

Saksframlegg

SKIPPERGATA 14, TRONDHEIM MARITIME SENTER
FORSLAG TIL REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER
SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 07/8209-44 (10969/09)

Saksbehandler: Christina Føllesdal Brown

~~::: Sett inn innstillingen under denne linja~~

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar reguleringsplan for Skippergata 14, Trondheim Maritime Senter, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Eggen Arkitekter AS, senest datert 23.02.2009 med bestemmelser senest datert 23.02.2009.

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

Forslag til reguleringsplan for Skippergata 14 har som intensjon å etablere ny bebyggelse innenfor eksisterende bystruktur på Nyhavna. Hensikten med planforslaget er å legge til rette for etablering av Trondheim Maritime Senter AS (TMS). Planområdet foreslås regulert til følgende formål: byggeformål: kombinert formål forretning/kontor/industri, og industri (verksted), offentlige trafikkområder: havneområde – kai, havneområde i sjø, samt spesialområde bevaring. Planområdet skal fortrinnsvis benyttes til maritim og havnerelatert næring. Hovedtemaene har vært forholdet til verneverdig bebyggelse og havneaktivitet.

Trondheim Maritime Senter AS er et nytt selskap som er etablert med formål å samlokalisere virksomhetene Taubåtkompaniet, Argon Elektro, Industri og Marine-Diesel og Selfa Arctic. I tillegg til disse fire virksomhetene kan det bli flere andre relaterte virksomheter som etablerer seg i de samme bygningene. Senteret vil gi over 200 maritime arbeidsplasser på et areal på 9,5 mål og 20 meter kaifront.

Planområdet utgjør ca. 9,5 daa og omfatter deler av eiendommen gnr./bnr. 439/3 og eies av Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS (Trondheim Havn). TMS har inngått 80 års festekontrakt med Trondheim Havn, basert på at foreslått reguleringsplan blir vedtatt.

Det foreslås etablert ny bebyggelse på til sammen 8800 m², fordelt på to volumer, en verksteds/vedlikeholdshall mot havnebassenget, (i tilknytning til Dokk-D,) og et næringsbygg mot Skippergata). Skips- og verkstedshallen vil få en skipsheis for landsetting av alle typer fartøy opp til 130 tonn og 10 meter bredde. Arealet på bakkeplan er reservert til verksted, lager og industriformål samt forretning knyttet til disse funksjonene, mens tilhørende kontorarealer og arealer for småindustri (f. eks. skipselektronikk) nyttiggjør de øverste etasjene som er lite hensiktsmessig til tyngre industriformål.

Bebyggelsen foreslås lagt vegg-i vegg med Dora II som er verneverdig som krigsminne. Forholdet til kulturminner ser ut til å være godt løst i planforslaget. Byantikvaren og fylkeskommunen har vært involvert i planprosessen og bestemmelsene sikrer forholdet til Dora II.

Plankartet er, etter en nærmere vurdering, blitt endret etter første gangs høring og offentlig ettersyn, bl.a. for å imøtekomme innkomne merknader. Den største endringen består i at verkstedsbygningen foreslås regulert til byggeområde: industri (verksted) i stedet for kombinert formål: forretning/kontor/industri samt at den ubebygde delen av tomten foreslås regulert til offentlig trafikkområde: havneområde – kai. Den delen av Dokk D som ikke overdekkes av verkstedsbygning foreslås regulert til offentlig trafikkområde: havneområde i sjø.

Innholdet i planforslaget er imidlertid uendret, både mht. form, omfang, utstrekning og funksjon, som ved førstegangsbehandling; det er kun plankart og tilhørende bestemmelser som er blitt endret mht formål. Rådmannen har vurdert dette som en liten endring for å beskrive tiltaket bedre og ser det ikke nødvendig å legge planforslaget ut på ny høring.

Bakgrunn

Komplett planforslag ble innsendt 14.03.2008 av Eggen Arkitekter AS som forslagsstiller, på vegne av oppdragsgiver Trondheim Maritime Senter AS v/ Selfa Arctic Trondheim AS. På bakgrunn av tilbakemelding fra byplankontoret er planforslaget revidert 27.06.2008.

Planstatus

Planområdet omfattes av Kommuneplanens arealdel 2007-2018, vedtatt 27.09.2007 og Kommunedelplan

Trondheim kommune

for Havneområdet i Trondheim kommune, vedtatt 28.06.2001. Området betegnes som H/NT-2 og er avsatt til byggeområde med underformål havneområde/ område for tung næringsvirksomhet.

Gjeldende reguleringsforhold

Det foreligger ingen reguleringsplan for planområdet.

Planområdet, eksisterende forhold

Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

Planområdet ligger på Nyhavna, og har adkomst fra Skippergata. Planområdet er ca. 9,5 daa og grenser i nord mot havnebassenget på Nyhavna, i øst mot eksisterende Trondheim Havns driftsavdeling med verksted- og lagerbygninger, i sør mot Skippergata og i vest mot det tyske u-båt anlegget Dora II. Planområdet omfatter også en av de eksisterende dokkene, Dokk-D i Dora-anlegget. Det vises til vedlagte situasjonskart (orienteringsvedlegg 1).

Eiendomsforhold

Forslag til reguleringsplan for Skippergata 14 omfatter deler av eiendommen gnr./ bnr. 439/3 iht. avgrensning på vedlagte oversiktskart. Eiendommen eies av Trondheimsfjorden Interkommunale Havn IKS (Trondheim Havn). Trondheim Maritime Senter AS har inngått en 80 års festekontrakt med Trondheim Havn, basert på at foreslått reguleringsplan blir vedtatt.

Arealbruk

Området benyttes i dag til verksted, kai og lagerfunksjoner for Trondheim Havn. Tilstøtende område i øst benyttes i dag til forskjellige verksted og lagerfunksjoner, blant annet driftsavdelingen til Trondheim Havn. Dora II anlegget huser i dag Trondheim Verft AS med virksomhet innenfor skipsbyggeri og -verft. Sør for Skippergata drives variert nærings- og forretningsvirksomhet.

Landskap

Nyhavna strekker seg fra Ladehammeren i nord til traseen for Meråkerbanen i sør. Mot øst ligger bydelen Reina/ Svartlamon og Lademoen. Mot vest danner utløpet til Nidelva en naturlig avgrensning av landskapet. Hele området er flatt og ligger på ca. kote 4,0 m. Planområdet er orientert i nord-sør retning og har generelt gode solforhold. Moloen på Brattøra skjerner havneområdet på Nyhavna fra Trondheimsfjorden.

