
HJERTEPROMENADEN FORPROSJEKT

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 06/30819

Saksbehandler: Solrunn Paasche

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker vedtar følgende:

1. Hjertepromenaden plasseres som vist på kartillustrasjonen Hjertepromenaden, revidert forprosjekt, datert 13.05.08, saksvedlegg 1.
2. Formannskapet ber rådmannen starte forhandlinger med private bidragsytere om finansiering av Hjertepromenaden.
3. Regulering og prosjektering igangsettes etterhvert som delstrekningene kan finansieres i prioritert gjennomføringsrekkefølge som det går fram av saksframlegget.
4. Arbeidet med promenadens egen signatur skal videreføres.

Trondheim kommune

Saksutredning:

Sammendrag

Hjertepromenaden er visjonen om en sammenhengende vandring langs vannet rundt Midtbyen. Konkret forslag til plassering av Hjertepromenaden ble i desember 2007 lagt ut til offentlig høring. Høringsforslaget var en ideell trasé som i størst mulig grad ville gjøre det mulig å realisere visjonen. Rådmannen presenterer nå et revidert forslag på grunnlag av politiske føringer, høringsinnspill og debatten som har pågått i media.

Den reviderte Hjertepromenaden baseres i større grad på eksisterende ferdselsmuligheter. Konkret anbefales det at dagens løsning velges over Marinen, at promenaden føres langs den nye Bispeparsellen, at traséen føres på vestsida av Royal Garden og at gangmulighet under Jernbanebrua ikke etableres.

For øvrig anbefales Hjertepromenaden gjennomført som vist i høringsforslaget. Strekningen fra Nidareid bru – Marinen vest anbefales fortsatt fordi den er det viktigste tilskudd til allerede etablerte ferdselsmuligheter. Den vil bli et nytt rekreasjonsområde, fritt for biler og tilgjengelig for hele byens befolkning. Denne strekningen vil også bidra sterkt til å gjøre promenaden tilgjengelig for alle, ikke bare de funksjonsfriske. Sikring av allmenhetens tilgang til elvebredden vil berøre private eiendommer. I det videre arbeid vil det legges stor vekt på å finne en føring, utforming og drifting av promenaden som gir minst mulig negative konsekvenser for de berørte.

På nevnte strekning er det faglig sett ingenting som tyder på at det foreslåtte tiltaket vil få konkrete konsekvenser for verken sårbare eller de andre artene som befinner seg i elvekorridoren på dette strekket. Når det gjelder gammel elveforbygning og andre kulturminner langs traséen, vil disse ivaretas i samarbeid med gjeldende myndigheter.

Den ferdigstilte prøveparsellen ved Gamle bybru viser hvilken kvalitetsstandard rådmannen anbefaler å legge i promenaden, solid og tilpasset det miljøet parsellen ligger i. Valg av standard vil være en viktig diskusjon i videre arbeid. Vi har hatt som utgangspunkt at Hjertepromenaden skal være et helårstilbud. Dette stiller krav til brøytestandard og belysning som gir konsekvenser for landskapsrommene som Hjertepromenaden vil gå gjennom. Som i arbeidet med Bispeparsellen vil det være en målsetting å sørge for at promenaden i sin helhet skal tilpasses omgivelsene, både i de forskjellige landskapsrommene og i forhold til bygde omgivelser.

Stipulerte kostnader i høringsforslaget er i det reviderte forslaget redusert til om lag 50 millioner. Dette er en følge av justert trasé og at forslag om ny kai like øst for Skansenbrua og kairehabilitering i kanalhavna er tatt ut av prosjektet. Vurdert opp mot andre prioriterte kommunale investeringsbehov har rådmannen likevel ikke funnet rom for Hjertepromenaden i økonomiplanen. Tidsplanen for en mulig realisering er derfor usikker. Rådmannen forutsetter at Hjertepromenaden i stor grad finansieres i samarbeid med private bidragsytere. Delstrekninger som kan gjennomføres i tilknytning til andre bygge- eller anleggstiltak kan gjennomføres løpende. Arbeidet med de øvrige parsellene vil igangsettes når vi oppnår ekstern finansiering eller når det avsettes penger spesifikt til Hjertepromenaden i kommunens budsjett.

Når det gjelder gjennomføring av delstrekninger av promenaden prioriterer rådmannen gjennomføring av strekningene fra Nidareid bru til Marinen vest, fordi den åpner et nytt landskap for allmennheten. Fordi strekningen fra Elvegata 1 til Marinen vest er regulert i Kalvskinnetplanen, anbefaler rådmannen å starte med denne. For øvrig vil kommunen arbeide for at kryssing av Skansenløpet skal etableres så fort som mulig, fortrinnsvis ved påhengte gang- og sykkelbaner på Skansenbrua.

Rådmannen anbefaler revidert trasé for Hjertepromenaden vist i saksvedlegg 1. Den valgte traséen gjør det mulig å realisere den helhetlige tanken om en sammenhengende vandring langs vannet rundt Midtbyen.

Trondheim kommune

Hjertepromenaden vil bidra til å fornye byen, utvikle steder og strekninger, åpne nye landskap for allmennheten og utløse nye forbindelser inn og ut av byen. Realisering av Hjertepromenaden vil utvide den universelt utformede sentrumssonen i Trondheim og den vil gi flere bilfrie rekreasjonsområder i Midtbyen. Dette handler om foredling av Midtbyen som vil bidra til å gjøre bysentrum mer attraktivt for innbyggerne, besøkende og næringslivet.

