

Saksframlegg

Detaljregulering av Bjørndalen, gang- og sykkelbro, r20120002, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 12/2502

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Bjørndalen gang- og sykkelbro, som vist på kart i målestokk 1:1000 merket Rambøll senest datert 1.10.2018, med bestemmelser senest datert 1.10.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen senest datert 1.10.2018.

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

Saksframstilling



Omriss av planområdet

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Faveo prosjektledelse AS og Rambøll AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune, Miljøpakken.

Hensikten med planen

Trondheim kommune

Hensikten med planarbeidet er å forbedre forbindelsen mellom terrengplatåene med de folkerike bydelene Saupstad/Kolstad/Huseby vest for Bjørndalen (6000 innbyggere i dag) og Rosten (650) og Tiller (6000) øst for Bjørndalen tettere sammen med en gang- og sykkelbro. Planen legger til rette for å bygge ca 180 meter bro og ca 270 meter tilhørende gang- og sykkelveger.



Flyfoto som viser Trondheim sett fra sør. Broa er vist med stiplet linje og pil.

Strekningen er en del av det planlagte hovedsykkelvegnettet i Trondheim (sykkelstrategi for perioden 2014-2025 som kommunen vedtok våren 2014). Det ble allerede i 1993 regulert en gangbroforbindelse over Bjørndalen i dette området. Gjeldene reguleringsplan ivaretar ikke de geotekniske utfordringene i området, og er ikke i overensstemmelse med den broen Miljøpakken ønsker å bygge nå. Broen reguleres derfor på nytt.

Utfordringer i planen

De geotekniske forholdene i Bjørndalen har krevd omfattende vurderinger av stabiliteten. Det er gjort undersøkende borer på grunn av usikkerhet om grunnforholdene. Dette har vært en tidkrevende prosess som har forsinket planarbeidet som startet opp i 2012, men har gitt sikkerhet for at prosjektet kan realiseres. Som følge av de geotekniske forholdene sikrer planen også stabiliserende tiltak i form av nedplanering på toppen av dalsidene og midlertidig oppfylling i bunnen av dalen.

Det har også vært en utfordring å avgjøre hvilke bredde broa må ha. Planforslaget sikrer mulighet til å bygge broa med en bredde på 5,5 meter (tilsvarende sykkelvei med fortau), mens bestemmelsene krever at broa skal opparbeides med minimum bredde 4,5 meter. 4,5 meter vil dekke funksjonskrav i Statens vegvesen sine generelle føringer, men det finnes mange gode argumenter for at broa bør bygges med større bredde. Dette redegjøres det nærmere for i planbeskrivelsen og under "vurdering" i saksfremlegget.

Tidligere vedtak og planpremisser

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2014-2024 (KPA)

Planområdet ligger i hovedsak innenfor formål "landbruks-, natur- og friluftsområder" (LNFR), men berører også noe fremtidig grønnstruktur samt areal til næringsformål i gjeldende kommuneplan. Tiltaket ligger inne som fremtidig sykkelvei på bakken og som bru. Tiltaket ligger også inne i "Kommunedelplan Tiller", vedtatt 26.2.2015 som del av et fremtidig hovednett for sykkel.

Trondheim kommunes sykkelstrategi

Trondheim kommune vedtok våren 2014 en sykkelstrategi for perioden 2014-2025. Visjonen er at

Trondheim kommune

Trondheim skal være Norges beste sykkelby. Som del av sykkelstrategien ble det også vedtatt et hovedsykkelveinett. Gang- og sykkelbroa inngår som en del av det fremtidige hovedsykkelnettet.

Gjeldene regulering

Planområdet ligger innenfor følgende reguleringsplaner:

- R0367 "Gang- og sykkelveg i Bjørndalen fra Okstadøy til John Aaes vegs forlengelse", vedtatt 27.1.1993.
- R1209r "John Aaes vegs forlengelse fra Vestre Rosten til Bjørndalen", vedtatt 1.10.1992.

Tilgrensende planarbeid

Den planlagte gang- og sykkelbroa treffer på Tillersiden den såkalte Teknologitomta (gnr/bnr 315/441). Denne tomten er i kommunalt eie og det planlegges for både for boligformål og kommunal tjenesteyting (helse og velferdssenter og barnehage).

