

Saksframlegg

DETALJREGULERING AV TRANSITTGATA 4, LOSGATA 3-5,

NYHAVNA BRANNSTASJON

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 09/33304-21

Saksbehandler: Pål Guthorm Kavli

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Transittgata 4, Losgata 3-5, Nyhavna brannstasjon som vist på kart i målestokk 1:1000, merket PirII datert 21.03.2011, sist endra 10.07.2011 med bestemmelser sist endra 10.07.2011.

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

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Sammendrag

Arbeidet med reguleringsplanen har som mål å legge til rette for brannstasjon på Nyhavna. Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet den 19.05.2010. For brannstasjonen vil beliggenheten i planområdet fungere godt. Utredninger viser at tiltaket er gjennomførbart innenfor gjeldende lovverk og retningslinjer. Tiltakene vil teknisk sett være gjennomførbare innenfor realistiske økonomiske rammer. Det er ikke funnet vesentlige negative virkninger ved planforslaget.

Endringer etter offentlig ettersyn:

- Offentlig park innlemmes i området for brannstasjon, O_BST
- Hensynssonen for grønnstruktur forlenges rundt hele brannstasjonstomta, og gjøres til del av brannstasjonen (ikke offentlig)
- Fortau o-F2 tas ut, kjørevegen i Transittgata utvides tilsvarende, dvs. 3 meter
- Bestemmelsene § 3: Mønehøyder skal ikke være mer enn 11,0 m
Det tas inn punkt om oppstillingsplass for ambulanse/redningsbil
- Bestemmelsene § 6: Det skal vises til illustrasjonsplan datert 21.03 fra LINK landskap
- Ny rekkefølgebestemmelse i tråd med vegvesenets vilkår

Bakgrunn

Trondheim kommune v/ Trondheim eiendom fremmer reguleringsplanen. De har hatt flere rådgivere:

- Optiman AS, prosjektleder for reguleringsplanarbeidet og for byggeprosjektet
- Pir II AS, reguleringsarkitekt / forslagsstiller
- Cowi AS, spesialkompetanse i landskap, natur, trafiksikkerhet, støy, samt teknisk infrastruktur
- Multiconsult AS, spesialkompetanse innen geoteknikk og grunnforhold
- Link Signatur AS, arkitekt og landskapsarkitekt for byggeprosjektet
- Skanska AS, totalentreprenør for byggearbeidene

Tidligere vedtak og planpremisser

Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet den 19.05.2010. Det innsendte planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i delegasjonsvedtak FBR 2258/1.

Risiko- og sårbarhetsanalysen viser at alle hendelsene som er sannsynlige, er "mindre alvorlige", og at de i hovedsak kan avbøtes gjennom plan, prosjektering og dimensjonering. Planområdet ligger delvis innafør Nidelvkorridoren, men planlagte bygninger vil stå utafor. Det planlagte bryggeanlegget vil ligge i elvekorridoren.

Planområdet, eksisterende forhold

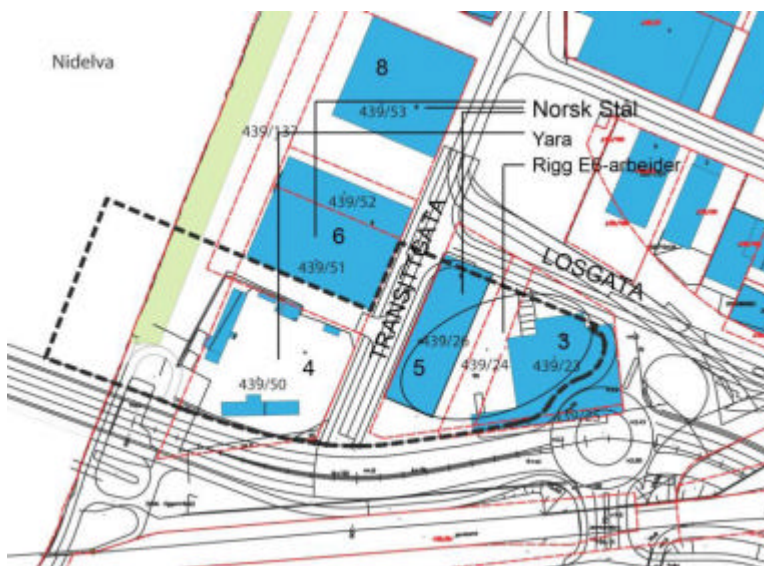
Planområdet ligger langs E6 Øst, nord for nye Nidelv bru, øst for Nidelva. Bildet er tatt før nye Nidelv bro ble bygget og før arbeidet med E6 startet.

Trondheim kommune



Arealbruk og størrelse

Planområdet på ca. 15.000 m² eies av Trondheim Havn (TH), men flere eiendommer er festa bort.



Følgende rettighetshavere er registrert:

439/3 TRONDHEIM KOMMUNE
439/137 TRONDHEIMSFJORDEN IKH
439/50 YARA PRAXAIR AS
439/51 NORSK STÅL AS
439/52 NORSK STÅL AS
439/23 STATENS VEGVESEN
439/24 TRONDHEIMSFJORDEN IKH
439/25 STATENS VEGVESEN
439/26 TRONDHEIMSFJORDEN IKH

Gassleverandør Yara Praxair har lager og utsalg i Transittgata 4. Stålgrossisten Norsk Stål driver virksomhet i Transittgata 6-8. Norsk Stål fester også Losgata 5, som, sammen med Losgata 3 disponeres som riggareal for anleggsarbeidene ved E6 / Møllenbergtunellen. Langs elva er det parkerings-, manøvrerings- og lagerareal foran byggene og en gangvei langs med elvebredden. Området har atkomst fra nord, via Transittgata.

Planstatus

I kommuneplanens arealdel er havneområdet avsatt til erverv. Planområdet ligger delvis innenfor Nidelvkorridoren slik den er definert i plankartet til KPA, men planlagte bygninger vil stå utenfor. Det planlagte bryggeanlegget vil ligge i elvekorridoren.

Kommunedelplanen for havneområdet regulerer området til næringsområde/tung virksomhet/havn. I bestemmelsene til planen heter det: "Elvebredden langs Nidelva skal rustes opp som parkdrag med gangveg/elvepromenade." Planprogram for ny kommunedelplan ble lagt ut til offentlig ettersyn i februar 2011.

På grunn av arbeidet med nye E6 Øst, er det flere reguleringsplaner som grenser til planområdet.

Trondheim kommune

Grunnforhold

Grunnen på tomta består av oppfylte masser over opprinnelig strandsone, som består av sand- og siltmasser ned til fjell på ca. 70 m. Tomta ligger på omtrent kote + 3,8 til +4,3 (Trondheim Lokal). Høyeste observerte vannstand i Trondheim er kote +3,35. Brannstasjonen ligger ikke i et rasfarlig område, men nedenfor kvikkleiresonene Møllenberg og Nedre Bakklandet. Stabiliteten av disse kvikkleiresonene er tilfredsstillende.

