

Saksframlegg

YTRE BASSENG OG BRATTØRMOLOEN GNR 439 BNR 2

REGULERINGSPLAN

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 08/6592

Saksbehandlere: Øyvind Dalen Sørbøl/Ingrid Sætherø

::: Sett inn innstillingen under denne linja

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan for Ytre basseng og Brattørmoloen gnr. 439 bnr. 2 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Lusparken Arkitekter as, datert 09.03.2009, sist endret 19.10.2009 og i bestemmelser sist endret 19.10.2009.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 27-2 nr. 1.

::: Sett inn innstillingen over denne linja

Trondheim kommune

... Sett inn saksutredningen under denne linja

Sammendrag

Hensikten med planen er å legge til rette for å etablere ny hurtigbåtterminal i Ytre havnebasseng på Brattøra. Terminalen foreslås plassert på en ny pir omtrent midt i havnebassenget. Terminalen er plassert og utformet som en naturlig forlengelse av den planlagte tverrforbindelsen over jernbanen til planlagt ny terminal for buss og jernbane. På innsiden av den nye piren legges det til rette for gjestehavn, charterbåter og lignende havnerelatert aktivitet. Planen omfatter i tillegg ny utfylling/plastring på ytersiden av Brattørmoloen for sikring av moloen og en utfylling langs vestre del av Brattørkaia for bølgedemping. Brattørmoloen er foreslått regulert til spesialområde bevaring med sikte på å bevare moloens karakter. Kaiarealer er foreslått regulert til havneformål. Allmennheten er sikret adgang til områdene.

Det foreligger ingen innsigelser eller vesentlige merknader til planforslaget. Det er bare foretatt mindre justeringer etter offentlig ettersyn. Den nye hurtigbåtterminalen vil bli en del av et framtidsetta, viktig og effektivt kollektivknutepunkt for tog, buss og båt. Planforslaget omfatter derfor et viktig element i en helhetlig byutvikling på Brattøra som også har betydning for utvikling av bysentrum i en større sammenheng. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Bakgrunn

Planforslaget er fremmet av Lusparken Arkitekter AS som forslagsstiller på vegne av tiltakshaver Trondheim Havn.

Planområdet omfatter området Ytre basseng i Trondheim havn med deler av eiendommen 439/2; Brattøramoloen og fylling på utsiden av Brattørkaia.

Tidligere vedtak og planpremisser

Første gangs behandling

Det vises til bygningsrådets vedtak i sak 100/09 i møte 16.06.2009.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Grunnforhold og geotekniske forhold er relevante tema med hensyn til risiko og sårbarhet i denne saken. Planbeskrivelsen viser hvordan disse forholdene er utredet og hensyntatt i planforslaget.

Gjeldende planer

Det omsøkte området er uregulert.

I Kommuneplanens arealdel er områdene på land avsatt til transportområde/havn.

Kommunedelplan for havneområdet, vedtatt 28.06.01, har hovedformål å styrke denne delen av Brattøra som et viktig knutepunkt for kollektivtransport i regionen og byen, utvikle havneområdet som et attraktivt sted for næringsvirksomhet, og utvikle havna som et sentrumsnært område for rekreasjon.

Illustrasjonsplanen viser prinsipper for by- og havneutvikling, og viktige siktlinjer.

Brattørmoloen og Ravnkløpet er markert på temakart for kulturminner som områder som har særlig kulturminneinteresse og er sårbart for inngrep. Det er satt rekkefølgekrav om etablering av ny gangforbindelse ved Sentralstasjonen før ny bebyggelse kan tas i bruk. Det er satt krav om reguleringsplan ved utfylling i sjø.

Trondheim kommune

Tilgrensende planer

Reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse (R477a), sist vedtatt i bystyret 27.03.08, fastsetter de byformmessige prinsippene for den nye tverrforbindelsen, og byggehøyder og tomteutnytting for omkringliggende bebyggelse. Gjennom denne reguleringsplan med konsekvensutredning ble det også utredet og redegjort for plassering av pir og terminal for hurtigbåtene samt for logistikk tilknyttet trafikksystemet. Planen viser løsninger for parkering, kollektivtrafikk, bil-, sykkel- og gangtrafikk knyttet til Trondheim Sentralstasjon.

Reguleringsplan for Brattørkaia 17, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse (R477b), vedtatt i bystyret 29.03.2007, er en detaljregulering av selve tverrforbindelsen, buss- og jernbaneterminalen samt tilliggende bebyggelse på Brattørkaia. Planen viser utforming av trapper og ramper samt heis for universell tilgjengelighet på begge sider av tverrforbindelsen. Planen sikrer også 20 korttids parkeringsplasser for betjening av hurtigbåtterminalen i parkeringskjeller under tverrforbindelsens landingspunkt på Brattørkaia.

Reguleringsplan for kongresshotell på Brattøra (R384h), vedtatt i bystyret 26.03.2009, legger tilrette for bygging av kongresshotell på dagens parkeringsanlegg ved Pirbadet og eksisterende terminalbygning for hurtigbåtene; Pirterminalen. Pirterminalen er regulert til kombinert formål; forretning/kontor/bevertning/hotell. Planen legger opp til flytting av hurtigbåtterminalen, men terminalfunksjonen kan opprettholdes i en midlertidig situasjon. Dette er sikret i bestemmelsene. Planen omfatter også turistskipskaia og deler av Brattørmoloen for bussoppstilling, og forutsetter omlegging av trafikken slik at inn- og utkjøring til turistskipskaia legges til nordsiden av Pirbadet. Kaiarealet langs østsiden av Ytre basseng er forutsatt opprustet og tilrettelagt bedre for fotgjengertrafikk og oppholdsfunksjoner. Denne kaia utgjør en del av aksene kalt "Fjordallmenningen" i planarbeidene for Brattørkaia og kongresshotellet.

Reguleringsplan for Nordre avlastningsveg Brattøra (R423A), vedtatt i bystyret 25.09.2003, grenser til planområdet i vest. Kjørveien lokaliseres nord for godsterminalen, og sør for bebyggelsen på Brattørkaia. Hovedtrasé for gang- og sykkeltrafikk planlegges lagt langs Brattørkaia.

Andre relevante planvedtak

- Reguleringsplan for Trondheim Pirbad (1998)
- Disposisjonsplan for Kanalhavna (1995, revidert 1996)

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet har en størrelse ca. 97 daa.

Arealbruk

Ytre basseng er et større åpent havnebasseng, avgrenset mot fjorden i nord av Brattørmoloen, mot sør av Brattørkaia, og mot øst av kaia foran dagens hurtigbåtterminal. Innløpet til havnebassenget er fra sørvest ved Ravnkløpet gjennom en port med to fyrlykter. Kaiarealene brukes i dag til havnefunksjoner og trafikkformål.

