

Saksframlegg

NORDRE AVLASTNINGSVEG BRATTØRA FRIOMRÅDE

DETALJERT REGULERINGSPLAN

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 09/34808-32

Saksbehandlere: Øyvind Dalen Sørbøl/Ingrid Sætherø

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til reguleringsplan for Nordre Avlastningsveg, Brattøra friområde som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir II Arkitektkontor AS og Statens Vegvesen, Region Midt, datert 16.11.2009, senest revidert 29.06.2009 med bestemmelser senest revidert 29.06.2010.

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

Hensikten med planen er å detaljregulere området mellom Skansen bru og St. Olavs pir til offentlig friområde og gang- og sykkeltrasé.

Planområdet inngår i gjeldende reguleringsplan for Nordre avlastningsveg Brattøra r432a, vedtatt 25.09.2003, og er allerede regulert til offentlig friområde og gang- og sykkeltrasé, men planen stiller krav om bebyggelsesplan. Hensikten med dette planarbeidet er derfor å detaljregulere området i tråd med plankravet. Planen skal bestemme utforming og bruk av friområdet. Planforslaget er basert på vinnerforslaget "Platå og tentakler", utarbeidet av Pir II Arkitektkontor AS og landskapsarkitekt SLA, i en plan- og designkonkurranse gjennomført våren 2009.

Planforslaget ble behandlet i bygningsrådet 08.12.2009 i sak 171/09, og ble lagt ut på offentlig høring. I høringsperioden har det kommet viktige innspill fra Sjøbadet og fra fylkeskommunen. Disse er behandlet og det foreligger ingen innsigelser til planen.

Visjonen er å skape en robust, urban offentlig fjordpark som gir byens befolkning mulighet for å komme ut til sjøen; et sted hvor folk kan oppleve naturkreftene i møtet mellom fjord og land og som inspirerer til aktiv bruk og opphold. Området skal samtidig gi plass for et effektivt gang- og sykkelvegtilbud. Det foreslås hensynssoner for bevaring av kulturmiljø for St. Olavs pir og moloen langs Skansenløpet.

Friområdet inngår i Nordre avlastningsveg, og skal gjennomføres som en del av hovedvegprosjektet. Delstrekningen mellom Ravnkloøpet og Skansenløpet, inkludert kjøreveg, gang- og sykkeltrasé og friområde, har en samla kostnad på ca 44 mill kr.

Planforslaget tar ikke stilling til konkret utforming av Sjøbadet, men muliggjør flere alternativer.

Planforslaget viser en spennende og god utforming av et friområde som har potensial til å bli en attraksjon for byen. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Bakgrunn

Planforslaget er innsendt 16.10.2009 av Pir II Arkitektkontor AS som forslagstiller, på vegne av tiltakshaver Statens vegvesen, Region Midt. Andre rådgivere knyttet til prosjektet som ligger til grunn for planarbeidet er landskapsarkitekt SLA, Myklebust AS for fagområdet byggeteknikk sjøfront, Sweco AS på geoteknikk og COWI AS på veg.

Oversikt berørte eiendommer

Følgende eiendommer inngår i planområdet:

- Gnr/Bnr 439/128, St. Olavs pir 2, eier: Statens vegvesen Region Midt
- Gnr/Bnr 439/128, St. Olavs pir 2, eier: Trondheimsfjorden Interkommunal havn, fester: Statens vegvesen
- Gnr/Bnr: 439/10, Vestre stasjonstomt, eier: Jernbaneverket
- Gnr/Bnr: 439/2, Vegareal eier: Trondheim kommune
- Gnr/Bnr: 439/2, Vegareal eier: Trondheim interkommunal havn
- Gnr/Bnr: 439/2, teig 1 og 4, Havne- sjøfrontareal eier: Trondheim kommune

Trondheim kommune

- Gnr/Bnr: 439/2, teig 1 og 4, Havne- sjøfrontareal eier: Trondheim Interkommunal Havn

Reguleringsplan for Nordre avlastningsveg Brattøra

Rammene for friområdet mellom Ravnkløpet og Skansenløpet er avklart gjennom gjeldende reguleringsplan r423a, vedtatt 09.09.2003. Reguleringsplanen stiller krav om bebyggelsesplan som skal avklare utforming og bruk. I henhold til nye planbestemmelser følges bebyggelsesplankravet opp med detaljert reguleringsplan. Konsekvenser av vegsystemet og friområdet er utredet tidligere. Det vises bl.a. til rapporten "Nordre avlastningsveg. Bakgrunn og konsekvensanalyser. Sammendrag" (Statens vegvesen Sør-Trøndelag og Trondheim kommune, 2000). I denne saken belyses kun forhold som følger av en mer detaljert plan for selve friområdet og gang- og sykkeltraséen.

Området er i gjeldende reguleringsplan benevnt F1. Følgende reguleringsbestemmelser er knyttet til området:

"§3.1 Friområde – park/kaipromenade, F1

Område F1 reguleres til kaipromenade/park. Gjennom området skal det føres en sammenhengende sykkeltrasé og kaipromenade. Området skal opparbeides parkmessig. Området skal legges til rette for opphold og aktivitet. Innafor friområdet kan det etableres en mindre parkeringsplass og rasteplass med avkjørsel fra Nordre avlastningsveg. Sjøbad, kafé og restaurant kan innpasses i område F1 dersom dette ikke hindrer bruken som friområde.

For friområde F1 skal det utarbeides bebyggelsesplan som avklarer bruk og utforming av området. Friområdet i sjøen skal inngå i bebyggelsesplanen. I friområdet i sjøen kan det på deler av området etableres strand og det kan fylles steinmasser for å dempe bølger som vil bryte inn over land.

I bebyggelsesplanen for F1 kan det vurderes mindre justeringer av avgrensningen mellom friområde og jernbaneareal i området ved Skansen bru mellom område J1/J2 og vegkulvert S1.

Friområde F1 og gang- og sykkeltraséen gjennom dette området skal opparbeides samtidig med Nordre avlastningsveg."

Plan- og designkonkurranse

Statens vegvesen gjennomførte våren 2009 en begrenset plan- og designkonkurranse for utforming av friområdet. Juryen for konkurransen besto av representanter fra Statens vegvesen og Trondheim kommune, samt en ekstern representant utpekt av Norske landskapsarkitekters landsforening.

Følgende tre team av landskapsarkitekter og arkitekter ble valgt ut til å delta i konkurransen etter prekvalifisering:

- Pir II Arkitektkontor AS og SLA A/S
- Bjørbekk & Lindheim AS
- JDS Architects

Forslaget "Platå og tentakler", forfattet av Pir II Arkitektkontor AS og landskapsarkitekt SLA ble utpekt som vinner av konkurransen.

Trondheim kommune

Kunngjøring om igangsatt regulering

Kunngjøring om igangsatt regulering ble trykket i Adresseavisen 26.09 og 28.09.2009. Varsel om igangsatt regulering ble sendt til berørte parter i brev datert 24.09.2009.

Offentlig ettersyn

Det vises til bygningsrådets vedtak i sak 171/09 i møte 08.12.2009.

Planbeskrivelse

Planbeskrivelsen bygger på forslagstillers innsendte planbeskrivelse.

Overordnede planer, avvik

Gjeldende reguleringsplan

Planforslaget er i all hovedsak samsvar med kart og bestemmelser i gjeldende overordnet reguleringsplan r423a vedtatt 09.09.2003. Det er et mindre avvik når det gjelder reguleringsbestemmelse § 3.1 Friområde - park/kaipromenade, F1, hvor det framgår at det innafor friområdet kan det etableres en mindre parkeringsplass og rasteplass med avkjørsel fra Nordre avlastningsveg. I planforslaget er det ikke vist noen parkeringsplasser, og det er ikke planlagt avkjørsler eller rasteplasser langs denne parsellen av Nordre Avlastningsveg. Bakgrunnen for dette er at trafikkprognoser utført i etterkant av vedtak for gjeldende plan, tilsier at det ikke kan legges inn nye avkjørsler som vil redusere kapasiteten for Nordre Avlastningsveg.

Kommunedelplan for havneområdet og Disposisjonsplan for Kanalhavna

Kommunedelplanen og Disposisjonsplanen for Kanalhavna viser en høy gangbru fra Ravnkloa over Kanalen og jernbanesporene til St. Olavs pir. Denne forbindelsen er et resultat av "Byen søker vannet"-konkurransen i 1993, og har inngått i overordna planer siden 1995. Det er ikke stilt krav om gjennomføring av denne forbindelsen, og den inngår ikke i reguleringsplanen for Nordre avlastningsveg. Brua inngår derfor heller ikke i denne detaljerte reguleringsplanen. I etterkant av "Byen søker vannet"-konkurransen er en ny tverrforbindelse knyttet til utbygging av Brattørkaia og utvikling av stasjonsområde vedtatt. Denne tverrforbindelsen over sporområdet kan i mange henseende anses å erstatte brua fra vinnerprosjektet av "Byen søker vannet" i og med at den sikrer tilgjengelighet for alle fra Midtbyen og ut til Brattøra. Ny fremtidig gangforbindelse fra Ravnkloa kan likevel bli aktuelt i framtida. Planforslaget er ikke til hinder for etablering av en høy bru, men andre mer forenklede løsninger vil også være mulig, for eksempel med en lav (vippe)bru direkte over til kaia ved Ravnkloløpet og videre gjennom Ravnkloløpet på en enkel kaikonstruksjon lik den som er etablert under Skansen jernbanebru.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Tema som er utredet som relevante for friområde Brattøra er:

- Grunnforhold
- Trafikksikkerhet
- Sikkerhet i bruk
- Kriminalitetsforebygging
- Støy
- Vær og vind

Vurderinger av temaene er beskrevet i kapitlet "virkninger av planforslaget".

Trondheim kommune

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

Området ligger på Brattøra på nordsiden av jernbaneområdet fra Skansen bru til St. Olavs pir.

Avgrensning og størrelse på planområdet

Planavgrensningen følger overordnet reguleringsplan og omfatter alle deler av overordnet plan med unntak av kjørevegen. Totalt planområde er 54.065 m².

Dagens arealbruk

Området består av gammelt jernbaneområde og ny fylling ut i sjøen. På St. Olavs pir ligger sjøbadet. Et industribygg som ikke er i bruk, fyller så godt som hele landarealet på selve piren. I tillegg har Trondheim Havn lykt og havmålestasjon ytterst på piren. Jernbaneverket har en liten grønn bod ved Skansen bru for styringskabler.