Eiendommen har ”byjord” (dvs. svakt forurensa). Fyllmassene inneholder flere typer forurensninger (tungmetaller, PAH og olje), og i nivå helt opp til tilstandsklasse 5, ”svært dårlig”. Tiltaket kommer også i berøring med bunnsedimentene i Nidelva, som må ventes å inneholde forurensninger, bl.a. med TBT (tributyltinn) fra bunnsmøring på båter.

Den marinarkeologiske undersøkelsen påviste ikke noen kulturminner under vann, som gjør det nødvendig med dispensasjon fra kulturminneloven. NTNU Vitenskapsmuseet har ingen anmerkninger til at tiltaket kan gjennomføres som foreslått. Da området består av oppfylte masser, er det svært liten sjanse for freda eller verna kulturminner i grunnen. NTNU Vitenskapsmuseet har befart /forhåndsundersøkt elvebunnen i Nidelva, uten vesentlige funn.

Naturverdier

Det finnes ingen registrert verneverdig natur i planområdet. Langs turvegen er det etablert ei ca. 250 m lang rekke av svenskasal i en gressrabbatt. Ca. 70 m av denne ligger innenfor planområdet. Enkeltvis vurderes trærne ikke å ha vesentlig verdi, de fleste eksemplarene er reduserte av mekanisk skade av stammer og greiner, sannsynligvis påført i forbindelse med anleggsarbeider, snøbrøyting eller lignende.

Laks og sjørret benytter den aktuelle elvestrekningen, i all hovedsak djupålen, for å komme til gyteplassene på grove grusbankene høyere opp i elva. Vandringsen foregår mest i juni-juli. Gytingen foregår fra oktober til desember, før fisken returnerer til fjorden og følger kyststrømmene til Norskehavet og Barentshavet. Flere vannfuglarter benytter elveosen og tilliggende områder som hekke- og overvintringsområde. For noen marine andefugler, spesielt ærfugl og havelle er det et viktig overvintringsområde. Elva er et svært viktig viltområde. Trondheimsfjorden er definert som laksefjord og Nidelva er et nasjonalt viktig laksevassdrag.

Rekreasjonsverdi

Planområdet er ikke friluftsområde, men det ligger ved utløpet til Nidelva, med visuell kontakt ut mot fjorden. Både elva og fjorden har stor rekreativ verdi. I havne- og industriområder har det ikke vært tradisjon for å planlegge offentlige friområder, men i kommunedelplanen for havna ble det avsatt areal for turveg/fiskesti langs østsiden av elveoset. Denne ble utbygd i 1997. På denne strekningen kan en fiske gratis i elva. For øvrig er det ingen tilrettelegging for rekreasjon i planområdet. Utviklinga på Nedre Elvehavna og Brattøra og vegprosjekt som Nordre avlastningsveg har imidlertid gjort Nyhavnaområdet mer tilgjengelig for allmennheten. Gjennom E6 Øst som ferdigstilles i 2014, vil tilgjengeligheten øke ytterligere.

Det er ikke registrert at barn og unge bruker planområdet, hvilket er logisk, gitt områdets funksjon som industri-/havne-/lagerområde. Turvegen er heller ikke mye brukt. Det kan skyldes at atkomsten til området er for lite attraktiv, og at det ikke er etablert noe godt målpunkt ytterst på piren.

Trondheim kommune

Stedets karakter

Tomta ligger i det store byrommet, som åpner seg mot fjorden og avgrenses av Ladehammeren og høydene sør og vest for byen. Strøket nord for Meråkerbanen ligger på utfyllt område med høyde over havet på 4-5 m, mens banen ligger ca. 7,5 moh. Nidelvas retning forbi de gamle bryggerekkene har styrt retningen på den menneskeskapte kanalen som sluser elva ut i fjorden. Denne kanalen er forsterka av turveg, ei trekke, plassering av eksisterende bebyggelse og Transittgata som er lagt snorrett parallelt med kanalen. Lokalt er det Nidelvkorridoren og Transittgata som utgjør romdannelsen. I sør avgrenses tomte av Nordre avlastningsveg og bebyggelsen i Dyrø Halses gate.

Tomta ligger like nord for Meråkerbanen, i utkanten av et relativt nytt kulturlandskap, gradvis tatt i bruk til havnebasert virksomhet over flere år. Utviklinga startet i mellomkrigstida. De aller siste massene ble lagt på vestsida av tomte i 1997, for å gi plass til turveg med sittebenker, trekke og steinplastring mot vannet. Det er lite i strøket som minner om den fine sandstranda som lå ved Nidelvas munning og gikk under navnet Floridakysten. Pirbrua kom høsten 2009. Et av de midlertidige landemerkene er den blå krana i nordenden av Transittgata. Planområdet brukes til lager og delvis som vei- og anleggsområde for utbygging av E6-øst. Området er svært eksponert for de som ferdes eller oppholder seg i strøket.

Tomta vurderes å ha gode solforhold men det er ikke utarbeidet soldiagram for dagens situasjon. Bebyggelsen og tomteparsellene på Nyhavna er relativt ryddig organisert, med klare byggelinjer langs Transittgata og Nidelva. Ordensprinsippene er mere uklare langs Losgata og Skippergata. Brannstasjonstomte er delvis bebygd, med et inngjerdet lagerareal.

Pakkhusene fra og med Transittgata 6 og nordover langs elvebredden er en homogen bygningsmasse av åpne lagerhaller med møneretning på tvers av gata, stålkonstruksjoner, platekledning og karakteristiske traverskraner, som krager ut over gata. Som et helhetlig og tidstypisk bygningsmiljø må denne bebyggelsen vurderes til å ha verdi. Innenfor planområdet ligger det en lignende lagerbygning i Losgata 5, uten at den i like sterk grad inngår i denne helheten. I Losgata 3 ligger et nyere mindre industri-/ kontor-/ lageranlegg, regulert til riving i r1170f. I planområdet ellers er det brakkebebyggelse i Transittgata 4, samt noen åpne takoverbygg uten vesentlig arkitektonisk kvalitet.

Hele Nyhavna er registrert i riksantikvarens oversikt over nasjonale kulturhistoriske bymiljøer. Innenfor selve planområdet vurderes ingen bygninger å ha spesifikk antikvarisk verdi.

Trafikkforhold

Trondheim kommune



Årsdøgnetrafikk (ÅDT) på hovedveger i og rundt planområdet i dagens situasjon

Planområdet ligger tett inntil nye E6 øst med mye biltrafikkstøy, og noe støy fra Meråkerbanen. Området er allerede utsatt for noe luftforurensing. Atkomst er via Losgata og Transittgata. Atkomst fra sentrum skjer via krysset Skippergata/Nidelv bru og undergang under Meråkerbanen (stengt i forbindelse med E6 øst-prosjektet) eller fra vest via Pirbrua. Atkomst fra nord (i retning fra Lademoen/Lade) skjer fra Maskinistgata og Skippergata. Krysset Skippergata x Nidelv bru er signalregulert og vurderes å være en flaskehals, spesielt i ettermiddagsrushet.

