

## Saksframlegg

---

**DETALJREGULERING AV DALEN – LADE  
TVERRFORBINDELSE GANG- OG SYKKELVEG  
SLUTTBEHANDLING**

Arkivsaksnr.: 09/3215-49

---

Saksbehandler: Pål Berntzen

**::: Sett inn innstillingen under denne linja**

**Forslag til innstilling:**

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering Dalen-Lade, tverrforbindelse gang- og sykkelveg, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune, byplankontoret, senest datert 02.11.2010, med bestemmelser senest datert 09.11.2010.

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

**::: Sett inn innstillingen over denne linja**

## Trondheim kommune

### ... Sett inn saksutredningen under denne linja

#### Sammendrag

Planforslaget legger til rette for å bygge en ny tverrforbindelse for gående og syklende fra Dalen til Lade, ved Dronning Mauds Minne Høgskole. Anlegget skal gi forbindelse på tvers av jernbanen, som i dag ligger som en barriere i området. Det vil gi lettere adkomst til de store friområdene på Ladehalvøya, og samtidig gi en bedre forbindelse mellom hovedåren for kollektivtrafikk i Innherredsvegen og butikkområdet ved Haakon VIIIs gate.

Forbindelsen er et viktig ledd i gang- og sykkelveinettet som ble planlagt i kommunedelplanen for Lade-Leangen-Rotvoll, vedtatt 28.04.2005.

Tverrforbindelsen må krysse to jernbanelinjer som ligger i forskjellig høyde, Stavne-Leangenbanen og Meråkerbanen (Nordlandsbanen). Det har derfor vært en utfordring å finne en løsning som kan tilfredsstillende kravene til gode stigningsforhold, uten å gi lange omveger. Fem ulike løsninger er vurdert.

Planforslaget har ligget ute til offentlig ettersyn i to alternativer. I det ene er det lagt størst vekt på universell utforming, med gode stigningsforhold. I det andre er traséen brattere, men alternativet har lavere kostnader.

Ved offentlig ettersyn kom det inn mange uttalelser. Fylkeskommunen har varslet innsigelse pga. manglende universell utforming hvis alternativ B velges. NVE fremmet innsigelse mot reguleringsplanen inntil det er dokumentert tilstrekkelig sikkerhet mot skred i omkringliggende areal (områdemessig sikkerhet). Innsigelsen er trukket etter at det ble framlagt ny dokumentasjon. Jernbaneverket varsler innsigelse dersom det ikke blir gjort noen små endringer i planen. Dette er imøtekommet. Statens vegvesen anbefaler alternativ A, men med litt slakere svinger og bedre sikt i undergangen.

Rådmannen anbefaler etter en samlet vurdering at planforslagets alternativ A, sist revidert 02.11.2010, vedtas.

#### Bakgrunn

Formålet med planforslaget er å legge til rette for å bygge en ny tverrforbindelse for gående og syklende fra Dalen til Lade, ved Dronning Mauds Minne Høgskole. Prosjektet er en del av Miljøpakken. Planforslaget er utarbeidet i to alternativer. Begge alternativene har vært lagt ut til offentlig ettersyn.

#### Planstatus

Ettersom planen krysser et større område, berører den en lang rekke eldre reguleringsplaner. De fleste av disse er foreldet, og er i praksis erstattet av kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll fra 2005.

Gjeldende reguleringsplan for området omkring jernbanelinjene er r0425, Reguleringsplan for godsterminal på Leangen, vedtatt i 2001. Den viser tverrforbindelsen for gang- og sykkelvei i høy bru over både Stavne-Leangenbanen og Meråkerbanen, knyttet sammen med gang- og sykkelvei fra Leangen til Lademoen kirkegård. Det var forutsatt en kraftig terrengbearbeiding i hele området, og riving av flere hus.

## **Trondheim kommune**

Tverrforbindelsen og gangforbindelsen fra Leangen til Lademoen ble beholdt som et viktig ledd i kommunedelplanen fra 2005. Forslaget til reguleringsplan som nå legges fram skal legge til rette for at tverrforbindelsen kan bygges.

Det er samtidig under arbeid tre andre reguleringsplaner som grenser inn mot denne planen. Det gjelder plan for Lilleby (som bl.a. omfatter smelteverkstomta), plan for City Lade/Ladebyhagen, samt en liten plan for Thoning Owesens gate 6 (boligprosjekt).

### **Tidligere vedtak**

Planforslaget ble i delegasjonsvedtak FBR PLN 1709/10, 06.09.2010 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

#### Beliggenhet, terrengforhold, vegetasjon

Planområdet ligger på østsiden av Lilleby Smelteverk, og strekker seg fra Thoning Owesens gate ved Dronning Mauds Minne over til sørøstre hjørne av OBS og Goman-bakeriet på nordsiden av jernbanen. Landskapet i området har vært gjennom store endringer i forhold til opprinnelig terreng, blant annet ved at Ladebekken er lagt i rør og bekkedalen brukt til søppelfylling. Opprinnelig terreng i det meste av veitraséen lå høyere enn i dag, og Meråkerbanen var skåret ned i terrenget. Bunnen i bekkedalen (under den nåværende snuplassen) lå ca. 10 m under dagens terreng. Den østlige delen av smelteverkstomta er gravd ut for å gi plass for kull som ble brukt i produksjonen. Sommeren 2010 er dette området midlertidig fylt opp igjen med gravemasser fra E6-anlegget.

Meråkerbanen og Stavne-Leangenbanen er dominerende barrierer i området. Meråkerbanen følger terrenget som faller nedover mot Lademoen og Midtbyen, mens Stavne-Leangenbanen ligger helt horisontalt på en fylling som har økende høyde med terrengfallet vestover.

Vegetasjonen i området er preget av mange store trær i parken rundt Dronning Mauds Minne, og på de private eiendommene Thoning Owesens gate 6 og "Engstykket" nærmere Lademoen kirkegård. I tillegg er det frodig krattskog på områder som ligger brakk, både omkring smelteverket og Stavne-Leangenbanen.

#### Grunnforhold

I området omkring jernbanelinjene og den gjenfylte Ladebekken er det til dels dårlige grunnforhold, som gir utfordringer ved etablering av nye fyllinger og brukonstruksjoner. Stabilitet for jernbane-linjene må også ivaretas. Grunnen består av leire av varierende kvalitet, i industriområdet også forurensede masser, og i den tidligere bekkedalen avfallsmasser. - Se senere avsnitt om geoteknikk.

#### Eksisterende underganger

I området er det i dag tre underganger under jernbanelinjene. Thoning Owesens gate går under Stavne-Leangenbanen, og i enden av gaten er det en gammel undergang under Meråkerbanen, til smelteverket og Stjørdalsveien. Rett nord for hovedbygningen på Dronning Mauds Minne er det dessuten en nedlagt undergang under Stavne-Leangenbanen, som tidligere har vært benyttet av fotgjengere.

#### Høgspenledning

Det går i dag en høgspenledning gjennom området, fram til Lilleby smelteverk. Linjen tilhører Trønderenergi, og brukes bare i forbindelse med smelteverket. Linjen vil antakelig bli revet når all drift ved smelteverket er opphørt (verket er nå utleid til prøveproduksjon av solcelle-silisium).

## **Trondheim kommune**

### Fjernvarmeledning

Trondheim Energi har hovedledninger for fjernvarme i området, både mot Lade og mot Ranheim, knyttet til en fjernvarmesentral ved smelteverket. Ledningen mot Ranheim ble fornyet og lagt om i 2009, slik at den nå krysser under Stavne-Leangenbanen i forlengelsen av Thrond Nergaards veg. Den går videre østover på sørsiden av jernbanen. Ledningene ligger delvis under traseen for den nye tverrforbindelsen.

### Grunneiere og bebyggelse i området

Den planlagte gang- og sykkelveitraséen går i hovedsak på grunn som tilhører Dronning Mauds Minne Høgskole, Jernbanelinjen, og Fesil AS (Lilleby smelteverk).