Landskapet er særlig preget av elvekorridoren og havnebassenget, samt bebyggelse med havnelagre og Dora-anleggene fra 2. verdenskrig.

Bebyggelse

Bebyggelsesstrukturen på Nyhavna som helhet er organisert som kvartaler med brede gateløp mellom bebyggelsen. Retningen på strukturen følger hovedsaklig elvekorridorens retning. Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet preges av Dora II-anlegget med tilhørende dokk-system. Innenfor planområdet finnes noen mindre bygninger; blant annet mindre kontorbygg i to etasjer, verksted og lagerbygninger for Trondheim Havn, samt en brakkerigg med kontorer for Trondheim Verft.

Kulturminner og bevaringshensyn

Det er knyttet kulturminneinteresser til de krigshistoriske anleggene på Nyhavna. Dora-anleggene er de mest markante krigshistoriske bygningene i området. Dora II er klassifisert som kulturminne og bør bevares. Fasadenes og bygningsvolumenes tunge, grå betongkarakter med klart geometrisk formspråk bør

Trondheim kommune

oprettholdes og styrkes ved etablering av virksomhet ved anlegget. Fasadene mot Transittgata og Skippergata bør i sin helhet være frilagte og ikke skjult av foranliggende bebyggelse eller innkledning. I fasaden mot havnebassenget bør kaifrontene med dokkanleggene bevares som sammenbindende element mellom sjø og land. Vedlagt følger egen rapport om bevaringshensyn i forhold til Dora II, (orienteringsvedlegg 4).

Grunnforhold og forurensing

Løsmasser i grunnen

Løsmassene i nærområdet til prosjektet består av oppfylte friksjonsmasser (sand, grus, stein og silt) over silt og leire til stor dybde. Oppfyllinga ble i hovedsak gjennomført i perioden 1940-45, og kan være inhomogen med lag av silt og leire. Mektigheten av fyllmassene antas å være i størrelsesorden 5-6 meter på planområdet, noe som krever at dette temaet følges opp i den videre planleggingen.

Grunnforurensning

Skippergata 14 er ikke registrert i SFTs nasjonale database over eiendommer med forurenset grunn, men Trondheim kommunes aktsomhetskart angir at historiske opplysninger gir grunnlag for å kreve videre undersøkelser. Tilførsel av forurensning kan ha forekommet både som en del av de opprinnelige fyllmassene, og gjennom søl og spill fra aktiviteter i ettertid. Det ble gjort store inngrep i dette området under 2. verdenskrig. Også sedimentene i dokka som ligger innenfor planområdet må antas å inneholde slike forurensninger.

Det er påvist høye konsentrasjoner av kvikksølv, kobber, olje, PCB og PAH i området.

Innsynking

I en studie om innsynkning har NGU gjort funn som tyder på at det er en til dels betydelig innsynkningsproblematikk på Nyhavna. Av rapporten (Subsidence in Trondheim, 1992-2003: Results of PSInSAR analysis (http://www.ngu.no/FileArchive/227/2005_082.pdf), nettartikkel *Her synker Trondheim*, 2007, <http://www.ngu.no/no/Aktuelt/20072/040/>) går det frem bl.a. at den sørvestre siden av Dora beveger seg tre-fire millimeter pr. år, mens den andre siden er stabil. Ifølge rapporten (vedlegg 2) er den maksimale gjennomsnittlige innsynkning (LOS velocity) innenfor planområdet angitt til å være 0,5-1,49 millimeter pr. år. I løpet av hundre år vil antatt innsynkning innenfor planområdet utgjøre 5 – 15 cm.

Flomfare

Faresone langs Nidelva:

I henhold til temakart til kommuneplanens arealdel, flomsonekart Trondheim, Nidelva, ligger deler av planområdet innenfor fareområdet for 10-årsflom. NVE opplyser at det i de nedre deler av elva; helt opp mot Nidarø området, er ekstremvannstander i sjøen som er bestemmende for flomnivå. Ved en 200-årsflom har NVE (ref.: *Flomsonekart 6, delprosjekt Trondheim, 2001*), beregnet vannstanden i nederste del av Nidelva til kote +3,15 meter. Ved en 500-års flom er vannstanden beregnet til kote +3,21 m. I verst tenkelige tilfelle vil det være ca. 0,8 meter å gå på før ny bebyggelse innenfor planområdet blir berørt. Flomfaren ved utbygging av planområdet vurderes på grunnlag av dette som liten.

Trondheim kommune

Flomfare ved framtidig havstigning:

For Trondheim:

ÅR 2050					
Havnivåstigning			Mulig stormflo		
Min (cm)	Midlere (cm)	Maks (cm)	Min (cm)	Midlere (cm)	Maks (cm)
0	7	15	253	260	268
ÅR 2100					
Havnivåstigning			Mulig stormflo		
Min (cm)	Midlere (cm)	Maks (cm)	Min (cm)	Midlere (cm)	Maks (cm)
26	42	59	284	300	317

(alle målene er oppgitt i cm over NN1954)

Tabellen over er en gjengivelse av tallene gitt i rapporten *Havnivåstigning: Estimer av fremtidig havnivåstigning i norske kystkommuner(2008)*, utarbeidet av Bjerknessenteret på oppdrag fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB), som er sekretariat for Klimatilpasning Norge (http://www.dsb.no/File.asp?File=PDF/2008/Rapport_Havnivastigning.pdf). I disse tallene er antatt *absolutt* landheving (Vestøl (2006)) for Trondheim allerede i beregnet.

Ny bebyggelse innenfor planområdet vil ligge på kote + 4,1 meter.

Naturforhold

Dora II hadde på 1990-tallet en stor koloni hekkende fiskemåker. Kolonien er ifl. miljøenheten i Trondheim kommune nå spredt utover flere steder i Trondheim og ikke lenger konsentrert rundt Dora II.

Rekreasjonsbruk

Planområdet er pga. havnevirksomhet i dag avstengt med gjerde/ port og benyttes ikke til rekreasjon.

Trafikkforhold

Planområdet har kjøreadkomst fra Skippergata. Skippergata er sammen med Maskinistgata også hovedadkomstgate inn til Nyhavna. Iht. Statens vegvesens normal for veg- og gateutforming kan Skippergata klassifiseres som samleveg med fartsgrense 50 km/t. På bakgrunn av trafikktellinger (Trondheim kommune) ved krysset Dyre Halsesgate/ Skippergata kan vi anta at årstdøgntrafikken (ÅDT) i Skippergata pr. idag ligger et sted mellom 1500-4000. Vegstandard og bredde er dimensjonert for stor andel tungtrafikk.

