

Saksframlegg

Detaljregulering av FV 707 Bråbrua, detaljregulering, r20170030, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 17/17918-20

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Fv. 707 Bråbrua som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen senest datert 5.11.2018 med bestemmelser senest datert 5.11.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 5.11.2018.

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

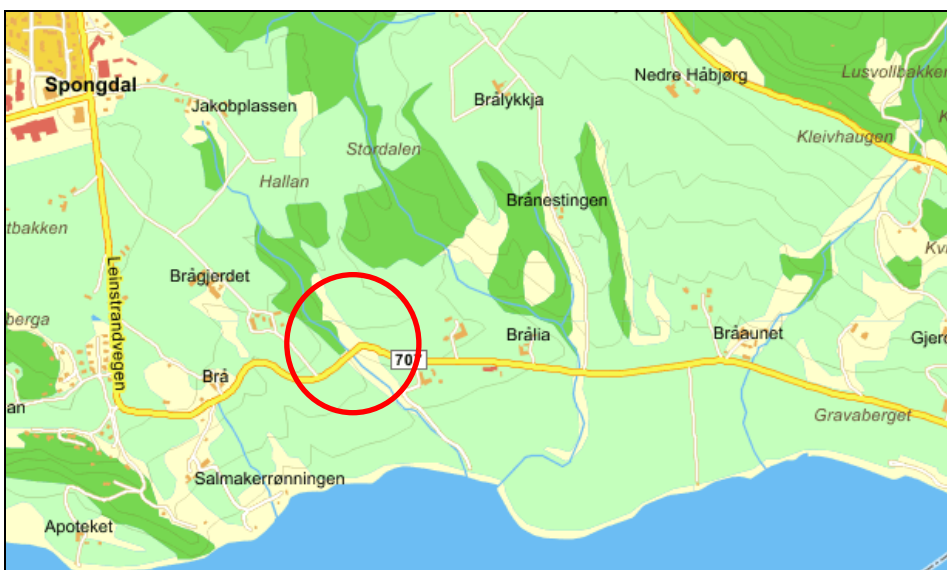
Saken gjelder

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

Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging av en ny bru, og øke trafiksikkerhet og fremkommelighet på stedet.

Bråbrua ligger på fylkesveg 707 (Leinstrandvegen) ved Spongdal på Byneset, og krysser en ravine med en mindre bekk i bunnen. Eksisterende bru har med sine 3100 biler i døgnet, og er av stor betydning for lokalsamfunnet og lokalt næringsliv. Det finnes ikke gode omkjøringsmuligheter.



Trondheim kommune

Dagens bru er fra 1933, og er i praksis en ett-felts bru. Brua er 53,1 meter lang. Den er smal og har krappe kurver på hver side av brua. Det utgjør en trafiksikkerhetsrisiko. Brua har et lavt og svakt rekkeverk. Bæreevnen til Brå bru har i flere år vært vurdert som kritisk, og skader i vegbanen medfører behov for hyppig vedlikehold i form av fylling i hull og skadereparasjoner.

Det har vært utført flere inspeksjoner av brua. Under disse er det avdekket betydelige skader. Det er utført mindre reparasjoner av brudekke i 2016, men tilstanden på brua er fortsatt kritisk.

Utfordringer i planen

Bru- eller kulvertløsning

Hovedutfordringen har vært å finne en trafiksikker erstatning for dagens bru som ivaretar eksisterende naturverdier. I oppstarten av planarbeidet forelå det to alternativer, bru eller kulvertløsning. Trondheim kommune anbefalte at det ble gått videre med ett alternativ, ny bru. Bakgrunnen for dette er at kulvertløsning ikke er i tråd med kommuneplanens bestemmelse § 16.1, som sier at bekkelukking ikke tillates. Videre er ravinedalen vurdert som en sårbar naturtype (VU) i rødliste for naturtyper fra 2011. Det er i forbindelse med planen utarbeidet et notat om naturmangfold. Av dette fremgår det at det viktigste avbøtende tiltaket vil være å realisere brualternativet fremfor alternativet med kulvert. Saken ble fremmet i Programrådet 22.2.2018, og det ble konkludert med at man legger til grunn krysningsalternativet med bru.

Trafiksikkerhet for myke trafikanter

En utfordring i planarbeidet har vært å avgjøre om det skal stilles krav til at gang- og sykkelveg over brua og langs vegen innenfor planområdet, skal opparbeides samtidig med brukonstruksjonen. Statens vegvesen har kun finansiering for en bru bred nok til kjørebane, og frykter at man ikke får finansiering for en bru med gang- og sykkelveg, og at det dermed vil forsinke prosjektet.