Landskap

Planområdet ligger på utfylt flatt havneareal som grenser mot Trondheimsfjorden mot nord. Det åpne landskapsrommet avgrenses av Trolla mot vest og Lade mot øst. Planområdet ligger som en del av det historiske landskapsrommet som har Midtbyen som sentralpunkt. Mot nord åpner strukturen seg mot fjorden og Fosenfjellene, og med Munkholmen som fondmotiv. Brattørkaia strakk seg opprinnelig fra Ravnkløpet og nordøstover til Nidelva. De store landområdene østenfor bassenget er relativt nye fyllinger. Kaianten i østre del av Brattørkaia fremstår som en grov fylling av steinmasser.

Trondheim kommune

Dagens hurtigbåtterminal

Dagens hurtigbåtterminal med flytekaier er lokalisert innerst i Ytre Basseng. Terminalbygningen vender mot kjøreareal på østsiden og kai på vestsiden. Bygget består av publikumsarealer på bakkeplan og kontorer i etasjene over. Passasjerer kjøper billetter inne, beveger seg på tvers av uteområdet og inn i flytekaiene der de også venter på ombordstiging. Terminalen har i dag ingen sikkerhetsklarering ved ombordstiging. Sørsida av flytekaia brukes også til å ta om bord eller sette i land passasjerer fra charterbåter i sommerhalvåret.

Uterom

Uteområdene er i dag et havneområde med vekslende aktivitet og intensitet. Det er store asfalterte flater langs Brattørkaia og langs Pirterminalen, mens Brattøramoloen er gruset. Flatene er åpne og har god fleksibilitet i forhold til utførelse av aktiviteter som Trondheim Havn har ansvar for. Flatene har ingen stengsler som hindrer allmenn ferdsel, unntatt ISPS-områdene ved Cruisebåtkaia som stenges ved anløp. Disse arealene benyttes av skipets mannskap, passasjerer og gods til skipet.

Lokalklima

Sjøfronten av Trondheim havn er et attraktivt område å oppholde seg i, og et flott sted å være spesielt på en solskinsdag. Men det er også et meget utsatt område i forhold til vær og vind. Med dårlig vær følger gjerne ekstrem flo, og vindretningen i fjorden er da som oftest fra nordvest. Brattørmoloen beskytter Ytre basseng mot de verste sjøene, men bølger reflekteres videre inn fra innseilingen i sørvest. Dette er årsaken til at Ytre basseng i dag ikke kan anvendes som havn for mindre fartøy og fritidsbåter.

Grunnforhold

Landområdene på Brattøra består i hovedsak av tilførte masser lagt på sand og leire. Over tid har sedimentære masser også lagt seg på sjøbunnen. Det har vært utført grunnundersøkelser i planområdet. Vurderinger har konkludert med at grunnen under moloen er så stabil at denne delen av havneområdet kan betraktes som sikker. Enkelte steder er imidlertid massene slik at de ligger nært opp til kritiske grenser. Strandområder i Trondheim er tidligere berørt av store undersjøiske flyteskred.

Det er tilført en del masser av ukjent opprinnelse til havneområdet. Disse massene er markert som byjord i aktsomhetskartet. Det er gjort funn av forurensede masser på tilgrensende tomter av planområdet. Ytre basseng er et område hvor der er sannsynlig at grunn og sjøbunn kan inneholde miljøgifter.

Kulturminner/kulturmiljø

Brattørmoloen og Ravnkløløpet er et område med særlig kulturminneinteresse. Opprinnelig var innseilinga mer nordvendt med rett retning ut Ravnkløløpet til Munkholmen. For bedre å sikre havnebassenget mot røff sjø, ble denne portalen fra nordvest gjenbygd omtrent på 1920-tallet, og innløpet lagt i mer vestlig retning.

Brattørmoloen er preget av hard påkjenning over tid, molohodet er i ferd med å falle ut, fyret står litt på snei og betongen fra andre verdenskrig sprekker. Innsiden av moloen som er bygd opp av tilhugd stein, er i bedre stand og framstår med sin opprinnelige karakter.

Rekreasjon

Planområdet er i dag ikke tilrettelagt for rekreasjon, men havneområdet har til alle tider hatt en viktig funksjon som turområde. Området benyttes også av hobbyfiskere. Planområdet ligger godt til rette for rekreasjon med sine store åpne flater og utsikt.

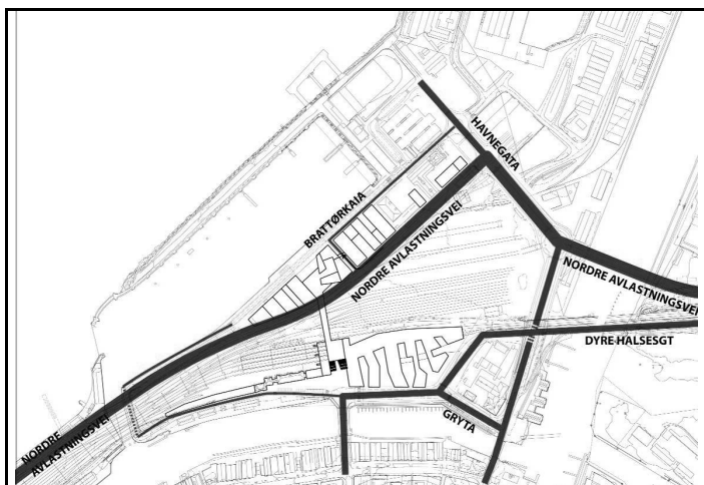
Trondheim kommune

Langs Brattørkaia er det regulert ny kaipromenade langs Ytre Basseng som knyttes til fremtidig friområde langs fjorden vestover fra St. Olavs pir til Skansen. Planområdet ligger i umiddelbar nærhet til Sjøbadet på St. Olav Pir, som har historisk tilknytning til området siden 1880. Pirbadet med offentlig innendørs badeanlegg og treningssenter, ligger i umiddelbar nærhet øst for området.

Barn og unges bruk av området

Pirbadet benyttes aktivt av barn og unge. Det er god bussforbindelse til Pirbadet. Gjennom vedtatte reguleringsplaner planlegges utbedring av gang- og sykkelforbindelsene. Reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse legger til rette for en ny gangtrasé fra Midtbyen til Pirbadet via tverrforbindelsen og langs Brattørkaia.