Etableringen av Nordre Avlastningsveg og ny E6-øst vil få konsekvenser for trafikksituasjonen på Nyhavna.

Det er ikke registrert trafikkulykker med personskader i Skippergata i perioden 1999-2006. Trafikkforholdene på Nyhavna er generelt ikke tilrettelagt for myke trafikkanter. I forbindelse med etablering av nytt arkivsenter ved Dora I er opparbeidelse av sikker adkomst for gående og syklist fram til Dora I utført.

Planområdet ligger innenfor 10 minutters gangavstand fra flere kollektivtilbud: både tog, lokalbuss og flybuss. Det er god bussforbindelse til Trondheim sentrum. For øvrig ligger planområdet innenfor ca. 15 min. gangavstand til bydelen Nedre Elvehavn og Trondheim Sentralstasjon.

Trondheim kommune

Støy, støv og luftforurensning

Støy

Planområdet ligger utenfor angitte støysoner fra vegtrafikk iht. støysonekart for Trondheim.

Med hensyn til støyforurensning driver bedriften Veolia AS, lokalisert ved Dora I, noe støyende metallvirksomhet/ metallgjenvinning. Støykilden er skraphåndtering med maskin. Støykilden representerer ikke jevn støy, men opptrer av og til i løpet av en normal arbeidsdag. Bedriften har fått utført støymålinger ved normal drift, der høyeste støynivå ble beregnet til 44,5dB(A).

Da målt støynivå ikke overstiger grenseverdier for støy, er den eksisterende støysituasjon vurdert til å ikke ha særskilte konsekvenser for utforming av ny bebyggelse innenfor planområdet.

Infrastruktur

Offentlig ledningsnett for vann og avløp følger trase langs sørsiden av Skippergata. Inne på planområdet finnes mindre private stikkledninger for vann og avløp.

Trondheim Energiverk har en nettstasjon innenfor planområdet.

Fjernvarme

Området ligger innenfor konsesjonsområde for fjernvarme.

Planprosess

Brev med varsel om igangsatt planarbeid ble sendt 18.05.2007 til berørte parter og naboer. Det ble kunngjort oppstart av planarbeid i Adresseavisen 21.05.2007.

Samråds- og medvirkningsprosess

Samrådsprosessen har etter varslingsfasen vært gjennomført med egne samråds-/ arbeidsmøter og korrespondanse mellom berørte parter og forslagsstillere. I varslingsfasen er det innkommet forhåndsuttalelser fra fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Kystverket Midt Norge, Riksantikvaren, Trondheim Energiverk Nett AS og Johan Vinje AS. Det er avholdt samrådsmøter med aktuelle parter underveis i planarbeidet.

Planarbeidet ble annonsert 18.05.2007 med brev direkte til berørte parter. Frist for innspill var satt til 18.06.2007.

Innspill til førstegangsbehandling

Det kom flere innspill til planen, særlig fra naboer, kulturminnemyndigheter og havnemyndigheter:

- Det må tas rimelig hensyn til dagslys- og utsynsforhold for Trondheim Verfts virksomhet.
- Parkeringsforhold må avklares.
- Det tyske ubåtanlegget regnes med å få økende verneverdi i framtiden. Det forutsettes at videre planarbeid tar hensyn til dette, og at arbeidet skjer i samråd med byantikvar og fylkeskommunen.
- Det varsles innsigelse til de foreslåtte planformål med bakgrunn i at gjeldende planformål er tung næringsvirksomhet, mens TMS oppfattes som lettere virksomhet. Dersom det likevel er aktuelt å fortsette planleggingen kreves det at regulering utføres i nært samarbeid med lokal havnemyndighet og at deres synspunkt og konsekvensene for havnevirksomheten går klart frem av saken, og sees i sammenheng med planarbeidet for nærområdet på sjøsiden.

Kommentar:

Kystverket bekreftet at innsigelsesvarsel faller fra dersom planarbeidet videreføres i samråd med Trondheim Havn. Trondheim Havn har vært en aktiv part i planarbeidet og har i

Trondheim kommune

skriftlig uttalelse ingen innsigelser til planforslaget.

Trondheim kommune

- U-båt anleggenes kulturhistoriske verdi er drøftet med hensyn til videre planarbeid. Viktige momenter for videre arbeid er vurdering av byggehøyder og sikotlinjer mellom de krigshistoriske anleggene. Enhet for Regional Utvikling er generelt positiv til foreslåtte reguleringsformål og bebyggelse over dokkområde innenfor Dora II.

Første gangs behandling

Det vises til bygningsrådets/det faste utvalg for plansakers vedtak i sak 156/08 i møte 30.09.2008, der bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker vedtok å legge forslag til reguleringsplan med planbestemmelser for Skippergata 14 ut til offentlig ettersyn i fire uker, samtidig som det ble sendt på høring.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, enhet for regional utvikling, brev datert 29.10.2008

Fylkeskommunen anbefaler at øverste etasje bør trekkes inn, også fra øst slik at det fremstår en gjennomgående gesimshøyde tilsvarende Dora 2. Materialbruk bør være underordnet Materialbruken i bunkeranlegget. Det stilles ingen vilkår for egengodkjenning.

Rådmannens kommentar:

Fylkeskommunens anbefalinger er tatt til følge og sikret i bestemmelsene.

Geir Halmøy v/ Samspillsgruppen bestående av OBOS, ROM Eiendom og Scanbio Eiendom, brev datert 07.11.2008

Dora AS er eier av Dora 1 og stiller seg generelt positiv til den foreslåtte utviklingen av området ved Dora 2. Det bemerkes at det primo 2009 planlegges igangsatt arbeid med ny kommunedelplan for Nyhavna. Dora AS er opptatt av at en framtidig utvikling av Nyhavna kan legge til rette for mest mulig allmenn ferdsel langs havneområdenes yttergrense.

Rådmannens kommentar:

Forslagstiller og Trondheim Havn argumenterer med at allmenn adgang til planområdet er uaktuell grunnet sikkerhetshensyn. Forslagstiller mener videre at planforslaget ikke legger hinder for fremtidig adgang hvis virksomhetene og sikkerhetshensyn tillater dette.

