

Saksframlegg

Detaljregulering av hovedsykkelrute Lilleby skole - Strandvegen, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 21/25509-26

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Hovedsykkelrute Lilleby skole - Strandveien som vist på kart i målestokk 1:1000, i tillegg til 1:500 for regulering over og under grunnen, merket Sweco senest datert 12.10.22, med bestemmelser senest datert 04.10.22 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 14.09.22.

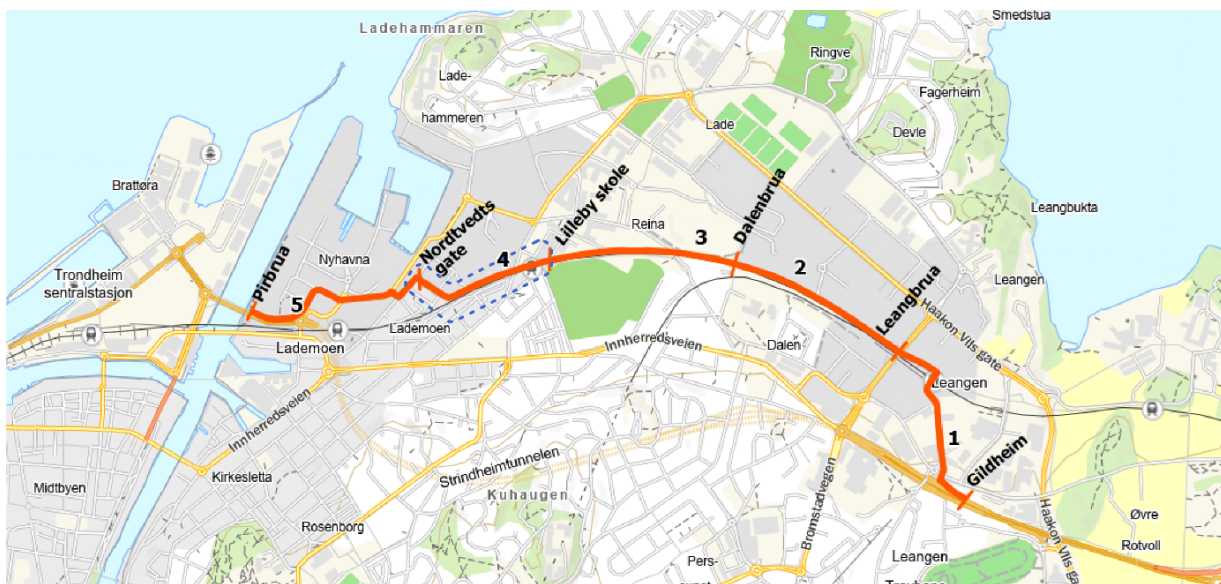
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Saken gjelder

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Sweco som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen. Prosjektet er finansiert gjennom Miljøpakken.

Hensikten med planen er å legge bedre til rette for gående og syklende mellom Lilleby skole og Strandveien, i tråd med «Forprosjekt sykkelveg Rv. 706 Sluppen-Ila-Rotvoll». Strekningen fra Lilleby skole til Strandveien er en del av hovedsykkelruten langs rv. 706, mellom Gildheim og Pirbrua og den lengre, sammenhengende hovedsykkelruten Rotvoll - Ila - Sluppen. Deler av denne hovedsykkelruten er ferdig regulert og deler av den er bygd. Planlagt sykkelveg med fortau er et positivt bidrag til å nå målene i byvekstavtalen.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Planområdets avgrensning er vist med blå stiplet linje. Kartet viser den sammenhengende hovedsykkelruten

Trondheim kommune

langs rv. 706, mellom Gildheim og Pirbrua, og del 4; Lilleby skole - Strandveien.

