

Saksframlegg

Detaljregulering av Bjørndalen, gang- og sykkelbro, r20120002, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 12/2502

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Bjørndalen, gang- og sykkelbro ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll, datert 9.5.2018, sist endret 22.5.2018, i bestemmelser sist endret 22.5.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 22.5.2018.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Faveo prosjektledelse AS og Rambøll AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune, Miljøpakken. Kommunen mottok komplett planforslag 3.5.2018. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.



Omriss av planområdet

Trondheim kommune

Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å binde de folkerike bydelene Saupstad/Kolstad/Flatåsen vest for Bjørndalen og Tiller/Rosten øst for Bjørndalen tettere sammen med en gang- og sykkelbro. Planen legger til rette for å bygge ca 180 meter bro og ca 270 meter tilhørende gang- og sykkelveger.



Flyfoto som viser Trondheim sør. Broa er vist med stiplet linje og pil.

Strekningen er en del av det planlagte hovedsykkelvegnettet i Trondheim. Det ble allerede i 1993 regulert en gangbroforbindelse over Bjørndalen i dette området. Gjeldene reguleringsplan ivaretar heller ikke de geotekniske utfordringene i området, og er heller ikke i overensstemmelse med den broen Miljøpakken ønsker å bygge. Broen reguleres derfor på nytt.

Utfordringer i planen

De geotekniske forholdene i Bjørndalen har krevd omfattende vurderinger av stabiliteten. Det er gjort undersøkende boringer på grunn av usikkerhet om grunnforholdene. Dette har vært en tidkrevende prosess som har forsinket planarbeidet som startet opp i 2012, men som har gitt sikkerhet for at prosjektet kan realiseres. Som følge av de geotekniske forholdene sikrer planen også flere stabiliserende tiltak i form av nedplanering på toppen av dalsidene og midlertidig oppfylling i bunnen av dalen.

Tidligere vedtak og planpremisser

Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planområdet ligger i hovedsak innenfor formål "landbruks-, natur- og friluftsområder" (LNFR), men berører også noe fremtidig grønnstruktur samt areal til næringsformål i gjeldende kommuneplan for perioden 2014-2024 (KPA). Tiltaket ligger inne i kommuneplanens arealdel som fremtidig sykkelvei på bakken og som bru. Tiltaket ligger også inne i "Kommunedelplan Tiller", vedtatt 26.2.2015 som del av et fremtidig hovednett for sykkel.

Trondheim kommunes sykkelstrategi

Trondheim kommune vedtok våren 2014 en sykkelstrategi for perioden 2014-2025. Visjonen er at Trondheim skal være Norges beste sykkelby. Som del av sykkelstrategien ble det også vedtatt et hovedsykkelveinett. Gang- og sykkelbroa inngår som en del av dette fremtidige nettet.

Gjeldene regulering

Planområdet ligger innenfor følgende reguleringsplaner:

- R0367 "Gang- og sykkelveg i Bjørndalen fra Okstadøy til John Aaes vegs forlengelse", vedtatt 27.1.1993.
- R1209r "John Aaes vegs forlengelse fra Vestre Rosten til Bjørndalen", vedtatt 1.10.1992.

Trondheim kommune

Tilgrensende planarbeid

Den planlagte gang- og sykkelbroa treffer på Tillersiden den såkalte Teknologitomta (gnr/bnr 315/441). Denne tomten er i kommunalt eie og det planlegges for både for boligformål og kommunal tjenesteyting (helse og velferdssenter og barnehage).

Planområdet

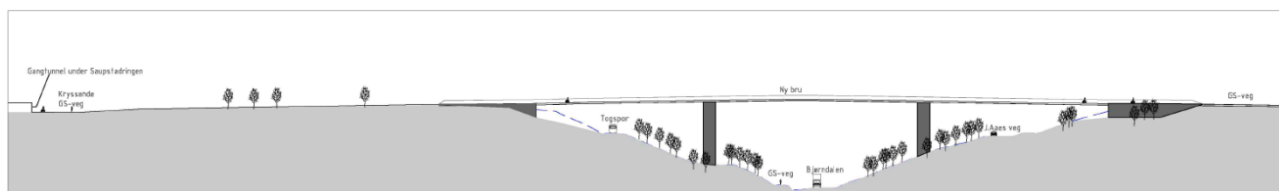
Planområdet ligger i områdene Saupstad og Tiller/Rosten i Trondheim og krysser over Bjørndalen vest for E6. Området strekker seg fra Saupstadringen i vest til John Aaes veg/Sentervegen i øst. Planområdet er på ca. 37,9 daa. Det er ca 9 km til Trondheim sentrum.