Grunnforhold

Grunnen består av sand med overgang til silt og leire i dybden. Fjellet ligger mer enn 100 meter under terreng/sjøbunn. Området består til dels av gammelt jernbaneområde og ny fylling.

Den nye fyllingen er fylt opp med masser fra Skansentunnelen, og plastring av storstein, med tunnelstein fra Steinberg-tunnelen som fylling. Det er rene masser i hovedsak bestående av siltig sand, i noen prøver er det angitt leirig, dvs. over 5% leire. Tunnelstein er grønnstein.

Forurensning i grunnen

Det foreligger rapporter som grunnlag for "Rammetillatelse for inngrep i forurensende masser og sedimenter i prosjektet E6 Nordre Avlastningsveg NAV i Trondheim" fra SFT, datert 8.11.2004 (Multiconsult rapport Nr N300036 1-4). For Brattøra er det angitt at sedimentene er noe forurenset av tungmetaller samt PAH og TBT. Krav til behandling av ulike masser og rapportering av arbeider og disponering av masser og undersøkelser er angitt i tillatelsen fra SFT. Kartlegging av forurenset grunn er igangsatt for del av planområdet som tidligere var jernbaneområde. Multiconsult AS har overvåket massene som er brukt i oppfylling av det resterende området for Brattøra innenfor reguleringsområdet.

Kulturminner i grunnen

I grunnen under nytt oppfylt terreng ligger den gamle kaifronten til jernbaneområdet. Kaifronten i grunnen har ingen klassifisering som kulturminne og er ikke vernet, men kan likevel sies å ha en viss kulturminneverdi. Den gamle kaifrontfasaden omfatter ca 750 m² av planområdet.

Offentlige ledninger

Jernbaneverkets styrekabler kommer inn i planområdet fra Skansenløpet.

Naturverdier

Planområdet omfatter strandsone mot sjø. Lengden på strandsonen utenom moloen langs Skansenløpet og St. Olavs pir er ca 600 meter. Utenom selve strandsonen, kan landområdet ikke sies å inneha viktige naturverdier fordi hele området er oppfylt areal. Det er ikke kjent at det fins spesielle naturverdier i eksisterende strandsone, som tareskog, fisk etc.

Rekreasjonsverdi

Trondheim kommune

Området ligger langs fjorden uten å være en del av et etablert friluftsområde. Med unntak av sjøbadet på St. Olavs pir har området fram til åpningen av Nordre Avlastningsveg ikke vært tilgjengelig for allmenn ferdsel. Sjøbadet er først og fremst tilrettelagt for voksne og ikke i bruk av barn og unge.

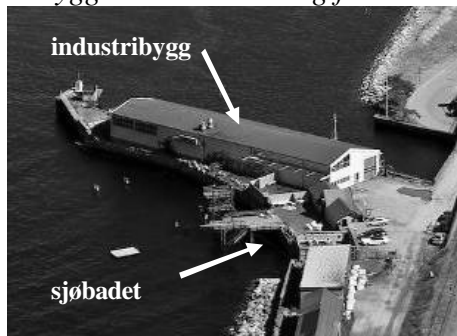
Topografi og landskap

Området er ganske flatt og ligger med høydevariasjoner mellom c+3,5 til c+5 over havet. I sjø er det varierende dybder langs land. St. Olavs pir ligger i siktaksen mellom Munkegata og Munkholmen. Det utfylte landområdet innrammes av Skansenmoloen og St. Olavs pir. Begge disse elementene har kulturell verdi.

Solforhold, vær og vind

Fremherskende vind kommer fra sørvest, med unntak av sommervinden som kommer fra øst. De kraftigste vindkastene vil komme fra sørvest til nordvest. Års-middeltemperatur er 5,1°C med 1.346,5 årlige soltimer. Vår har 492,4 soltimer / 4-6 °C. Sommer har 551,4 soltimer 14-19 °C. Høst har 104,8 soltimer / 4-6 °C. Vinter har 97,9 soltimer / -2 – 0 °C. (målt fra 1961-1990). Årlig nedbørnormal, målt i 2001, er på 982mm.

Bebyggelsens struktur og form



Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet består av sjøbadets anlegg og industribygg på St. Olavs pir. To skur sørvest for sjøbadet er i dag revet.

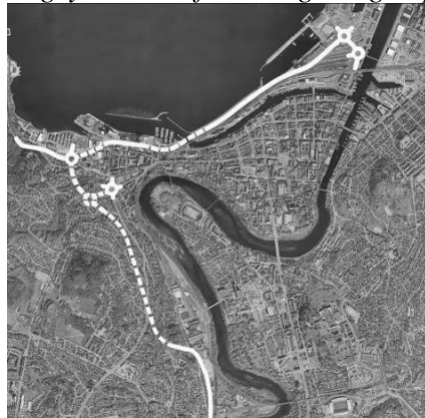
Sjøbadets anlegg består av stupetårn med kai, gjerder og en enetasjes bygning på ca 100 m².

Industribygget for Norsk Ferskfisk AS er bortregulert i gjeldende reguleringsplan og skal rives. Størrelse 906 m².

Antikvarisk verdifull bebyggelse eller anlegg

Kulturminnene i planområdet er definert på kulturminnekartet som er et temakart tilknyttet kommunedelplanen for havneområdet. Moloen langs Skansenløpet og St. Olavs pir definert som områder som har særlig kulturminneinteresse og er sårbare for inngrep.

Vegsystem, trafikkmengde og kapasitet



Planområdet er del av E6 Nordre avlastningsveg som skal danne et avlastende hovedvegnett sammen med Omkjøringsvegen, Osloveien og E6 Trondheim-Stjørdal. Nordre avlastningsveg vil bidra til å redusere trafikkbelastningen i Midtbyen.

Nordre avlastningsveg ble åpnet 27.mai i år. ÅDT på strekningen er beregnet til ca 18 000.

Gang- og sykkelssystem

Trondheim kommune

Reguleringsplanen omfatter ny gang- og sykkelveg langs fjorden. Denne er en del av en planlagt sammenhengende hovedtrasé som skal forbinde boligbydelene Byåsen/Ila med arbeidsplasser, publikumsfunksjoner og kollektivterminaler på Brattøra. Traseén skal også gi forbindelse videre østover til Nyhavna og Lade. Gang- og sykkelssystemet inngår i utbyggingen av ny E6 Nordre avlastningsveg. Det er opparbeidet sykkelveg med fortau inn mot planområdet i vest frem til Skansen jernbanebru. Over Ravnkolløpet er gang- og sykkelvegen inn mot planområdet i øst under bygging.

I gjeldende reguleringsplan forutsettes det at det etableres påhengte gangbaner på den Skansen jernbanebru som forbindelse fra Ila til gang- og sykkelvegnettet på Brattøra og videre østover. Riksantikvaren har fredet Skansen jernbanebru etter at reguleringsplanen ble vedtatt, og motsatt seg etablering av gangbanene. Samferdselsdepartementet har nå i brev av 25.06.2010 besluttet at det skal bygges ny separat gangbru parallelt med Skansen jernbanebru. Arbeidet med å regulere ny bru, vil bli satt i gang umiddelbart.

Kollektivtilbud

Nærmeste kollektivtilbud til friområdet er buss- og trikkeholdeplass i Kongens gate på Nidareid. Bussruter som har holdeplass på Nidareid/Skansen 5, 8, 10, 11, 43, 63, 71, 73, 75, 76, 81, 82, 88, 89 og 91. Fra holdeplass er det sykkelveg og fortau frem til planområdet, gangavstand 450 meter. Skansen stasjon har på- og avstigning for lokaltog med gangavstand på 300 meter. Avstander er forutsatt gangforbindelse over Skansenløpet.

Brattørkaia er under utbygging og vil få ny bussholdeplass på kaia. Fra holdeplassen er det kaipromenade og sykkelveg frem til friområdet. Gangavstand er 500 meter. Når tverrforbindelsen mellom Trondheim Sentralstasjon og Brattørkaia er etablert, vil kollektivtilbudet styrkes ytterligere. Gangavstand fra Sentralstasjonen vil bli 700 meter.

Energiforsyning

Tunnelen under Skansenløpet er utbygd med energiforsyning med høyspent og lavspent. St. Olavs pir har strømforsyning til sjøbadet og til industribygget (tidligere Norsk Ferskfisk AS).

Kapasitet for vann og avløp

Tunnelen under Skansenløpet har vannforsyning til teknisk bygg over tunnelnedløpet. Tunnelen har eget anlegg for avløp og nedgravde oljeutskiltetanker. På St. Olavs pir er det vannforsyning og avløp. Iht. opplysninger fra Trondheim bydrift og observasjon på plassen, får Sjøbadet vann fra tidligere Norsk Ferskfisk AS (lokalisert nordøst for Sjøbadet). Kloakken fra Sjøbadet er tilknyttet septiktank for Norsk Ferskfisk AS (lokalisert nordøst for Sjøbadet). Takvann og avløp fra dusj og vaskeservant går ned i grunnen.

Samråds- og medvirkningsprosess

Trondheim Kommune har bistått i planarbeidet. Det er avholdt åpent informasjonsmøte mandag 28. september, 2009. Møtet ble annonsert i Adresseavisen. Planforslaget er presentert for Ungdommens bystyre den 1. oktober 2009. Det er avholdt egne møter med Sjøbadeforeningen og Jernbaneverket. Det er i tillegg avholdt flere møter med Statens vegvesens distriktskontor. Byantikvaren ble involvert tidlig i planprosessen mht hensynssoener.