Planområdet er preget av stor trafikk, høy hastighet og en stor andel tunge kjøretøyer. Gang- og sykkelforholdene er relativt dårlige med usammenhengende fortau og sykkelfelt. Fotgjengerfeltet i svingen av Skippergata har en uheldig lokalisering med hensyn til sikt og nærhet til kryss. Inntil byggingen av E6 ved kryss til Innherredsvegen øst blir ferdig, er undergangen stengt pga. omlegging av Meråkerbanen. Kjørende må i denne perioden anvende alternative ruter, bl.a. over Pirbrua.

I utgangspunktet er det bussrute 3 som betjener holdeplassene nærmest planområdet med trasé via Pirbrua og Maskinistgata. Rute 3 har endepunkter på Lade og i Sjetnemarka, og passerer midtbyen med muligheter for overgang. Nærmeste holdeplasser blir rett sør for rundkjøringa vest for Pirbrua (Havnegata) og ved Dora. I tillegg til bussrute 3, går bussrute 2 (Pirbadet - Trondheim Spektrum) og nr. 46 (Pirbadet - Tiller) til Brattøra. Bussrute 3 og 46 har 15 minutters frekvens i rushperiodene og for øvrig halvtimes frekvens, mens rute 2 har kun få avganger på hverdager. Holdeplassene på Dora er det kun bussrute 3 som betjener. Litt lengre unna de nærmeste ligger holdeplassene ved Innherredsveien som en rekke bussruter betjener. Trondheim sentralstasjon ligger ikke langt unna planområdet. Dette innebærer tilgjengelighet til togforbindelser og langdistansebusser i tillegg til flere lokalbussruter.

Annen infrastruktur

Eksisterende bygg og installasjoner er tilknyttet midlertidig frittstående nettstasjon vest i planområdet. Det er eksisterende infrastruktur for vann/spillvann like i nærheten av planområdet:

Trondheim kommune

Vann Ny vannledning med dimensjon PE100 180 i reguleringsområdet. Det forutsettes at ledningen har stor nok kapasitet til å forsyne planområdet med nødvendig vann.

Spillvann Like nord for planområdet i Losgata ligger en eksisterende Ø 400 mm AF-ledning. Ledningen antas å ha stor nok kapasitet.

Overvann Planområdet ligger inntil Trondheimsfjorden. Overvann føres ut til fjorden.

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet til Trondheim Energi Fjernvarme. Alle anlegg vil derfor ha tilknytningsplikt til fjernvarmenettet, som er ført fram til krysset mellom Skippergata og Losgata.

Samråds- og medvirkningsprosess

Oppstart av planarbeidet og offentlig høring av planprogrammet ble varslet 01.10.2009. Planprogrammet ble fastsatt i bygningsrådet den 19.05.2010. Det har vært avholdt møter med vegvesenet og brannvesenet (TBRT) om tilpasning av brannvesenets kaianlegg i Nidelva til bruk for bevegeshemmete. Rådmannen ble bedt om å ta inn i prosjektet et heis-/kransystem hvor rullestol lar seg løfte trygt fra kai til båt. Det har vært møter med byplankontoret vedrørende administrativ og politisk behandling av planprogram, koordinering av planarbeidene på Ranheim, Nyhavna og Sluppen, samt faglige problemstillinger. Samrådsmøte ble avholdt 06.10.2010.

Innspill til planforslaget for første gangs behandling

Innspill i tilknytning til samrådsmøter

- Eventuelle brannøvelser kan distrahere sjåførere.
- Antall p-plasser for både ansatte og publikum – villparkering i området
- Det må utredes konsekvenser ved å etablere helikopterlandingsplass.
- Spørsmål rundt utkjøring, kurvatur, parkområde, oversikt, høyde vegetasjon, siktzone for vestgående trafikk.
- Utforming grøntareal? Hvem skal drifte og vedlikeholde anlegget? Mulig konflikt med kommende grønnstruktur langs elvepromenade, kai/båt/dykker funksjon.
- Forurensing i grunn?
- Etablering av oljeutskiller pga. virksomheten?
- Norsk Ståls bygg i Losgata har leieavtale til 2038 og planlegger utkjøring på sørsiden av sitt bygg. Konflikt med langsgående parkering på tomt brannstasjon. De leier i tillegg 10 meter fra egen tomt og sørover frem til 2038.
- Mulig endringer på vegsystemet i krysset Losgata / Skippergata.
- Spørsmål om tilkomst havna for store kjøretøy etter ferdigstilling av veinettet.
- Hovedvegssystemet er sårbart mht. stenging av tunneler. Kjørevei østover ved stengte tunnel? Fremtidig endring av kjøremønster Innherredsveien.

Kommentar:

- Det er ikke planlagt store øvelser på Nyhavna. Sandmoen er tiltenkt som øvingsområde.
- Det er ikke planlagt parkering for publikum. Sluppen vil være hovedbrannstasjon for publikum.
- Konsekvenser av helikopterlandingsplassen er ikke utredet da denne kun er tiltenkt sporadisk bruk.
- For krysset mellom Transittgata og Losgata er det lagt inn siktlinje på plankartet.
- Elvepromenaden er hensyntatt, innlemmet i planforslaget og integrert i utomhusplanen. Se også omtale av planforslaget og avsnittet "Planlagte offentlige anlegg".
- Det er gjennomført undersøkelser ang. forurensing i grunnen. Se omtale i avsnitt lengre opp "Forurensning i grunnen"..
- Behov for etablering av oljeutskiller vil utredes i byggesak.

Trondheim kommune

- Vedr. trafikk- og parkeringsforhold for Norsk Stål er dette løst ved at brannstasjonen er skjøvet mot sørvest og parkering for ansatte flyttet, se også kommentar under.
- Ingen utspill fra Statens Vegvesen tyder på endringer i vegsystemet. Tiltaket forholder seg til gjeldende regulering.
- Tiltaket forutsetter at Statens Vegvesen og gjeldende regulering hensyntar tungtrafikk.
- Tiltaket forutsetter at tilstrekkelig utredning ble gjort i forkant av vedtak om regulering på Nyhavna.

19.10.2010 Innspill fra Norsk Stål

Norsk Stål fester areal i Losgt. 5 og Transittgt. 6 og 8 av Trondheim Havn og eier bygningene på området. Festeavtalen utløper 31.12.2038. De er dermed direkte berørt av planforslaget. Norsk Stål ønsker å flytte fra Losgata 5 forutsatt at de får anledning til å bygge sammen Transittgata 6 og 8 og beholde en utvidet kjøregate på 15 m mot planlagt brannstasjon. De ønsker i tillegg fortsatt å disponere areal fra egne bygg og ut til promenaden langs Nidelva. Forslaget har vært tatt opp i møte med Trondheim kommune og Trondheim Havn 19.10.2010.

Kommentar: Brannstasjonens bygningskropp er etter innspill flyttet mot sørvest for å gi plass til innkjøring til Transittgt. 6. Parkering for brannstasjonens ansatte er flyttet, og kjørearealet er dimensjonert for bruk av både ventende lastebiler og brannbiler i utrykning på samme tid. Det skulle dermed ikke bli noe problem med sambruk av arealene mellom planlagt brannstasjon og Norsk Stål.

