

Saksframlegg

Detaljregulering av Gildheim, metrobusstasjon, r20180008, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 17/28175-16

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Gildheim, metrobusstasjon som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Sweco senest datert 24.5.2018 med bestemmelser senest datert 30.5.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 30.5.2018.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Sweco Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken ved Statens vegvesen. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen

Dagens holdeplass ved Gildheim langs Rv. 706, i retning mot sentrum, skal oppgraderes til metrobusstandard. Dette innebærer å etablere ny stasjon ca. 70 meter vest for dagens holdeplass. Stasjonen utformes som en busslomme med en 40 meter lang plattform.



Oversiktskart

Trondheim kommune

Utfordringer i planen

Tiltaket berører naboer og grunneiere langs nordsiden av planområdet. Planforslaget legger til rette for en separasjon av gående og syklende gjennom stasjonsområdet, men sykkelvegen og gangvegen krysser hverandre øst for stasjonen. Ivaretagelse av trafikksikkerhet for myke trafikanter blir derfor en utfordring.

Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Planområdet er vist som eksisterende næringsbebyggelse, eksisterende kollektivtrasé og fremtidig fjernveg (nå ferdigstilte Rv. 706). Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i overordnet plan.

Kommunedelplan Lade, Leangen og Rotvoll

Planområdet omfattes av gjeldende kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, vedtatt 28.4.2005. Området er vist som fremtidig næringsareal, eksisterende vegareal og fremtidig gang- og sykkeltrasé. Planforslaget er i tråd med hovedmålsettinger og rammer i kommunedelplanen. Det pågår et arbeid med ny kommunedelplan for Lade og Leangen.

Gjeldende reguleringsplaner for planområdet

Området er avsatt til kjøreveg, gang- og sykkelveg, annen veggrunn, kollektivanlegg og industri.

Tidligere vedtak i saken

Planforslaget ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn av Statens vegvesen 22.3.2018 med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, jfr. samme lov § 12-10.

Planområdet

Planområdet ligger ved Gildheim, inntil Rv. 706 langs avkjøringsrampen mot sentrum, og har en størrelse på ca. 3,3 daa. Planområdet benyttes i dag som kjøreveg, bussholdeplass, sykkelveg med fortau og en beplantet grønntabatt mellom kjøreveg og sykkelveg. Nord for planområdet ligger næringsområdet langs Falkenborgvegen, som inneholder bilbasert næring, kontorer og Trondheim klatresenter. På sørsiden av planområdet ligger Nidar sin fabrikk. Kollektivknutepunktet på Strindheim og kjøpesenteret Sirkus shopping ligger ca. 250 meter vest for planområdet. Rv. 706 er en høyt trafikkert gjennomfartsåre fra Trondheim sentrum til boligområdene på Strindheim og videre østover til Ranheim, Malvik og Stjørdal. Omgivelsene er derfor preget av store veganlegg og er ikke egnet til varig opphold.

Beskrivelse av planen

Planforslaget skal benyttes til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur. Stasjonen etableres som en busslomme ca. 70 meter vest for dagens busslomme. Det betyr at dagens vegareal blir utvidet langs stasjonsområdet, slik at øvrig trafikk kan passere busser som stopper på stasjonen. Dagens busslomme erstattes med sykkelveg med fortau.

Det reguleres en gangveg/fortau med bredde på 2,5 meter i begge ender av plattformen. Dette blir en del av sykkelveg med fortau som går videre mot kollektivknutepunktet i vest og mot Skovgård i øst. Plattformen brukes som gangareal gjennom stasjonsområdet for å få plass til en adskilt sykkelveg med 3,5 meter bredde i bakkant. Plattformen vil være 40 meter lang og 4,25 meter bred, inkludert areal for leskur (12 meter) og ledegjerde.

Trondheim kommune

Arealet vist som bestemmelsesområde #1 kan benyttes til midlertidig anlegg- og riggområde for å få gjennomført tiltaket. Etter endt anleggsperiode skal arealet tilbakeføres og istandsettes til dagens standard og bruk som næringsformål.

Virkninger

Ved at busslomma flyttes lengre vest blir det kortere avstand til kollektivknutepunktet og mellom stoppene for busser som skal betjene begge stasjoner. For busser som fortsetter i Strindheimtunnelen etter stasjonen på Gildheim, vil det være en fordel at stasjonen flyttes nærmere kollektivknutepunktet med tanke på videre omstigning eller for de som har dette som målpunkt. Stasjonen vil utformes som en busslomme, men bussene kan fortsette videre mot kollektivknutepunktet uten å måtte blandes med øvrig trafikk, som vil gi bedre forhold for bussen sammenliknet med dagens busslomme. Busser som trafikkerer Strindheimtunnelen må blandes med øvrig trafikk videre.

