke.
- 12. august. 2020. Oppstartsmøte for oppdatering ATP nett (kompletterende oppdrag) Miljøpakkeenheten - sammen med Byplankontoret, Statens vegvesen og Fylkeskommune har beskrevet oppdraget om oppdatering ATP, registrert i Mercell og tildelt arbeidet til Asplan Viak.
- 26. oktober 2020. Oppdatert ATP nett er levert.
- 11. november 2020. Oppdraget om Ny tilgjengelighetskart (ABC kart) for Trondheim ble tildelt til Asplan Viak.
- 26. november 2020. Oppstartsmøte. På grunn av forsinket oppstart har oppdraget ny fremdriftsplan og leveransedato. Disse, sammen men noe mindre endringer i selve arbeidet er skrevet i møtereferat (se vedlegg 1).
- 16. desember 2020. Første statusmøte med konsulenten. Arbeidet med beregningen av ny tilgjengelighetskart for Trondheim er i gang.
- Leveringsdato for Ny tilgjengelighetskart for Trondheim er 1. mars 2021.

Endret fremdriftsplan

	Måned 2020												2021			
Aktivitet	J	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	J	F	M	A
Oppstart	■															
Oppgavebeskrivelse		■	■	■		■										
Innhenting av konsulent				■							■					
Oppdatering ATP nett (separat oppdrag)								■	■	■						
Modellberegning (konsulentarbeid)												■	■	■		
Kvalitetssikring av foreløpig resultat													■			
Leveranse av ferdig analyse (ny ABC kart)														■		
Publisering, kommunisering -ny ABC kart															■	■
Prosjektavslutt, sluttrapportering																■

3. Foreløpige resultater

Faglige resultater

Oppdatert ATP nett er levert og kan brukes for forskjellige analyser.

Erfaringer

Stor del av arbeidet med ny tilgjengelighetskart utføres ved hjelp av en trafikkmodell (ATP modell) som består av et befolknings matrise og en kodet infrastrukturnett. Kvalitet av beregningen er avhengig av disse faktorer, hvorav kun befolknings matrise oppdateres av Trondheim kommune. Ansvar for oppdatering av infrastrukturnett er ikke tildelt til noen vegeier eller myndighet.

Arbeidet med ny tilgjengelighetskart fikk en forsinket oppstart på grunn av feil estimering av arbeidsmengde for oppdatere infrastrukturnett i ATP modell.

4. Formidling og samarbeid

De nye tilgjengelighetskart for Trondheim vil

- publiseres på hjemmesiden
- presenteres på Byutviklingsseminar
- brukes i arbeidet med kommuneplanens arealdel

5. Økonomi

Prosjektet ramme er: 400 000 kroner hvorav 200 000 kroner - er tilskudd fra KMD.

Det er brukt totalt 66 735 kroner som tilsvarer 102,7 arbeidstimer samt andre utgifter til ATP modell som til sammen blir 233 000,- kr

Avvik fra budsjett. Det er mindre bruk av midler pga forsinket oppstart av arbeidet.

Post	Sum	Kommentar
Tilskudd 2019	400 000	50 % av totalbudsjett
Fakturerte kostnader (50%)	233 000	50% av kost belastes tilskudd
Rest, tilskudd 2019	167 000	Søkes overført for fullføring i 2021

6. Aktiviteter i 2021

Resterende beløp er 167 000 kroner, som er ønsket å overført til 2021.

Arbeidet er igang, oppgaver i 2021 er beskrevet i fremdriftsplan.

- Forventet sluttleveranse fra konsulenten er 1. mars 2021
- Forventet prosjektavslutting er 1. mai 2021.

Prognose for 2021: Resterende midler på budsjett er planlagt å brukes opp senest juni 2021.

kvalitetssikring av arbeid (ca 112 timer)	73 000 kr	i løpet av våren 2021
formidling av resultat (i form av foredrag og brochure)	94 000 kr	i løpet av sommeren 2021
totalt	167 000 kr	

5. Kvalitetsprogram for offentlige rom Sluppen

1. Bakgrunn - kort om prosjektet

Kvalitetsprogram for offentlige rom på Sluppen skal bidra til at Sluppen blir en bydel hvor det er attraktivt å gå, sykle og oppholde seg. Prosjektets ramme er: 1.500.000,- hvorav 750.000,- er tilskudd fra KMD. Prosjektet skal gjennomføres med medvirkningsverksted og gjennomføring av kapasitetsstudie (volumstudie), før utarbeidelsen av kvalitetsprogram for offentlige rom og forbindelser. Selve kvalitetsprogrammet skal vise byromsnettverk og designprinsipp som bygger opp under målene for bydelen.