25.10.2010 Innspill fra Trondheim Havn

Ønsker som grunneier i planområdet en endring av planavgrensningen av hensyn til Norsk Ståls byggeplaner. Det stilles spørsmål ved planer om regulering til park i Losgata 3 og 5, og ber om at planlagt parkområde bør sees i sammenheng med revisjon av kommunedelplanen for Nyhavna. Statens Vegvesen opplyste i samrådet om at det diskuteres forbud mot enkelte svingebevegelser i fremtidig kryss i Losgata. De forutsetter at dette ikke får negativ betydning for nødvendig næringstrafikk til området. Det forutsettes videre at planlagte aktiviteter i forbindelse med drift av brannstasjonen ikke er til hinder for normal drift for eksisterende næringsvirksomhet.

Trondheim kommune

Kommentar: Planavgrensingen er ikke endra, men Norsk Ståls virksomhet er hensyntatt i planen. Se kommentar under *Innspill fra Norsk Stål*. Planprogram for ny kommunedelplan er lagt ut til offentlig ettersyn medio februar. Brannstasjonen, parken og elvestien er der fremstilt som ”premissgivende elementer”. Parken gir i tillegg mulighet for sporadisk landing av redningshelikopter. Se avsnittet ”Planlagte offentlige anlegg”.

29.10.2010 Uttalelse fra NTNU Vitenskapsmuseet

Området antas å ha potensial for kulturminner under vann, samt gode bevaringsforhold. På grunn av områdets karakter ses det som nødvendig å gjennomføre en marinarkeologisk befaring før videre uttalelser til reguleringsplanen kan gis.

Kommentar: Ved befaring ble ikke påvist kulturminner under vann. NTNU Vitenskapsmuseet har derfor ingen anmerkninger til at tiltaket kan gjennomføres som foreslått.

Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn

Sør-Trøndelag fylkeskommune regner forholdet til kulturminner som avklart, og har ingen flere merknader.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag påpeker at det ikke er anledning til å henvise til ”gjeldende regler og retningslinjer”. Det må henvises konkret til T-1442. Det er positivt at det er tatt inn et punkt om at det ikke skal være anleggsvirksomhet når laksen er på vandring, dvs. 15. mai til 15. september. Kommunen må kreve sluttrapport om byggavfallet, og sikrer en miljømessig forsvarlig håndtering av bygge- og rivningsavfallet. **Vilkår for egengodkjenning:** Det må i bestemmelsene under punkt ”Krav til anlegget” spesifiseres med retningslinje T-1442.

Kommentar: Merknaden er tatt til etterretning. Henvisning til T-1442 er tatt inn i bestemmelsene.

Jernbaneverket har ingen merknader.

Politiet har ingen merknader.

Statens vegvesen gjør oppmerksom på at det gjelder en midlertidig reguleringsplan for E6 Nidelv bru – Grilstad. Den gjelder i 4 år fra vedtaksdato (15.004.2009). Formålet er å sikre en god og trygg trafikkavvikling for alle trafikantgruppene under bygging av E6 øst.

Vilkår for egengodkjenning: Innenfor planområdet kan det ikke etableres ny bebyggelse før etter at veganlegget i reguleringsplan for E6 Øst Delplan 1, parsell Nyhavna – Nedre Møllenberg gate (r1170b) er etablert og den nye vegen åpnet. Regulert anleggs- og riggområde i midlertidig reguleringsplan (r1170f) og reguleringsplan for E6 Øst Delplan 1 (r1170b) kan ikke tiltres før veganlegget er etablert og vegen er åpnet.

Kommentar: Vilkåret fra Statens vegvesen tas inn som bestemmelse i reguleringsplanen.

Beskrivelse av planforslaget

Brannstasjon, felt BST på kartet, skal brukes til brannstasjon for Trøndelag Brann- og redningstjeneste. I tillegg til bebyggelsen skal tomte nyttes til parkering, manøvreringsareal, øvingsareal, uteoppholdsareal og grønnstruktur. Tillatt utnyttelse er satt til 50 % BYA. Øvings- og manøvreringsareal regnes ikke inn i utnyttelsen. Brannstasjonen vil bli på 3.200 m² BRA, alt oppå terrenget. Det blir ca. 9 arbeidsplasser.

Trondheim kommune

Bebyggelsens plassering og utforming:

Skisseprosjektet har kommet langt. Gitt at reguleringsplanen blir godkjent, er det stor sannsynlighet for at skisseprosjektet i hovedtrekk blir gjennomført som det er tegnet i dag. Stasjonen på Nyhavna er lagt som en naturlig forlengelse av rekka med industribygg langs Transittgata. Bygget forholder seg til eksisterende byggelinjer, med unntak av et tak ut mot planlagte brygger. Vognhall er plassert mot rundkjøring og tunnel på nye E6 i øst. Slik vil porter og manøvreringsareal møte de kjørende inn mot byen fra nord.

Hovedinngang for ansatte er plassert mot Norsk Stål i nord, mens parkeringsplasser er anlagt øst for manøvreringsarealet ved tilliggende grøntanlegg. På sørsida er det avsatt plass til lettere øvingsvirksomhet, samt grønt-/hagearealer i sørvest mot elva. Det er tilrettelagt for en mulig utvidelse med dykkerklokke på sørsida av bygget.

Brannstasjonene var opprinnelig er del av Trondheim kommunes trebyggprosjekt, men av praktiske årsaker skal det konstrueres i stål. Uttrykket er imidlertid beholdt som trebygg ved hjelp av trespiler og platekledning. Taket skråer ned fra sør mot nord, noe som gir fasadene mot øst og vest en litt uvanlig utforming. Vindusbåndene er livet opp med innslag av farget glass. Brannstasjonen er omtrent 10 meter høy i sør og 8 meter i nord. Bygget vil dermed nå ca. c+15 på det høyeste.

Brannstasjonen kan sannsynligvis fundamenteres direkte på de stedlige fyllmassene. Direkte fundamentering forutsetter at fyllmassene ikke inneholder organisk masse. Videre forutsettes relativt jevne bygningslaster, da det vil bli noe setninger i grunnen under brannstasjonen. Det kan benyttes lette fyllmasser under deler av brannstasjonen, for å redusere faren for skadelige setninger. Fundamentering på friksjonspeler vil være mest lønnsomt, dersom fyllmassene inneholder mye humus, eller bygningslastene er samla i få punkter under bygget.

Universell utforming etter loven sikres i byggesaken, og blir derfor i mindre grad et anliggende i reguleringssaken. Tomta er så godt som flat og representerer derfor ingen utfordring i forhold til atkomst eller terrenngrep. Det blir trinnfri atkomst fra parkeringsplass til hovedinngang. Begge etasjer er tilgjengelige via heis. Det kan eventuelt være aktuelt at arealer forbeholdt brannmannskapene og med spesielle funksjonskrav, ikke får universell utforming. Forskriften åpner for dette, og det vil ikke kreve dispensasjon. Areal der publikum har tilgang og der det arbeider administrativt ansatte mv. skal uansett ha universell utforming.

Privat/felles trafikkløsning: Transittgata foreslås regulert som felles kjøreveg for Transittgata 4 (brannstasjonen) og Transittgata 6-8 (Norsk Stål), dette fra krysset med Losgata og sørover. I dette området vil det kun være trafikk til de to eiendommene. Felles fortau gir forbindelse mellom offentlig fortau i Transittgata, offentlig turvei langs Nidelva samt hovedinngang for brannstasjonen.