Innkommne innspill

Dato	Innspill fra samrådsmøter	Kommentarer
05.08.09	Møte med rådmannens representant for kunst i offentlig	Prosess mht kunst inkluderes ikke som

Trondheim kommune

	<u>rom</u> Friområdet bør prioriteres som et område for kunst i offentlig rom.	en del av planforslaget, men følges opp av kommunen når hovedgrep for utforming av friområdet er avklart gjennom planprosessen.
12.08.09	Innspill fra <u>byantikvaren</u> i oppstartsmøtet: Ønsker at molo langs Skansenløpet og St. Olavs pir reguleres som hensynssone for bevaring av kulturminner/kulturmiljø.	Molo langs Skansenløpet og St. Olavs pir er i planforslaget regulert som hensynssone for bevaring.
18.08.09	Befaring med <u>byantikvaren</u> på St. Olavs pir: a) Overordnet er det innvirkning på siktlinje fra Munkegata til Munkholmen og videre til Fosenfjellene som gir premisser for tillatt bebyggelse på St. Olavs pir. Planlagt bebyggelse dokumenteres. b) Pirens kanter er ulike mur og betongkonstruksjoner med ett ganske røft utseende. Dette preget bør beholdes / renoveres. Skuret for vannstandmåling tilhører Trondheim Havn og beholdes.	a) Virkning fra Munkegata er dokumentert i planforlaget. b) Fulgt opp i planens bestemmelser og løsninger
12.08.09	Innspill fra <u>barnas representant</u> i oppstartsmøtet: Det avtales av planforslaget skal presenteres i ungdommens bystyre. I fase før innsending av rammesøknad skal det arrangeres gjennomgang av løsninger der det bes om innspill fra barn mht utforming av elementer i området.	Planforslaget ble presentert for ungdommens bystyre den 1.okt. 2009
09.09.09	Møter med <u>Statens vegvesens distriktkontor</u> / Trondheim kommune v/ Stabsenheten om utforming av sykkelveg med fortau eller sykkelveg med promenade i friområdet? a) Det konkluderes med at det skal innarbeides sykkelveg med fortau av hensyn til vinterbruk. b) Vegsnittet skal ha 1,5m buffer, 3m sykkelveg og 2m fortau. c) Sykkeltrase gjennom miniskog, kan godtas uten markering i dekket.	a) Sykkelveg med fortau er innarbeidet i planforlag. b) Innarbeidet i planforlag. c) Innarbeidet i planforlag.
16.09.09	Møte /befaring med <u>Jernbaneverket</u> (JBV): a) Signalkablene til JBV kommer opp i en grønn bod på Brattøra, punktet kan ikke flyttes. Kablene kan senkes i kum. b) Sikringsgjerder langs kjøreveg skal ha 1,8m høyt gjerde med 1,4 m kjørestert rekkeverk langs vegen. Mot friområdet mellom tunnelnedløp og Skansen bru foreslås 1,8 m høyt stakittgjerde av tre maks 50mm åpning, klatresikkert. JBV ønsker forslag til godkjenning. c) På enkelte punkter kommer vegen nærmere enn 6m fra spormidt/strømførende enhet, og dette krever ekstra sikring under byggeperioden.	a) Planforslaget forutsetter at kabler legges i kum b) Sikringsgjerder planlegges iht JBV anvisinger. Utforming av gjerde av tre sendes til JBV for godkjenning når det foreligger mer detaljert utførelse. c) Kjørevegen inngår ikke i planområdet. Hensynet må ivaretas i byggeplan og gjennomføringsperioden.
30.10.09	Brev fra <u>Jernbaneverket</u> : Titaket vil medføre økt trafikk i nærheten av jernbanen. JBV har kabler i området som må påvises før gjennomføring. Planleggingen må skje i samarbeid med JBV.	Planleggingen vil skje i nært samarbeid med JBV.
18.09.09	Møte med <u>Sjøbadets</u> representanter: Det ble orientert om problemstilling knyttet til trang adkomst forbi sjøbadets bygning til St. Olavs pir og eventuelle konsekvenser for Sjøbadet Sjøbadet la fram ønsker om kjøreadkomst, parkering for besøkende og støyskjerming.	Ønske om parkering etterkommes ikke i planforslaget. Området har kun kjørbare adkomst via sykkelbane over Ravnkolløpet. Denne kjøretrafikken må begrenses til drift, vedlikehold, varelevering o.l. Det kan derfor ikke legges tilrette for parkering. Det er ikke

Trondheim kommune

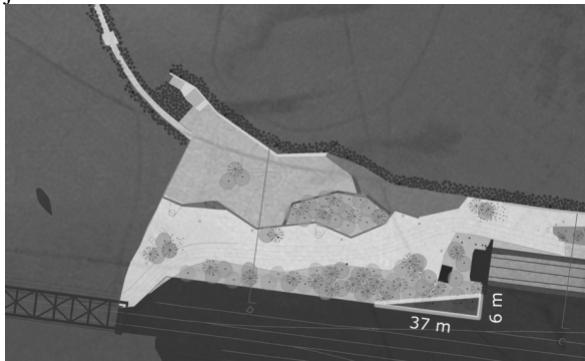
		krav til støyskjerming for dette anlegget eller øvrige deler av friområdet.
13.11.09	Møte med <u>Sjøbadets</u> representanter: Orientering om løsning lagt til grunn i reguleringsforslag, dvs justert plassering av sjøbadets bygning for å få bedre adkomst til St. Olavs pir. Sjøbadet er fortsatt opptatt av at deres område ikke eksponeres for støy fra kjørevegen. Sjøbadet er positivt innstilt til planforslaget. De ønsker imidlertid at det sikres i planen at deres område ikke reduseres vesentlig i størrelse. Sjøbadet vil vurdere mulighetene for å gå inn økonomisk for å etablere nybygg i stedet for flytting av eksisterende bygg.	SVV informerer om beregninger av støy som viser at utsiden av sjøbadet ikke blir eksponert for mer enn ca 58 dB. Områdets størrelse er sikret i bestemmelser. Spørsmålet om flytting eller nybygg må avklares i drøftinger mellom vegvesenet og Sjøbadet, og avklares senest før byggestart for friområdet.
28.09.09	Åpent informasjonsmøte Beboere i Sandgata etterlyser støyreducerende tiltak Spørsmål mht tilknytning med bru til Skansen	a) Det vises til konsekvensutredning for Nordre Avlastningsveg der det går frem at boliger i Sandgata totalt sett ikke får økt eksponering av støy. b) Det orienteres generelt om status for søknad om tillatelse til påhengte gang og sykkelbaner på den eksisterende brua. Planforslaget forutsetter at det kommer bru.
1.10.09	Informasjon til <u>ungdommens bystyre</u>	Informasjon om løsninger på et mer detaljert nivå vil bli gjennomført i forbindelse med byggeplan. Sikret i reguleringsbestemmelser.
30.10.09	Brev fra <u>Sør-Trøndelag fylkeskommune</u> Positiv til planen ut fra hensynet til allmenne friluftsinnteresser. Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner i området. Eksisterende bebyggelse bør beskrives med henblikk på eventuelle verneverdier. Bygninger som skal rives, må fotodokumenteres før riving.	Det er ikke knyttet verneverdier rundt industribygget eller sjøbadets bygning på St. Olavs pir. Begge bygningene er av nyere dato og innehar heller ingen spesielle arkitektoniske kvaliteter. Det stilles derfor ikke krav til fotodokumentasjon.

Høringsuttalelser og merknader etter offentlig ettersyn

Etter høring og offentlig ettersyn av bygningsrådets vedtak i sak 171/09 i møte 08.12.2009, er følgende uttalelser innkommet:

DATO	MERKNAD	RÅDMANNENS KOMMENTARER
03.02.2010	<u>Fylkeskommunen v/ Vegard Hagerup</u> FK ønsker at alle bygninger som skal rives/flyttes skal fotodokumenteres. Forholdet til marin arkeologi (med henvisning til Vitenskapsmuseet) må avklares. FK setter ingen vilkår for egengodkjenning så fremt planen ikke kommer i konflikt med marin arkeologi.	Dette blir ivarettatt i bestemmelsene Se kommentar under merknad fra NTNU. Se kommentar under merknad fra NTNU.
21.01.2010	<u>Fylkesmannen i Sør-Trøndelag</u> vurderer tiltaket som positivt, og har for øvrig ingen merknader.	
15.01.2010	<u>Kystverket, Midt-Norge</u> forutsetter at eiendoms- og rettighetsforhold med tilhørende ansvar/ plikter er avklart mellom Trondheim Kommune og Trondheim Havn før lokal havnemyndighet gir tillatelse til de	Dette er avklart i gjeldende reguleringsplan. Planforslaget gjelder kun en detaljering av denne.

Trondheim kommune

	regulerte tiltakene.	
08.12.2010	<u>NTNU Vitenskapsmuseet, arkeologi og kulturhistorie</u> krever marinarkeologisk befaring, fordi det antas at området fortsatt har potensial for kulturminner under vann. Dette for å avklare hvorvidt tiltak i regulering kan skade fredede el vernede kulturminner på/i sjøbunnen. Undersøkelsesplikten må være oppfylt før planen kan vedtas.	NTNU Vitenskapsmuseet har i ettertid trukket kravet om marinarkeologisk befaring, men minner om den generelle meldeplikten i kulturminneloven.
20.11.2009	<u>Sjøbadet</u> er redd NAV vil påføre området generelt og sjøbadet, støy.	Det er utarbeidet støysonekart og notat av COWI. Sjøbadet vil bli skjermet av skjerm langs kjørevegen på bro over Ravnklølopet. I tillegg vil vegger, tak og skjermer utformes som støyskjerm.
04.02.2010	<u>Sjøbadet</u> viser til gjeldende festekontrakt mellom sjøbadet og Trondheim Kommune. Festekontrakten gjelder frem til år 2043. De påpeker at størrelsen på festet område er 700m ² . I dag er inngjerdet område for sjøbadet 540m ² , men at reguleringsplanen definerer at sjøbadets avgrensede område ikke skal være større enn 500 m ² .	Reduksjonen av arealet til sjøbadet er viktig for å få akseptabel tilgjengelighet til St. Olavs pir og brukbar utnyttelse av denne som et offentlig areal. Selv om utstrekningen av sjøbadet definert med maksimalt areal i bestemmelser 500 m ² er 40m ² mindre enn dagens areal, vil arealene etter rådmannens skjønn til gjengjeld bli mer brukbare.
09.02.2010	<u>Jernbaneverket</u> ønsker at friområdet krympes litt til fordel for jernbanens behov for hensetting. Dette gjelder spor 55 som ligger langs plangrensen til F3, ved teknisk rom for tunellen. Jernbaneverket viser på vedlagt kart hvilket areal de ønsker beholdt til jernbaneformål.  Det informeres også om at omlegging av kabler i forbindelse med riving av bod for styringskabler ikke vil kunne gjennomføres før i 2011.	Jernbaneverkets ønske om å beholde areal for spor 55 tas til følge. Endringen vil ha lite å si for friområdet, da området i illustrasjonen som gikk ut til 1. gangsbehandling var avsatt til buffersone med trær.
11.03.2010	<u>Ungdommens bystyre</u> ønsket å være med i en gruppe som skal bidra til detaljutformingen av friområdet.	Møte med tre representanter fra UB ble avholdt 30.04.2010. Planene ble presentert, og det ble åpnet for spørsmål og innspill. UB mente at området ville bli attraktivt for store barn og ungdom og et område for mange aktiviteter. De hadde en del konkrete innspill, som alle er ivarettatt i det videre detaljeringsarbeidet.
08.04.2010	<u>Jens Boysen og Tove Malde</u> er bekymret for støy fra NAV til Sandgata 24, der de bor.	Støyvurderingene ble avklart i konsekvensutredningene for reguleringsplanen for Nordre avlastningsveg.