Effektmål:

- Bidra til forutsigbarhet for utbygging på Sluppen, som gir bedre og raskere planarbeid og prosesser, ved å fastsette overordnede rammer for byrom og forbindelser.
- Bidra til at Sluppen skal bli en inspirerende og spennende bydel med urbane kvaliteter og byrom som skaper trivsel og god folkehelse.
- Bidra til mer attraktive omgivelser som gjør Sluppen til et konkurransedyktig bo- og arbeidssted.
- Styrke kunnskapen om Sluppens identitet og rolle i byen som grunnlag for en felles forståelse blant aktørene som utvikler Sluppen.
- Bidra til at Sluppen blir et område hvor det er svært attraktivt å gå, sykle og reise kollektivt.

2. Nærmere om prosjektets fremdrift

Prosjektet startet med planleggingsfase første kvartal.2020. Prosjektoppstart ble utsatt på grunn av forsinket politisk behandling av kommunedelplan for Sluppen og økonomiske konsekvenser for kommunen av korona pandemien. Frem til sommeren 2020 ble tiden brukt til prosjektplanlegging og avklaring av bemanning. Revidert tidsplan ble rapportert i juni 20. Denne er pr. des' 20 revidert på ny, og ferdigstilling av prosjektet er utsatt til mai 2021.

Milepæl:		Planlagt:	Fullført	Kommentar
1	Godkjent prosjektbeskrivelse	15.03.2020	-	Underveis
2	Anskaffe rådgiver - Volumstudie	August'20	Sept'20	
3	Oppstartsverksted, rådgiver	Sept'20	Sept'20	
4	Midtveisseminar rådgiver	Okt,20	Okt'20	
5	Leveranse, Volumstudie	Nov'20	Nov'20	
6	Oppstart tilleggsutredninger	Des'20	Des'20	
7	Midtveisseminar II	Jan'21		
8	Fysisk og digital utstilling av resultater	Mars 2021		
9	Rapport (Skrive kvalitetsprogrammet)	Mai 2021		

Det ble gjennomført et anbudskonkurrans for et volumstudie som ble ansett som et viktig kunnskapsgrunnlag for kvalitetsprogrammet. Volumstudien skulle vise alternativer for hvordan området kan utvikles til en bydel med høy tetthet og urbane kvaliteter, og vurdere ulike alternativer for arealutnyttelse og gatenett på Sluppen.

Midtveisseminar volumstudie - 21.10.20



Det ble i forbindelse med volumstudien gjennomført et midtveisseminar med konsulent og representanter fra de berørte interessegruppene.



Tilleggsutredninger

Det er i tillegg utlyst ytterligere et konsulentoppdrag i forbindelse med utarbeidelsen av kvalitetsprogrammet. Oppdraget går ut på å komme fram til prinsipper for utforming av lokalvegnettet på Sluppen, med gatetverrsnitt og arealbruk som tydelig prioriterer byliv og miljøvennlig transport. Det er også bedt om en handelsanalyse som skal angi behovet og vurdere alternativer for plassering av handel innenfor bydelen. Det er forventet leveranse på disse i starten av mars 2021.

3. Resultater

Vi har nylig mottatt leveranse på volumstudien som skal sammen med tilleggsutredningene nevnt over danne grunnlaget for utarbeidelsen av kvalitetsprogrammet for offentlige rom på Sluppen.



4. Formidling og samarbeid

Kvalitetsprogrammet vil fungere som et verktøy i den videre utvikling av Sluppen, men også bidra med retningslinjer for å kombinere høy tetthet med kvalitet på offentlige rom i lignende utviklingsprosjekt. Selve rapporten vil ha en generell del med prinsipper og en del som tar for seg gater og byrom på Sluppen konkret. Den vil derfor være godt egnet til å dele med andre kommuner som står foran lignende utviklingsprosjekt.

Når kvalitetsprogrammet er ferdigstilt, vil den oversendes KMD og formidles til samarbeidskommuner i Trondheimsregionen.

5. Økonomi

Budsjett

KMD innvilget 750 000 kroner til prosjektet, og i tillegg er det 50 % egenandel. Totalt budsjett er 1 500 000 kroner.