Trafikkforhold



Regulert vegsystem

Trafikksystemet i området er avklart gjennom gjeldende reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse. Det er planlagt lokal kjøreveg med oppstillingsplasser for buss og taxi langs Brattørkaia fra østsiden av tverrforbindelsen til Havnegata. Denne lokalgata forbindes med Nordre avlastningsveg via høyresvingefelt rett øst for tverrforbindelsen. Kaiområdet på Brattørkaia fra denne avkjøringen og vestover, er regulert som gågate med muligheter for vareleveranser og lignende. Området mellom ”landingspunktet” for tverrforbindelsen og kaikanten er regulert som et byrom forbeholdt gang- og sykkeltrafikk. Dette gir en effektiv og mest mulig konfliktfri gang- og sykkelforbindelse fra Sentralstasjonen på bysiden og ut til den nye hurtigbåtterminalen. Ny langsgående hovedrute for sykkel er planlagt langs Brattørkaia. Det vises til vedlegg 4, 5 og 6 - R447b, illustrasjonsplan og reguleringsplan R477a.

Kollektivtilbud

Ny hurtigbåtterminal vil bli en del av det viktigste kollektivknutepunktet i Trondheim for jernbane, buss, flybuss og taxi. Det er i alle forutgående planarbeider vært lagt tilrette for at hurtigbåtene skal knyttes til som en del av dette kollektivknutepunktet i nordenden av tverrforbindelsen. Hurtigbåtterminalen forbindes til det øvrige kollektivtilbudet på bysiden via tverrforbindelsen med trappeanlegg og offentlig heis fra Brattørkaia. I tillegg er det regulert holdeplasser for rutebusser ved Pirbadet og rutebusser tilpasset hurtigbåtenes rutetider fra Brattørkaia like øst for tverrforbindelsen.

Energiforsyning

Planområdet ligger innenfor konsesjonsområdet for fjernvarme.

Trondheim kommune

Innspill og merknader til planforslaget

Innspill til planforslaget før første gangs behandling

Berørte fagmyndigheter og naboer ble varslet per brev utsendt 23.04.2008. Samrådsmøte ble avholdt 24.06.08. Følgende innspill forelå før første gangs behandling:

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 23.05.08:

De gjør oppmerksom på at dette er et område hvor det kan være fare for at sedimentene på bunnen kan inneholde miljøgifter, som resultat av tidligere virksomhet. Det må derfor gjennomføres en miljøteknisk undersøkelse og det stilles krav til tiltaksplan som skal godkjennes av Trondheim kommune. Angående støy i anleggsperioden skal rundskriv T-1442 Retningslinje for støy i arealplanlegging legges til grunn.

Rådmannens kommentar:

Krav vedrørende geoteknikk og støy er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, 27.06.08:

Det vurderes som at det er relativt liten risiko for at planen kommer i konflikt med automatisk fredede kulturminner, men de minner om aktsomhetsplikten. De forutsetter at eventuelle automatiske fredede kulturminner i vann er avklart med NTNU, Vitenskapsmuseet.

De forutsetter at terminalen planlegges i samråd med brukerne, og at den utformes etter prinsippene om universell utforming. I tillegg ble det i møte med fylkeskommunen tatt opp spørsmål om verneregulering av Brattørmoloen. Fylkeskommunen ville komme tilbake til dette i høringen.

Rådmannens kommentar:

Forslagstiller viser til at hurtigbåtterminalen planlegges i samråd med brukerne. Prinsipper om universell utforming er, i tillegg til gjeldende lover og forskrifter, ytterligere sikret gjennom bestemmelsene. Regulering av Brattørmoloen til spesialområde bevaring ble ikke tatt inn i planforslaget før første gangs behandling.

Kystverket, 02.04.08:

De viser til Miljøverndepartementets veileder vedrørende trafikkområder. Dersom et terminalbygg ikke er nødvendig for sjøtransporten her, bør det utelates og havnebassenget opprettholdes som sjøareal. Kystverket forutsetter at terminalområdet skal ivaretas som en del av havnevirksomheten og eies av havnen. Hvis bruken opphører skal det fortsatt tilhøre havnen.

Rådmannens kommentar:

Den foreslåtte piren i Ytre basseng reguleres til havneformål, nærmere bestemt; havneområde landdel. Byggegrenser og bestemmelser avgrensner omfanget av bygningsmasse for terminal. Rådmannen er enig med Kystverket i at en bygning ut i havnebassenget kun bør aksepteres fordi det er en terminal som er nødvendig for å betjene hurtigbåttransporten på en hensiktsmessig måte.

Høringsuttalelser og merknader

Etter høring og offentlig ettersyn er følgende uttalelser innkommet:

Sør-Trøndelag fylkeskommune, 21.08.2009

Jf tidligere innspill til planarbeidet, minnes det om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. Fylkeskommunen har forøvrig ingen merknader til planforslaget.

Trondheim kommune

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 27.08.2009

Fylkesmannen har ingen merknader når det gjelder barn og unge, landbruk og bygdeutvikling, samfunnssikkerhet eller sosial og helse. Når det gjelder miljøvern vises det til at Trondheim kommune v/miljøenheten er i gang med å utarbeide tiltaksplan for opprydding av forurenset sjøbunn i havneområdet. Dersom denne helhetlige tiltaksplanen ikke er ferdigstilt før tiltaksplan for dette planområdet skal utarbeides, er det viktig at arbeidet samordnes og at det tas utgangspunkt i de samme måldataene. Det er fylkesmannen som er myndighet på mudring, dumping og plassering av materiale i sjø. Fylkesmannen vil i en søknad legge vekt på forurensingsmessige ulemper sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre. Det stilles som vilkår for egengodkjenning at det tas inn et rekkefølgekrav om at undersøkelser må gjennomføres før det blir igangsatt tiltak i Ytre basseng. For øvrig understreker fylkesmannen viktigheten av at kommunen gir føringer for støy fra bygge- og anleggsvirksomhet.

Rådmannens kommentar:

Bestemmelsene § 7.1 angående bygge- og anleggsfasen og § 7.2 ang. tiltaksplan for håndtering av forurensete masser, er konkretisert og justert etter høringen etter innspill fra miljøenheten. Fylkesmannens vilkår for egengodkjenning er oppfylt med formuleringen i § 7.2.

Jernbaneverket, 05.08.2009

Jernbaneverket er enig i rekkefølgekravet om at den planlagte tverrforbindelsen må ferdigstilles samtidig med hurtigbåtterminalen. Jernbaneverket har for øvrig ingen merknader til planforslaget.

Rådmannens kommentar:

Når det gjelder rekkefølgebestemmelsen § 6.3 vises det til kommentar til Kystverkets uttalelse under.