Planområdet består i dag hovedsakelig av ubebygde naturområder på Saupstadsiden og noe dyrka mark på Tiller-siden. Områdene rundt er preget av tett boligbebyggelse på Saupstad i vest, mens området i øst preges av handel, service- og kontorbygg på Tiller, i tillegg til E6. Det går fylkesveg med gang- og sykkelveg og jernbane nede i Bjørndalen. John Aaesveg er også fylkesvei.

Det planlegges for stor utbygging med boliger, kontorbygg og offentlig tjenesteyting på Tillersiden. På Saupstad planlegges og bygges det nye skoleanlegg og idrettsfasiliteter. Det ble i 2014 åpnet en ny gravlund på Saupstad. Det er relativt kort vei til marka og Granåsen i vest.

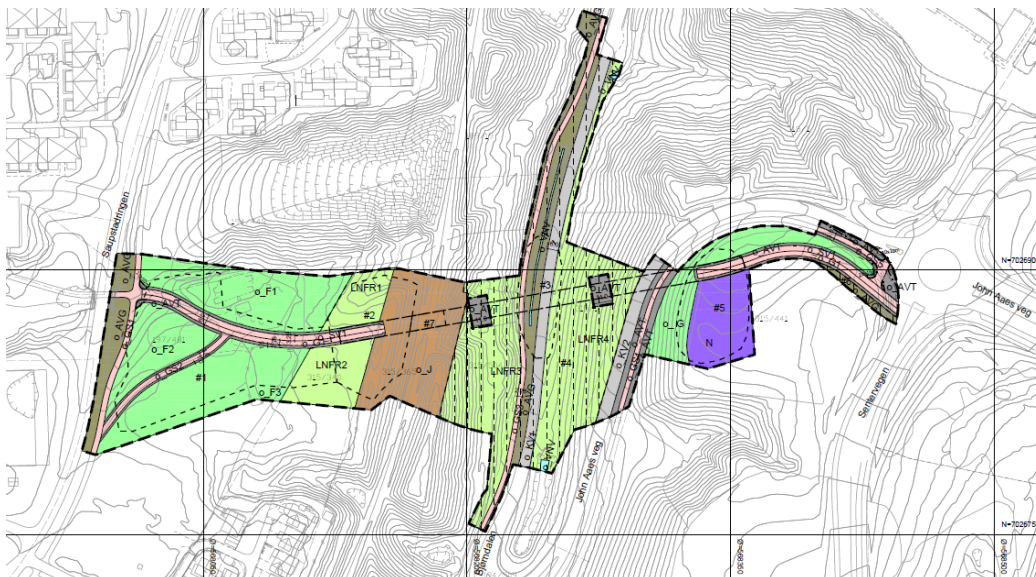
Beskrivelse av planen

Planforslaget omfatter en i alt 450 meter lang trase for syklende og gående mellom Saupstadringen og Vestre Rosten. Planlagt brospenn er på 180 meter (tilsvarende Stavnebrua). Det er i plankartet tatt høyde for at brospennet kan bli noe lenger som følge av nedplanering av terrenget (stabiliserende tiltak).

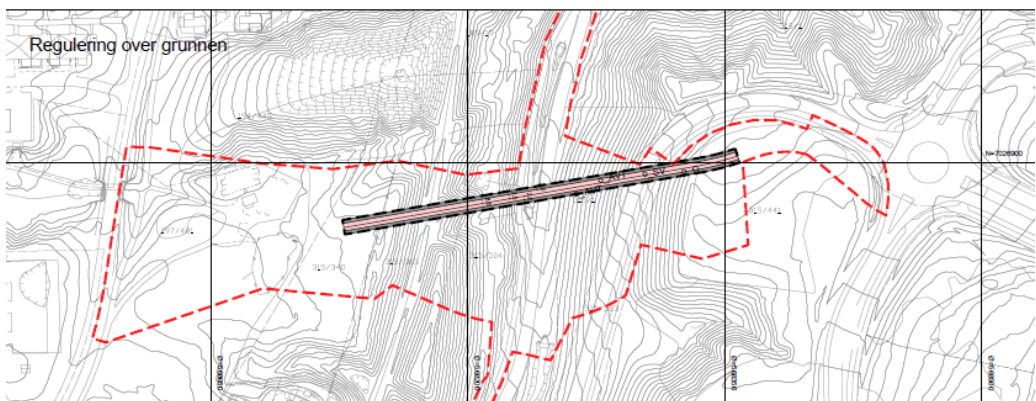


Snitt som viser planområdet: Saupstad til venstre og Tiller/Rostenplatået til høyre for Bjørndalen med bro

