



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20180037

Arkivsak:16/29311

## Detaljregulering av Østmarka snuplass, detaljregulering , sluttbehandling Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 27.3.2019

Dato for godkjenning av bystyret : 23.5.2019

### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trøndelag fylkeskommune.

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av snuplass, hvilebod og holdeplass langs Østmarkveien, for å betjene nytt busstilbud til området.



*Flyfoto med planområdet markert i rødt.*

Planen berører eiendommen med gnr/bnr 413/122.

### Rutevalg

Det er et mål å gi flere områder på Ladehalvøya et bedre busstilbud. AtBs rutestruktur på Lade har blitt til etter vurdering av flere alternativer for betjening av Ladehalvøya. Ved å etablere Østmarka som snuplass for en tverrgående linje til/fra Lade vil man kunne gi Østmarka sykehus (ansatte og pasienter) et godt busstilbud. Videre vil ansatte ved NGU og beboere i området få et bedre busstilbud.

AtB planlegger to linjer lagt til området; en som binder sammen Lade (Østmarka) med Strindheim, Valentinlyst, Lerkendal og St. Olavs hospital over til Byåsen, og en linje mellom Sandmoen, Tiller via Omkjøringsvegen og Strindheim til Lade (Østmarka).

Tilbudet gjør det effektivt å reise på tvers - uten reise gjennom sentrum.

### Alternativsvurderinger



Fem ulike alternative plasseringer av snuplassen er vurdert. Det ble tidlig avklart at alternativ 4 og 5 ikke var hensiktsmessig plassering av snuplassen da dette ble for langt unna området for ny holdeplass. Alternativ 3 var utfordrende da Harry Borthens vei i dag ikke er egnet for kjøring med buss, samt på grunn av terrenget på tomten.

Varsel om oppstart omfattet alternativ 1 og 2. I juli 2018 forelå det redegjørelse for fordeler og ulemper ved de to alternativene og innkomne merknader i forbindelse med oppstart. I august forelå mobilitetsnotat fra St. Olavs eiendom ved Rambøll og Kvadrat arkitekter, som redegjorde for parkeringsdekning og fremtidig parkeringsbehov ved St. Olavs hospital Østmarka. Notatet konkluderte med at det ikke er tilrådelig å redusere parkeringsdekningen for sykehusområdet,

*Alternativer som er vurdert som snuplass, som ville vært en konsekvens av alternativ 2.*

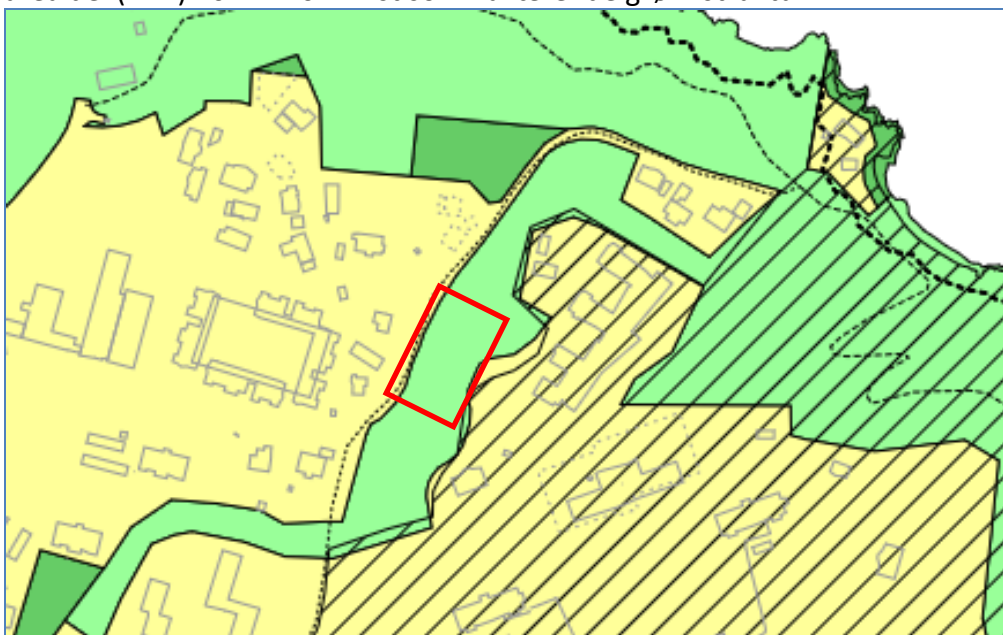
På bakgrunn av dette ble det utarbeidet komplett planforslag for alternativ 1.

### Planprogram og krav om konsekvensvurdering

Det er i samråd med Trondheim kommune vurdert at planen ikke utløser krav om planprogram og konsekvensutredning.

### Overordnede planer

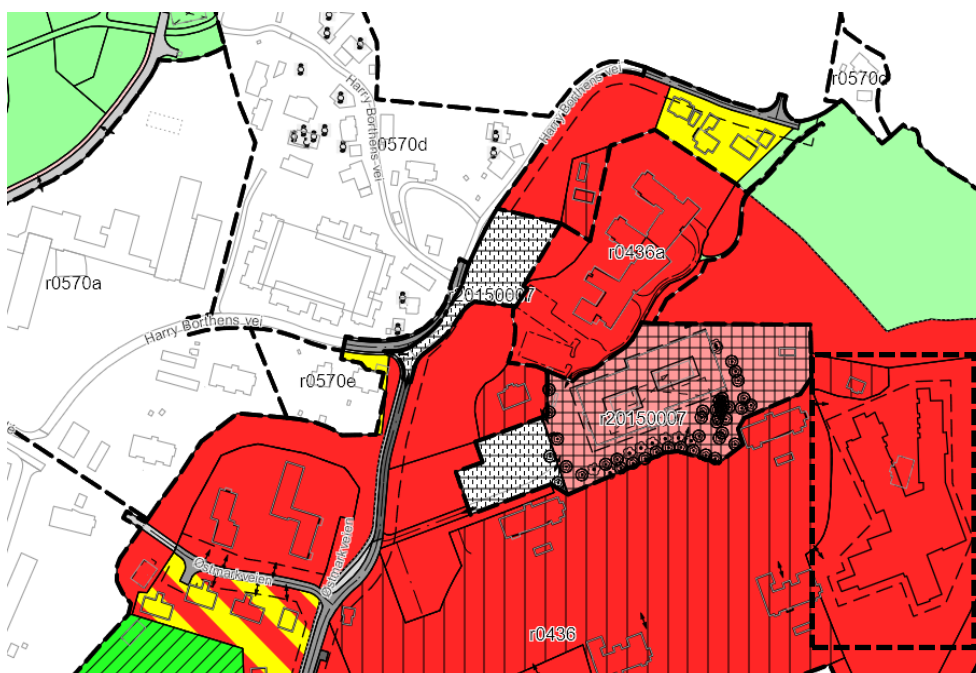
Planforslaget er i konflikt med overordnet formål. Området er i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012 - 2024 vist som nåværende grønnstruktur.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024 med ca. plassering av snuplassen.

