

Saksframlegg

E6 ØST/NORDRE AVLASTNINGSVEG, OMRÅDET BRATTØRA-NYHAVNA MED NY BRU OVER NIDELVA

FORSLAG TIL ENDRING AV REGULERINGSPLAN

SLUTTBEHANDLING

Arkivsaksnr.: 06/42463

Saksbehandler: Håkon Haugan

Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til endret reguleringsplan for E6 øst/Nordre avlastningsveg, området Brattøra-Nyhavna med ny bru over Nidelva som vist på kart i målestokk 1:1000, merket og fremmet av Statens Vegvesen Region Midt og Trondheim kommune, og utarbeidet av Vianova AS, sist endret 23.02.07. Reguleringsbestemmelser er senest datert 23.02.07.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven 27-2.

Trondheim kommune

Saksutredning:

Sammendrag

Hovedutfordringen med foreliggende plan har vært å endre gjeldende plan, 2 -felts bru til 4-felts bru med gang- og sykkelareal på begge sider. Firefelts kjørebri er foreslått med bakgrunn i kvalitetssikring av trafikkfall og kapasitet utført av Statens vegvesen. Dette har medført endret regulering for E6 øst Nidelv bru-Grillstad.

Lokalt arbeides det aktivt både på politisk og næringsmessig hold for å fremskynde anleggstart på E6-øst-prosjektet. Målet er anleggstart forsommeren 2007. Den nye bruforbindelsen over Nidelva er viktig å få på plass før en kan få omlagt jernbanesporet midlertidig ved undergangen Dyre Halses gt. X Skippergata.

Ny bru over Nidelva er kostnadsregnet til vel 90 mill. kr. Dette anleggselementet er tidligere besluttet kostnadsmessig overført fra Nordre avlastningsveg til E6 øst i Stortingsprop. 67 (2002-2003).

Byplansjefen har vurdert saken slik at planen kunne legges ut til offentlig ettersyn ved delegert behandling. Dette er gjort da utvidelsen ikke medfører vesentlige arealinngrep i forhold til gjeldende plan.

Det offentlige ettersynet har ikke medført endring av plankartet. Det er imidlertid foretatt visse endringer/tillegg i bestemmelsene som er nærmere omtalt i saksfremlegget.

Rådmannen anbefaler at reguleringssaken kan fremmes og vedtas av bystyret.

Bakgrunn

Hensikt med planen

Med bakgrunn i nye trafikkvurderinger og uttalelse fra Statens vegvesen er det nødvendig å foreta endringer av kapasiteten på den nye brua for både kjørende og for myke trafikanter.

Utvidelsen av planen medfører ikke vesentlige nye arealinngrep i forhold til gjeldende plan som tidligere er vedtatt (2003) og berører ikke andre grunneiere enn Trondheim havn.

Det har vært avholdt designkonkurranse for å finne best mulig utforming på dette viktige byggverket som ny klaffebru over Nidelva blir. Vinner av konkurransen er utpekt og utforminga av brua framlegges i denne saksbehandlinga.

Planprosess

Kunngjøringer

Kunngjøring om igangsatt endret regulering ble annonsert i Adresseavisen 05.11.2006, og varsel om igangsatt regulering ble ved brev av 05.11.2006 sendt berørte grunneiere (Trondheim Havn) og offentlige instanser.

Innspill til planen før første gangs behandling

Samråds- og medvirkningsprosess

Etter annonsering/kunngjøring og varsel om igangsatt regulering ble det 22.11.2006 arrangert samrådsmøte med involverte parter, dvs. grunneieren Trondheim havn samt offentlige instanser og kollektivselskapene.

Brev med varsel om planendring og samrådsmøte inviterte til å komme med skriftlige innspill på dette

Trondheim kommune

stadiet i planprosessen. Brev er kommet inn fra fylkesmannen. Videre er mottatt kort mail fra Trondheim Havn 14.12.2006 etter at de mottok foreløpige tegninger som ivaretar deres innspill framkommet bl.a. i samrådsmøte. Dessuten er avklaringer framkommet i samrådsmøte samt 2 møter (28.11.2006 og 06.12.2006) mellom Statens vegvesen og Trondheim kommune vedr. løsning for gående og syklende samt bussholdeplasser. Disse innspill er innarbeidet i den planen som framlegges.

Sammendrag av innspill som er kommet inn etter samrådsmøtet:

Innkommne merknader til plan fra:

1. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag
2. Trondheim Havn (samrådsmøte og mail av 14.12.2006)
3. Trondheim kommune/ Statens vegvesen (2 egne møter vedr. myke trafikanter, 28.11.2006 og 06.12.2006)
4. Nettbuss (samrådsmøte)

Sammendrag av merknadene med kommentarer:

1. Fylkesmannen har ingen kommentarer så sant endring ikke medfører økt støybelastning.

Kommentarer:

Brua er på samme sted som før. Totalt samme trafikk som skal over de 3 bruene Bakke bru, Nidelv bru og den nye brua. Bedre kapasitet over den nye brua medfører redusert trafikk på de 2 andre bruene som er nærmere bebyggelse, og endringen vil derfor medføre redusert støybelastning.