Regnskap/ forbruk

Midlene var planlagt benyttet til aktivitetene beskrevet over i form av arbeidstimer for medarbeidere på byplankontoret og konsulenttjenester. Midlene er brukt som planlagt, men vi har kommet litt kortere enn planlagt i prosjektet. Forbruk består av timer ført på Byplankontoret, 1228 timer så langt, og innkjøp av konsulenttjenester for Volumstudie på Sluppen.

Avvik fra opprinnelig fremdrift skyldes i hovedsak koronasituasjonen har gjort at byplankontoret, i større grad enn normalt, har måttet prioritere førstegangsbehandling av reguleringsplaner.

Totalt budsjett 2020 (tilskudd KMD 2019 + egenandel): 1 500 000 kroner

Post	Sum	Kommentar
Tilskudd 2019	750 000	50 % av totalbudsjett
Fakturerte kostnader (50%)	541 000	50% av kost belastes tilskudd
Rest, tilskudd 2019	209 000	Søkes overført for fullføring i 2021

Gjenstående beløp søkes overført til 2021 til resterende planlagte aktiviteter.

6. Byutvikling Nyhavna

Byutvikling Nyhavna er inndelt i tre underprosjekt.

1. Byliv Nyhavna
2. Prinsipper for utvikling av Nyhavna (kvalitetsprogram for Nyhavna)
3. Mobilitetshub på Nyhavna

6.1 Byliv Nyhavna

1. Bakgrunn - kort om prosjektet

Formålet med prosjektet: Nyhavna skal transformeres over lang tid, og prosessene knyttet til

utviklingen er komplekse. Samtidig er den offentlige interessen rundt Nyhavna stor og de politiske ambisjonene er høye. Ved å tilrettelegge for møteplasser som gir rom for å diskutere byutvikling, synliggjøre kvaliteter og byrom som har uforløst potensial for økt bruk, eller ved å gi en pekepinn om fremtidige kvaliteter, kan vi sikre at offentligheten blir tatt med i diskusjonen, vi kan teste ut og kvalitetssikre nye løsninger og vi kan inspirere fremtidig utvikling. Gjennom opprettelsen av en egen bylivsstilling som går på tvers av kommunale enheter for byutvikling og kultur og næring, og i samarbeid med Trondheim havn, skal det jobbes aktivt med akkurat dette. Til prosjektet byrom og

2. Nærmere om prosjektet

Flere av programmene som vil sette føringer for den langsiktige utvikling av Nyhavna er i sluttfasen, og vil samles i Kvalitetsprogram for Nyhavna og behandles politisk til våren. På bakgrunn av konklusjonene i disse programmene, kunnskapen vi har fra tidligere, og aktørene og ildsjelene som er interesserte i å bidra, lages det nå en bylivsstrategi kalt "Piloter og hendelser", med en egen handlings- og tiltaksplan.

Det skal, i løpet av 3 år, gjennomføres konkrete utviklingsprosjekter sammen med Trondheim Havn, innbyggere, næringsliv, lokale og nasjonale institusjoner for å legge grunnlaget for at Nyhavna skal bli en attraktiv og unik bydel. Piloter er konkrete fysiske satsinger mens hendelser er aktiviteter som synliggjør og påvirker bydelen. Gjennom disse, skal man involvere, styrke Nyhavnas eksisterende kvaliteter, skape nye øyeblikk, gi oss kunnskap, teste ut, og få flere til å føle eierskap til området.

Pilotene og hendelsene som velges ut vil invitere til dialog og inspirere til ny handling. Det er spesielt kvalitetsprogrammet for offentlige rom, kulturminneprogrammet, kulturnæringsprogrammet, samt prosjektet om kunst i byutvikling i regi av KORØ, som setter føringer for hvilke piloter velges ut og prioriteres gjennomført først.

Allerede i dag vekker Nyhavna stort engasjement i befolkningen, noe Hendelser på Nyhavna har vist. Dette engasjementet er et stort fortrinn for videreutviklingen av bydelen. Derfor er det viktig å fasilitere for møtepunkter og dialog for å hente innspill og pleie engasjementet.

Eksempler på piloter er etablering av Skipperkontoret- et samskappingssted i bydelen, flytende byrom og test av ny bruk av kulturminner (deriblant Dora 2). Eksempler på hendelser er blant annet Hendelser på Nyhavna festival, felles verksteder og kulturminnedag.