Rådmannen har ment at om planen skal bedre trafiksikkerheten for alle brukergrupper i området, også myke trafikanter, må som et minimum gang- og sykkelvegen over brua opparbeides samtidig. Rådmannen frykter at trafiksikkerheten for gående blir forverret om en ny bru oppføres uten egen gangbane, og at en fremtidig utvidelse av gang- og sykkelveg på strekningen vanskeliggjøres. Det er gjennom planarbeidet kommet frem at tiltaket øker risikoen for myke trafikanter sammenliknet med dagens situasjon dersom det ikke bygges gangveg over den nye brua.

Planforslaget sikrer en mulighet til å bygge broa med en bredde på 12 meter, og at det kan bygges gang- og sykkelveg både vest for og øst for broa, på nordsiden av vegen innenfor området som omfattes av reguleringsplanen. Det er i planen stilt rekkefølgekrav om at gang- og sykkelveg må opparbeides over brua samtidig med øvrig brukonstruksjon. Det er ikke stilt krav om opparbeidelse av gang- og sykkelveg langs veien – kun langs brua. Statens vegvesen og vegeier Trøndelag fylkeskommune er uenig med Trondheim kommune i at det stilles rekkefølgekrav om fortau over brua. De mener at et rekkefølgekrav kan forårsake forsinkelse av brua, og i verste fall at den ikke blir bygd innen rimelig tid. De mener det viktigste er å få på plass en løsning som er bedre enn dagens, og som kan anses som god nok.

Omdisponering/tap av landbruksjord

Tiltaket fører til omdisponering av landbruksjord. Det har vært forsøkt å minimere ulempene, og samtidig ha et fleksibelt anleggsområde for å få gjennomført planen. Etter innspill er midlertidig anleggsområde redusert med 8 dekar. Reguleringsbestemmelsene sikrer at midlertidig anleggsområde skal tilbakeføres til jordbruksdrift etter anleggsperioden, samt krav til behandling og mellomlagring av matjord.

Trondheim kommune

Trondheim kommune skal bygge en ledning og pumpestasjoner for å overføre avløp fra områdene Spongdal og Leinstrand til Klett avløpspumpestasjon. Samtidig skal det legges en vannledning fra Klett til Spongdal for å forsterke vannforsyningen til Byneset. Bygging av vann- avløpsledning har ingen absolutt ferdigstillelsesfrist, men det er ønskelig at anlegget kan tas i bruk i løpet av 2020. Opprinnelig tenkt trasé for vann- og avløpsledningen går på sørsiden av vegen, og vil føre til ytterligere tap av dyrka mark. Det er opprettet dialog mellom Statens vegvesen og Trondheim kommune for å samarbeide om at traseen for vann- og avløpsledningen kan følge vegtraseen, og gå under broa. Dette for å minimere ulemper for grunneier. Dette er to separate prosjekter, og koordineringen er ikke sikret i planen. Om realiseringen av ny bru blir forsinket vil dette kunne ha konsekvenser for muligheten for å samkjøre disse prosjektene.

Grunneier har gjennom innspill pekt på behov for erosjonssikring av hele ravinedalen. Planen sikrer at det skal erosjonssikres i arealet under brua som en direkte konsekvens av tiltaket. Trondheim kommune vurderer behov for tiltak som anses som nødvendige ut fra økt overvannstilrenning fra kommunale overvannsledninger. Dette inngår ikke som en del av reguleringsplanen. For å minimere behov for anleggsveier ned i ravinedalen for å få utført arbeidet, har det vært sett på muligheten for å koordinere arbeidet med erosjonssikringen av ravinedalen, med bygging av ny bru og erosjonssikring av denne. En mulighet kan være at Statens vegvesen utfører all erosjonssikring i ravinedalen, og mottar tilskudd fra Trondheim kommune for å få dette utført. Det må arbeides videre med denne koordineringen når tiltaket skal realiseres.

Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel vist som nåværende LNFR. Arealet som foreslås regulert til ny bru og veg er ikke i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

Gjeldende reguleringsplaner for området er R0328, Reguleringsplan for Spongdal, ikrafttredelsesdato 31.8.1989. Området er regulert til landbruksområder, jord- og skogbruk.

Tidligere vedtak i saken

Statens vegvesen vedtok med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, jfr. Samme lov § 12-10, å legge ut forslag til reguleringsplan til offentlig ettersyn, og sende den på høring til berørte og naboer i perioden 8.5.2018-15.6.2018.

Planområdet

Planområdet omfatter eiendommene 221/1, 220/1, 222/1, 222/15 og 220/9.

Planavgrensningen ble varslet ganske romslig ved oppstart på grunn av at det har vært flere alternativer for veglinjen. Planområdet starter 170 m vest for brua og avsluttes 280 m øst for brua. Gjennom planprosessen ble veglinjen bestemt, og planavgrensningen ble betydelig redusert. Planområdet er også redusert for å berøre mindre dyrka mark i anleggsperioden. Planområdet har en total størrelse på ca. 45,7 daa.