Tidligere vedtak i saken

Bygningsrådet vedtok i sak 126/18 i møte 12.6.2018 å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

Planområdet

Planområdet ligger i områdene Saupstad og Tiller/Rosten i Trondheim og krysser over Bjørndalen vest for E6. Området strekker seg fra Saupstadingen i vest til John Aaes veg/Sentervegen i øst. Planområdet er på ca. 37,9 daa. Det er ca 9 km til Trondheim sentrum.

Planområdet består i dag hovedsakelig av ubebygde naturområder på Saupstadsiden og noe dyrka mark på Tiller-siden. Områdene rundt er preget av tett boligbebyggelse på Saupstad i vest, mens området i øst preges av handel, service- og kontorbygg på Tiller i tillegg til E6. Det går fylkesveg med gang- og sykkelveg og jernbane nede i Bjørndalen. John Aaesveg er også fylkesveg.

Det planlegges for omfattende utbygging med boliger, kontorbygg og offentlig tjenesteyting på Tillersiden. Det er kommunens boligdatabase anslått et potensial for opp mot 2000 boliger på Rosten og i Tillerområdet er det anslått potensial for ytterligere 1500 nye boliger.

På Saupstad er det nylig åpnet en stor videregående skole (Heimdal vgs) og en stor idrettsarena (Kolstad arena). I tillegg planlegges det for ny barneskole og ungdomsskole på Saupstad. I Saupstad lokale sentrum er det igangsatt detaljregulering av et nytt nærsenter med boliger. Det ble i 2014 åpnet en ny gravlund på Saupstad. Det er relativt kort vei til marka og Granåsen i vest.



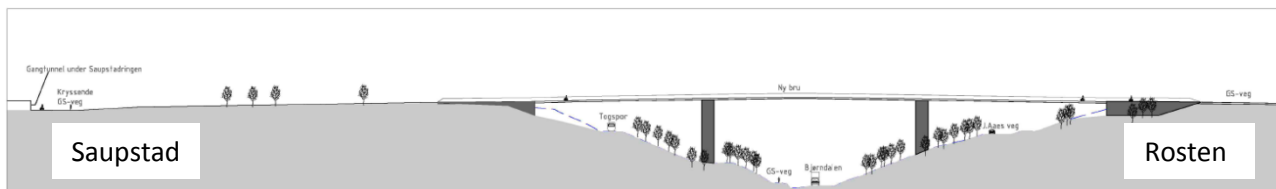
3D-illustrasjon som viser modeller fra pågående planarbeid innenfor tre planområder på Rosten, sammen med planlagt ny gang- og sykkelbro. Kun de fire blokkene i sør (høyre i bildet) er ferdig regulert.

Beskrivelse av planen

Planforslaget omfatter en i alt 450 meter lang trase for syklende og gående mellom Saupstadringen og Vestre Rosten. Planlagt brospenn er på 180 meter (tilsvarende Stavnebrua). Broen er på det høyeste 30 meter over dalbunden. Det er i plankartet tatt høyde for at brospennet kan bli noe lenger som følge av nedplanering av terrenget (stabiliserende tiltak).

