

Saksframlegg

Detaljregulering av Østmarkneset, gnr/bnr 413/110 og 173 m.fl., kaianlegg og friområde, r20200019, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 20/170 (32872/22)

Kommunedirektørens forslag til vedtak:

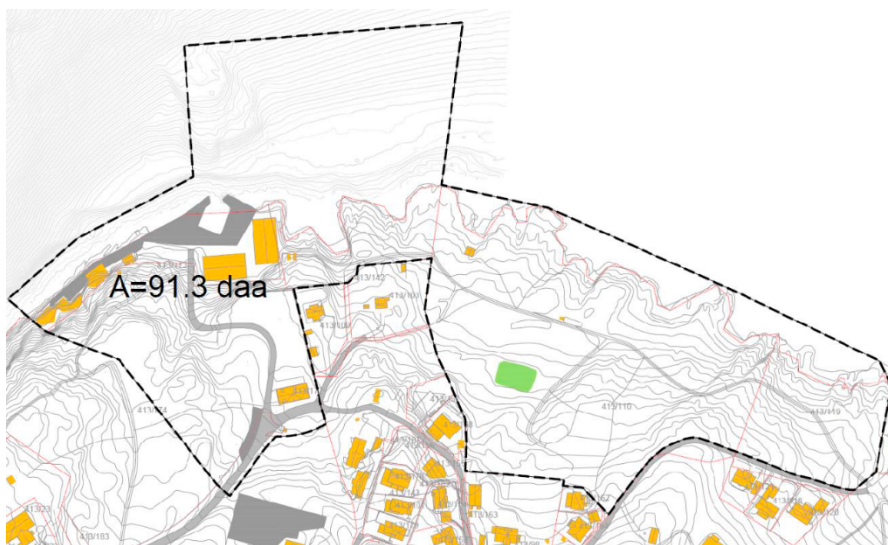
Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Østmarkneset, gnr/bnr 413/110 og 173 m.fl., kaianlegg og friområde, ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll, datert 18.5.2020, sist endret 15.2.2022, i bestemmelser sist endret 4.7.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 4.7.2022.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Rambøll som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune v/enhet for Idrett og friluftsliv. Komplette planforslag forelå 15.6.2020. Etter innsendt komplett planforslag er det gjort justeringer av planen. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Oversiktskart med planomriss

Trondheim kommune

Hensikten med planen er at Ladekaia skal bli et godt opparbeidet friområde med tettere tilknytning til sjøen. Planen legger til rette for opparbeiding av molo med kaianlegg for rutebåt, tiltak for å bedre universell tilgjengelighet til kaiområdet og et nytt bygg for vare- og avfallshåndtering tilknyttet kafédriften på Ladekaia. Landarealet skal fortsatt være friområde.

Vesentlige utfordringer med planen

Østmarkneset er et mye brukt friområde. Planforslaget vil bidra til økt tilrettelegging av friområdet, samtidig som tiltak i planen vil endre landskapsbildet vesentlig. Deler av planområdet er et statlig sikret friluftsområde, der formålet er å ivareta allmennhetens friluftslivsutøvelse. Det skal tas hensyn til viktige natur-, kultur- og landskapsverdier. Med bakgrunn i den statlige sikringen, er det vurdert at dagens virksomhet med kafédrift ikke bør reguleres til tjenesteyting eller næring, men kunne tillates innenfor friområdeformålet.

På bakgrunn av ønsket om etablering av molo har det vært behov for grunnundersøkelser i området. Historikk fra krigen har gitt antagelser om sprenglegemer i grunnen. Det er derfor foretatt undersøkelser for å kartlegge sjøbunnen. Det er foretatt stabilitetsberegninger som viser at sikkerheten for dagens situasjon er tilfredsstillende. For å muliggjøre en fylling i sjøen må sjøbunnen mudres til faste masser eller berg.

Tidligere vedtak i saken

Bystyret behandlet 21.6.2018 sak 100/18, årsoppgjøret 2017, der det ble vedtatt å disponere 14 millioner kroner for å komme i gang med prosjektering av et bryggeanlegg på Østmarkneset.