Bakgrunn

I mars 2006 lanserte Odd Reitan sine visjoner for Trondheim innenfor elveslyngen, og en av idéene var Hjertepromenaden som aktualiserte kommunens arbeid med å realisere en sammenhengende vandring langs Nidelva og kanalen. En slik promenade er i tråd med intensjonene i tidligere kommunale planer og prosjekter; Elveparken og Byen søker vannet, Disposisjonsplan for Kanalhavna og Reguleringsplan for Midtbyen, for å nevne noen.

I kommunal regi ble det på slutten av 2006 igangsatt et forprosjekt for å utarbeide forslag til plassering, parsellvis inndeling og prinsipper for utforming av Hjertepromenaden. Forprosjektet utreder plassering, kostnader og framdrift. Arkitektur og tekniske løsninger har vært utredet så langt som nødvendig for å ha grunnlag for kostnadsoverslag og gi et visuelt inntrykk av foreslått tiltak.

Organisering, kostnader og finansiering av forprosjektet

Som samarbeidspartnere i arbeidet har vi hatt Statsbygg, Trondheim Havn IKS, Reitangruppen, E. C. Dahls eiendom og Næringsforeningen i Trondheim. Disse har deltatt i styringsgruppe og arbeidsgruppe og bidratt med viktige innspill underveis.

Forprosjektet er finansiert av Statsbygg, Trondheim Havn IKS og Reitangruppen og Trondheim kommune. Kommunen har også mottatt tilskudd fra Miljøverndepartementets midler til utvikling av universelt utformede bysentra.

Prosess

Orientering og dialog før 1. gangs behandling

Ordføreren orienterte berørte parter og interessenter om Hjerterplanen inklusiv Hjertepromenaden den 16. mars 2007.

Gjennomføring av promenaden vil forutsette fysiske tiltak som vil kunne berøre både natur, arkeologiske og kulturhistoriske verdier på land og under vann. Vi har derfor hatt dialogmøter med myndigheter og fagmiljøer for natur- og kulturminnevern for å få avgrenset og stadfestet områder av interesse. Det vises til møtereferater datert 18.04.07, utrykt vedlegg.

I prosjektet er det også avholdt møte om universell utforming av Hjertepromenaden med de funksjonshemmedes foreninger og kommunens koordinator for universell utforming.

Vi har samarbeidet med koordinator for Fysisk aktivitet i kommunen, FYSAK, og fått bekreftelse på at Hjertepromenaden vil bli et aktivitetsfremmende tiltak i seg selv og som utgangspunkt for turer og aktiviteter i byens grønnsstruktur for øvrig.

Det er orientert om forprosjektet i Ungdommens bystyre den 07.06.07.

Vi har presentert prosjektet i Næringsforeninga i Trondheim sitt fredagsforum den 22.06.07. Umiddelbar tilbakemelding var bla at det er viktig å gi Hjertepromenaden en signatur, en markering som gjør den lett gjenkjennelig og som gjør det enkelt å vite at en befinner seg på Hjertepromenaden. Dette gjelder særlig i

Trondheim kommune

forhold til byens besøkende og turister. Det ble også bemerket at totalkostnaden oppfattes som høy.

Beboere i Elvegata og Sverresgate

Den 21.06.07 orienterte vi om prosjektet for berørte eiendomsbesittere i Elvegata og Sverres gate. Hjerterpromenaden som idé ble godt mottatt, men det ble uttrykt massiv motstand mot foreslått trasé. De lanserte en alternativ rute med ny gangbru mellom sørenden av Sverres gate og Agnar Mykles plass på Øya. Det vises til møtereferat datert 21.06.07 og brev datert 13.07.07, uttrykte vedlegg.

I brevet stilles det blant annet spørsmål om nødvendigheten av tre parallelle promenader: Elvegata med fortau, gang-/og sykkelveg på Nidarø og Hjerterpromenaden ved elvebredden. Det gjøres oppmerksom på kulturminne- og naturverdier i området.

Politisk behandling

1. gangsbehandling i bygningsrådet/det faste utvalg for plansaker

Hjerterpromenaden forprosjekt ble behandlet av Bygningsrådet den 27.11.07. Det ble fattet følgende vedtak: "Bygningsrådet/ det faste utvalg for plansaker vedtar å legge ut Hjerterpromenaden forprosjekt til høring og offentlig ettersyn i 8 uker."

Ungdommens bystyre – byutviklingskomité

Hjerterpromenaden forprosjekt ble behandlet den 27.11.08 og følgende vedtak ble fattet:

"Byutviklingskomiteen i Ungdommens bystyre mener hjerterpromenaden er et godt prosjekt for alle i byen. Det er viktig å ha nærhet til vannet og elva. Komiteen mener det er riktig å ta med Skansen bru i hjerterpromenaden, men at denne sikres for barn og unge.

Det er viktig i det videre arbeidet at man vurderer sykling langs denne stien. Hvis det skal sykles langs promenaden så må det være et tydelig skille mellom syklende og gående slik. Da vil man kunne unngå konflikt og farlige situasjoner.

Komiteen mener at det skal være nærhet til elva også ved bryggene. Promenaden bør derfor legges ned mot vannet, og ikke bak bryggene.