### Gjeldende reguleringsplaner

Planområdet omfattes i nord av reguleringsplan for Østmarkveien 15, del av gnr/bnr 413/122 og 413/125 m.fl., r20150007, vedtatt 19.11.2015, og i sør av reguleringsplan for Sør-Trøndelag psykiatriske sykehus, Østmarka med tilliggende boligområder, barnehage, friområde og offentlig vegsystem, vedtatt 22.5.2003, r0436.



Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan r0436 og r20150007, med tilgrensende planer rundt. Område for detaljregulering av nytt bygg for sikkerhetspsykiatri er markert med svart stipling.

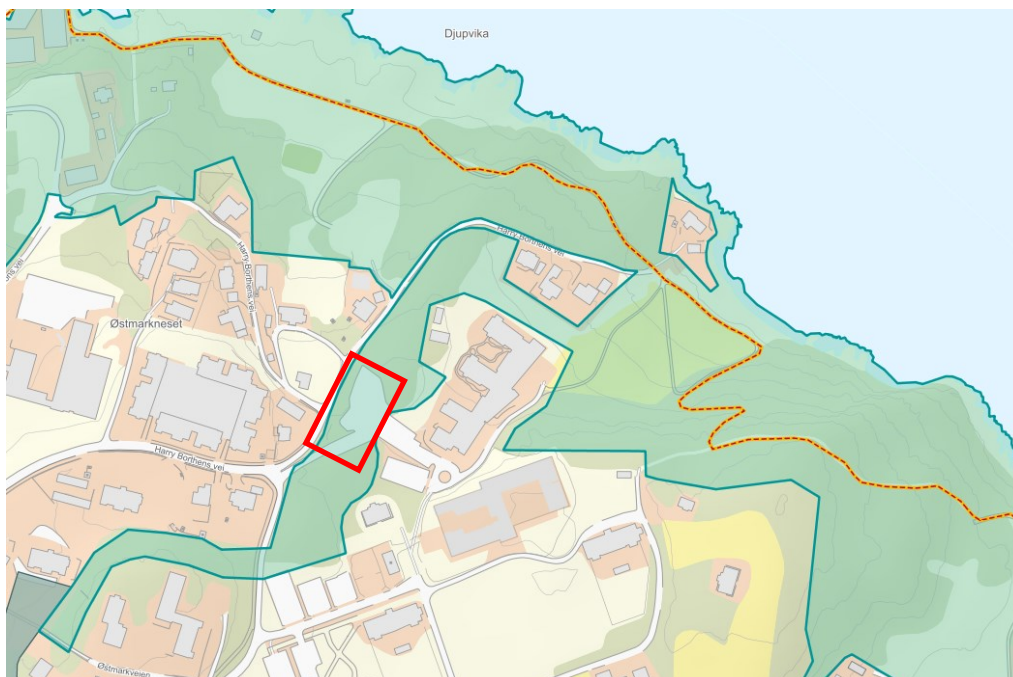
Store deler av tiltaket ved planområdet vil være innenfor areal avsatt til bestemmelsesområde #2 i r20150007, som er bestemmelsesområde for midlertidig anleggsområde og parkering.

Gjeldende reguleringsplan stiller krav om at arealet settes tilbake i opprinnelig stand og tilbakeføres til opprinnelig formål før ferdigattest til byggetiltaket kan gis. Planområdet strekker seg inn på område regulert til offentlig formål (offentlig bygg – institusjon) i r0436. I r0436 er delen av Østmarkveien nord for avkjøring til institusjonsområdet og parkeringsplassen, regulert til kollektivanlegg.

Det pågår et planarbeid for oppføring av ny sikkerhetsavdeling for St. Olavs hospital (r20180035). Dette vil føre til en framtidig situasjon hvor ca. 160 nye arbeidsplasser vil bli flyttet fra Brøset til Østmarka. Med dagens antall ansatte vil til sammen ca. 790 personer ha arbeidssted på St. Olavs Hospital Østmarka.

### Temaplaner

Plan for friluftsliv og grønne områder viser at planområdet ligger innenfor overordnet grøntområde som strekker seg fra boligområdet i vest og ned til Ladestien.



*Utsnitt fra Plan for friluftsliv og grønne områder, med plassering av snuplass markert*

### Statlige retningslinjer/rammer/føringer

#### *Bymiljøavtalen 2016 – Nullvekstmålet*

Trondheim kommune inngikk i 2016 en bymiljøavtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten, der kommunen forplikter å jobbe med tiltak som gjør at man kan nå nullvekstmålet hvor vekst i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange.

### **Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold**

#### Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger ved Østmarka sykehus, på nordøstsiden av Lade, ca. 4 km fra Trondheim

sentrum. Selve sykehusområdet ligger med eldre og nyere bebyggelse i et større parkanlegg, omkranset av landbruksarealer og skogsområder, og friområdet ned mot Ladestien i nord. Sykehusområdet strekker seg videre ned mot friområdet Djupvika. På vestsiden av Østmarkveien ligger det boliger.

Planområdet er på ca. 3,4 daa. Området ligger som en fortsettelse av Østmarkveien, parallelt langs Harry Borthens vei og ligger like vest for Nidaros DPS.



*Planområdet langs Østmarkveien og Harry Borthens vei.*

### Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet blir i dag brukt som midlertidig parkering som ble etablert i forbindelse med bygging av nytt institusjonsbygg for Akuttpsykiatri Østmarka (APØ). Vest for planområdet ligger det boligbebyggelse, og i øst ligger institusjonsområdet for Østmarka. Det er variasjon i boligtypologi på vestsiden av Østmarkveien, fra eneboliger i nord til lamellblokker i tunformasjon lengre sørover.