Nærmest Innherredsveien ligger Thoning Owesens gate som en bred hovedgate. Det dominerende anlegget i området er Dronning Mauds Minne Høgskole, med den opprinnelige Dalen Blindeskoles hovedbygning, og parken som hørte til. Parkanlegget og den gamle bygningen er regulert som verneverdig. I hjørnet av parken er det bygd barnehage (Trondhjems Asylselskap) i tilknytning til høgskolen. På høgskolens område ligger også Olavsgården, opprinnelig bygd som kurscenter, nå i bruk som kommunalt bo- og rehabiliteringssenter. Vest for høgskolen er det boliger, bygd omkring 1950.

På Lade-siden av jernbanelinjene er det i dag industriområde. Lilleby smelteverk dominerer området. Smelteverket er planlagt revet for å gi plass til ny utbygging, hovedsakelig boliger.

I trekanten mellom jernbanelinjene ligger det et lagerbygg med tomt som brukes til lager av stålkonteinere (Sættem Transport/Sættem Holding AS), dessuten en eldre tomannsbolig og fire kjedete eneboliger. På tomten til det eldre bolighuset planlegges det nå utbygging med flere boliger (Tresco Eiendom AS).

### Barn og unges bruk av området

Området tverrforbindelsen bygges over, er industri- og jernbaneområde. Det blir derfor ikke brukt av barn og unge i dag.

### **Beskrivelse av planforslaget**

Planforslaget omfatter tverrforbindelsen fra Thoning Owesens gate til Goman-bakeriet. Traseen videre på Lade-siden ivaretas gjennom andre planer. I tillegg til selve veitraséen omfatter planen nødvendig sideareal, og annet areal som gir en naturlig tilpasning til eiendomsgrenser. Turveitrasé over lagertomten mot vest er også tatt med, i samsvar med kommunedelplanen. På nordsiden av jernbanen er kommunedelplanens grønnsstruktur med 30 m bredde regulert inn. En stripe av Trondheim Shoddy's industrieiendom er tatt med for å fjerne rester av tidligere plan.

Planen ble lagt ut til offentlig ettersyn i to alternativer. I alternativ **A** er det lagt vekt på å følge anbefalinger om universell utforming, med gode stigningsforhold, noe som medfører lengre ramper. I alternativ **B** er traséen brattere, og alternativet vil ha lavere kostnader på grunn av kortere ramper. Det er også andre forskjeller i løsningene. Det er en utfordring å finne en løsning som ivaretar krav til universell utforming, trafiksikkerhet og brukervennlighet, og samtidig er teknisk/økonomisk gjennomførbart i forhold til grunnforhold og stabilitet. Det har derfor vært nødvendig å få innspill til to alternative traséer.

I begge alternativene følger traséen kjøreveien inn til Dronning Mauds Minne Høgskole (Thrond Nergaards veg), krysser høgskolens parkeringsplass, går under Stavne-Leangenbanen, og i bru over Meråkerbanen. Alternativene har forskjellig løsning på hvordan man kommer opp i tilstrekkelig høyde til å komme over Meråkerbanen, og hvordan man forholder seg til høgspenninglinjen som går gjennom området. Regulering av

## **Trondheim kommune**

turveitraséen over lagertomta mot vest er lik i begge alternativer.

Fra Thron Nergaards veg til Goman-bakeriet utformes tverrforbindelsen som sykkelvei med fortau. Det er lagt inn 3,0 m bred sykkelvei og 2,5 m bredt fortau, med skrådd kantstein mellom. I tillegg kommer 0,5 m skulder på hver side, eventuelt rekkverk, grøft, og skråninger for skjæring og fylling.

Det er forutsatt at rampene opp til brua i stor grad bygges opp med fylling over terreng, slik at brulengden skal oppleves som kort. Sideterrenget gis en mest mulig naturlig arrondering, og beplantes. For å gi plass til framtidig dobbeltspor må det brukes mur mot sporområdet på Meråkerbanen.

### Alternativ A

I alternativ A fortsetter gang- og sykkelveien rett fram fra enden av Thron Nergaards veg, med en liten forskyvning for å markere at kjøreveien svinger inn til Dronning Maud. Fortauet i g/s-veien ligger direkte i fortsettelsen av fortauet i Thron Nergaards veg. Veien går nesten på terreng til ny undergang under Stavne-Leangenbanen. Det er forutsatt undergang med fri høyde 3,3 m, som gir en bunn i undergangen som er 1,3 m lavere enn terrenget utenfor. Høyden på 3,3 m er bestemt ut fra hensyn til brøytmateriell/vedlikeholdskjøretøy.

Mellom Stavne-Leangenbanen og Meråkerbanen er det lagt inn en sløyfe på veien for å kunne holde en stigning på bare 1:20, som er anbefalt som maks. stigning for anlegg med universell utforming. Man oppnår her 1:20, men må til gjengjeld akseptere forholdsvis krappe svinger i hver ende av sløyfen.

Sløyfen gir en del omvei også i dette alternativet, men mindre enn i alternativ B. Det er samtidig regulert inn en direkte trappeforbindelse fra undergangen og til brua over Meråkerbanen, som et alternativ til å følge veisløyfen, for å gi en mer direkte forbindelse for fotgjengere.

Fri høyde under brua skal være minimum 6,8 m over skinnetopp. Med planlagt konstruksjonshøyde for brua på ca. 1,0 m kommer den dermed opp i ca. 8 m høyde over jernbanesporet.

På nordsiden av brua går veien med jevnt fall 1:20 fram til kjøreflaten foran Goman-bakeriet. Som i den tidligere reguleringsplanen fra 2001 er traséen lagt på fylling over den nåværende snuplassen i området, slik at syklende og gående ikke skal sendes ned i en dump i terrenget. Snuplassen vil ikke lenger være nødvendig med det nye veisystemet som kommunedelplanen har lagt opp til, med gjennomkjøring nedenfor City Lade.

Høgspenledningene som nå går over dette området, er forutsatt lagt midlertidig i jordkabel dersom den ikke kan rives før arbeidene skal utføres. Det kan også være aktuelt å flytte en mast og løfte luftspennet for den korte perioden ledningen fortsatt skal brukes.

Den nokså lange fyllingen på nordsiden vil bli en ny, synlig terrengrygg i landskapet. Det har vært uttrykt bekymring for om den vil få en for kraftig landskapsvirkning på østsiden av Lilleby-eiendommen. Etter offentlig ettersyn er fyllingen trukket noe lenger tilbake, og erstattes der av en utvidet brukonstruksjon. Det legges likevel vekt på at gang- og sykkelveien skal ha best mulig kontakt med terrenget.

Etter offentlig ettersyn er hurtigsyklingstrasé langs nordsiden av Meråkerbanen tegnet inn som prinsippløsning, parallelt med turvei.

### Alternativ B

## **Trondheim kommune**

I alternativ B svinger gang- og sykkelveien inn over høgskolens parkeringsplass før den går under Stavne-Leangenbanen. Fra undergangen går den med stigning 1:14 på rampe opp til brua som går i en stor sving vestover over Meråkerbanen. Brua er lagt helt inntil lagerbygningen til Sættem. Fra brua går g/s-veien ned igjen med fall 1:12 så den kommer under den eksisterende høgspenlinjen, går flatt over til snuplassen og rundt den, og så opp en liten bakke til nivået foran Goman-bakeriet. Stigningsforholdene gjør at den nye forbindelsen i alternativ B ikke vil kunne brukes med manuell rullestol.

Svingen inn over høgskolens parkeringsplass er i dette alternativet nødvendig for å oppnå tilstrekkelig rampelengde til å komme opp på brua med stigning 1:14, uten å komme i konflikt med lagerbygningen til Sættem.

På grunn av at rampene er brattere enn i alternativ A blir det mindre omfang på de planlagte fyllingene. Dette gir mindre kostnader, og gir en mindre kraftig virkning i landskapet.

Løsningen kan bygges uten at det gjøres noe med høgspenlinjen.

Det er en ulempe ved løsningen at brukerne av veien må ned i en dump i terrenget ved snuplassen, når de ellers går og sykler på et høyere nivå.

