



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20200022

Arkivsak:20/35211

Detaljregulering av Ladalen - Thrond Nergaards veg, hovedsykkelveg, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 11.11.2021

Dato for godkjenning av bystyret : 18.11.2021

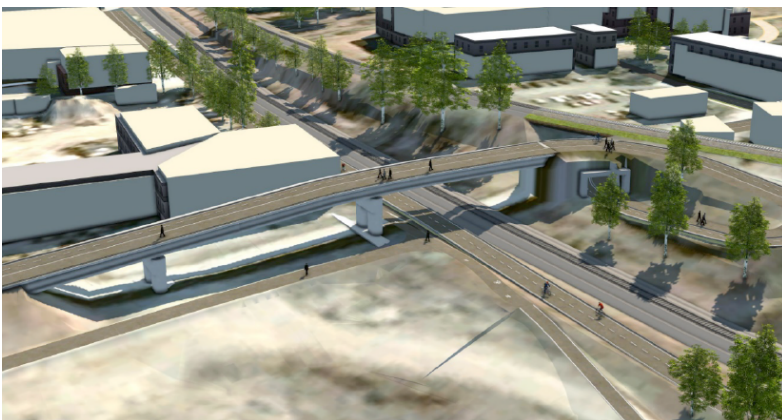
Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av ViaNova Trondheim AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Statens vegvesen. Prosjektet er finansiert gjennom Miljøpakken.

Hensikten med planen er å tilrettelegge for en kontinuerlig hovedsykkelveg fra Rotvoll til Lillebyområdet. Dette er en delstrekning i en sammenhengende hovedsykkelveg på strekningen Rotvoll-Ila-Sluppen.

Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet, samtidig som tilbudet skal ivareta trafiksikkerheten for gående og syklende. Anlegget skal utformes etter kravene i Statens vegvesen sin håndbok N100.

Planen vil avgrenses i nord mot Haakon Magnussons gate og planavgrensningen til planen for Lillebyområdet r20090017. Planavgrensningen er satt for å sikre god kobling til hovedsykkelnettet nordover til Haakon VII's gate, og sørover over Dalenbrua. I tillegg tilrettelegges det for sammenhengende nett øst-vest.



Bildet viser Dalenbrua med framtidig hovedsykkelveg øst-vest under. Lagerbygg nærmest brua ble revet i 2021



Plankart som tilrettelegger for kobling mellom regulert og eksisterende sykkelnett

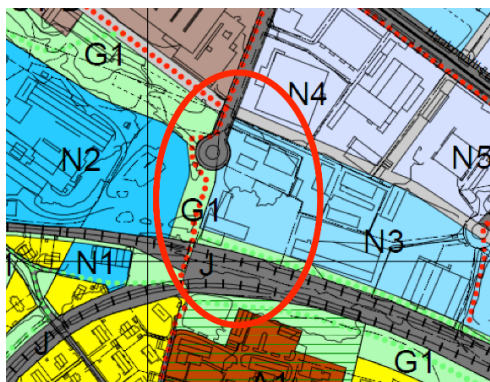
Planstatus

Trondheim kommune har forpliktet seg, gjennom Bymiljøavtalen 2016-2023, til å legge til rette for

en miljøvennlig byutvikling med samarbeid om arealbruk og finansiering av miljøvennlig transport mellom stat, fylkeskommune og kommune. Reforhandlet avtale, kalt Byvekstavtale, har som overordnet mål å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.

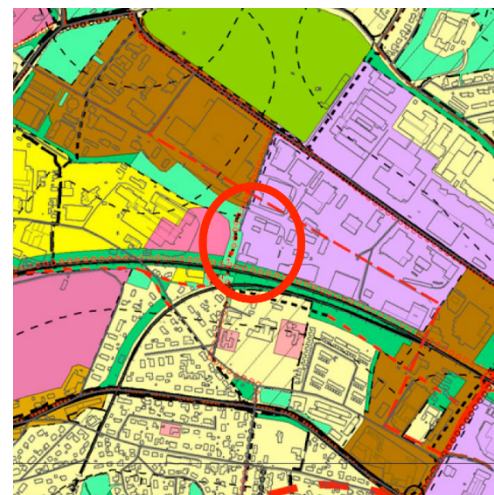
I gjeldende Kommuneplanens arealdel 2012-2024 er fremtidig hovednett for sykkel vist langs Nordlandsbanen og over Dalenbrua, og videre nordover mot Haakon VII's gate. Innenfor planområdet er det i tillegg jernbaneformål, eksisterende og fremtidig grønnstruktur, tjenesteyting og næringsbebyggelse.