3. Resultater

RESULTATER

Gjennom den tverretatlige treårige stillingen for byliv på Nyhavna ønsker kommunen og Trondheim

Havn å formalisere det felles samarbeidet. Prosjektlederens mandat er å aktivt jobbe med å

engasjere befolkningen i utvikling av Nyhavna, da vi vet at mangel på engasjement og dialog i

transformasjon av nye områder, fort blir en utfordring i byutvikling. På denne måten kan gode

samarbeidsformer etableres tidlig på tvers av ulike offentlige etater, utviklere og stort tilfang av

initiativer, som utvikling av Nyhavna vekker.

- Det har vært lett å få folk til å involvere seg i utviklingen, men det har vært noe utfordrende å tilhøre to organisasjoner som har forskjellige roller i utviklingen.
- I år har fokuset vært utarbeidelsen av bylivsstrategien Piloter og hendelser. Denne skal behandles politisk sammen med Kvalitetsprogram for Nyhavna, og bidra til utvikling av Nyhavna i de kommende årene. Målet med strategien er å gjøre det lettere å fatte felles beslutninger og gjennomføre konkrete, målrettede tiltak. Disse vil bidra til å skape og styrke byliv, som danner grunnlag for en levende og attraktiv bydel. Strategien skal bidra til å styrke Nyhavnas eksisterende kvaliteter, skape nye øyeblikk, gi oss kunnskap, involvere og få flere til å føle eierskap til området. Pilotene og hendelsene som velges ut vil invitere til dialog og inspirere til ny handling. Strategien følges av en handlings- og tiltaksplan.
- Første av 3 verksteder er gjennomført i november for å kvalitetssikre valgene som strategien legger opp til. Tilstede var Jens Linnet, fra BOGL i København, som har bred erfaring med bruk av midlertidighet i byutviklingsprosjekter, deriblant Køge Kyst.
- Kart som viser delområder, piloter og forbindelsen som er hovedfokus i bylivsstrategien
- Videre utforskning av potensialet på Nyhavna gjennom piloter og hendelser vil være tett knyttet opp mot kulturmiljø og kulturminnene, fremtidige byrom og gangforbindelsene i det fremtidige byromsnettverket i området.

Det er viktig å teste ut og dokumentere utprøving av nye medvirkningsmetoder, og erfaringene som man får gjennom piloter. Et tett samarbeid med byens universitet, NTNU,

gir

oss også en unik mulighet til å skaffe kunnskap og visjoner, og legge et godt grunnlag for videreutvikling. Dette prioriteres i arbeidet med Nyhavna, gjennom både prosjekteringskurs men også gjennom fysisk bygging.

- Etablering av stillingen som går på tvers av organisasjonene, med en aktiv og utadvendt rolle, er krevende, og utarbeidelsen av en politisk vedtatt strategi og handlingsplan blir derfor viktig å prioritere fremover. Det blir også vesentlig å forankre strategien internt i organisasjonene og avdekke mulige konfliktpunkter og utfordringer tidlig.

4. Formidling og samarbeid

FORMIDLING

Etablert et Nyhavna-kontor (Skipperkontoret) som skal fungere som infopunkt, workshoprom, utstillingsrom og arbeidsrom, og brukes av Trondheim kommune, NTNU, aktører og innbyggere.

- Formalisere samarbeid med NTNU gjennom Universitetskommune:
 - Samarbeid med Fakultet for arkitektur og design, NTNU: Masterkurs med krigsminne Dora 2 (offentlig utstilling planlagt desember 2019)
 - Grunnkurs bolig, bybolig på Strandveikaia
 - Utvikling av Dora 2 pilot- der UNIT 7 fra London MET, NTNU og kulturinstitusjoner tester ut Dora 2 som visningssted (Vår 2020
- Utarbeidelsen av strategien Piloter og Hendelser
- Verksted 1 om piloter og hendelser, november 2019
- Kommunikasjon er også en meget viktig del av fortellingen om den nye urbane bydelen. Arbeidet med en felles nettside med bydelsaktivitetskalender er noe forsinket. Det kommunale byutviklingsmagasinet på nett Trondheim 2030 og lokale media er blitt aktivt brukt i forbindelse med aktuelle saker på Nyhavna, samt nettside Hendelser på Nyhavna og facebooksidene Hendelser på Nyhavna.
- Aktivitetsprogram: Hendelser på Nyhavna, juni og møte med arkitektstudenter i Skippergata, Kulturminnedagen i september

SAMARBEID

- Samarbeid står sentralt i arbeidet med etablering av nye møtepunkter, både med grunneiere, ildsjeler og, ikke minst, fagmiljøene på NTNU. Det er viktig å spesielt trekke frem det gode samarbeidet mellom byutvikling, kultur og næring, Trondheim Havn, byantikvaren, kunst i offentlige rom, Dora 1 AS og Fakultet for arkitektur og design.