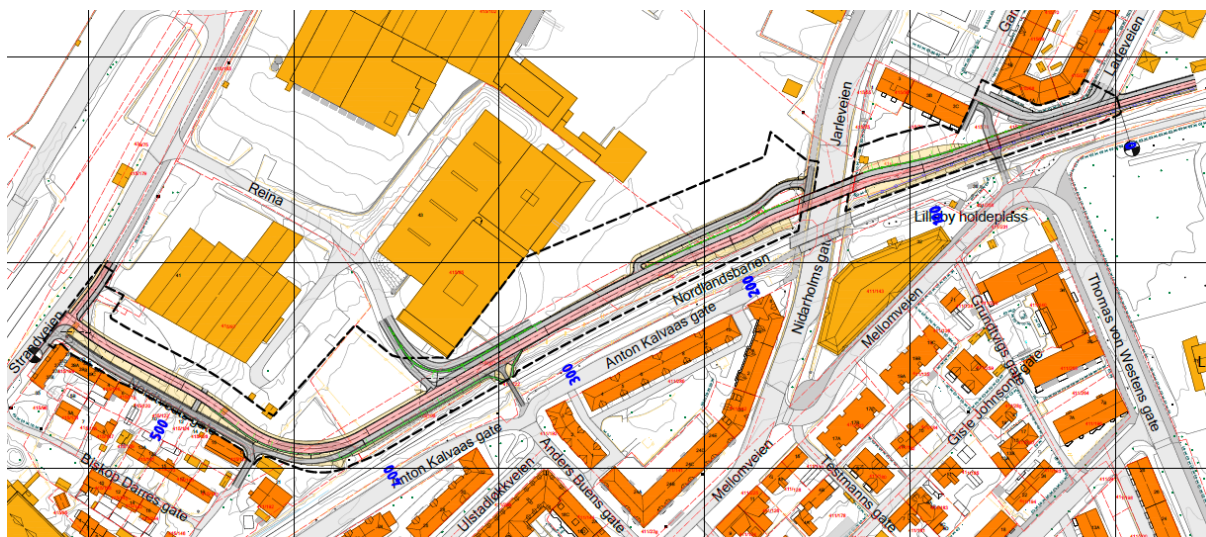
Planstatus

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er hovednett for sykkel vist i Biskop Grimkjells gate. Reguleringsplanen legger opp til at hovedsykkelruten legges i en ny trasé, mellom Nordtvedts gate og Sodemanns gate.

Beskrivelse av planforslaget

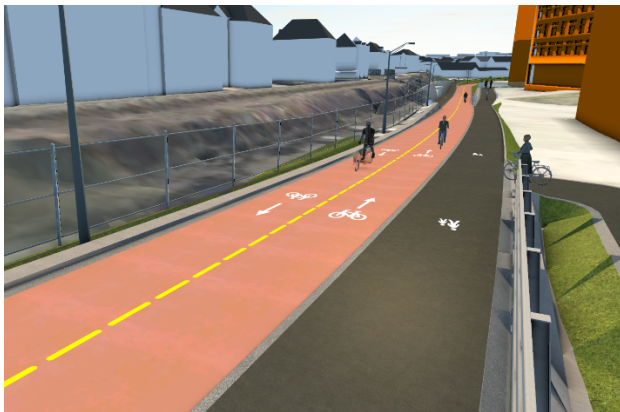
Sykkelvegen starter der nylig bygd sykkelveg slutter, mellom Lilleby skole, Ladeveien og Nordlandsbanen. Sykkelvegen går videre vestover på taket av en forlenget kulvert, Gardermoundergangen. Videre skal sykkelvegen legges på en ny bru over Jarleveien, nord for eksisterende Nidarholms bru. Vest for brua planlegges sykkelvegen parallelt med Nordlandsbanen frem til Nordtvedts gate. Det etableres en rampe for gående og syklende fra Jarleveien, som kobler seg på sykkelvegen vest for Nidarholms bru. Gående får et eget tilbud på nordsiden av sykkelvegen, fra Lilleby skole i øst, og helt frem til undergangen under jernbanen, mellom Reina og Anders Buens gate. Her må gående krysse sykkelvegen, og gangveien går videre sør for sykkelvegen, mot Nordtvedts gate og Svartlamon. De syklende får her en ny trasé, mellom Nordtvedts gate og Reina. Gående skal bruke Nordtvedts gate. Høydeforskjellene mellom Nordtvedts gate og sykkelvegen tas med lav mur og en skråning hvor det skal plantes trær og busker. Det tilrettelegges for grønne rabatter flere steder, og alle trær som må fjernes skal erstattes.