Rådmannen har gjennom hele planprosessen vært svært opptatt av allmennhetens adgang til havneområdet. Ved å regulere den ubebygde delen av planområdet til offentlig trafikkområde – kai mener Rådmannen at allmennhetens ferdsel og tilgang til havneområdet eventuelt i fremtiden kan muliggjøres dersom sikkerhetshensyn endres. Dette er en problemstilling det må jobbes videre med i arbeidet med ny kommunedelplan for Nyhavna.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev datert 05.11.2008

Fylkesmannen har som sektormyndighet ingen merknader til planforslaget. Det stilles ingen vilkår for egengodkjenning.

Trondheimsfjordens Interkommunale Havn IKS (Trondheim Havn), brev datert 29.10.2008

Trondheim Havn har merknader vedrørende bruk av fellesområdene. Trondheim Havns driftsavdeling vil ha felles uteområder med Trondheim Maritime Senter og er opptatt av å sikre sin drift. Trondheim Havn ønsker derfor følgende endringer til bestemmelser:

§4.1 Arealbruk ”..... Den ubebygde del av tomten tillattes ikke benyttet til lagring.

Midlertidige skur, haller m.v. tillates ikke.” Trondheim Havn ønsker følgende tilføyelse: ”Ved spesielle behov kan kortvarig lagring tillates.”

§7.3.1 Fellesområde for uteopphold. Trondheim Havn ønsker at teksten ”og lekeområder”

Trondheim kommune

fjernes fra bestemmelsene, da det av trafikksikkerhetsmessige årsaker ikke er ønskelig med oppfordring til lekeaktiviteter.

Trondheim kommune

Trondheim Havn ønsker tilføyd ny paragraf: ”Det tillates oppført gjerde med port mot felles driftsområde, som vist på illustrasjonsplan.”

Rådmannens kommentar:

Rådmannen anser tilføyelsen til 4.1 som lite hensiktsmessig da begrepene spesielle behov og kortvarig er lite spesifikke begrep som er vanskelig å håndtere i bestemmelsene. Størrelsen, bruk og utformingen av den ubebygde delen av planområdet vil også sette klare begrensninger for muligheten til utelagring. Videre anses midlertidig utelagring å være et anliggende som kan avtales direkte mellom Trondheim Havn og Trondheim Maritime Senter.

De øvrige kommentarene tas til følge og er tilføyd bestemmelsene.

Kystverket Midt-Norge, brev datert 07.11.2008

Etter Kystverkets mening er formålet Forretning/Kontor/Industri ikke i overensstemmelse med hovedformålet Havneområde/Område for tung næringsvirksomhet som angitt i Kommunedelplanen for Havneområdet. Det påpekes at dette formålet generelt innehar lettere næringsvirksomhet enn det som ligger til grunn i kommunedelplanen og Kystverket er kritiske til at planforslaget fremmer en mer bymessig bebyggelse. Kystverket er også kritiske til at havneformål i sin helhet er utelatt som reguleringsformål, selv om planområdet innbefatter både sjøareal og kaifront direkte til havnebassenget. Kystverket hadde helst sett at hele planområdet reguleres til havneområde, med byggegrensning for det området som tillates bebygd og angivelse av tillatt bruk i bestemmelsene. I det minste anser de det som naturlig at de ubebygde arealene mellom nordre bygningskropp og havnebassenget reguleres til offentlig havneområde. Kystverket har videre en sterk generell innvending mot den gradvise transformasjonen av Nyhavna fra område for tung industri/havneområde til et mer bymessig område. Kystverket har vurdert å fremme innsigelse mot planforslaget, men med bakgrunn i lokal enighet, velger de å avstå fra dette. Det stilles ingen krav til egengodkjenning av planen.

Rådmannens kommentar:

Intensjonene i reguleringsplanforslaget er å legge til rette for fortetting av maritim virksomhet innenfor planområdet. Planforslaget legger til rette for en fornuftig og effektiv bruk av det historiske anlegget i tilknytning til Dora II ved at dokk D tas i bruk og opprustes på en måte som legger til rette for moderne havnerelatert virksomhet. De funksjonene som er tiltenkt i planforslaget har alle behov for nærhet til havn og lett tilgang til dokk. Tiltakshaver har videre som intensjon å etablere en klynge som kombinerer tradisjonell havnerelatert virksomhet (verksted/industri) med kunnskapsbaserte maritime bedrifter.

Det er lokal enighet om at planforslaget er havne-/maritimrelatert virksomhet og at foreslått virksomhet er riktig plassert.

Etter nøye overveielse om forholdet mellom Plan- og bygningsloven og Havneloven, og avklaring av havneformål har rådmannen valgt å i møtekomme deler av merknaden fra Kystverket.

Rådmannen, i overensstemmelse med forslagstiller, foreslår å regulere den ubebygde delen av planområdet nord for foreslått bebyggelse til henholdsvis Offentlig trafikkområde: Havn-kai og Offentlig trafikkområde: Havneområde i sjø.

Når det gjelder det overordnede spørsmål om utviklingen på Nyhavna er dette et omfattende spørsmål som vil avklares i det nyoppstartede arbeidet med ny Kommunedelplan for Nyhavna. I forbindelse med det arbeidet vil Kystverket ha anledning til å komme med innspill (orienteringsvedlegg 3).

Statens Vegvesen, brev datert 24.11.2008

Trondheim kommune

Statens Vegvesen har ingen merknader til planen.

LO i Trondheim, brev datert 12.12.2008

LO i Trondheim er positiv til forslag til reguleringsplan da de mener at dette vil styrke den enkelte bedrift og der maritime miljøet i Trondheim.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk

Planområdet foreslås regulert til følgende formål:

- byggeområde: industri (verksted)
- byggeområde: kombinert formål – forretning/kontor/industri,
- offentlig trafikkområde: havneområde – kai
- offentlig trafikkområde: havneområde i sjø
- offentlig trafikkområde: fortau
- spesialområde bevaring av bygninger og anlegg (del av Dora II og tilhørende dokkanlegg),
- fellesområder : felles avkjørsel, felles parkering, annet fellesareal (uteoppholdsareal)
- spesialområde – frisisiktsone ved veg.

Med hjemmel i festeavtale om tomtegrunn, mellom Trondheim Havn og Trondheim Maritime Senter, skal bruken av planområdet være knyttet til maritim virksomhet. Det foreslås derfor i reguleringsbestemmelsene at bruk av kombinerte formål begrenses til virksomheter med maritim relasjon. Næringsvirksomheten innenfor planområdet vil gi ca. 200 arbeidsplasser.