Planområdet består i hovedsak av dyrka mark, ravinedal og fylkesveg. Langs vegen er det spredt gårdsbebyggelse med avkjørsler til fylkesvegen, men det er ingen gårdstun innenfor planområdet.

Landskap

Planområdet er en mindre del av et åpent kulturlandskap mellom Bymarka og Trondheimsfjorden med Gaulosen. Vegen går på tvers av terrenget, men svinger seg slik at den følger terrengformene. Dagens vegfyllinger og skjæringer er bratte flere steder. Brå bru krysser en ravinedal som er markant i landskapet. Ravinen ligger i et landskap med historisk store inngrep i ravinelandskapet, og har derfor en viktig restfunksjon. Det er få slike ravinedaler igjen i denne dalsiden.

Trondheim kommune

Naturmangfold

Bråbekken ligger i en ravinedal, og har lokalt viktig verdi for naturmangfold. Bekken har relativt stor aktivitet med mindre leirskred. Ravinedaler er klassifisert som sårbar (VU) på Norsk rødliste for naturtyper. I tillegg er ravinedalen viktig for vilt.

Dyrka marka har jordkvalitet som er vurdert som god og svært god, landbruksarealene er brukt for kornproduksjon.

Gang- og sykkelveg

Det finnes ingen gang- og sykkelveg langs strekningen. Veggen er i dag skoleveg, og avstand fra planområdet til Spongdal skole er ca. 1,5 km. Trafikksituasjonen gjør det vanskelig å ferdes langs vegen. Elever som bor under 4 km fra skolen har skoleskyss på grunn av trafikksikker skolevei, mens elever som bor over 4 km fra skolen, hovedsakelig ungdomsskoleelever fra Nypvang skolekrets, har skoleskyss på grunn av avstand.

Trafikkmengde og fartsgrenser

Fartsgrensen på fv.707 er 60 km/t, og årsmiddelt trafikk (ÅDT) er 3100 kjøretøy i døgnet. Andel tungtrafikk er 8 %. I siste 10-årsperiode fra 2007-2016 er ingen personskadeulykker registrert innenfor planavgrensningen.

Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet finnes både VA-ledninger, strøm- og telekabler. Høyspent går gjennom området.

Beskrivelse av planen

Planforslaget skal legge til rette for etablering av en ny bru. Arealer og gang- og sykkelveg. I tillegg vil det avsettes areal for midlertidige rigg- og anleggsområder.

Vegbredde inklusive vegskuldre er 7,5 m. Ved overgang til eksisterende veg må vegbredden tilpasses gradvis til ca. 6 m bredde på dagens veg. I henhold til håndbok N100 er det krav om gang- og sykkelveg for denne vegklassen når strekningen er definert som skoleveg. Det er anbefalt å ha 3 meter grøft mellom kjørebane og gang- og sykkelveg, eller benytte rekkverk.

I reguleringsplanen er det foreslått at gang- og sykkelvegen ligger på nordsiden av fylkesvegen. Statens vegvesen har anbefalt at det behovet og plassering av gang- og sykkelveg vurderes for en lengre strekning. Rådmannen er enige i dette.

For å minimere inngrep i dyrka mark er det foreslått å ha rekkverk mellom gang- og sykkelvegen og fylkesvegen på østsiden av brua. På vestsiden av brua er det valgt profil med 3 meter grøft mellom gang- og sykkelvegen og fylkesvegen. Det foreslås å benytte rekkverk mellom gang- og sykkelvegen og kjørebane over brua på grunn av fartsgrensen 60 km/t.

Det stilles krav om gang- og sykkelveg over brua, noe som betyr at brua må bygges med total bredde 12,0 meter.

Alle arealer som brukes til anleggsområde, og midlertidig rigg og deponi, skal istandsettes til formålet arealet skal ha etter anlegget er ferdig. Heving av bekken må gjøres for at dalen blir erosjonssikker. Ved bygging av ny bru over Brådalen vil ca. derfor 140 m av ravinebunnen, og delvis opp langs sidene, bli dekket med støttefyllinger. Det er beregnet at bekken må heves med ca. 1 meter gjennom dette området.

Trondheim kommune

Det forutsettes at eksisterende bru skal være åpen for trafikk i anleggsperioden. Det kan tillates korte perioder med stenging av fylkesvegen så lenge dette ikke er til fare for liv og helse. Atkomster til boligeiendommer og landbruksarealer skal sikres i anleggsperioden.