Sykkelvegen planlegges med avstand til Nordlandsbanen, slik at det er plass til et fremtidig dobbeltspor og muligheter for etablering av en fremtidig plattform på nordsiden av Lilleby stasjon.



Kartet viser planavgrensning og plassering av hovedsykkelruten, farget rosa.

Trondheim kommune



Sykkelveg med fortau parallelt med jernbanen sett mot vest. Lademoen til venstre og ny bebyggelse på Reina til høyre.



Sykkelveg og Nordtvedts gate sett mot sørøst. Ny bebyggelse på Reina til venstre og Svartlamon til høyre.

Vurdering

Store deler av den sammenhengende hovedsykkelruten som er ferdig bygd eller regulert øst for planområdet går gjennom områder med relativt god plass. I detaljregulering av hovedsykkelrute Lilleby skole - Strandveien møter hovedsykkelruten den tette byen. Dette gir flere utfordringer, og avveininger av ulike hensyn.

Nærhet til Nordlandsbanen

Planlagt hovedsykkelrute ligger nært bebyggelse og områder under utvikling i nord, og nært jernbanen i sør. Planforslaget ivaretar Bane NOR sine fremtidige behov for mulig utvidelse til fremtidig dobbeltspor, og etablering av plattform nord for sporet på Lilleby. Samtidig muliggjør planforslaget etablering av hovedsykkelruten.

Reina-planen har gitt innspill om at hovedsykkelruten bør gå parallelt med jernbanen videre vestover, for at ikke sykkelvegen skal bli en barriere mellom byutviklingsområdet på Reina og Svartlamon. Trasé langs jernbanen er vurdert i tidligere planprosess, men ble forkastet blant annet fordi behovet for avsatt areal til fremtidig dobbeltspor, i tillegg til ny sykkelveg, ville ført til store ulemper for bo- og kulturmiljøet på Svartlamon.

Nærhet til bebyggelse langs Ladeveien

Allerede lite tilgjengelig areal, i tillegg til areal som må settes av langs jernbanen, fører til en trang situasjon mellom eksisterende bebyggelse og ny hovedsykkelrute i området øst for Jarleveien.

Sameiet Ladeveien 2 har gitt innspill om at muligheter for enveiskjøring eller stengt for gjennomkjøring i Ladeveien bør vurderes. I tillegg ønsker beboerne minst mulig fjerning av trær og at uteområdene reetableres i minst like bra stand som i dag. Forhagene ved bebyggelsen langs Ladeveien bevares, men fortauet mot Trondheim leilighetshotell og parkeringsplassene i gaten fjernes. Ladeveien har lite trafikk og er regulert til gatetun, med fortau og sykkelveg på sørsiden, mot jernbanen. Kommunedirektøren mener det er positivt at forhagene bevares, og at det plantes trær og busker i området rundt gangvei fra Ladeveien til Gardermo-undergangen.

Eksisterende store trær må fjernes ved sameiet Jarleveien 3. Disse trærne er viktige for beboerne sin trivsel, opplevelsen av skjerming og naturmiljø. Beboere i sameiet Jarleveien 3 ser svært negativt på at trærne må fjernes.

Trondheim kommune

Kommunedirektøren mener det er uheldig at de store trærne må fjernes, men ser at det ikke er mulig å ivareta trærne og samtidig etablere hovedsykkelruten. Både fortau og sykkelveg er smalnet inn på strekningen øst for Jarleveien, for å minimere inngrepene i sidearealene. Det er positivt at ny beplantning skal planlegges i samråd med sameiet, og at det skal plantes nye trær og busker minimum tilsvarende antallet som fjernes. Dette er sikret i bestemmelsene.

I forprosjektet for delstrekningen ble det vurdert å legge hovedsykkelruten i en annen trasé. En av de alternative traseene som ble forkastet var via Ladeveien, Stiklestadveien og Strandveien. Dette ville blitt en lang trasé med mange konfliktpunkter som blant annet krysset med Jarleveien, trafikkerte veier og fremtidig metorbusstrasé.

