



NOTAT

Vår referanse

21/26285-74 (72874/23)

Vår dato

12.06.2023

Til: Bystyret

Fra: Kommunedirektøren

Sak 115/23 Detaljregulering av Lademoen stoppested

Bystyrets møte 14.06.2023

Notatet gjelder

Kommunedirektørens kommentarer til brev sendt fra Bane NOR til bystyret datert 7. juni 2023 om detaljregulering av Lademoen stoppested. Under følger oppsummering av Bane NOR sitt brev, og Kommunedirektøren sine vurderinger.

Kommunedirektørens vurdering

Se Kommunedirektørens vurdering under hvert enkelt punkt nedenfor.

Presiseringer av konsekvenser av Kommunedirektørens alternativ 2

Utvidet kulvert i Strandveien

Bane NOR om konsekvenser for anleggsgjennomføring:

Bane NOR viser til saksframlegget hvor det står at det vil være tilnærmet samme behov for stenging av jernbanen, både ved bygging av smal og bred kulvert. Bane NOR mener at temaet er mangelfullt beskrevet i saksframlegget, og at en ti meter bred kulvert vil føre til større inngrep og lengre stenging av både jernbanen og Strandveien. En lengre stengning av jernbanen vil påvirke gods- og persontogtrafikken negativt.

Kommunedirektørens vurdering:

Notatet *Utredning bro-/kulvertløsning i Strandveien* fastslår at det krever syv dagers stenging av jernbanen for riving av dagens bru, og innlegging av ny kulvert og sporarbeider oppå kulvert. Kommunedirektøren har lagt dette notatet til grunn for vurderingene i saken. En bredere kulvert vil kreve noe mer masseuttak, men det vil være tilnærmet samme behov for stenging av jernbanen som ved smal kulvert. En bredere kulvert vil derfor ikke medføre nevneverdige forsinkelser i prosjektet.

Under overskrift 2 i notatet *Etablering av ny kulvert* er de trafikale konsekvensene ved etablering av en 6 meter bred kulvert beskrevet. Her står det at:

“Godstrafikk som skal videre nordover vil i hovedsak forsøkt rutes via Stavne-Leangen banen. For persontrafikk vil Lademoen stoppested og Lilleby holdeplass være stengt i perioder med stengt jernbane. Regiontog vil, hvis mulig, benytte Stavne-Leangen banen. Buss for tog vil måtte benyttes for lokaltog fra Leangen mot Trondheim S”.

Kommunedirektøren mener at Stavne-Leangen-banen bør benyttes hvis det er behov for lengre stengning av jernbanen enn syv dager.

Kommunedirektøren har beskrevet viktigheten av en bred kulvert i saksframlegget, og brukt notatet *Utredning bro-/kulvertløsning i Strandveien* som grunnlag for vurderingene. Kommunedirektøren mener fordelene ved en bredere kulvert er vesentlig større enn ulempene ved en eventuell lengre stengeperiode på jernbanen enn syv dager.

Bane NOR om konsekvenser for Strandveitorget sør:

Bane NOR viser til utdrag fra saksframlegget om Strandveitorget, og skriver at Kommunedirektørens ønsker for en god kobling mellom Strandveien og Strandveitorget vil oppfylles bedre med en kulvert på seks meter enn ti meter. Dette er fordi den brede kulverten gir større arealbeslag, av park og framtidig Strandveitorg.

Kommunedirektørens vurdering:

I pågående reguleringsplan for Maskinistgata 2 er det foreslått å plassere Strandveitorget på begge sider av Båtmannsgata, se o_TO1 og o_TO2 i plankart under. Den nordre delen av Strandveitorget, o_TO2, vil ikke påvirkes av bredden på kulverten, siden torget ligger på andre siden av Båtmannsgata. Denne delen av torget vil også ha bedre solforhold enn den delen som ligger inntil kulverten. Dette gjør at det er den nordre delen av Strandveitorget som vil få de beste oppholdskvalitetene.