5. Økonomi

Post	Sum	Kommentar
Tilskudd 2018+2019=samlet	22 000+300 000=322 000	50 % av totalbudsjett
Fakturerte kostnader (50%)	214 000	50% av kost belastes tilskudd
Rest, tilskudd 2019	109 000	Søkes overført for fullføring i 2021

6.2 Prinsipper for utvikling av Nyhavna

1. Bakgrunn - kort om prosjektet

Formålet med prosjektet det er søkt midler til er å utarbeide langsiktige strategier for utvikling av en bærekraftig og klimavennlig bydel på Nyhavna. Kommunedelplanen for Nyhavna vedtar at det skal utarbeides fire program som skal være førende for kommende reguleringsplaner; et kvalitetsprogram for offentlige rom, et miljøoppfølgingsprogram, et kulturnæringsprogram og et kulturminneprogram. Gjennom prosjektet *Strategier for en bærekraftig utvikling av Nyhavna* skal disse fire temaene sees i sammenheng i et helhetlig program, og prosjektet skal finne metoder som sikrer at strategier som legges til grunn for utvikling av Nyhavna blir fulgt, og gir nyttige føringer for etterfølgende prosesser.

Det ble søkt om tilskuddsmidler i 2018 og i 2019. Det ble innvilget henholdsvis 282 000 kr og 250 000 kr, til sammen 532 000 kr.

2. Nærmere om prosjektet

Planlagte aktiviteter:

- Samle prosesser og enkeltstrategier for området til en felles langsiktig rammer og føringer, som sendes ut på høring og vedtas politisk. Arbeidet påbegynnes i 2019, og skal gjennomføres som et tverrfaglig samarbeid ledet av byplankontoret.
- Samle erfaringer fra Forkommuneprosjektet og andre relevante referanseprosjekter med mangfoldig sammensetning av boliger og sentrumsformål.
- Samle erfaringer fra Trondheim, Norge og utlandet om sambruk av areal for offentlige funksjoner og mulige synergieffekter.
- Arrangere debatter, verksteder og møter som er åpne og lette å delta i for byens befolkning.
- Legge til rette for faste og midlertidige møteplasser for dialog og kunnskapsinnhenting underveis i prosessen, med fagpersoner, private aktører og interessenter.
- Teste metoder for å dokumentere innspill til prosessen effektivt og som gjør de lesbare som kunnskapsgrunnlag inn til det videre planarbeidet.
- Utforske nye måter å bruke digitale medier på som kommunikasjon av strategiene, for å invitere byens befolkning inn i prosessen.

- Medvirkningsaktiviteter i samarbeid med prosjektleder for byliv på Nyhavna og prosjektleder for medvirkning i Rådmannens fagstab.
- Forankre og gjøre strategien kjent internt i kommunen og med eksterne samarbeidspartnere og utviklere.

Gjennomførte aktiviteter:

- **Koordinering og utarbeiding av langsiktig rammer og føringer:** De fire temaprogrammene ble utarbeidet parallelt med koordineringsprosessen. I tillegg ble det igangsatt to konsulentoppdrag (Overordnet areal- og klimaanalyse og illustrasjoner til kvalitetsprogram for Nyhavna) med to av teamene som hadde deltatt i parallelloppdraget for offentlige rom, hver til en verdi av 400 000 kr. eks.mva.

Samkjøringen av de fire programmene ble styrt av byplankontoret og resulterte i at dokumentet *Kvalitetsprogram for Nyhavna- Et kvalitetsprogram for kulturminner, miljø, kultur, næring og offentlige rom på Nyhavna*. Kvalitetsprogram for Nyhavna foreslår ti strategiske virkemidler som går på tvers av temaene med tilhørende konkretisering av tiltak, og dokumentet legger langsiktig rammer og føringer for videre utvikling av Nyhavna. De fire programmene står selvstendige kunnskapsgrunnlag. Kvalitetsprogrammet for Nyhavna ble lagt ut på høring 12.08.2020. Frem mot sluttebehandling skal metoder for å sikre de foreslåtte tiltakene presiseres ytterligere.

