

Saksframlegg

Detaljregulering av Væresstranda bru, gnr/bnr 26/26 m.fl., r20160032, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/56-1

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Væresstranda bru, gnr/bnr 26/26 m.fl., som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Sweco Norge AS senest datert 22.1.2020 med bestemmelser senest datert 1.4.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 1.4.2020.

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

Bakgrunn

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av Sweco som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Bane NOR.

Hensikten med planen er å etablere ny bruadkomst til boligbebyggelsen på nordsiden av jernbanen ved Væresstranda som ledd i elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen. Eksisterende bru er for lav for framføring av nødvendige elektroinstallasjoner på strekningen. Samtidig skal en usikret planovergang vest for Væresstranda bru saneres.

Planforslaget som nå legges fram for sluttbehandling er et tilsvar på bygningsrådets vedtak i saken 6.2.2018, sak 18/18, og endringene er utført av Kommunedirektøren.



Oversiktskart med planomriss

Trondheim kommune

Hovedutfordringen i planen har vært ikke å gi for store negative konsekvenser for friluftsområdene langs Væresstranda og samtidig sikre adkomst til de eksisterende boligene på nordsiden av jernbanen. Stenging av dagens usikrede planovergang vest for brua vil ha noen ulemper for grunneierne nord for jernbanen.

Tidligere vedtak i saken

Bygningsrådet vedtok 22.8.2017 i sak 134/17, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn. I tillegg ble følgende vedtatt:

Før sluttbehandling av planen skal det gjøres ytterligere vurderinger av alternativer til stenging av planovergang i øst og for adkomst til boligene rett øst for planområdet.

Før sluttbehandling av planen skal det vurderes om planovergangen i øst skal opprettholdes, slik at det ikke legges offentlig vei langs stranda, o-SKV. Handicapparkering vurderes lagt ved denne planovergangen.

Sweco utarbeidet et notat datert 29.11.2017, hvor alternativer til stenging av planovergang og plassering av HC-parkering ble vurdert. Bane NOR konkluderte med at det eneste aktuelle alternativet var å samle trafikken til den nye brua. Kommunedirektørens innstilling tok dette til følge. Saken ble lagt fram for sluttbehandling hvor forslaget med å stenge planovergangen i øst ble opprettholdt.

Ved sluttbehandling vedtok bygningsrådet i møte 6.2.2018, sak 18/18 følgende vedtak:

Det skal ikke legges offentlig vei langs stranda, o-SKV. Planovergangen i øst opprettholdes, og bygningsrådet anbefaler etablering av bru. Handicapparkering kan legges ved denne planovergangen. Bygningsrådet mener det er viktig at stranda sikres som rekreasjons- og friluftsområde. En vei på den relativt smale strandstripen som er igjen nedenfor jernbanesporet vil forringe området. Tiltakshavers forslag vil dessuten vanskeliggjøre tilrettelegging for universelt utformet tilgang til stranda.

Oppfølging av vedtak

Bygningsrådet vedtok at planovergangen i øst skulle opprettholdes, samt ikke å legge offentlig veg langs stranda. Bygningsrådet ba også om at HC-parkeringen ble lagt ved planovergangen i øst.

Den østre planovergangen brukes i dag kun av de tre boligene som ligger rett øst for planområdet. Friområdet/badeplassen er i dag adskilt fra denne adkomstvegen med et gjerde. Ved etablering av HC-parkering ved planovergangen legges det derfor til rette for økt bruk av planovergangen, noe som kan gi økt risiko for ulykker ved overgangen. Kommunedirektøren mener dette gir en for stor ulykkesrisiko til å kunne anbefale dette. Samtidig vil HC-parkering ved planovergangen i øst gi lengre avstand til eksisterende toalettbygg og baderampe som er tilrettelagt for rullestolbrukere.