Formannskapet behandlet 26.6.2018 sak 155/18, Konseptutredning av bryggeanlegg på Østmarkneset og ramme for videre arbeid. Konseptutredningen viste to hovedprinsipper for etablering av kai:

- A: Flytebrygge eller kai som beskyttes av en steinmolo
- B: Flytemolo, en flytende kaikonstruksjon som er av betong og såpass dyptgående at den i seg selv fungerer som bølgedemper

Formannskapet vedtok alternativ A, uten opsjoner, som ramme for utvikling av et framtidig bryggeanlegg på Østmarkneset. Formannskapet ba også Kommunedirektøren komme tilbake til etablering av et bryggeanlegg på Østmarkneset i framtidige handlings- og økonomiplaner.

Bygningsrådet behandlet 16.11.2021 sak 281/21, Detaljregulering av Østmarkneset, gnr/bnr 413/110 og 173 m.fl., kaianlegg og friområde, offentlig ettersyn. Det ble vedtatt å sende saken tilbake til Kommunedirektøren, for å utrede konsekvenser for natur og klima før offentlig ettersyn.

I tråd med bygningsrådets vedtak er konsekvenser av bygge- og anleggstiltak i sjø på klima og naturmangfold utredet og beskrevet i et eget fagnotat. Planbeskrivelse og bestemmelser er oppdatert i tråd med notatet.

Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planen er at Ladekaia skal bli et godt opparbeidet friområde med tettere tilknytning til sjøen. Innenfor havneområdet tillates det etablert en offentlig molo med tilhørende flytebrygge for rutebåt, samt et nedtrappet amfi. Det tillates ikke etablering av småbåthavn, gjestehavn eller annen havneaktivitet innenfor området. Landarealet skal fortsatt være friområde.

Fordi området er værutsatt, er det behov for en skjermende molo dersom et sommerbåttilbud, som for eksempel Munkholmbåten, skal legges til kai her. Det er ikke avklart hvilken type molo som skal etableres, men det er sett på ulike alternativer: steinmolo, pålemolo, flytemolo eller

Trondheim kommune

kombinasjon av steinmolo og flytemolo. Planforslaget muliggjør alle alternativene. Planen sikrer at en steinmolo skal ha en maks høyde på kote + 3.0, slik at den møter eksisterende kaikant på land, og at toppbredden ikke overstiger 3,5 meter toppbredde for steinmolo eller spuntmolo. Toppbredde for flytemolo kan overstige dette. Som skjerming mot vær og vind kan det på molo oppføres levegger/sprutvegger med maks høyde på 1,5 meter.



Illustrasjon som viser mulig utforming av en steinmolo på området, i tråd med konseptalternativ A som er lagt til grunn av formannskapet. Kilde: Rambøll

Det tillates etablert et heishus mellom bebyggelsen på kaien og til platået over, slik at blant annet bevegelseshemmede får lettere tilgang til området. I tillegg tillates det etablert et vare- og avfallsbygg som letter drift av serveringsstedet og reduserer trafikk ned på selve kaiområdet. Planen tilrettelegger for en mulig utvidelse i bakkant av dagens kafébebyggelse, og gjennomføring av tiltak for å bedre attraktiviteten og bruken av området, som etablering av mulig utsiktspunkt.



Illustrasjon av hvordan heishuset kan fremstå fra kaien. Kilde: Rambøll

Det skal tas hensyn til de antikvariske verdiene og naturmiljøet i området. Området skal ha et grønt preg og alle tiltak skal bygge opp under videre bruk av området som allment friluftslivsområde. Et automatisk fredet kulturminne er båndlagt etter lov om kulturminner, og er sikret med sikringssone og hensynssone i plankartet.

Trondheim kommune

Det reguleres ikke inn ny bilparkering som en del av planforslaget. Planforslaget legger opp til at eksisterende parkeringsplasser ved Djupvika skal kunne benyttes, samtidig som det vil kunne være mulighet for parkering ved NGU utenfor ordinær arbeidstid. Det skal tilrettelegges for minst 50 sykkelparkeringsplasser innenfor friområdet, og det stilles krav om opparbeidelse av fortau langs deler av Leiv Eirikssons vei.