Trondheim kommune

Andre vurderinger og endringer etter offentlig ettersyn

Støy

Deler av friområdet er svært støyutsatt, da det ligger langs en hovedveg med opptil 18 000 i ÅDT. Det har i en tidlig fase vært drøftet å lage støyskjerming langs hele vegen mot friområdet, men på grunn av estetiske forhold, den følte sikkerheten av å bli sett for de som oppholder seg i friområdet og de kjørendes opplevelse av den fantastiske utsikten, er dette gått bortfra. COWI har nå utarbeidet et støysonekart og laget en utredning i forhold til støy. Beregningene viser at støynivået på store deler av friområdet sørvest for tunnelåpningen vil ligge under den anbefalte grenseverdien på $L_{pAeq} = 55$ dB. Dette er det området der det opparbeides strand, og der flest vil oppholde seg over lengre tid. Støynivået på friområdet som ligger mellom tunnelåpning og sjøbadet, samt uteområdet i tilknytning til sjøbadet, vil ligge over den anbefalte grenseverdien selv med de skjermingstiltakene som er foreslått.

Det nye friområdet ligger i et byområde og det er ikke hensiktsmessig økonomisk og/eller teknisk mulig å støyskjermes hele friområdet ned til under 55 dB. Forslagstiller og kommunen har i samarbeid forsøkt å bearbeide terrenget langs promenaden slik at det etableres flere mindre støyutsatte soner blant annet ved benker og i trappene ned mot vannet. I disse sonene vil lyden fra havet være vel så framtrædende som lyden fra trafikken, særlig ved pålandsvind.

Beplantning

Et viktig aspekt ved utformingen av friområdet, er beplantningen. Dette er viktig for å skape soner, å bryte opp de lange avstandene, samt å skjerme deler av friområdet. Området har et utfordrende klima, så det kan være vanskelig å finne passende planter som både tilfredsstiller estetiske, klimatiske og stedegne forhold. Planlagt beplantning bør unngå tilplanting med uønskede fremmede arter (fra Norsk Svarteliste 2007 og Vitenskapsmuseets rapport "Fremmede planter i Trondheim. En Utredning." av Eli Fremstad, 2008). Det legges derfor til en bestemmelse som skal ivareta naturlig vegetasjon, i tillegg til at det vil bli fulgt opp av kommunen i det videre arbeidet med godkjenning av byggeplanene.

Beskrivelse av planforslaget

Konsept for friområdet

Konseptet for utforming av området er basert på vinnerforslaget i arkitektkonkurransen; "Platå og tentakler". Visjonen er å skape en robust, urban offentlig fjordpark som gir byens befolkning mulighet for å komme ut til sjøen; et sted hvor folk kan oppleve naturkreftene i møtet mellom fjord og land og som inspirerer til aktiv bruk og opphold.

"Platået" beskriver et sammenhengende platå langs fjorden på den lange smale delen av området. Platået karakteriseres av en betongflate/-kai, avgrenset mot vegen av et plantefelt med lave murer. I kombinasjon med platået, etableres ulike former for "tentakler"; fangarmer som griper ut i området. Moloen mot sør og St. Olavs pir mot nordøst har allerede denne funksjonen. "Tentaklene" skaper spenning og variasjon og gir tilgjengelighet til vannet. De nye tentaklene er elementer som griper ut i sjøen i form av trapp som gjør det mulig å gå ut i vannet; ramper, en pir, park med skogområde og bade-/strandanlegg.

Alle konstruksjoner som stikker ut i fjorden plasseres der sjøen er grunnest.

Trondheim kommune

Området skal samtidig gi plass for et effektivt gang- og sykkelvegtilbud. Planforslaget inneholder også hensynssoner for bevaring av kulturmiljø for St. Olavs pir og moloen langs Skansenløpet og St. Olavs pir.

Planlagt arealbruk og arealstørrelser

Del område	Arealbruksformål i planen	Eksisterende Bebyggelse BRA	Ny bebyggelse BRA	Grunnareal	Øvrige størrelser
F1	Friluftsområde sjø og vassdrag med tilhørende strandsone			29.434 m ²	Samlet lengde strandlinje er 980 meter.
F2	Friområde strand			2.540 m ²	Strand 1.700 m ²
F3	Friområde skog	Teknisk rom tunell 50 m ²	Toalett 25 m ²	4.228 m ²	Betongplaten har flate 2.700 m ² .
F4	Friområde promenade / sjøfront			2.203 m ²	Platåets lengde 120 meter. Bredde platået varierer fra ca. 3- 8 meter.
F5	Friområde promenade / sjøfront med elementer ut i sjø			6.407 m ²	Platåets lengde 340 meter. Bredde platået varierer fra ca. 5- 15,5 meter.
F6	Friområde overgang platå og St. Olavs pir			647 m ²	Bredde 10,5 meter
H570.1	Friområde/ hensynssone Molo Skansenløpet			1.643 m ²	Bevares som eksisterende
H570.2	Friområde/ hensynssone St. Olavs pir	Sjøbadet 100 m ² (reguleres til riving/flytting) industribygning 906 m ² (regulert til riving)	Nybygg sjøbad 100 m ² Nybygg kafe 150m ²	2.277 m ²	
	Sykkelveg			2.211 m ²	
	Gangveg			1.147 m ²	
	Annen veggrunn			1.328 m ²	
	Friområde land			20.364 m ²	
	Friluftsområde sjø			29.015 m ²	
	Planområdet totalt			54.065 m ²	

Adkomst og tilgjengelighet

Nordre Avlastningsveg har ikke og skal heller ikke ha avkjøringer eller stoppmuligheter i traséen langs det nye friområdet og St. Olavs pir. Kjøreadkomst for vedlikeholdskjøretøyer som tillates inn i området skal skje fra nordøst via sykkelveg med fortau over Ravnkløpet. I enden av sykkelveg ved Skansen bru legges det til rette for snuplass. Syklister og fotgjengere kan komme til området fra nordøst via den nye gang- og sykkelbrua over Ravnkløpet og fra sørvest via planlagte ny(e) gang-/sykkelbru(er) ved Skansen jernbanebru.

Planlagt antall parkeringsplasser for sykler

Friområdet vil kun ha nyttetraffikk og det planlegges derfor ingen parkeringsplasser for bil. Området vil ha god tilgjengelighet for sykler og det planlegges 4-6 soner for parkering av sykler fordelt i området. Det er ingen definerte krav for omfang av sykkelparkering i friområder. Illustrasjonsplanen viser at det i hver av sonene kan etableres mellom 10 og 25 stang eller stolpestativ, til sammen 75-105 stativ som gir minst det dobbelte antall sykkelparkeringsplasser.

Trondheim kommune

Utforming og lokalisering av sykkelparkering

Soner etableres på en slik måte at parkeringsfeltene ikke okkuperer ett område, men utformes slik at de kan tas i bruk til andre formål når det ikke er parkert sykler. Det legges opp til effektive parkeringsløsninger med stolper som stativ, og utforming slik at det ikke oppstår bakevjer som samler søppel.

Retningslinjer for drift og skjøtsel

Ved planlegging og prosjektering legges det vekt på bruk av bestandige materialer, som tåler det værharde klimaet i alle årstider og at anlegget skal kunne vedlikeholdes innenfor et nøkternt kommunalt budsjett. Det skal velges hardfør, robust og naturlig beplantning som er kjent fra kystnære områder. Trærne vokser naturlig og uten beskjæring og vannes så ofte som det er nødvendig for vekst og etablering på grostedet. Søppelkonteinere tømmes etter anslått behov, med differensiert frekvens i ulike årstider. Betongflater kostes etter behov. Flo og fjæreområdet høytrykkspyles når det gror med alger, behov anslås til 2 ganger per år. Kun sykkelveg med fortau skal ryddes for snø.

Avfallsløsning

Det legges til rette for avfallsløsning med nedgravd konteiner strategisk plassert i begge ender av friområdet. Nedgravd konteiner anses å kunne ivareta stor variasjon i omfang søppel/behov for kapasitet i perioder. Kjøretøy som skal håndtere nedgravd konteiner, har lengde 12 meter og trenger 3,5 meter bredde på adkomstveg. Dette er det avsatt plass til i planen.

Energiløsning, el.

Trekkørtrasé skal fortrinnsvis legges i rabatt (bredde 1,5 meter) mellom kjøreveg og sykkelveg. Strømtilførsel for friområde skal ha egen trase skilt fra strømtilførsel for veg.

Signalkabler for Jernbaneverket

Signalkabler for jernbanen kommer opp i en grønn bu ved Skansen bru. Kablene kan ikke flyttes, men kan senkes i kum med tilgang til kabler fra dekket over.

Avvanning

På plataet foregår avvanning direkte til havet. Og der det er mulig søkes nedsivningsegnete materialer, f.eks. steinbelegg med store mellomrom, småstein, og plantefelt. Overflatevann fra kjøreveg og sykkelveg med fortau føres til ledningssystem og videre ut i sjøen.

Skilting

Skilting søkes integrert i den øvrige designen ved preging av betongflater og murer.

Det er ingen intensjon om å etablere informasjonstavler i området, men pilskilt fra Statens vegvesen benyttes hvis det blir nødvendig med informasjon ut over preging av ulike flater.

Belysning

Kjøreveg, sykkelveg med fortau belyses av vegbelysningen. Det planlegges belysning fra master med spotarmaturer i parken med sykkelveg mot vest. Solcelle uplights benyttes som effektbelysning i flater. Elementer ut i sjø, trapp, pir og flo og fjæreområde belyses spesielt, mens selve plataet opplyses indirekte fra generell vegbelysning.