Et alternativ hvor bru også etableres ved planovergangen i øst, mener kommunedirektøren ikke vil være akseptabelt ut fra hensynet til de store friluftslivsinteressene i området. På grunn av terrenget her vil en bru medføre store fyllinger og konstruksjoner i strandsonen.

Med bakgrunn i bygningsrådets vedtak og kommunedirektørens vurdering, legges det fram et revidert planforslag til sluttbehandling, hvor deler av planområdet er tatt ut slik at man får vedtatt den delen som er nødvendig for å bygge den nye brua. Dette imøtekommer bygningsrådets vedtak i form av at planovergangen i øst opprettholdes, og at det ikke etableres ny veg i området hvor brukerintensiteten er høyest.

Bane NOR har, etter å ha fått oversendt foreløpige plandokumenter, anbefalt reguleringsplanforslaget som nå fremlegges, og de fraråder opprinnelig planforslag. Dette for å

Trondheim kommune

hindre forsinkelser i elektrifiseringsprosjektet. Det påpekes samtidig at begge planovergangene har sikkerhetsutfordringer, men det vurderes at planovergangen i vest innehar størst ulykkesrisiko.

Planpremisser

Kommuneplanens arealdel

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er arealene sør for jernbanelinja avsatt til LNF-formål. Nord for jernbanelinja er areal i hovedsak avsatt til grønnstruktur, med både eksisterende og framtidig turveg. Deler av eksisterende boligbebyggelse er avsatt til boligformål. Jernbanen er angitt som samferdselslinje gjennom området.

Friområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til grønnstruktur. Følgende bestemmelse gjelder for grønnstrukturen i kommuneplanens arealdel (§ 33.1): *"Tiltak for å fremme friluftslivet, turveier og områder for lek og rekreasjon kan tillates dersom viktige økologiske funksjoner blir opprettholdt. Andre tiltak tillates ikke"*. Å tilrettelegge for adkomst til private boligeiendommer via Væresstranda, vil ikke være i tråd med denne bestemmelsen.

Kommunedelplan dobbeltspor Trondheim S – Stjørdal

Kommunedelplanen for dobbeltspor Trondheim – Stjørdal, Leangen – Hommelvik, ble vedtatt i bystyret 5.12.2019, sak 170/19. Traseen følger ikke dagens spor forbi Væresstranda.

Det legges derfor ikke opp til å bygge en bru som ivaretar løsning med dobbeltspor i denne planen.

Plan for friluftsliv og grønne områder

Bystyret vedtok 26.10.2017 sak 146/17 *Plan for friluftsliv og grønne områder*. I vedtakets punkt 9 står følgende:

- 9. Fuglelivet langs byens østre områder, den unike tindvedskogen på Grytbakkstranda og hva store naturinngrep en opparbeidet sti langs fjorden – fra Hansbakkfjæra, via Grytbakkstranda og Værebukta – vil føre med seg for disse, er ikke tilrådelig med at en forlengelse av Ladestien går videre langs fjorden. Bystyret mener derfor at en forlengelse skal gå fra Hansbakkfjæra, via gangbrua over jernbanen og videre etter Pilgrimsleden inn til Være. Derfra følger den gamle gårdsveien forbi Være Nedre fram til Smedstrand, og videre over ny bru og etter eksisterende sti mot Væreholmen.*

Gjeldende reguleringsplaner

Deler av planområdet nord for jernbanen er regulert til friområde, med sammenhengende turveg langs fjæra, i reguleringsplan for Grytbakkfjæra, r268h, vedtatt 29.10.2009.