2. Trondheim Havn (samrådsmøte og mail)

- a) Påpekt at havneområdet nord for brua på Brattørasiden vil være inngjerdet havn, og derfor umuliggjøre annen adkomst enn regulert 5. arm fra rundkjøring til kaiområde merket K2 i planen (mellom ny og gammel bru).
- b) Restareal mellom bruene på Nyhavnasiden ikke interessant, ønskes overdratt til det offentlige.

Kommentarer:

Havnas kommentarer innarbeidet i forslaget. Den valgte bruløsning (vinner designkonkurransen) kan også gi plass til en lav kjøreadkomst (H= 2,5 m) under brukaret ved siden av gang- og sykkelveg under brukaret. Eksisterende kaikonstruksjon kan gi ekstraarbeider for å få til denne løsningen.

3. Trondheim kommune/Statens vegvesen (2 egne møter vedr. myke trafikanter)

Løsninger myke trafikanter iht. ny sykkelhåndbok (skille syklende og gående) både over bru og i Havnegata.

Kommentarer:

Løsningen sykkelveg med fortau med bredder ca. 2,5 m + 1,5 m på begge sider av brua og med rekkverk mot kjørebane lagt inn i planene.

I Havnegata lagt til grunn tilsvarende løsning, gått bort fra sykkelfelt i kjørebanelen og derved gjort det mulig å få til ønskete busslommer i begge retninger i Havnegata rett sør for ny bru (busslommer skulle gjerne vært flyttet lengre unna rundkjøring, men ikke plass p.g.a. murer/ høydeforskjell).

Trondheim kommune

4. Nettbuss (samrådsmøte)

Tidligere fremmet ønske om busslomme i retning sentrum i Havnegata sør for ny bru, mulig å kombinere med busslomme motsatt retning ved Rica Nidelven.

Kommentarer:

Det innreguleres løsning for buss i begge retninger, jf. forrige kommentar vedr. sykkelfelt mv.

Førstegangsbehandling

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak FBR PLN 3302/06 av 20.12.06 vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn. Det vises til uttrykt orienteringsvedlegg 5.

Høringsuttalelser og merknader

Ved annonse i Adresseavisen av 21.12.06 ble det kunngjort at planen ble lagt ut til offentlig ettersyn, ved brev av 20.12.06 er høringsinstanser, grunneiere og naboer fått melding om vedtaket.

Etter at uttalelsesfristen var omme er det mottatt kommentarer/merknader fra:

1. Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev av 10.01.07.
2. Sør-Trøndelag fylkeskommune, Enhet for regional utvikling, brev av 02.01.07.
3. Kystverket Midt-Norge, brev av 19.01.07.
4. Miljøenheten Trondheim kommune, brev av 04.01.07.
5. Trondheim Havn, brev av 23.01.07.
6. Norges vassdrags- og energidirektorat, Region Midt-Norge, brev av 23.01.07.
7. Trondheim Energiverk Nett AS, e-melding av 05.02.07.
8. Trondheim byteknikk, notat av 23.01.07.

Sammendrag og kommentarer til mottatte merknader/kommentarer:

Verken fylkesmannen eller fylkeskommunen har noe å bemerke til planforslaget, og det stilles ingen vilkår for egengodkjenning av planen. Miljøenheten har heller ingen merknader til planen.

Kystverket uttaler at de ved behandling av kommunale arealplaner tar vare på formålet i "Lov om havner og farvann m.m. av 8 juni 1984 nr. 51". Formålet med loven er å legge forholdene til rette for en best mulig planlegging, utbygging og drift av havner og å trygge ferdselen.

Det påpekes at brua krysser øvre del av kaiområdet langs Nidelva og vil medføre innskrenkning av bruken for havnevesenet. Dette anses å være et erstatningsspørsmål mellom utbygger og havneeier. I brevet heter det at det øvre havnearealet ikke vil få tilknytning direkte til vegnettet og en tverrforbindelse under brua vil således være avgjørende for erstatningen. Likeså kostnader med ny/endret inngjerding mot havna.

Så langt Kystverket kan se opprettholdes dagens seilingsløp i elva med samme tilstand i både lukket og åpen stilling. Eventuell fending/nye ledere nedover og forbi den nye brua må avklares med lokalt havnevesen.

Kystverket har ikke vesentlige merknader til de foreslåtte planendringene, men gjør oppmerksom på at ferdig bru skal ha senterlanterner og høydeanvisningsskilt for seilingsløpet i lukket tilstand. Skiltet skal angi minste fri høyde målt ved høyeste astronomiske tidevann (HAT), noe som bør fremgå av bestemmelsene.

Det pekes spesielt på at særskilt tillatelse etter havne- og farvannsloven må foreligge før tiltaket kan

Trondheim kommune

igangsettes. Dette gjelder både selve anleggstiltaket samt merking/skilting i byggeperioden og etter ferdigstilling.

Det bes om at egegodkjent plankart med bestemmelser sendes Kystverket.

Kommentarer:

Ny bru over elva nord for eksisterende bru ble regulert og godkjent ved plan i 2003. I foreliggende plan er brua regulert med 4 felt med gang- og sykkelbane på begge sider. Foreliggende plan følger opp gjeldende plan med hensyn til forbindelse til kaiområde K2.