Materialer

Trondheim kommune

Der det legges vekt på å bearbeide materialer og gjøre tilgjengelig de naturelementer som allerede fins i området til et friområde med urbant preg. Med utgangspunkt i stedets materialer; betong, naturstein og tre, skapes nye rom på friområdet med disse værbestandige materialene. Betongen brukes på platået som promenadens guly, og til lave terrengvegger. Tre benyttes som sitteplasser på og ved de lave veggene. Steinene fra den gamle steinmuren i grensen for tidligere oppfylling av jernbaneområdet, som til sammen utgjør 750 m² mur, skal gjenbrukes. Den grønne steinen som er tilført området (steinmasser fra tunnelbygging) benyttes som overflatebelegg i forskjellige kombinasjoner. Det etableres en kunstig sandstrand mot moloen ved Skansen. Stranda skjermes for utvasking av en ny steinmolo.

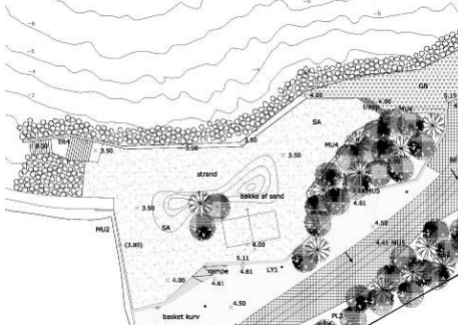
Beskrivelse av hvert felt i friområdet

Beskrivelsen under tar utgangspunkt i illustrasjonsplanen datert "maj 2010" som er retningsgivende for detaljutføringen, jf bestemmelsene § 3.

Felt 1 - Friluftsområde i sjø

Avgrensning i sjø er en videreføring fra gjeldende regulering r432a.

Felt 2 – Friområde strand



Funksjoner: Feltet tilrettelegges for bading og opphold på strand. Det etableres utstyr for strandvolleyball. Det blir mulig å gå fra stranden og opp på Skansenmoloen.

Overflater: Ny molo/plastring for strand etableres for å sikre stranden mot sjøen. Det tilføres sand beregnet for denne type bruk.

Felt 3 – Friområde skog



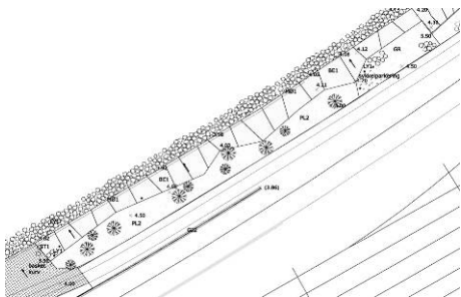
Funksjoner: "Fjordparken" som grenser til stranden blir et område med en skog med varierte typer trebeplantning, små pikniksteder, grillplasser, mulighet for ulike ballspill, og med avfasede betongkanter tilpasset skating. Sykkelvegen blir integrert i parken. Overgang mellom ulike overflatematerialer formes som kanter som kan sittes og ligges på. Eksisterende teknisk rom for Skansentunnelen skjermes visuelt av parkens elementer. Området inneholder et offentlig toalett, enkel dusjmulighet og nedgravd konteiner for avfall.

Overflater: Deler av området får en kjøresterk betongplate der det vil være gjennomfartstrafikk av gående og syklende, intern trafikk, piknikbord, streetbasket samt nyttetraffic.

Sykkelparkering: 60-80 sykkelparkeringsplasser.

Felt 4 – Friområde platå

Trondheim kommune

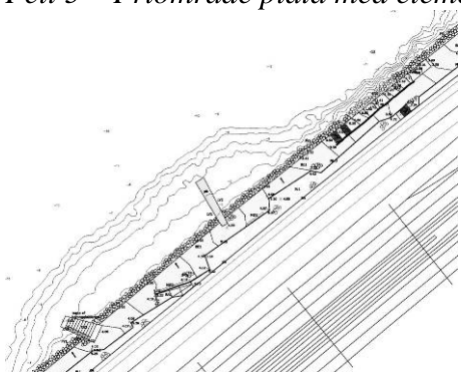


Funksjoner: Området består av en promenade langs sjøfronten og opparbeidede sittearealer i tillegg til de generelle kantene. Langs hele promenaden i felt 4 og 5 vil det med 2-300 meters mellomrom bli etablert benker med ryggstøtte og armlener i tillegg til de mer uformelle hvilepunktene. Promenaden vil også ha en ledelinje for synshemmede uten hindringer langssetter vegetasjonskanten. Ved tunnelåpning og fram til vegen i plan med sykkelveg, etableres støyskjerm.

Overflater: Overflatene varierer mellom betongdekke, plantebed og areal med grønnstein.

Sykkelparkering: 30-40 sykkelparkeringsplasser.

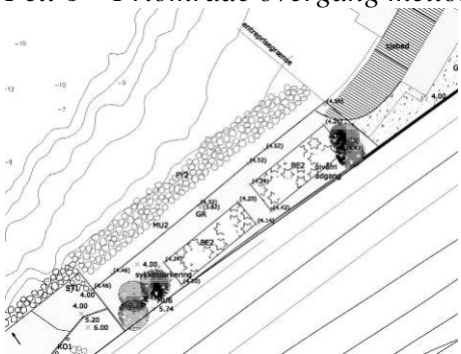
Felt 5 – Friområde platå med elementer ut i sjø



Funksjoner: Området består hovedsaklig av promenade langs sjøfronten. Fra platået etableres en bred trapp ned i sjøen, en pir med utsikts- og fiskemuligheter og et flo- og fjærebasseng der veggen i bassenget er den gamle bevarte murfronten. Bunnen i bassenget plasseres på c+0,5 som er eksisterende sjøbunn. Bassenget har nedgang fra to sider, hvorav den ene er en rampe.

Overflater: Promenaden utformes som en betongplate med varierende høyder fra kote +3,5 til +4,5. Mellom promenade og sykkelveg med fortau etableres en sone med lav vegetasjon med åpninger som gir direkte tilgjengelighet fra sykkelveg med fortau.

Felt 6 – Friområde overgang mellom platå og St. Olavs pir



Funksjoner: Feltet inneholder 2 eksisterende betongplater fra bygg som er revet. Disse dekkene behandles kunstnerisk og tilrettelegges for fleksibel bruk.

Overflater: Rundt betongplatene legges mindre fraksjoner av grønnsteinen som er benyttet i eksisterende plastringfront.

Sykkelparkering: 30-40 sykkelparkeringsplasser.

Felt H190_1- Hensynssone, sikringssone over tunnel Skansenløpet

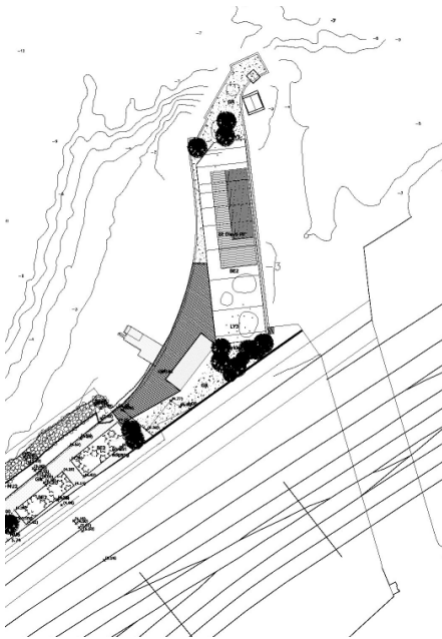
Sikringssonen er en videreføring fra gjeldende regulering r432a.

Felt H570_1 – Hensynssone, molo langs Skansenløpet

Moloen beholdes og bevares i sin nåværende form, men vil gjøres mer tilgjengelig for publikum.

Felt H570_2 – Hensynssone St. Olavs pir

Trondheim kommune



Funksjoner: Det gamle sjøbadet med stupetårn opprettholdes, men det legges til rette for en arkitektonisk oppgradering av Sjøbadet. Industribygningen på piren fjernes. Det legges til rette for café e.l. med begrenset størrelse på piren - funksjoner som er forenlig og/eller styrker områdets hovedfunksjon som offentlig friområde. Ny bebyggelse må plasseres slik at det blir best mulig visuell og fysisk tilgjengelighet helt ut til nordenden av piren. Det vil stilles krav til arkitektonisk kvalitet for eventuell ny bebyggelse på grunn av dets synlige beliggenhet. Siktlinjen fra Munkegata til Munkholmen gir premisser for høyden. Se "Virkinger av planforslaget". Skuret for vannstandmåling tilhører Trondheim Havn og beholdes.

Sjøbadet og adkomst til piren: NAV med ny bru over Ravnkløløpet er vesentlig bredere enn den forrige brua. Sjøbadet må derfor flyttes for å få tilstrekkelig bredde på adkomst til St. Olavs pier.

Overflater: Betongdekket fra industribygget som rives beholdes. Rundt betongplaten etableres ny fast overflate av stein.

Vegetasjon: Området beplantes med trær i hovedsak nær ny bru over Ravnkløløpet.

Sykkelparkering: 30-50 sykkelparkeringsplasser.

Sykkelveg med fortau

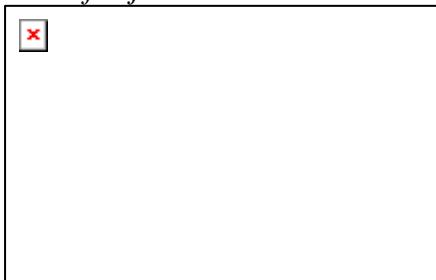
Gang- og sykkelvegen er del av en planlagt sammenhengende hovedsykkelrute mellom øst og vest i Trondheim. Sykkelvegen er 3 meter bred og ligger nærmest kjøreveg. Fortauet er 2 meter bredt og ligger nærmest friområdet.

Sykkelveg med fortau dimensjoneres for vedlikeholdskjøretøyer for brøyting, kjøretøy som skal håndtere avfall og offentlig toalett. Felles lysmaster for bilveg og sykkelveg med fortau plasseres i buffersone mellom kjøreveg og sykkelveg. Det benyttes samme armatur, mastetype og farge som øvrige deler av Nordre avlastningsveg på Brattøra, dvs. grønnfarget Københavnerarmatur.