### Stedets karakter

Planområdet er en del av grøntdraget som går opp fra Djupvika gjennom bebyggelsen og mellom Harry Borthens vei og Østmarkveien, og videre mot skoleanleggene på Ringve. På vestsiden av Østmarkveien stiger terrenget oppover, og det er svak helning i enden av Østmarkveien i nordre del av planområdet, ned mot fjorden. Området framstår som grønt og frodig.

Planområdet fremstår i dag som et parkeringsareal og et åpent område mellom eldreboligene og eneboligene på Østmarkneset og deler av Østmarka sykehus. Området er i dag åpent, med spredte trær og villnis der arealet ikke brukes til parkering. Området utgjør et brudd på grønstrukturen og

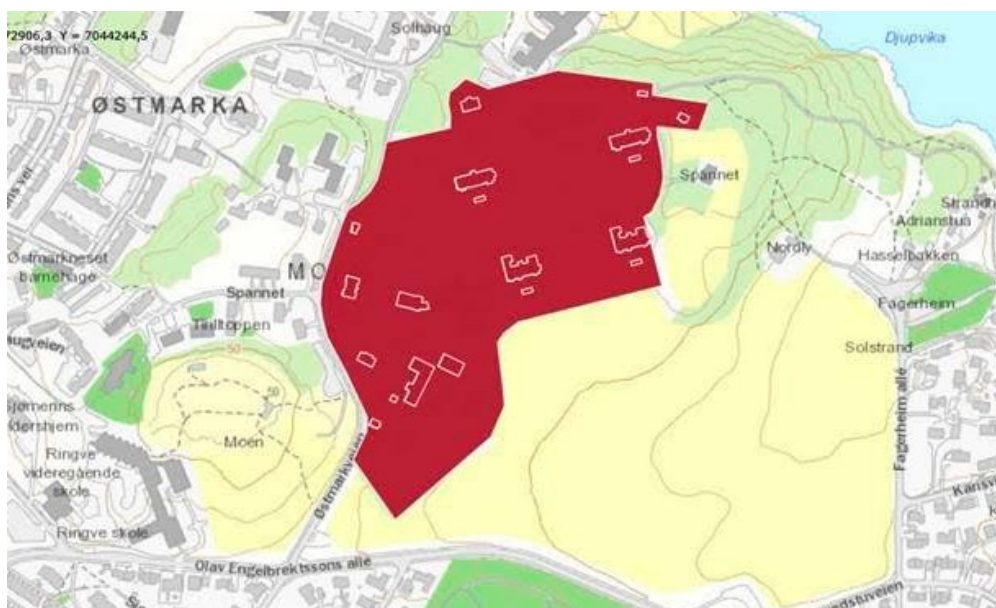
skogen som beveger seg videre inn mot boligene vest for Østmarkveien.



Planområdet sett fra nord i Harry Borthens vei, med planområdet på venstre side.

### Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet ligger ved område forskriftsfredet etter kulturminnelovens § 22. I fredningen ligger det krav om at det gamle sykehusanleggets arkitektur og park, og opplevelsen av dette som helhet, må bevares.



Område forskriftsfredet etter kulturminnelovens § 22

Fredningen omfatter flere større og mindre bygninger, samt utomhusområdene i tilknytning til alle byggene. Utdrag fra Riksantikvarens uttalelse om Østmarka, og fredningsvedtaket følger under.

Det heter i det aktuelle vedlegget (nr.38) til forskriften:

*”Formålet med fredningen er å bevare bygningene på Østmarka som eksempel på et tidstypisk paviljongasyl fra tidlig 1900-tallet med parkområde og senere tilførte pasientbygninger.*

*Fredningen skal sikre bygningenes arkitektur og forholdet til uteområdene, samt materialbruk og detaljering.”*

Om det fredete utenomhusarealet heter det bl.a.:

*”Anlegget på Østmarka har mange fellestrekk med andre store statlige psykiatriske sykehus, der bygninger og parker danner en arkitektonisk helhet. Parken er et viktig helsehistorisk element i det helhetlige miljøet på Østmarka. Parken var også viktig i behandlingen av pasientene. Parkpreget med alleer og store trær er fortsatt tydelig.”*

### Naturverdier

Kommunens temakart ”Biomangfold og naturverdier ” viser at arealet er registrert som et viltområde med verdi C – *område med viltinteresser*. Dette med bakgrunn i funksjonen det har som hekkeområde for spurvefugl. Slike områder er særlig viktig for fugl, samt for arter vi opplever som vanlige i dag, rådyr, rev, grevling og annen fugl.

Sørvest for Østmarkveien er det gjort registrering av kornkråke, som er en art med stor nasjonal forvaltningsinteresse. Det er også gjort registrering av åkerkrokhal (plante) lengre sør for planområdet. Dette er en nær truet planteart.

Det offentlige naturområdet og kollen øst for sykehusområdet er registrert med naturverdi C – *svært viktig lokalt*, mens selve strandsonen er registrert med verdi A – *svært viktig nasjonalt*.

Det er ikke registrert viktige naturtyper i eller i nærheten av planområdet.

En snuplass vil dele opp en sammenhengende grønn korridor mer permanent enn den midlertidige bruken som har vært her de siste 10 årene. Dette vil medføre tap av areal som potensielt kan fungere som leve- og hekkeområder for ulike arter av fugl og blant annet rev, rådyr og grevling.

### Trafikkforhold

Planområdet har hovedatkomst via Østmarkveien sørfra. Forbindelsen mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei er stengt for gjennomkjøring. Det er i dag liten trafikkmengde langs Østmarkveien (foreligger ingen ÅDT-tall), Harry Borthens vei har en ÅDT på 200 kjøretøy per døgn (NVDB, 2011).

Østmarkveien er kommunal veg i sør, og privat veg i nord. Vegen er på det smaleste 4,0 m med skulder, og er skiltet med fartsgrense 30 km/t. Veien anses å komme inn under definisjon A1: Atkomstveg i boligområder i Statens vegvesens håndbok N100 *Veg- og gateutforming*, som har en kapasitet for trafikkmengde (ÅDT) inntil 1500 kjøretøy. Dette anses som tilstrekkelig for dagens og framtidig trafikkmengde.