Pågående planlegging på Reina

På vestsiden av Jarleveien / Nidarholm gate planlegges sykkelvegen i søndre del av byutviklingsområdet Reina, hvor detaljregulering pågår. Det har vært dialog mellom forslagsstillerne i planprosessene. Reina-planen ønsker at løsning for ny undergang mellom Reina og Anders Buens gate tas inn i reguleringsplanen for hovedsykkelruten. Denne undergangen er et rekkefølgekrav i reguleringsplan for Reina. Planlagt løsning for hovedsykkelruten sikrer muligheten for tilknytning til eksisterende og fremtidig undergang, men det er eksisterende undergang som reguleres i hovedsykkelrute-planen.

Nærhet til Svartlamon

Boligstiftelsen og beboerforeningen på Svartlamon er positive til etablering av gang- og sykkelvegen, men er bekymret for økt trafikk av gående og syklende, nært arealer som benyttes til lek og opphold. De mener også at sykkelvegen blir liggende for nært Nordtvedts gate, og at muren i svingen mellom Nordtvedts gate og ny sykkelveg vil oppleves som en barriere. Videre er det gitt innspill om at gangforbindelsen på tvers mellom Nordtvedts gate og sykkelvegen er lite hensiktsmessig plassert, og at midlertidig anleggsområde, bestemmelsesområde #5, er for tett på husrekkene.

Nordtvedts gate må flyttes noen meter øst for Biskop Darres gate, ellers skal gata være uendret. Vegetasjonen på nordsiden av Nordtvedts gate må fjernes, men denne skal erstattes med trær og busker. Gående fra Svartlamon eller Strandveien kan bruke Nordtvedts gate og fortau mot Reina-undergangen, uten å måtte krysse sykkelvegen. En skråning uten mur på hele strekningen ville blitt et veldig arealkrevende tiltak. Fordi stigningen i Nordtvedts gate ikke er forenlig med kravene til sykkelveg, må høydeforskjellene tas med skråning og mur. Kommunedirektøren mener at den lave muren, som skal være uten rekkverk, samt bestemmelser om etablering av busker, trær og trapp, gir en løsning som både ivaretar Svartlamon sine interesser, og Reina-planen sine behov. Etter ønske fra Svartlamon er det langt inn muligheter for etablering av en trapp fra Biskop Darres gate, i muren, og mot Reina. Gang- og sykkelvegen på tvers har fått en bestemmelse om at denne kan justeres til den ene eller andre siden, for tilpasning til fremtidig gang- og sykkeltrasé gjennom Reina. Det er behov for midlertidig anleggsområde langs Nordtvedts gate fordi gata skal dreneres. Området skal ikke brukes til lagring av maskiner, og boligene skal ha adkomst i anleggsfasen.

Samlet vurdering

Kommunedirektøren mener at hovedsykkelruten er et positivt tiltak, som vil forbedre trafikksikkerhet og fremkommelighet for myke trafikanter. Det er viktig å fortsette den

Trondheim kommune

ferdigbygde traséen, som stopper ved Lilleby skole i dag. Det er negativt at store trær må fjernes som følge av tiltaket, men positivt at disse skal erstattes med beplantning i en variert sammensetning av høyder og arter langs strekningen. Slik blir også fortauet langs sykkelvegen en mer attraktiv trasé for gående.

Hovedsykkelruten blir liggende mellom Svartlamon og Reina, byutviklingsområdet som nå detaljreguleres. Kommunedirektøren mener at planforslaget legger til rette for en hovedsykkelrute som både blir attraktiv for nye beboere på Reina, og for myke trafikanter i hele Trondheim.

Medvirkning

Statens vegvesen la planforslaget ut på høring og offentlig ettersyn 29.06.2022 med frist for å komme med innspill 31.08.2022. Det kom inn 15 merknader til planforslaget. Alle merknadene er svart ut i planbeskrivelsen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Prosjektet skal finansieres gjennom Miljøpakken. Tiltak som ligger i planen er sikret gjennom rekkefølgekrav.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 24.10.2022

Bente Næverdal
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Mari Hage Basberg
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

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