Kystverket, 21.08.2009

Kystverket bemerker noen uklarheter i bruk av benevnelser på den nye piren i kart og bestemmelser. Til bestemmelsen i § 4.3 (§ 5.2 etter revisjon) anføres det at det må tas inn et tillegg om at det tillates oppført fester for landgangsordninger for hurtigbåter mot vest. Til bestemmelsen i §4.5 (5.4 etter revisjon) kreves det at det tas inn et tillegg om at nytt terminalbygg med tilhørende ilandstigningsordninger må være tatt i bruk før det kan tillates nye tiltak i den indre delen av havnebassenget. Rekkefølgebestemmelsen i §5.3 (§ 6.3 etter revisjon) om at den planlagte tverrforbindelsen må være ferdigstilt før det kan gis ferdigattest for hurtigbåtterminalen, bes tatt ut. Kystverket viser til kommunedelplanen for havneområdet hvor det framgår at rekkefølgekravet kun gjelder byggeområdet langs Brattørkaia (område benevnt NL-4 i kommunedelplanen). Kystverket påpeker at hurtigbåtterminalen er en del av infrastrukturen i seg selv, og at det derfor ikke kan knyttes krav om annen infrastruktur. De mener rekkefølgekravet om tverrforbindelsen kun bør knyttes til den private utbyggingen i området. De mener videre denne bestemmelsen vil kunne medføre at det av havnemessige årsaker ikke kan tillates igangsatt andre bymessige byggetiltak før tverrforbindelse og hurtigbåtterminalen er etablert og gitt ferdigattest.

Rådmannens kommentar:

Tillegg til § 5.2 er tatt inn som Kystverket ber om. Merknaden til § 4.5 (§ 5.4 etter revisjon) er tatt til følge ved at det er tatt inn et nytt rekkefølgekrav (ny § 6.4) om at hurtigbåtterminalen må være ferdigstilt før den indre delen av havnebassenget kan tas i bruk til gjestehavn og lignende. Når det gjelder merknadene til rekkefølgekravet om tverrforbindelsen i §5.3 (§ 6.3 etter revisjon), oppfatter rådmannen Kystverkets innvendinger slik at de mener rekkefølgekravet kun bør knyttes til private byggeområder som kommunedelplanen legger opp til. De mener dessuten ny hurtigbåtterminal ikke er avhengig av tverrforbindelsen, og at opparbeiding av trafikkarealene langs Brattørkaia er tilstrekkelig for å gi adkomst til terminalen.

Trondheim kommune

Rådmannen vil til dette bemerke at hurtigbåtterminalen henger naturlig sammen med tverrforbindelsen, og at denne vil være en svært viktig gangadkomst til terminalen fra Midtbyen. Rekkefølgekravet om etablering av tverrforbindelsen er nå knyttet til all ny utbygging på Brattøra, også bebyggelsen på bysiden, inkludert ny sentralstasjon. Dette er avklart gjennom reguleringsplanen for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse og gjennom reguleringsplanen for kongresshotellet. Relatert til dette, er det naturlig at det samme rekkefølgekravet stilles til hurtigbåtterminalen. Kystverkets innvendinger er ikke fremmet som vilkår for egengodkjenning og Trondheim Havn som tiltakshaver er enig i at rekkefølgebestemmelsen opprettholdes.

Statens vegvesen, 06.07.2009 og 03.08.2009
Vegvesenet har ingen merknader til planforslaget.

Sør-Trøndelag politidistrikt, 24.07.2009

Politiet bemerker at havneområdet er i ferd med å endres fra et område med offentlig trafikkregulering til et område basert på privatrettslig håndheving, bortsett fra Nordre avlastningsveg og Havnegata. Ved privat regulering og skilting vil eksempelvis ikke kjøring i gangareal og fartsovertredelser kunne håndheves.

Rådmannens kommentar:

Brattørkaia er regulert til offentlige trafikkarealer og privatrettslig trafikkregulering vil ikke være i samsvar med intensjonene for byutviklingen langs Brattørkaia. Trondheim Havn bekrefter at dette heller ikke er aktuelt i denne delen av havneområdet. Privat regulering og skilting gjelder kun områdene som er regulert til rene havneområder, dvs arealene øst for Havnegata. Dette er avklart i en egen avtale mellom Trondheim Havn og Trondheim kommune.

Optiman AS, 07.07.2009

Uttalelsen fremmes på vegne av Star Property AS som eier av kongresshotell-tomta. Optiman mener det bør stilles rekkefølgekrav om at kaiarealet langs østsiden av Ytre basseng, benevnt K1 i reguleringsplan R384h, må ferdigstilles før ny hurtigbåtterminal kan gis ferdigattest. Begrunnelsen er at dette kaiarealet grenser til Brattørkaia, dvs. kaia på sørsiden av bassenget, som det er stilt krav om opparbeidelse av i § 5.1 (§ 6.1 etter revisjon).

Rådmannens kommentar:

Kaiarealet langs østsiden av Ytre basseng er direkte knyttet til kongresshotellet, og opparbeidning av dette arealet er en naturlig del av hotellutbyggingen. Opparbeidning av dette arealet er sikret gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplan for kongresshotellet. Hurtigbåtterminalen er avhengig av at Brattørkaia på sørsiden av havnebassenget opparbeides som adkomst for bil, buss og taxi. Dette er bakgrunnen for at det er stilt rekkefølgekrav om opparbeidning av Brattørkaia. Hurtigbåtterminalen er ikke på samme måte avhengig av at kaiarealene foran kongresshotellet opparbeides. Etter rådmannens vurdering er det derfor ikke grunnlag for rekkefølgekrav om opparbeidning av kaiareal K1 i reguleringsplan R384h.

Innspill fra andre kommunal enheter:

Innspill fra stabsenhet for byutvikling (25.08.09) og miljøenheten (25.08.09) har gitt grunnlag for presiseringer i reguleringsbestemmelsene § 7 med hensyn til geoteknikk, forurensinger i grunnen og forhold i bygge- og anleggsfasen.

Byantikvaren (11.08.2009) viser til de vesentlige kulturminneinteressene som er knyttet til molo- og piranleggene som ble gjennomført under Stadsingeniør Dahls ledelse fra slutten av 1870-årene. Både

Trondheim kommune

moloen og St. Olavs pir bør derfor reguleres til spesialområde bevaring. Bestemmelsene bør sikre at karakteren av moloen opprettholdes. Spesielt innsiden av moloen som framstår som et tidstypisk byggverk, bør bevares, mens det på utsiden må gis større frihet når det gjelder valg av løsninger for utbedring og sikring. Fylkeskommunen tok også opp spørsmålet om regulering til spesialområde bevaring av moloen tidligere i planprosessen, uten at dette er fulgt opp i høringen. Det har imidlertid hele tiden vært forutsatt at moloen skal beholde sin karakter og at tørrmuren på innsiden skal bevares og istandsettes. I det endelige planforslaget er derfor moloen vist som spesialområde bevaring. Som følge av dette er bestemmelsene noe justert ved at det stilles krav om uttalelse fra antikvarisk sakkyndig i forbindelse med søknad om tillatelse til tiltak. Trondheim Havn som forslagsstiller er enig i denne endringen. St. Olavs pir omfattes ikke av dette planforslaget, men innspillet blir fulgt opp i pågående arbeid med detaljregulering for friområdet fra St. Olavs pir og vestover til Skansen.