Strekningen opp til krysset med Harry Borthens vei er regulert til kollektivgate. Det er gjennomkjøring forbudt, med unntak for buss. Det er kun sykehuset og et begrenset antall boliger og kontorer, samt Tiriltoppen barnehage (via Spannet), som benytter Østmarkveien som atkomstveg.

Det går buss i Olav Engelbrektssons allé sør for sykehusområdet, med bussholdeplass ved krysset med Østmarkveien.

### *Trafikksikkerhet*

Det er etablert gjennomgående ensidig fortau langs Østmarkveiens vestside. Fortauet er opparbeidet med 2,5 meter bredde. Det er også etablert ensidig fortau langs Harry Borthens vei.

### Rekreasjon

Harry Borthens vei er hovedatkomst til Djupvika, et svært mye brukt friområde og utfartsområde langs Ladestien. Hovedparkeringsplassen ned til Djupvika ligger like nord for planområdet, i forlengelsen av Harry Borthens vei.

### Barns interesser

Det er gjort barnetråkkregistreringer innenfor Lade skolekrets. Innenfor sykehusområdet og Østmarkveien er det ikke registrert aktivitet. Fortauet langs Østmarkveien er ferdselsveg for barn til barnehage og skole.

### Teknisk infrastruktur

Det er ikke kjennskap til åpne eller lukkede bekker i området. Anlegget skal koble seg til eksisterende kommunal infrastruktur.

### Grunnforhold

NGUs løsmassekart viser at det er tynne marine avsetninger i planområdet. Planområdet er ikke i kontakt med registrerte kvikkleiresoner.

I forbindelse med planarbeidet for Østmarkveien 15 (r20150007) ble det utført grunnundersøkelser i byggeområdet av Rambøll AS. Sonderingsresultatene viste generelt beskjedne mengder løsmasse over fjell (ca. 0,7 m – 2,6 m). I forbindelse med miljøtekniske grunnundersøkelser i byggeområdet rundt eksisterende bygging på tomta, ble det påvist masser med kjemisk innhold tilsvarende naturlig bakgrunnsnivå.

### Støyforhold og luftforurensning

Planområdet ligger i dag i hvit støysone i Trondheim kommunes støykart fra 2017. Med tanke på dagens bruk og lave trafikkmengde vurderes det at det ikke er luftforurensningsproblematikk i området.

## **Beskrivelse av planforslaget**

### Kollektivtilbud

Det er planlagt to ruter til/fra Østmarka, linje nr. 13 Østmarka-Havstad (hvert 10. minutt i rush) og linje nr. 15 Torgård-Østmarka (hvert 20. minutt i rush). Dette vil gi seks-ni busser i timen gjennom området i rushtid. Begge linjene regulerer (hviler) på Østmarka, på den planlagte snuplassen.

### Planlagt arealbruk, reguleringsformål

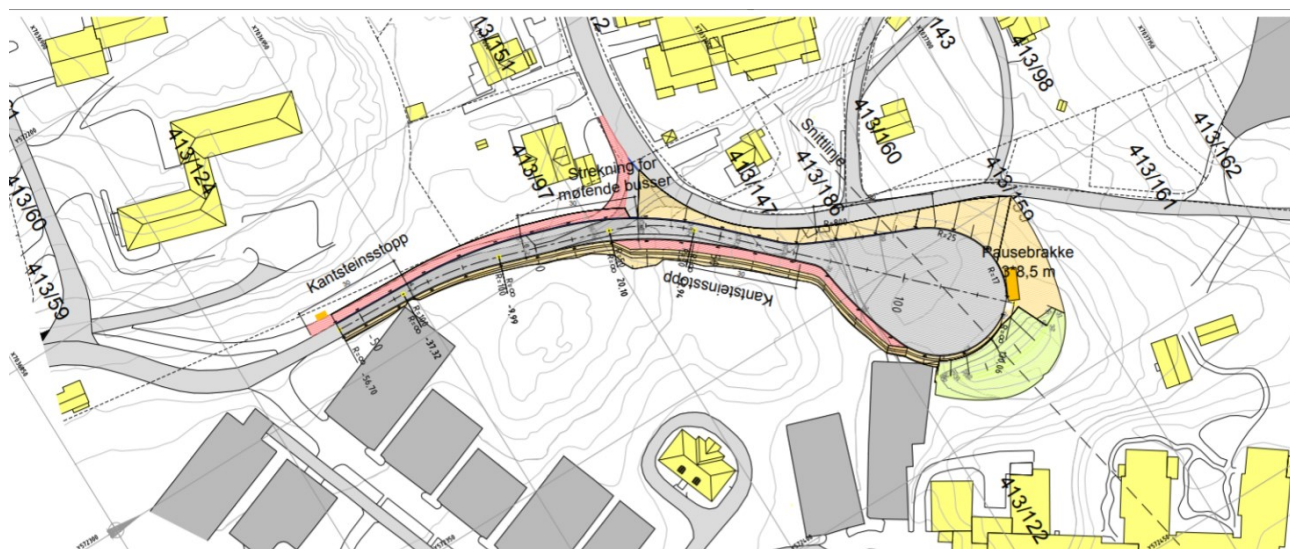
Arealene reguleres til:

- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
  - Fortau
  - Annen veggrunn – grøntareal
  - Kollektivanlegg
- Grønnstruktur



### Bebyggelsens plassering og utforming

Snuplassen skal etableres som en forlengelse av Østmarkveien og ligger parallelt med Harry Borthens vei. Snuplassen vil ha oppstillingsplasser for buss og hvilebod for sjåfør. Det blir holdeplass for avstigning ved innkjøringen til snuplassen. Holdeplass for påstigning plasseres lenger sør i Østmarkveien, ved innkjøring til parkeringsområde for St. Olavs hospital. Størrelse på leskur i forbindelse med holdeplass vil være maksimalt 4,5 x 1,7 meter i grunnflate.



*Utsnitt fra vegtegning (skissen ligger vridd mot øst).*

To busser (makslengde 18,75 m) kan stå oppstilt samtidig på snuplassen, samtidig som en tredje buss skal kunne kjøre inn og ut av oppstillingsområdet. Tre busser skal kunne være på området samtidig.