Manøvrering av store kjøretøy: Norsk Stål vil ha leveranser med vogntog som skal kjøre inn i bygget via port(er) på veggen mot brannstasjonen. Gatebredden her er derfor 15 m mellom fasadelivet til Norsk Stål og motstående fortauskant. Brannstasjonen har sine hovedporter mot øst. Et manøvrerings- og oppstillingsareal med dybde ca. 25 m etableres foran portene. Også byggets sydfasade har kjøreporter inn til haller for mindre kjøretøyer og utstyr. Stasjonens eksklusive kjøre-, manøvrerings- og parkeringsareal foreslås inkludert i arealformålet "brannstasjon".

Parkering: Reguleringsplanen foreslår 12 plasser for å ha sikkerhet for tilstrekkelig kapasitet i fremtiden. Brannvesenet mener dagens behov er 9 plasser. Området ligger innenfor "midtre sone" iht. Parkeringsveilederen til KPA 2007-18 "Krav til parkering". Brannstasjoner har ikke egne normtall, men

Trondheim kommune

man har vurdert krav for bilverksted og bensinstasjon/verksted. 9 årsverk ved tiltaket gir da en anbefaling på maks 7-8 parkeringsplasser. Det er planlagt 2 handikaplasser i planområdet. En parkeringsplass er minimum for en slik plan, men 1 ekstra plass er planlagt for å bli anvendt i forbindelse med kaianlegget. Kaianlegget har blant annet som funksjon å øke tilgjengeligheten til båt for mennesker med nedsatt funksjonsevne.

Kravet for antall sykkelparkeringsplasser er minimum 2 sykkelplasser ved 10 årsverk. Det er planlagt 8 sykkelplasser i byggeprosjektet. Det er imidlertid ikke stilt krav i bestemmelsene, da antallet er relativt lite og arealkapasiteten i utomhusanlegget er god.

Atkomster til offentlig veg: Planområdet vil få atkomst fra Losgata og Transittgata som føres inn i planområdet. Trafikk fra sentrum vil komme via krysset Skippergata/Nidelv bru og undergang under Meråkerbanen eller fra vest via Pirbrua. Atkomst fra Lademoen/Lade blir fra Maskinistgata, mens mer eksternt trafikk fra nord og øst vil komme via ny Strindheimstunnel.

Energiløsning, el, fjernvarme: I forbindelse med prosjektet Nye brannstasjoner i Trondheim er varig løsning basert på integrasjon av ny nettstasjon i den nye brannstasjonens bygningskropp. Løsningene er forelagt TrønderEnergi for kontroll. Løsningen er godkjent av E-verket. Fjernvarmenettet for området på Nyhavna er under utbygging, og er pr. januar 2011 ført fram til krysset mellom Skippergata og Losgata. En naturlig trasé videre til reguleringsområdet er via Losgata og Transittgata. Nye ledninger blir dimensjonert med kapasitet til å dekke utbygningalternativer for området.

Vann Det er etablert en ny vannledning med dimensjon PE100 180 i reguleringsområdet. Det forutsettes at ledningen har stor nok kapasitet til å forsyne planområdet med nødvendig vann. Nybygg tilknyttes ny ledning.

Spillvann Spillvann fra brannstasjonen føres fram til eksisterende Ø400 mm kommunal AF-ledning, som antas å ha kapasitet. Det må sjekkes om spillvannet må pumpes.

Overvann Planområdet ligger inntil Trondheimsfjorden. Overvann fra takflater og asfalterte områder samles opp føres til fjorden.

Avfallsløsning: Det forutsettes ordinær avhenting av avfall etter avtale med operatør. Det forutsettes ikke nedgravde containere eller søppelsug. Det er foreløpig ikke stipulert avfallsproduksjon fra tiltaket.

Planlagte offentlige anlegg

Samferdselsanlegg: Fortau/gangveg mellom brannstasjonen og park i øst var opprinnelig foreslått regulert som offentlig anlegg. Til sluttbehandling er både parken og fortau/gangveg tatt ut av planen, og innlemmet i brannstasjonen.

Friområder og parker: Elvestien langs Nidelva foreslås regulert som offentlig anlegg med formål ”turdrag” og ”turveg”. Parken øst i planområdet var opprinnelig foreslått regulert som offentlig anlegg. Parken var ment å gi oversikt og rom rundt rundkjøringa ved tunnelåpningen, og en tiltalende atkomstsituasjon. Til sluttbehandling er parken tatt ut av planen, og erstatt av område for brannstasjon.

I sjeldne tilfeller kan det være nødvendig/hensiktsmessig at redningshelikopter kan lande ved brannstasjonen, og parken skulle forberedes for dette. (Annet lovverk, jf St Olav v/Gammelsæter)

Trondheim kommune

regulerer hvor hyppig slike landinger kan forekomme, før det krever særskilt tilrettelegging. Området skal ikke brukes som helikopterbase eller fast landingsplass. Tilretteleggingen skal ikke hindre allmennhetens daglige tilgang til arealet. Turdrag og park forutsettes eid og driftet av kommunen eventuelt Trondheim Havn.

Gjennomføring, miljøoppfølging

Krav om rekkefølge for gjennomføring av tiltak innenfor planområdet:

Statens vegvesen setter som vilkår for egengodkjenning at nærmere beskrevne deler av E6 øst skal være ferdigstilt og åpnet for trafikk, før det kan etableres ny bebyggelse på brannstasjonstomta.

Før det gis ferdigattest for brannstasjonen skal følgende være etablert og ferdig opparbeidet:

- Turveg og tilliggende turdrag langs Nidelva
- Felles kjøreareal for brannstasjonen og Norsk Stål med tilliggende fortau
- Utomhusanlegg ved brannstasjonen

Kravet om at park øst i planområdet, og tilliggende offentlig fortau/ gangveg skal være ferdigstilt, er tatt ut.

Enkelte utomhustiltak kan likevel måtte ferdigstilles etter selve stasjonsbygningen. Dette vil skyldes at frost, tele og værforhold forskyver ferdigstillingen av utomhusanlegg. Det kan også skje at brannstasjonsbygget står ferdig før riggområdet for E6-anlegget er fristilt. Denne problematikken kan løses ved at det innvilges midlertidig brukstillatelse for bygningen med vilkår.

Krav til anleggsfasen: Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal følge søknad om igangsetting. Planen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende, renhold, støvdemping og støyforhold. Gjeldende retningslinjer for støy og luftforurensning skal legges til grunn for planen. Støy fra bygg- og anleggsvirksomhet skal være i henhold til anbefalte støygrenser som vist i kapittel 4 i T-1442. Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider tar til.

Miljøoppfølgingsplaner: Det er stilt krav om miljøoppfølgingsplaner for både anleggsfasen og for driftsfasen. Dette etter samråd mellom byplankontoret, Trondheim eiendom, stabsenhet for byutvikling og miljøenheten, jf planprogrammets pkt 9.8.5. Planene bør etableres allerede i prosjekteringsfasen.