Kommunedelplan for Lade – Leangen – Rotvoll vedtatt 28.4.2005 samsvarer stort sett med kommuneplanens arealdel, men hovednett for sykkel langs Nordlandsbanen er ikke vist.



KDP

Hovedsykkelruten over Dalenbrua med forbindelse nordover mot Haakon VII's gate er vist med stiplet rød strek.



KPA

Planområdet,

eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene: 411/222, 413/5, 413/6, 413/14, 413/19, 413/129, 413/130, 413/133 og 413/184. Vedtatt hovedsykkelnett er vist med rosa strek i kartet.

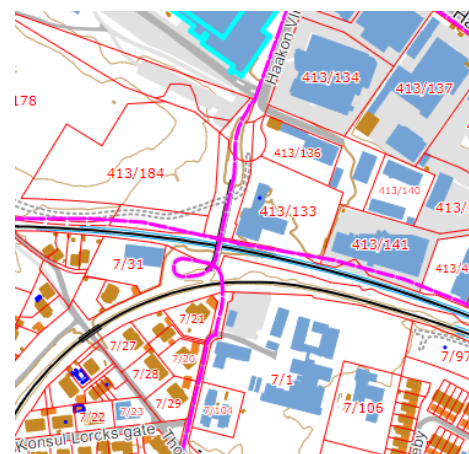
Beliggenhet og stedets karakter

Planområdet ligger i bydel Lade, cirka 2,5 km øst for Trondheim sentrum. Totalt er planområdet på ca. 3 daa.

Planformålet for sykkelvegen ligger langs jernbanen, og starter omtrent 70 meter øst for Dalenbrua. Dalenbrua ligger sør for City Lade og Lilleby.

Sykkelvegen går langs Nordlandsbanen og under Dalenbrua for å koble seg på regulert hovedsykkelveg gjeldende reguleringsplan, Lillebyområdet r20090017. Reguleringsplanen sikrer en gjennomgående hovedsykkelveg mot Lilleby. Planforslaget sikrer også tilkobling fra hovedsykkelvegen til Dalenbrua.

Planområdet er i dag til dels sideareal langs jernbanen. Bebyggelsen som ligger i nærheten av planområdet er slitt eller revet, og vegetasjon kan stort sett kategoriseres som villnis. Dalenbrua krysser landskapet og jernbanen. Deler av området i vest er i dag et byggeområde i forbindelse med Lillebyutbyggingen, og gjeldende status



på planen nærmest i vest er offentlig tjenesteyting. Området er tenkt som fremtidig skole.



Lillebyområdet sett mot City Lade



Området øst for planområdet brukes som lager/industri og parkering

Arealet nord for planen er et lager-/industriområde, og i tillegg ligger kjøpesenteret City Lade med parkeringsplasser her. Tidligere lå det et nedslitt lagerbygg nært inntil og langs jernbanelinjen i østre del av planområdet. Lageret ble godkjent revet 10.3.2021. Eiendommen er i dag godkjent til, og brukes, som midlertidig parkeringsplass.

Planområdet ligger parallelt med jernbanesporet bak et industriområde. Dalenbrua er et landskapselement som tar oppmerksomhet. I dag vurderes området som relativt lite interessant i et landskapsperspektiv.

Det er ingen registrerte kulturminner eller andre bygninger med antikvarisk verdi innenfor planområdet. Planområdet omfatter i hovedsak jernbaneareal og nedlagte industriområder.



Lagerbygget rett øst for Dalenbrua ble revet i 2021

Naturverdier og fremmede arter

Det er ingen registrerte naturverdier i området.

Området er preget av kratt og villnis. Det er registrert hagelupin sør for området. Hagelupin er en fremmed art i Norge som det er ønskelig å begrense spredning av.

