

Saksframlegg

GRAMSKARET UTFARTSPARKERING
REGULERINGSPLAN MED BESTEMMELSER
SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 07/41747-22 (124289/09)

Saksbehandler: Ingunn Midtgård Høyvik

Forslag til vedtak:

Bystyret vedtar reguleringsplan for Gramskaret som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trondheim kommune datert 29.09.08, sist endret 01.07.09 med bestemmelser datert 01.07.09.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven 28-2.

Trondheim kommune

SAMMENDRAG

I tråd med handlingsprogram for turfriluftsliv, sti og løypeplan, vedtatt i bystyret 28.09.06, er det satt i gang en planprosess med sikte på å anlegge ny utfartsparkering på området hvor det tidligere sto et militært lager nederst i Gamle Bynesvei. Planforslaget legger til rette for omtrent 40 parkeringsplasser.

Rådmannen anbefaler at planen vedtas.

BAKGRUNN

Komplett planforslag ble innsendt 13.10.08, og plankartet ble godkjent 14.10.08. Forslaget er utarbeidet av Multiconsult, på vegne av Trondheim kommune, ved miljøenheten.

Planområdet omfatter del av eiendommen gnr. 423, bnr. 354, og er på 2,3 daa. Grunneier er Trondheim kommune. Området er i dag uregulert, og det er avsatt til LNF-formål i kommuneplanens arealdel. Eiendommen ligger innenfor markagrensa.

Markaplan for Trondheim ble vedtatt av bystyret 21.11.02. Her heter det:

”Langs Tømmerdalsvegen er det i dag ikke tilrettelagt for turparkering og vegen er skiltet med parkering forbudtskilt. Veggen er på enkelte steder utvidet/brøytet slik at om lag 100 biler kan parkeres langs veien. Da det er et mål både å redusere motorferdselen i marka og bruken av privat bil til og fra marka, bør mulighetene for parkering langs Tømmerdalsvegen etter hvert elimineres.”

I etterkant av dette er handlingsprogram for turfriluftsliv, sti og løypeplan vedtatt i bystyret 28.09.06. Her ble det vedtatt at det skal anlegges en ny utfartsparkering på området hvor det tidligere sto et militært lager nederst i Gamle Bynesvei.

Planområde, eksisterende forhold

Planområdet ligger ca. 60 meter innenfor markagrensa, langs Gamle Bynesvei, også kalt Tømmerdalsveien. Gamle Bynesvei er en grusvei som starter på toppen av Møllebakken og går innover marka forbi golfbanen på Sommersetra, Lavollen (serveringssted) og videre inn til Tømmerdalen. Veien går parallelt med Fjellseterveien. I markaplanen heter det at bilkjøringen langs Gamle Bynesvei skal reduseres, da den og Fjellseterveien stort sett dekker de samme utfartsområder.

Gamle Bynesvei er en viktig turvei både sommer og vinter. Det aktuelle planområdet ligger i nærheten av turstier som fører innover marka. Den nærmeste stien krysser Gamle Bynesvei ca. 20 meter lengre inn og går oppover mot Geitfjellet og Elsterparken på nordsiden og nedover mot golfbanen og Theisendammen på sørsiden. Det er ikke preparerte skiløyper i området i dag.

Planområdet er i dag hovedsaklig en åpen plass. Den ytterste delen mot Gamle Bynesvei blir i dag brukt til parkering. Det er plass for ca. 5-6 biler mellom veien og et gjerde som krysser plassen.

Det åpne området som tenkes benyttet til parkeringsplass, er i dag omkranset av forholdsvis tett blandingsskog både mot vest og sør. Mot øst grenser området til en privat atkomstvei. Denne veien går til boliger som ligger øst for et markert høydedrag.

Området er ikke avmerket som verdifullt i kommunens registreringer av biologisk mangfold, og tiltaket vil heller ikke komme i konflikt med viltinteressene i området. Det er heller ikke registrert

Trondheim kommune

automatisk fredede kulturminner innen området. Selv om kulturminneregisteret er noe mangelfullt, har Sør-Trøndelag fylkeskommune vurdert at det er liten risiko for at planen kommer i konflikt med slike.