Annen veggrunn

Annen veggrunn inneholder buffer med bredde 1,5 meter mellom kjøreveg og sykkelveg. I denne buffersonen er det kabelføringer og plassert lysmaster for kjøreveg og sykkelveg med fortau. Overflaten på buffer skal være av stein og dempe virkning av sykkel- og kjørevegens asfaltflater.

Trasé for jernbane



Et lite, trekantet område på 37 x 6 meter reguleres til trasé for jernbane for å bedre fleksibiliteten til Jernbaneverket. Dette er ikke vist på vedlagte illustrasjonsplan, men plankartet er rettet opp.

Trondheim kommune

Krav om rekkefølge for gjennomføring av tiltak innenfor planområdet

Opparbeidelse av regulerte endringer av sjøbadets anlegg skal ferdigstilles samtidig med det øvrige friområdet.

Krav om tiltak i grunnen

Krav om tiltak i grunnen er angitt fra SFT i gjeldende "Rammetillatelse for inngrep i forurensende masser og sedimenter i prosjektet E6 Nordre Avlastningsveg NAV i Trondheim" datert 8.11.2004. Tillatelsen gjelder hele Nordre Avlastningsveg fra Ilsvika i vest til Nyhavna i øst. Rammetillatelsen krever årlig rapportering til SFT, med kopi til Fylkesmannen og Trondheim Kommune. På bakgrunn av at denne tillatelsen foreligger, stilles det ikke vilkår i planbestemmelsene knyttet til håndtering av forurensinger i grunnen.

Krav til anleggsfasen

For anleggsarbeid nært jernbaneanlegget, vil Jernbaneanleggets regelverk og forskrifter være gjeldende. Anleggsgjerde kan etableres med minimum 2,5 meter avstand til nærmeste spor. Der anleggsarbeid kommer nærmere enn 6 meter fra spormidt/strømførende enhet, kreves ekstra sikring under byggeperioden. I møte med Jernbaneanlegget den 16.9.2009 er det oppgitt følgende krav til sikring: På dagtid er det kun mulig med utkobling av strøm mellom 10.00 – 13.30. Alternativer til utkobling er: Sikkerhetsmann og restriksjoner på plassering av utstyr, og rekkevidde av utstyr, eller at området sikres med høyt tett gjerde. Planbestemmelsene stiller krav om at anleggsplanen skal godkjennes av Jernbaneanlegget.

Planlagt gjennomføring

Kjørevegen ble åpnet for trafikk 27.05.2010, mens friområdet og gang- og sykkelvegen gjennomføres som siste etappe i utbyggingen. Det tas sikte på byggestart for selve friområdet rett over sommeren 2010. Etablering av et nybygg på St. Olavs pir for kafé eller lignende gjennomføres ikke nå.

Virkninger av planforslaget

Stedets karakter, estetikk og arkitektonisk kvalitet

Det er gjort utredninger av følgende tema:

- Virkningene av eventuell ny bebyggelse på St. Olavs med hensyn til synlighet fra Munkegata.
- De visuelle virkningene av sikkerhetsgjerde mellom friområde og jernbane
- Alternativ utforming/plassering av bebyggelsen for Sjøbadet i forhold til estetiske og funksjonelle kvaliteter til St. Olavs pir.

Siktlinje fra Munkegata til Munkholmen

Ytterste del av St Olavs pir ligger i siktlinjen mellom Munkegata og Munkholmen med Fosenfjellene og Munken i bakgrunnen.

Eksisterende industribygg har mønehøyde kote +11,4 og gesimshøyde kote +8,9. Betonggulvet i bygningen ligger på c +4,2 meter. Høyde fra betonggulv opp til gesims er 4,7meter. Reguleringsforslaget tillater ny bebyggelse med maks høyde kote +7,8meter, som tilsier en byggehøyde på 3,6 meter. Virkning av foreslått nybygg er dokumentert på bilde tatt ved bankbygningen på hjørnet Munkegata/Torget.

Trondheim kommune



Eksisterende situasjon påført høyde på eksisterende industribygg og jernbanebru over Ravnkløløpet.

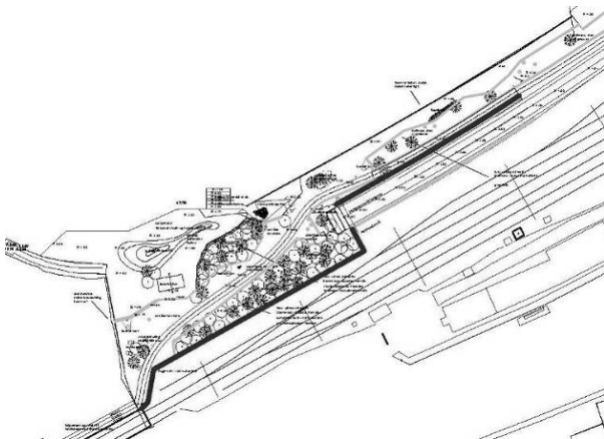


Ny situasjon, når industribygget er revet, rekkverk for ny bru over Ravnkløløpet etablert og med tillatt ny bebyggelse på St. Olavs pir.

Konklusjon: Foreslått tillatt bebyggelse i planforslag vil ikke forringe siktlinjen mellom Munkegata og Munkholmen. Møne- og gesimshøyde tillatt for ny bebyggelse ligger 0,7 meter lavere enn rekkverk bru over Ravnkløløpet og vil ikke være synlig fra viste standpunkt i Munkegata.

Visuelle konsekvenser av sikringsgjerde mellom jernbaneområde og friområde

Mellom kjøreveg og jernbaneområde er det etablert et standard sikringsgjerde, flettverksgjerde av galvanisert stål med høyde 1,8 meter, maskevidde 50 mm, med samme utførelse som videre langs Nordre avlastningsveg over Brattøra. Mellom skogen og jernbaneområdet etableres et mer artikulert og tettere gjerde. Gjerdet skal hindre adgang til sporområdet og samtidig gi le og avskjerming for friområdet.



Spilegjerde av tre plasseres som vist med tykk linje på illustrasjonen. Det er tenkt utført med vertikale trespiler som er ubehandlet og som gråner naturlig. Gjerdet skal oppfylle Jernbaneverkets krav til høyde 1,8 meter og åpninger maks 50 mm.

Illustrasjoner under viser eksisterende situasjon og virkning av å etablere sikringsgjerde av tre sett fra Sandgata.

Trondheim kommune

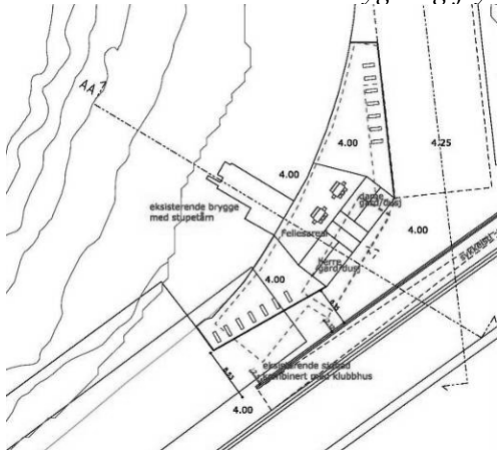


Konklusjon: Virkningen av å benytte tregjerde i stedet for flettverksgjerde som skjerming mellom friområde og jernbaneområdet vil ikke fremstå som en uheldig visuell barriere sett fra Sandgataområdet.

Adkomst til St. Olavs pir, konsekvenser for Sjøbadet

Gjeldende reguleringsplan viser at Sjøbadet skal stå. Dette medfører imidlertid en svært smal adkomst til St. Olavs pir. Gjerdet vil ligge 2 meter og sjøbadets bygning vil ligge 2,5 meter fra opphøyet sykkelveg. Eksisterende område for sjøbadet har størrelse 540 m² fordelt på bygning 98 m² og inngjerdet uteareal 442 m². Det er utredet 2 alternative løsninger for å forbedre kontakt og tilgjengelighet til St. Olavs pir.

Alternativ 1- eksisterende bygning flyttes:



Eksisterende bygning flyttes. Stiplet linje viser eksisterende plassering.

Konsekvenser for sjøbadet:

Ingen endring for sjøbadets bygning eller innganger. Badets utearealer er redusert med 35 m².

Konsekvenser for kontakt og tilgjengelighet til St. Olavs pir:

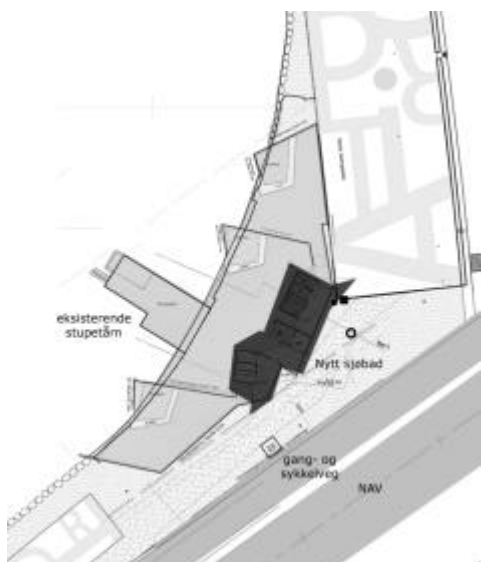
Den smaleste passasjen mellom sjøbadets gjerde og gang-/sykkelbru økes fra 2 til 6,1 meter. Den avfasede formen på gjerde gir en åpnere løsning inn til St. Olavs pir. Kjørbar adkomst får en god løsning.

Konsekvenser for friområdet:

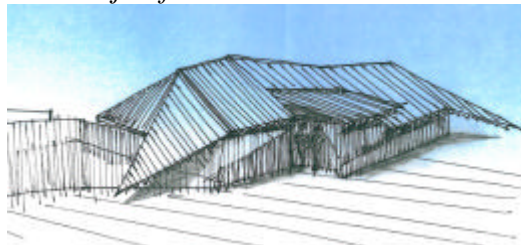
Alternativet innehar ikke den samme estetiske kvalitet som resten av friområdet.

Alternativ 2- nytt sjøbad:

Trondheim kommune



Illustrasjon fra Pir II arkitekter



Ny bygning med samme fasiliteter og rom som eksisterende løsning.

Konsekvenser for sjøbadet:

Bedret og mer tydelig inngang. Badets inne- og utearealer endrer form. Arealet blir noe redusert, men blir bedre, mer effektivt utnyttet og mer brukbart. I tillegg vil badet få en arkitektonisk merverdi.