Rekreasjonsverdi

Slik området framstår i dag vurderes det til å ha liten rekreasjonsverdi. Det er avsatt et belte med grønnstruktur langs jernbanesporet fra Leangen stasjon og videre vestover i kommuneplanen. I kommunedelplanen for Lade – Leangen – Rotvoll er det lagt inn en turveg i grøntdraget som per dags dato ikke er opparbeidet.

Trafikkforhold

Trafikkmengden i Haakon VII's gate nord for Dalenbrua har en registrert ÅDT på 3000. Området nord for Dalenbrua er et større utflytende areal som delvis er brukt som parkeringsplasser for City Lade.

Det er få registrerte trafikkulykker langs vegen rett nord for planområdet. Samtlige ulykker er

registret som skadegrad «lettere skadd».

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Det er ingen kjente vannledninger i reguleringsområdet.

På Lilleby krysser en kommunal felles avløpsledning Ø1600 og en overvannsledning Ø1600 jernbanesporet og området som skal reguleres til hovedsykkelveg.

Elektro

Langs Dalenbrua går det eksisterende gatelys på brua. Kablene går langs brua og frem til krysset Haakon VII's gate og Håkon Magnussons gate. Kart viser en kryssing av planområdet, men de skal ikke være i konflikt med tiltakene i planen.

Grunnforhold

Ifølge NGUs berggrunnskart består berggrunnen i området av grønnstein og grønskifer. Løsmassekartet fra NGU viser at løsmassene består av fyllmasser over marine avsetninger. Ifølge NGUs rapport om Geologiske bakgrunnsdata for kartlegging av radonfare i Norge, er det liten radonstråling fra grønnstein og grønskifer.

Forurenset grunn

Innenfor planområdet Lilleby er det registrert forurenset grunn og det er områder med mistanke om forurenset grunn. Utgraving av forurenset grunn er tidligere gjennomført i søndre del av planområdet, men det er rapportert at det finnes ytterligere forurensete masser.

Støyforhold

Hovedsykkelvegen vurderes ikke å medføre støy til omkringliggende omgivelser.

Beskrivelse av planforslaget

Planen vil i hovedsak omfattes av følgende formål: fortau, sykkelanlegg og gang- og sykkelvegformål. I tillegg reguleres annen veggrunn – grøntareal langs deler av strekningen for å sikre nødvendig areal utenfor vegkant. Deler av tilliggende arealer reguleres som midlertidig rigg- og anleggsområde.

Arealtabell

Formål på grunnen	
§12-5. Nr. 1 – Bebyggelse og anlegg	Areal (daa)
Offentlig eller privat tjenesteyting	3,4
Industri	0,8
Sum areal denne kategori:	4,2
§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur	Areal (daa)
2011 - Kjøreveg	0,2
2012 - Fortau	0,3
2015 - Gang-/sykkelveg	0,6
2017 - Sykkelanlegg	0,4
2019 - Annen veggrunn - grøntareal	1,6
Sum areal denne kategori:	3,0
§12-5. Nr. 3 - Grønnstruktur	Area (daa)

Blå/grønnstruktur	1,2
Sum areal denne kategori:	1,2
Totalt alle kategorier: 8,6	

Hensynssoner	
§ 12-6 – Hensynssoner	Areal (daa)
190 – Andre sikringssoner (2)	3,2
370 Høyspenningsanlegg (inkl høyspentkabler)	1,5
Sum areal denne kategori	4,7
Totalt alle kategorier: 4,7	

Bestemmelsesområder	
§12-7 – Bestemmelsesområder	Areal (daa)
0 – Midlertidig bygge og anleggsområde (4)	5,4
Sum areal denne kategori:	5,4
Totalt alle kategorier: 5,4	

Arealet for hovedsykkelvegen reguleres til ytterkant av skulder. Areal utenfor dette reguleres enten til annen veggrunn-teknisk, annen veggrunn-grøntareal eller til gjeldende formål.

For å sikre at det er tilstrekkelig areal til anleggsområdene avsettes det areal til bestemmelsesområde – midlertidig anleggsområde. Disse områdene skal ikke brukes til å etablere nye tiltak, og vil reetableres til opprinnelig stand etter at anleggsperioden er over. Midlertidige områder skal tilbakeføres til regulert formål.