Byantikvaren har også påpekt potensialene som ligger i istandsetting av Brattørmoloen til publikumsrettet rekreasjon. I denne sammenhengen kunne det muligens være interessant å vurdere om det lot seg gjøre å etablere og praktisk drifte en åpningsbar gangbru mellom St. Olavs pir og moloen. En slik bruforbindelse ville gitt en helt annen tilgjengelighet til Brattørmoloen, men løsningen vil ikke være forenlig med rutegående hurtigbåttrafikk gjennom Ravnkløpet. Det er et klart potensial for nye bruksmuligheter og opprusting av de forholdsvis store kaiarealene på moloen. Per i dag er den vestre delen av moloen, utenfor dette planområdet, avsatt til bussoppstilling for betjening av cruisebåtkaia. Inntil det eventuelt er funnet en annen løsning på dette, vil det være begrensninger i bruk og utforming av kaiarealene. Rådmannen mener Brattørmoloen likevel bør ses på som et potensial for å tilføre havneområdet nye kvaliteter, særlig for rekreasjon, i et lengre tidsperspektiv.

Beskrivelse av planforslaget

Reguleringsformål

Planområdet reguleres til spesialområde bevaring, felt H01, offentlig trafikkområde for havneområde, felt H02 og H03, samt offentlig trafikkområde for havneområde i sjø, felt S01 og S02.

Bølgedemping i Ytre basseng

For å bedre utnyttelsen og bruken av bassenget er det påkrevd å gjøre tiltak for å dempe sjøen i bassenget. SINTEF har på vegne av Trondheim Havn utført undersøkelser for å dokumentere forholdene mellom vær, vind og bølger. På bakgrunn av disse undersøkelsene ble det anbefalt å anlegge et skuldermolohode ved innseilinga i sørvest. Langs Brattørkaia, i den ytterste delen av bassenget, ble det anbefalt en energiabsorberende fylling som består av relativt stor og ensformig stein. Midt i havnebassenget ble det anbefalt å anlegge en beskyttende pir som deler bassenget i to.

Brattørkaia

Den energiabsorberende fyllinga på utsiden av kaifronten langs veste del av Brattørkaia er allerede gjennomført som bølgedempende tiltak. Det vises til delegasjonssak nr FBR IT 2560/06. Den grove steinfyllinga dominerer kaikanten langs hele vestre del av Brattørkaia, og bearbeiding og avslutning av toppen gjenstår. Fyllinga framstår som lite tiltalende relatert til en framtidig bymessig opparbeiding av hele området omkring havnebassenget. Planforslaget omfatter en bearbeiding av toppen av fyllinga med en ny kaikant som skal ha en markert betongkant e.l. tilsvarende eksisterende kaikant lengre øst i bassenget. Fyllinga innebærer at kaikanten flyttes noe lengre ut i bassenget slik at den flukter med kaikanten lengre øst. Ny kaikant er vist med illustrasjonslinje på plankartet. Hjørnet i vest skal bearbeides slik at det er en helhetlig sammenheng mellom Brattørkaia, bro- og veianleggene over til St. Olavs pir og Ravnkløpet.

Trondheim kommune

I tillegg stiller planforslaget krav om estetisk bearbeiding av den skrå fyllingen ved å tilføre nye elementer i form av for eksempel trapper og stolper ut i sjøen for å skape orden og rytme. Intensjonen er å bevare områdets maritime karakter i sammenheng med Brattørkaia for øvrig og tiltak som skal utføres der. Det vises til juridisk vedlegg 2. Rekkefølgekrav i § 6.1 sikrer at bearbeiding av steinfyllinga gjennomføres samtidig med utbygging av hurtigbåtterminalen. Det vises for øvrig til at Trondheim Havn, sammen med aktører tilknyttet havneområdet, har startet et prosjekt om estetikk og tilgjengelighet der det skal utarbeides en plan for orden, miljø, estetikk og framkommelighet i havneområdet.

På Brattørkaia innenfor ny kaikant og inntil den nye piren legges det til rette for plassering av nedgravde dieseltanker for hurtigbåtene og gjestehavna. Fylling av tankene blir fra landsiden, mens føringer strekkes i piren ut til pumper på flytekaiene og gjestehavna der bunkring av båtene vil skje direkte.

Brattørmoloen

For å dempe sjøen og sikre moloen mot utrasing omfatter planforslaget en fylling ved innseilinga i sørvest og en mindre utfylling på utsiden av Brattørmoloen. Planen legger til rette for en bølgedempende utfylling på utsiden av molohodet.

Tørresteinmuren på innsiden av moloen skal bevares. Det er igangsatt arbeider på utsiden for å sikre de gamle steinsettingene. Dette arbeidet er startet østfra, og siste del i vest gjenstår. Dette er tidkrevende arbeid avhengig av tilgjengelige masser, men moloen plastres ferdig på utsiden og avsluttes med en bølgedempende skulder. Gammel stein roteres slik at de vises fra landsiden og brukes som sitteplasser ved utløpet. Hele bassenget vil på den måten være sikret mot sjøen på utsiden, mens Brattøramoloen på innsiden vil fremstå slik den opprinnelig ble bygget og være et historisk og kulturelt minnesmerke for byen. Hele moloen foreslås regulert til spesialområde bevaring.

Ytre basseng

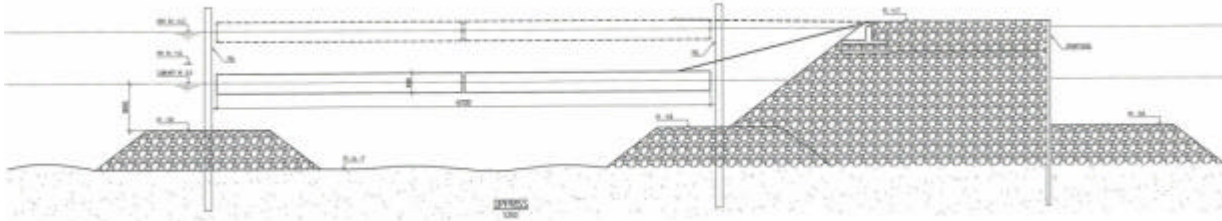
Midt i havnebassenget foreslås det å anlegge en beskyttende pir som deler bassenget i to. Den ytre delen av bassenget vil være mer åpen og tilpasset hurtigbåtene og andre fartøy som trenger større manøvreringsareal og bedre tåler røff sjø.

I den innerste delen dannes en lun havn tilpasset mindre fartøy og gjestende småbåter, samt at det legges til rette for andre aktiviteter tilpasset byens behov. Den indre delen av Ytre basseng er et viktig rom i et bymessig forløp der byen møter vannet. Det anses som viktig at byggelinjene er stramme og det stilles krav til utforming av piren og terminalbygget.