Konsekvenser for kontakt og tilgjengelighet til St. Olavs pir:

Den smaleste passasjen mellom sjøbadets gjerde og gang- og sykkelbru økes fra 2 til 6 meter. Den kompakte formen gir en åpnere situasjon inn mot St. Olavs pir. Kjørbar adkomst får en god løsning.

Konsekvenser for friområdet:

Alternativet vil komplettere friområdet estetisk og vil kunne bli en attraksjon i seg selv.

Konklusjon: Alternativ 1 og alternativ 2 kommer likt ut når det gjelder åpning og kontakt til St. Olavs pir.

Alternativ 2, med nytt sjøbad, tilpasser seg den estetiske oppgraderingen av området forøvrig. Derfor er alternativet klart å foretrekke hvis det viser seg økonomisk gjennomførbart. Alternativet innebærer en merkostnad på rundt én million sammenlignet med alternativ 1. Sjøbadeforeningen har vært med i utarbeidelsen av alternativ 2, men har ikke ressurser selv til å finansiere denne oppgraderingen. Planforslaget åpner både for alternativ 1 og 2. Det legges inn minimumsavstand mellom bebyggelse og gangveg i reguleringsbestemmelsen. Alternativ 2 er lagt inn i illustrasjonsplanen.

Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget inkluderer 2 hensynssoner for bevaring; moloen langs Skansenløpet, felt H570_1, og St. Olavs pir, felt H570_2. Hensynssoner sikrer at moloen og piren bevares. Eksisterende bebyggelse på St. Olavs pir omfatter industribygget og sjøbadets bygning. Disse er av nyere dato og anses ikke å inneha kulturhistorisk eller spesielle arkitektoniske eller visuelle kvaliteter. Bygningene omfattes derfor ikke av vernebestemmelsene.

Naturmangfold

Planforslaget gjør sjø- og strandressursen tilgjengelig for byens befolkning. Det innføres naturlig vegetasjon langs hele strekningen som en buffer mellom sjøfronten og kjørevegen. I tillegg innføres en "miniskog", over tunnel under Skansenløpet. Beplantningen skal tilpasses retningslinjer fra Norsk Astma og Allergiforbunds mht tilgjengelighet for personer med ulike allergier. Dette er sikret i bestemmelsene, § 3.

Grunnforhold

Trondheim kommune

I forkant av oppfyllingen ble det foretatt grunnundersøkelser, rapport Ud359B-04. Det er foretatt vurderinger som tilsier at det er trygt å fylle ut ytterligere i de grunne delene av området. Disse er i vestenden på utsiden av moloen ved Skansenløpet, hvor det planlegges sandstrand, og midt på området, hvor det planlegges konstruksjoner ut i sjøen.

Rasfare

De geotekniske forhold for Friområdet Brattøra er behandlet i flere rapporter og notat. De viktigste er:

- Delprosjekter i Nordtangenten, geoteknisk gjennomførbarhet. O.8400 av 28.05.1991 Kummeneje AS.
- E6 Nordre Avlastningsveg, revidert datarapport, Ud 359B av 15.12.2004 Statens vegvesen Sør Trøndelag.
- Nordre avlastningsveg. Geoteknisk notat 08 m/appendix, Oppdrag 6040170A av 10.05.2005, Rambøll AS
- Nordre avlastningsveg. Geoteknisk notat 09 av 25.01.2006, Rambøll AS
- Nordre Avlastningsveg. Geoteknisk notat av 13.02.2006, NGI
- Nordre Avlastningsveg. Geoteknisk notat 10 av 27.02.2006, Rambøll AS
- Nordre avlastningsveg. Geoteknisk notat av 03.05.2006, SWECO AS

Dokumentene beskriver grunnforholdene og alle sider ved gjennomføringen på en grundig måte, og med gjennomført tredjepartskontroll. Det gikk et skred (flyteskred) i dette området i 1888. Risikoen for nye skred som følge av utfylling for vegtraséen er vurdert, bl.a. av professor Nilmar Janbu ved NTNU, i geoteknisk rapport fra 1991. I rapporten er det oppgitt at det ikke er noen spesiell rasrisiko i området dersom anbefalte prosedyrer følges.

Trafikksikkerhet

I planområdet er kjøreveg skilt fra gang- og sykkeltrafikk med en 1,5 meter bred rabatt. Kjørevegen over planområdet har ingen avkjøringer. Det er ingen målpunkter for gang- og sykkeltrafikken på motsatt side av kjørevegen (inngjerdet jernbaneareal), og det skal ikke være noen overganger for gående eller syklende. Det bygges en ensidig sykkelveg med fortau langs kjørevegen. Risiko forbundet med kryssing av vegbane, eller at kjørende svinger inn over sykkelveg og fortau, er dermed vurdert til ikke å være tilstede i planområdet. Løsningene er drøftet med Statens vegvesens trafikksikkerhetsseksjon for å sikre en trygg gang- og sykkelvegsløsning som følger kravene i Sykkelhåndboka. Kjørevegen har planlagt fartsgrense på 60 km/t forbi planområdet. For å oppnå god trygghetsfølelse for gående og syklende, ligger sykkelvegen på nivå med kjørevegen. Helt øst i planområdet ved brua over Ravnkløpet ligger sykkelvegen lavere enn kjørevegen. Her skal det bygges en mur med rekkverk frem til sykkelvegen er på nivå med kjørevegen, for å ivareta sikkerheten både for kjørende, gående og syklende.



Sikkerhet i bruk

Planområdet har stor utstrekning, har nivåforskjeller og er i stor grad knyttet til sjøen. Det vil være risiko for fall i sjø. Nivåforskjellene på land er forholdsvis små og er mindre risikobelagt. For å minske risiko forbundet med nivåforskjeller, spesielt for svaksynte blir det viktig å utforme gode ledelinjer gjennom området. Den største risikoen for fall i sjø er fra piren som bygges ut i sjøen. For å minske risikoen skal det monteres rekkverk langs piren, og det bør i tillegg vurderes å montere en leder eller stige for å komme seg

Trondheim kommune

opp fra vannet. Generelt bør det flere steder langs promenaden settes opp livbøyer. Da dette er et friområde nær sjø på lik linje med andre kaiområder, legges det ikke opp til sikring med rekkverk langs promenaden. Det kan enkelte steder langs promenaden vurderes å bygge en oppkant som et hinder for å minske risikoen. Andre tiltak for å øke sikkerheten i området er god belysning av området og godt innsyn fra kjørevegen som går forbi. Friområdet skal sikres mot jernbaneanrådet. Mellom kjørevege og jernbaneanråde etableres standard gjerde etter samme prinsipp og utførelse som videre langs Brattøra, det vil si flettverksgjerde av galvanisert stål, høyde 1,8 meter, og maskevidde 50 mm. I en kort del, lengde ca 4 meter, nært spenningsførende del, benyttes maskevidde 12 mm. Mellom skogen i sørvest og jernbaneanrådet etableres et mer artikulert gjerde som består av vertikale trespiler. Det er en fordel for sikkerheten å benytte tre som materiale da dette ikke leder strøm. Det ligger et elektrifisert spor (høyspent) langs gjerdet.

Kriminalitetsforebygging

Planområdet ligger et stykke unna bebyggelse og det er viktig for trygghetsfølelsen at folk som beveger seg på området føler at de kan bli sett. En viktig faktor her er innsyn til området fra kjørevegen. Andre tiltak for å forebygge kriminalitet er god belysning av området. Felt F3 og F2 i planområdet, parken og stranda har ikke direkte innsyn fra veien. Det er her særlig viktig med god belysning for gående og syklende. Det kan vurderes å sette opp overvåkningskamera på strategiske plasser, som for eksempel på hjørnet av teknisk rom. I og med at området ligger litt avsides til, vurderes det slik at det ikke er sannsynlig at det blir et tilholdssted for kriminelle gjenger.

Støy

I følge Vegdirektoratet og kravene i Støyretningslinjen T-1442 er det ikke et krav at friområder skal støyskjermes. Anbefalte grenseverdier gjelder kun for bygninger med støyfølsom bruk (bolig, skole, barnehage, helseinstitusjoner, fritidsbolig, kirke). I Veileder til støyretningslinjen, TA-2115, er det gitt anbefalte støygrenser (L_{pAeq}) for ulike typer friområder i forbindelse med etablering av nye støykilder som berører stille områder:

Byparker og andre tilrettelagte friområder, båtutfartssoner og kulturmiljøer: 50-55dB

Turveidrag, grønnstruktur i tettsted, kirkegård/gravplass: 45-50dB

Nærfriluftsområder, bymarker, friluftssoner ved sjø og vassdrag: 35-40dB

TA-2115 sier følgende om de anbefalte støygrensene som gjelder friområder og etablering av nye støykilder som berører stille områder:

”Støygrenser må i det enkelte tilfelle veies mot blant annet området verdi, bruk, kostnader ved avbøtende tiltak og den samfunnsverdi planlagt støykilde vil representere. Helst bør området på forhånd være verdivurdert og behandlet/avmerket i overordnet plan jf. kapittel 3.6.3 og 3.6.4. Hvilke grenser som skal legges til grunn for et område, må være gjenstand for en konkret vurdering i den enkelte sak.”

Friområdet ligger i et område av byen hvor retningsgivende støygrenser allerede er overskredet som følge av nærheten til jernbanen. Friområdet er planlagt samtidig og som en del av vegprosjektet Nordre avlastningsveg og er ikke planlagt som et stille rekreasjonsområde, men skal gi tilgjengelighet og gode oppholds- og aktivitetskvaliteter i strandsonen. Opplevelsen av trafikkstøyen i friområdet vil dempes noe av vind. Kaipromenaden ligger nedsenket i forhold til kjørebanelen på store deler av strekningen. I tillegg etableres lave murer og terreng med vegetasjon mellom veganlegget og promenaden. Dette antas å gi en gunstig effekt for støyforholdene langs sjøen. Det største og mest attraktive friområdet mot sørvest vil ha lite støy fra biltrafikken.

Trondheim kommune

Støybergninger viser at deler av utearealet til Sjøbadet vil være noe over det anbefalte støynivået på 55 dB selv om det bygges støyskjerm. Opplevelsen av trafikkstøyen vil også her dempes noe av vind.