Løsningen gir flere muligheter for en eventuell kjøreadkomst til østre del av smelteverkstomta, enn det alternativ A gir.

En svakhet ved alternativet er at det har en nokså lang og kronglete linjeføring med maks. stigning/fall i kombinasjon med stadige retningsendringer. Dette gjør at traséen kan oppleves ulogisk for syklistene og fotgjengere.

### Særlige forhold:

#### Thron Nergaards veg

Thron Nergaards veg er atkomstvei til Dronning Mauds Minne Høgskole, og til flere private boliger. Dronning Mauds Minne barnehage har sin atkomst fra Thron Nergaards veg. Parkering tilknyttet barnehagen foregår på areal rett nord for barnehagen. I samme område hentes og bringes barna.

Veien er i dag grusvei uten fortau. Bredden på veien er ca. 6 meter. Langs veien er det på høgskolens side allé-planting med hovedsakelig bjørketrær.

I planforslaget var det ved offentlig ettersyn regulert inn fortau med bredde 2,5 m, og kjørebane på 4,0 m. Dette innebærer at det ble en ganske lang strekning der biler ikke kunne møtes annet enn ved utvidelser av veien ved private innkjørsler. Til gjengjeld ville det bli naturlig å holde svært lav fart. Etter merknader ved offentlig ettersyn er veibanen utvidet til 4,5 m slik at biler kan møtes, mens fortauet er redusert til 2,0 m. Det er lagt inn en innsnevring av veibanen for å dempe hastigheten. Det er forutsatt at den samlede utvidelsen av veien med 0,5 m skal tas på høgskolens side.

#### Høgskolens parkeringsplass

Gang- og sykkelveien går over Dronning Mauds Minne Høgskoles parkeringsplass i enden av Thron Nergaards veg. (Høgskolen har i tillegg et tilsvarende parkeringsareal rett bak

## **Trondheim kommune**

hovedbygningen). I alternativ A tar veien noe areal i kanten av plassen (medfører ca. 20 bilplasser mindre), i alternativ B legger den beslag på et større areal (ca. 40 bilplasser).

Høgskolen har meldt at de trenger minimum det parkeringsarealet de har i dag, og viser til at skolen har hatt en kraftig vekst. Det er i dag godt over 100 ansatte og 1000 studenter. De har i tillegg en omfattende kursvirksomhet med kurs som går over flere dager.

I kommunedelplanen er parkeringsplassen vist som en del av det bevaringsverdige parkarealet rundt høgskolen.

### Grense ved parkeringsplassen

I den opprinnelige reguleringsplanen for området ved Thrond Nergaards veg, som lå til grunn for byggingen av boligene langs veien omkring 1950, var veien regulert inn fram til Stavne-Leangenbanen.

Eiendomsgrenser langs veien gikk til midt i vei. Det siste stykket av veien forbi Thrond Nergaards veg 6 er aldri blitt opparbeidet, og boligen har etter hvert tatt i bruk hele veibredden som eget uteareal, også inn på høgskolens side. I reguleringsforslaget er grensen for grøntareal ved gang- og sykkelveien lagt i eiendomsgrensen, og det er en forutsetning at området ryddes og parkbehandles, slik at det blir åpen sikt mot Ladesiden og undergangen under Stavne-Leangenbanen.

### Framtidig dobbeltspor

Foreløpig plan for dobbeltspor Trondheim S – Leangen er utarbeidet av Asplan Viak for Jernbaneverket i 2006. Det er forutsatt at nytt spor skal legges på sørsiden av det eksisterende, og tilpasses mulig midtplattform på ny Leangen stasjon lenger øst. Lagerbygget til Sættem Transport er forutsatt revet. Det er foreløpig usikkert når det blir aktuelt å bygge dobbeltspor, men det må settes av tilstrekkelig plass til det.

### Ladebekken

Ladebekken ble lagt i kulvert på 1950- og 60-tallet, og kulverten ble dekket over med søppelfylling ovenfor Lilleby-området. Kulverten fungerer nå som kloakkledning fra et stort område, og går videre til Ladehammeren renseanlegg.

Sektor Eiendom AS, som eier Haakon VII's gt. 25 lenger øst, ønsker omlegging av kulverten for å kunne utnytte sin tomt bedre, og har fått utarbeidet forprosjekt for en mulig omlegging ved sin eiendom og en naboeiendom (Rishaug). En slik omlegging kan tenkes forlenget videre langs jernbanelinjen, til Lillebyområdet. Dette skal nå utredes, i regi av Trondheim kommune og Sektor Eiendom. Den nye kulverten vil i tilfelle følge den planlagte turveien på nordsiden av jernbanelinjen, og må krysse under den planlagte tverrforbindelsen.

### Atkomst til Lilleby-planen, østre del

Det er under arbeid en ny områdeplan for Lilleby-området, som blant annet omfatter smelteverkstomta. Det er foreløpig usikkert hvilke løsninger som vil bli foreslått i denne planen. Det kan bli behov for en kjøreatkomst til deler av området fra østsiden, i området der tverrforbindelsen er planlagt. I alternativ A for tverrforbindelsen er det forutsatt at en slik atkomst føres ned vest for gang- og sykkelveien. I alternativ B kan atkomsten tas fra den nåværende snuplassen.

### Turvei på sørsiden av jernbanen

I kommunedelplanen for Lade-Leangen-Rotvoll er det planlagt en ny, gjennomgående turvei på sørsiden av jernbanen, fra Leangen Allé til Lademoen kirkegård. Turveien er et viktig trekk i grønstrukturen i

## Trondheim kommune

kommunedelplanen. I planen krysser den Stavne-Leangenbanen sammen med den planlagte tverrforbindelsen, og fortsetter over Sættem's lagertomt.

Når det bygges en undergang under Stavne-Leangenbanen, åpner det for gangtrafikk over lagertomta. Det er derfor nødvendig å sikre myke trafikanter over denne tomta hvor det er trafikk av tunge kjøretøyer og håndtering av stålkonteinere. Turveien over tomta er tegnet inn i samsvar med kommunedelplanen, og det er regulert inn en felles atkomst til Sættem's eiendom og det eldre bolighuset. Planlagt nytt boligbygg på Thoning Owesens gt. 6 skal på grunn av turveien ha atkomst på den andre siden av eiendommen.

Lagerbygget er opprinnelig bygd som papirlager for Adresseavisen omkring 1950, for avisepapir som kom med jernbane. Sættem Transport har leid eiendommen fra 1992, og kjøpte den fra Adresseavisen i 2006. Eiendommen brukes som utendørs lager for utleiekonteinere og mobile toaletter, mens lagerbygget leies ut videre til andre virksomheter. Virksomheten passer ikke godt inn i enden av en boliggate, men har selv nytte av å ligge nær Midtbyen, der mye av virksomheten deres med kranbiler foregår. Reguleringsforslaget vil medføre tap av utendørs lagerplass, og trangere manøvreringsplass foran bygningen.

### Turvei på nordsiden av jernbanen

I kommunedelplanen er det også lagt inn turvei på nordsiden av jernbanen, på en kortere strekning fra Bromstadvegens forlengelse til Lilleby smelteverk. Dette har vært tenkt som en del av framtidig utbygging i næringsområdet. Dersom det nå blir gjennomført en omlegging av Ladebekken kulvert langs den samme traséen, kan turveien bli realisert raskere ved at den legges oppå kulverten.

I områdeplanen som nå utarbeides for Lilleby, er det aktuelt å forlenge turveien videre over smelteverkstomta. Det diskuteres samtidig en trasé for hurtigsykling langs nordsiden av jernbanen. I planforslaget er dette lagt inn som en prinsippløsning.

### **Universell utforming, stigningsforhold**

Tverrforbindelsen Dalen-Lade skal være en hovedforbindelse for gang- og sykkeltrafikk mellom to bydeler. Det må derfor legges vekt på å følge anbefalinger for universell utforming, slik at forbindelsen kan brukes av alle.