Trafikksituasjonen i området

Schøningsdalen velforening har ved flere anledninger klaget på trafikken som går gjennom boligområdet til golfbanen og inn i marka. Trafikksituasjonen er flere ganger behandlet i formannskapet. Med bakgrunn i klager fra beboerne er det gjennomført registreringer for å danne seg et bilde av trafikforholdene. Derfor er det også gjennomført nye målinger våren 2009, både før og etter oppstart av golfsesongen. Resultatene fra disse viser følgende:
(ÅDT = gjennomsnitt antall kjøretøy per døgn i året)

Trafikktellinger:

19. - 22. august 2002:	Kaptein Roosens veg 31	ÅDT = 850
8. - 14. juni 2003:	Kaptein Roosens veg 31	ÅDT = 1000
3. - 9. februar 2004:	Gamle Bynesvei ovenfor Sommersetra	ÅDT = 125
24. april - 4. mai 2009:	Kaptein Rossens vei 19	ÅDT = 500
8. - 14. juni 2009:	Kaptein Rossens vei 19	ÅDT = 1000

Hastighetsmålinger :

2002: Kaptein Roosens veg 31: Fartsnivå = 33 km/t

2003: Kaptein Roosens veg 31: Fartsnivå = 34 km/t

I 2009 lå gjennomsnittshastighet på første måling på 24 km/t både oppover og nedover, mens den i junimålingene var 25 km/t både oppover og nedover. De fem høyeste målingene hver dag lå 10-15 km/t over fartsgrensen.

Området har dårlig sikring av myke trafikanter, og ideelt sett burde det vært et trafiksikkert tilbud langs hele strekningen fra Roald Amundsens vei. Trafiksikkerhet i planområdet er i dag søkt løst med fartsreduserende tiltak.

Trondheim kommune har utarbeidet en sjekklister for kontroll av sikkerhet på skoleveien. Overskrider ÅDT 500 biler bør en i tillegg til fartsbegrensning også ha fortau på strekningen. I dette området viser tellinger en ÅDT på opp mot 1000 biler. Ovenfor Kaptein Roosens veg 31, hvor de første trafikktellingene ble gjort, er det om lag 50 husstander. Anslagsvis vil disse boligene generere mellom 150 og 250 bilturer per dag. Dette innebærer at den største andel av trafikken i området skyldes trafikk til golfbanen eller videre inn i marka.

Også en betydelig økning av trafikken fra første måletidspunkt i 2009 til målingene i juni 2009 indikerer at aktiviteten på golfbanen genererer mye trafikk. 1. mai var en av dagene under første måling, og kan medføre at målingen ble lavere enn en normaluke. Uansett er det en betydelig økning i trafikken fra april til juni.

Håndboka for fartsdempende tiltak i boligater sier at hvis fartsnivået er lik eller større enn 35 km/t, bør det suppleres med fysiske fartsdempende tiltak. Resultatet fra fartsmålinger i området tilsier at det gjennom legging av fartshumper er oppnådd en tilfredsstillende løsning på fartsdemping. Etter målingene i 2003 ble det lagt en ekstra hump, selv om målingene tilfredsstilte kravene.

Byplankontoret har ikke fått tilbakemeldinger fra Ila skole om trafikkfarlige punkt eller strekninger i det aktuelle området i forbindelse med skoleveisrapporten. Trafikksimuleringer viser at skoleveien følger Møllebakken opp og ned. Med utgangspunkt i tall fra 2006 viser modellen at 8-10 barn

Trondheim kommune

begynner øverst i Møllebakken (kommer fra Ellefsens veg), mens det i området Møllebakken/Schiøtz' veg øker til omtrent 60 skolebarn.

Det er ikke registrert ulykker med personskade i området, jf. kommunens registreringer.

BESKRIVELSE AV PLANEN

Planprosess

Oppstart og varsling

Kunngjøring om inngangsatt regulering ble annonsert i Adresseavisa 26.06.07. Det ble samtidig sendt ut melding til sektormyndigheter og interesseorganisasjoner om oppstart av reguleringsplanarbeidet.