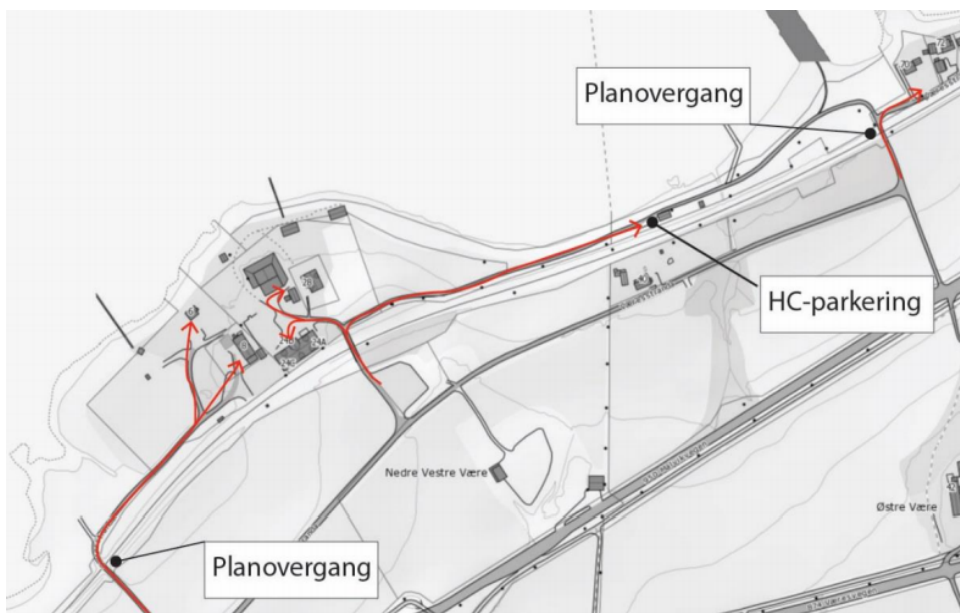
I eldre reguleringsplan for Være, r1010, fra 1964, er eksisterende parkeringsareal ved dagens bru regulert, i tillegg til at areal langs fjæra på nordsiden av jernbanen er regulert til parkareal (badeplass). I Endring av del av reguleringsplan for badeplass på Være, r1010c, vedtatt 25.3.1982, er deler av eiendommene Flomålet, 26/5, og Smedstrand, 26/9 regulert til boliger. R1010c viser også felles adkomst til alle boligene.



Reguleringsplan r1010c: Endring av del av reguleringsplan for badeplass på Være, vedtatt 25.3.1925

Dagens situasjon

Adkomstvegen til Væresstranda går fra fylkesveg 950 (Malvikvegen) med bru over jernbanen. Det ligger en gruppe av boliger innenfor planområdet, nord for jernbanen. To av eiendommene har adkomst via dagens bru over jernbanen, og to har adkomst via planovergang i vest. Det ligger også en gruppe boliger rett øst for planområdet, som har adkomst via planovergang i øst. Planovergangen i øst er i dag adskilt fra friluftsområdet med et gjerde.



Dagens lokalvegnett, adkomstforhold og kjøremønster

Trondheim kommune

Eksisterende planoverganger øst og vest i planområdet brukes hovedsakelig av eiendommene på nordsiden av jernbanen, men også av landbruksmaskiner samt av gående og syklende. Det er høy risiko knyttet til dagens trafikk over jernbanesporet på den aktuelle strekningen. Bane NOR har registrert flere alvorlige nestenulykker ved planovergangene.

Området på nordsiden av jernbanelinja er et svært viktig friluftsområde og badeplass. Området er tilrettelagt med baderampe for rullestolbrukere og med HC-parkering nært stranda.

Beskrivelse av planforslaget

Det reguleres inn ei ny bru ca. 50 meter øst for dagens bru. Her ligger jernbanen i skjæring, og er derfor en naturlig plassering av ny planskilt kryssing av jernbanen. De to eiendommene som i dag bruker den vestlige planovergangen vil få adkomst via ny felles kjøreveg, f_SKV2, tilknyttet den nye brua.