Vegdirektoratet har gitt ut "Veileder i universell utforming" for anlegg i veisystemet (høringsutgave desember 2008). Den redegjør på en realistisk måte både for forutsetninger for å utforme krav, og gir anbefalinger. Anbefaling for bruk av manuell rullestol er at 1:12 kan brukes på strekninger inntil 3 m lengde, ellers 1:20.

### **Andre alternativer**

Under arbeidet med planen har det vært vurdert en rekke alternative løsninger. I det følgende nevnes de viktigste (se illustrasjon i vedlegg):

#### C: Opprinnelig løsning fra 2001

I gjeldende reguleringsplan fra 2001 (planen for godsterminal på Leangen) er det forutsatt høy bru som går over både Stavne-Leangenbanen og Meråkerbanen. Dette var kombinert med senkning av sporene, og høye støyvoller på hver side. Med dagens situasjon vil en slik bru få for stor høyde over terrenget, slik at det blir vanskelig å komme ned igjen på begge sider.



## Trondheim kommune

### D: Følge Thoning Owesens gt. under Stavne-Leangenbanen

Gang- og sykkeltraseen kan følge Thoning Owesens gate vestover under Stavne-Leangenbanen, og så dreie nordover og over Meråkerbanen. Thoning Owesens gate har god bredde til både fortau og veibane. Ulempen er at det vil være en omvei. Dessuten starter man lavere nede i terrenget når man skal opp til bru over Meråkerbanen. Det vil være vanskelig å oppnå mindre stigning enn 1:12. Det vil være nødvendig å innløse eiendommen 7/31 (Sættem), noe som vil medføre en betydelig kostnad. I dette alternativet må man fortsatt ha en ny undergang under Stavne-Leangenbanen, for å få fram turveiforbindelsen.

### E: Gjennom nye Lilleby

Lund Hagem Arkitekter har foreslått at g/s-veien følger Thoning Owesens gate helt ned til nåværende undergang under Meråkerbanen, for så enten å gå østover igjen langs jernbanen, eller integreres i planen for nye Lilleby med passasje opp til inngangsområdet for City Lade. Det må i tilfelle bygges ny og dypere undergang under Meråkerbanen, og en egen undergang under Stavne-Leangenbanen for turveiforbindelsen. Fordi undergangen må senkes mye i terrenget kan det bli vanskelig å oppnå universell utforming på sørsiden av Meråkerbanen, mens gang- og sykkelvei langs nordsiden av banen vil gå nokså flat. Den største innvendingen mot alternativet er at det vil oppleves som en omvei hvis man bruker traséen tilbake langs jernbanen, mens en trasé tvers over smelteverkstomta først kan realiseres om en del år. Kostnaden antas å bli lavere enn i alternativene A og B.

### F: Gjennom parken

Det er tegnet ut et alternativ der g/s-veien går gjennom parken, for å se om det ville gi en enklere og mer selvfølgeleg trasé for veien. Man kunne da også unngå problemer med bredden i Thron Nergaards veg. Med tilpasning til tregrupper i parken og stigningsforhold ved jernbanen ble resultatet likevel ikke så enkelt som det var ønskelig, samtidig som en bred asfaltert vei gjennom den verneverdige parken ville være et betydelig inngrep. Alternativet er derfor ikke drøftet videre.

Sammenlikning av lengde fra krysset Thoning Owesens gate / Thron Nergaards veg og til Gomanbakeriet, og maksimalt stigningsforhold i undersøkte alternativer:

Alternativ:	Lengde:	Stigningsforhold:
Alternativ A	480 m	1:20
Alternativ B	500 m	1:14 / 1:12
Alt. C (høy bru over begge jernbanelinjer)	500 m	1:15
Alt. D (følge Thoning Owesens gate)	580 m	1:12
Alt. E (gjennom nye Lilleby)	Min. 720 m	Usikkert
Alt. F (gjennom parken)	480 m	1:20

## Finansiering

Kostnaden med å bygge tverrforbindelsen er foreløpig anslått til ca. 20 millioner kroner i alternativ B. Alternativ A vil være noe dyrere, i størrelsesorden 3-4 mill. kroner. Beregningen har mange usikre punkter. Antatt merkostnad for alt. A knytter seg hovedsakelig til større fyllinger og legging av høgspenlinje i kabel.

Det meste av finansieringen er tilskudd fra grunneiere i området, bl.a. Trondos, til utbedring av trafikkforhold. Dette har vært en betingelse ved tidligere utbygginger i området. Resten av finansieringen kommer fra Miljøpakken for transport.

## **Trondheim kommune**

### **Planlagt gjennomføring**

Det er planlagt gjennomføring av arbeidene i løpet av 2011.

### **Geotekniske forhold**

Grunnforholdene i planområdet er gjennomgått i notat av 17.09.2008 fra NGI. Sør for krysset Thoning Owesens gate / Thron Nergaards veg består løsmassene generelt av relativt fast leire med mektighet ca. 10 meter over berg nærmest krysset. Videre nordover mot jernbanen ser det ut til at det er bløt til middels fast leire og økende mektighet opp mot ca. 20 meter ved Stavne-Leangenbanen. I området ved banen er leira tidligere beskrevet som tildels kvikk. Det er benyttet motfyllinger for stabilisering av Stavne-Leangenbanen.

Nord for jernbanen viser tidligere undersøkelser også bløt til middels fast leire med relativt stor mektighet. Dybde til fjell er ikke angitt. I området er det også forurensete masser og avfallsmasser.

NGI konkluderte med at brukonstruksjoner i utgangspunktet må påregnes fundamentert på peler til fjell. Fyllinger må vurderes spesielt. Foreliggende opplysninger om grunnforhold (2008) vurderes ikke å være dekkende for prosjektering av tiltak i området. Det må derfor forutsettes utført supplerende grunnundersøkelser som grunnlag for byggeprosjekt.

Reinertsen Engeneering AS påpeker i forprosjekt til bru (alternativ B) (2008) at fylling fram mot bru bør utføres med lette masser for å unngå setninger i jernbaneområdet.

Det er foretatt nye grunnboringer og miljøprøver sommeren 2010, og resultater av analysene foreligger nå etter offentlig ettersyn. Det viser seg at grunnforholdene er bedre enn ventet. Det er ikke funnet indikasjoner på kvikk leire, og fyllmassene i bekkedalen ser ikke ut til å være avfall i denne traseen.

### **Risiko og sårbarhet**

Risiko for uønskete hendelser er ved denne planen først og fremst knyttet til grunnforhold, trafikkforhold, og personlig sikkerhet mot overfall.

Persontrafikk i nærheten av jernbanelinjer innebærer faremomenter. I dag ligger jernbanelinjene til dels helt åpne uten inngjerding, og kryssing til fots har vært et problem. Ved bygging av tverrforbindelsen skal sikring av området, utforming av brurekkverk o.l. utføres i samsvar med Jernbaneverkets normer. Sikkerheten skal da være tilstrekkelig.

Det er vanskelige grunnforhold i området, med til dels bløt leire, høy grunnvannstand, forurensete masser og eksisterende jernbane som stabiliteten må ivaretas for. Forutsetninger gitt i geoteknisk rapport må derfor følges opp i videre prosjektering.

Tverrforbindelsen vil føre til økt trafikk av fotgjengere og syklister i Thron Nergaards veg. Med bygging av fortau vil sikkerheten til fotgjengere bli bedre enn i dag. Biler og syklister må holde samme lave fart, og utkjøring fra barnehagens parkering vil bli mer synlig for syklister. I alt antas risikoen å bli mindre enn i dag.

Gang- og sykkelveien vil gå gjennom et litt "øde" område, med lite sosial overvåking langs traséen. Det er derfor viktig å utforme anlegget slik at det blir minst mulig fare for kriminalitet, og at det heller ikke føles utrygt. Det er viktig at veien mest mulig har kontakt med terrenget og at det ikke blir for lang strekning på

## Trondheim kommune

bru, at det er god oversikt langs traséen, og at det på sideterrenget brukes åpne treplantninger og ikke buskas. Riktig lyssetting vil også være svært viktig.