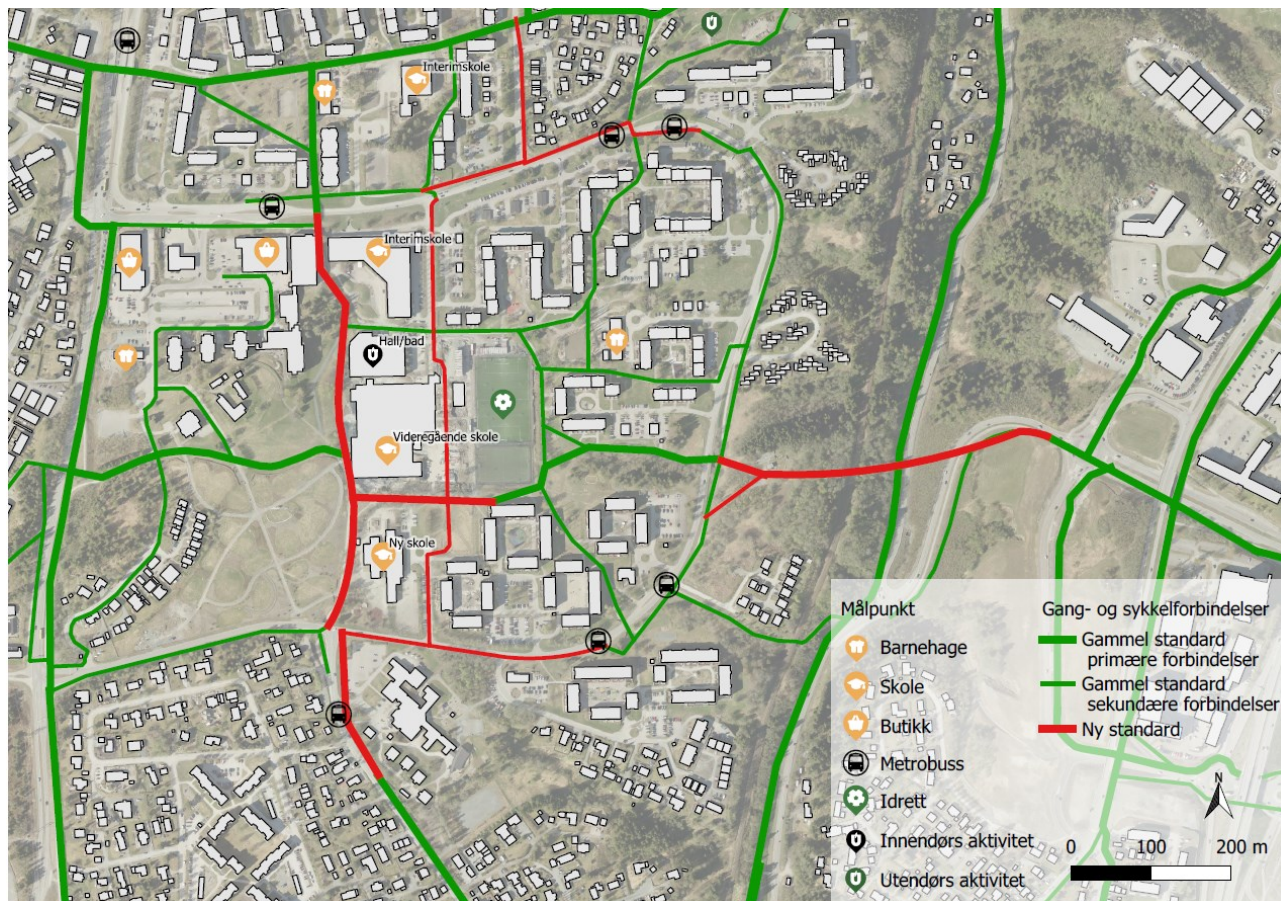
Bestemmelsene krever at broa bygges med minimum bredde på ferdselssonen på 4,5 meter, tilsvarende som Verftsbroa ("Blomsterbroa") mellom Solsiden og Brattøra. Plankartet sikrer imidlertid nok areal for å bygge 5,5 bredde (tilsvarende sykkelvei på 3 meter og fortau på 2,5 meter). Dette gir miljøpakken mulighet til å ta den endelige beslutningen om broas bredde i forbindelse med byggesaken. Ved offentlig ettersyn var broa regulert med en total bredde på 8 meter, ved sluttbehandling er den regulert med en total bredde på 9,5 meter (inkludert konstruksjoner/rekkverk/annet vegformål). Utvidelsen er gjort etter mange innspill om dette i høringsperioden.

Planforslaget sikrer også areal til bygging av ny sykkelvei med fortau på bakken som knytter broa til det eksisterende nettet. Det reguleres også en arm med vanlig gang- og sykkelvei inn mot broa fra Saupstadringen i sør. Eksisterende formål rundt broa og gang- og sykkeltilbudet videreføres i hovedsak som i dag, men det er lagt inn bestemmelsesområder som angir hvor det kan være anleggsområder og hvor det skal gjøres terrengbearbeiding.