Virkninger

Grunnforholdene i sjøen er utfordrende, og planen legger derfor opp til betydelig mudring og utfylling ved etablering av steinmolo. Planforslaget vil endre grunnforholdene i sjø, men man anser ikke at dette vil få negative konsekvenser for omgivelsene så lenge man gjennomfører tiltaket i tråd med gjeldende regelverk. Ved etablering av flytemolo vil grunnforholdene ha mindre betydning. I planforslaget stilles det krav om geoteknisk prosjektering og til behandling av forurensede masser. Det stilles også krav om at massetransport skal foregå via sjø.

I tillegg til at det er påvist forurensede masser i sjø, ligger det igjen en del krigsetterlatenskaper i området som må håndteres før igangsetting av tiltaket. Fullstendig rapport er oversendt til Politiet for videre håndtering. Dette må avklares før igangsetting av tiltaket og sikres håndtert gjennom bestemmelser i planen.

Påvirkninger i anleggsfasen vil ikke ha inngripende konsekvenser på naturmangfoldet i området forutsett at avbøtende tiltak gjennomføres. Det vurderes at naturtypen «rikt strandberg» ikke vil påvirkes av endringer ved etablering av kaiområde. Dette gjelder alle foreslåtte alternativer. Turvegen og bekjempelse av fremmede arter spiller en større rolle enn etablering av kai. Når det gjelder forstyrrelser fra økt båttrafikk, vil dette mest sannsynlig ikke ha stor påvirkning i hekkeperioden.

Det er utført en beregning av klimagassutslipp for de ulike moloalternativene. Utslipp fra alternativene spenner ifra 286 til 424 tonn CO₂-ekv. Livsløpsfasene utgjør varierende andeler i totalutslippene. For flytemolo er det selve materialene som står for det meste av utslippene, mens for steinmolo er det transporten som er dominerende. Følsomhet grunnet antagelser og manglende detaljeringsgrad gjør resultatene usikre. Hvert alternativ kan enten være det med lavest eller høyest utslipp ved justeringer av enten beregningsfaktorer eller utslippsfaktorer. Dersom det ikke gjøres videre klimagassberegninger med økt detaljeringsgrad anbefales det å heller vektlegge de øvrige miljøaspektene når mololøsning skal besluttes.

Vurdering

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel 2012-2024 som i hovedsak har avsatt området på land til grønnstruktur, mens sjøareal er avsatt til eksisterende bruk og vern av sjø og vassdrag. De mål som er satt i byvekstavtalen anses som oppfylt ved at man legger opp til at trafikk i hovedsak skal tas via gange, sykkel og kollektivtrafikk, og at planen ikke innebærer økt bilparkering utover dagens situasjon.

Etablering av molo, uavhengig av hvilken mololøsning man velger, innebærer at landskapsbildet blir vesentlig endret sammenlignet med i dag. Særlig vil dette få visuelle konsekvenser for flere av de sjønære områdene i og rundt planområdet, samt fra høyere områder med sjøutsikt. Områdets karakter for øvrig opprettholdes så langt det lar seg gjøre, gjennom å bevare historien fra krigstiden samtidig som området får et moderne løft. Skinnene i bakken ivaretas, samt kranene på kaia. Foreslått heis vil også være med på å gjenopprette stedets tidligere karakter og form. Planforslaget sikrer ivaretagelse av kulturminner i området. Bestemmelsene sikrer også ivaretagelse av naturmiljøet i anleggsperioden.

Trondheim kommune

Området er et statlig sikret friluftsområde og ligger innenfor kartlagt friluftsområde, Ladestien, med svært viktig verdi. Tiltakene i planen anses i stor grad som positivt for bruken av rekreasjonsområdene. Selv om det legges til rette for videre kommersiell kafédrift anser man dette å være i tråd med ønsket utvikling av området, samtidig som dette er med på å bygge opp under allmenn bruk av området i sin helhet. Planen for øvrig legger til rette for friluftaktiviteter. En molo med mulig rutebåtkai vil blant annet øke tilgjengeligheten til friluftsområdet. I tillegg gir moloen mulighet for opplevelser gjennom opphold på molo, fiske, bading og lignende, samt tilrettelegging for fortsatt bruk av området av kajakkklubber og dykkeklubber.