Planlagt bebyggelse

Planlagt bebyggelse skal ivareta arealbehovet i forbindelse med samlokalisering av flere maritime fagmiljøer i Trondheim. Planforslaget legger opp til næringsbebyggelse med kombinasjon av industri og verkstedlokaler, lager, kontor- og forretningslokaler. Ny bebyggelse foreslås med en byggehøyde på inntil 6 etasjer med øvre mønehøyde på maksimum 21,0 m over eksisterende terrengnivå/ kote 25,4 meter. Ny bebyggelse deles i to volumer, en vedlikeholdshall mot havnebassenget (over dokk D) og et næringsbygg mot Skippergata.

Bebyggelsen er plassert langs planområdets vestre avgrensning og ligger inntil betongkonstruksjonene til Dora II. Ny bebyggelse understreker lengderetningen i eksisterende tomtesituasjon. Næringsbygget foreslås i inntil 6 etasjer der de øverste etasjene er inntrukket fra Skippergata. Gesims over 4. etasje korresponderer med øverste gesims på Dora II for å innordne seg en naturlig gesimslinje langs Skippergata. 5. etasje utgjør et eget inntrukket bygningsvolum med lettere uttrykk enn etasjene under. Etasjen gis høyde nok til mesanin (6 etasje) i deler av volumet. Byggehøyden tilsvarer høyden på Dora I. Bygningen er organisert med forretningslokaler mot Skippergata og verksteder på 1. og delvis 2. etasjeplan. Øvrige etasjer utnyttes til kontorlokaler.

Vedlikeholdshallen plasseres over østre dokk i Dora II, Dokk D, og vil være en 'forlengelse' av eksisterende konstruksjoner i Dora II. Bygningen er 4 etasjer høy med øvre gesimshøyde på maksimum 16,0 meter over eksisterende terrengnivå/ kote 20,0 meter. Byggehøyden tilsvarer høyden på Dora anlegget. Industribygningen skal romme skipshall med verksteder for båtbyggeri/ verft. Foran verkstedhallen vil dokk- og kaiarealet benyttes til land- og sjøsetting av båter ved hjelp av en mobil løftemaskin/ kran.

Trondheim kommune

Hovedadkomst til området opprettholdes med innkjøring fra Skippergata. Bygningen foreslås med hovedadkomst fra Skippergata inn i felles inngang som er plassert inntil betongkonstruksjonene i Dora 2. Vestibylen skal fungere som utstillingsområde med fokus på historien til Nyhavna og krigsanleggene. Fra vestibylen vil det være trapp og heisadkomst til øvrige etasjer i bygningen. Kjøreadkomst med varelevering etableres med felles avkjørsel fra Skippergata fram mot kaikanten.

Alle innganger på bakkeplan vil ha trinnfri adkomst. Det vil etableres enkel adkomst til heis som betjener alle etasjer i bygningen.

Eksisterende bebyggelse innenfor planområdet forutsettes revet. Brakkeriggen som tilhører Trondheim Verft AS kan demonteres og ev. flyttes. Alternativ plassering innenfor leieområdet til Trondheim Verft AS vil være mulig.

Arkitektoniske intensjoner

Industribygget over Dokk D legges som en naturlig forlengelse av Dora-anlegget og innretter seg etter eksisterende form og struktur. Det har vært viktig å uttrykke næringsbygget som et smalt og høyreist volum, med et enkelt arkitektonisk formspråk som underordner seg Doras kolossale, men enkle bygningsstruktur.

Det er viktig å ivareta Dora II som kulturminne. Deler av Dora II er i dag i bruk som verksted/verftsområde med maritim tilknytning. Ved etablering av Trondheim Maritime senter innenfor samme område søker man å forsterke og videreutvikle eksisterende bruk. Trondheim Maritime senter vil gjøre kulturminnet lettere tilgjengelig for allmennheten ved å etablere hovedadkomst inn mot betongkonstruksjonene.

Nye bygningsvolumer foreslås som langstrakte lameller med hovedretning langs Dora II. Fra Skippergata og fra havnebassenget vil bygningen framstå som et smalt høyreist volum som understreker hovedretninger i eksisterende bebyggelses- og gatestruktur på Nyhavna. Sammenhengen mellom de krigshistoriske anleggene i området framstår tydelig fra Ladehammeren.

I den store sammenhengen vurderes siktlinjene i elvekorridoren, samt utsikten fra Ladehammeren som de viktigste overordnede siktlinjene. Inne på Nyhavna er det først og fremst gatestrukturen som i dag utgjør siktlinjene i området. Forslaget til reguleringsplan understreker videreføringen av denne bebyggelsesstrukturen. Sikt langs Skippergata fra Nidelva forbi Dora II og fram til forsyningsbunkeren vurderes som spesielt viktig for planområdet. Ny bygning forsøker å innordne seg og forsterke denne sikten.

Antikvariske hensyn

Bevaringshensynene har vært viktige i utarbeidelsen av planforslaget, vedlagt følger egen utredning vedr. bevaringshensyn til Dora II (orienteringsvedlegg 4). Bygningshøyder for Dora-anleggene er lagt til grunn for byggehøyde på ny bebyggelse.

Ny bebyggelse innenfor felt K1 tillates oppført i 6 etasjer, men av hensyn til de omkringliggende kulturminnene og for å tydeliggjøre lesningen av det historiske anlegget må øverste etasje trekkes inn. Mot Skippergata skal gesims ikke overste øverste gesims på Dora II. Og øverste etasjer må inntrekkes 6 og 4 meter fra fasadeliv mot henholdsvis Skippergata og mot øst. Foruten plassering, volumoppbygging, uttrykk, og høyder på ny bebyggelse; har man vært opptatt av å sikre Dora II med hovedkonstruksjoner og de øvrige opprinnelige elementene, bl.a. ved å regulere den vestlige delen av planområdet til

Trondheim kommune

spesialområde bevaring av bygninger og anlegg. Alle inngrep inntil den gamle betongkonstruksjonen skal utføres mest mulig skånsomt og være reversible.

Det står i dag et pumpehus (med mekaniske installasjoner) på dokkens vestside som er bygget i etterkrigsstiden. Pumpehusets plassering kommer i konflikt med manøvreringsbehovet for heisekranen. Da pumpehuset er bygget i etterkrigsstiden tillates den revet, forutsatt at den er fotografisk dokumentert. Deler av konstruksjonen (pilarene) synes imidlertid å datere seg tilbake til Dora-anlegget og disse pilarene tillates ikke revet.

