

Saksframlegg

Detaljregulering av Østmarka snuplass, r20180037, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 16/29311-50

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Østmarka snuplass som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Asplan Viak senest datert 21.3.2019 med bestemmelser senest datert 27.3.2019 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 27.3.2019.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trøndelag fylkeskommune. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av snuplass for buss, hvilebod og holdeplasser langs Østmarkveien.

Utfordringer i planen

Det vil i august 2019 innføres en ny rutestruktur i Trondheim hvor Østmarka skal få et nytt busstilbud. Det er nødvendig med en snuplass inne på Østmarka for å kunne gi dette tilbudet.

Det har vært en stor utfordring å finne plassering av snuplassen. Etter en prosess med å se på ulike alternativ, ble oppstart av planforslaget annonsert med to alternativer: Alternativ 1 med etablering av ny snuplass på dagens midlertidige riggområde mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei (dette planforslaget), og alternativ 2 med etablering av ny snuplass på en del av parkeringsplassen til sykehuset. Før førstegangsbehandling ble det imidlertid avklart at det kun ble fremmet komplett planforslag for ett alternativ – alternativ 1. Dette forslaget vil medføre omdisponering av et område som er vist som grønnstruktur i kommuneplanens arealdel.

Tidligere vedtak og planpremisser

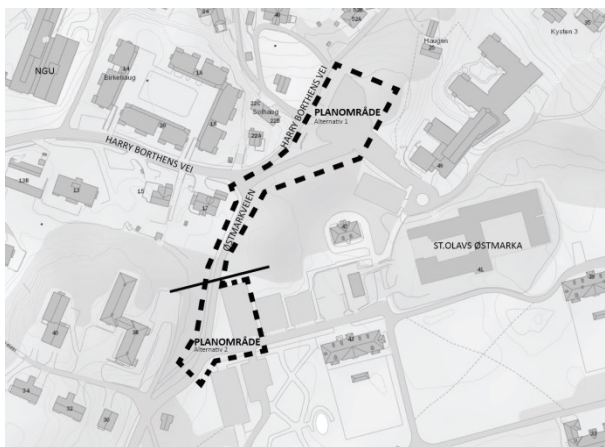
Planstatus

Området er vist som grønnstruktur i kommuneplanens arealdel (KPA).

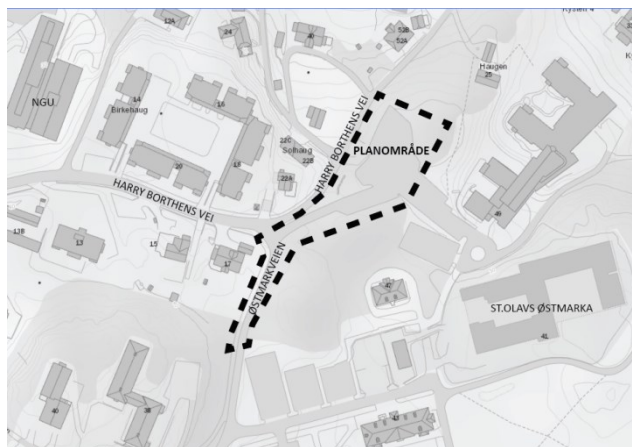
Pågående planarbeid

Det pågår et planarbeid for oppføring av ny sikkerhetsavdeling for St. Olavs Hospital (r20180035) på tiliggende område. 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.

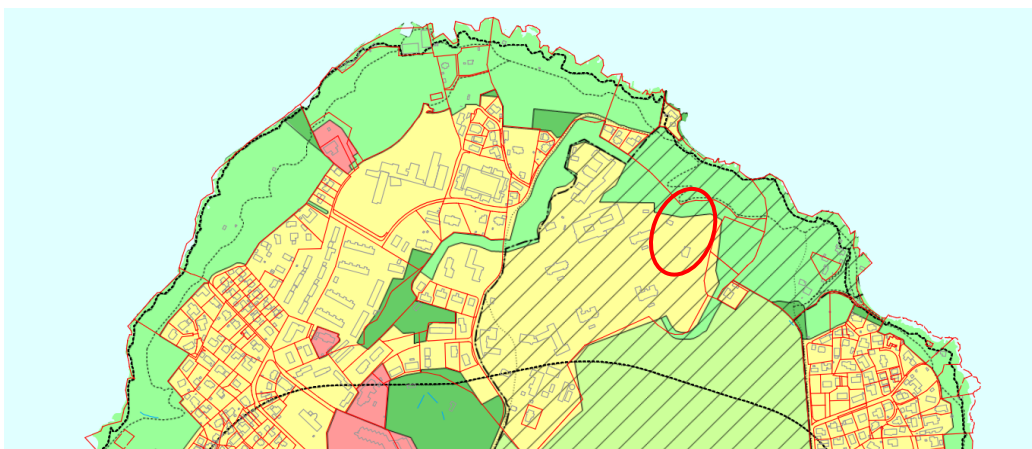
Trondheim kommune



Foreslått planavgrensning til kunngjøring av oppstart, med to alternativer.