Promenaden må ha mange benker og mye beplantning. Det er viktig at barn og unges meninger blir tatt med i det videre arbeidet slik at promenaden vil være innbydende for barn og unge.

Komiteen er ikke entydig enig om at promenaden skal gå langs vannet ved Elvegata. Alternative forslag er at promenaden går over Nidareid bru langs "Øyabredden" til gangbrua og videre til Kalvskinnet. Da tilfredsstilles kravet om at byen er "innrammet", og beboerne langs Elvegata blir ikke forstyrret. Flertallet mener allikevel at promenaden skal gå langs vannet, men at man her må komme til en enighet med beboere. Man må unngå å ekspropriere."

Reguleringsplan for Kalvskinnet, vedtak som berører Hjerterpromenaden

Reguleringsplan for Kalvskinnet ble sluttbehandlet i bystyret den 24.04.08, og følgende vedtak ble gjort: "Bystyret vedtar reguleringsplan for Kalvskinnet som vist på kart i målestokk 1:1000, merket byplankontoret, datert 25.01.05, senest endret 17.09.07 med bestemmelser senest datert 15.01.08.

Det vises til pågående prosesser, både det store løftet med opprustningen av Torvet og Hjerterpromenaden. For byen er Torvet det viktigste prosjektet, og må ikke forsinkes. Utviklingen av hjerterpromenaden må finne mindre kontroversielle og rimelige løsninger, og hvor man i denne omgang nøyer seg med de minst kontroversielle områder/strekninger.

Trondheim kommune

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 27-2 nr. 1.”

Andre politiske vedtak av betydning

Midtbyplanen ble vedtatt i 1981. Arealet på elvebredden fra Nidareid bru til Marinen er avsatt til offentlig friområde.

Kommuneplanens arealdel 2007-2018 ble vedtatt i bystyret 27.09.07. Arealet fra Nidareid bru til Gamle bybru er avsatt til eksisterende grønnstruktur. Eksisterende turveg er markert i Elvegata, Sverres gate, over Marinen og i Kjøpmannsgata/Bryggegate. Byggeforbudet i 100-metersbeltet innenfor Nidelvkorridoren i § 4 gjelder oppstrøms Stavne bru. Det er flere av planens retningslinjer som vil gjelde ved utbygging av Hjertepromenaden:

2.4.4. Estetikk, identitet og landskapsmessig tilpasning

2.4.14 Kulturminner og kulturmiljøer

2.4.15 Naturpregede områder og grønnstruktur

2.4.15 Sjø og vassdrag, under punkt Nidelvkorridoren som ikke omfattes av byggeforbudet i 100-meterbeltet.

2.4.18 Utbyggingens effekt på trafikksystemet

2.4.19 Universell utforming

2.4.24 Krav til byggegrunn

2.5.1 Grønnstruktur

2.7.5 Turveger

Kommunens Handlingsplan for naturmiljøet ble vedtatt i bystyret 31.08.06. Med referanse til hele Nidelvkorridoren fra Klæbu til fjorden står følgende: ”Fragmentering og inngrep vil imidlertid kunne forringe naturverdier, og hele området bør derfor forbli inngrepsfritt.”

Kommunedelplan for Havneområdet, vedtatt i bystyret 30.11.1995. Planen viser nåværende gangveg på nordsiden av Kanalen og framtidig gangveg over Skanseløpet ved Skansen bru og på tvers av Kanalen like vest for Ravnkloa.

Høring og merknader

For å informere og skape diskusjon om prosjektet ble Hjertepromenaden forprosjekt lagt ut til høring og offentlig ettersyn. Høringen ble annonsert i Adresseavisen 07.12.07. Det ble vist en kort informasjonsfilm i tilknytning til hver filmvisning på Nova og Prinsen i fire uker f.o.m. juleferien. Planen har også ligget ute på kommunens nettsted og i Bytorget. Høringsfristen utgikk den 11.02.08, men vi har også behandlet merknader som har kommet i ettertid. Et sammendrag av merknadene med rådmannens kommentar finnes som orienteringsvedlegg 4. Fordi merknadene fra beboerne langs Nidelva fra Ilen kirke til Marinen v/Bjerkan Stav Ans, Fylkesmannen og Sør Trøndelag fylkeskommune på en god måte bidrar til å belyse sakens problemstillinger, er de vedlagt som orienteringsvedlegg 5, 6 og 7. De øvrige merknadene finnes som utrykte vedlegg.

De aller fleste merknadene konkluderer med at idéen om en sammenhengende vandring rundt Midtbyen er god, men det ytres bekymring for antatte miljøkonsekvenser og motstand mot endring av en situasjon som av mange betraktes som god nok. I høringen har det ikke framkommet nye opplysninger av faglig karakter som er av betydning for rådmannens vurdering av prosjektet.

Beskrivelse av Hjertepromenaden forprosjekt

Mål og rammer

Forprosjektet skal danne grunnlag for en realisering av Hjertepromenaden. Rådmannen mener at

Trondheim kommune

Hjertepromenaden er et godt prosjekt for byen, og det er ikke funnet grunn til å endre prosjektets mål og rammer. Hjertepromenaden skal være:

- en sammenhengende vandring langs vannet rundt Midtbyen
- tilgjengelig for alle, utformet etter prinsippene om universell utforming
- attraktiv til alle døgnets tider året rundt
- en del av byens evighetsstruktur, noe som forutsetter en høy standard

Langs promenaden skal byens kultur og historie gjøres kjent.