Planforslaget viser en forlengelse av turvegen, o_GT2, langs sjøen i samsvar med gjeldende reguleringsplan for Grytbakkfjæra (r268h). Ved bystyrets behandling av Plan for friluftsliv og grønne områder 26.10.2017, ble det vedtatt at forlengelsen av Ladestien skal gå fra Hansbakkfjæra, via Pilegrimsleden (Ranheimsvegen), over den nye brua og fram til Væreholmen. Regulert turveg og offentlig friområde fra Grytbakkfjæra og østover er likevel foreslått videreført i reguleringsplanen, for å sikre kommunalt eierskap av strandsonen for framtiden. Det er ikke stilt rekkefølgekrav om opparbeidelse av stien på denne strekningen.

HC-parkeringen opprettholdes som i dag. Traseen fra ny bru er foreslått regulert som turveg, og dimensjoneres slik at den kan brukes av driftskjøretøy, blant annet for drift av toalettbygget, avfallshåndtering, vedlikehold/sandsetting av badeplassen, etc. Det legges derfor inn fire meter bredde på turvegen mellom brua og toalettbygget.

Stigningsforholdet fra den nye brua og ned til stranda vil ikke fullt ut tilfredsstillende kravene til universell utforming på grunn av terrengforholdene, men forholdene vil ikke bli verre enn de er i dag. Det er heller ikke grunn til å tro at planen vil medføre økt trafikk fram til HC-parkeringsplassen sammenliknet med dagens situasjon.

Deretter kuttes planen rett øst for toalettbygget og viderefører da eksisterende situasjon. Dette innebærer at planovergangen i øst, hvor det kun er trafikk til de tre husstandene, opprettholdes slik den er i dag.

Utfartsparkering på sørsiden av jernbanen opprettholdes, ved at felt o_SPP2 avsettes til offentlig parkeringsplass.

Planovergangen i vest saneres gjennom rekkefølgekrav i denne reguleringsplanen.

I Endring av del av reguleringsplan for badeplass på Være, r1010c, vedtatt 25.3.1982, er deler av eiendommene Flomålet, 26/5, og Smedstrand, 26/9 regulert til boliger. R1010c viser også felles adkomst til alle boligene. Denne planen videreføres i planforslaget, men for at planen skal ha rettslig virkning som grunnlag for utbygging må grad av utnytting angis. I planforslaget er det derfor vist byggegrenser, og det er tatt inn bestemmelser om høyde på bebyggelsen og samlet bebygd areal (BYA).

Trondheim kommune

Virkninger

Planforslaget vil gi en bedring i ulykkesrisikoen ved at planovergangen vest for Væresstranda bru, som i dag utgjør en betydelig sikkerhetsrisiko for jernbanen, saneres. Jernbanestrekningen er svingete og har dårlig sikt, og det er registrert flere alvorlige hendelser ved denne overgangen. Stenging av planoverganger er viktige tiltak i arbeidet med økt togfrekvens og samferdselsektorens nullvisjon om trafikkulykker. Reguleringsplanen tilrettelegger for ny atkomst til boligene som benytter denne planovergangen i dag.

Etablering av fylling og veg ned mot sjøen vil gi noen negative konsekvenser for friluftsområdet. For at konsekvensene for friluftslivet skal bli så små som mulig, er kravet til frihøyde på brua tatt ned, slik at nivået på fyllinger i størst mulig grad reduseres. I tillegg er fyllingene redusert ved at o_GT1 ikke legges over flomnivå, som ville medført en ca. 1 m høyere fylling langs strandsonen.

Stigningen fra Væresstranda og opp til brua vil bli på 10,5 % over en strekning på 80 m. En slakere bakke ville gitt et enda større terrenginngrep. For å tilrettelegge for universell utforming vil det bli etablert tre HC-plasser ved toalettet på stranda.

Det er noe uheldig å blande biltrafikk med gående og syklende på strekningen fra brua og til HC-parkeringen. Trafikkmengden er imidlertid veldig lav, og situasjonen blir lik det den er i dag. Det blir ingen kjøring øst for toalettbygget, hvor friområdet er bredest og mest brukt.