Grad av utnytting

Utnyttingsgraden innenfor planområdet er angitt i kart og bestemmelser til 150 % BRA.

Tabellen nedenfor foreslår følgende grad av utnytting fordelt på formål og etasjer i bygning:

etasje	t-bra verksted	t-bra lager	t-bra salg/ forretn.	t-bra kontor	t-bra felles service	sum t-bra pr etasje
1. etasje	1630	700	500		320	3150
2. etasje	1250	400	250	850	400	3150
3. etasje	1390			1360	400	3150
4. etasje				1360	400	1760
5. etasje				900	60	960
6. etasje				900	60	960
Sum t-bra	4270	1100	750	5370	1640	13130

Planområdet utgjør til sammen 9,5 daa. Grad av utnytting er med hensyn til bruksarealene i ovenstående tabell beregnet til ca. 140 % BRA. I tillegg til arealer angitt i overstående tabell, er også arealer for åpnet overbygget uteareal og areal for parkering innenfor planområdet medregnet i utnyttingsgraden. Innenfor planområdet utgjør ny bebyggelse ca. 3550 m² bebygd areal, ca. 100 m² åpent overbygget areal og ca. 350 m² parkering, til sammen 4000 m² bebygd areal.

Høyder

Byggehøyder for ny bebyggelse tar utgangspunkt i høyder på eksisterende bygninger i Dora I og Dora II. Gesims langs Skippergata skal korrespondere med gesims på Dora II. Det samme gjelder ny bebyggelse innenfor spesialområde bevaring. Øverste tillatte høyde skal korrespondere med øverste gesims på Dora I.

Gesims- og mønehøyde for planlagt bebyggelse foreslås med følgende kotehøyder og antall meter fra planert terreng:

etasje	kotehøyde	Høyde over eksist. terreng	Etasjehøyde (brutto)	Kommentar
4. etasje	+ 15,2 m	11,1 m	3,6 m	gesims over 4.etg.: maks kote +20,0 m
6. etasje	+ 21,8 m	17,7 m	3,3 m	messaninetasje i 5. etg
gesims	+ 25,4 m	21,0 m		

Uterom

Etter krav fra Trondheim Havn er uteområdet foreslått delt i to deler. Nærmest Skippergata ligger adkomst og parkering for kunder og besøkende. Uteoppholdsareal er vist med parkmøblering og beplantning og

Trondheim kommune

lokalisert som en allmenn tilgjengelig plass ved hovedadkomst og som ankomstplass foran hovedinngang. Areal for opparbeidet uteopphold er ca. 300 m². Innerst i planområdet, mot kaifront, ligger driftsplass felles for Trondheim Havn og Trondheim Maritime Senter. Denne delen av uteområdet vil fortrinnsvis benyttes til manøvreringsareal for større kjøretøy, vareleveranse og inn- og uttransport av utstyr til verksted og lager etc. Av sikkerhetsmessige årsaker må området avstenges utenom normal arbeidstid. Det er ikke planlagt utendørs opplagring av materiell eller båter.

Kaiarealet langs Dokk D vil kunne benyttes til iland- og sjøsetting av båter og fartøyer som fraktes til og fra opplagingsplass med lastebil/ vogntog. Kaiarealet innenfor planområdet er relativt begrenset, ca. 20 m, dette vil i sin helhet benyttes til daglig drift ved Trondheim Havn og Trondheim Maritime senter.

Allmenn adkomst til driftsplass og kaifront er i samråd med Trondheim Havn vurdert som uaktuelt pga. daglig drift og personsikkerhet. Hele planområdet er i dag avstengt med gjerde.

Parkering

Kommuneplanens arealdel fastsetter veiledende retningslinjer for krav til parkering for ulike virksomheter. Nyhavna ligger innenfor midtre sone i kommuneplanen. Kravene er lagt til grunn i forslag til reguleringsplan.

Parkeringskrav:

P-krav	Verksted	Forretning	Lager	Kontor	Sum
Areal	1800	750	1100	5650	
P-krav bil	maks 1/200	maks 2/100	-	maks 1/100	
P-krav sykkel		min 1/100		min 0,7/100	
Bil (maks)	9	15		56	80
Sykkel (min)		8		40	48

Noe parkering er foreslått løst på bakkeplan innenfor planområdet, bl.a. parkering for kunder og parkering for servicebiler. Innenfor planområdet finnes følgende parkeringsplasser:

8 parkeringsplasser for kunder, besøkende til forretningsvirksomhet

6 parkeringsplasser for servicebiler

25 parkeringsplasser, hvorav 2 plasser er reservert og tilrettelagt for bevegelsehemmede.

SUM 39 parkeringsplasser innenfor planområdet

Alle parkeringsplasser innenfor planområdet har kort vei til innganger. Ca. halvparten av maksimumnorm for parkering er løst som bakkeparkering innenfor planområdet. Arealmessig utgjør bakkeparkering mindre en 15 % av planområdet.

Trafikkforhold, trafiksikkerhet

Nyhavna og planområdet er direkte knyttet til overordnet vegnett, ved at prosjektene Nordre Avlastningsveg og E6 øst vil etablere en ny rundkjøring i området ved krysset mellom Skippergata og Dyrø Halses gate. I forbindelse med disse vegprosjektene har Statens Vegvesen laget trafikksimuleringer som viser trafikkmengden for vegene inn mot den nye rundkjøringen (orienteringsvedlegg 9).

Trafikksimuleringene viser at Maskinistgata er antatt å få en trafikkmengde på mer enn 11.000 i ÅDT-tall mens den delen av Skippergata som går inn mot planområdet er vurdert til 2830 i ÅDT-tall. Vegvesenet vurderer at andel tungtrafikk vil utgjøre 10-20 % av trafikken i Maskinist- og Skippergata.

Trondheim kommune

Tiltakene innenfor planområdet antas å ikke generere nevneverdig økning i tungtrafikk, da området også i dag benyttes til lager og verksted for havneformål. Økning i personbiltrafikk ifb. med etablering av kontorformål ventes å utgjøre en mindre økning i ÅDT-tall for Skippergata, anslagsvis 200 biler for ansatte og 50 biler for besøkende. I tillegg til ca. 50 biler for varelevering, etc, vil økningen totalt ligge på 300 biler pr. dag. Konklusjonen er at tiltaket ikke vil påvirke trafikksituasjonen i stor grad selv om området får ny bruk.

Adkomst til planområdet og bruken av utendørs trafikkarealer er avsatt som fellesområde for Trondheim Havn og Trondheim Maritime Senter. Varelevering til planområdet vil foregå innenfor planområdet og er planlagt adskilt fra gangadkomst.