Hvilebod/sjåførfasiliteter vil etableres nord for snuplassen, med en størrelse inntil 30 m<sup>2</sup> BRA. Hvileboden kan ha en størrelse inntil 3,0 x 8,5 m med en plattning og skjerming foran inngang. Størrelsen er sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Hvileboden skal inneholde et oppholdsrom og toalettfasiliteter. Hvileboden har eget design utviklet i samarbeidet med Trøndelag fylkeskommune og AtB.

Det skal ikke etableres ny parkering i forbindelse med snuplassen.

### Grønnstruktur og tilpasning til omkringliggende bebyggelse

Det er i utformingen lagt vekt på opparbeidelse av vegetasjon slik at tiltakene kan være med å forbinde grøntområdene. Samtidig skal vegetasjonen kompensere og gjøre virkningene av tiltaket mindre. Det er rundt snuplassen et nesten sammenhengende grønt belte. Dette skal bidra til å ivareta området's økologiske funksjon og skjerming for naboer, både boliger i vest og Nidaros DPS i øst.

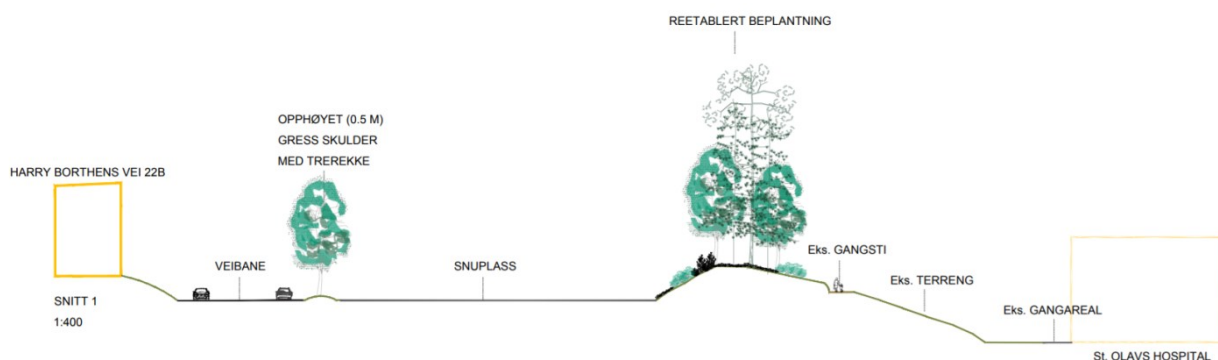
Skjermingen er planlagt gjennomført ved landskapsbearbeiding/landskapsvoll mot Nidaros DPS, og revegetering med ulike tretyper og busker i tråd med området's stedegne arter. Vegetasjon og landskapsbearbeiding vil også kunne gi noe støyskjerming av tiltaket, og bidra til å skjule hvilebod og snuplass.

Arealet mellom Harry Borthens vei og Østmarkveien inn mot snuplassen skal beplantes. Arealet er ikke utvidet ytterligere av hensyn til skogen øst for tiltaket, som er vurdert som viktigere for ivaretagelse av grøndraget, enn en utvidelse av buffer mellom de to vegene.

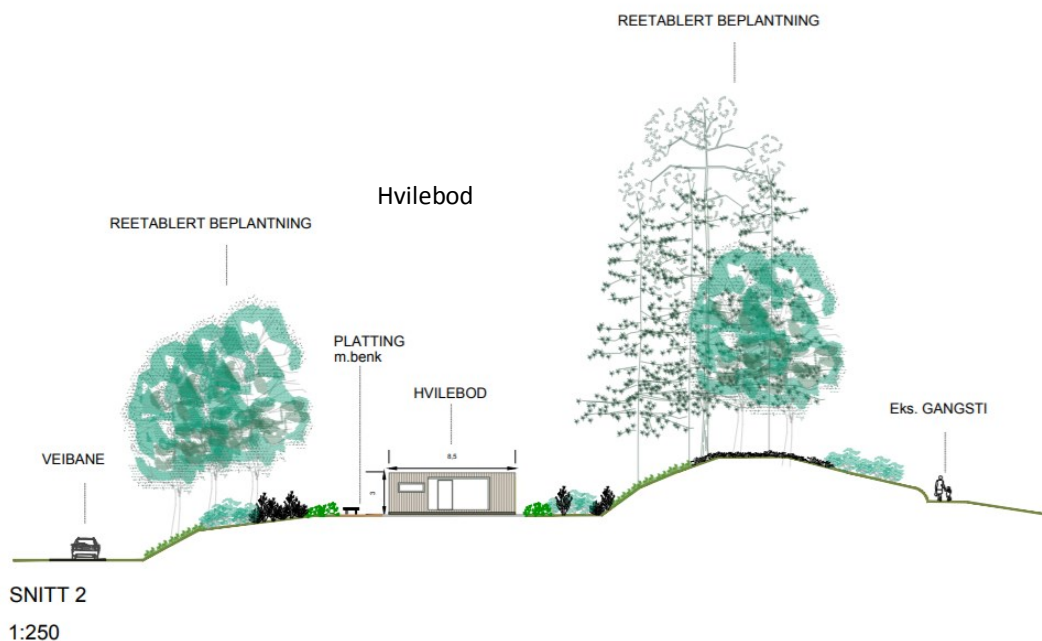
I bestemmelsene er det krav knyttet til reetablering av vegetasjon, med stedegne arter. Det skal utarbeides en plan for dette som skal godkjennes av kommunens naturforvaltningsmyndighet.



*Utsnitt fra illustrasjonsplan som viser revegetering og beplantning.*



Snitt 1 sett fra sør, som viser samferdselstiltaket og voll/buffer mot St. Olavs hospital.



Snitt 2 sett fra sør som viser grønne buffersoner og hvilebod.

### Trafikk

Øverste del av Østmarkveien videreføres som offentlig kollektivanlegg i reguleringsplanen. Fortau og annet vegareal samt grønnstruktur vil også reguleres offentlig. Planområdet vil ha adkomst fra Østmarkveien sørfra, med tilrettelegging for møteplass ved inn/utkjøring til snuplassen. Dette vil føre til noe omlegging av dagens fortau. Mulighet for gjennomkjøring mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei fjernes ved at krysset stenges. Dette vil gi en mer oversiktlig trafikksituasjonen ved kryssing fra fortau i Harry Borthens vei til fortau i Østmarkveien.