Oppstartsmøte med byplankontoret ble holdt 13.12.07. Det er tatt hensyn til anbefalingene fra møtet i det framlagte planforslaget.

Samråds- og medvirkningsprosess

Det ble avholdt samrådsmøte 14.05.08. Det kom ingen særlige merknader på samrådsmøtet. Både Schønningsdalen velforening og beboerne på Fagerhaug har gitt skriftlige innspill til planen. Motforestillingene til velforeningen er i hovedsak at området ikke tåler mer trafikk, samt at det ikke er behov for den planlagte parkeringsplassen. Trafikkforholdene drøftes i det følgende saksframlegget. Beboerne på Fagerhaug ønsker at eksisterende ferist flyttes. Dette kan gjøres uavhengig av om parkeringsplassen etableres, og drøftes ikke i reguleringsplanen. Rådmannen viser til saksframlegg for første gangs behandling for oppsummering av kommentarene.

Første gangs behandling

Planforslaget ble behandlet i bygningsrådet 02.12.08. Bygningsrådet vedtok å sende planforslaget på høring samtidig som det ble lagt ut til offentlig ettersyn. Planforslaget var på høring og lå ute til offentlig ettersyn i perioden 04.11.08 – 26.11.08. Det kom inn fem merknader til forslaget. Merknadene er oppsummert og kommentert i det følgende.

Oppsummering av innkomne merknader etter offentlig ettersyn:

Syklistenes landsforening, merknad av 16.12.08

Syklistenes landsforening ber om at det i tillegg til bilparkering også legges opp til sykkelparkering på parkeringsplassen.

Rådmannens kommentar: Merknaden tas til følge og det tas inn i bestemmelsene at det skal settes av areal for sykkelparkering. Rådmannen anser det likevel som sannsynlig at de fleste som sykler inn hit, vil fortsette videre innover i marka med sykkel. Det legges derfor ikke opp til i tilretteleggingstiltak ut over at det avsettes areal til formålet.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev av 19.12.08

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innen området, men fylkeskommunen minner likevel om den generelle aktsomhetsplikten etter kulturminneloven.

For øvrig har fylkeskommunen ingen merknader til planforslaget, og heller ingen vilkår for egengodkjenning.

Barnas representant, notat av 15.01.09

Barnas representant er positive til etablering av utfartsparkering i Gramskaret. Dette vil bedre tilgangen og tilgjengeligheten til marka. Siden tiltaket vil generere mer trafikk i området er det viktig at trafikksikkerheten på veiene i området ivaretas.

Trondheim kommune

Rådmannens kommentar: For vurderinger knyttet til trafikksikkerhet vises til rådmannens vurdering i saksframlegget.

Schønningsdalens vel v/Arne Nordmark, e-post av 15.01.09

Schønningsdalens vel er strekt kritiske til planforslaget. Kaptein Roosens vei og deler av Møllebakken har allerede en høyere trafikk tetthet enn det som er forsvarlig i området.

Det er ikke foretatt trafikk tellinger i Kaptein Roosens vei siden 2003, og særlig de siste årene har det blitt en kraftig økning i trafikken, særlig sommers tid. Økningen skyldes både personbiler, men også busser til og fra Lavollen. Schønningsdalen vel mener gamle trafikkmålinger ikke kan legges til grunn for vedtak om å etablere utfartsparkering. De mener det må gjennomføres nye trafikkmålinger og fartsmålinger, samt en konsekvensutredning av områdets trafikksikkerhet.

Selv om det ikke er registrert i kommunens ulykkestatistikk har det skjedd påkjørsler av barn i området, men uten alvorlige personskader. Trafikken medfører også miljøproblemer for en rekke av beboerne i området, ved at de plages med støy, støv og eksos fra økende trafikk.

Rådmannens kommentar: Det er gjennomført nye trafikkmålinger våren 2009, for å undersøke eventuell trafikk økning i området, og det vises til drøfting av trafikk tall for kommentarer.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev av 16.01.09

Fylkesmannen har ingen merknader til planforslaget, og heller ingen vilkår for egengodkjenning.