Snitt som viser planområdet: Saupstad til venstre og Tiller/Rostenplatået til høyre for Bjørndalen med bro

Trondheim kommune



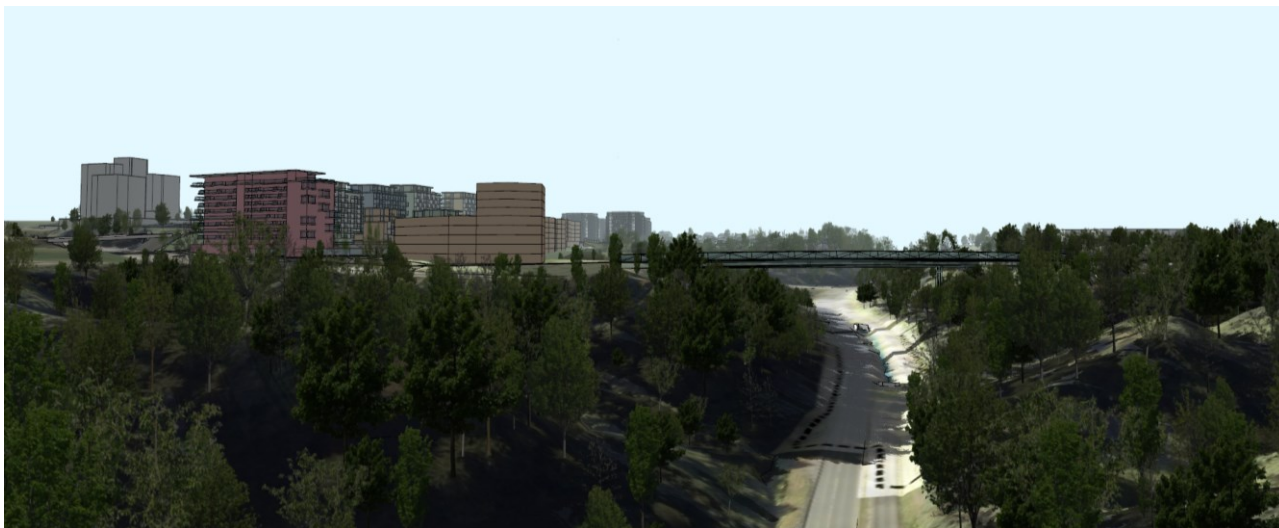
Kart som viser dagens gang- og sykkeltilbud i område (Trondheim kommune). Røde linjer er tilbud som er nylig bygget, under bygging eller planlagt bygget innen 2021. Grønne linjer er eksisterende tilbud med eldre standard.

Virkninger

Tiltaket har positive virkninger for tilgjengelighet, fremkommelighet og trygg ferdsel for myke trafikanter, og vil bidra til å styrke forbindelseslinjene mellom Saupstad/Kolstad/Huseby og Rosten/Tiller. For unge som ferdes mellom skole og fritidstilbud på de to sidene av Bjørndalen vil en ny gang- og sykkelbro gjøre det enklere å ferdes på en trafikksikker måte. En ny tverrforbindelse vil åpne for en mer fleksibel utnyttelse av offentlig tjenestetilbud i området (bl.a. skoler, barnehager og anlegg for idrett og fritidsaktiviteter).

I planområdet på Saupstadsiden er det i dag lånt ut arealer til en hundeluftegård og et anlegg for skotthyll. Dagens bruk av området kan fortsette etter at tiltaket er ferdigstilt.

Anleggsarbeidet vil medføre at Bjørndalen i perioder vil bli stengt for biltrafikk. Det vil være lettere å holde gang- og sykkeltilbudet åpent gjennom anleggsperioden. Ved stenging av biltrafikken er det mulig med omkjøring via John Aes vei. Gjennomføring av anleggsperioden vil påvirke Heimdalsbakkens kvalitet som gytebekk for sjørørret. Det skal gjøres tiltak som sikrer at de negative virkningene blir minst mulig.



3D-illustrasjon som viser broa over Bjørndalen sett fra nord. (modeller fra pågående planarbeid innenfor tre planområder på Rosten).

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Tiltaket vil redusere reisetiden mellom Saupstadorrådet og Tiller/Rostenområdet for gående og syklende. Det finnes mange viktige målpunkt på begge sider av Bjørndalen som besøkes både som arbeidssted og på fritiden, blant annet: Bymarka og Granåsen, Saupstad gravlund, ny elitearena for håndball (Kolstad arena), videregående skoler (Heimdal og Tiller), grunnskoler, svømmehall og handelssenter (bl.a. City syd).

Broa vil gjøre sykkel og gange mer konkurransedyktig som reisemiddel mellom Saupstadorrådet og Tillerområdet i forhold til buss og bil. Tiltaket vil være et viktig lokalt bidrag til at kommunen oppfyller forpliktelsene som ligger i bymiljøavtalen av 12.2.2016, det vil si nullvekstmålet for personbiltrafikk.