Riving: Bygninger som skal rives skal dokumenteres ved fotografering av alle bygningseksteriører - mest mulig vinklerett midt på alle fasader. Standpunkt og retning avmerkes situasjonskart. Dokumentasjonen legges ved søknad om rivetillatelse for arkivering hos kommunen.

Vilkår om forurensa grunn: All graving og disponering av masse fra området skal gjøres på bakgrunn av en miljøteknisk undersøkelse. Før det kan gis igangsettingstillatelse etter plan- og bygningsloven, må tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn i tråd med gjeldende regelverk være godkjent av den lokale forurensningsmyndigheten. Planen skal gjøre særlig rede for tiltak i Nidelva. Alternativt må dokumentasjon for at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten. Søknad om tiltak i sjø/elvedesedimenter skal godkjennes av fylkesmannen i Sør-Trøndelag, jf. Forurensningsforskriftens kapittel 22.

Premisser for håndtering av forurenset masse framgår av Forurensningsforskriftens kapittel 2 og i Klif-veileder TA-2553/2009. En tiltaksplan for håndtering av massene på tomte er tatt inn som et eget kapittel i Multiconsult-rapport 413555-1 -2. Tiltaksplanen skal behandles og godkjennes av miljøenheten i

Trondheim kommune

Trondheim kommune, før det kan gjøres inngrep på eiendommen. I forbindelse med godkjenningen kan kommunen også stille ytterligere krav. Krav til undersøkelser og håndtering av eventuelle forurena elvededimenter framgår av Forurensningsforskriftens kapittel 22, med nærmere retningslinjer i Klif-veileder TA-1979/2003. En søknad om tillatelse til inngrep i forurensa sedimenter må sendes inn til og godkjennes av fylkesmannen i Sør-Trøndelag, før tiltaket kan gjennomføres. Som grunnlag for denne søknaden vil det være påkrevet med prøvetaking av sjøbunnen.

Planlagte tiltak vil medføre betydelige inngrep på selve byggetomta, og de vil generere et stort masseoverskudd. Inngrepene i elvededimenter vil være mere beskjedne. Overskuddsmassene må håndteres forsvarlig og i henhold til gjeldende regelverk. Dette innebærer at massene må sorteres iht. forurensningsgrad, og disponeres til godkjente mottak for de respektive fraksjonene. Det må også sikres og verifiseres at gjenliggende masser ikke overskrider tillatt forurensningsnivå for gitt arealbruk. Videre må en påse at det ikke forekommer forurensningsspredning til resipienten, gjennom tiltak under gjennomføring av anleggsarbeidene (på land og i sjø).

Geotekniske forhold: Nødvendige grunnundersøkelser, geoteknisk prosjektering og plan for geoteknisk kontroll av utførelsen skal foreligge før det gis igangsettingstillatelse for tiltak som vil kunne berøre grunnen i planområdet. Kommunen skal forelegges vurdering av nødvendige tiltak.

Plante- og skjøtselsplan: Plante- og skjøtselsplan skal følge søknad om igangsetting. Planen skal bl.a. gjøre rede for tiltak mot etablering av uønskede arter.

Virksomheter av planforslaget

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet: Man kjenner ikke til sterke natur- eller kultiveringsprosesser som vil påvirke landskapet i vesentlig grad i nær fremtid. På lang sikt vil havstigningen påvirke området. Allerede vedtatte planer åpner for en høyere utnyttning av tomta enn dagens situasjon. Tiltaket vil ikke bli et mer iøynefallende element i landskapet enn den utbygging av ervervsvirksomhet som er hjemlet i gjeldende planer. Tiltaket vil med riktig valg av utforming og materialer, i større grad enn i dag underbygge den bymessige situasjonen i området.

Ny bebyggelse er lagt i samme fasadelinje mot elvebredden som dagens bygninger. Planen viderefører dermed den romsligheten ut mot elverommet og viktige kvaliteter i dette området som var et vesentlig poeng i samband med behandlingen av Transittgata 22. Bebyggelsen vil føye seg inn i bygningsstrukturen langs elvebredden i forhold til byggelinje, orientering og høyde, mens den illustrerte takformen ikke er identisk. En mener likevel at forslaget er i tråd med kommunedelplanens retningslinjer, og at den videre detaljutforming må avklares senere. Kaianlegget vil bryte med steinplastringa av eksisterende fylling, og dette anses som en positiv konsekvens. Terrenginngrep i form av skjæringer og fyllinger vil bli svært små, og forventes ikke å gi vesentlige endringer av landskapsbildet.

Kulturminner og kulturmiljø: Tiltaket vil verken redusere landskapets kulturhistoriske innhold eller komme i nærkontakt med definerte kulturminner. Det liten sannsynlighet for å påtreffre freda eller verna kulturminner i bakken (eller i elvebunnen).

Naturmangfold: Tiltaket vil ha minimal innvirkning på vannhastigheten og strømforholdene djupt i elva. Det vurderes som lite trolig at foreslått tiltak vil ha negativ innvirkning på vandringsmuligheten for anadrome fiskeslag i Nidelva. For å være på den sikre siden foreslås det at byggeaktivitet ikke skal foregå i elva i perioden når oppgangen av fisk er størst. Det skal utarbeides en plante- og skjøtselsplan for hele området

Trondheim kommune

som bl.a. sikrer at det ikke plantes uønska vegetasjon.

Avbøtende tiltak: Følgende forslag til reguleringsbestemmelser er foreslått for å unngå eller redusere negativ virkning av planen: Det skal ikke foregå anleggsaktivitet i elva i perioden juni-juli grunnet laksens vandring.

Det stilles krav om miljøoppfølgingsplaner for drifts- og anleggsfase, disse skal bl.a.

- sikre at driftsaktiviteter ikke medfører forurensende utslipp i Nidelva.
- omfatte tema som bl.a. støy- og trafikkforhold

Transportproduksjon, trafikkavvikling: Etableringen av brannstasjonen medfører kun en ubetydelig trafikkøkning i forhold til det som ligger til grunn for alle beregninger gjennomført i forbindelse med reguleringsplanarbeidet knytta til E6 øst. Dette innebærer at alle vurderinger og konklusjoner med hensyn til generell trafikkavvikling som ble gjort i det arbeidet, også gjelder for denne planen.

Sett i forhold til at dette er en sentrumsstasjon, vurderes fremkommeligheten ved utrykning til å være akseptabel også i rushtida, til tross for mye trafikk. Stasjonen ligger i umiddelbar nærhet til det overordna hovedvegnettet i byen. Med det nye vegsystemet er gatene og vegene inkl. sideområdene generelt relativt brede, noe som muliggjør forbikjøringer for utrykningskjøretøyer også i rushtidsperioder med tett trafikk.

Trafikksikkerhet: Med hensyn på generell trafikksikkerhet vurderes ikke tiltaket å ha noen konsekvenser utover det som ble vurdert i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for ny E6 øst.