Forslagsstiller Bane NOR mener det er de nye byomformingsområdene på Nyhavna, Fridheimskvartalet, Jarlheimsletta og Reina som fører til behovet for en bredere undergang under jernbanen. Kommunedirektøren anbefaler derfor at en bredere kulvert blir lagt inn som rekkefølgekrav i alle reguleringsplaner i Nyhavna-området.

Kommunedirektøren har foreslått å ta inn følgende vedtakspunkt som del av Kommunedirektørens forslag til innstilling:

“Bystyret ber om at en bredere kulvert blir lagt inn som rekkefølgekrav i alle reguleringsplaner i Nyhavna-området.”

Kulverten med 10 meter bredde blir liggende cirka 40 centimeter lavere enn kulvertbunnen i kulverten med seks meter bredde. Dette skyldes at Kommunedirektørens alternativ legger til rette for en frihøyde på 3,2 meter. Denne frihøyden må sikres for at Strandveien kan brøytes og driftes. Kulverten må også legges dypere fordi en bredere undergang får økt betongtykkelse.

Et lavere bunnpunkt i kulverten med 10 meter bredde fører til nærhet til grunnvannsstand og behov for permanente pumper for drenering av kulverten. Slike pumper finnes flere steder i Trondheim.

Bevaring av deler av Strandveien 23

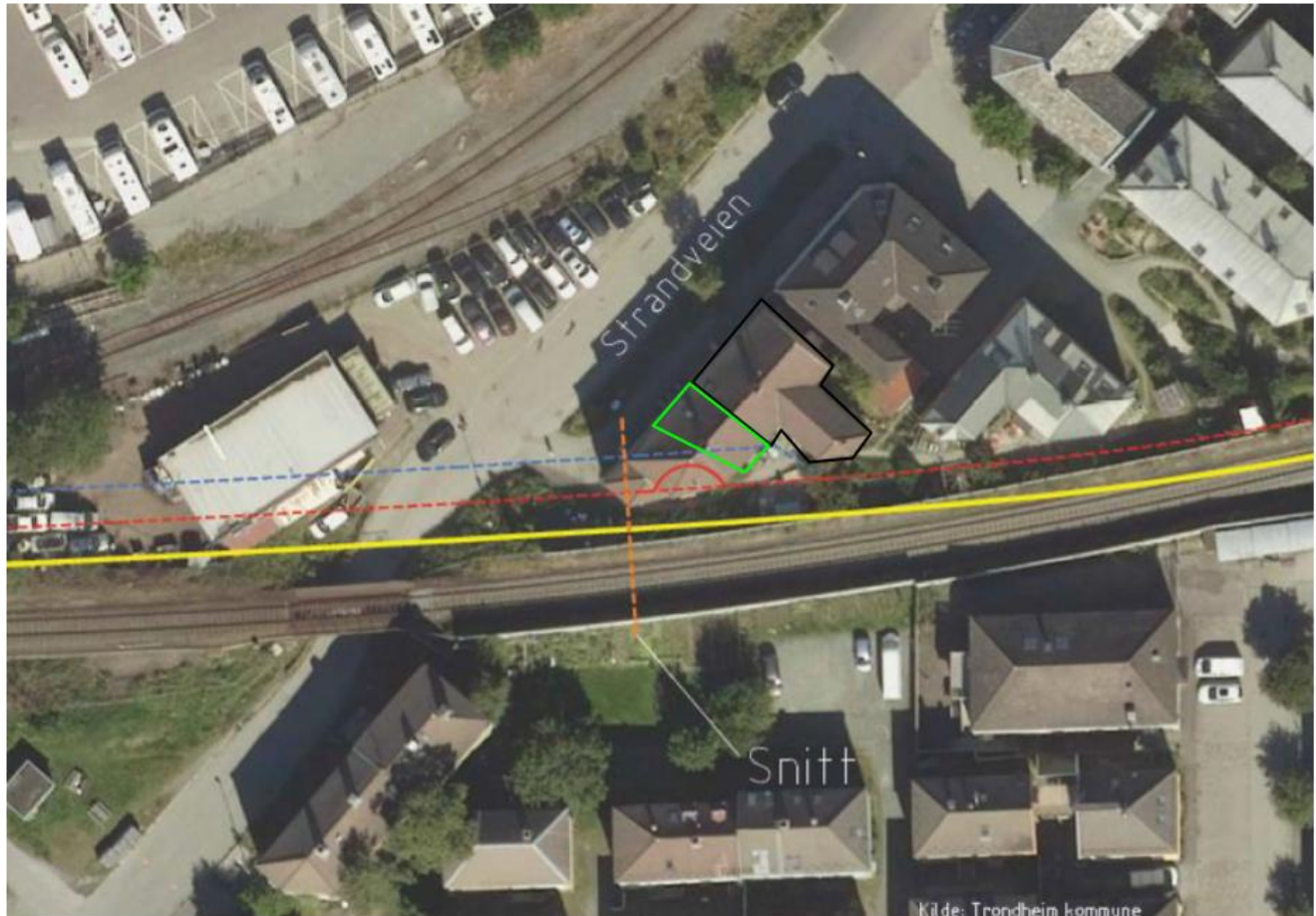
Bane NOR om krav til tilstrekkelig sikkerhetsavstand mot strømførende deler av jernbanen:

