

## Saksframlegg

---

INNBYGGERINITIATIV- BYER MØTER VANNET

Arkivsaksnr.: 08/8908

---

### **Forslag til vedtak/innstilling:**

Innbyggerinitiativet ”Byer møter vannet” som gjelder å legge Nordre avlasningsveg i tunnel over Brattøra avvises da dette tiltaket isolert sett ikke anses å gi tilstrekkelig miljøgevinst.

## Trondheim kommune

### Saksutredning:

#### Bakgrunn

Ingebjørg Nordbakke og Ranch Hoel Bakken på vegne av en gruppe som kaller seg "Fruene fra Sjøbadet" leverte på ordførerens kontor 25.02.2008 et innbyggerinitiativ i henhold til kommunelovens §39a.

Underskriftsbrevet har følgende tekst:

År 2008 er året da politikere har sjansen til å revitalisere visjon fra 1997: "Byen møter vannet", visjonen vil ellers bli knust av en buldrende motorveg langs sjøsiden av Brattøra. Det har kommet "Fruene fra Sjøbadet" for øret at byggingen av motorvegen ikke vil skje før i 2009. Løpet er ikke kjørt! Det er aldri for sent å snu. Vi ønsker at bystyret tar opp saken til ny behandling.

Det er innlevert 24 underskriftslistor med totalt 327 underskrifter hvorav 10 av de navngitte ikke er hjemmehørende i Trondheim kommune.

#### Fakta – kommuneloven

Kommunelovens § 39a sier følgende om innbyggerinitiativ:

1. Kommunestyret eller fylkestinget plikter selv å ta stilling til et forslag som gjelder kommunens eller fylkeskommunens virksomhet, dersom minst 2 prosent av innbyggerne, alternativt 300 i kommunen eller 500 i fylket, står bak forslaget.
2. Kommunestyret eller fylkestinget skal ta stilling til forslaget senest 6 måneder etter at det er fremmet. Initiativtakerne skal informeres om de avgjørelser som treffes og de tiltak som gjennomføres som følge av forslaget.
3. Et forslag med samme innhold kan ikke fremmes to ganger i løpet av samme valgperiode. Et forslag kan heller ikke settes frem på nytt før det er gått fire år siden forslaget sist ble fremmet.
4. Et forslag som er fremmet etter reglene i denne paragraf og som blir nedstemt i kommunestyret eller fylkestinget, kan ikke påklages med mindre dette følger av andre regler.

I Kommunal- og regionaldepartementets veileder til innbyggerinitiativ står følgende om administrativ forberedelse:

"Før saken tas opp til behandling må det imidlertid avklares om saken oppfyller lovens vilkår for behandling. Departementet kan ikke se at det er noe i veien for at administrasjonen tar stilling til om forslaget oppfyller lovens krav. Av hensyn til bestemmelsenes formål mener departementet det kan være hensiktsmessig at beslutning om avvisning av et forslag tas av administrasjonen og ordfører i samråd. Det er heller ikke noe i veien for at kommunen bestemmer at alle innkomne forslag vurderes av ordfører, eventuelt tas opp til behandling i kommunestyret direkte"

I Reglementet for bystyret, siste gang endret 28.10.2004, står om innbyggerinitiativ i pkt 4.18:

Initiativretten kan brukes både av enkeltpersoner og organisasjoner. Som et minimum skal det fremgå av innbyggerinitiativet som stiles til bystyret hva en ønsker at bystyret skal debattere og ta stilling til, hvem som er initiativtaker og navn og adresse på kontaktperson. Det kan fremsettes konkrete formuleringer på hva bystyret skal ta stilling til i form av enkeltvedtak etter forvaltningslovens §2.

Det stilles for øvrig følgende begrensninger på hva som kan tas opp som et

## Trondheim kommune

innbyggerinitiativ:

- Initiativet må gjelde områder som kommunen kan beslutte i, eller engasjere seg i
- Initiativet gjelder bare i saker som ikke har vært behandlet av bystyret de siste 4 årene
- Initiativretten kan ikke brukes for å omgjøre vedtak fattet av bystyret i budsjettsammenheng

Innbyggerinitiativet underlegges en saksgang der formannskapet vurderer om initiativet skal forberedes som bystyresak. Avviste initiativ vil bli fremlagt for bystyret som meldingssak. Formannskapet avgjør hvilken komité som innstiller saken til bystyret.

Bystyresekretariatet følger for øvrig opp innbyggerinitiativet i henhold til sentralt vedtatt forskrift.

### **Rådmannens orientering om Nordre avlastningsveg, planstatus, historikk, framdrift og kostnader:**

Gjeldende reguleringsplan for Nordre avlastningsveg over Brattøra er vedtatt 25.09.2003.

Planarbeidet for hovedvegprosjektet Nordre avlastningsveg ble igangsatt i 1998. Reguleringsplan for første delstrekning gjennom Ila ble første gang vedtatt i bystyret i 2000, med senere endringer vedtatt 23.02.2006. Reguleringsplan for delstrekningen over Brattøra ble første gang vedtatt i 2001. Denne planen ble senere endret som følge av beslutningen om at jernbanens godsterminal fortsatt skal ligge på Brattøra (2003).

