

Saksframlegg

Detaljregulering av Midteggan, Metrobusstasjon, r20170038, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 17/30113

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Midteggan, Metrobusstasjon, som vist på kart i målestokk 1:1000 merket Multiconsult, datert 13.12.2017, senest endret 3.4.2018, med bestemmelser senest datert 3.4.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 3.4.2018.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Multiconsult som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av en kantholdeplass for buss på Midteggan, i retning fra byen, i Saupstadringsen på Saupstad. Holdeplassen skal ha en plattform på 25 meter med tilhørende leskur. Holdeplassen erstatter dagens busslomme, og etablering av kantstoppholdeplass fører til noe endring av vegens kurvatur. Stasjonen skal betjene Metrobuslinje M2, samt noen lokalbusser.

Holdeplass som skal betjene passasjerer til byen inngår i detaljregulering av Saupstadringsen 87, r20160010.

Utfordringer i planen

Den største utfordringen med planforslaget anses å være gjennomføringen av anleggsfasen, og hvordan tilgjengeligheten og trafikksikkerheten i området sikres for myke trafikanter. Metrobusstasjonen erstatter en eksisterende busslomme, og vil ikke medføre store endringer sammenliknet med dagens situasjon.

Trondheim kommune

Planområdet

Midteggen Metrobusstasjon ligger i Saupstadringsen, og grenser til Midteggen borettslag i nord og sør. Planområdet er på ca. 2,7 daa. Dagens arealbruk består av kjøreveg, busslomme og gangveg. Hele tiltaket ligger på privat grunn, eid av Midteggen borettslag.

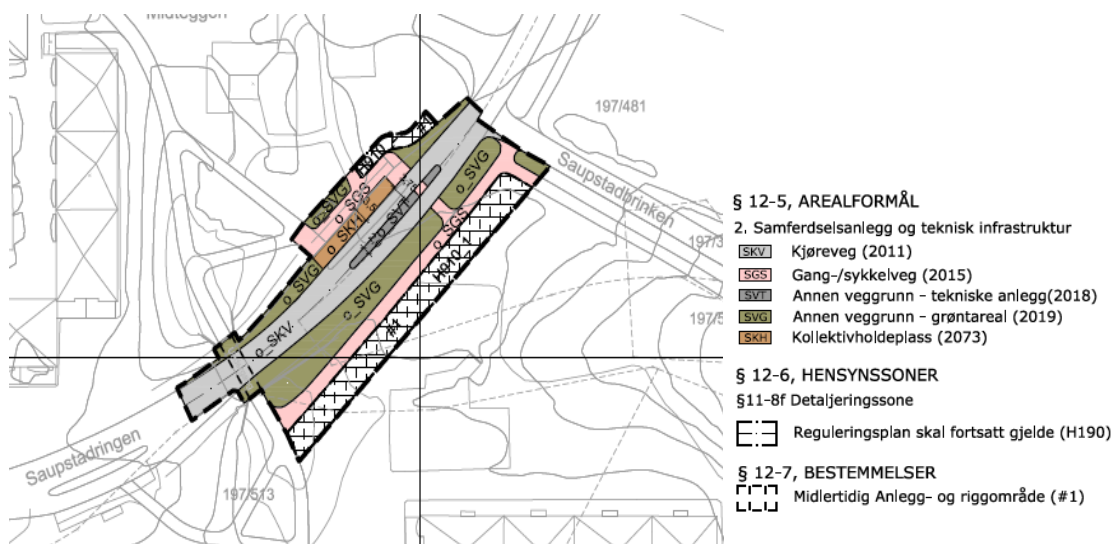
Saupstadringsen gjennom planområdet har to kjørefelt og en ÅDT på 2 100. Vegen har en fartsgrense på 50 km/t. Eksisterende holdeplass er utført som busslomme, som er adskilt fra kjørefelt med deleøy. Holdeplassene er ikke universelt utformet.

Det ligger en undergang under Saupstadringsen mellom dagens holdeplasser og gangveg på sørsiden av vegen. Det finnes ikke gang- og sykkelveg vest for holdeplassen eller langs nordsiden av Saupstadringsen. Det er ingen fotgjengerfelt som krysser Saupstadringsen i plan, hverken vest eller øst for holdeplassen, noe som kan vanskeliggjøre tilgjengeligheten for mennesker med funksjonsutfordringer og føre til villkryssing av vegen.

Det er ikke registrert støy som overstiger rød sone ($\Rightarrow 65$ db lden) eller spesiell støvproblematikk i området i dag. Holdeplass fra sentrum ligger innenfor kvikkleireområde med lav faregrad. Det har tidligere gått en ravinedal gjennom planområdet, som ble oppfylt i forbindelse med utbygging av området. Det forventes derfor at det finnes fyllmasser under Metrobusstasjonen.

Beskrivelse av planen

Planforslaget legger til rette for etablering av en kantstoppholdeplass med en plattform på 25 meters lengde og 3,5 meters bredde i Saupstadringsen. Holdeplassen vil ha tilnærmet lik beliggenhet som dagens holdeplass, men dagens busslomme erstattes av plattform, kjørebane, leskur, grøntarealer og gangveg. Det tilrettelegges for sykkelparkering for seks sykler, som skal plasseres i møbleringssonen på holdeplassen.



Illustrasjon av plankartet, nedfotografert.

Det reguleres ca. 95 meter kjøreveg gjennom planområdet. Det er behov for å tilpasse vegens kurvatur ved etablering av kantstoppholdeplassene. Kjørevegen er offentlig veg og skal opparbeides med fast dekke. Det skal etableres en ny forbindelse til gang- og sykkelveg på andre siden av vegen med et nytt gangfelt nordøst for stasjonen. Fotgjengerovergangen avgrenses av midtdeler, for å hindre andre kjøretøy i å passere busser som står ved holdeplassen, i tillegg til å ha en fartsreducerende effekt.