Langs planområdets avgrensning mot Skippergata foreslås det innregulert fortau. Fortau langs Skippergata i kombinasjon med bedre merking av bl.a. gangfelt over Kobbes gate vil gi oversiktlig og trafikksikker adkomst til planområdet for myke trafikkanter.

Båttrafikk i havnebassenget vurderes som uproblematisk. Det vil ikke være aktuelt med oppankring av båter i påvente av vedlikehold/reparasjon utover den plassen som er til rådighet ved eksisterende kaifront innenfor planområdet.

Infrastruktur

Ny bebyggelse planlegges tilknyttet eksisterende offentlig vann og avløpsnett som følger trasé langs Skippergata. Det samme gjelder tilknytning til energiforsyning, inkludert fjernvarme.

Offentlige friområder

Allmenn adkomst til driftsplass og kaifront er i samråd med Trondheim Havn vurdert som uaktuelt pga. daglig drift og personsikkerhet. Hele planområdet er i dag avstengt med gjerde.

Miljøforhold

Grunnforhold

Basert på geoteknisk undersøkelse i utbyggingsområdet vurderes pele-fundamentering av nye bygninger som den mest sannsynlige fundamenteringsmetode. Dette vil ha liten betydning for totalstabiliteten av området. Det settes krav til videre undersøkelser/oppfølging i byggesaken.

Grunnforurensning:

I forbindelse med utbyggingen av området, må forurenset grunn og sedimenter hensyntas. Eventuell forurensning innenfor planområdet vil være relativt uproblematisk å håndtere, men det vil være kostnadsdrivende. For håndtering av forurenset grunn på land må det utarbeides en tiltaksplan, i tråd med Forurensningsforskriftens kapittel 2. Planforslaget foreslår å sikre dette arbeidet gjennom rekkefølgebestemmelser. Graving i forurenset masse vil mest sannsynlig medføre masseutskifting og deponering gjennom et godkjent deponi.

Innsynking

I løpet av hundre år vil antatt innsynking innenfor planområdet utgjøre 5 – 15 cm.

Trondheim kommune

Flomfare

Faresone langs Nidelva:

Flomfaren ved utbygging av planområdet vurderes på grunnlag av dette som liten.

Flomfare ved framtidig havstigning:

Ny bebyggelse innenfor planområdet vil ligge på kote + 4,1 meter. Planområdet ligger i risiko sone for å bli berørt av havstigning og stormflo. Hvis man tar høyde for innsynking vil planområdet ligge på kote + 4 meter i år 2100. Hvis man legger til grunn det overnevnte tallmaterialet vil antatt havstigning utgjøre ca 0,5 m og antatt mulig stormflo vil være 3,17 m. Med bakgrunn i dette tallmaterialet er det sannsynlig at planområdet vil ikke bli negativt berørt av disse fenomenene. Tallene er imidlertid kun antagelser om forventet utvikling og man har ingen garantier for at planområdet ikke vil bli berørt av havstigning og stormflo. Temaet er vurdert og man ser at dette

Trondheim kommune

kan bli et problem, men foreslått virksomhet krever tilgang til kai og plassering av bygg med mer anses som hensiktsmessig og gjennomtenkt.

Avfallsløsning

Ved etablering av virksomhet innenfor planområdet og ved søknad om tillatelse til tiltak skal det godkjennes plan for avfallshenting og kildesortering. Nye tiltak vil følge de retningslinjer som til enhver tid er gjeldende i kommunen. Avfallsrom vil fortrinnsvis løses innenfor ny bebyggelse.

Planlagt gjennomføring

Tiltakshaver forutsetter å sette i gang med realisering av prosjektet umiddelbart i forlengelse av vedtatt regulerings plan.

Ved gjennomføring av reguleringsplan forutsettes det at eksisterende bygninger innenfor planområdet, med unntak av området definert som spesialområde bevaring, blir revet/ flyttet.

Vesentlige konsekvenser av planforslaget

Planforslaget legger opp til en oppgradering av planområdet innenfor gjeldende kommunedelplans bestemmelser. En fortettet bruk av havneareal og kaifront åpner for ny moderne maritim virksomhet.

Konsekvenser for kulturminneinteresser

Ny bebyggelse foreslås lagt inntil Dora II, og på den måten framheves Dora som et varig element og levende kulturminne i bybildet på Nyhavna. De delene av reguleringsplanen som omfatter Dora II og dokk D foreslås regulert til spesialområde bevaring i kombinasjon med utbyggingsformål og offentlig trafikkområde: havneområde i sjø. Deler av dokkområdet blir overbygget med ny verkstedhall, noe som viderefører den opprinnelige funksjonen. Det er ikke forutsatt vesentlige inngrep i de opprinnelige konstruksjonene. Bebyggelsen innordner seg eksisterende struktur og vil ikke legge føringer for framtidig utvikling av området i strid med kulturminnene.

Forurensning fra planlagt ny industri

Støy, støv og luftforurensning:

Trondheim Maritime Senter har ikke planlagt virksomhet som bidrar til økt støy, støv eller luftforurensning. Dette fordi ny industrivirksomhet vil foregå innendørs. Virksomheten i vedlikeholdshallen vil omfatte arbeider med fiberarmet plast. Dette arbeidet produserer ikke nevneverdig støy. Lukt og avgasser fra moderne plastproduksjon er moderat. Løftemaskinen som inngår som en del av virksomheten er elektrisk drevet og produserer ikke maskinstøy.

Forurensning til sjø:

Ved etablering av ny virksomhet innenfor planområdet, skal fare for eventuell avrenning av forurensning til sjø være håndtert i tråd med til en hver tid gjeldende lovverk. Vedlikehold og reparasjon av fartøy vil foregå innendørs i skipshallen. Avrenning fra skipshallen og ned i dokk D skal samles opp før det når vannet i dokk D og skal videreleveres til godkjent mottak.

Rådmannens vurdering og konklusjon

Maritim utvikling

Det er rådmannens vurdering at planforslaget er positivt for maritim utvikling av Nyhavna samt at tiltakets størrelse og funksjon er i tråd med framtidsrettet drift på Nyhavna. Det vil heller ikke vanskeliggjøre en transformasjon av områdene på Nyhavna jf. politisk vedtak. Planforslaget ligger innenfor de formål

Trondheim kommune

kommunedelplanen for Nyhavna setter.