Siste del av Østmarkveien, nord for innkjøring til St. Olavs hospital, vil kun benyttes av buss. Eksisterende bredder på fortau og veg langs Østmarkveien videreføres i planforslaget. Det reguleres nytt fortau langs sørsiden av snuplassen, ved holdeplass for avstigning. Det skal tilrettelegges for fotgjengerkryssing fra fortauet over til fortau i Østmarkveien. Planområdet er forbundet ned mot Ladestien og Djupvika med fortau i Harry Borthens vei, som går over til grusvegen ned mot tur- og friluftsområdene.

### Tilknytning til infrastruktur

Hvileboden skal tilknyttes vann, avløp og strøm. Det vil også være aktuelt med sanntidsinformasjon i leskur. Hvilebod og leskur tilkobles eksisterende el-ledninger i området.

*Vannforsyning:* Det går en kommunal vannledning 160mm PVC over området hvor snuplassen skal anlegges, og det antas at denne har tilstrekkelig kapasitet til å forsyne hvilebrakken med forbruksvann. Brannvannkummer ligger innenfor en radius på 37 m og 45 m. Det antas at det er tilstrekkelig kapasitet på slokkevann på grunn av prosjektets størrelse.

*Spillvann og overvann:* Eksisterende spillvann- og overvannsledninger i området er private, og påkobling til disse må avklares med ledningseiere.

*Vurdering av overvannsreducerende tiltak:* Terrenget i området er bratt, og det må vurderes om det er tilstrekkelig kapasitet i eksisterende rør på grunn av godt fall på overvannsledningene. Nedstrøms planområdet er det kort vei til resipient og økende dimensjoner på ledningsnettet. Dette må kontrolleres i et detaljprosjekt. Ut fra beregnede verdier i ny situasjon kan det være behov for overvannsreducerende tiltak.

### Kulturminner

Tiltaket skal ikke etableres innenfor fredningsområdet, og det skal gjennomføres landskapsgrep for å skjerme bebyggelsen rundt.

### Allé langs Østmarkveien

Eksisterende allé på vestsiden av Østmarkveien er regulert bevart i gjeldende reguleringsplan. Denne berøres ikke av tiltakene.

## **Virkninger av planforslaget**

### Overordnet plan

Planforslaget er i strid med overordnet plan. Området er avsatt til grønnstruktur, og snuplassen vil medføre et trafikkanlegg i et område som er avsatt til framtidig grønnstruktur.

### Stedets karakter

Området brukes i dag som parkeringsplass. Tiltaket i seg selv vil medføre at dagens grusareal erstattes med asfalt. Øvrige arealer revegeteres.

### Naturmangfoldloven

Naturmangfoldloven krever at prinsippene i §§ 8 til 12 legges til grunn som retningslinjer ved utøving av offentlig myndighet og at vurderingen skal fremgå av beslutningen.

Kunnskapsgrunnlaget (§ 8) bygger på kommunens registreringer samt nasjonale databaser, se avsnitt om naturverdier. Tiltaket vil ikke påvirke sjelden natur, men vil redusere areal med hverdagsnatur, som man ofte finner igjen i grønnstrukturen i tettbebyggelse i Trondheim. Den samlede belastningen (§ 10) på hverdagsnaturen ansees å være høy, grunnet blant annet i at slike arealer tas i bruk til midlertidige riggplasser eller omdisponeres til andre formål. Det er knyttet bekymring til om det å tillate slike tiltak kan føre til presedens for lignende tiltak. Det foreligger tilstrekkelig kunnskap om naturmangfoldet og virkninger på naturmangfoldet. Førre-var-prinsippet (§ 9) får dermed ikke anvendelse. For å minske den negative påvirkningen på naturen er det foreslått avbøtende tiltak, i tråd med §11-12. Rådmannens avveining og konklusjon synliggjøres nedenfor.

### Støyforhold og luftforurensning

Ny snuplass og holdeplass ved Østmarka vil medføre økt busstrafikk/tungtrafikk langs Østmarkveien og ved snuplass, men det tillates ikke gjennomkjøring for biltrafikk mellom Østmarka og Harry Borthens vei. Maks belastning i rush vil være seks til ni busser i timen.

Øvrig trafikk gjennom Østmarkveien vil være mot parkeringsplassen til St. Olavs hospital, som har ca. 200 parkeringsplasser.

Med lav ÅDT og fartsgrense er det vurdert at grenseverdiene i de statlige retningslinjene for støy (T-1442/16) ikke vil bli overskredet. Det vises også til støyvurderinger gjort ved detaljregulering av Steintrøvegen (r20140048), der ÅDT er langt høyere enn i dette planforslaget, og utstrekning på gul støysone (Lden >55dB) var da på ca. 10 meter fra vegmidte. Dette gir en indikasjon på støypåvirkning i dette tilfellet, men variasjon vil forekomme avhengig av terreng, overflate, etc.

Det må påregnes noe økt støy i forbindelse med start- og stoppstøy fra bussene. Dette ble også undersøkt ved detaljregulering av Steintrøvegen med lydmålinger på busstypen som brukes der (MAN Lions City, 15 meter, 310 hestekrefter, gassdreven). I rapporten fant man at maksimal støy fra start og stopp lå med god margin under grenseverdiene som regulerer denne type drift, og at det i særtilfeller og i verste fall ville være maksimalt gul støysone (L<sub>5AF</sub> 70 dB) i utstrekning 10 meter fra kilden mellom kl. 23 - 07. Nærmeste bolig vil ligge minimum 22 meter unna snuplass. Busstypen som skal benyttes på Østmarka vil være biogasskjøretøy, som vil gi noe mindre støy enn vanlig dieselbuss.

#### Universell utforming

Bussholdeplass for avstigning og påstigning skal utformes i tråd med prinsippene for universell utforming og iht. TEK-17.

#### Trafikkforhold

Etablering av nye og hyppige bussruter til Østmarka er et miljøtiltak som vil sikre muligheten for at flere ansatte og beboere i området kan velge kollektiv framfor bil. Tilbudet gjør det blant annet effektivt å reise på tvers av byen uten å reise gjennom sentrum.

Samtidig er planforslaget positivt med tanke på å gi god forbindelse med buss helt inn til friområdene rundt Østmarka, og kan slik øke tilgjengeligheten til områdene for en større andel av befolkningen. Tiltaket vil også være viktig for å sikre busstilgjengelighet for ansatte ved St. Olavs hospital og NGU, samt boligene i området. Opparbeiding av grønt rundt snuplassen for å minske virkningen av inngrepet i grønnstrukturen sikres i planforslaget.