- **Mangfoldig boligsammensetning:** Det er foreslått tiltak i kvalitetsprogrammet som skal tilrettelegge for en mangfoldig sammensetning av boliger og sentrumsformål.
- **Sambruk av areal for offentlige funksjoner:** Det er ikke brukt utstrakt tid på å samle erfaringer fra Trondheim, Norge og utlandet om sambruk av areal for offentlige funksjoner og mulige synergieffekter, ettersom om det skal avsettes skoletomt på Nyhavna ikke er avgjort. Dette ligger som en ambisjon som må følges opp ved utarbeidelse av reguleringsplan.
- **Offentlige debatter, møter og medvirkning:** Det ble gjennomført et parallelloppdrag for offentlige rom på Nyhavna. Midtveispresentasjoner og sluttpresentasjon var åpent for ca 200 mennesker og ble i tillegg streamet. Det ble arrangert en åpen utstilling av parallelloppdraget i forbindelse med festivalen [Hendelser på Nyhavna](#) (15.06.2019). Arrangementet ble gjennomført i samarbeid med Prosjektleder for byliv på Nyhavna i Rådmannens fagstab, Nadja Sahbegovic, Trondheim Havn, Bane Nor og NTNU Fakultet for arkitektur og design. Under åpningsdagen deltok politikere i en debatt om videre utvikling av Nyhavna. Denne ble også streamet. Utstillingen var åpen en uke og det ble gjennomført omfattende medvirkningsaktiviteter. Resultatene er samlet i rapporten [Innspill hendelser på Nyhavna](#).

Under høringen av kvalitetsprogrammet ble det 09.09. 2020 holdt et [åpent medvirkningsmøte på Nyhavna](#) for ca 30 mennesker . Dette ble også streamet og gjort tilgjengelig på youtube i etterkant og er sett av mer enn 400 mennesker. Byplan holdt også stand på en sentralt plassert café under [Kulturnatt](#) 17. september 2020. Her ble alt materialet gjort tilgjengelig og prosjektleder var tilstede for å samle inn innspill og svare på spørsmål.

- **Fast og midlertidig møteplass:** Bylaben ByLab NyHavna i Skippergata 13 har blitt stand i stand i 2020, men med midler fra prosjektet byliv på Nyhavna. Lokalet skal fungere som en møteplass mellom ulike aktører som er involvert i utviklingen av Nyhavna og byens innbyggere. I forbindelse med høringen av Kvalitetsprogrammet for Nyhavna ble det holdt et åpent møte i Skippergata, men muligheten for å gjennomføre aktiviteter her har vært begrenset på grunn av lokalets størrelse og restriksjoner knyttet til covid-19. Arrangementet ble gjennomført i samarbeid med Prosjektleder for byliv på Nyhavna, i Rådmannens fagstab, Nadja Sahbegovic.
- **Digital medvirkning:** Prosjektet har tatt i bruk borgerkraft.trondheim.kommune.no som er en pilotplattform for digital innbyggerinvolvering, utviklet av Trondheim kommune. Plattformen utforsker nye måter å bruke digitale medier på som kommunikasjon av strategier og for å invitere byens befolkning inn i prosessen. Dette arbeidet er gjennomført i samarbeid med prosjektleder for medvirkning i Rådmannens fagstab, Kristin Næss. På denne nettsiden har kvalitetsprogrammet blitt presentert i kort trekk ved hjelp av film og illustrasjoner, i tillegg til at alt materialet er gjort tilgjengelig her. På denne siden kan innbyggere lett registrere seg å komme med sine innspill til planforslaget.
- **Forankring internt og eksternt:** Kvalitetsprogrammet for Nyhavna har blitt gjort kjent internt i kommunen gjennom flere presentasjon for ulike enheter. Kvalitetsprogrammet har blitt presentert som en samlet strategi, men ofte supplert med utdypende kunnskap av prosjektledere for de fire ulike delprogrammene.

I samarbeidet med Næringsforeningen i Trondheim ble webinar [HVA SKJER- Nyhavna holdt 20.august](#). Her ble kvalitetsprogrammet presentert sammen med det pågående arbeidet knyttet til bylivsprosjektet på Nyhavna v/Nadja Sahbegovic. Webinar er sett av 660 mennesker.

3. Resultater

- **Faglige resultater:** Gjennom arbeidet med å samkjøre de fire programmene har alle som har deltatt i prosjektet fått innblikk i andre fagdisipliner enn sin egen. Arbeidet har avdekket at det er flere viktige sammenhenger mellom ulike fag som må ivaretas dersom vi skal nå ambisjonen for utviklingen av Nyhavna. Prosjektet har også bidratt til å avdekke punkter der ambisjoner og mål fra ulike fagdisipliner står i motsetning til hverandre. Det er ikke alle slike konfliktpunkter prosjektet har funnet et svar på, men de er belyst for at dette er noe man skal ha bedre forutsetninger for å finne svar på i senere planfaser. Resultatene fra den overordnede areal- og klimanalysen viser at det er viktige lokalklimatiske forhold som ny bebyggelse må ta hensyn til.