Endringer etter første gangs behandling

Det er tatt inn bestemmelser som sikrer at:

- det settes av areal til sykkelparkering
- to plasser skal være HC-parkering

Arealbruk

Planområdet er på omtrent ca. 2,3 daa, hvorav den nye parkeringsplassen utgjør ca. 1,7 daa. Dette inkluderer skjæringer og fyllinger og areal for nye turveier. Arealene innenfor planområdet omfatter følgende formål:

- Offentlige friområder
 - Turvei
 - Utfartsparkering
 - Annet parkeringsareal
- Spesialområder
 - Friluftsområde
 - Frisiktsone ved vei

Planlagt parkering

Forslag til ny utfartsparkering foreslås på en åpen plass, der det tidligere har vært et lager for Forsvaret. Bygget er nå revet.

Eksisterende terreng er forholdsvis flatt og det vil bli forholdsvis små skjærings- og fyllingsutslag. Parkeringsplassen skal tilpasses eksisterende terreng, og skal ikke ha fast dekke. Det skal settes av areal for sykkelparkering, men legges ikke opp for tilrettelegging ut over dette.

Planforslaget legger til rette for omtrent 40 parkeringsplasser, hvorav to skal være HC-plasser.

Trondheim kommune

Selve parkeringsplassen vil få en utforming tilpasset prinsippene om universell utforming, og det settes av to parkeringsplasser som er tilpasset HC-parkering. Det må likevel bemerkes at det utenfor området ikke er tilrettelagt etter prinsippene om universell utforming.

Som det går fram av illustrasjonsplanen, skal mest mulig av eksisterende trær beholdes. I tillegg skal noe ny, stedegen vegetasjon plantes i fyllings- og skjæringsskråningene.

For å få gode og naturlige forbindelser til eksisterende stisystem i området, foreslås etablert to nye turstier fra parkeringsplassen. Disse skal ha en bredde på tre meter og skal ikke ha fast dekke.

KONSEKVENSER AV PLANFORSLAGET

Landskapsbilde

Landskapsbildet i området vil ikke bli vesentlig endret. Når plassen er ferdig opparbeidet, vil området få en tydeligere avgrensning som parkeringsplass. Terrenget er i dag flatt på grunn av tidligere bebyggelse, og arealet vil ikke bli vesentlig endret på grunn av tiltaket.

Friluftsliv

Etablering av parkeringsplassen vil gi bedre kapasitet for utfart og rekreasjon langs gamle Bynesvei. Det antas at parkeringsplassen blir mest brukt i barmarksesongen, siden det i dag ikke kjøres skispor fra parkeringsplassen.

Natur, miljø og lek

Det er ikke påvist spesielle sårbare naturmiljøer eller barnetråkk som blir berørt av tiltaket.

Samfunnsmessige konsekvenser

Ny parkeringsplass gir bedre muligheter for parkering ved inngangen til marka. Den vil muligens bidra til å redusere noe turutfart videre innover Gamle Bynesvei, men erfaringer fra etablering av parkeringsplasser viser at slike tiltak genererer ny trafikk.

Det antas derfor at det blir noe økning i trafikk både i Kaptein Roosens vei og i Møllebakken.

Kostnader og forpliktelser for kommunene

Det vil bli kostnader og forpliktelser for kommunen knyttet til opparbeiding av parkeringsplassen. Gramskaret parkering er tatt inn i sti- og løypeplanen, men det er usikkert når den vil bli opparbeidet.

RÅDMANNENS VURDERING

En utvidelse av parkeringstilbudet i Gramskaret er i tråd med tidligere vedtak, og det vil bedre parkeringstilbudet i denne delen av marka. Det som finnes av motforestillinger er knyttet til trafikkøkning, først og fremst i Kaptein Roosens vei.

På bakgrunn av at Schønningsdalens velforening ved flere anledninger har klaget på trafikken gjennom boligområdet til golfbanen og marka, ble det i 2004 fremmet et forslag om ny atkomstløsning til Sommersetra og Gamle Bynesvei, via Fjellseterveien. Bystyret behandlet saken 30.09.04, sak 0148/04 og fattet følgende vedtak:

”Bystyret ber rådmannen utarbeide planer for å redusere trafikken i Gamle Bynesvei ved å innføre parkeringsrestriksjoner fra Sommersetra til Tømmerdalen og eventuelt andre tiltak som vil kunne begrense trafikken. Planene skal behandles av formannskapet som veimyndighet etter at Komiteen for kultur, idrett og friluftsliv har avgitt uttalelse.