Planlagte samferdselsanlegg

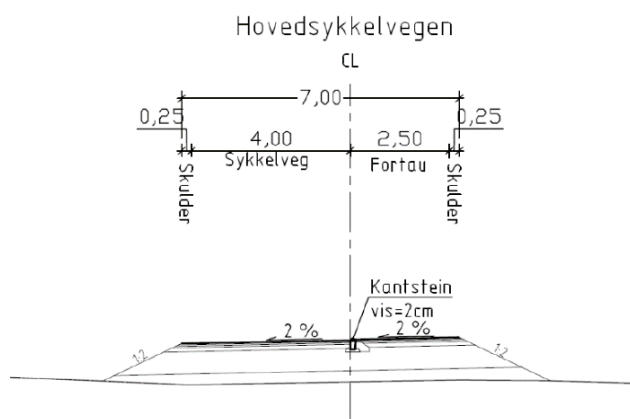
Hovedsykkelvegen skal utformes etter Statens vegvesens håndbok N100 «Veg og gateutforming».

Hovedsykkelvegen planlegges med to ulike profiler:

Fra øst, fram til gang- og sykkelvegen som kobler hovedsykkelvegen sammen med eksisterende gang- og sykkelveg over Dalenbrua, vil hovedsykkelvegen ha en total bredde på 7 meter. 4 meter sykkelveg og 2,5 meter gangveg og 0,25 meter skulder.

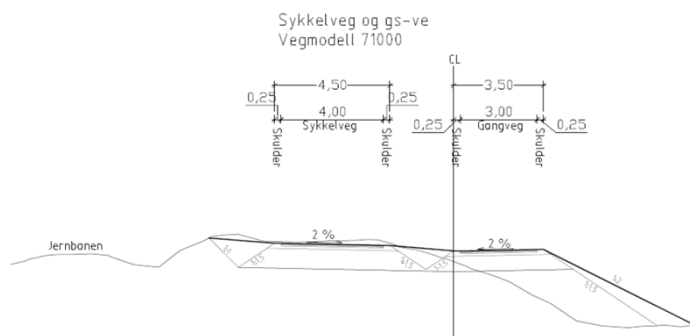


Plankart



Normalprofil

Mot vest skilles sykkelveg og fortau fra hverandre og det etableres et grøntareal mellom sykkelveg og gangveg. Sykkelvegen beholder en bredde på 4,0 m sykkelveg og gangvegen planlegges med 3-3,5 meter bredde.



Planen regulerer arealet under Dalenbrua. Brua er regulert i reguleringsplanen for Lillebyområdet r20090017. Den regulerte brua ligger i nivå over grunnen og berøres derfor ikke av denne planen.

Planen vil bidra til et bedre utbygd gang- og sykkelvegnett i den østlige delen av Trondheim. Utbyggingen vil følge opp Trondheim kommune sin sykkelstrategi, byveksttalen og de nasjonale målsettingene i Nasjonal transportplan. Hovedsykkelvegen er hovedsakelig forbeholdt syklist, og er å anse som en transportetappe mellom Gildheimsområdet og Lilleby/Lade. Under Dalenbrua må sykkelvegen unngå søyleparene på brua. Det etableres et T-kryss på vestsiden av Dalenbrua, der den ene armen fortsetter vestover mot Lilleby, og den andre går nordover til Haakon VII's gate.

Grønnstruktur

Planen regulerer midlertidig anlegg- og riggområde over regulert grønnstruktur (grønnstruktur – friområde) som ligger i planen for Lillebyområdet, r20090017. Disse områdene må tas med for å få midlertidig anleggsområde. Plan for utforming av grønnstruktur i disse områdene må gjøres i øvrige detaljreguleringsplaner for å kunne se på helheten og sammenhengen i området øvrig.

Universell utforming

Påkoblingen til Dalenbrua planlegges slik at den tilfredsstillende krav om universell utforming. Det er lagt til grunn at sykkelveg, gang- og sykkelveger og fortau utformes etter håndbok N100 og tabell D.9: Maksimal stigning for gang- og sykkelveger utenfor sentrumsområder. Dette gir en maksimal stigning på 7 %.

VA-prosjektering

Arbeider med gamle Ladebekken kulvert, som skal fases ut, gjør at overvann fra sykkelvegen nord for jernbanen, og vest for Bromstadvegen må planlegges tilkoblet nytt anlegg. Dersom det nye VA-anlegget ikke er ferdig når denne delen av hovedsykkelvegen etableres, må det etableres en midlertidig tilknytning til gamle Ladebekken kulvert.