Trafikksikkerheten for myke trafikanter vil bedres sammenlignet med dagens situasjon. I dag må både gående og syklende passere holdeplassen gjennom plattformområdet, noe som kan skape konflikter da syklende potensielt kan ha høy fart på strekningen. Planforslaget legger til rette for at sykkelvegen vil ligge i bakkant av stasjonsområdet og at man dermed unngår konflikter med gående og ventende eller av- og påstigende busspassasjerer. Sykkelvegen og fortauet vil bytte side øst for stasjonen, noe som betyr at gående må krysse sykkelvegen i dette punktet. Det er derfor fokus på avbøtende tiltak for å ivareta trafikksikkerheten til myke trafikanter. Det vil merkes opp et gangfelt her, og i forkant av dette vil det etableres et rumlefelt for å gjøre de syklende mer oppmerksomme på kryssingen. Det vil også etableres et ledegjerde som leder de gående fra stasjonsområdet og til krysningspunktet.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget medfører ikke vesentlige endringer for trafikkbildet i området, da det fortsatt vil være preget av høyt trafikkerte veganlegg. Det legges til rette for at metrobussene kan stoppe ved stasjonen, og støtter dermed opp under nullvekstmålet med et bedret kollektivtilbud i området.

Planforslaget endrer ikke på støy- eller støvforholdene i området, så det vil fortsatt være svært støyutsatte omgivelser. Området er derfor ikke egnet til varig opphold utover ventetiden mellom bussavganger.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Planforslaget er i tråd med overordnet plan, og med krav og føringer for utarbeidelse av detaljplaner i Trondheim kommune.

Avveining av konsekvenser

Planforslaget legger til rette for at trafikksikkerheten på strekningen bedres, da gående og syklende separeres gjennom stasjonsområdet. Avbøtende tiltak etableres der sykkelvegen og gangvegen krysses. Ved å flytte stasjonen ca. 70 meter vestover vil busser som skal inn mot kollektivknutepunktet på Strindheim få tilnærmet egen trasé fra stasjonen.

Planforslaget vil ikke medføre negative konsekvenser for natur- og kulturmiljø, og vil heller ikke endre trafikkbildet eller støy- og støvforhold i området. Tiltaket berører naboer og grunneiere langs nordsiden av planområdet. Det er stort sett ubenyttet areal som må erverves permanent. I anleggsperioden er det imidlertid behov for et anleggsbelte på 3,5 meter som må erverves midlertidig. Etter endt anleggsperiode vil dette arealet istandsettes til dagens standard.

Trondheim kommune

Planforslaget vil medføre ulemper for myke trafikanter som ferdes gjennom området i anleggsperioden. Det er stilt krav om at det utarbeides en plan for beskyttelse av omgivelsene mot ulemper i bygge- og anleggsperioden, og midlertidig trasé for myke trafikanter skal tilrettelegges.

Fordelene med tiltaket vurderes å være større enn ulempene.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres av midler satt av til metrobuss. Rv. 706 er en riksveg der Statens vegvesen har ansvar for drift og vedlikehold.

Medvirkningsprosess

Igangsatt regulering ble kunngjort 3.1.2018. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter ble varslet per brev datert 3.1.2018. Ved varsel om oppstart kom det fire innspill til planarbeidet fra følgende parter; Fylkesmannen i Trøndelag, Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og advokat Bjørn Bydal på vegne av seks grunneiere av Falkenborgvegen 37/39. Tema som ble omtalt var; løsning for gående og syklende, avstand mellom eksisterende bygg og planlagt tiltak, grunnerverv, og håndtering av forurenset masse. Oppfølging av innspillene ved varsel om oppstart anses som godt nok vurdert og ivaretatt i planforslaget.

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn 22.3.2018, med høringsfrist 14.5.2018. Følgende parter kom med uttalelser under offentlig ettersyn; Statens vegvesen, Trøndelag fylkeskommune, Fylkesmannen i Trøndelag og advokat Bjørn Bydal på vegne av seks grunneiere av Falkenborgvegen 37/39. Innspill vedrørende offentlig ettersyn er vurdert og anses ivaretatt, det vises til planbeskrivelsen.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas. Planforslaget støtter opp under metrobuss-systemet og bidrar til økt trafikksikkerhet for myke trafikanter ved at gående og syklende separeres gjennom stasjonsområdet.

Rådmannen i Trondheim, 12.6.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Andreas Kjønsvik
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: ROS-analyse
- Vedlegg 5: Tekniske tegninger