Bygging av såkalte miljøtunneler lå ikke inn i rammene for vegprosjektet i utgangspunktet. Gjennom plan- og utredningsprosessen ble det imidlertid avdekket to punkter på traséen hvor bygging av ny hovedveg i dagen ville være spesielt konfliktfylt i forhold til kultur-, landskap- og boligmiljø. Dette gjelder Iladalen hvor vegen skjærer gjennom den gamle bystrukturen, og Skansen med rester av skanseverkene og innseilingen til Kanalen. Reguleringsplanen for Ila-parsellen ble derfor vedtatt med miljøtunneler på disse to delstrekningene.

Vegparsellen over Brattøra ligger inntil jernbaneområdet som allerede utgjør en sterk fysisk barriere mot sjøen. Parsellen berører ikke viktige kulturminner, og det er ikke boliger i nærheten. Å legge en ny hovedveg ut mot sjøfronten er likevel ikke konfliktfritt. Det har derfor vært en viktig forutsetning at det skal etableres et sammenhengende friområde ytterst mot fjorden. Friområdet er en del av prosjektet Nordre avlastningsveg og skal gjennomføres samtidig med vegutbyggingen. Friområdet har en bredde på ca 25 meter fra Skansen i vest til Ravnkløpet i øst, dvs en strekning på ca 600 meter. Friområdet skal gi plass for sykkelveg og kaipromenade på hele strekningen. Kaipromenaden utvides til større friområder i begge ender; arealet over Skansentunnelen i vest og St.Olavs pir som utgjør endepunkt for friområdet i øst.

Idéen om et friområde på St.Olavs pir, som nå inngår i reguleringsplanen for Nordre Avlastningsveg, skriver seg fra arkitektkonkurransen "Byen søker vannet" i 1993. Det er forutsatt at eksisterende industribygg på piren rives, og at området opparbeides og tilrettelegges for opphold og aktivitet. Planbestemmelsene åpner for at det også kan etableres kafé/restaurant i friområdet på St.Olavs pir. Det gamle sjøbadet er forutsatt bevart.

Betydningen av friområdet som et kompenserende tiltak, ble sterkt vektlagt også da reguleringsplanen måtte endres, og kjørevegen flyttes lengre ut mot fjorden, som følge av at godsterminalen ble liggende på

## Trondheim kommune

Brattøra. Den reviderte reguleringsplanen viser samme omfang av friområdet som i opprinnelig plan, men basert på utfylling for å oppnå tilstrekkelig bredde.

Det kan understrekes at Nordre avlastningsveg ikke er en motorveg, men ei tofelts gate i bysentrum. Vegprosjektet omfatter anlegg for alle trafikantgrupper, også gang- og sykkeltrafikk. Vegprosjektet vil for eksempel gi en ny og attraktiv sykkeltrasé mellom Ila/Byåsen og Lade. For Brattøra innebærer vegprosjektet også at en stor del av havnefronten som i dag er fysisk avsperrert jernbaneareal, blir tilgjengelig for gang- og sykkeltrafikk og for rekreasjon.

Byggingen av vegsystemet i Ila og Skansen er nå snart ferdig, og prosessen med byggeplanleggingen for parsellen over Brattøra gangsettes våren 2008. For friområdet mot sjøen skal det utarbeidet bebyggelsesplan for å avklare utforming og bruk av området. Anleggsarbeidet på Brattøra skal igangsettes høsten 2008. Hele veganlegget med friområdet på Brattøra planlegges ferdigstilt i 2010.

Prosjektet Nordre avlastningsveg hadde da Stortinget vedtok prosjektet en kostnadsramme på 1010 mill kr (2004-kr). Totalkostnadene blir ikke klare før prosjektet nærmer seg avslutning i 2010.

Bygging av betongtunneler er svært kostbart. Statens vegvesen viser til entreprisestandarder fra 2006 for 2-felts tunnel på 600.000 kr/meter for tunnel under vann (nødvendig for eventuell kryssing av Ravnkløpet), og 350.000 kr/meter for øvrige strekninger. Byggeherrekostnader (15%) og moms (10%) kommer i tillegg. En 2-felts tunnel over hele Brattøra fra Skansen til Havnegata vil dermed ha en omtrentlig kostnad på 750 mill kr. Nye regler for tunnelsikkerhet gjør at det i dag ville blitt krav om 4-felts-løsning for en lang tunnel med de trafikkmengdene som er beregnet. Dette vil kunne bety en merkostnad på 1500 mill kr. Statens vegvesen understreker at dette er meget grovt estimert, og at usikkerhet ligger på -15% - +25%.

### Konklusjon

Saken kan behandles som et innbyggerinitiativ i henhold til de bestemmelser som er satt for dette. Det er av den grunn innhentet en oppsummering rundt veibyggingen fra rådmannen.

Ordføreren er av den oppfatning at de miljømessige gevinstene ved å legge vegen i tunnel over Brattøra er relativt begrenset. Både vegprosjektets framdrift og kostnadene ved å bygge betongtunnel, tilsier at det ikke er mulig å legge Nordre avlastningsveg i tunnel på denne strekningen. Strekningen inngår i et større prosjekt som er under utbygging.

Det tilrås derfor at innbyggerinitiativet avvises.

Ordføreren i Trondheim 13.03.2008

Rita Ottervik  
ordfører

Kari Aarnes  
leder for Bystyresekretariatet

Vedlegg: Første side av underskriftslistene