Bane NOR skriver at det er krav om minimum seks meter sikkerhetsavstand mot strømførende deler av jernbanen, fordi nærhet til anlegget er livsfarlig for mennesker. Arbeid og vedlikehold på Strandveien 23 vil utløse strenge sikkerhetskrav ved delvis bevaring av bygningen, og komplisere vedlikehold og drift av Strandveien 23 og jernbanen.

Kommunedirektøren sin vurdering:

Kommunedirektøren har brukt rapportene *Tilstandsvurdering av Strandveien 23* og *Konsekvenser ved delvis riving av Strandveien 23* for å avgjøre hvilke deler av Strandveien 23 som kan bevares, og hvilke som må demonteres og fjernes.

Illustrasjonen under er hentet fra *Konsekvenser ved delvis riving av Strandveien 23*, og også vist i saksframlegget på side 9. I arbeidet med dette notatet har Kommunedirektøren lagt inn den delen av Strandveien 23 som bevares, markert med sort strek. Dette tilsvarer del 4 og 5 av bygningen. Del 3, som demonteres og rives, og gjenoppbygges etter anleggsfasen, er vist med grønn strek. Delene av Strandveien 23 som skal bevares vil derfor ikke komme i konflikt med sikkerhetsavstanden til kontaktledningsanlegget for strømforsyning.



Illustrasjonen viser hvorfor bygningen i Strandveien 23 ikke kan bevares i sin helhet. Gul linje er senterlinje for nytt jernbanespor. Rød linje er minimum sikkerhetsavstand til kontaktledningsanlegg for strømforsyning, og fyllingsfot for jernbanesporet. Rød bue er nødvendig sikkerhetsavstand fra kontaktledningsmasten. Blå linje er minimum avgrensning av anleggsbeltet mot nord.

Bane NOR om tilstrekkelig avstand til jernbanefyllingen:

Bane NOR skriver at jernbanefyllingen for nytt spor vil ligge over og mot grunnmuren til Strandveien 23. Dette vil føre til at trykk og rystelser fra sporet overføres til bygningen i Strandveien 23. Det er ikke mulig å bevare bygningen slik den er i dag, og Bane NOR mener det er stor usikkerhet om gjenstående deler av Strandveien 23 vil tåle belastningen.