Broa reguleres for en sykkelveg på 2,5 meter og et fortau på 2,0 meter, tilsvarende bredde som på Verftsbroa mellom Solsiden og Brattøra. I tillegg reguleres to meter på hver side til konstruksjon og gjerder. Planforslaget sikrer også areal til sykkelvei med fortau på bakken (øst-vest), og det reguleres en arm med vanlig gang- og sykkelvei inn fra Saupstadringen i sør. Eksisterende formål rundt broa og gang- og sykkeltilbudet videreføres i hovedsak som i dag, men det er lagt inn bestemmelsesområder som angir hvor det kan være anleggsområder og hvor det skal gjøres terrengbearbeiding.



Planforslag, plankart på bakken



Planforslag, plankart over bakken - brospenn

Virkninger

Tiltaket har positive virkninger for tilgjengelighet, fremkommelighet og trygg ferdsel for myke trafikanter, og vil bidra til å styrke forbindelseslinjene mellom Kolstad og Rosten/Tiller. For unge som ferdes mellom skole og fritidstilbud på Saupstad og Tiller vil en ny gang- og sykkelbro gjøre det enklere å ferdes på trafikksikker måte. En ny tverrforbindelse vil også trolig kunne gi en mer fleksibel utnyttelse av tilbud i området (skoler, barnehager og anlegg for idrett og fritidsaktiviteter). I dag er ca halvparten av alle reiser mellom øst og vest for E6 sør i Trondheim knyttet til arbeid, handel og service.

Anleggsarbeidet vil medføre at Bjørndalen i perioder vil være stengt for trafikk. Det vil sannsynligvis være lettere å holde gang- og sykkeltilbudet åpent gjennom anleggsperioden. Ved stenging av biltrafikken er det mulig med omkjøring via John Aaes vei. Selve gjennomføring av anleggsperioden vil også ha betydning for Heimdalsbekkens kvalitet som gytebekk for sjørret. Det bør gjøres tiltak som sikrer at de negative virkningene blir minst mulig.

Planen vil påvirke fritidsinteresser på vestsiden av Bjørndalen, men dette vurderes ikke som negativt. Nye gang- og sykkelveier går gjennom et område som i dag er i bruk som hundeluftegård og som anlegg for skotthyll. Det er mulig å gjøre tiltak for å opprettholde dagens bruk av området.



Illustrasjon fra forprosjektet, utarbeidet av Selberg arkitekter.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Tiltaket vil redusere reisetiden mellom Saupstadområdet og Tiller/Rostenområdet for gående og syklende. Det finnes mange viktige målpunkt på begge sider av Bjørndalen som besøkes både som arbeidssted og på fritiden, blant annet: marka, Saupstad gravlund, ny elitearena for håndball (Kolstad arena, høsten 2018), videregående skoler, grunnskoler, svømmehall og handelssenter.

Broa vil gjøre sykkel og gange mer konkurransedyktig som reisemiddel mellom Saupstadområdet og Tillerområdet i forhold til buss og bil. Tiltaket vil være et bidrag til at kommunen oppfyller forpliktelsene som ligger i bymiljøavtalen av 12.2.2016, det vil si nullvekstmålet for personbiltrafikk.

Rådmannens vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Saupstadruta med ny gang- og sykkelbro over Bjørndalen har lenge vært en prioritert sykkelrute i handlingsprogram for Miljøpakken. Den 30 meter dype Bjørndalen er en stor barriere med både toglinje og fylkesveg som må krysses (toglinjen krysses med undergang) som skiller bydelene Tiller/Rosten og Saupstad/Kolstad/Flatåsen.

Det er i dag mulig å følge en opparbeidet, men bratt turvei og sykkelvei med fortau fra platåene og ned i dalen, men dette er for mange krevende. Alternativ rute er over Bjørndalsbrua som er sterkt trafikkert. En ny sykkel- og gangbro vil gjøre det mulig å krysse dalen uten stigning og korte ned reisetiden mellom de folkerike bydelene. Ny gang- og sykkelbro vil redusere avstanden mellom Saupstad og Tiller med ca 1 km i forhold til om man går over Bjørndalsbroa.