Tiltakshaver har som intensjon å etablere en klynge som kombinerer tradisjonell havnerelatert virksomhet (verksted/industri) med kunnskapsbaserte maritime bedrifter innenfor rammene av en fysisk utforming som både er arealeffektiv og som i sin arkitektoniske utforming har et bevisst forhold til de krigshistoriske anleggene som omgir den. Som sådan forsøker planforslaget å forholde seg til både fortid, nåtid og fremtid på Nyhavna og vil ikke være til hinder for en fremtidig transformasjon av Nyhavna.

Arealbruk

Planforslaget legger til rette for en fornuftig og effektiv bruk av det historiske anlegget i tilknytning til Dora II ved at dokk D tas i bruk og opprustes (ved etablering av mobil heisekran og en verksteds/vedlikeholdshall med flyttbart gulv over deler av dokk D) på en måte som legger til rette for moderne havnerelatert virksomhet. De funksjonene som er tiltenkt i planforslaget har alle behov for nærhet til havnen og lett tilgang til dokk og sjø for å kunne utføre inspeksjon, vedlikehold og montering ombord i båter.

Det foreslås ny bebyggelse på til sammen 8800 m², fordelt på to volumer; som vil gi over 200 maritime arbeidsplasser på et areal på 9,5 mål og 20 meter kaifront. Planforslaget legger opp til en noe begrenset arealutnyttelse, men likevel innenfor rammen av den overordnede fortettingsstrategien.

Planforslaget underordner seg den overordnede strukturen i området ved at ny bebyggelse, både mht. plassering og volumoppbygging, bidrar til å underbygge hovedretninger i eksisterende bebyggelses- og gatestruktur på Nyhavna. I påvente av en overordnet plan for Nyhavna er det særdeles viktig at ny bebyggelse ikke vil låse en uheldig situasjon eller forhindre gjennomføring av en overordnet struktur. Ved å ta utgangspunkt i gjeldende struktur på Nyhavna, som definert og gitt av de krigshistoriske anleggene, vil foreslått bebyggelse i liten grad være til hinder for en fremtidig utvikling av tilliggende områder, da først og fremst området vest for planområdet, dvs. området mellom planområdet og Kobbes gate.

Allmennhetens tilgang til kaifront

Allmenn adkomst til driftsplass og kaifront blir vurdert av forslagsstiller og Trondheim Havn som uaktuelt pga. daglig drift og personsikkerhet, og de viser samtidig til at hele planområdet i dag er avstengt med gjerde. Allmennhetens tilgang til kaifront har vært et tilbakevendende tema fra rådmannens side. Tilgang til havneområdet er en betydelig verdi for byens innbyggere og vi anser det som uheldig at allmennhetens tilgang til havna også i fremtiden blir begrenset. Dette er imidlertid et tema som må ses på samlet i forhold til havnearealene og reglene for anløp og de enkelte bedrifters behov.

Kulturminne:

Forholdet til kulturminner synes i hovedsak å være godt løst i planforslaget. Byantikvaren og fylkeskommunen har vært involvert i planprosessen, og bestemmelsene sikrer forholdet til Dora II og Dokk D. Det står i dag et pumpehus på dokkens vestsida som er bygget i etterkrigstiden. Deler av konstruksjonen (pilarene) dateres til Dora-anlegget og må bevares og prøves innpasses i det framtidige anlegget til TMS. Øvrige deler av pumpehuset tillates revet, det kreves i midlertidig fotografisk dokumentasjon av både av pumpehuset og de mekaniske installasjonene.

Parkeringsdekning

I vist planforslag er det foreslått etablert 39 p-plasser innenfor planområdet samtidig som det er inngått en avtale (ikke tinglyst) med Trondheim Havn om leie av 78 p-plasser utenfor planområdet,

Trondheim kommune

i enden av Skippergata. Parkeringsnormen fra kommuneplanens arealdel (midtre sone) angir en maks grense på 80 parkeringsplasser.

Alternative parkeringsløsninger som parkeringsanlegg i kjeller under ny bebyggelse er i planprosessen vurdert, men forkastet pga. fundamenteringsmåte/grunnforhold og problematisk tilknytning til eksisterende tilstøtende konstruksjoner i Dora II.

Da parkeringsnormen fra kommuneplanens arealdel kun angir maks grense for parkering tilknyttet kontor og industri formål anser rådmannen det som uproblematisk at det etableres kun 39 parkerings plasser innenfor planområdet. Det anses som lite sannsynlig at dette vil medføre negative konsekvenser for omgivelsene i og med at naboområder har boligsoneparkering mens næringsområdene har liten eller ingen gateparkering. Avtalen med Trondheim Havn om leie av 78 parkeringsplasser utenfor planområdet vurderes derfor til å være irrelevant for regulerings spørsmålet.

Havneformål

Plankartet er, etter en nærmere vurdering, blitt endret etter høring og offentlig ettersyn, bl.a. for å imøtekomme innkomne merknader. Den største endringen består i at verkstedsbygningen foreslås regulert til byggeområde: industri (verksted) i stedet for kombinert formål: forretning/kontor/industri samt at den ubebygde delen av tomten foreslås regulert til offentlig trafikkområde: havneområde – kai. Den delen av Dokk D som ikke overdekkes av verkstedsbygning foreslås regulert til offentlig trafikkområde: havneområde i sjø.

Innholdet i planforslaget er imidlertid uendret, både mht form, omfang, utstrekning og funksjon,; det er kun plankart og tilhørende bestemmelser som er blitt endret mht. formål. Rådmannen har vurdert dette som en liten endring for å beskrive tiltaket bedre og ser det ikke nødvendig å legge planforslaget ut på ny høring.

Trondheim kommune

Konklusjon:

Rådmannen finner at planforslaget er tilstrekkelig grunngitt 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 utforming og er utarbeidet i henhold til kommunens retningslinjer for planfremstilling.

Planforslaget kan vedtas.

... Sett inn saksutredningen over denne linja

Rådmannen i Trondheim, 03.03.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Saksvedlegg 1: Reguleringskart, senest datert 23.02.09

Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser, senest datert 23.02.09

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart med planomriss

Orienteringsvedlegg 2: Illustrasjonsplan

Orienteringsvedlegg 3: Merknad fra Kystverket

Orienteringsvedlegg 4: Rapport om bevaringshensyn

Orienteringsvedlegg 5: Situasjonssnitt

Orienteringsvedlegg 6: Illustrasjoner

Orienteringsvedlegg 7: Modell i målestokk 1:500