Gjeldende reguleringsplan for området tilrettelegger for etablering av en steinpark på Østmarkneset. Bestemmelser for steinparken er ikke videreført, men tiltak i planen vurderes ikke å være til hinder for etablering av en steinpark i framtiden.

Det er ikke foreslått innarbeidet bestemmelser om støy fra virksomhet på Ladekaia. Trondheim kommune, som eier av anlegget, må sikre at virksomheter på stedet følger de kommunale retningslinjene for støy fra musikkbygg. Det viktigste vil være å sikre at konserter i helg avsluttes kl. 23 og før hverdag kl. 21. Dette kan ivaretas gjennom leieavtalen for bygget.

Medvirkning

Varsel om oppstart av reguleringsarbeid ble annonsert på Rambølls nettside samt i Adressa 26.10.2019. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Trondheim kommune. Frist for uttalelser var 26.11.2019. Det kom inn totalt ni innspill fra offentlige myndigheter, idretten og naboer. Det er redegjort for innspillene i planbeskrivelsen.



Illustrasjon som viser mulig utforming av steinmolo sett fra Festberget. Kilde: Rambøll

Den 12.11.2019 kl. 18-21 ble det gjennomført et folkemøte på Ladekaia. Invitasjon til folkemøtet ble annonsert i sosiale medier gjennom Ladekaia sin Facebook-side. Ca. 45 personer møtte opp til møtet. Det kom inn flere ideer, som er samlet i et eget dokument.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planområdet er i hovedsak i kommunalt eie og foreslått tiltak innebærer en vesentlig investering fra kommunens side til opparbeidelse av molo, heishus og vare- og avfallsbygg. Det stilles også rekkefølgekrav om opparbeidelse av fortau langs deler av Leiv Eirikssons vei. Alle større framtidige investeringstiltak innenfor området vil bli fremlagt til politisk behandling.

Trondheim kommune

De tre moloalternativene er ikke kostnadsberegnet på detaljnivå. Det er imidlertid gjort en grov beregning av kostnader for de ulike alternativene. Dette er i hovedsak materialkostnader, anleggskostnader, samt kostnad for mudring med dumping i sjø. Hvis dumping i sjø ikke er ønskelig vil kostnaden bli noe høyere da massene må fraktes bort på land. For etablering av steinmolo er det estimert en kostnad på 35 millioner kroner eks. mva. Molo med peler og spuntvegg er et alternativ som er vesentlig mer anleggsteknisk komplisert, sammenlignet med etablering av en steinmolo. Det kreves en omfattende rigg og bruk av lektere i byggefasen, og kostnad for dette alternativet er estimert til ca. 73 millioner kroner eks. mva. En kombinasjon av steinmolo og flytemolo er estimert til mellom 21,6 og 22,9 millioner kroner eks. mva. Kostnaden er avhengig av hvor stor andel som etableres som flytemolo og som steinmolo.

I tillegg til investeringskostnader tilkommer kostnader til vedlikehold, samt inspeksjoner av f. eks. molokonstruksjoner o.l. Det kan tenkes at kommunen kan inngå samarbeid med private aktører på området og dermed inngå avtaler om leie av anlegg. Dette kan eksempelvis dreie seg om leie av lager for utstyr i bunnen av flytemolo, ev. andre kommersielle aktører med interesser i området.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 20.7.2022

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Kjersti Angelsen Rinbø
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg som følger den politiske saken

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg:
Geoteknisk notat G – not-001, og datarapport

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring

- Vedlegg 4: ROS-analyse
- Vedlegg 5: VA-notat
- Vedlegg 6: VA-plan
- Vedlegg 7: Trafikkanalyse
- Vedlegg 8: Landskapsanalyse
- Vedlegg 9: Innspill fra folkemøte
- Vedlegg 10: Rapport fra havbunnsinspeksjon
- Vedlegg 11: Fagnotat om klimagassberegninger og vurdering av konsekvenser på naturmangfold