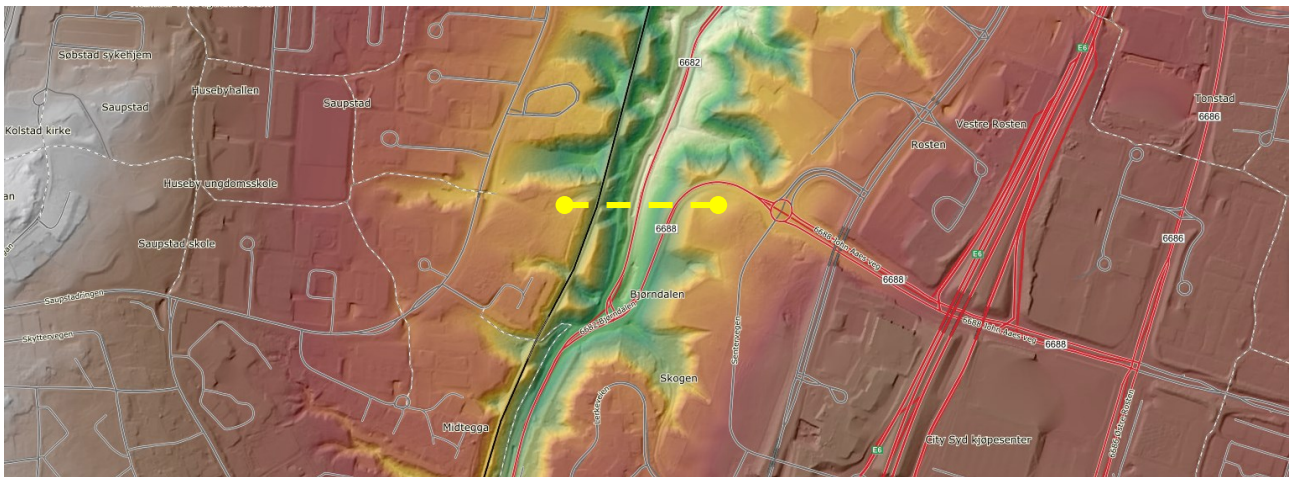
Vurdering

Planforslagets utforming og kvalitet

”Saupstadruta” med ny gang- og sykkelbro over Bjørndalen har lenge vært en prioritert del av hovedsykkelnettet i handlingsprogram for Miljøpakken. Den 30 meter dype Bjørndalen er en stor barriere med både toglinje og fylkesveg som må krysses (toglinjen krysses med undergang) som skiller bydelene Tiller/Rosten og Saupstad/Kolstad/Flatåsen.

Det er i dag mulig å følge en opparbeidet, men bratt turvei og sykkelvei med fortau fra platåene og ned i dalen, men dette er krevende for mange. Alternativ rute er over Bjørndalsbrua som er sterkt trafikkert. En ny sykkel- og gangbro vil gjøre det mulig å krysse dalen uten stigning og korte ned reisetiden mellom de folkerike bydelene. Ny gang- og sykkelbro vil redusere avstanden mellom Saupstad og Tiller med ca 1 km i forhold til om man ferdes over Bjørndalsbroa.

Trondheim kommune



Høydekart som viser topografi og høydelag (høydedata.no) – vi ser at platåene på Saupstad og Tiller ligger på samme høyde med Bjørndalen som en dyp barriere. Broens trase er stiplet gult.

Det er ingen som bor i eller tett inntil planområdet i dag og det kan i perioder oppleves som øde med lite sosial kontroll/innsyn. Det er i planen lagt vekt på en utforming som skal være trygghetsskapende ved hjelp av terrengforming, belysning og mulig tilrettelegging for opphold og aktivitet. Det vil bli noe mer sosial kontroll når det bygges nye boliger i nærområdet til gang- og sykkelbroen på Røsten.