For det ytre miljø skal forurenset grunn og fremmede arter håndteres i henhold til krav som er stilt i bestemmelsene. Naturmangfold vil bli lite påvirket av tiltaket. Det vil være noe fylling i strandsonen, men dette i et område som er påvirket fra før, og den vil gi minimal påvirkning på naturtypen bløtbnnsområde i strandsonen og vanntilknyttet fugl.

Dagens nivå på veg ved Væresstranda ligger på 2,6 moh. Det er knyttet relativt stor usikkerhet til beregningene i forbindelse med klimaendringer. Bølger kan overtoppe vegen på dagens nivå med en sannsynlighet på en gang per 20 år per i dag, en gang per fem år i år 2050, og flere ganger per år i år 2100. Dette kan føre til økt behov for vedlikehold av vegen.

Ingen landbruksarealer vil få endret arealbruk under anleggsfase eller fullført tiltak. Landbruksveg i vest skal tilbakeføres til dyrka mark etter at planovergangen stenges.

Vurdering

Elektrifiseringen er et viktig samferdselsprosjekt for å imøtekomme mål om miljøvennlig transport, og for utvidelse av bo- og arbeidsmarkedsregionen i Trøndelag. Tiltakene i planen realiseres uavhengig av det pågående arbeidet med nytt dobbeltspor på strekningen mellom Trondheim S og Stjørdal.

Samfunnssikkerhet og friluftsliv er viktige tema i planen. Det anses som et viktig samfunnssikkerhetstiltak å få sanert eksisterende planovergang vest for brua.

Planen har virkninger for boligene i vest, hvor en av boligene vil få den nye felles kjørevegen lagt gjennom sin gårds plass. Grunneieren er negativ til denne løsningen. Vegen vil være adkomst for ytterligere to boliger, som i dag har adkomst via planovergang i vest. En felles kjøreveg for alle de fire eiendommene, som vist i planforslaget, er i samsvar med gjeldende reguleringsplan r1010c, som ble vedtatt 27.5.1982. Planovergangen i vest har stor ulykkesrisiko, og det er ikke holdbart å opprettholde denne. Alternative vegføringer er vurdert som uheldige av hensynet til friluftslivet. Kommunedirektøren vurderer at de samfunnssikkerhetsmessige fordelene ved å stenge

Trondheim kommune

planovergangen i vest er større enn ulempene ved at det etableres en ny kjøreveg for de to boligene gjennom gårdsplassen på eiendommen 26/9.

Medvirkningsprosess

Bane NOR arrangerte informasjonsmøte om saken for berørte beboere 18.5.2016. Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid ble sendt ut 9.6.2016 til sektormyndigheter, interessenter, grunneiere og naboer. Varsel om oppstart ble også annonsert i Adresseavisen 11.6.2016 og 15.6.2016. Reguleringsforslaget var til offentlig ettersyn og høring i perioden fra 22.8.2017 til 7.10.2017. Det kom inn 11 merknader, inkludert den samordna uttalelsen fra statlige myndigheter.

Det ble ikke fremmet innsigelse til planen, men både Fylkesmannen i Trøndelag og Statens vegvesen fremmet faglige råd til reguleringsplanen. Trøndelag fylkeskommune spilte inn at hensynssone for kulturminne helt sør i planområdet, inntil Malvikvegen, kan fjernes, da kulturminnet allerede er gravd ut og undersøkt. Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS minner om at det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats, både under og etter at arbeidet er ferdig. Rådene fra Fylkesmannen, Statens vegvesen og fylkeskommunen er innarbeidet i planforslaget til sluttbehandling.

Fire grunneiere på nordsiden av jernbanen sendte merknader til planen. Flere beboere krevde at en eventuell veg langs badestranda må være av en teknisk art som egner seg for både tunge og lette kjøretøyer hele året, blant annet må den heves minst 2 meter over dagens nivå. Alternativt beholde den østlige planovergangen. Det ble også pekt på at det var dumt å ødelegge stranda med veg når jernbanen langs sjøen skal legges ned på strekningen.