Kommunedirektørens vurdering:

I illustrasjonen over er fyllingsfoten for jernbanesporet markert med rød strek. I notatet *Konsekvenser ved delvis riving av Strandveien 23* står det:

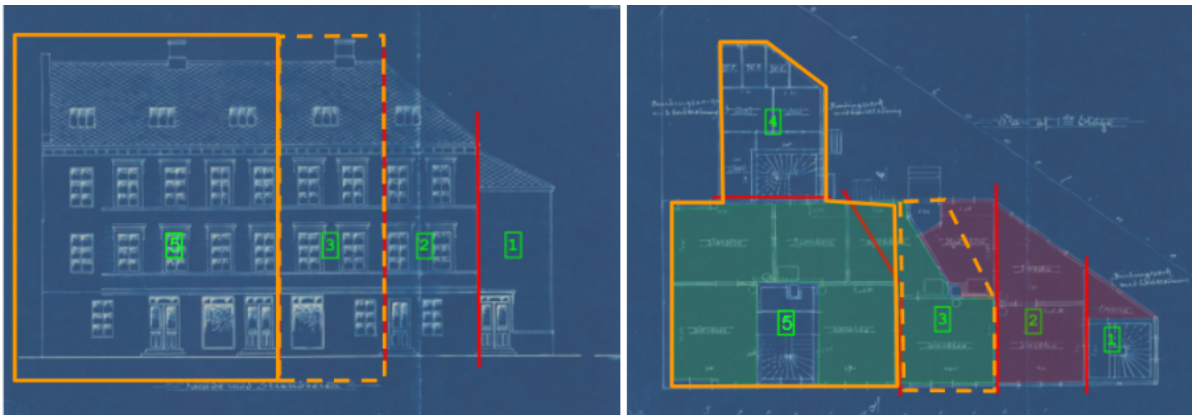
“Det er nødvendig å gjøre detaljerte geotekniske vurderinger av grunnen for å fastsette hvilken avstand fyllingsfoten burde ha fra bunnen av grunnmuren. Det er derfor sannsynlig at nødvendig riving av bygget vil gå lengre ut fra jernbanetraséen enn den røde streken og inn i området som er satt av til anleggsbelte”.

Kommunedirektøren har endret bestemmelsen om bevaring av bygningen i Strandveien 23, slik at det ligger en fleksibilitet i reguleringsbestemmelsene. Dersom det blir vanskelig å gjenoppbygge hele del tre, tillates det at kun deler blir gjenoppbygd:

Reguleringsbestemmelser for alternativ 2, § 4.2 Sentrumsformål:

“Deler av del 3 (vist med rød strek i illustrasjonen) skal demonteres før anleggsfasen, og hele, eller deler av del 3 (vist med stiplet oransje strek i illustrasjonen) skal gjenoppbygges etter at anleggsfasen er ferdig. Bebyggelsen som bevares og gjenoppbygges skal brukes til næring og kan brukes til bolig”.

“Videre detaljprosjektering og planlegging av anleggsfasen skal vise nøyaktig hvilke deler av bygningen som kan bevares, og hvilke deler av bygningen som kan gjenoppbygges”.



Illustrasjon laget av Kommunedirektøren. Illustrasjonen er basert på notatet “Konsekvenser ved delvis riving av Strandveien 23”

I tillegg er det sikret rekkefølgekrav før anleggsfasen om detaljert geoteknisk vurdering og detaljprosjektering som viser hvor mye av bygningen i Strandveien 23 det er mulig å bevare.

Kommunedirektøren mener bestemmelsene gir nødvendig fleksibilitet til at så stor del som mulig av Strandveien 23 skal bevares.

Bane NOR om anleggsgjennomføring:

Bane NOR skriver at det er nødvendig med adkomst langs sporet mot Strandveien 23, og at dette gjør det vanskelig å beholde bygget slik det er i dag.

Kommunedirektørens vurdering:

Strandveien 23 har antikvarisk verdi, og er regulert til bevaring kulturmiljø i gjeldende reguleringsplan. Bygget er svært viktig for gateløpet i Strandveien, og som historisk funksjon for det unike kulturmiljøet på Svartlamoen. Kommunedirektørens alternativ 2 gir adkomst langs sporet for anleggsmaskiner i anleggsfasen.