Trasévalg

På grunnlag av politiske føringer og høringsmerknadene har vi utarbeidet en revidert trasé for Hjertepromenaden. Det vises til saksvedlegg 1.

Rådmannen foreslår endret plassering av trasé på Marinen, ved Royal Garden og ved Jernbanebrua. For øvrig opprettholdes høringsforslaget for å tilføre byen en sammenhengende vandring langs vannet rundt Midtbyen. For rådmannen er det avgjørende at anbefalt plassering også vil muliggjøre en høy grad av universell tilrettelegging av promenaden.

Nidareid bru – Elgeseter bru

Rådmannen anbefaler etablering av promenade langs elvebredden mellom Nidareid bru og området vest for Elgeseter bru som i høringsforslaget. Nettopp denne traséen vil tilføre byens innbyggere rekreasjonskvaliteter av stor verdi og den vil gjøre promenaden fysisk tilgjengelig for alle, ikke bare de funksjonsfriske.

Tilrettelegging for allmenn ferdsel ved elvebredden endrer dagens situasjon for berørte beboere i Elvegata og Sverres gate. Grunneierne på denne strekningen vil ved gjennomføring miste sin eksklusive atkomst til elvebredden fra landsiden. De er derfor svært uenige i dette trasévalget. Rådmannen forstår motstanden fra grunneiere, men mener at ferdsel av byens borgere langs ytterkant av eiendommen må betraktes som en normal situasjon når man bor midt i en by.

Flere merknadsstillere har gjort oppmerksom på at kommunens naturtypekartlegging viser områdene ved Nidareid og Elgeseterbrua/Marinen av klasse A svært viktig (nasjonal verdi). Det vises også til følgende setning fra kommunens Handlingsplan for naturmiljøet: "Fragmentering og inngrep vil imidlertid kunne forringe naturverdier, og hele området bør derfor forbli inngrepsfritt." På bakgrunn av dette konkluderer Fylkesmannen med at tiltaket vil komme i konflikt med miljøverdier, i sær på strekningen Nidareid-Gangbrua og ved Marinen. I tillegg er det flere fuglearter som har tilholdssted (overvintringsplass) i området og Fylkesmannen uttrykker bekymring for at dette kan endres, hvis det tilrettelegges for ferdsel ved vannkanten.

Rådmannen må bemerke at sitatet fra Handlingsplan for naturmiljø dreier seg om hele Nidelvkoridoren, og at byggeforbudet i kommuneplanens arealdel gjelder oppstrøms Stavne bru. Landskapet som Hjertepromenaden anbefales lagt i har vært i endring over tid og er ikke inngrepsfritt i dag. Fra Nidareid bru til Elgeseter bru finnes i dag en sammenhengende elveforbygning av ulik karakter og et avløpsanlegg. Det gjøres også oppmerksom at deler av denne strekningen vil legges på en høyst nødvendig elveforbygning som uansett må og skal bygges i nær framtid. Rådmannen mener derfor at det anbefalte tiltaket ikke behøver å endre dagens fysiske situasjon vesentlig, men det vil tilføre ferdsel av mennesker.

På strekningen er registrert 2 rødlistearter. Det er oteren som har hele elveløpet, kanalen og strandlinje fra Ilsvikøra til kommunegrensa mot Malvik som levested, og sangsvanene som har tilhold i Nidelva ved Nidareid bru og opp til kommunegrensa mot Klæbu. Det antas at eksisterende dyre- og fugleliv vil

Trondheim kommune

påvirkes av ferdsel i området, men faglig sett er det ingen argumenter som tilsier at en riktig plassert og utformet Hjertepromenade vil endre levekårene for dagens bestander i området. I hovedsak dreier det seg om arter som er robuste i forhold til ferdsel. Rådmannen mener at opplevelse av dyre- og fugleliv er av stor verdi langs den planlagte vandringen, og vil i det videre arbeid gjøre nødvendige utredninger og legge best mulig til rette for fugle- og dyreliv.

Når det gjelder kulturminneverdier nevnes spor etter befestningen, regulering, klausulering og eiendomssalg. Rådmannen kan ikke se at en promenade på elvebredden vil ødelegge disse sporene. Med riktig utforming av og informasjon langs denne ruten, er det mulig å gjøre disse sporene mer lesbare i landskapet.

Den planlagte turvegen vil endre landskapet noe, men den vil ikke slette de elementene som forteller om stedets historie; bestående festningsverk, eiendomsgrenser, hagedyrking. I den grad det oppdages gammel elveforbygning eller annet som pr i dag ikke kjent, så vil det bli hensyntatt etter ansvarlige myndigheters anvisning, slik det ble gjort under arbeidet med prøveparsellen ved Gamle bybru; Bispeparsellen.

Elvegata 1a, etablert som malteri, nå bolighus, framheves i flere merknader. Det er sammen med Midtbyen barnehage og Fylkesmannsboligen vurdert til å ha høy antikvarisk verdi. Det er også flere boliger på strekningen som har antikvarisk verdi, de gamle forsvarsbygningene i Erling Skakkes gate er fredet og Ila kirke er av fredningsverdi. Både Fylkeskommunen, Byantikvaren og Fortidsminneforeningen er negative til å føre promenaden langs elvekanten. Det ses imidlertid muligheter for en tilpasset turveg fra Nidareid bru til Fylkesmannsboligen.

Foreslått tiltak må både vurderes i en helhetlig sammenheng og som et tiltak i seg selv. Rådmannen mener at vern og utvikling ikke er motsetninger, men to sider av samme sak og ønsker derfor å søke etter en mulig plassering og utforming av promenaden forbi eksisterende kulturminner.

I mange merknader og i mediadebatten er denne strekningen priset som en vakker del av et kjært bybilde. Det er rådmannen enig i, men vi kan ikke være enige i at foreslått turveg i ytterkant sør for eiendommen vil gjøre dette landskapet visuelt verdiløst.

Rådmannen har forståelse for at beboere ønsker å opprettholde sin eksklusive rettighet til elvebredden og flere merknadsstilleres bekymring for at kulturminner blir reduserte og i verste fall ødelagt. Alternative traséer som vandring i Elvegata og på Øyasida er derfor gjennomgått på nytt, men rådmannen ser ikke at disse alternativene tilfører byens innbyggere noe utvidet rekreasjonstilbud. De vil heller ikke virkeliggjøre visjonen om en sammenhengende vandring langs vannet rundt Midtbyen. Rådmannen mener derfor at gevinsten for allmennheten ved å få en universelt tilrettelagt turveg langs elvebredden på bysiden vil være av vesentlig betydning for byen, og anbefaler derfor fortsatt å føre traséen på elvebredden.

Marinen

På Marinen og fram til pilotparsellen ved Gamle bybru anbefaler rådmannen at traséen flyttes fra elvebredden til eksisterende turveg. Endringen gjør at vi taper nærhet til vannet, men vi vil kunne se elva og ha mulighet for å oppsøke elvebredden som pr. i dag er tilgjengelig for allmennheten. Ferdselen samles dermed langs fungerende hovedferdselsåre over Marinen, og arealet på yttersiden av muren vil likevel være tilgjengelig for allmennheten som et sted for rolig opphold. Ved å velge eksisterende trasé vil også kulturmyndighetens bekymring for nye elementer i området ved Erkebispegården og Domkirka reduseres til en diskusjon om mulig lyssetting av promenaden.

Marinen i dag er et unikt og svært mye brukt rekreasjonsområde i bysentrum, og rådmannen er derfor

Trondheim kommune

opptatt av å utnytte stedets muligheter fullt ut. Å legge til rette for økt opphold på arealet ytterst mot elva kan være en måte å øke bruksverdien av Marinen. Dette vil imidlertid ikke være en prioritert del av arbeidet med selve Hjertepromenaden.

På strekket mellom Prins Carls bastion og Gamle bybru er det behov for elveforbygning. Når den bygges vil den gi fundament for et utvidet rekreasjonsareal ved Gamle bybru, et flott sted med nærhet til elva, morgensol og utsikt over mot Bakklandet med Gåsaparken.

Bispeparsellen

Parallelt med forprosjektet har kommunen nå ferdigstilt parsellen mellom Prins Carls bastion og Gamle bybro. Denne forbindelsen har vært ønsket lenge og den er et viktig supplement i turvegnettet og et viktig ledd i byens kommunikasjonssystem.

Denne parsellen var opprinnelig foreslått som en atkomst til Hjertepromenaden, som ville gi en ny forbindelse mellom eksisterende turveg på øvre nivå og Bryggegata på nedre nivå. I revidert forslag ligger Bispeparsellen inne som en del av Hjertepromenaden og en markering av at vi er i gang.

Delstrekningen ligger i Middelalderbyen, og det er derfor foretatt arkeologisk utgraving. Det er gjort rike funn fra vikingtid og middelalder; bygningsmurer, spillebrikker og –terning, bestikk med mer. Restene av bygningsmurene ligger fortsatt på funnstedet. Parsellens stigning er kjørbær med elektrisk rullestol. Det er montert rekkverk med håndløper og etablert en hvileplass midtveis i bakken for å bedre tilgjengeligheten. På grunn av geotekniske forhold er ikke Bispeparsellen dimensjonert for brøyting. Vinterstid vil derfor alternativet for publikum være å benytte den "gamle ruten", som brøytes og strøes.

I tillegg til turvegen er også plassen under Gamle bybru rustet opp med ny bekledning, nytt gulv, benker og lys. Dermed har Hjertepromenaden bidratt til at dette viktige byrommet har fått et stort løft og blitt en pryd som står til byens severdigheter i området. Pilotprosjektet er et eksempel på hvilken kvalitet vi ønsker å legge inn i Hjertepromenaden. Se bilde, orienteringsvedlegg 8.

Gamle bybru – Bakke bru

Hovedsakelig på grunn av antikvariske verdier og bybildet med bryggerekkene, er promenaden lagt i Bryggegata i stedet for på yttersiden av den gamle bryggerekka mellom Gamle bybru og Bakke bru. På den måten unngås også en rekke utfordringer i forhold til brannteknikk, privat eiendomsstruktur, vanskeligheter med å oppnå tilfredstillende resultat i forhold til prinsippet om tilgjengelighet for alle og høye kostnader. Politiet viser til at det er et uryddig trafikkbilde i Bryggegata i dag og at: "Målet må være å oppnå et miljø som oppfattes som attraktivt for myke trafikkanter, uten påvirkning av noe annet enn strengt tatt nødvendig trafikk med motorvogn."

Bakkebru - Brattørbrua

I høringsforslaget ble det anbefalt å legge promenaden på yttersida av Royal Garden for å oppnå god kontakt/nærhet til vannet. Royal Gardens arkitektur er basert på de gamle bryggerekkene langs elva, med et moderne uttrykk premiert for god arkitektur. Fylkeskommunen gjør oppmerksom på at Royal Garden er av nasjonal kulturminneinteresse og at alle tiltak som endrer karakteren mot elverommet kan være grunnlag for innsigelse. Rådmannen har derfor justert traséen, og den føres nå over atkomstarealet til Royal Garden fram til Krigsseilerplassen. Denne endringen av traséen vil ikke redusere framkommeligheten for alle på promenaden. Justeringen vil redusere kostnadene, og senke konfliktnivået med myndighetene for kulturminnevern i Hjertepromenadesaken. Det anbefales likevel at det arbeides videre med dette spørsmålet i pågående reguleringsendring for Royal Garden.

Trondheim kommune

Kanalhavna

Nordsida av Kanalhavna er valgt fordi den ligger på solsida, har enkle eiendomsforhold i forhold til sørsida, og praktutsikt inn i Midtbyen. Feil side av Kanalen i forhold til Midtbyen, sier noen, men med ny gangforbindelse over Skansenløpet og like vest for Ravnkloa jf. Kommunedelplan for havneområdet, vil den fysiske kontakten med Midtbyen bedres vesentlig. Hjerterpromenaden på nordsida vil også bli et rekreasjonstilbud for den nye bydelen som vil bygges på Brattøra.

Traséen ved Jernbanebrua er endret for å redusere kostnadene i prosjektet. I stedet for en ny bilfri ferdselsmulighet under Jernbanebrua føres Hjerterpromenaden her over Jernbanebrua i plan. Når Nordre avlastningsveg åpnes vil det i hovedsak være busstrafikk over Jernbanebrua og det vil bli gjort tiltak for å legge bedre til rette for en fotgjengerkryssing enn det dagens situasjon tilbyr.

Prosjektkostnadene er redusert ved at oppgradering av eksisterende kaifront og bygging av ny kaifront i Kanalhavna er tatt ut. Dette vil ikke ha betydning for tilgjengelighet langs Kanalen, men endre de estetiske rammene for den sammenhengende promenaden.

Kryssing av Skansenløpet

Gangforbindelse over Skansenløpet er helt avgjørende for å kunne etablere en sammenhengende Hjerterpromenade. Dette elementet inngår i utbygging av Nordre avlastningsveg. Spørsmålet om påhengte gangbaner på eksisterende Skansen bru er fortsatt uavklart, og Trondheim kommune har nå bedt Miljøverndepartementet ta stilling til saken. Alternativet til påhengte gangbaner er separat gangbru. Statens vegvesen og kommunen arbeider videre med saken, og det forutsettes her at gangforbindelsen over Skansenløpet etableres som en del av vegprosjektet Nordre avlastningsveg.

Alternative trasévalg

Underveis i prosessen har vi vurdert og forkastet mange alternative traséer i bestående vegnett. Disse er i all hovedsak valgt bort fordi de på ett eller flere punkter ikke innfrir visjonen om Hjerterpromenaden som en sammenhengende vandring langs vannet rundt Midtbyen.

Rådmannen mener at det er viktig å tilføre Hjerterpromenaden noe mer enn det som allerede finnes i dagens gatenett, ved å ta i bruk områder som i dag ikke er tilgjengelig for allmennheten og utvide sona i Midtbyen som er tilgjengelig for alle. Dette vil gi byens befolkning tilgang til opplevelser av ulik karakter knyttet til nærhet til vannet. I denne sammenhengen vises det spesielt til strekningen Nidareid bru - Marinen vest. Disse aspektene har vært avgjørende for hvorfor Rådmannen opprettholder forslaget om å føre promenaden langs elva her.

Parsellvis utbygging

Hjerterpromenaden er om lag 4,5 km lang. Det tilsier en parsellvis utbygging, både praktisk og økonomisk, se o-vedlegg 1. Hver enkelt parsell vil bli detaljplanlagt og det vil da tas stilling til endelig utforming, sikring i forhold til vann, belysning og materialbruk.

Det forutsettes at det i tilstøtende prosjekter og anlegg langs den anbefalte traséen tilrettelegges en promenademulighet med den standard som foreslås for Hjerterpromenaden på det aktuelle stedet. For eksempel er det ved pågående rehabilitering av brua over Ravnkolløpet forutsatt at bruas gangareal skal være bredt nok til at promenaden kan føres over denne. Se orienteringsvedlegg 9.

Sikkerhet og teknisk standard

Sikkerhet og regelverk i forhold til vann og belysning er det ulike syn på. For brukerne vil valg av type rekkverk være avgjørende for opplevd sikkerhet i forhold til vannet og for opplevelsen av nærheten til

Trondheim kommune

vannet. Belysningen vil være svært betydningsfull både for om anlegget vil oppleves som et fremmedelement i landskapet og om det vil oppleves trygt å ferdes der i mørket. Dette vil også ha betydning for de som bor langs promenaden.

I det videre arbeid vil fysisk utforming og standard for drift og vedlikehold bli vurdert med tanke på trygghet for de som ferdes og de som bor langs promenaden. Sikkerhet og kriminalforebyggende tiltak må vurderes opp i mot ønskede opplevelseskvaliteter. Dette vil være viktige tema i forbindelse med detaljprosjektering av hver enkelt delstrekning.

Promenadens tilgjengelighet vil også være avhengig av hvilken type vinterdrift som velges. På den delen av ruten som går langs eksisterende gateløp eller gang- og sykkelveg vil promenaden bli brøytet og strødd ved behov i vinterhalvåret. På de resterende strekningene som bygges som turveg må det gjøres en spesifikk vurdering på om det skal vinterdriftes med brøyting og strøing. Det er tatt høyde for brøyting og strøing ved stipulering av anleggskostnader.

Signatur

Hjertepromenadens viktigste signatur vil være vannet, Nidelva og Kanalen. Fordi traséen av forskjellige grunner har partier uten følge av vann, er det ønskelig å gi Hjertepromenaden en egen signatur i tillegg, en markering som gjør den lett gjenkjennelig og som gjør det enkelt å vite at en befinner seg på Hjertepromenaden. Dette gjelder særlig i forhold til byens besøkende og de som av forskjellige årsaker er orienteringshemmet.

Så langt i arbeidet har vi arbeidet med lyssetting, rekkverk og en ledelinje som både kan fungere som signatur og være en del av den universelle utformingen. Det må arbeides videre med å avklare Hjertepromenadens signatur, slik at den kan legges inn i delstrekninger som bygges i tilknytning til andre tiltak.

Universell utforming

Anbefalt trase vil i stor grad oppfylle kravet om universell utforming. Fordi Midtbyen terrengmessig ligger på et platå er utfordringen størst når vi skal bevege oss opp og ned av dette platået. For at hele promenaden skal bli tilgjengelig for rullestolbrukere er det vesentlig at terrengmessig stigning ikke overstiger 1:12. På korte strekninger kan 1:8 tillates, men blir det brattere kan vi ikke anbefale strekningen for brukere med motorisert rullestol. Materialvalg og detaljutforming av selve traséen er også vesentlig, og det vil være nødvendig å ha en tett dialog opp mot aktuelle brukergrupper i det videre arbeidet.

Barn og unge

Hjertepromenaden er et tiltak som vil øke barn og unges mulighet for aktivitet og opplevelser i bilfritt miljø i Midtbyen. Det gjelder særlig barn som bor i promenadens nærmiljø og de som sogner til skoler og barnehager i indre by.

Økt helse

Hjertepromenaden vil bli et fristende tilbud for vandring og annen aktivitet i Midtbyen, og et godt utgangspunkt for å nå de store rekreasjonsområdene i byen: strandsonen på Ladestien, Nidelvkorridoren og Bymarka. Økt aktivitet vil gi bedre helse.

Kostnader og finansiering av etablering og drift

Kostnadene ved reguleringsplanlegging, detaljprosjektering og gjennomføring av samtlige parseller som forutsatt i høringsforslaget var stipulert til vel 100 millioner kroner. Med traséendring ved Marinen, Royal Garden og Jernbanebrua er kostnadene redusert betraktelig. I tillegg er kaireparasjoner og ny kaikant i

Trondheim kommune

Kanalhavna tatt ut av prosjektet og forutsettes nå bekostet av kaiholder. Foreslåtte endringer gir besparelser på ca 55 millioner, og prosjektkostnadene er dermed redusert til 50 millioner. Prosjektkostnadene ved hver enkelt delstrekning og totalt er vist i orienteringsvedlegg 2.

Grunneiere/rettighetshavere som berøres av eiendomsinngrep vil få dekket sitt økonomiske tap. Hvis det ikke oppnås enighet om hvor stort tapet er, fastsettes det ved et objektivt skjønn i rettssystemet. Utfallet av denne prosessen er usikker, og kostnadsberegningen omfatter derfor ikke nødvendig erverv av eiendom.

Etablering av promenaden forutsettes finansiert over kommunalt budsjett, men også i stor grad gjennom bidrag fra private interessenter. Det vil også være aktuelt å søke om statlige midler for tilrettelegging for rekreasjon og fysisk aktivitet i friluft. Fokus på universell tilrettelegging av promenaden vil også utløse statlige midler. I tillegg vil det være aktuelt at tilstøtende prosjekter og anlegg finansierer deler av promenaden. Ettersom prosjektet ikke er inne i vår budsjett/økonomiplan er gjennomføringen uavklart.

Drift- og vedlikeholdskostnader er stipulert for en promenade av solid og kvalitetsmessig høy standard som er optimal i forhold til drift. Kostnadene omfatter vårfeing, sommerdrift, vinterdrift med brøyting og strøing, istandsetting og teknisk kontroll med mer. Foreslått traséendring vil ikke gi noen vesentlig endring av disse kostnadene og er derfor ikke revidert. Total driftskostnad er beregnet til omkring kr. 1.130.000,- pr. år. Vinterdrift med strøing og brøyting representerer rundt kr. 215.000,- av dette beløpet, og det antas at istandsettingskostnadene vil bli høyere ved vinterdrift. Kostnaden gjelder de deler av promenaden som Trondheim kommune vil få et drifts- og vedlikeholdsansvar for. Driftskostnadene vil bli belastet Trondheim kommunes driftsbudsjett.