**Samråds- og medvirkningsprosess, innspill og merknader til planforslaget før offentlig ettersyn**  
Igangsetting av reguleringsarbeidet ble varslet i august 2007. Samrådsmøte med de fleste av de berørte grunneierne (også beboere langs Thrond Nergaards veg) ble holdt 07.09.07. Underveis i arbeidet har det også vært kontakt med forskjellige parter.

Innspillene som er kommet er tatt med i arbeidet med løsninger, og er vurdert under de enkelte punktene i beskrivelsen av planforslaget.

### Oppsummering av innkomne uttalelser etter offentlig ettersyn

Planforslaget, med alternativene **A** og **B**, var på høring og lå ute til offentlig ettersyn etter delegert vedtak i perioden 09.09.-21.10.2010. Det kom inn 16 uttalelser til forslaget.

Av innsigelsesmyndighetene setter fylkeskommunen, Jernbaneverket og NVE vilkår for egengodkjenning.

#### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 13.10.2010:

Fylkesmannen har ingen merknader, annet enn at det er svært positivt at det skal etableres en gang- og sykkelvei for å forbinde bydelene Lade og Dalen. Dette er viktig satsing i et miljø- og klimaperspektiv.

#### Sør-Trøndelag fylkeskommune, 21.10.2010:

Sør-Trøndelag fylkeskommune viser til § 1-1 i plan- og bygningsloven, som understreker betydningen av universell utforming: ”Prinsippet om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.”

Rådet for likestilling av funksjonshemmede i Sør-Trøndelag er Sør-Trøndelag fylkeskommunes politiske råd når det gjelder universell utforming. Rådet uttalte seg i møte 21.10.2010 om saken:

”Råd for likestilling av funksjonshemmede i Sør-Trøndelag velger modellen som ivaretar universell utforming, modell A. Rådet mener Sør-Trøndelag fylkeskommune skal bruke sin innsigelsesrett.”

*Ut fra dette vil Sør-Trøndelag fylkeskommune sette som vilkår for egengodkjenning at alt A velges, selv om det kan bli mer synlig i landskapet. Dette alternativet gir også best stigningsforhold for sykklister og en mer direkte gangrute via trapp. Dette innebærer innsigelse til alt B hvis denne velges.*

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området, og det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike.

#### *Rådmannens kommentar:*

Rådmannen anbefaler at alternativ A velges, med enkelte mindre endringer som ikke går på bekostning av universell utforming.

#### Norges vassdrags- og energidirektorat, 26.10.2010:

NVE viser til NGI's tekniske notat av 17.09.08, der NGI gir en rekke råd i tilknytning til prosjektet og grunnforholdene, og blant annet omtaler at aktuell trasé ligger ”i et område med vanskelige grunnforhold (bløt og til dels sensitiv/kvikk leire)”. På denne bakgrunn savner NVE en dokumentasjon på at den områdemessige sikkerheten mot skred er tilstrekkelig, og at tiltaket ikke vil øke skredfaren for

## Trondheim kommune

omkringliggende areal. Inntil det foreligger en slik dokumentasjon, har NVE innsigelse mot reguleringsplanforslaget.

### *Rådmannens kommentar:*

På bakgrunn av innsigelsen har NVE fått oversendt ytterligere dokumentasjon, og i kontakt mellom NVE, NGI og Trondheim kommune er det avklart at det etter de siste grunnundersøkelsene som ble foretatt i høst ikke ansees nødvendig med videre utredning. Grunnundersøkelsene i høst indikerte ikke forekomst av kvikk leire i området. NGI har konkludert med at tiltaket ikke ligger i et område som krever full utredning av områdestabilitet. På grunnlag av ny informasjon har NVE i brev av 29.10.2010 trukket sin innsigelse.

### Jernbaneverket, 22.10.2010:

Jernbaneverket (JBV) har en omfattende uttalelse, hvor det tas opp en rekke punkter om detaljutforming i plan og bestemmelser. Noen av disse punktene er satt som vilkår for egengodkjenning. Ingen av punktene innebærer vesentlige endringer i planen.

### *Rådmannens kommentar:*

Forslagene til endringer er innarbeidet i plankartet og bestemmelsene for alternativ A.

Det forutsettes et nært samarbeid med Jernbaneverket også i det videre arbeidet med byggesaken.

### Statens vegvesen, 20.10.2010:

Statens vegvesen mener at anbefalingene for universell utforming bør følges, slik at stigningsforholdene på tverrforbindelsen blir tilnærmet 1:20. De mener derfor at en skal ta utgangspunkt i alternativ A, men ønsker litt slakere svinger og bedre sikt i undergangen.

Det er kun alternativ A som tilfredsstillende en stigning på 1:20, men løsningen har relativt krappe svinger og delvis dårlig sikt. Statens vegvesen har diskutert alternativene og mener det må være mulig å redusere de krappe svingene ved å skråstille både undergangen under Stavne-Leangenbanen og brua over Meråkerbanen for å oppnå bedre kurvatur, og la gang- og sykkelvegen svinge inn over høgskolens parkeringsplass som i alternativ B.

Gang- og sykkelvegen vil gå gjennom et øde område med lite boliger og trafikk. Dette kan føles utrygt spesielt på kveldstid. Det er viktig at en lager et anlegg som virker tiltalende å bruke og at en har riktig belysning.

I planforslaget er det regulert 2,5 m fortau og 4 m kjørebane i Thron Nergaards veg. Dette innebærer at det er en relativt lang strekning der biler ikke kan møtes og hvor det følgelig blir konfliktfylte trafikksituasjoner på grunn av smal veg. Det kan bli en konflikt både med private innkjørsler og fare for at enkelte svinger seg inn på fortauet for å greie å passere møtende biler. Det er viktig at fortauet blir utformet med minimum 12 cm høy kantstein slik at bilistene ikke velger å kjøre seg inn på fortauet. Vegvesenet forutsetter at det skal legges fast dekke i Thron Nergaards veg.

Supersykeltrasé er under planlegging gjennom Miljøpakken og det er gitt signaler om at traseen vil gå langs Meråkerbanen. Vegvesenet mener at disse sykkelforbindelsene må sees i sammenheng.

### *Rådmannens kommentar:*

En utretting av kurvene er utredet, men viste seg lite hensiktsmessig, da hastigheten til syklist vil øke betydelig. Tre krappe kurver med noenlunde lik horisontalkurvatur (radius ca. 10 m) sørger for at syklist på vei ned fra brua mot undergangen må holde lav hastighet. Den lave hastigheten gjør at vi her kan stille

## Trondheim kommune

mindre strenge krav til sikt enn vegnormalenes krav om 40 m sikt. Med regulert kurvatur anses det som usannsynlig at syklister greier å holde høyere hastigheter enn ca. 15-20 km/t i kurvene, slik at 20 m sikt gir tilstrekkelig sikkerhet når stigning og kurvatur er hensyntatt.

Forslaget til ny utforming i Thron Nergaards veg er endret til 2,0 m fortau og 4,5 m kjørebane, slik at biler kan møtes.

Supersykeltrasé blir antakelig lagt på nordsiden av Meråkerbanen. Det bør da være atskilt sykkeltrasé og turvei, dette er vist som prinsipp-løsning i planforslaget.

### Barnas representant.

Barnas representant mener det primære i planarbeidet må være å tilstrebe løsninger som ivaretar sikkerheten for myke trafikanter og legge til rette for en tverrforbindelse som oppleves som trygg og hensiktsmessig.

Planforslaget medfører at tilgjengeligheten til idrettsanlegget på Lade, som er betydelig i bruk av barn og unge, vil bli vesentlig bedre.

I forhold til de ulike alternative forslag som foreligger, mener Barnas representant at alternativ A er å foretrekke, som vektlegger universell utforming og dermed vil oppleves som mer brukervennlig enn øvrige forslag.