Gjestehavna i den innerste delen av bassenget planlegges anlagt med flytebrygger med utriggere. Havna vil være forbeholdt gjestende båter til Trondheim, og skal ikke brukes til ordinær småbåthavn. Det planlegges i tillegg avsatt plass til anløp for mindre båter tilknyttet næringsvirksomhet i Trondheimsfjorden. Langs den nye piren vil det bli anlagt brygge tilknyttet gjestehavnas servicefunksjoner for bunkring av vann og diesel. Det flytende bryggeanlegget planlegges å bli offentlig tilgjengelig med adkomst via flere strategisk plasserte landganger.

Trondheim kommune

Ny pir, område H03/Kai 18



Prinsippsnitt vest-øst retning av ny pir midt i Ytre Basseng (illustrasjon: Myklebust AS)

På den nye piren anlegges ny hurtigbåtterminal med tilhørende fasiliteter. Piren er ca 85 m lang og mellom 17 m og 25 m bred. I tillegg tillates det en ca. seks meter bred bølgedempende helning med steinmasser på vestsiden. (Det gjøres oppmerksom på at denne helningen ved en feil ikke var inntegnet på plankartet til 1. gangs behandling. Dette er rettet opp i det endelige planforslaget.) På østsiden vil det være rett kaikant, dvs. en spuntvegg eller tilsvarende, som klar avgrensing og romdannende element for det mer bymessig bearbejdede havneanlegget på innsiden. Det tillates oppført lettere konstruksjoner på østsiden, som fester til flytebryggeanlegg og landganger.

Bebyggelse, terminal for hurtigbåtene

Hovedadkomsten til terminalbygningen fra landsiden blir fra øst og eller sør på Brattørkaia. Anløp for hurtigbåtene legges på vestsiden av piren og består av bevegelige flytekaier med overbygg som beskytter passasjerer mot vær og vind. Innvendig vil terminalen bestå av vringleareal og nødvendige servicefunksjoner. Det legges også til rette for servicefunksjoner som dusj og toalett tilknyttet gjestehavna, samt for lettere kafé/restaurantdrift med servering både inne og ute. Det vil være sambruk av service mellom de forskjellige aktivitetene. Det har vært utført et skisseprosjekt for en ny hurtigbåtterminal. Dette viser behov for bl.a. areal og utstrekning av bygget, logistikk og bevegelse, og dette ligger til grunn for denne reguleringsplanen. Det vises til vedlegg 1 og 3.

Piren og terminalbygningen vil bli liggende sentralt på den nye piren i havnebassenget, og vil være synlig fra både nær og fjern. Det legges derfor vekt på at dette skal være en bebyggelse med høy arkitektonisk kvalitet. Takflaten vil kreve en spesiell oppmerksomhet i prosjekteringen, da denne vil være synlig fra tverrforbindelsen. Piren og terminalbygningen er plassert slik at siktlinjene som strekker seg fra byen, via tverrforbindelsen og videre ut over fjorden, holdes åpne.

Terminalbygget er planlagt som en relativ lav og smal bygning i ett plan som gjenspeiler formen på selve piren. Utsterkning mot øst og vest er vist med byggegrense. Maksimal høyde over terreng er angitt til C+9,5 meter – noe som betyr en maksimal gesimshøyde på 5,7 meter over kai og pir (C+3,8 meter). Maksimal tillatt BRA er satt til 800 m². Det er beskrevet i bestemmelsene at høy arkitektonisk kvalitet skal vektlegges i utformingen av terminalanlegget og takflaten spesielt.

Universell utforming

Alle uterom, spesielt de i direkte tilknytning til hurtigbåtterminalen, vil bli opparbeidet og tilrettelagt med universell utforming. Området planlegges å få en karakter som gjør det attraktivt som oppholdsareal for byens befolkning. Det stilles krav i bestemmelsene om at bygget og utearealene skal tilfredsstillende Trondheim kommunes norm for universell utforming av publikumsanlegg.

Parkering

Det vises til vedlegg 4 og 5, R477b med illustrasjonsplan. Parkeringsforhold er ivarettatt gjennom tilgrensende reguleringsplan R477b Brattørkaia 17a, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse. Det

Trondheim kommune

er regulert og sikret minimum 20 korttids parkeringsplasser for hurtigbåtterminalen i parkeringskjelleren under tverrforbindelsen, i umiddelbar nærhet til Brattørkaia. Reguleringsplanen for tverrforbindelsen, R477b, sikrer en offentlig tilgjengelig heis og trappeadkomst til parkeringsanlegget fra Brattørkaia. Det legges til rette for adkomst fra p-kjeller direkte til plassen og til nivået for tverrforbindelsen, slik at p-anleggets tilknytning til de offentlige funksjonene er direkte og tydelige. Trapp- og heisforbindelse er planlagt slik at de blir liggende så nært opp til hurtigbåtterminalen som mulig. I tillegg planlegges det av- og påstigningsplasser langs planlagt gate på Brattørkaia øst for terminalen.

I forbindelse med tverrforbindelsen skal det tilrettelegges 300 sykkelparkeringsplasser under tak, noen av dem forutsettes etablert under trappanlegget.

Trafikkadkomst til hurtigbåtterminalen:

Det vises til vedlegg 1, 4 og 6. Kjøreadkomst, varelevering og tilknytning til det offentlig overordnede vegnett, til den nye piren og gjestehavna, er avklart gjennom reguleringsplan R477a Brattørkaia, Trondheim sentralstasjon og ny tverrforbindelse. Inngangen til hurtigbåtterminalen ligger direkte i forlengelse av tverrforbindelsen som gir direkte gang- og sykkelforbindelse til Midtbyen og Sentralstasjonen. Mellom tverrforbindelsen og hurtigbåtterminalen er det regulert en åpen plass for gang- og sykkeltrafikk. Adkomst med bil skjer via korttidsparkering i kjeller under tverrforbindelsen, eller via av- og påstigningsplasser på Brattørkaia øst for tverrforbindelsen. Drosjeholdeplassen og holdeplasser for rutebusser tilpasset hurtigbåttrafikken planlegges lagt øst for plassen foran tverrforbindelsen.

Plan for vann- og avløp og fjernvarme

Hurtigbåtterminalen, gjestehavna og tilhørende serviceanlegg vil være tilknyttet offentlige vann- og avløpsnett og fjernvarme. Gjestehavn og utriggere for hurtigbåter vil bli tilknyttet offentlig avløpssystem med tanke på tømning av spillvann fra båter.

Miljøforhold

Tidligere omtalte grunnforhold i sjøområdet og på land skal ivaretas i henhold til gjeldende lover og forskrifter. Det kreves en tiltaksplan for forurensede masser. Nytt tankanlegg i Brattørkaia forutsettes å være nedgravd, noe som er sikret gjennom bestemmelsene.