Planen som nå legges fram for sluttbehandling er endret etter dette, hvor planen nå er avsluttet øst for HC-parkering og toalettbygget. Beboerne som bruker den østlige overgangen vil derfor kunne bruke denne som tidligere.

Grunneier på eiendom med gnr/bnr 26/9 ga merknad om at det var uaktuelt å akseptere en kjøreveg for naboeiendommen gjennom sin eiendom, da dette vil forringe eiendommen og medføre økt risiko, og at adkomstvegen heller må følge Ladestien i nedkant av eiendommen. Adkomstveien over gnr/bnr 26/9 er opprettholdt som i høringsforslaget, og grunneiers merknad er ikke imøtekommet.

Planforslaget som legges fram for sluttbehandling innebærer ikke nye tiltak - kun avkorting og innskrenking av høringsforslaget fra 2017. Bane NOR er forelagt det reviderte forslaget for uttalelse. Deres anbefaling, i brev datert 11.3.2020, er å gå videre med det avkortede planforslaget hvor planovergangen i øst er tatt ut. Det er viktig for Bane NOR å få planen vedtatt slik at den nye brua kan realiseres. Deres tilbakemelding viser utfordringene med begge overgangene i området, men hvor det vurderes at planovergangen i vest har størst ulykkesrisiko.

Begrenset høring av ny bestemmelse

Planforslaget som var på høring høsten 2017 hadde ikke angitt grad av utnytting for boligbebyggelsen, kun byggegrense fire meter fra eiendomsgrense. For at planen skal ha rettslig virkning som grunnlag for utbygging må grad av utnytting angis.

Ny bestemmelse er utformet med grunnlag i byggegrenser i gjeldende reguleringsplan og kotehøyde på eksisterende boliger. Med hensyn til strandsonevernet er det ikke ønskelig at det åpnes for en utvidelse utover rettigheter gitt i reguleringsplan r1010c. Det er ingen bestemmelser i gjeldende reguleringsplan, men det ble ved vedtak vist til ønske om utvidelse til en "form og

Trondheim kommune

størrelse som tillater oppføring av hus av normal størrelse” på eiendommen Flomålet (gnr/bnr 26/5).

Ny bestemmelsen ble sendt på høring til berørte, med frist for tilbakemelding 26.2.2020. Det kom en skriftlig merknad fra grunneier på eiendommen gnr/bnr 26/9. Det vises til tidligere innspill, og grunneieren mener fremdeles det er uaktuelt å akseptere en kjøreveg for naboeiendommen gjennom sin eiendom, da dette vil forringe eiendommen og medføre økt risiko, og at adkomstvegen heller må følge Ladestien i nedkant av eiendommen. Det er ingen kommentarer direkte til høringsspørsmålet. Atkomst langs sjøen er ikke aktuelt. Det er ikke rekkefølgekrav om at stien skal opparbeides, og det vil heller ikke være aktuelt at denne skal benyttes som bilatkomst.

Fylkesmannen i Trøndelag og Trøndelag fylkeskommune hadde ingen merknad til bestemmelsen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planforslaget vurderes ikke å ha økonomiske konsekvenser for kommunen utover at vegen til HC-parkeringen etableres så lavt at den utsettes for flomskader. Fremtidig havnivåstigning og stormflo vil øke sannsynligheten for skader.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas. Planforslaget vil ha noe negativ virkning for friluftslivet, men påvirker ikke den delen av friluftsområdet hvor brukerintensiteten er høyest. Det er positivt at planen vil bedre ulykkesrisikoen ved kryssing av jernbanelinjen.

Kommunedirektøren i Trondheim, 22.4.2020

Einar Aassved Hansen
kommunedirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Hanne Nordgård
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Plankart

Vedlegg 2: Planbestemmelser m/vedlegg: Miljøteknisk undersøkelser (vedlegg til reguleringsbestemmelser)

Vedlegg 3: Planbeskrivelse

Vedlegg 4: ROS-analyse