Trondheim kommune

En ny kjørevege fra Fjellseterveien til Gamle Bynesvei vil være et uakseptabelt inngrep i Bymarka og bystyret ser ikke grunn til å utrede dette videre.”

Som oppfølging av bystyrets vedtak ble trafikksituasjonen behandlet i formannskapet 12.04.05, sak 0122/05. I saken foreslo rådmannen å redusere mulighetene til å parkere langs Gamle Bynesvei. Sommers tid skulle dette skje ved hjelp av fysiske hinder og vinters tid ved at det ikke ble brøytet parkeringslommer. Formannskapet vedtok følgende:

”Formannskapet tar rådmannens forslag til å redusere trafikken i Gamle Bynesvei til etterretning. Formannskapet ber rådmannen evaluere tiltaket for å se virkningen av de foreslåtte parkeringsrestriksjonene.

Rådmannen bes påse at de 20 parkeringsplassene ved Lavollen holdes åpne hele vinteren slik Markaplanen fastslår.

Videre skal snuplassen ved Lavollen brøytes slik at det blir mulig å snu for busser.”

På bakgrunn av en interpellasjon ble saken tatt opp i formannskapet på nytt 21.06.05, hvor følgende vedtak ble fattet:

”Formannskapet opphever sitt vedtak om å innføre parkeringsrestriksjoner langs Tømmerdalsveien. De 20 parkeringsplassene ved Lavollen skal holdes åpne hele vinteren slik markaplanen fastslår. Tømmerdalstorget og Snuplassen skal brøytes om vinteren.

Ved Gramskaret opparbeides 40 parkeringsplasser som skal være avgiftsfrie på vinteren, slik at folk oppfordres til å bruke disse.”

En ny parkeringsplass i området vil gi merbelastning i et område som etter dagens forhold har dårlig infrastruktur og dermed dårlig sikring av myke trafikanter. På fine utfartsdager antas det at en ny parkeringsplass vil generere rundt 100 bilturer gjennom området. Dette kommer i tillegg til dagens belastning. Trafikktellinger viser at dette er rundt 1000 biler per dag, hvorav en stor del genereres av personer som skal til golfbanen eller inn i marka.

Strekningen fra Kaptein Roosens vei og opp til planlagt parkeringsplass ved Gramskaret er bratt og har ingen alternativ atkomst i umiddelbar nærhet. Fortau eller separat gangvei kunne vært et alternativ på denne strekningen. Dette vil imidlertid være kostbart og medføre inngrep i private hager. Et fortau på denne strekningen antas dessuten å ha begrenset funksjon, ettersom det bare sikrer en liten del av et større område. Som tidligere nevnt burde det ideelt sett vært et trafiksikkert tilbud langs hele strekningen fra Roald Amundsens vei.

Trafikksituasjonen i området er dårligst om vinteren. Samtidig vil parkeringsplassene i Gramskaret være mest attraktive i sommerhalvåret. Det er derfor grunn til å vurdere nærmere om plassene bør brøytes.

Trondheim kommune

KONKLUSJON

Forslag til reguleringsplan med bestemmelser anses som tilstrekkelig belyst, og rådmannen anbefaler at reguleringsplan for Gramskaret, datert 29.09.08, sist endret 01.07.09 med bestemmelser datert 01.07.09 vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 04.08.2009

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg

Saksvedlegg 1:	Plankart, sist endret 01.07.09
Saksvedlegg 2:	Reguleringsbestemmelser, sist endret 01.07.09
Orienteringsvedlegg 1:	Oversiktskart med planomriss
Orienteringsvedlegg 2:	Illustrasjonsplan
Utrykt orienteringsvedlegg 3:	Saksframlegg til første gangs behandling
Utrykt orienteringsvedlegg 4:	Forslagstillers planbeskrivelse