### Syklistenes Landsforening (SLF) i Trondheim, 21.10.2010:

Syklistenes Landsforening har levert en grundig uttalelse, med mange forslag til planen og den videre detaljprosjekteringen av tverrforbindelsen. SLF er meget positiv til hovedlinjene i reguleringsplanen, men mener planen kan forbedres. De viktigste punktene nevnes i det følgende:

En mer direkte atkomst sørfra mellom Dalenkrysset og den nye undergangen under Stavnebanen er mulig, og vil gjøre forbindelsen tydeligere. Reetablering av den historiske atkomsten til Dronning Mauds Minne i sør fra Innherredsvegen kan gi kvaliteter som i dag er fraværende. SLF foreslår at atkomst sørfra, samt løsningene for gang- og sykkeltrafikk i Dalenkrysset, blir gjenstand for en separat planleggingsprosess, mens atkomsten til tverrforbindelsen i første omgang legges gjennom Thron Nergaards veg.

Utformingen av undergangen må gjøres slik at det blir best mulig sikt, også for syklister som kommer østfra på turveien. Det kan ellers bli et trafikkfarlig kryss. Vegger som skrår, slik at synsbredden er størst øverst, gir bedre sikt. En rektangulær "betongkasse" vil være en meget dårlig løsning.

Høydeforskjellen på 5 meter mellom undergangen og overgangen utgjør den største utfordringen i reguleringsplanen. Man bør finne fram til konstruksjoner som bygger minst mulig i høyden, mindre enn det som er regnet med i planen. SLF mener at en fri høyde på ca. 2,3 m i undergangen bør være tilstrekkelig (planlagt 3,3 m). Vedlikeholdsutstyret må tilpasses anleggene, og ikke omvendt.

Når det gjelder estetisk utforming av brua, anbefaler de at en slank og elegant konstruksjon velges framfor en betongbru med store massefyllinger og oppmuring.

De mener at hensynet til universell utforming ikke bør tillegges vekt, da det finnes alternative krysningspunkter i nærheten.

## **Trondheim kommune**

Reguleringsplanen må ta hensyn til en framtidig hovedsykkelvei nord for og parallelt med Meråkerbanen.

## Trondheim kommune

### *Rådmannens kommentar:*

Synspunktene tas med i det videre arbeidet med detaljplanlegging av tverrforbindelsen.

Det er dessverre ikke riktig at det finnes alternative veier med universell utforming i nærheten, for eksempel i retning City Lade. Den gamle undergangen ved smelteverket fører til brattere veier. Hensikten med universell utforming er at alle skal kunne bruke samme trasé, altså ikke "egen inngang for rullestolbrukere". Når det skal lages en ny hovedforbindelse for gang- og sykkeltrafikk mellom to bydeler, mener rådmannen at det må legges vekt på universell utforming.

### Dronning Mauds Minne Høgskole, 26.10.2010:

Høgskolen er i kraftig vekst. Derfor er det viktig for høgskolen at minst mulig av deres areal blir benyttet i forbindelse med tverrforbindelsen. I oktober 2010 var det over 1100 studenter ved skolen, over 100 mer enn på samme tid i fjor. På en ordinær skoledag er det over 200 biler som parkerer på høgskolens parkeringsplasser. Kapasiteten er da helt sprengt, og ugunstig parkering kan bli foretatt utenfor høgskolens område. De ser derfor utfordringer dersom store deler av den ene parkeringsplassen blir benyttet til tverrforbindelsen.

Høgskolen har behov for flere lokaler for studenter og ansatte. Et nybygg vil trolig også gå på bekostning av parkeringsplasser.

Høgskolen ønsker derfor alternativ A, som vil gjøre minst inngrep på parkeringsplassen. De hadde også gjerne sett at gang- og sykkelveien ble trukket ytterligere mot vest, slik at det ble en ren forlengelse av Thron Nergaards veg.

De er bekymret for økning av trafikken langs Thron Nergaards veg. Det oppleves ofte farlige situasjoner i tilknytning til mye trafikk på morgen og ettermiddag. Innsnevring av veien ved bygging av fortau kan fort skape uheldige situasjoner.

For DMMH hadde alternativ D vært den beste løsningen. Problemene med ytterligere økning av trafikken i den smale Thron Nergaards veg ville da blitt unngått, og arealet til høgskolen hadde ikke blitt berørt.

### *Rådmannens kommentar:*

Det er et overordnet mål for kommunen å redusere bilbruken i byen, og en begrensning av parkeringsmulighetene ved studiestedene kan i den sammenhengen være positivt. Høgskolen ligger nær gode bussforbindelser, og med den nye tverrforbindelsen vil det bli bedre atkomst også fra Ladesiden. Rådmannen ser imidlertid at det kan bli uheldig parkering i nærområdet.

Alternativ D medfører for bratt stigning opp til bruløsning over Meråkerbanen.

Rådmannen anbefaler alternativ A, med enkelte endringer blant annet i Thron Nergaards veg (se nedenfor).

### Borettslaget Jibo, 20.10.2010:

Borettslaget Jibo omfatter de to sørligste av boligbyggene langs Thron Nergaards veg.

De er bekymret for hvordan trafikksituasjonen i Thron Nergaards veg vil bli om planforslaget som er lagt ut til offentlig ettersyn blir vedtatt. Planbeskrivelsen slik de ser det tar svært lett på temaet, og problemet ser ikke ut til å være løst i planforslagene. En 4 meter bred kjørevei som en blindvei med få boliger er akseptabelt, men som hovedatkomst til en skole med 100 ansatte og 1000 elever vil dette skape trafikale problemer. Trærne langs østsiden av veien skal bevares, men avsatt bredde til kjørevei og fortau i Thron Nergaards veg ser ikke ut til å hensynta dette.





## Trondheim kommune

Borettslaget ber om at planlagt vei ikke berører eksisterende hekk eller parkeringsplassene foran garasjene deres. De ber om at det tas inn bestemmelser om at arbeidene må gjennomføres svært skånsomt for hekk og trær. De etterlyser utredninger om støv og støy fra veien, og etterlyser ny varsling ved overgangen til ny plan- og bygningslov i 2009.

Borettslaget krever at manglende utredninger gjennomføres, bestemmelser oppdateres til også å hensynta eiendommer i Thrond Nergaards veg, og at deres hekk og parkeringsplasser beholdes som i dag.

### *Rådmannens kommentar:*

Både høgskolen og borettslaget har uttrykt bekymring for at kjøreveien med 4 m bredde kan bli for smal over for lang strekning. Planforslaget er nå endret til 4,5 m bred vei og 2,0 m bredt fortau, slik at biler kan møtes uten å svinge inn på private avkjørslser. For å dempe hastigheten er det lagt inn en innsnevring midt på strekningen.

Reguleringsbestemmelsene er også supplert for å imøtekomme ønske fra borettslaget.

### Sættem Holding AS v/advokatfirma Tapper & Co, 21.10.2010:

Advokatfirma Tapper & Co. har levert merknad på vegne av Sættem Holding AS, som eier lagerbygget på sørsiden av Meråkerbanen. I merknaden redegjøres det for virksomheten Sættem Transport AS og andre leietakere har på eiendommen, og de ulempene gjennomføring av reguleringsplanen vil ha for driften av virksomheten.

Tapper peker på at Sættems eiendom og næringsvirksomhet blir berørt i betydelig grad av den planlagte turveien over eiendommen, ikke minst fordi turveien skal gå på fylling opp mot tverrforbindelsen, og dermed beslaglegger mer areal. Sættem mister areal som nå brukes til utendørs lagring av containere, og det blir vanskeligere forhold for manøvrering av tunge kjøretøyer.

Pr. i dag har 8 bedrifter sin næringsvirksomhet knyttet til eiendommen, først og fremst gjennom leie av lagerplass. Sættem Transport har kontor på stedet. Bedriften bruker utearealet til containerlagring og lagring av mobile toaletter.

Sættem Transport eier ca. 250 lagercontainere. Disse utleies dels til anleggs- og byggeplasser, dels til oppbevaringsformål på eiendommen i Thoning Owesens gate. Firmaet eier også 25 utleietoaletter som primært leies ut til entreprenører for bruk på anleggs- og byggeplasser. Utleietoalettene kjøres ut til kundene og tas jevnlig inn til Thoning Owesens gt. for tømning av Trondheim kommunes septikbil.