Kommunalt ledningsnett skal prosjekteres og bygges i henhold til Trondheim kommunes VA-norm.

Forurenset grunn

Det er registrerte lokaliteter med forurenset grunn i og ved planområdet, og det er mistanke om forurenset grunn. Utgraving av forurenset grunn er tidligere gjennomført i nordre og søndre del av planområdet, men det er rapportert at det er gjenværende forurensete masser.

I henhold til Forurensningsforskriften stilles krav til godkjent tiltaksplan før det utføres graving i masser. Bestemmelsene vil stille rekkefølgekrav til at godkjent tiltaksplan skal foreligge for igangsettingstillatelse. Tiltaksplanen skal inneholde opprydningsbehov og nødvendige tiltak. Temaet er ikke videre vurdert i ROS.

Risiko og sårbarhet

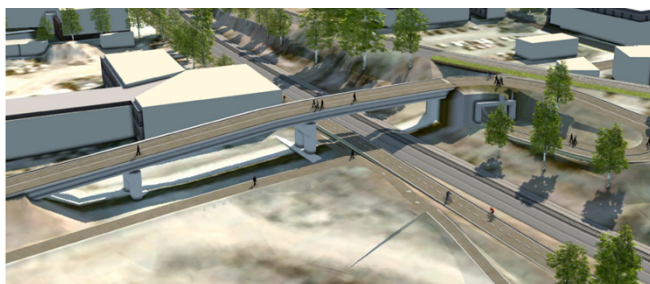
ROS-analyse viser at det totalt sett er registrert liten fare for uønskede hendelser innenfor planområdet eller som følge av tiltaket. Jernbanesporene langs industriområdet er potensielt svært farlige, men sannsynligheten for at det skjer ulykker er lave. Sikkerhetsgjerdene vil bli satt opp mot jernbanen.

Virkninger av planforslaget

Planen vil følge opp det overordnede grepet i kommuneplanen arealdel (KPA) til Trondheim kommune. I KPA er strekningen, inkludert Dalenbrua, vist som en hovedsykkelrute langs jernbanelinjen og Rv. 706 (Innherredsveien). En ny hovedsykkelveg mellom Gildheim og Leangen bidrar til å bygge et sammenhengende sykkelvegnett som binder sammen bydelene i Trondheim, og det gjør det mer attraktivt å benytte sykkel istedenfor personbil. Gang- og sykkelvegen vil planlegges med en bredde på minimum 4 meter sykkelveg og 2,5 meter gangveg, noe som gjør vintervedlikehold lettere. Det er også avsatt areal langs anlegget til snøopplag.

Landskap

Utbygging av hovedsykkelvegen vurderes at vil medføre marginale endringer i landskapet. Området ligger i stor grad gjemt bak eldre industribygg, og under en allerede etablert bru for gang- og sykkelveg. Grøntdraget som skal etableres langs Dalenbrua vil få et asfaltert element, men har liten/ingen innvirkning på landskapet ellers. Tiltaket gjør at grønndraget blir lettere tilgjengelig. Det er ingen registrerte kulturminner som berøres innenfor planområdet.



Bildet til høyre viser dagens situasjon sett mot øst uten lagerbygget hvor det i dag er en midlertidig parkeringsplass.