Konklusjon: Det er ikke krav til støyskjerming av friområdet. Det nye friområdet ligger i et byområde og det er ikke hensiktsmessig økonomisk og/eller teknisk mulig å støyskjerm hele området ned til under 55 dB. Av hensyn til trygghet, jf kapitlet over, og siktakser mellom Midtbyen og fjorden, er det ikke ønskelig å etablere en sammenhengende støyskjerm langs kjørevegen. Det vil heller ikke være økonomisk eller teknisk mulig å støyskjerm Sjøbadet ytterligere, men i likhet med resten av friområdet vurderes det at støyforholdene vil være akseptable.

Vær og vind

Rapporten "Nordre Avlastningsveg - Konsekvenser av vær og vindforhold for trasé over Brattøra", datert 17.04.2000, utarbeidet av Myklebust AS med bistand fra SINTEF Bygg og miljøteknikk, Kyst og havteknikk fulgte gjeldende regulering. Rapporten konkluderer med at det er lite sannsynlig at personer blir skylt på sjøen fordi bølger vil virke innover. De kraftigste vindkastene vil komme fra sørvest til nordvest. Den største risiko for trafikanter vil være enkeltbølger som slår over og fører vannmasser opp på vegbanen. Ved midlere spring høyvann (+1.93m THV) som opptrer noen ganger pr år vil høyeste enkeltbølge for 5-årsbølgen ($H_s=1,8m$) skylle over.

I vær-situasjoner der denne risikoen er til stede vil det være aktuelt og mulig for Statens Vegvesen å stenge både kjøre-, gang- og sykkelveg inkludert friområde for all trafikk og ferdsel.

Flomfare, herunder risiko ved havstigning

Det vises til en tidligere rapport "Nordre Avlastningsveg - Konsekvenser av vær og vindforhold for trase over Brattøra", utarbeidet av Myklebust AS med bistand fra SINTEF Bygg og miljøteknikk, Kyst og havteknikk, datert 17.april 2000, lagt til grunn for gjeldende reguleringsplan. Konklusjonen mht uønskede hendelser mht friområdet er i rapporten vurdert og oppsummert slik:

"Det er lite sannsynlig at personer blir skylt på sjøen fordi bølger vil virke innover. De kraftigste vindkastene vil komme fra sørvest til nordvest. Den største risiko for trafikanter vil være enkeltbølger som slår over og fører vannmasser opp på vegbanen. Ved midlere spring høyvann (+1.93m THV) som opptrer noen ganger pr år vil høyeste enkeltbølge for 5-årsbølgen ($H_s=1,8m$) skylle over."

Foreliggende prognoser for havstigning og landheving for Trondheim er oppgitt med følgende verdier for havstigning: År 2050: 7 cm havstigning (usikkerhet - 8 cm, + 14 cm). År 2100: 42 cm havstigning (usikkerhet - 20 cm, + 35 cm). Inkludert usikkerheten kan vi ende opp med + 77cm. Landhevingen begrenser vannstandsøkningen i Midt-Norge, og ligger derfor lavere enn den beregnede vannstandsøkningen generelt i havet utenfor Norge som er på 31 cm frem til 2050 og 90 cm frem til 2100.

Konklusjon: Den forventede vannstandsøkningen er ikke så stor at den vil få konsekvenser for planforslaget.

Barn og unges oppvekstvilkår og befolkningens helse og tilgjengelighet til uteområder

Planforslaget vil tilføre byen et nytt friområde med andre tilbud enn det som finnes fra før. Trondheim Kommune har satt som målsetting at dette friområdet skal være tilrettelagt for alle, men spesielt med tanke på ungdom. Planområdet har ikke funksjon som nærmiljøanlegg eller erstatningsareal for utbyggingsområder.

Trondheim kommune

Kostnader

Samla kostnader for etablering av kjørevegen på denne delstrekningen og opparbeiding av friområde og gang- og sykkeltrasé som vist i planen, med unntak av et kafébygg på St. Olavs pir, er beregnet til ca 44 mill kr. Dette inkluderer flytting av Sjøbadet, men ikke den arkitektonisk oppgradering som er beskrevet som alternativ 2.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er forutsatt at friområdet opparbeides av Statens vegvesen/Nordre avlastningsveg. Etter opparbeidelse og 3 års etableringsskjødsel som utføres av Statens vegvesen, skal friområdet overtas av Trondheim kommune. Kommunen får ansvar for fremtidig vedlikehold og skjøtsel, og økte drifts- og vedlikeholdskostnader anslått av stabsenhet for byutvikling til ca. kr. 400 000 pr. år. Statens vegvesen region midt skal bygge, drifte og eie arealer definert som samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur innenfor planområdet.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Generelt

Planforslaget og plan- og designkonkurransen som ligger til grunn for dette, er gjennomført i samarbeid med kommunen. Løsningen fra vinnerforslaget karakteriseres av et spennende formspråk, og har et klart og godt grep for den vanskeligste delen; den lange smale strekningen i midten. Strekningen er tilført interessante elementer som basseng, trapp ned til vannet og en pir. Elementene utnytter spenningen i møtet mellom land og vann, og gir attraktive målpunkter også på denne smale stripa. I hver ende av strekningen legges det til rette for mer romslige og grønne soner. En ny vestvendt strand i sørvestre ende er et svært viktig element i planen. St. Olavs pir i den andre enden vil også kunne fungere som en attraktiv solnedgangsplass med mulighet for etablering av kafé el.l.. Planforslaget viser en effektiv og trygg sykkelveg med fortau, mens oppholdssonene mot sjøen er skjermet noe fra veganlegget med lave murer og vegetasjon.

Omfanget av nye elementer er redusert etter designkonkurransen med tanke på teknisk gjennomførbarhet og for å begrense kostnadene. Rådmannen mener likevel de viktigste kvalitetene fra vinnerforslaget er beholdt og sikret i reguleringsplanen.

Sjøbadet og adkomst til St. Olavs pir

St. Olavs pir er et sentralt målpunkt langs kaipromenaden. Det er derfor viktig at området oppleves som åpent og tilgjengelig, og at piren får en oppgradering som harmonerer med resten av friområdet. Flytting av sjøbadets bygning er nødvendig for å gi en tilfredstillende adkomst til piren, mens alternativet med nybygg i tillegg gir mulighet for en estetisk oppgradering av hele sjøbadets anlegg. Selv om det ikke ligger innenfor de økonomiske rammene for friområdet, og det ikke har lyktes Sjøbadet å få til finansiering på det foreliggende tidspunktet, anbefaler rådmannen at det arbeides videre med å finne økonomisk fundament for å realisere et nybygg som estetisk kompletterer friområdet. Begge alternativene vil kunne gjennomføres innafor rammene som er satt i plankart og bestemmelser.

Kostnader/finansiering

Reguleringsplanen for Nordre Avlastningsveg stiller rekkefølgekrav om at friområdet opparbeides samtidig

Trondheim kommune

med hovedvegen. Statens vegvesen har pr. i dag budsjettert med en total byggekostnad på 40 mill kr totalt for friområde, kjøreveg og gang-/sykkelveg på denne delstrekningen. Vegvesenet hadde i utgangspunktet avgrenset området for sin entreprise slik at St. Olavs pir og sjøbadet ikke inngikk. Planforslaget viser derfor løsninger kostnadsberegnet innenfor rammen på 40 mill kr for strekningen unntatt St. Olavs pir. Opparbeidelse av St. Olavs pir, eventuelle endringer på sjøbadet og etablering av offentlig toalett kommer i tillegg. Totalkostnaden som Statens vegvesen tar ansvar for er beregnet til ca 44 mill kr.

Planforslaget er bearbeidet etter plan- og designkonkurransen med sikte på å redusere kostnader så mye som mulig, men uten at hovedidéen fra konkurransen forringes vesentlig. Det er ikke ønskelig å redusere kvaliteten i disse elementene ytterligere. På St. Olavs pir er det lagt opp til en nøktern opprusting med belysning og noe beplantning. Det er vanskelig å se for seg at noen av anleggene kan etableres på et senere tidspunkt. Unntaket er etablering av et eventuelt nybygg for kafé e.l. som ikke inngår i kostnadsberegningene. Kafédrift forutsetter at en eventuell privat driver bærer kostnadene ved bygningen, og dette må sannsynligvis uansett komme på et senere tidspunkt.

Det er enighet mellom kommunen og vegvesenet om at Nordre avlastningsveg tar ansvar for gjennomføring av hele friområdet, inkludert St. Olavs pir og nødvendige tilpasninger av sjøbadet dvs. tilsvarende alternativ 1. Det er også enighet om at denne økning av kostnadsrammen i vegprosjektet skal gjøres uten at det utløser kommunale garantier.

Gang- og sykkelforbindelse over Skansenløpet

Sykkelvegen med fortau, som er vist i planforslaget, inngår i en ny hovedtrasé for gang- og sykkeltrafikk langs fjorden. Denne skal bli en viktig transportrute mellom boligbydelene Ila/Byåsen og arbeidsplasser og kollektivtrafikkterminaler på Brattøra. Traséen gir også videre forbindelse til Nyhavna og Lade.

Som kjent har Riksantikvaren etter at reguleringsplanen ble godkjent, fredet Skansen bru, og motsatt seg etablering av påhengte gangbaner på denne. Samferdselsdepartementet har nå bestemt at det må utarbeides løsning for ny(e) gang- og sykkelbru(er) i nærheten av Skansen bru.

Det er uheldig for tilgjengeligheten til friområdet og for det helhetlige gang- og sykkelvegnettet i Trondheim at denne forbindelsen ikke står ferdig når friområdet åpnes. Det vil være svært vanskelig å hindre gang- og sykkeltrafikk i tunnelen under Skansen. Det vil derfor så raskt som mulig bli satt i gang et reguleringsarbeid for å få bruene på plass.

Trondheim kommune

Konklusjon

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunnlagt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk og sentrale planer og retningslinjer, med kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen. Planen har en god planfaglig kvalitet.

Planforslaget kan vedtas.

... Sett inn saksutredningen over denne linja

Rådmannen i Trondheim, 13.07.2010

Thorbjørn Bratt
kst. kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

Vedlegg 1:	Reguleringskart, datert 16.11.09, nedkopierte fra A1 til A3
Vedlegg 2:	Reguleringsbestemmelser sist endret 29.06.09
Vedlegg 3:	Illustrasjonsplan, merket "SLA maj 10" og illustrasjonssnitt, datert 16.11.09
Vedlegg 4.1-4.4:	Illustrasjoner