Sættem Transport disponerer 4 store kranbiler for transport av lagercontainere. Disse krever stor plass både under av- og pålessing av containere på eiendommen og ved manøvrering med tilhenger. Behovet for tilstrekkelig "ledig" areal for manøvrering er derfor stort. Tapet av lagringsplass og nødvendig plass for manøvrering vil representere et betydelig inntektsbortfall for Sættem.

Sættem er sterkt bekymret over de trafikale forholdene som følger av planforslaget. Det vil uvilkaarlig oppstå konflikt mellom turveien på den ene side og trafikken til eiendommen og utførelse av tunge løfteoperasjoner på utearealet. Sættem mener at turveien under enhver omstendighet må anlegges utenom deres eiendom.

Sættem vil anføre at konsekvensene av alternativ A og alternativ B er så vidt omfattende for dem at en

## Trondheim kommune

innløsning av eiendommen fremstår som en nærliggende konsekvens.

Sættem anmoder om at det uavhengig av de diskuterte alternativene for tverrforbindelsen vurderes å legge turveien utenom Sættem's eiendom. Ved å la turveien følge sørsiden av Stavne-Leangenbanen helt fram til Thoning Owesens gate, for deretter å krysse under banen i eksisterende undergang, kan konfliktsituasjonen i forhold til Sættem's eiendom unngås, også om alternativ A eller B for tverrforbindelsen skulle bli valgt.

### *Rådmannens kommentar:*

Hensikten med planforslaget er å gjennomføre tiltak som er planlagt i kommunedelplanen for Lade-Leangen-Rotvoll. Tverrforbindelsen og turveien er viktige ledd i gang- og sykkelveinettet i kommunedelplanen, som ble vedtatt av bystyret 28.04.2005. Dette var altså gjeldende plan for området da Sættem kjøpte eiendommen fra Adresseavisen i 2006, etter å ha leid eiendommen siden 1992.

Gjennomføring av planen medfører ulempe for virksomheten ved at arealet blir redusert. Den alternative traseen som Sættem foreslår, vil imidlertid gå over flere boligeiendommer, til betydelig ulempe for disse. Også i forhold til tverrforbindelsen bør turveien i dette området ligge mellom jernbanelinjene. Spørsmålet om kompensasjon behandles når det skal gjennomføres grunnnerverv.

### Trondheim Shoddy AS, 20.10.2010:

Deres eiendom Haakon VII's gt 11C vil få innskrenket atkomst gjennom alternativ A.

For leietaker Franzefoss Gjenvinning og for framtidig bruk ser de det som positivt at rundkjøringen bevares. De ønsker derfor alternativ B.

### Rosmo Eiendom AS, 20.10.2010:

Eiendommene Haakon VII's gt 13B, 13C og 17B er utleid til flere leietakere på langsiktige avtaler. Rosmo protesterer kraftig mot at rundkjøringen blir regulert bort i alternativ A. Deres leietakere har betydelig storbil/vogntog-trafikk til og fra området, og er avhengige av rundkjøringen som sнопlass. Gaten for øvrig er utformet slik at det vanskeliggjør forsvarlig snuing av vogntog på andre måter enn å bruke eksisterende rundkjøring.

Rosmo ber også om at totalkostnaden holdes så lav som mulig, og oppfordrer til at det vurderes på nytt om en løsning med bruk av eksisterende undergang ved Fesil/Lilleby kan benyttes.

### *Rådmannens kommentar:*

Se felles kommentar under Franzefoss nedenfor.

### Franzefoss Gjenvinning AS, 19.10.2010:

Franzefoss leier næringseiendom av Rosmo Eiendom AS, Trondheim Shoddy AS og Vakro AS (Fesiltomta). De driver sorteringsanlegg for næringsavfall på det leide arealet. Dette medfører transporter med små og store vogntog inn og ut av anlegget.

Alternativ A vil medføre at de mister muligheten til å bruke rundkjøringen som sнопlass for store vogntog. Naboer mister samme mulighet, og Franzefoss må regne med at deres anlegg i større grad vil bli brukt som sнопlass av andre. Rundkjøringen er mye brukt hver dag.

Både alternativ A og B medfører at de mister kjøretilgang til leid areal på Fesil AS. Arealet brukes til lagring av containere.

## Trondheim kommune

### *Rådmannens kommentar:*

En del av tungtransporten bruker nå snuplassen som parkeringsplass for tilhenger under arbeidet med lasting og lossing på eiendommene. Dette behovet må i utgangspunktet dekkes inne på eiendommene. Tungtransport og andre biler som kjører feil, må imidlertid ha en mulighet for å snu, så lenge den offentlige veien er en blindvei. Det skal senere opparbeides offentlig vei nedenfor City Lade og videre østover, i samsvar med kommunedelplanen for Lade, slik at dette ikke lenger blir en blindvei. Veiløsning for den nye utbyggingen på Fesil-tomta er ikke endelig fastlagt, og dette vil bli vurdert i sammenheng med behovet for en midlertidig løsning for snuplass.

### TrønderEnergi Nett AS, 28.09.2010:

TrønderEnergi presiserer at en eventuell omlegging av høgspenledning i kabel vil være avhengig av forskjellige forutsetninger for å kunne gjennomføres.

### *Rådmannens kommentar:*

Forholdet må ivaretas i detaljplanleggingen av tverrforbindelsen. På grunn av kostnadene med kabel bør det antakelig søkes en løsning med at luftspennet løftes til større høyde, for den begrensede tiden det fortsatt skal være i funksjon. Løsningen må utarbeides i samarbeid med TrønderEnergi Nett og Fesil.

### Lund Hagem Arkitekter AS, 21.10.2010:

Arkitektkontoret som arbeider med Lilleby-planen viser til sin tidligere merknad på vegne av Lilleby Eiendom AS. De presiserer at deres hovedpunkt har vært å unngå det massive terrenningrepet som kommunens forslag vil føre til, hvor den nye tverrforbindelsen vil danne en barriere på østsiden av Fesil-tomta.

De setter også spørsmålsteget ved valget av krysningspunkt, og mener at det med framtidig tyngdepunkt av boligbebyggelse i området vil være naturlig å ha krysningspunkt av jernbanen lenger vest. Deres forslag er å benytte dagens to underganger, den avstengte ved Dronning Mauds Minne og den andre ved smelteverket. Undergangen ved smelteverket vil kunne knyttes til et sammenhengende gangveinett gjennom nye Lilleby og videre nordover til de nye boligområdene vest for OBS.

For Lilleby Eiendom AS er det viktig å bemerke at den planlagte tverrforbindelsen i tillegg til å beslaglegge ca. 3 daa av Fesils eiendom, vil forringe kvaliteten på det tilstøtende utbyggingsområdet.

I lys av den pågående planlegging for transformasjon av bydelen, mener arkitektene at det vil være riktig å avklare utbyggingsplaner og arealbruk i området nærmere, før det gjøres endelig vedtak om tverrforbindelsen.

### *Rådmannens kommentar:*

Den planlagte tverrforbindelsen Dalen-Lade er resultat av en langvarig planprosess gjennom flere år, hvor forskjellige alternativer har vært grundig vurdert. En trasé gjennom smelteverkstomta er ikke et aktuelt alternativ til den løsningen som er valgt i kommunedelplanen og kommuneplanen, men gangveinettet i nye Lilleby kan bli et godt supplement når området en gang blir ferdig utbygd.

Avtalene om grunneiertilskudd til opparbeiding av tverrforbindelsen krever at arbeidet blir utført snarest mulig.

## **Trondheim kommune**

### Politiet, 13.09.2010:

Politiet har en rekke gode innspill til planforslaget, som bør tas med i det videre arbeidet.

Politiet påpeker at Thrond Nergaards veg vil få en begrenset bredde i forbindelse med bygging av ensidig fortau. Det vil i slike tilfeller være viktig at fortauet bygges med høy kantsteinavvisning slik at man unngår kjøring på fortau ved møting.