Grunnforhold

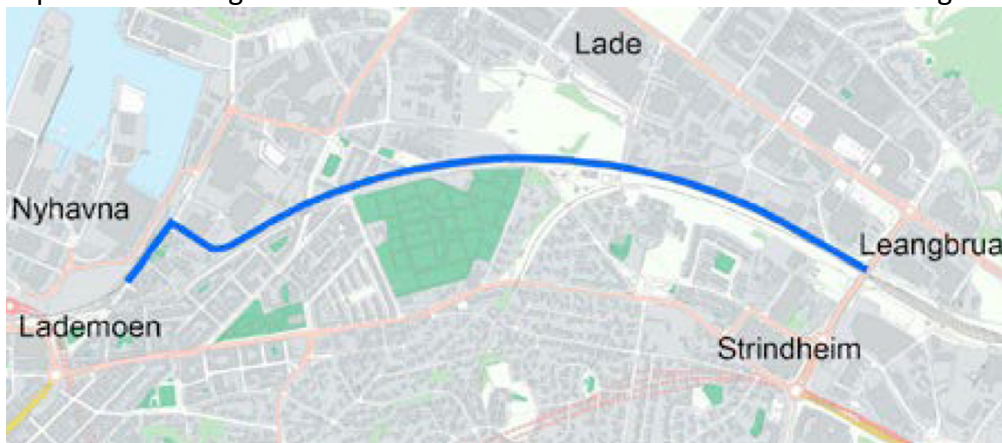
På Lilleby er det kun aktuelt med små terrengingrep, og Trondheim kommune har tidligere utført grunnundersøkelser. Det er ikke kartlagt faresoner for kvikkleireskred i det aktuelle området. Det skal imidlertid være påvist kvikkleire lenger mot nord og vest på Lilleby. Ettersom de planlagte terrengingrepene er små, er det etter alt å dømme ikke behov for geotekniske tiltak. Stabilitet av skråningen mot Ladebekken i nordvest må kontrolleres i forbindelse med videre prosjektering.

Naturverdier

Det vurderes som lite sannsynlig at større naturverdier er oversett. Kunnskapen om hvordan tiltaket vil kunne påvirke naturverdier ansees som god. Bestemmelsene sikrer at det under anleggsfasen skal innarbeides nødvendige beskyttelsestiltak for å forhindre spredning av fremmede og skadelige plantearter.

Overordnet trafikkvurdering

I Statens vegvesens forprosjekt for sykkelveg langs Rv. 706 (Statens vegvesen, 2015) ble det vurdert ulike løsninger for en sammenhengende hovedsykkelveg på strekningen Rotvoll-Ila-Sluppen. Målet med prosjektet var å finne forbedringer og sammenheng i infrastrukturen som igjen ville få flere til å sykle og gå. Dette er et steg i riktig retning for å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken fra NTP og bymiljøavtalen. Hovedsykkelvegen skal ha høy standard og god kapasitet samtidig som tilbudet skal ivareta trafiksikkerheten for både gående og syklende.



Barns interesser

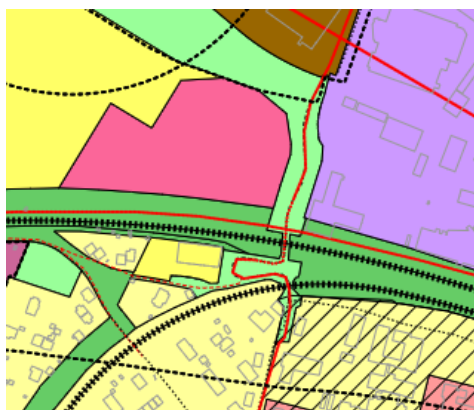
Planforslaget vil bidra til trafiksikre ferdselsårer på sykkel og til fots mellom Leangen, Lillebyområdet og nordover mot Haakon VII's gate (Lade). Tiltaket er planlagt for å minimere antall kryssinger med biltrafikk og for å bedre framkommeligheten. Dette skal gjøre hovedsykkelvegen mer attraktiv. Færre kryssinger i plan vil gjøre ferdsel mer trafiksikkert for barn og unge. Tiltaket vil være med på å bygge opp under målsettingene i rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.

Forurenset grunn

Bestemmelsene vil stille rekkefølgekrav om at godkjent tiltaksplan skal foreligge for igangsettingstillatelse. Tiltaksplanen skal inneholde opprydningsbehov og nødvendige tiltak.

Friluftsliv

Innenfor planområdet er det avsatt fremtidig grønnsstruktur i kommuneplanens arealdel der hvor hovedsykkelveg er vist med rød strek.



Utsnitt fra KPA viser grønnsstruktur langs hovedsykkelvegen (rød strek). Areal vest for plan er i KPA vist som tjenesteyting (rosa).

Offentlig tjenesteyting

Planen grenser opp mot et en kommunalt eid eiendom som er regulert til offentlig tjenesteyting i gjeldende områdeplan r20190017. For å ikke redusere muligheten til å få til framtidig tiltak på denne eiendommen skal eiendommen beskjæres så lite som mulig. Det skal ikke gjøres tiltak på

eiendom gnr./bnr. 413/184 som begrenser framtidig utnyttelse av tomta.