Dagens gjennomkjøring til Harry Borthens vei stenges. Dette vil føre til en tydeligere situasjon for fotgjengere som krysser Harry Borthens vei for å nå fortauet i Østmarkveien.

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse

Det er ikke funnet risiko for hendelser i planområdet som har relevans for konsekvenskategoriene liv og helse, stabilitet og materielle verdier.

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen vil få økte utgifter som følge av overtakelse av offentlig veg og fortau.

### **Planprosess og inkomne innspill**

### Planoppstart og medvirkningsprosess

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 7.6.2018 og på Asplan Viaks hjemmesider. Grunneiere og naboer ble varslet med brev sendt 4.6.2018. Offentlige myndigheter og andre berørte parter ble varslet per e-post 5.6.2018. Det er ikke gjennomført informasjonsmøte i forbindelse med planen.

Ved høring og offentlig ettersyn av planen kom det sju innspill til planarbeidet. Innspillene er oppsummert og kommentert nedenfor.

### Sammendrag av merknader

*Trøndelag fylkeskommune, 16.1.2019*

Positiv til å gå videre med alternativ 2 av hensyn til det fredede miljøet på Østmarka.

Minner om generell aktsomhets – og meldeplikt etter § 8 i kulturminneloven.

Ingen øvrige merknader til planforslaget

Kommentar:

Merknaden tas til orientering.

*Riksantikvaren, 14.1.2019*

Ingen merknader til planforslaget. Ytrer bekymring for økt trafikk som følge av planforslaget med tanke på effekt for fredete bygg og utomhusareal ved eventuell vegutvidelse, behov for forsterkning av veg eller øvrige inngrep, og saltavrenning og nedfukting av vernet bebyggelse ved vinterdrift.

Kommentar:

Merknaden tas til orientering. Det er ikke planlagt større utvidelser av trafikkarealet utover selve snuplassen som ligger utenfor det fredede området.

*Fylkesmannen i Trøndelag, 6.2.2019*

Tiltaket vil medføre et bedre kollektivtilbud og økt tilgjengelighet til friluftsområder og vurderes derfor som positivt. Det er bra at det er lagt vekt på estetikk og grønnsstruktur med beplantning som vegetasjonsskjerm mot Nidaros DPS og naboer.

Kommentar:

Merknaden tas til orientering.

*Statens vegvesen, 7.1.2019*

Ingen merknader til planforslaget.

*Nabo, Erlend Meland, Harry Borthens vei 22A, 2.1.2019*

Synd å ta i bruk grøntareal til snuplass. Ønsker at terrenget kuperes så mye som mulig også mot boligene (i tillegg til beplantning), slik at utsyn, støy og støv minimeres.

Bekymring for villparkering i Harry Borthens vei dersom parkeringskapasitet for Østmarka reduseres og det blir innført parkeringsgebyr. Dette vil forverre trafikkbildet, og gjøre skole- og barnehageveg uoversiktlig, spesielt ved kryssing fra Harry Borthens vei til fortau i Østmarkveien.

*Kommentar:*

Mot bebyggelsen i vest vil det grønne belte være omtrent 2 meter på det smaleste. I hovedsak bredere, ca. 4 meter. Dette vil gi en grønn overgang mellom snuplassen og boligene i vest. Terrengforskjellen mellom snuplassen og Harry Borthens vei øker nordover.

Et av argumentene for ikke å gå videre med alternativ 2 var faren for villparkering som følge av reduksjon av parkeringsplasser for St. Olavs hospital. Etter utbygging av nytt sikkerhetsbygg er parkeringsdekningen for St. Olavs hospital beregnet å være 0,21 parkeringsplasser per ansatt, som er lavt sammenlignet med tilsvarende virksomheter i ytre sone.

Foreslått plassering av snuplassen vil ikke gi endringer i parkeringsdekningen for St. Olavs hospital. Dagens bruk av arealet til parkering er midlertidig, og ikke regnet med i parkeringsdekningen. Som del av ny rutestruktur vil dette gi betydelig bedre tilgjengelighet med buss.

*Nabo, Mona Talset og Bjørnar Horsgård, Harry Borthens vei 22 B/C, 7.2.2019*

Uenig i beslutning om å gå videre med alternativ 1 framfor alternativ 2. Kan ikke se at snuplass i alternativ 2 vil gi et markant forverring av forholdet til kulturmiljøet/kulturminner framfor parkeringen som er anlagt i nyere tid. Kritisk til at innspill fra Riksantikvar skal vektlegges høyere enn innspill fra beboere.

Økningen i kollektivtilbudet burde forsvare parkeringsdekningen på 0,15. Den reelle dekningen vil være større da ansatte fordeler arbeidstimer ut over alle døgnetimer. Viser til Trondheim kommunes parkeringsveileder som sier at det ikke skal anlegges parkering for ansatte med unntak av parkering for ansatte med nedsatt bevegelsesevne og for ansatte som jobber utenom vanlig arbeidstid.

At området (alt.1) brukes som midlertidig anleggsområde og parkering i dag bør ikke være et argument for å ta i bruk naturområdet som snuplass. Det ble lovet tilbakeføring av arealet som naturområde ved ferdigstilling av Nidaro DPS. Forslaget skaper brudd på grønnstrukturen. Mulig at rådyr som tidligere oppholdt seg i området kunne vende tilbake ved tilbakeføring av grønnstrukturen.

Stiller spørsmål til hvordan fjerning av grønnstruktur kan være med å styrke barn og unges interesser. Dersom alternativ 2 utelukkes bør det sees på trafikksituasjonen og trafikksikkerheten, herunder kryssløsning ved Harry Borthens vei og Østmarkveien.

*Kommentar:*

Planbeskrivelsen redegjør for omdisponeringen av grønnstruktur i kommuneplanens arealdel og for støy.

Det er overlapp mellom dagvakt og kveldsvakt og dermed behov for overlappende kapasitet på parkeringen. Trafikken fordeler seg dermed ikke utover døgnet, men er svært konsentrert ved vaktskifte. Parkeringsdekningen i framtiden på Østmarka er på 0,21 plasser og er betydelig redusert fra dagens 0,55 plasser. Dette medfører at reisevanene for mange ansatte må endres. Parkeringsdekningen er også lav sammenlignet med andre virksomheter definert i ytre sone. Det er derfor vurdert at man ikke kan redusere parkeringsdekningen ytterligere.