Prosjektet *Strategier for en bærekraftig utvikling av Nyhavna* har resultert i Kvalitetsprogrammet for Nyhavna. Her løftes det frem ti strategiske virkemidler for videre utvikling av området. Dette er overordnede visjoner for området som går på tvers av sektorer og tema. Hvert strategisk virkemiddel er konkretisert med prinsipper og tematiske kart. Fram mot sluttbehandling av kvalitetsprogrammet skal det gjøres et arbeid med å presisere hvordan de ulike prinsippene kan sikres og hvem som har ansvar for at disse ivaretas. Dette er et arbeid som skal sikre at strategiene som kvalitetsprogrammet foreslår at skal legges til grunn for utvikling av Nyhavna blir fulgt, og gir nyttige og presise føringer for etterfølgende prosesser.

- **Praktiske og policymessige erfaringer og eventuell overføringsverdi:** prosjektet har hatt stor verdi av de to konsulentoppdragene som ble igangsatt i forlengelsen av parallelloppdraget for offentlige rom på Nyhavna. Det har vært nyttig å ha med seg eksterne fagressurser som sparringspartnere i interne diskusjoner og for å utvikle kunnskapsgrunnlag for disse i form av volumstudier og illustrasjoner.

Videre har det vært et stort arbeid å koordinere på tvers av enheter i kommunen, og mellom kommune og Trondheim Havn, andre grunneiere og konsulenter. Samarbeidet har ført til at konfliktpunkter har blitt avdekket tidlig og man er omforent om strategiene Kvalitetsprogrammet for Nyhavna. Innspill fra parter som ikke har fått gjennomslag i prosessen er synliggjort i høringsfasen og det pågår et ytterligere arbeid med å finne gode svar som ivaretar disse frem til sluttbehandling av kvalitetsprogrammet.

4. Formidling og samarbeid

Prosjektet er formidlet gjennom artikler på Trondheim kommune sin byutviklingsmagasin, trondheim2030.no. Her skal det etterhvert bygges opp egne sider for bydeler under utvikling, deriblant Nyhavna. Her vil det fortløpende formidles milepæler i prosessen og status for arbeidet. I tillegg skal medvirkningsportalen, borgerkraft.no holdes oppdatert etter sluttbehandling.

5. Økonomi

Prosjektet fikk overført 282 000,- kr fra 2018 midlene og fikk tilskudd på 250 000,- kr i 2019 (Strategier for byutvikling). Samlet budsjett på 532 000,- kr er i sin helhet brukt opp i 2020.

Post	Sum	Kommentar
Tilskudd 2018+2019=samlet	282 000/250 000=532 000	50 % av totalbudsjett
Fakturerte kostnader (50%)	532 000	50% av kost belastes tilskudd
Rest, tilskudd 2019	0	Søkes overført for fullføring i 2021

Vedlegg:

4.1 Prinsipper for videreutvikling av Nyhavna

6.3 Mobilitetshub på Nyhavna

1. Bakgrunn

Mobilitetshub og bydelsparkeringshus_Forbildeprosjekt

Samordnet areal- og transportplanlegging i tråd med ny Byvekstavgift med strategisk parkeringsstrategi. Utrede muligheten for og effekten av strategisk plasserte mobilitetshubber med bydelsparkeringshus som skal utjevne konkurransefortrinn for bruk av egen bil mot urbane mobilitetsformer som gange, sykkel og kollektiv.

Bolig-, arbeids- og besøkparkeringshus skal ikke foregå i parkeringskjellere under hvert bygg i den fornyede bydelen. det skal ikke innledes for trafikk inn i bydelen for å parkere i parkeringskjellere. Parkering skal samles i bydelsparkeringshus i rendsonen av bydelen ved hovedinngangene til denne bydelen.