Nullvekstmålet

Miljøpakken har mål om å begrense bilbruken gjennom å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Utbygging av sykkelanlegg er et viktig grep for å nå målet. Et godt tilrettelagt tilbud for syklende og gående fremmer en positiv folkehelse. Redusert reisetid vil kunne medføre at flere velger å gå eller sykle. Hovedsykkelruta vil betjene de mest trafikkerte og besøkte områdene på østsiden av Trondheim. Planen vil være et positivt bidrag til at målene i byvekstavtalen lettere kan nås. Alle boligområdene i Trondheim øst vil få et sammenhengende utbygd gang- og sykkelvegnett mot sentrum som også forbinder flere næringsområder. Tiltaket gjør det lettere for brukere av området til å nå ulike målpunkt til fots eller med sykkel.

Planlagt gjennomføring

Prosjektet ligger inne i Statens vegvesen sine tidsplaner for bygging av Rv.706 Hovedsykkelrute Gildheim-Lilleby skole. Byggeplan er foreløpig planlagt i løpet av 2021, og byggeperioden er planlagt fra juni 2022 –2023. Kostnadene er beregnet til 100 millioner kroner.

Innspill til planforslaget

Oppstartsmøte med Trondheim kommune ble holdt 3.4.2020. Berørte grunneiere, rettighetshavere og naboer, samt offentlige myndigheter og organisasjoner ble varslet per brev 28.4.2020.

Innspill til planforslaget ved offentlig ettersyn.

Statens vegvesen (SVV) la forslaget ut til offentlig ettersyn 21.10.2020 med frist for å komme med innspill/merknader fram til 4.12.2020.

SVV mottok seks merknader inkludert egne innspill og innspillene fra Trondheim kommune. Merknadene ble behandlet i det videre planarbeidet. SVVs planavdeling hadde ingen merknader til egen plan.

Trøndelag fylkeskommune (TRFK), datert 23.11.2020

TRFK minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. TRFK er positiv til tiltaket øvrig.

Kommentar:

Innspillet tas til etterretning.

NVE, datert 23.11.2020

Ifølge VA-notatet vedlagt planforslaget er arealet for denne reguleringsplanen lite, og omfanget av overvann minimalt. Overvannsberegninger er derfor ikke utført. Informasjon om flomveger er hentet fra Trondheim kommunes karttjeneste «Aktsomhetskart flomfare og havstigning», men er ikke beskrevet ytterligere i VA-notatet. NVE anbefaler at det utføres overvannsberegninger, og at det gjøres en vurdering av hvordan overvannshåndtering innenfor planområdet tenkes løst. Beregningene bør ta utgangspunkt i 200-års gjentaksintervall samt 20% klimapåslag.

Kommentar:

Innspillene tas til etterretning og følges opp ved byggeplanlegging.

Bane NOR, datert 23.11.2020

Bane NOR forutsetter at anleggsarbeidet for ny hovedsykkelveg i Trondheim utøves på en slik

måte at tiltaket ikke påvirker jernbanetrafikken. Bane NOR mener at anleggsområdet, som er foreslått regulert mellom Nordlandsbanen og o_SVG1, må tas ut av reguleringsplanforslaget. Bane NOR mener det kan se ut som planen vil legge føringer for togtrafikken. Bane NOR ønsker ikke å motta plan for trafikkavvikling for godkjenning ettersom Bane NORs vilkår fastsettes etter jernbaneloven. Tiltaket skal omsøkes etter jernbaneloven og anleggsgjennomføring er ett av flere forhold som skal vurderes ved behandlingen av tiltaket etter jernbaneloven.

Kommentar

Planarbeid og bygging skjer i henhold til jernbanelovens §10 og i samarbeid med Bane NOR. Anleggsområdet er fjernet i reguleringsplan og tiltaket omsøkes i henhold til Jernbaneloven.

Fylkesmannen i Trøndelag (FMT), nå Statsforvalteren, datert 22.10.2020

FMT kommer med faglig råd om å ta inn et punkt i bestemmelsen om at universell utforming ivaretas.

Kommentar:

Innspillet tas til etterretning.

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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.