Eventuelle erstatninger vil måtte tas opp i separate forhandlinger eventuelt via skjønnsretten.

Det anses som en selvfølge at de pålegg med hensyn til senterlanterner og høydeanvisningsskilt med angitt fri høyde målt ved høyeste astronomiske tidevann etterkommes uten at det skal tas inn i bestemmelse om dette.

Tillatelse etter havne- og farvannsloven vil selvsagt bli innhentet før tiltaket igangsettes.

Trondheim Havn peker på at planmateriale i bedre grad burde være ajourført med godkjente planer som grenser inn til vegprosjektet. Ajourføring med tilstøtende planer ville gitt et mer korrekt kartmateriale. En viktig premisse for planarbeidet må være at planlegging og gjennomføring av E6 øst –prosjektet i en viss grad tilpasses utviklingstiltak i Trondheim havn og godkjente planer for et nytt konferansesenter i området mellom Rica Nidelven Hotell og nåværende Nidelv bru. Vegprosjektet E6-øst kan ikke vanskeliggjøre gjennomføring av andre tiltak. Dersom dette ikke er til å unngå, må tiltakshaver være forberedt på at eventuelle erstatningskrav vil bli gjort gjeldende i samsvar med gjeldende lovverk og praksis.

Utviklingen av Trøndelagsterminalen som logistikknutepunkt vil skje parallelt med vegutbyggingen. Havna forutsetter et nært og godt samarbeid med vegvesenet for at vegprosjektet og Trøndelagsterminalen ikke blir vanskeliggjort.

Planforslaget omfatter i vesentlig grad breddeutvidelse av ny bru, samt mindre tilpasninger for å få etablert gang- og sykkelvegssystem. Havna hadde sett at breddeutvidelsen også hadde gitt større vegareal til avvikling av nærtrafikken. Planen har ingen føring for bruken av nåværende Nidelv bru, og om et gang- og sykkelvegssystem like gjerne kunne vært etablert med denne brua.

Område K2 er regulert til havneformål, men skal i anleggsfasen midlertidig benyttes til anleggsområde. Havna ønsker at området K2 i planen utvides syddover under Nidelv bru fram til areal regulert til konferansesenter. Utvidelsen av K2 ønskes av havna regulert til havneformål. Adkomsten til K2 er i henhold til gjeldende plan for Pir II syd, vedtatt i bystyret 30.09.2004, lagt fra rundkjøringen Havnegata- NAV-E6 øst, som den femte avkjøring i rundkjøringen. Havna forutsetter at avkjøringen opprettholdes.

I lagerskur 6 nord for området K2, drives det i dag aktiv transport –og terminalaktivitet. Lagerert må vurderes revet pga. den aktuelle avkjøringen, men også pga. gangvegssystemet som er planlagt. Dette forutsettes løst gjennom videre forhandlinger mellom havna og vegvesenet.

Havneområdet på Pir 1 og Pir II, hvor Trøndelagsterminalen skal etablere seg, må i henhold til gjeldende ISPS-forskrifter inngjerdes og være helt atskilt fra annen arealbruk.

Trondheim kommune

Havna har tidligere uttalt seg skeptisk til den kulvertløsningen under Havnegata som er valgt for å betjene trafikken mellom havnearealene på Pir II og jernbanens godsterminal. Havna konstaterer at planarbeidet for E6 øst med ny bru ikke har funnet det hensiktsmessig å vurdere kulvertløsningen på nytt.

Havna har i samtaler med vegvesenet bedt om at det blir vurdert direkte avkjøring til en eventuell drivstoffstasjon m/truckstopp fra Havnegata. Det forventes at vegvesenet avklarer dette relativt hurtig av hensyn til den videre planlegging av Trøndelagsterminalen.

Ved bygging av ny bru over Nidelva vil det være behov for en viss opprydding i sjøarealet, noe som forutsettes at vegvesenet gjør samtidig med anleggsarbeidet.

Kommentarer:

Kartgrunnlaget som reguleringsplanen nå er tegnet inn på er ajour med hensyn til eksisterende og planlagte bygninger i området.

Med hensyn til å føre hoved gang- og sykkeltrafikken over eksisterende Nidelv bru har dette vært vurdert, men det er et ønske å få gang- og sykkeltrafikken tilknyttet hovedvegnettet.

Eventuell utvidelse av område K2 sydover til regulert konferansesenter i plan vedtatt i bystyret 25.01.07, er ikke vurdert i nevnte plan eller i den foreliggende plan. Denne utvidelsen må vurderes når ny reguleringplan for Havnegata blir utarbeidet.

Da det er planlagt byggestart på E6 øst, elementet ny Nidelv bru, forsommeren 2007, er det ikke tid til å innarbeide utvidelse av område K2 i den foreliggende plan.

Adkomsten til område K2 er regulert ved plan vedtatt av bystyret 30.09.04. I den foreliggende plan er starten på denne avkjøringen regulert for å markere den femte vegarmen i rundkjøringen. Den øvrige del av avkjøringen kommer frem i tidligere plan. Det er ingen planer om å bortregulere denne avkjøringen.