Kjøretøyer under utrykning kan medføre en viss økning i ulykkesrisiko som følge av at de kjører med noe høyere hastighet enn øvrig trafikk og at de gjerne "presser seg litt fram" i trafikken. Samtidig er brannbiler med blålys og sirener godt synlige i trafikken. Situasjonen rundt denne stasjonen vurderes ikke å være noe verre enn andre sammenlignbare stasjoner. Tvert i mot tilsier beliggenhet og omkringliggende hovedvegnett at brannbiler under utrykning i veldig liten grad utgjør noen større ulykkesrisiko.

Brannstasjonen bør ikke ha utendørs aktivitet på tomta som kan virke forstyrrende for trafikantene på ny E6 øst. Dette kan for eksempel være aktiviteter som brannøvelser, spesielt med åpen flamme. Dette kan ta oppmerksomheten til de kjørende bort fra trafikken og vegen. Fra brannvesenet er det opplyst at den typen øvingsaktivitet ikke planlegges her, men på Sandmoen.

Rasfare : Brannstasjonen ligger ikke i et rasfarlig område. Brannstasjonen ligger nedenfor kvikkleiresonene Møllenberg og Nedre Bakklandet. Stabilitetsberegninger utført av Statens Vegvesen i forbindelse med bygging av E6 Øst viser at stabiliteten av disse kvikkleiresonene er tilfredsstillende.

Flomfare, herunder risiko ved havstigning: Eksisterende terrengnivå på tomta er kote + 3,8 til + 4,3 (Trondheim Lokal). Høyeste observerte vannstand i Trondheim er kote + 3,35 (T.L). Sannsynlig havstigning i 2100 er mellom 40 – 70 cm. Nivå på 1 et. i nybygg er tenkt til c + 4,52 (T.L). Verst tenkelige scenario med stormflomål i 2100 er 4,66 moh (T.L.), i en slik situasjon vil vannstanden stå 14 cm over gulv i 1. etasje.

Bestemmelsene fastsetter maksimal høyde på bygning over terreng, men det er ikke endelig fastsatt hvilken høyde terrenget skal planeres til. En ser det ikke som kritisk i forhold til landskap og omkringliggende bebyggelse om bygningen heves noe. Fram til byggesaksbehandling skal det derfor vurderes ytterligere hvilken konkret høyde som terrenget skal ha. Det er ikke gitt at det er hensiktsmessig å tilpasse seg maksimalt flomål som er antydnet for år 2100, både med hensyn til forventninger til bygningens levealder, hvilke funksjoner/installasjoner som legges til 1. etasje og tiltak for begrense skadeomfang

Trondheim kommune

Forurensning i grunnen : Tiltaket vil primært kunne påvirke omgivelsene gjennom feilaktig disponering av forurensete gravemasser, det er derfor gitt bestemmelser om tiltaksplan og godkjenning fra forurensningsmyndigheten. Spredning av forurensning til Nidelva (fra forurenset jord og sedimenter) kan heller ikke utelukkes, men dette vil ikke gi målbare konsekvenser.

Støy: Brannstasjonen ligger tett inntil ny E6 øst og brukere vil oppleve mye trafikkstøy derfra. Støy fra aktivitet på brannstasjon/uteområdet på brannstasjon er ikke regulert av T-1442 eller TEK/NS8175. På grunn av relativt stor avstand til nærmeste boliger kan denne type støy antas å ikke være problematisk. Tekniske installasjoner på brannstasjonen kan gi støy mot nabobygg, og tiltak mot støy fra denne type installasjoner må avklares i forbindelse med byggesøknad.

Avbøtende tiltak : Skjerming av uteareal ansees ikke som nødvendig. Krav til lydisolasjon, spesielt for vaktmannskapenes soverom, må vurderes ifbm. byggesøknad, når planløsning er endelig avklart.

Støy fra jernbane er så lav at den kan sees bort ifra og er derfor ikke vist i støysonekart. Beregna støynivå på uteområdet ligger utenfor gul støysone. Støy fra jernbane vil ikke ha konsekvenser for krav til fasadekonstruksjoner.

Luftforurensning: Planområdet vil få et luftforurensningsnivå som ligger under grenseverdier gitt i Nye nasjonale mål for luftkvalitet i byer fra Miljøverndepartementet. Det er derfor ingen grunn til å gjøre spesielle tiltak. I anleggsperioden er det viktig at man sørger for at det utføres renhold på anleggsveier, samt at det feies og vannes i tørreperioder for å forhindre støvflukt. Generelt anbefales det at luftinntak til ventilasjonssystemer legges høyt (på tak) og lengst unna de mest trafikkerte vegene.

Beredskap og ulykkesrisiko, herunder trafikkulykker, brann m.m.:

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig		-Vindutsatt område -Nedbørutsatt omr. -Vei, bru, knutepunkt -Støv og støy fra trafikk -Forurenset grunn -Forurensning i sjø		
2. Mindre sannsynlig			-Elveflom -Ulykke med gående/syklende	
1. Lite sannsynlig				

Kommentarer:

Brannstasjonen vurderes som lite flomutsatt. Kaianlegget er utsatt ved flom/isgang i Nidelven. Dette må hensyntas ved prosjektering og dimensjonering, beskyttelsestiltak etableres. > Påvirker ikke reguleringsplanen. Tomta ligger i et åpent område ved elvemunning, men ikke ekstremt utsatt for vind og nedbør. Noe større effekt av nedbør pga. vind. Bygningsmessige detaljer og løsninger bør vurderes med

Trondheim kommune

tanke på påkjenninger fra vind og nedbør. > Påvirker ikke reguleringsplanen, forutsettes løst i byggeprosjektet ved riktig prosjektering og utførelse.

Kan planen/tiltaket få konsekvenser for vei, bru, knutepunkt? Utrykningskjøretøyer rykker ut i sterkt trafikkert omkringliggende hovedvegnett. Men dette må sies å være en "normal" og akseptabel risiko ved denne typen tiltak. > Påvirker ikke reguleringsplanen.

Det er støy fra tilliggende vei (og jernbane) og gjeldende krav til lydisolasjon i fasader mv. må tilfredsstilles i byggesaken for å sikre innendørs lydnivå i overnattingsrom. > Påvirker ikke reguleringsplanen, forutsettes løst i byggeprosjektet ved riktig prosjektering og utførelse.

Det er forurensa grunn på tomta, og tiltaket vil generere betydelig masseoverskudd. Det må sikres forsvarlig håndtering og disponering av masser med ulikt forurensningsnivå.

> Det er lagt inn bestemmelse om at tiltaksplan godkjent av lokal forurensningsmyndighet (dvs. miljøenheten) må foreligge før oppstart.

Sedimentene i elva er generelt forurensa, med ulike komponenter, bl.a. TBT. Inngrep kan medføre oppvirling og spredning. > Det er lagt inn bestemmelse om at det må søkes fylkesmannen om tillatelse til tiltak i sjø / på sjøbunn.

Kjøretøyer under utrykning kan medføre en viss ulykkesrisiko, men risikoen er "Normal" og "akseptabel". > Planen sikrer fortau/ gangveger mv. og sammenheng med tilliggende g/s-system, forøvrig påvirkes ikke reguleringsplanen.