Gjennomføringstid og behov for reguleringsplanlegging

I høringsforslaget ble det anbefalt etappevis utbygging, basert på en mulig ferdigstilling innen 2011. Så lenge etablering av Hjerterpromenaden ikke kommer med i kommunens økonomiplan og vi ikke har konkrete eksterne tilskudd å vise til, er det ikke mulig å presentere en framdriftsplan for hele Hjerterpromenaden. I vedlegg 3 Framdrift Hjerterpromenaden, vises planlagt gjennomføring for tilstøtende anlegg, for eksempel aktuell elveforbygning ved Nidarø og ny fotgjengerkryssing ved Brattørbrua. På disse delstrekningene kan promenaden realiseres fortløpende og det må legges til rette for så rask gjennomføring av disse som mulig.

Reguleringsplan må utarbeides for strekningen langs elvebredden fra Nidareid bru til og med Elvegata 1. En detaljert registrering av eksisterende situasjon med hensyn på natur- og kulturverdier med påfølgende vurdering vil bli foretatt i denne forbindelse. Reguleringsprosessen vil også by på muligheter for medvirkning fra offentlige myndigheter, lag og foreninger, eiendomsbesittere, beboere og andre berørte.

Prioritering av delstrekninger

Flere av parsellene i Hjerterpromenaden er farbare i dag. Etter rådmannens vurdering er det de strekningene som i dag er utilgjengelige for allmennheten som er mest viktig å få gjennomført. Rådmannen anbefaler derfor at følgende parseller har gjennomføringsprioritet:

- Parsell 3 Elvegata 1 – Marinen vest
- Parsell 2 Gangbrua – Elvegata 1
- Parsell 1 Nidarø bru – Gangbrua

Prioriteringen er noe endret i forhold til høringsforslaget. Parsell 3 har rykket opp på første plass fordi den er regulert i Kalvskinnetplanen, og vi derfor kan igangsette erverv og prosjektering så fort finansiering er på plass. Parsell 2 prioriteres før parsell 1 fordi den kan utløse kontakt med rekreasjonsfasiliteter som er tilgjengelig for bevegelseshemmede på Nidarøsidan og med atkomsten til bysida i Gangbrubakken. Parsell

Trondheim kommune

1 vil være den tredje parsellen som vil tilføre byens befolkning et genuint nytt rekreasjonsområde.

Av parseller som er avhengig av andre anleggstiltak er etablering av kryssingen av Skansenløpet av vesentlig betydning for å oppnå en sammenhengende vandring.

Formidlingsprosjekt

Tidlig i prosessen ble det vurdert at formidling av byens kultur og historie er et så viktig og omfattende arbeid, at det er ønskelig å organisere det som et eget prosjekt. Det vil være aktuelt å arbeide videre mot en helhetlig informasjonspakke som favner både natur- og kulturinfo som kan formidles gjennom for eksempel mobiltelefon/trådløst nettverk. Det vises til erfaringer fra et gjennomført pilotprosjekt i regi av ABM: Utvikling av kulturhistorisk guide for Erkebispegården ved hjelp av mobiltelefon med nettleser.

Det vil være naturlig at Trondheim kommune tar initiativ til et utviklingsprosjekt i denne sammenhengen i den grad det avsettes penger til det. Både fagmyndigheter og forskningsmiljøer innenfor natur, arkeologi og kulturhistorie er svært interessert i å bidra i et slikt arbeid.

Konklusjon

Hjertepromenaden, en sammenhengende vandring langs vannet rundt Midtbyen, vil tilføre byen en ny verdi. Byens innbyggere, særlig barn og unge, institusjoner og de som får Hjertepromenaden i sitt nærmiljø, vil få et universelt utformet rekreasjonsanlegg med mulighet til å oppleve byen på en ny måte. Hjertepromenaden vil også være et godt tilbud til turister og andre tilreisende som besøker byen vår. Rådmannen har etter høringen, gjennomgått prosjektet på nytt i forhold til kostnader og konfliktnivå. Det er lagt vekt på at Hjertepromenaden bør utvikles som et rekreasjonsanlegg av høy kvalitet som utvider innbyggernes tilgang til elva og Kanalen, og som øker spekteret av aktivitets og opplevelsesmuligheter.

Rådmannen anbefaler trasévalget som er vist i saksvedlegg 1, og ber om at bygningsrådet gir sin tilslutning til det justerte forprosjektet.

Rådmannen i Trondheim, 03.06.2008

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Saksvedlegg 1: Hjertepromenaden forprosjekt, trasé revidert 13.05.08

Orienteringsvedlegg 1: Hjertepromenadens delstrekninger, revidert 13.05.08

Orienteringsvedlegg 2: Prosjektkostnader, revidert 28.05.08

Orienteringsvedlegg 3: Framdriftsplan, revidert 29.05.08

Trondheim kommune

Orienteringsvedlegg 4: Sammendrag av merknader med rådmannens kommentar.

Orienteringsvedlegg 5: Merknad fra beboerne langs Nidelva fra Ilen kirke til Marinen
v/Bjerkar Stav Ans, datert 31.01.08

Orienteringsvedlegg 6: Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, datert 11.02.08

Orienteringsvedlegg 7: Sør-Trøndelag fylkeskommune, datert 13.02.08

Orienteringsvedlegg 8: Bispeparsellen, bilde

Orienteringsvedlegg 9: Tilstøtende prosjekter og anlegg

Utrykt vedlegg 1: Hjertepromenaden forprosjekt, 06/30819, saksmappa