Bane NOR om konsekvenser for byggets beskaffenhet samt bokvalitet, etter delvis riving:

Krav til støy, rystelser og byggtekniske krav (TEK) er ikke oppfylt i dag, og vil sannsynligvis ikke kunne oppfylles ved ombygging/delvis bevaring. Notatet *Tilstandsvurdering av Strandveien 23* fastslår at det er usikkert om det er mulig å kun rive deler av bygningen, og anbefaler ikke dette. Bane NOR anbefaler at hele Strandveien 23 rives, av hensyn til sikkerhet for fremføring av tog, beboernes helse og risiko ved flytting.

Kommunedirektørens vurdering:

Kommunedirektøren viser til endring av reguleringsbestemmelser for alternativ 2, § 4.2 Sentrumsformål "*Bebyggelsen som bevares og gjenoppbygges skal brukes til næring og kan brukes til bolig*". Dette gjør at byggtekniske krav for boligbebyggelse ikke trenger å ivaretas, da hele bygget kan brukes til næring.

Kommunedirektørens alternativ 2 er utarbeidet i samarbeid med Byantikvaren. Byantikvaren mener *Tilstandsvurdering av Strandveien 23* ikke gir grunnlag for å konkludere med at det er nødvendig å demontere og fjerne hele Strandveien 23. Byantikvaren vurderer delvis bevaring og gjenoppbygging av bygningen i Strandveien 23 som en mulig og god løsning.

Saksbehandling

Bane NOR om saksbehandlingsfeil:

Bane NOR mener at vedtak av alternativ 2 med utvidet kulvert til 10 meter vil utløse en saksbehandlingsfeil, da dette alternativet ikke har vært på offentlig ettersyn og høring. Bane NOR har påpekt dette i sin innsigelse, uten at dette er opplyst i saksframlegget. Bane NOR mener at endringer av kulverten er så vesentlige at de forutsetter ny høring. Bane NOR viser til en rekke lovhjemler og at kommunen ikke kan gjøre så store endringer av planforslaget som en bredere kulvert er, uten høring. Bane NOR mener at høringspartene ikke har fått uttale seg til endringen.

Kommunedirektørens vurdering:

Alternativ 2 innebærer en utvidelse av kulverten, fra 6 meter i alternativ 1 meter til 10 meter i alternativ 2.

Alternativ 2 med en bredere kulvert er ikke sendt på høring fordi Kommunedirektøren mener at det ikke er nødvendig. Lovens krav til opplysning av saken er oppfylt, jamfør forvaltningsloven § 17 og plan- og bygningsloven § 12-11. Alle opplysninger og oppfatninger er kjent og en høring er ikke nødvendig. Dette forklares nærmere nedenfor.

Lademoen stoppested ble lagt på høring og offentlig ettersyn av bygningsrådet med dette vedtakspunktet:

Før saken sluttbehandles skal:

- *En bredere kulvert eller bru over Strandveien, med lysåpning på minimum 10 meter, utredes og vurderes. Kulvert eller bru skal utformes som mer åpen og attraktiv enn løsningen i planforslaget viser. Eventuelle vingemurer må skråstilles mer parallelt med jernbanesporet.*
- *Økt frihøyde på kulvert eller bru til 3,2 meter utredes og vurderes, slik at driftskjøretøy kan brøyte.*

Saksframlegget som ble sendt på høring inneholder en illustrasjon av en 10 meter bred kulvert, laget av Kommunedirektøren.

Alternativ 2 var gjennomgått av Bane NOR, og Bane NOR hadde allerede uttalt seg om Kommunedirektørens forslag. Bane NOR sin oppfatning var derfor godt kjent for Kommunedirektøren.

Når det gjelder andre som kunne tenkes å uttale seg til alternativ 2, mener Kommunedirektøren at endringen fra alternativ 1 var så liten, at en høring neppe ville tilføre saken ytterligere relevante opplysninger. Under høringen mottok Kommunedirektøren flere innspill til både smal og bred kulvert, og det bredere alternativet er derfor fremlagt både for Bane NOR og andre berørte, interessenter og brukere av området.

Kommunedirektøren er altså av den oppfatning at lovgivningens krav til opplysning av saken er tilfredsstillt.

Bente Næverdal
byutviklingsdirektør

Elektronisk godkjent uten underskrift