Høydekart som viser topografi og høydelag (høydedata.no) – vi ser at platåene på Saupstad og Tiller ligger på samme høyde med Bjørndalen som en dyp barriere.

Det er ingen som bor i eller tett inntil planområdet i dag og det kan i perioder oppleves som øde med lite sosial kontroll/innsyn. Det er lagt vekt på en utforming som skal være trygghetsskapende ved hjelp av terrengforming, belysning og tilrettelegging for opphold og aktivitet. Det er positivt, og det bør vurderes om det kan gjøres i enda større grad.

Før sluttbehandling bør det vurderes nærmere hvilke konsekvenser det får for brokonstruksjonen og gjennomførbarheten av prosjektet dersom bredden på broen økes noe. Det er uheldig at sykkelvei med fortau (3+2,5meter) snevres inn når man kommer til broen (2,5+2meter). Selv om det ikke vil være noen adskillelse med kantstein mellom syklist og gående på broen, vil det kunne oppleves som trangt når flere gående passerer syklist. Det vil være fare for at mopeder benytter broen selv om det ikke er tillatt, og når myke trafikanter møter mopeder bør bredden være noe større. Også i driftsituasjonen når broen skal brøytes med traktor kan det bli trangt i møte med fotgjengere.

Før sluttbehandling bør det også ses nærmere på om broas utforming i større grad skal sikres i bestemmelsene. Det bør redegjøres for hvordan broa kan utformes for å redusere ulemper med sidevind, hvordan rekkverket kan utformes slik at det sikrer utsikt og hvordan overflaten bør være for å sikre at broa ikke blir glatt om vinteren. Det må også sørges for effektiv drenering.

Flere tiltak for å styrke og supplere tilbudet til gående og syklende på Tiller og Saupstad vil bli vurdert av Miljøpakken i sammenheng med tiltaket, men er ikke tatt inn som en del av planforslaget. Det er blant annet ønskelig å knytte gang- og sykkelbroa bedre til eksisterende tilbud i retning Heimdal og mot ny videregående skole på Saupstad.

Avveining av virkninger

Planforslaget anses som svært positivt for området og for gang- og sykkeltrafikken i Trondheim. Ulempene knyttet til flytting av hundeluftegård og adkomst til skotthyllbanen er små. Ulempene knyttet til stenging av Bjørndalen i anleggsperioden er midlertidige.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Trondheim kommune ved Miljøpakken vil være utbygger og vil stå for byggekostnadene. Kommunens økonomi vil bli påvirket i form av økte drift- og vedlikeholdskostnader på gang- og sykkelvegnettet.

Det er utført et kostnadsanslag for brua i 2012, men det må gjøres nye kostnadsvurderinger for prosjektet før sluttbehandling av reguleringsplanen. Miljøpakken jobber med nytt handlingsprogram for 2019-23. Med utgangspunkt i en mulig vedtatt reguleringsplan i 2018, kan detaljprosjektering starte i 2019 og bygging i 2020/21.

Medvirkningsprosess

Planarbeidet ble kunngjort i januar 2012. Grunneiere, naboer og offentlige etater ble varslet direkte. Planområdet ble utvidet med varsel til berørte eiendommer i juni 2017. Det ble avholdt et informasjonsmøte på Saupstad den 21.6.2012.

Innspill til planarbeidet har omhandlet tekniske forhold ved broa, geoteknikk og adkomstforhold til skotthyllbanen.

Konklusjon

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

Rådmannen i Trondheim, 29.5.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Sigrid T-S Gilleberg
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Illustrasjonsplan
- Vedlegg 5: ROS- analyse
- Vedlegg 6: RIG-NOT-003 Vurdering av områdestabilitet og gjennomførbarhet
- Vedlegg 7: RIG-NOT-006 Oppdatert vurdering av områdestabilitet og gjennomførbarhet
- Vedlegg 8: Notat – frihøyde over jernbanen, 23.4.2012
- Vedlegg 9: Forenklet lengdeprofil gang- og sykkelvei og bro
- Vedlegg 10: Snitt A,B
- Vedlegg 11: Snitt C,D,E
- Vedlegg 12: Snitt F,G,H,I