Trondheim kommune

De områdene som reguleres som midlertidige anlegg- og riggområder #1, kan tas i bruk midlertidig i anleggsfasen for å få gjennomført og bygd tiltaket. Innenfor areal vist med hensynssone H_910 skal gjeldende reguleringsplan videreføres.

Før utbyggingstiltak igangsettes skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket. Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før teknisk plan kan godkjennes, og det skal utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn. Det skal også lages en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Disse skal godkjennes av kommunen før utbygging kan igangsettes. Offentlige veganlegg som er detaljvklart i plan er unntatt søknadsplikt.

Virkninger

Ny Metrobusstasjon erstatter en eksisterende busslomme, og vil ikke medføre store endringer sammenliknet med dagens situasjon.

Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for gående og syklende langs sørsiden av Saupstadingen ved at man etablerer et nytt gangfelt over Saupstadingen. Midtrabatt bedrer trafikksikkerheten ved at det vanskeliggjør forbikjøring, samt at det gir fotgjengere muligheten til et stopp midtveis i kryssingen. Det vil bli tilstrekkelig areal for snøopplag, og bredde på gang- og sykkelveger er tilstrekkelig til å kunne få brøytet på vinterstid. Bussholdeplassen vil også bli tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse jf. TEK 17.

Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet. Tiltaket vurderes heller ikke å endre landskapet eller stedets karakter, eller å negativt berøre hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner som planforslaget vil komme i konflikt med. Det er ingen støysensitive bygg i rød støysone, og det er derfor ikke behov for avbøtende tiltak.

Deler av eksisterende gang- og sykkelveg kan bli beslaglagt i anleggsperioden. Det må lages en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Denne skal bl.a. redegjøre for trafikkavvikling i anleggsfasen. Det er lagt inn bestemmelsesområder i planen som muliggjør bruk av arealer i planen som midlertidig anleggs- og riggområde.

Det vil bli behov for å erverve små areal av eiendommen 197/526, nordøst for holdeplassen for en fremtidig utvidelse av gangvegen øst mot det planlagte fotgjengerfeltet. I tillegg vil det bli behov for å gjøre et midlertidig erverv i anleggsfasen i den sørligste delen av eiendommene 197/513 og 197/526. Det forutsettes at alt anleggsarbeid og terrenginngrep istandsettes og tilpasses tilgrenset areal etter nærmere avtale mellom tiltakshaver og de berørte grunneierne.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planen medfører i hovedsak kun en justering av dagens situasjon, og er vurdert å ikke gi negative konsekvenser for klima og det ytre miljø, herunder naturmiljø og dyrka mark. Planen støtter opp under Trondheim kommunes og Miljøpakkens mål om nullvekst i personbiltrafikken, ved å legge til rette for et bedre kollektivtilbud.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

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

Trondheim kommune

Planen vil bidra til gjennomføring av Metrobussprosjektet, som skal settes i drift fra august 2019. Målet for prosjektet er å legge til rette for et bedre kollektivtilbud med økt fremkommelighet, og støtter også opp under mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Avveining av konsekvenser

Planforslaget legger kun opp til en justering av dagens situasjon, ved at dagens busslomme erstattes av kantstopp. Planen vil ikke medføre vesentlige negative konsekvenser for natur- og kulturmiljø, og vil heller ikke forverre støy- og støvforholdene for beboere i området. Planforslaget bidrar til bedret tilgjengelighet til holdeplassene for gående og syklende ved opparbeidelse av et nytt gangfelt og universell utforming av den nye holdeplassen.

Planforslaget vil medføre noe inngrep i privat eiendom, og ulemper for brukere av holdeplassene i anleggsperioden. Det er stilt krav om at det utarbeides en plan for beskyttelse av omgivelsene mot ulemper i bygge- og anleggsfasen som må redegjøre for hvordan tilgang til og forbi planområdet skal løses under anleggsperioden. Det er i tillegg satt av areal til anleggs- og riggområder i planen, noe som gir forutsigbarhet i anleggsfasen.

Fordelene med tiltaket vurderes å være større enn ulempene.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket finansieres av Trondheim kommune og dekkes av Metrobussprosjektet.

Medvirkningsprosess

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 30.9.2017 og på Trondheim kommune sine nettsider. Grunneiere og berørte naboer er varslet per brev 10.10.2017. Offentlige myndigheter er varslet per brev 26.9.2017 og med nytt varslingsbrev pga. utvidet plangrense datert 12.10.2017. I forbindelse med varsling av oppstart av planen kom det inn seks innspill til planarbeidet.

I forbindelse med høring og offentlig ettersyn har det kommet fire innspill til planforslaget. Fylkesmannen i Trøndelag og Statens vegvesen har ingen merknader til planforslaget. Trøndelag fylkeskommune viser til sin uttalelse 6.10.2017 og har ingen flere kommentarer til saken. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS minner om at det til enhver tid skal kunne utføres effektiv rednings- og slokkeinnsats, herunder at det må være nødvendig dekning av brannkummer og forskriftsmessig slokkevannskapasitet. Slukkevann vil bli ivaretatt i byggeplan.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 6.4.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Kjersti Angelsen Rinbø
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Trondheim kommune

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: ROS-analyse
- Vedlegg 5: Plan- og profiltegning
- Vedlegg 6: Normalprofiler
- Vedlegg 7: Kabel- og ledningstegning

Kun beslutningsrelevante dokument legges ved