2. Nærmere om prosjektet

Prosjektet har fullført innledende fase. Fase 2 med mye medvirkning er betydelig forsinket grunnet korona. Nå har prosjektet for øvrig tilegnet seg kunnskap for videre digitale samarbeidsplattformer for fellesmøter og verksteder. fra og med januar 2021 går videre fremdrift med medvirkningsverksteder og liknende som planlagt. Første digitale verkstedet med prosjektinterne deltakere ble gjennomført digitalt i november 2020 med stor suksess. Verksted II med eksterne deltakere som utbyggere, tjenesteleverandører for mobile tjenester og sekundære tjenester som automatiske pakkehotell skal gjennomføres i mars 2021.

Oppstart og innledende fase:

Først gjennomførte prosjektet et oppstartsmøte med forskjellige aktuelle meddeltakere internt i kommunen og eksternt fra kollektivoperatør AtB og fylkeskommunen til forskning og utviklingssamarbeidspartnere som Posten Norge og Sintef. Bil og sykkeldeling er også med.

1. Hva er mobilitetshub og bydelsparkeringshus og hvordan kan dette passe inn i en by som Trondheim?
2. Hva kan inngå som primærtilbud og sekundært tilbud i en mobilitetshub.
3. Hva er mulighetene for å etablere bydelsparkeringshus i stede for parkeringskjellere.
 - a. Regelverk
 - b. Krav i reguleringsplaner
 - c. Krav i kommune- og kommunedelplaner
 - d. Muligheter for utbyggere.
 - e. Fordeler for innbyggere og brukere.

Idefase:

4. Felles verksted. Mobilitetshub system, november 2020:
 - a. Differensierte typer og størrelser på hubber tilpasser potensielt.
 - b. Mobilitetshub som et utbredt tilbud, nettverk av hubber.
 - c. Mulige utbyggingssenarioer.
5. Markedsanalyse, inntekspotensiale for å dekke drift og vedlikehold av mobilitetshubber, august 2020.
6. Videre utredning av uklare tema, september 2020.
7. Oppsummering og anbefaling av veien videre, oktober-november 2020.
8. Presentasjon av utredning og anbefaling, november 2020.

Samarbeidspartnere er:

NTNU, Sintef, Asplan Viak AS, Utbyggere i Trondheim, Fylkeskommunen i Trøndelag, Bane NOR. Trondheim Havn.

3. Eventuelle foreløpige resultater

- Mobilitetshub må være et system med hubber rundt om i byen for at det skal bli et attraktivt tilbud
- Mobilitetshub på Nyhavna og i Trondheim må være et sammenhengende system med hubber som "prater" sammen og tilhører samme kundesystem/portaler o.l.
- Mobilitetshub må være et system med flere forskjellige typer og størrelser av hubber, fra budelshubber til sykkel/microsykkel og vare sykkel/varevogn hubber og likende.
- Mobilitetshubsystemet må generere nok inntekter innen 5 år til å dekke drift og vedlikeholdskostnader for system og lokasjoner.
- Bydelshubber må være lokalt tilpasset med tanke på mobilitetstilbud og sekundære tjenester.

4. Økonomi

Prosjektet har et totalbudsjett på 400.000,- hvorav tilskudd fra KMD er på 200.000,- og en egenandel for kommunen er på 200.000,- Forbruk så lang er 54.000,- som i hovedsak er internt timer. Rest av tilskudd, 146.000,- søkes overført til 2021

Post	Inntekter	Utgifter planlagt	Medgått 31.12.20	Rest	Kommentar
Egenandel	200.000,-				
Tilskudd KMD	200.000,-				
Prosjektledelse		50.000,-	19.000,-	31.000,-	
Interne timer		150.000,-	39.000,-	111.000,-	
Eksterne bidrag		20.000,-	0	20.000,-	
Konsulent		150.000,-	0	150.000,-	
Arrangement		30.000,-	0	30.000,-	
Sum	400.000,-	400.000,-	56.000,-	344.000,-	

Post	Sum	Kommentar
Tilskudd 2018+2019=samlet	200 000	50 % av totalbudsjett
Fakturerte kostnader (50%)	28000	50% av kost belastes tilskudd
Rest, tilskudd 2019	174 000	Søkes overført for fullføring i 2021

5. Prognose for resten av prosjektet frem til utforming av evaluering og anbefaling.

Prosjektet planlegger å gjennomføre flere felles verksteder i 2021. Parallelt med verkstedet planlegger prosjektet å få gjennomført en markedsanalyse av inntekspotensialet for en mobilitetshub med eller uten bydelsparkeringshus. Deretter starter arbeidet med å utforme en beskrivende rapport med anbefaling for veien videre. Denne skal være ferdig til desember 2021.

Vedlegg:

Ingen vedlegg