Befolkningens helse og tilgjengelighet til uteområder:

Det er i forslaget planlagt en kran som i tillegg til å serve brannstasjonen, vil brukes til å hjelpe brukere med funksjonshemming som gjerne vil ut i båt. Dette tilbudet vil øke tilgjengeligheten til sjøen for disse. Området er et svært viktig atkomstområde for gående og syklende som kommer både fra Elvehavna og Brattøra. Med riktig utforming vil tiltaket forskjønne omgivelsene og gjøre området mer funksjonelt og attraktivt som rekreasjonsområde. Det vil blant annet være av interesse for allmennheten at planlagte brygge gjøres tilgjengelig og utformes slik at muligheten for å oppholde seg ved elva økes. Tilrettelegging for fysisk aktivitet i form av installasjoner kan anbefales, men pålegges ikke. Det er ønskelig at atkomsten til turvegen og fiskeplassene holdes åpen under anleggsperioden men dette pålegges ikke.

Barns og unges oppvekstvilkår, herunder eventuelle erstatningsareal for lekeområder:

Ingen spesielle virkninger. Området brukes ikke spesielt av barn og unge og det planlegges ingen tiltak spesielt for disse aldersgruppene. Se forøvrig forrige avsnitt.

Avveining av virkninger, sammenstilling

AREALBRUK

Arealbruk og formål

Ingen vesentlige virkninger. Privatrettslige avtaler inngås.

Eiendomsforhold

Ny kommunedelplan for Nyhavna

Tiltaket representeres et tidlig skritt i retning av en transformasjon av Nyhavna fra et industri-/havneområde til et område for blandete byfunksjoner. Brannstasjonen antas ikke å avstedkomme større konflikter eller begrensninger i forhold til områdets fremtidige bruk, heller ikke ved etablering av

Trondheim kommune

Friluftsliv Barn og unges bruk av området	byboliger. Eksisterende fiskesti vil opprettholdes og nytt kaianlegg kan gjøre tilgang til friluftsliv på sjøen mer tilgjengelig for fysisk funksjonshemmede. Etablering av brannstasjon gir en mulighet til oppgradering av området for videre utvikling av elvepromenade, tilgang til vannet og områder for aktivitet og opphold i friluft på Nyhavna. > Området vil bli mer attraktivt som rekreasjonsområde. Ingen vesentlige virkninger.
Kulturminner i grunnen	Ingen vesentlige virkninger.

NATUR, LANDSKAP, UTEROM

Biologisk mangfold Verneede vassdrag	Det vurderes som lite trolig at bygging og drifting av brannstasjonen vil ha negativ innvirkning på anadrome fiskeslag i Nidelva så fremt gitte forholdsregler blir overholdt. Uønskede invaderende plantearter vil ikke bli et problem så lenge plante- og skjøtselsplan utarbeides og overholdes. Ingen vesentlige virkninger.
Overordna landskapstrekk. Silhuett og fjernvirkning	Brannstasjonen følger eksisterende byggelinjer og føyer seg inn i omkringliggende situasjon. Visuelt fondmotiv fra Strindheimtunnelen, ingen sjenerende fjernvirkning.
Utomhusanlegg	Planområdet vil fremstå som estetisk mere tiltalende, mer tilgjengelig for allmennheten og med et parkmessig preg.

BEBYGGELSE

Bebyggelsesstruktur og bygningsmiljø. Volum, gesims- og mønehøyder. Orientering, henvendelse, arkitektonisk uttrykk	Bygg er i samme skala som naboer, plassert parallelt med kaikant og i naturlig forlengelse av eksisterende byggelinjer. Kan oppleves som en estetisk forbedring av området.
Universell utforming av bygninger Antikvarisk verdi (bygninger og miljø)	Ingen vesentlige virkninger. Ingen vesentlige virkninger.

TEKNISK INFRASTRUKTUR

Trafikale forhold	Beliggenhet og omkringliggende hovedvegnett sikrer fremkommelighet for brannbiler under utrykning, samt at de i liten grad utgjør økt ulykkesrisiko. Gående og syklende sikres fremkommelighet ved gang- og sykkelforbindelse til omkringliggende eksisterende og planlag g/s-vegnett. Brannstasjonen bør ikke ha utendørs aktivitet på tomte som kan virke forstyrrende for trafikantene på ny E6 øst. Ingen vesentlige virkninger.
Havneforhold VA-nett mv. Fjernvarme	Vann og spillvann kobles til eksisterende ledningsnett. Overvann samles opp og føres ut i elva. > Ingen vesentlige virkninger.
El – forsyning	Ved omregulering av området er det stilt krav til at alle nettstasjoner skal integreres i bygninger. Varig løsning er basert

Trondheim kommune

integrasjon av ny nettstasjon i den nye brannstasjonenes bygningskropp.
> Ingen vesentlige virkninger.

MILJØFORHOLD

Grunnforhold, rasfare

Grunnen på tomta består av oppfylte masser over opprinnelig strandsonen. Strandsonen i området består av sand- og siltmasser til stor dybde. Fjell er ca. 70 m under terreng. Brannstasjonen ligger ikke i et rasfarlig område.
> Ingen vesentlige virkninger.

Forurenset grunn

Det utarbeides en tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn, iht. Forurensningsforskriftens kap. 2. Denne skal godkjennes av miljøenheten i Trondheim kommune. For håndtering av evt. forurensete sedimenter utarbeides en søknad i tråd med Forurensningsforskriftens som skal godkjennes av fylkesmannen i Sør-Trøndelag.
> Ingen vesentlige virkninger.

Støy og luftforurensing

Beregnet luftforurensningsnivå på planområdet vil ligge under grenseverdier gitt i Nye nasjonale mål for luftkvalitet i byer fra Miljøverndepartementet. Stor avstand til boliger gjør at støy fra brannstasjonen ikke er problematisk.
> Ingen vesentlige virkninger.

Avfallsløsning

Ikke aktuelt.

Miljøoppfølging

Det kreves miljøoppfølgingsprogram for planområdet.

Konklusjon:

Planområdet representerer et areal hvor brannstasjonen ut i fra egne behov vil fungere godt. Utredningene som er gjort viser at tiltaket vil være gjennomførbart innenfor gjeldende lovverk og retningslinjer. Tiltakene vil teknisk sett være gjennomførbare innenfor realistiske økonomiske rammer. Det er ikke avdekket vesentlige negative virkninger ved planforslaget.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk, sentrale planer og retningslinjer og kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen. Oppstart av planarbeidet er lovlig annonsert og berørte parter er varslet på forskriftsmessig måte.

Planprosessen har ikke avdekket vesentlige negative konsekvenser for natur eller samfunn. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 02.08.2011

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Trondheim kommune

Vedlegg:

Vedlegg 1 : Reguleringskart

Vedlegg 2 : Reguleringsbestemmelser

Vedlegg 3 : Oversiktskart

Vedlegg 4 : Illustrasjonsplan

Vedlegg 5 : Fasader og perspektiv fra øst og vest

Utrykte vedlegg:

Vedlegg 6 : Sammendrag av konsekvensutredning

Vedlegg 7 : Illustrasjonsvedlegg

Vedlegg 8 : ROS-analyse vedr. havstigning

... Sett inn saksutredningen over denne linja