Geotekniske forhold

Det forutsettes i bestemmelsene at det i forbindelse med en byggesøknad skal foreligge en geoteknisk utredning. Når det gjelder fare for flyteskred vises det til en innstilling fra "Komiteen 1953/1957 for grunnundersøkelser i Trondheim havneområde", hvor det ble konkludert med "at grunnen under framskutte moloer er så stabil at man kan betrakte denne del av havneområdet som sikkert". Når det gjelder lokal stabilitet av fylling, vurderes fyllingen som gjennomførbar fordi det her foreligger muligheter for tilpasning av fyllingstverrsnitt og utførelsesmåter for å oppnå stabilitet, dersom dette skulle vise seg nødvendig.

Planlagt gjennomføring

Det foreligger pr. i dag ingen konkrete planer for oppstart av bygging, men Trondheim Havn er i dialog med Sør-Trøndelag fylkeskommune som framtidig leietaker om gjennomføring og kvalitet på terminalanlegget. Målsettingen er at hurtigbåtterminalen skal åpne samtidig med tverrforbindelsen.

Det er ikke knyttet vilkår om flytting av hurtigbåtterminalen til bygginga av nytt kongresshotell, men i løsningsene for hotellet er det forutsatt at hurtigbåtterminalen flyttes. Løsninger for tverrforbindelsen er

Trondheim kommune

basert på å binde kollektivtilbudene sammen, men det foreligger pr. i dag heller ikke konkrete planer for realisering av ny terminal for buss og jernbane på bysiden.

Virkninger av planforslaget

Havneforhold

Planforslaget søker i hovedsak å ivareta aktiviteter tilknyttet sjø og havn for Trondheim. Tiltakene vil legge bedre til rette for kommersiell og offentlig trafikk mellom Trondheim og kystregionen slik at Trondheim fortsatt er en del av det større transportnettverket sjøveien. Tiltakene i sjøen langs Brattørmoloen og Brattørkaia sikrer aktivitetene i Ytre basseng. I ytre del av bassenget vil hurtigbåtene og større fartøy anløpe og være sikret manøvreringsareal. I indre del av bassenget vil det være tilrettelagt for mindre fartøy og gjestende fritidsbåter, uten at det kommer i konflikt eller er til hinder for nyttrafikken.

Bylandskap

Det har vært utarbeidet alternative plasseringer av den nye piren. I planforslaget flukter hurtigbåtterminalens nordøstlige fasade med fasaden på Brattørkaia 17. Dette bidrar til å avgrense det bymessige rommet i Ytre basseng, samtidig som sikrommet fra tverrforbindelsen mot fjorden og Fosenfjellene holdes åpen.

Tilgjengelighet/ universell utforming

Trondheim kommunes veileder Universell tilgjengelighet angående publikumsbygg anbefaler at det er maks 50 meter mellom avstigingsplass for bil og inngang. For hurtigbåtterminalen vil det være ca 65 meter fra inngang til heis ned til parkeringsanlegget hvor det tilrettelegges korttidsparkering, og til drosjeholdeplassen på Brattørkaia.

Miljø

I forbindelse med gjennomføring av tiltak vil grunnforholdene bli utredet og evt. forurenset grunn bli håndtert på forskriftmessig rett måte. Det er ingen boliger i området, og ingen beboere som miljømessig blir berørt av tiltakene. I bygge- og anleggsfaser vil bestemmelser om støy bli etterfulgt. Planlagte tiltak medfører i seg selv ingen endringer fra dagens situasjon i forhold til støy, og vil således ikke være til ulempe for omgivelsene. Som følge av ny hurtigbåtterminal vil det legges til rette for deponering av spillvann o.l. fra båter på en forsvarlig og forskriftsmessig rett måte. Alle miljømessige forhold er sikret gjennom bestemmelsene.

Sosiale forhold

Tiltakene vil bidra til endringer i befolkningens bevegelsesmønstre og legge til rette for samhandling mellom flere aktiviteter i området, noe som anses som positivt i forhold til det sosiale livet i området.

Avveining av konsekvenser

Det er viktig å legge til rette for offentlig trafikk mellom Trondheim, kystregionen og andre større byer. Det er også viktig å opprettholde havneaktivitetene, slik at Trondheim fortsatt er en del av sjøveiens større transportnettverk. Det er ønskelig å tilby service for gjestende båter til byen. Tiltakene i Ytre basseng legger til rette for at havneaktiviteter kan opprettholdes og offentlig trafikk styrkes, samtidig som det legges til rette for en trygg havn med tilknytning til nødvendige fasiliteter og bymessige kvaliteter.

Planforslaget for Ytre basseng og Brattørmoloen vil sammen med områdene rundt, bidra til å styrke Trondheim by i møtet med sjøen og bidra til at dette kan bli et attraktivt sted for befolkningen.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Trondheim Havn vil være eier og byggherre for havneanlegg og hurtigbåtterminal, og utbyggingen vil ikke få direkte økonomiske konsekvenser for kommunen.

Rådmannens vurdering og anbefaling

Brattøra som kollektivknutepunkt, oppfølging av tidligere vedtak

Rådmannen mener at flytting av hurtigbåtterminalen er vesentlig for realiseringa av et framtidsetta kollektivknutepunkt for Trondheim hvor jernbane, buss og hurtigbåt er knyttet direkte opp til en ny tverrforbindelse fra Midtbyen til fjorden. Tverrforbindelsen er planlagt som en integrert del av et nytt og effektivt, lokalt og regionalt, knutepunkt med terminalanlegg for jernbane, buss og hurtigbåt.

Reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse, R477a, (vedlegg 6) avklarte byform og struktur for den nye tverrforbindelsen og de øvrige terminalanleggene.

Utbyggingspotensialer på begge sider av jernbanen er søkt utnyttet med sikte på å styrke grunnlaget for kollektivtransporten og dermed bidra til et mer miljøvennlig transportmønster.

Ny pir i Ytre basseng

Ytre basseng er i dag dårlig utnyttet som havnebasseng. Når de verste sjøene kommer, reflekteres bølger inn fra innseilingen i sørvest, og gjør at bassenget i dag ikke kan anvendes som havn for mindre fartøy og fritidsbåter. Rådmannen vil understreke at Ytre basseng representerer en viktig ressurs for byen som et stort avskjermet havnebasseng. Behovet for avskjermede havneanlegg, som ikke er avhengig av bruåpning, er økende.

Pirens plassering i havnebassenget som bølgedempende konstruksjon, muliggjør en rolig og avskjermet indre havn. Ved å flytte hurtigbåtene vestover i havnebassenget, frigjøres arealet til funksjoner som gjestehavn, charterbåter og lignende.