Det forutsettes at nødvendig inngjerding i henhold til gjeldende forskrifter utføres når Trøndelagsterminalen er etablert. Kostnaden ved denne inngjerdingen må tas opp senere.

Den aktuelle kulvertløsningen ligger utenfor den aktuelle planen, og kan, i likhet med eventuell drivstoffstasjon, tas opp i forbindelse med planleggingen av Trøndelagsterminalen.

Det vil være naturlig at vegprosjektet foretar en viss opprydding i sjøarealet i forbindelse med byggingen av ny Nidelv bru.

NVE, Region Midt-Norge har ingen kommentarer til planendringen forutsatt at endringen ikke fører til at flomforhold i elva forverres. Det bes for øvrig om at det tas kontakt med Trondheim energiverk og Statsnett, slik at det kan tas nødvendige hensyn til eksisterende og eventuelle planlagte høyspentanlegg i planområdet.

Kommentarer:

Hensynet til flomfare i forbindelse med byggearbeidene vil bli vurdert i byggeplanleggingen av den nye brua.

Trondheim Energiverk Nett AS opplyser at de i dag har kabler som berøres av prosjektet på vestsiden

Trondheim kommune

av Nidelva. Dette gjelder i tilknytting til ny rundkjøring. Kablene blir berørt i den grad terrenget skal endres slik at kablene må flyttes eller senkes. Dette vil være uproblematisk, men må planlegges og hensyntas ved utførelsen. Det opplyses at TEV Nett har en samarbeidsavtale med Statens Vegvesen vedrørende omlegginger av kabler til NAV. TEV Nett vil søke å bruke denne samarbeidsavtalen for det aktuelle vegprosjektet i tillegg.

Når det gjelder brua, som er av typen klaffbru, med strømbehov tilknyttet heve- og senkeprosessen, vil TEV Nett søke å finne løsninger for forsyning av dette i forbindelse med prosjektet.

Kommentater:

Det er allerede etablert samarbeid mellom partene for å løse de forskjellige oppgaver hvor TEV Netts interesser blir berørt. Statnett er ikke kontaktet i det elektriske kabler etc. blir ivaretatt gjennom det samarbeidet som er etablert mellom vegvesenet og TEV Nett.

Internt har det vært drøftet gang- og sykkeløsninger langs Havnegt. og ny Nidelv bru. I utgangspunktet var intensjonen å videreføre den løsningen med sykkelfelt i vegbanen som en kom fram til i arbeidet med Ricaplanen for Havnegata på hele strekningen. Kommunen og Statens vegvesen gikk sammen om å sikre en god sammenheng i løsningene for ny Nidelv bru og de ulike delplanene som den grenser opp mot (NAV/Rica-planene). Under arbeidet kom det opp flere argumenter for å velge en annen løsning:

- konflikter mellom sykkelfelt og bussholdeplass
- sykkelfelt samsvarer ikke med sykkelhåndbokas anbefalinger som krever atskilt sykkelveg i slike trafikk situasjoner
- en sykkelveg med fortau på samme plan som gangarealet vil bli en bedre trase for syklistene.

Det er konstatert at det stort sett er god plass for en løsning med sykkelveg m/fortau, og ikke umulig å løse problemene på vestsida under eksisterende Nidelv bru. Det ble derfor enighet om å velge sykkelveg m/fortau på hele strekningen nord for hotellet/Brattørbrua.

Det ble også bestemt, slik som det for øvrig er lagt inn i foreliggende plan, å ha sykkelfelt m/fortau for den nye Nidelv bru. Her legges det opp til en minimumsløsning på totalt 4 meter, 1,5+2,5 eventuelet 2+2”.

Når det gjelder strekningen langs Havnegata er det behov for større bredde for sykkelveg m/fortau.

I stedet for å innarbeide dette i planen for nye Nidelv bru, tas det inn to bestemmelser:

- at det skal bygges sykkelveg m/fortau
- at mindre justeringer av bredde på sykkelveg m/fortau kan tas i detaljprosjekteringen.

Statens vegvesen får ansvar for å regulere hele Havnegata fram til Brattørbrua. I dette arbeidet avklares de aktuelle problemstillingene nærmere.

I forhold til ”Offentlige veianlegg og byggesak” - Temaveileder HO-2/2000 vil bygging av den nye brua være unntatt fra byggesaksbehandlingen forutsatt at utformingen er bestemt i reguleringsplanen.

Plasseringen må fremgå av plankartet, og i bestemmelsene må det være en henvisning til tekniske tegninger som viser bruas utforming. I denne sammenheng har § 2.5 ”Ny klaffebri over Nidelva” i bestemmelsene fått et tillegg med henvisning til beskrivelse og tegningsmateriale utarbeidet av Cowi AS.

Statens vegvesen er gjort kjent med nevnte opplegg og tilleggsbestemmelser, og har ingen merknader.

Trondheim kommune

Når det gjelder rekkefølgebestemmelsen vedrørende eksisterende småbåtslipp, arbeides det med å finne alternative plasseringer.