Endringer av planforslaget etter 1.gangbehandling

Som følge av innkomne merknader er det gjort følgende endringer i planmaterialet: C-tegningen er revidert, siktlinjer og g/s-veg er vist på tegningen. Plankartet er endret ved at annen veggrunn tekniske anlegg er erstattet med bestemmelsesområde #2, område hvor det tillates oppført brupilarer. Videre er felt o_SGS, gang- og sykkelveg, delt inn i tre felt, o_SGS 1-3. Det er sikret gjennom rekkefølgekrav at gang- og sykkelveg over brua, o_SGS2, bygges samtidig med kjørebanelen over brua. I tillegg er reguleringsbestemmelsene revidert.

Virkninger

Planen vil bedre trafiksikkerhet og fremkommelighet på strekningen.

Forslaget med ny veg og bru vurderes til ikke å gi negative konsekvenser for landskapet. Tiltakene med stabilisering og heving av bekken kan være negative for flora og fauna på kort sikt, men med avbøtende tiltak som utforming og revegetering vil forholdene vil kunne normalisere seg. Ravinedalen med bekken vil fortsatt kunne opprettholde sin økologiske funksjon.

Det er likevel slik at presset på ravinedaler i Trondheimsregionen er stort. Dette er et viktig perspektiv når man vurderer påvirkningen av inngrep i enkeltraviner, da de samlede negative konsekvensene øker i takt med nedbyggingen.

Anleggsarbeidene vil kunne føre til avrenning av finpartikulært materiale, og vil kunne påvirke bekken og artene som lever der. Konsekvensene for Bråbekken anses som små, men det må settes inn tiltak for å unngå forurensing til Bråbekken og videre ut i Gaulosen.

Tiltaket fører til at mpe landbruksjord av god kvalitet omdisponeres permanent, og noe midlertidig. Det er forsøkt å redusere dette til et minimum, samt stilt krav til anleggsfasen slik at midlertidig disponert dyrka mark ikke forringes.

Planen forholder seg til nullvekstmålet ved at prosjektet ikke fører til økning i trafikkmengde, eller endret kjøremønster. Regulering av gang- og sykkelveg er et positivt tiltak for myke trafikanter dersom tiltaket blir gjennomført.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Planen har fått en god utforming der ulemper er redusert til et minimum. Planen anses som gjennomførbart, men det er knyttet usikkerhet til finansiering av bruløsning der det er rekkefølgekrav om samtidig opparbeidelse av gang- og sykkelveg. Det er imidlertid vurdert som nødvendig å stille dette kravet da det er fremkommet økt risiko for myke trafikanter som en følge av tiltaket.

Avveining av konsekvenser

Planforslaget anses som positivt da det gir bedre fremkommelighet og økt trafiksikkerhet for alle brukergrupper forutsatt at det bygges gang- og sykkelveg over bru samtidig som kjørebanelen. Det er forsøkt å minimere ulempene for landbruksdrift/tap av landbruksjord til et minimum, og det er sikret bestemmelser som ivaretar at midlertidig anleggsområde tilbakeføres til landbruksjord. Tiltaket fører til inngrep i ravinedalen, og vil kunne ha konsekvenser for naturmiljøet på kort sikt. Med avbøtende tiltak vil forholdene kunne normalisere seg. Ulempene knyttet til stenging av vegen i anleggsperioden er midlertidige.

Trondheim kommune

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ikke noen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen.

Medvirkningsprosess

Planforslaget har vært på høring og lagt ut til offentlig ettersyn i tiden 8. mai til 15. juni 2018, på www.vegvesen.no. Varsel om offentlig ettersyn ble kunngjort i Adresseavisen. Planen ble også sendt berørte grunneiere, lokale og regionale myndigheter og interesseforeninger. Det ble avholdt et eget informasjonsmøte med grunneiere i forbindelse med offentlig ettersyn den 22.5.2018.

Det kom inn fem merknader til planforslaget ved offentlig ettersyn. Disse er gjengitt og svart ut i planbeskrivelsen. Hovedtema har vært gang- og sykkelveg, samt avbøtende tiltak ovenfor grunneier, spesielt med tanke på inngrep på dyrka mark.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas. Bygging av ny bro er et positivt tiltak for å øke fremkommelighet og trafikksikkerhet.

Rådmannen i Trondheim, 11.11.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Kjersti Sandven
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser med vedlegg "Notat naturmiljø, datert 12.09.2017"
- Vedlegg 4: Risiko og sårbarhetsanalyse, datert 9.4.2018
- Vedlegg 5: Geoteknisk rapport, datert 19.12.2017
- Vedlegg 6: Tekniske tegninger, datert 20.9.2017, rev. 27.6.2018
- Vedlegg 7: C-tegning
- Vedlegg 8: Illustrasjon; hovedprinsipp for utforming av terreng