Krysningspunktet i enden av Thrond Nergaards veg, hvor gående og evt. syklende skal krysse veien, bør utformes med svært gode siktsoner og belysning. Spesielt sykklister vil kunne ha stor fart over krysningspunktet.

Fysisk utforming av anlegget vil ha stor betydning både for følt trygghet og faktisk trygghet på stedet, slik det er nevnt i planbeskrivelsen.

Utforming av anlegget og bruk av materialer vil også ha stor betydning for om det utøves skadeverk. Store ubrutte betongflater vil være svært utsatt for graffiti og tagging.

Politiet frykter at gang- og sykkelveien vil bli brukt av mopeder. Det vil være en betydelig besparelse for denne gruppen å kjøre på gang- og sykkelveien mellom bydelene. Omkjøringsrutene på stedet er betydelige, især før Bromstadvegen er bygget ferdig. Dette bør imidlertid ikke ha betydning for framdriften i prosjektet. Dersom mopedtrafikk blir et problem vil de ta initiativ til å finne bedre løsninger for denne kjøretøygruppen samt håndheve kjøring på gang- og sykkelvei.

### **Endringer i planforslaget etter offentlig ettersyn**

I Thrond Nergaards veg er oppdelingen mellom kjørevei og fortau endret fra 4,0 m + 2,5 m til 4,5 m + 2,0 m, med en innsnevring av kjøreveien til 3,5 m på en kort strekning. Biler skal da kunne møtes uten å vike inn på private avkjørsler.

Ungangen under Stavne-Leangenbanen er utvidet for å gi bedre sikt.

På den nye delen av tverrforbindelsen er skillet mellom sykkelbane og gangbane tatt ut av planen, slik at hvilken side fortauet skal ligge på kan fastsettes i detaljplanleggingen.

Fyllingene på nord- og sørsiden av Meråkerbanen er trukket litt tilbake, slik at en større lengde av veien går på bru.

På nordsiden av Meråkerbanen er det lagt inn en hurtigsyklingstrasé langs jernbanen. På sørsiden av Stavne-Leangenbanen er formåls grensen mellom jernbaneformål og grønnstruktur flyttet fra eksisterende gjerde og ut til eiendomsgrensen.

I reguleringsbestemmelsene er det gjort en rekke mindre endringer og presiseringer, for å imøtekomme merknader.

### **Konsekvenser av planforslaget**

#### Forholdet til eksisterende planer

Planen følger opp kommunedelplanen for Lade-Leangen-Rotvoll, og legger til rette for å gjennomføre viktige ledd i det planlagte gang- og sykkelveisystemet, turveiforbindelsene og grønnstrukturen i

## **Trondheim kommune**

kommunedelplanen.

## **Trondheim kommune**

### Trafikk

Det åpnes for mer direkte gang- og sykkeltrafikk fra områdene sør for Innherredsveien og over til Ladehalvøya. Det vil senere også komme en forbindelse lenger øst ved Bromstadvegens forlengelse, men forbindelsen Dalen-Lade gir en kryssing mer midt i området, og uavhengig av det øvrige veisystemet. Planen gir en trafikksikker forbindelse på egen trasé.

I Thron Nergaards veg blir det dårligere fremkommelighet for biltrafikk, mens det blir tryggere for myke trafikanter.

### Landskap og steds karakter

Den nye tverrforbindelsen vil bidra til å bryte ned den barrieren jernbanen er. Den vil også etablere et nytt grøntdrag tvers over Ladalen, og binde sammen grøntområdet på sørsiden av City Lade med parken omkring Dronning Mauds Minne, og med grøntområdet videre østover til den kommende utbyggingen i Leangen senterområde.

Fyllinger og brukonstruksjon som planforslaget medfører vil bli godt synlige landskapselementer. I alternativ A blir fyllingen på østsiden av smelteverkstomta en ny tydelig terrengrygg. I alternativ B, som også lå ute til offentlig ettersyn, var det selve brukonstruksjonen som ville bli mest synlig. Toppen av gang- og sykkelbrua vil være på høyde med taket på lagerbygningen til Sættem.

At forbindelsen blir godt synlig i terrenget kan være et positivt element, som fremhever satsingen på gang- og sykkeltrafikk.

### Høgskolens parkeringsplass

Høgskolen mister areal på parkeringsplassen, mest i alternativ B.

### Sættens lagertomt

Turveien over lagertomta fører til at Sættem mister en del av sin utendørs lagerplass, og får trangere manøvreringsplass foran bygningen.

### Thoning Owesens gt. 6

Turveien tar en smal stripe av Treco Eiendoms tomt. Dette kan kompenseres ved makeskifte.

### Høgspenledning

I alternativ A er det forutsatt at nåværende høgspenledning legges midlertidig i jordkabel, dersom ikke linjen kan rives før arbeidene starter. Et alternativ er å flytte en mast og løfte luftspennet. Forholdet avklares med TrønderEnergi og Fesil i forbindelse med byggeprosjektet.

### Barn og unges interesser

Bygging av tverrforbindelsen for gang- og sykkelvei vil være viktig for alle som skal ta seg fram i området uten bruk av bil. Barn og unge vil lettere kunne ferdes på egen hånd over et større område, på trafikksikre traséer. Tilgjengeligheten for barn og unge til Lade idrettsanlegg blir bedre.

### **Økonomiske konsekvenser for kommunen**

Tverrforbindelsen er forutsatt finansiert med grunneiertilskudd og midler fra Miljøpakken for transport, og skal dermed ikke medføre investeringskostnad for kommunen.

## **Trondheim kommune**

Turveien mot vest over lagertomta inngår i turveien fra Leangen senterområde til Lademoen kirkegård, som det er forutsatt skal finansieres med tilskudd fra den kommende utbyggingen av

## Trondheim kommune

Leangen senterområde. Biten over lagertomta må bygges samtidig med tverrforbindelsen for å sikre myke trafikanter.

Tverrforbindelsen vil medføre kostnader til drift og vedlikehold for kommunen.

### Rådmannens vurdering og anbefaling

Planforslaget er en videreføring av kommunedelplanen for Lade, Leangen og Rotvoll. Det er arbeidet mye med å finne en praktisk løsning for kryssing av de to jernbanelinjene, som både ivaretar ønsket om en rett og rask forbindelse og hensynet til gode stigningsforhold.

Planforslaget har vært lagt ut til offentlig ettersyn i to alternativer. Forslaget berører mange interesser, og det har kommet mange merknader og synspunkter. Noen av disse er imøtekommet ved endringer i planforslaget, andre har det vært vanskelig å forene med en god løsning av tverrforbindelsen. Sør-Trøndelag fylkeskommune har varslet innsigelse dersom forslaget alternativ B blir valgt, på grunnlag av hensynet til universell utforming.

I likhet med fylkeskommunen mener rådmannen at man ved en slik tverrforbindelse skal ivareta universell utforming.

Rådmannen anbefaler at planforslagets alternativ A, sist revidert 09.11.2010, vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 09.11.2010

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr  
byplansjef

### Vedlegg:

- Vedlegg 1: Reguleringskart, Alternativ A, datert 12.02.2010, sist endret 09.11.2010
- Vedlegg 2: Reguleringsbestemmelser, sist endret 02.11.2010
- Vedlegg 3: Plankart alternativ A ved offentlig ettersyn
- Vedlegg 4: Plankart alternativ B ved offentlig ettersyn
- Vedlegg 5: Oversiktskart
- Vedlegg 6: Oversiktsfoto
- Vedlegg 7: Illustrasjonsplan A, ved offentlig ettersyn
- Vedlegg 8: Illustrasjonsplan B, ved offentlig ettersyn
- Vedlegg 9: Alternativ C-F, prinsipp
- Vedlegg 10: Reg.plan 2001 / Eldre kart terreng
- Vedlegg 11: Skråfoto
- Vedlegg 12: Grønnstruktur og turveger
- Vedlegg 13: Aktsomhetskart
- Vedlegg 14: Større eiendommer
- Vedlegg 15: 3D-modell



## Trondheim kommune

Vedlegg 16: Perspektiv undergang  
**... Sett inn saksutredningen over denne linja**