Lokalisering av terminalbygg i Ytre basseng

Det har vært arbeidet med ulike alternativer for lokalisering av selve terminalbygget. I reguleringsplan for Brattørkaia, Trondheim Sentralstasjon og ny tverrforbindelse var det forutsatt en todelt løsning med terminalfasiliteter integrert i bebyggelsen på Brattørkaia, i tillegg til ombordstigningstuber fra en ny pir. Det har imidlertid vist seg å være hensiktsmessig med ett terminalbygg på piren, fordi dette gir en oversiktig og effektiv adkomst til hurtigbåtene. Løsningen er tilpasset en mulig framtidig situasjon hvor det kreves større grad av sikkerhetskontroll av passasjerer. Folk som tar hurtigbåt ønsker dessuten å ha oversikt og nærhet til båtene.

Rådmannen mener derfor at det kan forsvares at terminalen lokaliseres på piren ute i havnebassenget, selv om bassengrommet i utgangspunktet bør være mest mulig åpent. Betydningen terminalen har som en viktig kollektiv funksjon og en del av det offentlige transportnettet, kan forsvare en slik framtredd plassering. Passasjertallet knyttet til terminalen er i dag rundt 400 000 pr år, og antall reisende øker. Det er svært viktig at terminalen fungerer optimalt i forhold til av- og påstigning til båtene.

Rådmannen vil påpeke at Ytre basseng i kraft av størrelse, form og beliggenhet kan bli et storslagent byrom som særpreg for Brattøra og attraksjon for hele byen. Rådmannen mener at det er avgjørende at terminalbygget får en god arkitektonisk utforming fordi bygget og piren med sin plassering vil være svært synlig. Studier av byform og siktakser har vist at det er viktig å begrense størrelse og høyde på bygget. Det er svært viktig at Ytre basseng holdes åpent for de havnerelaterte funksjoner planen tilrettelegger for, og

Trondheim kommune

ikke bygges igjen med andre bygg som vil være til hinder for havnetrafikken.

Tilgjengelighet/ universell utforming

Rådmannen viser til vedlegg 4, 5 og 6, regulering av tverrforbindelsen R477b, illustrasjonsplan og R477a, som viser den planavklarte trafikksituasjonen. Arealet foran og vest for tverrforbindelsen er regulert til gang- og sykkeltrafikk. Hovedsykkelvegen fra Nordre avlastningsveg går langs Brattørkaia.

Tilgjengelighet til terminalen med bil har vært et diskusjonstema også i dette planarbeidet fordi terminalen er flyttet noe lengre vest i forhold til det som opprinnelig var tenkt. Forslagsstiller har lagt fram alternative skisser for trafikkavvikling i forhold til det som er regulert, hvor adkomst til terminalen for kjørende skjer fra vest via tunnel ved Ravnkløløpet, eller hvor hele Brattørkaia åpnes for trafikk.

Rådmannen mener at det er svært viktig at plassrommet og arealene i forkant av tverrforbindelsen er bilfrie. Dette er en vesentlig del av grepet med tverrforbindelsen som et bindeledd mellom terminalene for buss, tog og hurtigbåt. Den bilfrie plassen er også viktig for å gi en mest mulig konfliktfri gangadkomst fra tverrforbindelsen til Pirbadet og øvrig bebyggelse øst for Ytre basseng. Rådmannen vurderer situasjonen med tilgang til buss, tog og korttidsplasser for bil som god nok. Tilgjengelighet for gående og syklende fra byen blir vesentlig forbedret gjennom tverrforbindelsen. Hurtigbåtterminalen er en del av selve kollektivknutepunktet hvor hovedadkomsten skjer via tverrforbindelsen. Tverrforbindelsen sikrer universell tilgjengelighet til Sentralstasjonen og til Midtbyen via offentlig heis og rampe. Parkeringsanlegget under tverrforbindelsen på Brattørkaia sikrer korttidsparkeringsplasser i umiddelbar nærhet til terminalen. Det er god synskontakt fra terminalen til heis og drosjeholdeplass. Buss- og drosjeholdeplass, samt av- og påstigning lokaliseres langs Brattørkaia, og avstanden til terminalen vil etter rådmannens vurdering være tilfredsstillende.

Nærhet til terminalen med bil må veies opp mot verdien av et bilfritt område foran tverrforbindelsen og sikkerhet for barn og unge. Dersom det åpnes opp for allmenn biltrafikk forbi tverrforbindelsen vil det få vesentlige konsekvenser for plassen, områdets rekreative verdi, samt trafikksikkerhet. Rådmannen anbefaler at det jobbes videre med løsninger i detaljplanen hvor synlighet, ledelinjer sikt og skjerming for vær blir viktige elementer.

Fylling langs Brattørkaia

Fyllinga langs Brattørkaia er gjennomført på dispensasjon fra plankravet i forkant av reguleringsplanarbeidet. Fyllinga framstår i dag som røff og dominerende, og må etter rådmannens oppfatning bearbeides mot en mer bymessig utforming. Fyllingas bølgedempende effekt er størst under vannflaten. Planforslaget sikrer at fyllinga bearbeides uten at den konkrete løsningen er endelig bestemt. Det må derfor arbeides videre med utformingen gjennom en opparbeidelsesplan som skal godkjennes av Trondheim kommune ved innsending av byggesøknad for terminalbygget.

Trondheim kommune

Oppsummering

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunngitt og dokumentert, er utført i samsvar med gjeldende lov- og forskriftsverk og sentrale planer og retningslinjer og med kommunens overordnede planer og mål for byutviklingen.

Det er i planarbeidet lagt vekt på å finne løsninger som er bra for havneaktivitetene og for byen for øvrig. Pirens og terminalbyggets plassering i Ytre basseng vil gi et lunt og skjermet havnebasseng på innsiden, skjermet for været med store muligheter for aktivitet og gjestehavn. I en avveing av plasseringen er det vektlagt at det indre bassenget skal ha en tilfredsstillende størrelse, samtidig som terminalen fortsatt skal ha god kontakt med tverrforbindelsen.

Det er ikke innkommet vesentlige merknader til planforslaget, og det er bare gjennomført mindre justeringer etter offentlig ettersyn. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

... Sett inn saksutredningen over denne linja

Rådmannen i Trondheim, 27.10.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

Juridisk vedlegg 1:	Plankart, sist endret 19.10.09
Juridisk vedlegg 2:	Reguleringsbestemmelser, senest endret 19.10.09
Vedlegg 1:	Illustrasjonsplan
Vedlegg 2:	Foto av eksisterende situasjon
Vedlegg 3:	Perspektiver, datert 13.10.08
Vedlegg 4:	Reguleringsplan R447b Plankart 1 av 4
Vedlegg 5:	Illustrasjonsplan for regulering av tverrforbindelsen R477b
Vedlegg 6:	Reguleringsplan R447a Plankart 1 av 4
Vedlegg 7:	Prinsippkisse for bearbeiding av fylling