Planforslaget sikrer at broen opparbeides med minimum bredde på 4,5 meter, noe som innebærer en innsnevring på en meter i forhold til sykkelveien med fortau som fører frem til broa. Selv om det ikke vil være adskilt med kantstein mellom syklist og gående på broen, vil det kunne oppleves som trangt når flere gående passerer syklist. Syklist vil kunne holde stor fart over broa. I driftsituasjonen når broen skal brøytes med traktor kan det med en bredde på ferdssonen på 4,5 meter oppleves som trangt i møte med fotgjengere. Det er vurdert at en utvidelse til 5,5 meter ikke får konsekvenser for konstruksjonen, men det vil medføre økte kostnader (anslått til 10 millioner). Planforslaget sikrer en nøktern minimumsløsning, men regulerer en bredde som vil gi en bedre opplevelse for de fremtidige brukerne av broa.

Etter offentlig ettersyn er bestemmelsene supplert med bestemmelser for hvordan Heimdalsbekken skal ivaretas i byggeperioden, for utforming av rekkverk og for trygghetsskapende belysning.

Flere tiltak for å styrke og supplere tilbudet til gående og syklende på Tiller og Saupstad vil bli vurdert av Miljøpakken i sammenheng med tiltaket, men er ikke tatt inn som en del av planforslaget og det ligger heller ikke inne i miljøpakkens handlingsprogram. Det er ønskelig å knytte gang- og sykkelbroa bedre til eksisterende tilbud i retning Heimdal og frem til nybygget sykkelvei med fortau ved den videregående skole på Saupstad.

Avveiing av konsekvenser

Planforslaget anses som svært positivt for området og for gang- og sykkeltrafikken i Trondheim. Ulempene knyttet til stenging av Bjørndalen i anleggsperioden er midlertidige.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Trondheim kommune ved Miljøpakken vil være utbygger og vil stå for byggekostnadene. Kommunens økonomi vil bli påvirket i form av økte drift- og vedlikeholdskostnader på gang- og

Trondheim kommune

sykkelvegnettet.

Miljøpakken har fått utført et kostnadsoverslag for bygging av broa med tilførselsveier (23.8.2018) i forbindelse med sluttbehandling av reguleringsplanen. Overslaget er basert på et forprosjekt fra 2011 med noen justeringer. I overslaget har en forutsatt at broa en minimumsbredde på 4,5 m og 1,5 meter til rekkverk og gjerder på hver side.

Forventet kostnad på broa og tilførselsvegene er beregnet til 110 millioner kroner, hvorav kostnader til brukonstruksjonen utgjør 59 millioner. Resten er kostnader på tilførselsveger, midlertidige tiltak i Bjørndalen og mot jernbanen (25 mill), byggherrekostnader (15,5 mill) og usikkerhetsfaktorer (10,5 mill). Dersom en ønsker å utvide bredden på broa til 5,5 m, slik at en oppnår samme bredde på sykkelvegen og fortauet som på tilførselsvegene på Saupstad- og Tillersiden (3 + 2,5) er det anslått å medføre en kostnadsøkning på ca. 10 millioner.

Miljøpakken jobber med nytt handlingsprogram for 2019-23, som vil bli vedtatt i februar 2019. I forslaget til handlingsprogrammet er det satt av penger til bygging i 2020-21.

Medvirkningsprosess

Planarbeidet ble kunngjort i januar 2012. Grunneiere, naboer og offentlige etater ble varslet direkte. Det ble avholdt et informasjonsmøte på Saupstad den 21.6.2012. Planforslag lå ute til offentlig ettersyn i perioden fra 12.6.2018 til 18.8.2018. Planområdet ble utvidet med varsel til berørte eiendommer i juni 2017. Det er innkommet 14 merknader. Planforslaget ble behandlet av ungdommens bystyre 4.9.2018.

Innspillene har gitt nyttig tilleggsinformasjon og gode innspill som er tatt inn i planbeskrivelsen. Broen beskrives i alle merknadene som et svært positivt tiltak. Hensynet til Heimdalsbekken og kvaliteten på broa er hovedtema i merknader fra offentlige instanser. Fra privatpersoner og organisasjoner uttrykkes at de har ventet lenge på broa og at de er utålmodige for å få den realisert.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas. Bygging av en gang- og sykkelbro over Bjørndalen er et positivt tiltak for å oppnå klimamål, folkehelse, trafikksikkerhet og barn og unges interesser.

Rådmannen i Trondheim, 4.10.2018

Siri A. Rasmussen
konst. kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Sigrid T-S Gilleberg
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Trondheim kommune

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Illustrasjonsplan