Anbefalte endringer i plan og bestemmelser

I forhold til plan og bestemmelser vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn anbefaler rådmannen med bakgrunn i innkomne merknader og egne vurderinger følgende endringer:

På plankartet:

1. Kartgrunnlaget er supplert mht. godkjente reguleringsplaner i omkringliggende områder.
2. Oppdatering iht. Miljøverndepartementets siste standard:
 - midlertidig trafikkområder (riggområder)
 - reguleringsformål vist i 2 plannivå
3. I tegnforklaringen er midlertidig trafikkområder/riggområder vist under "Kombinerte formål", ikke under spesialområder.

Endret layout på plankartet er datert 23.02.07.

I bestemmelsen:

I bestemmelsenes § 2.1, "Generelt", anbefales følgende tillegg:

"Langs Havnegata og langs den nye brua anlegges sykkelveg med fortau på begge sider av vegbanen.

Mindre justeringer mellom sykkelveg/gangveg/fortau og annet trafikkareal kan tillates gjennom detaljprosjektering av veganlegget."

I bestemmelsens § 2.4, "Annet trafikkareal", anbefales følgende tillegg:

"Disse arealene skal gis en vakker og tiltalende, og gjerne grøntpreget opparbeidelse".

I bestemmelsenes § 5.1, "Forurenset grunn", anbefales følgende tillegg:

"Det kreves grunnundersøkelser og geoteknisk prosjektering for prosjektet".

I bestemmelsenes § 2.5 "Ny klaffebru over Nidelva" anbefales følgende tillegg:

"Det vises til "Referanseprosjekt med sykkelveg og fortau", datert 19.12.06, samt ideprosjekt datert 13.12.06, utarbeidet av Cowi AS."

Siste setning i § 2.3:

"K2 skal benyttes midlertidig som anleggsområde i forbindelse med bygging av E6 øst/Nordre avlastningsveg." og siste avsnitt i § 2.4 (noe omredigert):

"Et område på Nyhavna mellom jernbanen og ny veg, foreslås regulert til sykkelveg, gangveg og annet trafikkareal. Området skal benyttes midlertidig som anleggsområde i forbindelse med bygging av E6 øst".

Dette plasseres under ny paragraf 4 "Kombinerte formål".

Tidligere § 4 blir nå § 5, § 4.1 blir 5.1 og 4.2 blir 5.2.

Bestemmelsene er sist revidert 23.02.07.

Trondheim kommune

Beskrivelse av anbefalt planforslag

Planstatus

Reguleringsplan for Nordre Avlastningsveg Brattøra dekker det areal som nå foreslås omregulert. Reguleringsplanen ble sist vedtatt 25.09.2003. Av tilstøtende planer av nyere dato nevnes spesielt E6 Øst på strekningen Nidelv bru – Grillstad. Denne planen ble opprinnelig vedtatt i bystyrets møte 22.05.03, mens endret regulering Nidelv bru – Ladeforbindelsen (delplan 1, 2 og 3) ble vedtatt i bystyret 23.11.2006. Ellers nevnes reguleringsplanen Pir II sør som ble vedtatt av bystyret 30.09.2004. Denne omhandler tilstøtende ny rundkjøring i Havnegata og havneområdet inntil brua på Brattøra. I kommuneplanens arealdel, inngår både E6 Øst og E6 NAV som del av hovedvegnettet i Trondheim.

Planområdet, eksisterende forhold

Dette er en ny vegforbindelse som avlaster eksisterende veg over Bakke bru og Nidelv bru. Den skal lede hovedtrafikken fra Nordre avlastningsveg (som er under bygging) fra Havnegata over til E6 Øst og inn i den vedtatte nye tunnelloesninga under Kuhaugen fram til Strindheim/ Nidar. Området er i dag havneområde disponert av Trondheim havn. Det ligger en mye brukt båtslipp på havnas område på Nyhavna. Det er ikke noen organisert gruppe, men vanlige båteiere som disponerer henger som er hovedbrukerne av denne.

Beskrivelse av planforslag

Når både Nordre avlastningsveg og ny E6 Øst er ferdigbygd, vil den nye veglenken over Nidelva bli meget viktig og inngå i omkjøringstrekanten rundt Trondheim. Den nye tunnelen i E6 Øst blir 4-felts veg og Havnegata har også 4 kjørefelt. Ut fra trafikkberegninger som er utført, blir trafikken på den nye brua mellom disse to prosjektene større enn på de tilstøtende vegene. 4-felts løsning er alt vedtatt på veglenken fra planlagt rundkjøring ved Dora (Skippergata) fram til reguleringsgrense på Nyhavna (Delplan 1 vedtatt 23.11.2006).

Det arbeides med å skape effektive og sikre sykkelruter slik at sykkel kan bli et alternativt framkomstmiddel i stedet for bil. I eksisterende reguleringsplan er det 3 m fortau tosidig over brua. Det legges nå opp til løsninger med tilbud på begge sider av brua som skiller syklende og gående iht. sykkelhåndboka. Det er lagt opp til 2,5 m for sykkeltrafikk og 1,5 m for fotgjengere på hver side av brua.

I tillegg legges det opp til planfrie kryssinger av kjørevegen for myke trafikanter i begge ender av brua ved veger under brua ved landkarene. På Brattørasiden beholdes grovt sett tidligere regulert løsning for kryssing under bru. På sikt vil det kunne bli en bedre løsning på nordsiden av kjørevegen (Brattøra) når Trondheim Havn realiserer sin reguleringsplan Pir II sør.

Statens vegvesen kom i oppstarten av planfasen med innspill om at den regulerte 5. armen i rundkjøringa (Pir II sør-planen) burde erstattes av annen adkomst lengre nord, men etter merknader fra Trondheim Havn er det ikke lagt inn endringer vedr. dette i planen.

Planen har også regulert inn tosidige busslommer rett sør for ny bru i Havnegata. Det er funnet plass til dette bl.a. ved å ta av midtrabatten i kjørevegen. Havnegata vil også heves pga. tilpasning til ny bru slik at eksisterende mur på utsiden av kjørevegen i Havnegata nedfylles over en strekning. Dette gjør det mulig med adkomst fra gangbaner til busslommer der busslommene er plassert i plankartet.

Løsningen for syklende i Havnegata har vært diskutert. Det har tidligere vært planer om å legge sykkeltrafikken i sykkelfelt sammen biltrafikken. I avklaringsmøtene mellom Statens vegvesen og Trondheim kommune har en kommet til at tilbudet for syklende i Havnegata bør bli tilsvarende som over brua (egen adskilt sykkelveg og gangveg). Dette betyr et systemskifte for syklende omtrent ved Rica

Trondheim kommune

Nidelven i Havnegata. Planen som framlegges viser løsning fram til Nidelv bru. Utførelse av tiltak i planen sør for det som berøres av endringer i Havnegata av prosjektene, inngår ikke i de to omtalte vegprosjektene.

Brua er lagt vinkelrett på Nidelva nord for Nidelv bru og jernbanebrua for Meråkerbanen. Brua forutsettes bygget som klaffebru og med fri seilingshøyde 6 m over middel lavvann. I tillegg skal den bygges med åpningsklaff slik at større båter kan komme opp elveløpet på tilsvarende måte som bruene ovenfor. Se for øvrig detaljtegninger av brua som viser utforming og mål.

Utvidelsen av vegarealet er tatt sørover mot jernbanen slik at det ikke blir ytterligere inngrep i havneområdet nordover. Ved landkaret på Nyhavna er det foreslått forbindelser slik at en kan krysse kjørevegen planfritt som myk trafikant under brua. Areal som benyttes til dette er lagt utenfor areal som bedriften Yara (leietaker Trondheim Havn) benytter. På motsatt side (fortsatt Nyhavna) av planlagt bru, benyttes areal ved eksisterende småbåtutsett (mellom ny og gammel bru) for sykkel- og gangforbindelsene under brua.

Eksisterende småbåtutsett vil bli nedbygget som følge av ny bru. Dette tilbudet må derfor finne sted i en annen del av byen. Rådmannen kjenner ikke til aktuelle alternative lokaliseringer i dag, og tiltakshaver har derfor ansvar for å foreta en utredning av mulige erstatningsplasser i samarbeid med Trondheim kommune. Det er foreslått et rekkefølgekrav knyttet til etablering av slik erstatningsareal før brua kan tas i bruk. Restareal foreslås regulert til annet vegareal (K3 i gjeldende plan utgår av planen iht. havnas ønske).

På Brattørasida er rundkjøringa foreslått økt litt i størrelse (Dy 41 -> 45 m) og justert noen få meter mot sørøst. All endring er på tidligere regulert vegareal.

Område kai merket K2 på Brattøra er fortsatt forutsatt som midlertidig riggområde og regulert til kaiformål. Dette endres ikke av nytt reguleringsforslag. Adkomst til området er vist i reguleringsplan Pir II sør og betinger at lagerskur rett nord for brua fjernes. Ansvar for opparbeiding av disse tiltakene tilligger Trondheim Havn. Denne framtidige adkomsten vil kunne gi en bedre føring for syklende under brukaret enn regulert løsning.

Forslaget blir dyrere enn å realisere vedtatt reguleringsplan. Økte brukostnader inngår i E6 Øst-prosjektet.

Konsekvenser av planforslaget

Arealbruk

Foreliggende planforslag vil legge beslag på et noe større areal til vegformål, jf. ovenfor. For det meste er arealet allerede regulert til vegareal. Område mellom jernbane og ny veg på Nyhavna (merket K3 på tidligere plan) var alt så dårlig utnyttbart at havna ikke ser noe større tap i dette området. Kaiområde K2 blir ikke redusert da utvidelsen går inn på tidligere regulert "annet vegareal". Gang-/ sykkelarm ned under brukar er foreslått strammet litt inn slik at K2 blir noe større. Havneområde i sjø mellom bruene blir noe redusert.

Trafikk

Statens vegvesen har tidligere i år foretatt kvalitetssikring av trafikk tall og kapasiteter og endret reguleringsplanen for E6 Øst Nidelv bru – Grillstad og pekt på behovet for økt kapasitet også for den nye brua over Nidelva. Foreliggende forslag til reguleringsplan gjør at ny E6 får 4 kjørefelt helt fra Ladeforbindelsen og inn til Havnegata. Dette gjør at framkommeligheten for gjennomgående biltrafikk på E6 blir god.

Trondheim kommune

For kollektivtrafikken er det regulert inn nye busslommer i Havnegata, der spesielt den i retning sentrum har vært etterspurt fra kollektivselskapene.

For syklist, fotgjengere og kollektivtrafikken er løsningene i prinsippet de samme som i gjeldende reguleringsforslag, men med noen vesentlige forbedringer. Det kan her nevnes atskilt areal for syklende og gående langs E6 over brua (adskilt fra motorkjøretøy med rekkverk). I tillegg er innlagt en ny planfri kryssing under hovedvegen ved landkaret på Nyhavnasiden.

Miljø

I miljøbegrepet kan det inngå en rekke elementer med støy, forurensning til luft og jord (inkl. støv), energibruk, landskap og arealdisponering/barriere som elementene som man vanligvis analyserer ved veg- og trafikkanlegg. Korte prinsipielle kommentarer kan gis til disse punktene. Med fysisk løsning vil mengden støy, forurensning og energibruk være avhengig av totalt transportarbeid i alternative løsninger. Den foreslåtte endringsplanen antas å gi noe lavere totalt transportarbeid enn gjeldende plan etter som hovedstrømmen av trafikk føres korteste veg.

Kostnader

Elementet ny bru over Nidelva, er kostnadsberegnet til vel 90 mill. kr (elementet er tidligere besluttet overført kostnadsmessig fra Nordre avlastningsveg til E6 Øst i stortingsprop 67 (2002-2003). Det er tidligere besluttet at brua skulle forberedes for en utvidelse (kjøresterke gangbaner). Tilleggskostnaden for å bygge bredere bru med en gang er anslått til å være om lag 8 – 10 mill. kr (inkl økning av bredde sykkelveger m/fortau. Dersom en skulle utvide senere, ville tilleggskostnaden bli minst 50 % større.

Forhold til ny forskrift om konsekvensutredning, KU

I juni 2000 ble det fremmet egen hovedrapport "Konsekvensutredning for E6 Øst i Trondheim kommune – parsell Nidelv bru – Grillstad". Sluttdokument for "Konsekvensutredning E6 Øst i Trondheim kommune, parsell Nidelv bru – Grillstad" forelå i brev datert 14.11.01 fra Vegdirektoratet.

Melding om konsekvensutredning for "Nordtangenten" ble utarbeidet av Trondheim kommune og Statens vegvesen i 1992. Meldinga beskriver tiltaket, eksisterende utredninger og program for videre utredninger. Meldinga ble godkjent av Vegdirektoratet 14.11.1994 uten at det ble stilt krav om konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 33, men med krav om at det ble gjennomført en rekke temautredninger i forbindelse med reguleringsplanarbeidet. Konsekvensanalyse ble behandlet og godkjent sammen med reguleringsplan for Nordre avlastningsveg.

Prosjektet som helhet ansees derfor for å være tilfredsstillende konsekvensvurdert.

Ny forskrift om konsekvensutredning ble fastsatt ved kongelig resolusjon av 1. april 2005 i medhold av lov 24. sept. 2004 nr. 72 om endring av plan- og bygningsloven. Det er kommunen som planmyndighet som har ansvar for å avklare om et reguleringsarbeid faller inn under forskriftens virkeområde. Ut i fra vurdering av planarbeidet i forhold til forskriftens § 3 og kriteriene i § 4 finner ikke rådmannen at det er behov for å utarbeide eget planprogram med konsekvensutredning for den foreliggende planendringen.

Planlagt gjennomføring av tiltaket

Lokalt arbeides det aktivt både på politisk og næringsmessig hold for å framskynde anleggsstart på E6-Øst-prosjektet. Målet er anleggsstart forsommeren 2007, bl.a. på Nyhavna - Møllenberg. Den nye forbindelsen over Nidelva er viktig å få på plass før en kan få omlagt jernbanesporet midlertidig ved

Trondheim kommune

jernbaneundergangen Dyre Halses gt x Skippergata. Denne undergangen stenges under anleggsperioden, jf. delplan 1, Nidelv bru- Grillstad vedtatt i bystyret 23.11.2006.

Reguleringsbestemmelser

Det er utarbeidet egne bestemmelser for denne delplanen. Disse bestemmelser bygger på bestemmelsene i gjeldende reguleringsplan for E6 Øst og Nordre avlastningsveg.

Rådmannens konklusjon og anbefaling

Statens vegvesen er kontaktet, og har ingen merknader til de endringer/tillegg som er anbefalt i bestemmelsene til planen.

Det anbefales at forslag til reguleringsplan med bestemmelser for E6-øst/Nordre avlastningsveg, området Brattøra-Nyhavna med ny bru over Nidelva vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 06.03.2007

Håkon Grimstad
kommunaldirektør

Ann-Margrit Harkjerr
byplansjef

Vedlegg:

Saksvedlegg 1: Reguleringskart, 1:1000, datert 20.12.06, sist endret 23.02.07

Saksvedlegg 2: Reguleringsbestemmelser, sist datert 23.02.07

Orienteringsvedlegg 1: Oversiktskart, målestokk 1:10000

Orienteringsvedlegg 2: Nedfotografert kopi av del av gjeldende regulering, vedtatt 25.09.03

Orienteringsvedlegg 3: Nedfotografert kopi av del av gjeldende regulering, vedtatt 30.09.04

Orienteringsvedlegg 4: Notat "Referanseprosjekt med sykkelveg og fortau"
m/tegninger/illustrasjoner, datert 19.12.06

Orienteringsvedlegg 5: Utrykte vedlegg- kopi av kunngjøring igangsatt planarbeid, innkomne merknader/innsjutt i planprosessen, varselbrev, kopi av delegasjonssak FBR PLN 3302/06, kopi av kunngjøring off. ettersyn og innkomne kommentarer/merknader

Trondheim kommune

Arkivsak:06/42463

E6 Øst/Nordre avlastningsveg, området Brattøra-Nyhavna med ny bru over Nidelva Reguleringsbestemmelser til endret reguleringsplan

Planen er datert : 20.12.2006
Dato for siste revisjon av plankartet : 20.12.2006
Dato for siste revisjon av bestemmelsene : 23.02.2007
Dato for Bystyrets/Bygningsrådets vedtak :

§ 1 Planens avgrensning og formål

Disse reguleringsbestemmelsene gjelder innenfor de områdene som på plankartet er vist med reguleringsgrense.

Formålet med planen er å legge til rette for bygging av ny bru over Nidelva som binder sammen Nordre avlastningsveg ved Havnegata til E6 Øst på Nyhavna med 4 kjørefelt og tosidig sykkelveg med fortau.

§ 2 Trafikkområder

§ 2.1 Generelt

Innenfor trafikkområdene skal det anlegges kjøreveger, sykkelveger, gangveger, fortau, trafikkdelere, bru og kai.

Langs Havnegata og langs den nye brua anlegges sykkelveg med fortau på begge sider av vegbanen.

Mindre justeringer mellom sykkelveg/gangveg/fortau og annet trafikkareal kan tillates gjennom detaljprosjektering av veganlegget.

§ 2.2 Anlegg av trafikkområder

Anlegg av trafikkområder skal utformes etter godkjente byggeplaner som detaljert viser utforming av veger, vegutstyr, materialbruk, beplantning, skråninger og murer med mer. Byggeplanene skal omfatte areal under Nidelv bru på Nyhavnasiden av elva.

§ 2.3 Trafikkområde kai, K2

K2 omfatter kai på Brattøra mellom Nidelv bru og ny bru for E6 Øst/ Nordre avlastningsveg. Arealet kan brukes til lettere havnefunksjoner. K2 skal benyttes midlertidig som anleggsområde i forbindelse med bygging av E6 Øst/ Nordre avlastningsveg.

§ 2.4 Annet trafikkareal

Sidearealer og skråninger skal beplantes, eller utformes slik at de tilpasses tilstøtende områder.

Et område på Nyhavna mellom jernbanen og ny veg, foreslås regulert til sykkelveg og gangveg samt annet trafikkareal. Området skal benyttes midlertidig som anleggsområde (riggområde) i forbindelse med bygging av E6 Øst.

Disse arealene gis en vakker og tiltalende, og gjerne grøntpreget opparbeidelse.

Trondheim kommune

§ 2.5 Ny klaffebru over Nidelva

Ny bru skal ha seilingshøyde 6,0 m over middel lavvann. I tillegg skal den utstyres med åpningsklaff slik at båter kan komme gjennom brua tilsvarende de øvrige bruene som ligger ovenfor denne i elveløpet. Det er avholdt egen designkonkurranse for avklaring av bruas utforming der vinner nylig er kåret. Detaljtegninger av bru følger reguleringsplanen. Det vises til "Referanseprosjekt med sykkelveg og fortau", datert 19.12.06, samt ideprosjekt, datert 13.11.06, utarbeidet av Cowi AS.

§ 3 Spesialområder

§ 3.1 Spesialområde frisiktsoner

I frisiktsoner ved vegkryss skal det være frisikt i høyde 0,5 m over tilstøtende veger.

§ 4 Kombinerte formål

K2 skal benyttes midlertidig som anleggsområde i forbindelse med bygging av E6 øst/Nordre avlastningsveg.

Et område på Nyhavna mellom jernbanen og ny veg, foreslås regulert til sykkelveg, gangveg og annet trafikkareal. Området skal benyttes midlertidig som anleggsområde i forbindelse med bygging av E6 øst.

§ 5 Andre bestemmelser

§ 5.1 Forurenset grunn

Ved utfylling og graving i områder med forurensete sedimenter må det innhentes egen tillatelse fra forurensningsmyndighetene.

All graving må skje med bakgrunn i Trondheim kommune sin kartlegging og undersøkelser av forurenset grunn. Om nødvendig må det innhentes tillatelse til graving fra forurensningsmyndighetene.

Det kreves grunnundersøkelser og geoteknisk prosjektering for prosjektet.

§ 5.2 Rekkefølgebestemmelse

Eksisterende småbåtslipp mellom ny og gammel bru på Nyhavna bortreguleres. Før vegen godkjennes tatt i bruk, skal erstatningsområde for båtslipp være etablert.