Stenging av krysset mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei (HBV) vil føre til en mer oversiktlig situasjon for fotgjengere som skal krysse Harry Borthens vei og slik skape bedre vilkår for gående. Det er etablert fortau langs Østmarkveien som ivaretar trafikksikkerheten.

Østmarkveien er i dag smal, og åpning av strekningen for biltrafikk vil mest sannsynlig føre til utfordringer for framkommeligheten for buss. Åpning av krysset vil også føre til en mer uoversiktlig situasjon for gående, som vil få trafikk fra flere kanter. Det er i dag tilrettelagt for gående langs Østmarkveien med fortau på min. 2,5 meter.

Siste trafikkteiling er fra 2011 med en ÅDT på 200. Kommunen vurderer at trafikkmengden i Harry Borthens vei fra senere utbygging og eventuelt økt utfartstrafikk mot Ladestien, fremdeles ikke overstiger veiens kapasitet. Harry Borthens vei har i dag parkering i gata, og dette påvirker framkommeligheten for kjørende. Kommunen mener imidlertid at dagens trafikkmengde ikke tilsier at framkommeligheten er for dårlig, selv om kjørende tidvis må påregne å vente på motgående trafikk. Fram til krysset ved Østmarkveien er det etablert fortau, delvis på en side og delvis smalt fortau på begge sider av veien. Trafikksikkerheten og forholdet til gående er dermed tilstrekkelig.

Når en bygger offentlig veg kommer det automatisk krav om belysning. En lysberegning, som skal inngå i teknisk plangodkjenning, vil vise hvordan lyset treffer/spres. Ved bruk av ledlys er det mindre problemer med lysforurensning /spredning.

Trøndelag fylkeskommune etablerer for tiden fire nye elbussruter i Trondheim (driftsstart 2019). Tilrettelegging for ytterligere elbussruter er ikke behandlet i rutestrukturen enda, og gjør at det ikke kan tilrettelegges for ladeinfrastruktur på flere punkter enda.

*Nabo, Lise Christin Walla, Harry Borthens vei 40, Heimkjær, 9.2.2019*

Positiv til utvidet busstilbud i området, men påpeker de uheldige konsekvensene for grønnstrukturen. Midlertidig bruk burde ikke være et argument for å legge snuplassen til planområdet. Det burde sees på en nedskalering av prosjektet med mulighet for deling av snuplass, oppstilling og sjåførfasiliteter med plassering av deler på andre lokasjoner for å redusere størrelsen på arealet. Alternativt burde det sees på om det går an å legge oppstilling og sjåførfasilitet på motsatt side av byen.

Det stilles spørsmål ved behovet for arealet ved inntog av ny teknologi, blant annet selvkjørende busser. Behovet vil da falle helt bort.

Viser til tinglyst rett til å opparbeide kjørevei og adkomst til merknadsstillers eiendom gjennom Østmarkveien siden 1937. Det ble sendt eget brev til kommunen med innvendinger mot stenging i 2014. Ulempene ved å benytte alternativ kjørerute har ikke kommet godt nok fram i tidligere innspill til planene. Dersom kommunen sperrer gjennomkjøringen permanent vil det være aktuelt å forfølge saken rettslig.

Påpeker at det ikke er gjennomført informasjonsmøte i saken. Tilbakemeldinger om uavklart trafikksituasjon fra 2014 og oppfølging av omadresseringsprosjektet er heller ikke avklart fra kommunens side.

Bekymret for negativ verdiutvikling på egen eiendom med oppstillingsplass som nærmeste nabo. Skjerming vil kunne dempe det negative inntrykket, og det bør utarbeides tegninger som viser hvordan skjermingen vil se ut fra eiendommen Heimkjær, samt hvor oppstilling og snuplass er tenkt plassert.

Bekymret for overvann på nåværende vegsystem ned mot egen eiendom.



*Kommentar:*

Viser til kommentarer over.

AtB har utarbeidet ny rutestruktur for Stor-Trondheim med kollektivtrafikktilbud med metrobusser langs de mest trafikkerte strekningene i byen, og linjer på tvers og utenom Midtbyen som mater metrobusslinjene. Busslinjen på Østmarka er en slik matelinje. For å kunne gjennomføre rutestrukturen trengs fasiliteter, spiserom og toaletter for sjåførene. Plassering av dette gjøres så rasjonelt som mulig ved å samle flere linjer i et utgangspunkt. Størrelsen på det anlegget som plasseres ved Østmarka er tilpasset behovet som ligger i rutestrukturen. For å oppnå best mulig, rasjonell drift og en god hverdag for sjåførene er det en stor fordel å kunne samlokalisere oppstilling/korttidsregulering av bussene og fasiliteter for sjåførene. I foreliggende planforslag er det gjort grep for å sikre at tiltaket ikke blir større enn absolutt nødvendig ved sporing av bussenes svingebevegelser og nødvendig oppstillingsplass.

AtB jobber med pilotprosjekt for selvkjørende busser, men i trafikk ligger dette langt fram i tid (etter 2035). Inntil det foreligger planer for selvkjørende busser som del av kollektivtilbudet i Trondheim er det behov for snuplass med oppstilling og sjåførfasiliteter for å sikre et godt busstilbud på Østmarka.

Retten til medvirkning er sikret gjennom Plan og bygningslovens § 5. I planprosessen for Østmarka er medvirkning gjort gjennom varsel om oppstart ved annonse, nabovarsel med mulighet for innspill, og ved utleggelse av forslag til offentlig ettersyn med mulighet for innspill fra myndigheter, interessenter og andre berørte.

Det skal foreligge godkjent teknisk plan for vann og avløp før igangsettingstillatelse, denne planen vil håndtere overvann i tilknytning til tiltaket.

Eiendommen Heimkjær, gnr/bnr 413/98, har adkomst via Harry Borthens vei. Adkomsten via Østmarkveien ble opprettet før Harry Borthens vei ble anlagt. Harry Borthens vei har siden Østmarkveien ble regulert til kollektivtrasé med forbud om gjennomkjøring vært atkomsten til eiendommen. Slik innebærer denne reguleringsplanen ingen endring i atkomstmulighetene til eiendommen.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.