Planavgrensning for alternativ 1, som ble levert inn til førstegangsbehandling.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel

Tidligere avklaringer

Ved oppstart ble det varslet at to alternativer skulle vurderes. Det ble kun utarbeidet komplett planforslag for ett av disse alternativene. Alternativet som ikke ble lagt ut på høring ble vurdert nærmere, men det ble konkludert med ikke å gå videre med dette alternativet. Dette med bakgrunn i en fremtidig situasjon med nytt sikkerhetsbygg på Østmarka. Det er i dag mange parkeringsplasser på sykehusområdet, men fremtidig situasjon vil redusere dekningen fra 0,55 til 0,21 parkeringsplasser per ansatt for ansatte ved St. Olavs Hospital Østmarka.

Riktig parkeringsdekning vil være med å styrke konkurranseflaten til gang, sykkel og kollektivbruk i området. Det ble vurdert at en lavere parkeringsdekning enn 0,21 vil ha negative konsekvenser for området, med økt risiko for parkering utenfor oppmerkede plasser og økt parkering i bolig gatene. Dette kan igjen føre til redusert fremkommelighet og trafiksikkerhet. Alternativ 2, som ikke ble tatt med videre, ville beslaglegge ca. 35-40 parkeringsplasser. Dette ville gi en ytterlig lavere parkeringsdekning. Rådmannen gikk derfor bort fra dette alternativet.

Tidligere vedtak i saken

Bygningsrådet vedtok i sak 275/18 i møte 18.12.2018, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Planområdet

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

Trondheim kommune



Planområdet

Planområdet er i dag en parkeringsplass. Området er åpent, med spredte trær og villnis der arealet ikke brukes til parkering. Området utgjør et brudd på grønnstrukturen.

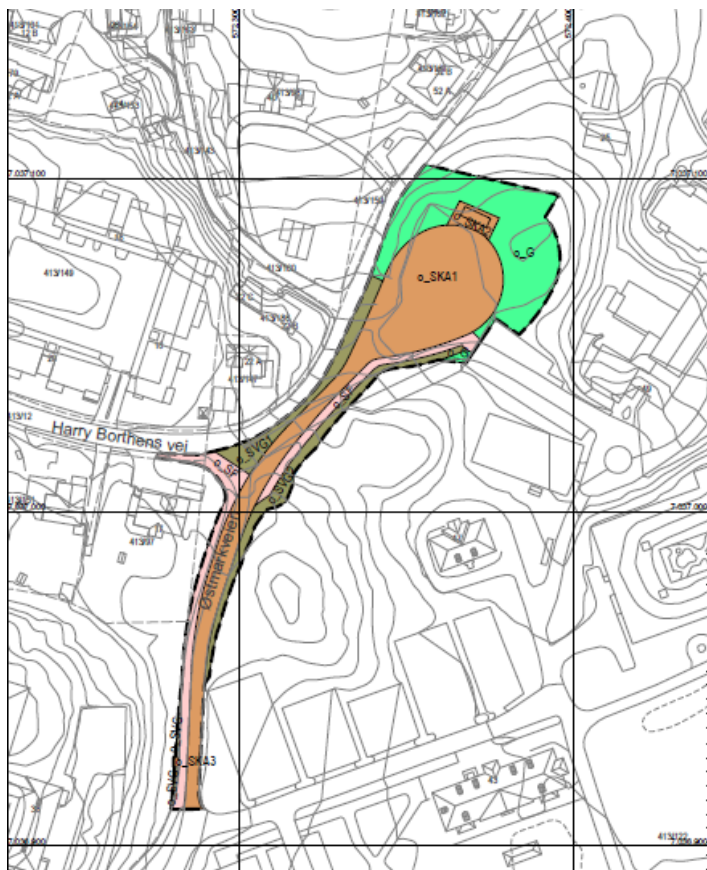
Beskrivelse av planen

Planen åpner for etablering av snuplass for buss, hvilebod og holdeplasser langs Østmarkveien.

Det skal være plass for tre busser samtidig på snuplassen. Det etableres kantsteinholdeplass i begge retninger, hvor det i retning byen skal settes opp leskur.

Holdeplass for avstigning plasseres ved innkjøring til snuplassen, mens holdeplassen for påstigning plasseres lenger sør i Østmarkveien, ved innkjøring til parkeringsarealet på sykehusområdet.

Planen legger opp til å sikre trygg ferdsel fra holdeplass for avstigning via fortau som leder til gangfelt over Østmarkveien, og i motsatt retning til sykehusområdet og mulighet for å koble seg på tursti ned mot Ladestien.



Illustrasjon av plankartet

Trondheim kommune

Virksomheter

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Ved å legge til rette for et bedre kollektivtilbud støtter planen opp under Trondheim kommunes mål om nullvekst i personbiltrafikken. Planen åpner for et nytt og bedre kollektivtilbud for mange arbeidsplasser og beboere på Østmarka. Samtidig vil det gi et kollektivtilbud med nærhet til Djupvika og Ladestien som er et svært populært utfartssted.

Tiltaket vil føre til endret utsyn for naboer. Beplantning skal redusere den visuelle virkningen av snuplassen. Hvileboden er skjermet plassert i bakkant av snuplassen.

Naturverdier

Kommunens temakart "Biomangfold og naturverdier" viser at området er registrert i viltkartet med verdi C. Bakgrunnen for verdisetningen er funksjonen den har som hekkeområde for spurvefugl. Slike områder er særlig viktig for fugl, men betyr mye for de artene som vi opplever som vanlige i dag: rådyr, rev, grevling og diverse fugl.

En snuplass her vil medføre tap av areal som potensielt kan fungere som leve- og hekkeområder for disse artene. Snuplassen vil også dele opp dette skogområdet, noe som kan virke negativt inn på de artene som bruker dette som en korridor mot områdene lenger sørvest. For å opprettholde naturmangfoldet som byens innbyggere opplever til vanlig der de bor, er slike områder viktige.



Transparent plankart over ortofoto viser dagens flater rundt snuplassen og framtidig situasjon.

Støy

Det er brukt støyberegning fra reguleringsplan for Steintrøvegen (r20140048). Denne er sammenliknbar da det her er gjort beregninger med høyere ÅDT enn i Østmarkveien og egne beregninger av start/stopp-støy for buss. Støy i Steintrøvegen er beregnet med framtidig ÅDT 450. Beregnet ÅDT for busstrafikken i Østmarkveien vil være maks 150 kjøretøy per døgn (ved buss kl.05-01). Det er vurdert at grenseverdier i retningslinje for behandling av støy (T-1442/2016) mot bebyggelse, ikke vil overskrides, selv med bruk av annen type buss og hellende terreng.

Allé langs Østmarkveien

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

Trondheim kommune

Stenging av Østmarkveien i krysset Harry Borthens vei

I planforslaget foreslås det å fysisk stenge Østmarkvegen for gjennomkjøring til Harry Bortens veg, som i dag er stengt for gjennomkjøring med skilting. Stengingen følger opp gjeldende reguleringsplan fra 2003, der nordre del av Østmarkveien ble regulert til kollektivgate. Østmarkveien er i dag smal opp mot krysset mot Harry Borthens vei, og åpning av strekningen for biltrafikk vil mest sannsynlig føre til utfordringer for framkommeligheten for buss. Stenging av krysset vil også føre til en mer oversiktlig situasjon for gående ved kryssing av både Harry Borthens vei og Østmarkveien.

Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

Planen vil bidra til gjennomføring av ny rutestruktur som skal settes i drift fra august 2019. Dette vil gi et betydelig bedre kollektivtilbud på Østmarka, og støtter opp under mål om nullvekst i personbiltrafikken.

Planforslaget vil medføre omdisponering av et område som er vist som grønnstruktur i kommuneplanens arealdel. Dagens bruk av arealet er midlertidig, og var forutsatt tilbakeført til grønnstruktur i gjeldende reguleringsplan. Før området ble brukt til riggområde i 2008, og senere parkeringsplass i 2016, besto området av trær og annen vegetasjon. Det bygges stadig tettere på Ladehalvøya, og opprettholdelse av grønne forbindelser er dermed viktig. Etablering av snuplassen kan medføre tap av areal som potensielt kan fungere som leve- og hekkeområde for ulike arter, og også redusere områdets funksjon som en grønn korridor. Det er derfor lagt vekt på å sikre avbøtende tiltak i planen.

Avbøtende tiltak

Snuplassen vil omkranses av et grønt belte. Dette skal bidra til å ivareta områdets økologiske funksjon. I bestemmelsene er det krav knyttet til reetablering av vegetasjon med stedeegne arter.

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. Føre-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.

Avveining av konsekvenser

En snuplass her vil medføre tap av areal som potensielt kan fungere som leve- og hekkeområder for flere arter. Snuplassen vil også dele opp dette skogområdet, noe som kan virke negativt inn på de artene som bruker dette som en korridor mot områdene lenger sørvest. Det er samtidig uheldig når midlertidige tiltak gir grunnlag for mer permanente løsninger.

Trondheim kommune

Etter en samlet vurdering finner rådmannen at det gjennom krav om avbøtende tiltak og vektlegging av at dette er et samfunns viktig formål gjør at plassering av snuplassen kan aksepteres.

Planen vil ikke medføre at støy- og støvforholdene blir vesentlig forverret for beboere i området. Det er stilt krav om at det utarbeides en plan for beskyttelse av omgivelsene mot ulemper i bygge- og anleggsfasen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen vil medføre økt driftsansvar som følge av nye offentlige vegger og fortau.

Medvirkningsprosess

Det er ikke kommet innspill fra offentlige myndigheter som har ført til endringer i planen.

Flere naboer har sendt inn merknader. Disse omhandler blant annet inngrep i grønnstruktur, støy, trafiksikkerhet og parkeringsdekning på Østmarka. Det er redegjort for de vurderinger som er gjort i planbeskrivelsen.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 9.4.2019

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Hanne Nordgård
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser