



Fagnotat

Vår ref.

Vår dato

Til:	Kommunaldirektør, byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Detaljregulering av Sverresborg allé og deler av Gamle Oslovei, Fjellseterveien og Breidablikveien, r20220041, offentlig ettersyn

1. Hva gjelder notatet

Notatet gjelder førstegangsbehandling av et planforslag for et sykkelprosjekt i øvre del av Byåsen. Hensikten med planforslaget er å legge til rette for ny hovedsykkelveg, med separering av gående og syklende. Målet er å øke fremkommelighet og trafiksikkerhet for syklende. Strekningen går fra Steinberget til Kyvatnet, og utgjør nordre del av Sverresborgruta.

Planforslaget er utarbeidet av Rambøll AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken ved Trondheim kommune, herunder Mobilitets- og samferdselsenheten.

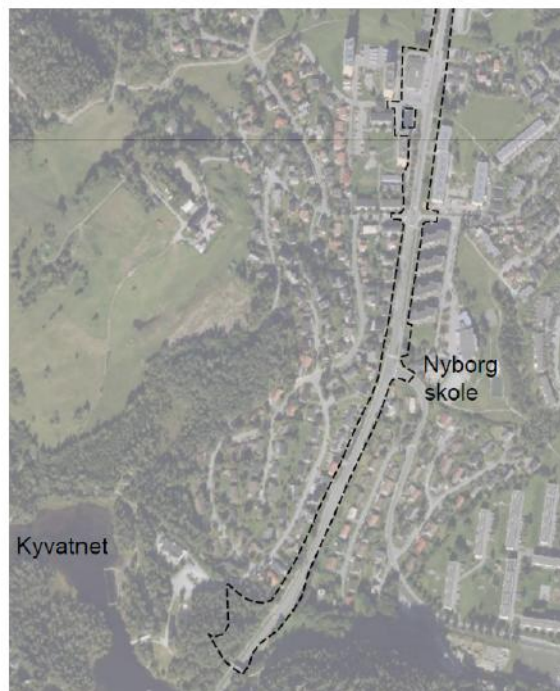
De viktigste utfordringene har vært utforming av Sverresborg lokale sentrum, bevaring av trær og kulturmiljø, kryssing av markagrensa/ rød strek, og konsekvenser for private boliger og næring- og museumsareal. Utfordringene er knyttet til å utvide gatetverrsnittet med bredden det nye anlegget krever.

Første planforslag forelå 3.11.2023, og ble revidert fram til 17.1.25. I denne perioden er det gjort flere positive endringer i planforslaget. Byplankontoret og Mobilitets- og samferdselsenheten har ikke lyktes med å komme til enighet om utforming gjennom Sverresborg lokale sentrum. Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring, med vedtakspunkt om å endre kryssutforming i Sverresborg lokale sentrum.



Planforslaget omfatter nordre del av Sverresborgruta.

2. Beskrivelse av planforslaget



Illustrasjonene viser varslet planområde. Planområdet er justert noe i planforslaget.

Planforslaget legger til rette for å etablere ca. 2,1 kilometer med sykkelveg og fortau separert fra kjørevegen med grøntrabatt. Det er i dag tosidig sykkelfelt i egne felt i kjørebane fra Steinberget v/ Sverresborg alle til Nyborg v/ Torshaugveien. Hele samferdselsanlegget er inkludert i planområdet, med kjøreveg, sykkelveg, fortau, rabatt og kollektivholdeplasser. Plangrensa er tilpasset slik at den overlapper flere eldre reguleringsplaner. Dette gjør det mulig for kommunen å oppheve disse i framtiden.



Gatebilde fra eksisterende situasjon i Gamle Oslovei. Kilde: Google Street View.

Overordnede planer

Et attraktivt og sammenhengende sykkeltilbud er i tråd med mobilitetsstrategien for Trondheim (2022). Sykkeltraséen er en del av hovedsykkelnettet i sykkelstrategien 2014-2025. I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er planområdet avsatt til boligbebyggelse, offentlig/privat tjenesteyting, lokalt sentrum, grønnstruktur, idrettsanlegg og LNFR-areal i gjeldende arealdel. Traséen er videreført i vedtatt arealdel for 2022-2024. Planforslaget innebærer at areal til bolig, næring, museum, idrettsanlegg og grønnstruktur omdisponeres til samferdselsareal. Planforslaget bryter med markagrensa.

Tverrsnitt og normløsning

Planlagt sykkelveg med fortau skal fortrinnsvis bygges sammenhengende med samme standard og løsning langs hele traseen, og med prioritering av gående og syklende i gatekryss. Adskilt sykkelveg med fortau er standardløsning i tråd med formingsveilederen for hovedsykkelruter i Trondheim (2023). Planforslaget legger opp til en løsning med 3 meter bred sykkelveg og 2,5 meter bredt fortau. Mellom sykkelveg og kjørebane for bil er det planlagt en trafikkdele med varierende bredde på 0,5 til 5 meter. Det er gjort tilpasninger enkelte steder for å minimere inngrep eller for å gi plass trær og vegetasjon. I planbestemmelsene er det sikret planting av trær i rabatter som er 2 meter eller bredere, med spesifisering til rabattene vist som o_AVG4 - o_AVG24 på plankartene. Sykkelveg med fortau etableres på vestsiden av kjørevegen.

Sverresborg alle

For å få plass til sykkelveg og fortau forskyves kjørevegen inn på arealet til Sverresborg Trøndelag folkemuseum. Dette medfører at billettboden fra Gråkallbanen ved Tavern restaurant må flyttes og ca. 10 kastanjetrær må fjernes. Veganlegget kommer også tettere på Hammersborg idrettsplass/ kunstgressbane. Langs idrettsplassen må eksisterende trær fjernes og areal for snøopplaget flyttes. Ny plassering er ikke sikret.

I følge vegnormalen skal sykkelveg trekkes 5 meter inn i sideveg i kryss for å gi plass til en biloppstillingsplass i krysset. I Rådmann Hammers vei og Hyllveien er det valgt å avvike fra normen, og sykkelvegen går rett fram. Dette gir en mer rettlinjert og intuitiv sykkeltrasé og reduserer behovet for erverv av privat eiendom. Siden dette ikke er i tråd med vegnormalene, må det omsøkes Vegdirektoratet.

Avkjørsel til Sverresborg allé 10A, fra Sverresborg allé, blir stengt og dagens støyskjerm blir utvidet. I Sverresborg alle 3-9 blir det behov for inngrep i hageareal og det blir bygd en sammenhengende mur på 0,5 -1 meter langs eiendommene.

Holdeplassen *Trøndelag Folkemuseum*, retning fra sentrum, flyttes noen meter nordover og reguleres til kantstopp.

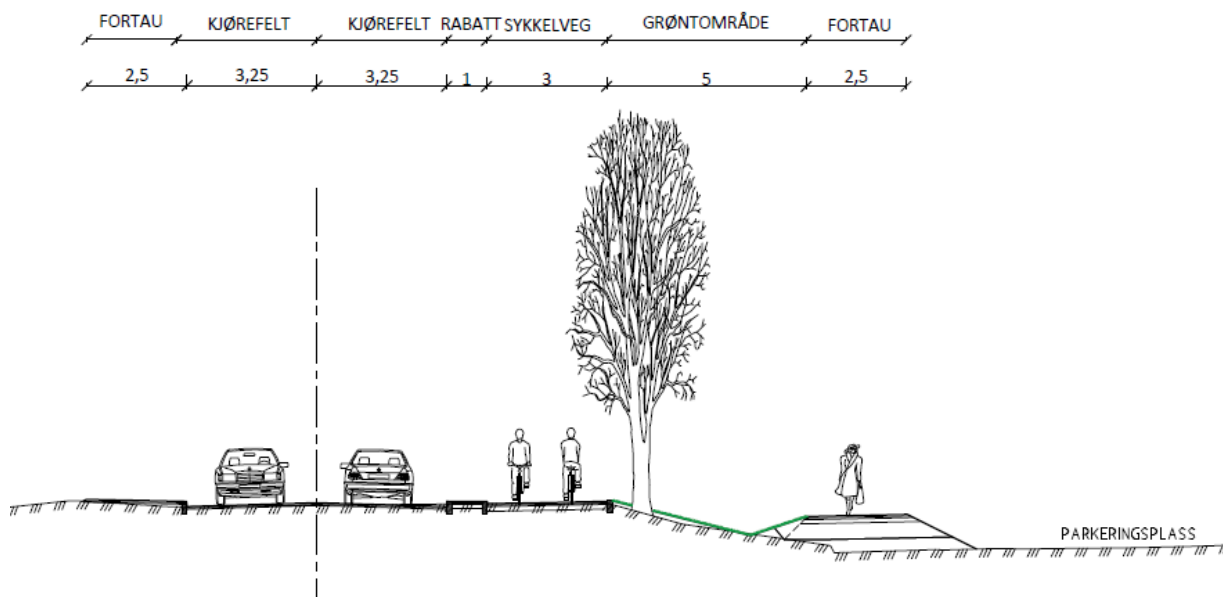


3D-illustrasjon av hvordan Sverresborg alle er foreslått utformet.

Det er gjort tilpasninger for å kunne bevare store deler av den eksisterende bjørkealléen. Noen av trærne må fjernes som følge av tiltaket. Trærne er vurdert til å ha nådd maksimal størrelse og har ulik tilstandsgrad. Dersom tiltak rundt dem gjennomføres med varsomhet kan de overleve i flere tiår.

For å få plass til ny sykkelveg og bevare trerekka på vestsiden av alleen, må fortauet plasseres innenfor markagrensa, langs dagens parkeringsplass som er offentlig og felles for brukerne av folkemuseet, barnehagen, idrettsanlegget og marka. Dette medfører at 29 av 136 parkeringsplasser, tre HC-parkeringer og ladestasjonen for elbiler må fjernes. Det legges opp til reetablering av 14 langsgående parkeringsplasser langs fortauet. HC-plassene kan reetableres lenger nord, men det vil innebære å fjerne flere parkeringsplasser. Ny plassering av ladestasjonen er ikke beskrevet.

Trerekka på motsatt side av alleen, ved Sverresborg Trøndelag folkemuseum, er ikke sikret.



Tverrsnitt ved bjørkealléen og parkeringsplassen.

Tverrsnittet ved Vullumsgården/Nøysomhet viser at bredder er redusert til 2,6 meter sykkelvei, 2,2 meter fortau og 0,5 meter trafikkdeler for å ivareta en historisk mur med minneplakett.

Sverresborg lokale sentrum

For å kunne prioritere sykkeltrasé gjennom Sverresborg lokale sentrum, er det foreslått at dagens lyskryss erstattes av en rundkjøring. Rundkjøringen, med 24 meter ytre diameter, er tenkt å ha opphøyde gangfelt i alle armer.

For å få syklende trygt gjennom lyskrysset må signalreguleringen utvides med et eget sykkelsignal. Dette kan medføre behov for økt areal til kjørende. Den vedlagte trafikktekniske vurderingen beskriver ulike løsninger for krysset og konsekvenser for de ulike trafikantergruppene.

Holdeplassen ved Byåsen butikkssenter fjernes. Utenfor inngangspartiet reguleres det gangveg/gangareal/gågate i stedet for fortau. I gangarealet etableres trær og plantebed og det skal tilrettelegges for sykkelparkering. Det er foreslått bruk av andre materialer i dekket.

Mot Sverresborg Trøndelag folkemuseum skal det legges det til rette for en liten plass med benker, beplantning og lignende.



3D-illustrasjon av foreslått utforming av Sverresborg lokale sentrum, med rundkjøring.

Fjellseterveien

Langs Fjellseterveien endres fortauet til gang- og sykkelveg, og parkeringsplassene erstattes med trær, beplantning og/eller møbleringssoner. Et mindre varemottak ved butikkssenteret stenges for å redusere behovet for kjøring og rygging over gang- og sykkelvegen.

Ny holdeplass fra sentrum etableres i Fjellseterveien ved parkeringsplassen til Byåsen Butikkssenter. Holdeplassen reguleres med busslomme på grunn av høyere stigning på vegen enn anbefalt. Holdeplassen mot sentrum (*Sverresborg 3*) endres til kantstopp.

Breidablikveien

Det reguleres sykkelveg med fortau på nordsiden av Breidablikveien, delvis innenfor museets areal. Eksisterende holdeplass (*Sverresborg 4*) og torg fjernes og museets adkomst fra Breidablikveien stenges.

Gamle Oslovei

Holdeplassene ved Byåsen Butikkssenter (*Sverresborg 2*) og holdeplassen *Norrköpingveien* reetableres som en ny holdeplass nedenfor Gamle Oslovei 2A-2C, på motsatt side av holdeplassen ved Sverresborgsenteret (*Sverresborg 1*). Holdeplassen reguleres som busslomme for å unngå kødannelse i rundkjøringen og i sidevegene. Det foreslås et systemskifte, slik at sykkelvegen legges lengst fra kjørevegen og fortauet legges gjennom plattformen. Dette er gjort for å redusere terrenginngrep mot Gamle Oslovei 2A-2C. Det er usikkert om snuplassen ved eiendommen må fjernes som følge av tiltaket.

Holdeplassen utenfor Sverresborgsenteret, mot sentrum (*Sverresborg 1*), reguleres til kantstopp, og dagens leskur beholdes integrert i bygget. Bestemmelsene åpner for etablering av nytt leskur nærmere kjørevegen.



3D-illustrasjon over kollektivholdeplasser utenfor Sverresborgsenteret, Gamle Oslovei.

Dagens skråparkering ved Coop Prix Sverresborg gjøres om til langsgående parkering, og noe av parkeringsarealet må benyttes til intern kjøreveg på tomte. Dette medfører at to parkeringsplasser fjernes. Minst en av tre parkeringsplasser ved Gamle Oslovei 6 må fjernes.

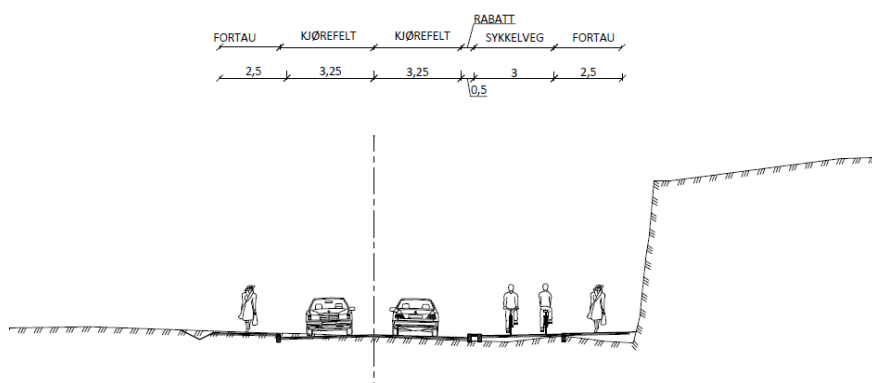
Sykkelveg, fortau og rabatt går parallelt med kjørevegen mellom Trygve Thesens vei og Tampereveien. Eksisterende trerekke langs Gamle Oslovei 12-26 fjernes og erstattes med nye trær i rabatten mot kjørevegen, i tillegg til en ny hekk mot bebyggelsen. Rabatten utenfor Bunnpris Gourmet Nyborg foreslås bred nok til at det kan plantes trær. Sammen med eksisterende trerekke ved Gamle Oslovei 30A blir det derfor mulig å etablere en ca. 400 meter lang trerekke, delvis i allé med trærne utenfor Sverresborg kirkesenter. Noen trær utenfor Gamle Oslovei 30A må fjernes, og noen blir liggende tett på ny fortauskant.

Holdeplassene *Nyborg*, til og fra sentrum, endres til kantstopp.

Lyskrysset mellom Gamle Oslovei, Torshaugveien og Johan Falkbergets vei forblir lysregulert, men får en oppstrammet geometri. Både sykkelveg og fortau trekkes fem meter inn i Torshaugveien. Fra lyskrysset forskyves kjørevegen mot øst. Dagens brede rabatt fjernes, og gang- og sykkelvegen endres til fortau. Kjørevegen kommer nærmere boligbebyggelsen i Benjaminsveien 1, 3, 5 og 7, men ifølge støyvurderingen gir ikke tiltaket økt trafikkstøy for bebyggelsen.

Eksisterende veglomme/ kiss'n ride-lomme ved Nyborg skole gjøres om til kantstopp, og holdeplassen *Bukkvollan* fra sentrum flyttes hit. Holdeplassen *Bukkvollan* mot sentrum endres til kantstopp.

Ved Bukkvollan reduseres tverrsnittet for å unngå inngrep i de høye terrengmurene. Ved bomsnittet lenger nord er bredden økt til 4 meter for å gi plass til eksisterende bomstasjon.



Tverrsnitt ved murene på Bukkvollan.

3. Byplankontorets vurdering

Argumenter for planforslaget:

- Sikrer en høystandard og helhetlig løsning og trygg trafikk-løsning for gange og sykkel
- Hensyntar deler av alleen langs Sverresborg allé
- Sikrer reetablering og beplantning av trær langs gatene
- Bidrar til å nå mål om redusert bilkjøring

Argumenter mot planforslaget:

- Uheldig kryssutforming av Sverresborg lokale sentrum
- Redusert parkeringsareal ved viktige målpunkt
- Deler av foreslått trasé er plassert innenfor markagrensa

Planforslaget legger til rette for bedre framkommelighet for syklende som får et eget areal langs hele strekningen. Separering fra kjørevegen gir tryggere sykling, og separering mellom gående og syklende gir raskere sykling og gjør det tryggere for fotgjengere. Raskere sykling forventes å gi større andel syklende i konkurranse med bilførere i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikken. Byplankontoret ser samtidig at regulering av sykkelveg med fortau er krevende i et bebygd og variert bymiljø. Det utvidede arealbehovet til samferdselsformål må balanseres mellom eksisterende verdier og fordelene med tiltaket.

Utvikling av Sverresborg lokale sentrum

Rundkjøring

Byplankontoret er kritiske til å etablere en rundkjøring i Sverresborg lokale sentrum. Byplankontoret vurderer at etablering av rundkjøring ikke er i tråd med ønsket utvikling av et lokalt sentrum. I ny vedtatt kommuneplanens arealdel 2022-2024 er det et eget vedlegg «Lokale sentrum» som beskriver dette. Her står det innledningsvis bl.a. at

«Skal lokale sentrum kunne bidra til å oppnå målsettingene, må lokale sentrum være attraktive for de som skal bruke dem. De må være funksjonelle steder i hverdagen samtidig som de skal være gode sosiale møteplasser og identitetsskapere for befolkningen i bydelene. Ikke minst må de ha et by- og gatemiljø som prioriterer gående, syklende og kollektivreisende høyst. Dette krever en god helhetlig planlegging av stedet med fokus på høy kvalitet, både på bygninger og byrom og det som skjer i møtet mellom dem.»

Sverresborg lokale sentrum er både et viktig målpunkt og en viktig markaportal for flere trafikantergrupper. Gående kan i dag krysse på skrå i lyskryssets vrimefase, og en stor del av gangtrafikken går diagonalt mellom Byåsen Butikksenter og Sverresborgsenteret. Det er ikke mulig å opprettholde den diagonale krysningsmuligheten med en rundkjøring. Forslagstiller argumenterer med at det vil ta like lang tid å krysse diagonalt ved begge løsninger, da tiden det tar å krysse to vegarmer i rundkjøring er vurdert til å tilsvare ventetiden på lyssignal. Derimot vil gående få lenger gangtrasé i foreslått løsning, og de vil måtte krysse både sykkelveg og kjøreveg som del av kryssingen. Byplankontoret vurderer at en rundkjøring gir dårligere forhold for gående og at krysset vil oppleves mindre fotgjengervennlig enn det gjør i dag.

Byplankontoret stiller spørsmål ved hvordan en rundkjøring vil prioritere syklende i praksis. Kjørende får vikeplikt for gående, men vil ikke få vikeplikt for syklende. Syklende må i utgangspunktet gå av sykkelen og krysse som fotgjengere i gangfelt. Forskjellen vil være ventetiden på grønt signal ved lyskryss, men det vil være mulig å sykle gjennom krysset i vrimefasen. Byplankontoret mener at sykkel ikke bør prioriteres med eget sykkelsignal dersom det medfører økt arealbehov for kjørende, og mener at et fravik fra ønsket standardløsning med prioritert sykkelveg gjennom det lokale sentrumet må vurderes.

Byplankontoret stiller spørsmål ved at en rundkjøring gir bedre trafikkavviklingen for kjørende. Trafikkutredningen sier at dersom antall gående blir mye høyere i framtiden, vil det kunne skape utfordringer for trafikkavviklingen i rundkjøringen. Et uttalt mål i både Gåstrategien og Mobilitetsstrategien (2022) er at flere skal gå. Flytting av kollektivholdeplassene kan føre til færre kryssinger på skrå mellom butikksentrene.



Vegtegninger med rundkjøring til venstre og signalregulert kryss med sykkelveg til høyre. Grått viser fortau, rosa viser sykkelveg, blått viser kollektivholdeplass og grønt viser rabatter.

Inngangsparti ved Byåsen Butikksenter



3D-illustrasjonen viser rundkjøring i Sverresborg lokale sentrum, sett mot nord og Sverresborg alle.

Inngangspartiet ved Byåsen Butikksenter er et viktig møtepunkt, og bør utformes som en trygg og attraktiv møteplass med urbane kvaliteter. Byplankontoret vurderer at tilretteleggingen for sykling i høy fart kan gi uønskede konsekvenser her. Sykkelvegen kan oppleves som en barriere for gående, som får flere ekstra felt å krysse.

Utforming bør i større grad skje på de gåendes premisser, i tråd med mobilitetsstrategien og anbefalinger til utforming i kommuneplanens arealdel 2022-2034, vedlegg Lokale sentrum. Formingsveilederen tilsier at andre løsninger kan benyttes der stedsspesifikke hensyn gir klare fordeler, noe Byplankontoret mener er aktuelt i Sverresborg lokale sentrum. Det bør vurderes om sykkelvegen kan opphøre nord for inngangspartiet. Dette vil kunne få konsekvenser for enkelte trafikanter, men vil kunne redusere antallet kryssinger og barrierevirkning for gående. Dette kan også sees i sammenheng med at innkjøringa til varemottaket nord for butikksenteret er en mye brukt snarvei/innfallsport til marka/Theisendammen.

Dersom sykkelvegen beholdes som foreslått, bør det vurderes grep for å redusere hastigheten på syklende med innsmalning og avbøyning av sykkelvegen og plassering av trær og rabatter. Endring i type dekke kan også gjøre det naturlig å senke farten. Skifte i materialbruk bidrar til å markere det lokale sentrumet og viser alle trafikanter at de er i et urbant byrom. Det er positivt at planforslaget allerede stiller krav til utforming og kvalitet på materialer innenfor Sverresborg lokale sentrum, og at det er jobbet med områder for opphold. Det kommer ikke fram hva som skjer med dagens trapp og rampe og informasjonsskiltet.

Trær og grønnstruktur

Etter § 8.3 i vedtatt kommuneplanens arealdel 2022-2034 bør gater og byrom utformes med trygge og attraktive oppholds- og gangsoner, og med utstrakt bruk av bytrær og andre blågrønne kvaliteter. Byplankontoret vurderer det derfor som svært positivt at det er sikret bevaring, reetablering og/eller beplantning av trær i planforslaget. Rabattene kunne med fordel

vært bredere, slik at trærne får et bedre vekstgrunnlag og kan bli høye. Det er sikret avbøtende tiltak i form av rotvennlig forstreknings-/bærelag der rabattene er 2 meter eller smalere. Byplankontoret mener dette heller bør sikres der rabattene skal beplantes med trær, altså de som er 2 meter eller bredere. Byplankontoret stiller spørsmål ved om det er tilstrekkelig med 5 meter rabatt for å bevare alleen i Sverresborg alle.

Det kommer ikke entydig fram om trerekka utenfor Sverresborg Trøndelag folkemuseum kan bevares, slik at hele alléen i Sverresborg alle består. Byplankontoret mener hele alléen bør bevares, da den er et svært viktig landskapselement. Dette bør vises med symbol i plankartet. Byplankontoret mener det bør sikres trær langs hele Sverresborg allé, slik at alléen følger gateløpet.

Det er positivt at det er foreslått en rekkefølgebestemmelse om reetablering av trær og busker dersom grunneier ønsker det. Byplankontoret mener det med fordel kunne differensieres tydeligere mellom hvilke trær som skal replantes på privat eiendom som del av prosjektet. Det er en risiko at gatemiljøet blir mindre grønt enn ønskelig dersom grunneier avslår replanting. Dette bør tydeliggjøres til sluttbehandling av planforslaget.

Inngrep på private eiendom

Planforslaget innebærer at en del hageareal blir berørt, spesielt i den midlertidige anleggsperioden. Inngrep på enkelte eiendommer er beskrevet, mens det er vanskeligere å tolke hva som skjer på andre eiendommer. Noen steder fremstår det som usikkert hva som skjer. Dette bør tydeliggjøres før sluttbehandling av planforslaget. Det er positivt at tverrsnittet er redusert for å unngå å måtte gjøre større inngrep og reetablere høye murer mellom anlegget og private eiendommer.

Byplankontoret er opptatt av at sykkelprosjektet ikke forringer fortetningsmulighetene for å oppnå urbane kvaliteter i Sverresborg lokale sentrum. En naturlig fortetting vil kunne være på eiendommen ved Gamle Oslovei 2A-C, som går ned til Gamle Oslovei og Fjellseterveien. Dersom eventuell ny bebyggelse skal legges ut mot gatene, er det uheldig om sykkelvegen blir liggende nærmest en ny åpen og utadrettet fasade. Det bør settes av en sone for fotgjengere/møblering nærmest bebyggelsen.

Ved Sverresborg Trøndelag folkemuseum kan det bli uoversiktlig for gående å forholde seg til flere fortau og flere felt å krysse. Byplankontoret mener det bør vurderes å heller tilrettelegge for systemskifte til felles gang- og sykkelveg i øvre del av Breidablikveien, mot krysset.

Byplankontoret synes at det er god intensjon å åpne deler av museumsanlegget mot krysset, slik at museet blir en større del av bymiljøet. Museumsparken med vanddammen er en kvalitet inn mot det lokale sentrumet. Samtidig er det uheldig at etableringen av den nye plassen går på bekostning av areal i museumsparken.



3D-illustrasjon av Breidablikkveien og museumsparken. Utsnittet viser et kjørefelt, tosidig sykkeveg og fortau.

Byplankontoret vurderer det som negativt at det eksisterende torget og holdeplassen lenger nede i Breidablikkveien må fjernes for å etablere sykkelveg med fortau. Museet blir også berørt i nordenden, spesielt ved Tavern. Konsekvensen av å bevare vestre del av alleen får negative konsekvenser for museet i form av redusert parkeringsareal, men Byplankontoret vurderer at alleen er viktigere å ivareta enn de plassene som forsvinner.

4. Kommunale enheter som har innspill/er uenig i saken

Markagrensa/ rød strek

Enhet for idrett og friluftsliv ønsker at tiltaket skal holdes utenfor markagrensa, noe Byplankontoret i utgangspunktet støtter. Det legges opp til inngrep ved Sverresborg alle og ved Bukkvollan. Ved Bukkvollan er sykkelvegen med fortau noe innenfor markagrensa for å unngå å måtte flytte eksisterende bomstasjon.

Ved Sverresborg allé er fortauet regulert innenfor markagrensa for å gi rom til trerekka langs gata. Enhet for idrett og friluftsliv mener det er bedre at allén etableres innenfor markagrensa enn samferdselsanlegget. Langs deler av denne strekningen ligger fotballbane og parkeringsplass allerede innenfor markagrensa. Byplankontoret vurderer derfor at konsekvensene for marka er begrenset her.

Snøopplag ved Hammersborg idrettsplass

Forslagsstiller har vurdert ulike alternative plasseringer for areal til snøopplaget ved Hammersborg idrettsplass. En av de går ut på å flytte snøopplaget mot boligbebyggelsen i nord.

Dette vil kreve investering i en fangmur som holder på snømassene slik at de ikke havner på boligeiendommene nedenfor. Det vil også kreve et anlegg for å samle eventuell forurensing fra snøen. Enhet for idrett og friluftsliv mener det er urimelig å legge denne investeringen på idrettslaget siden de i dag har en løsning som fungerer godt. Enheten mener derfor at det må stilles rekkefølgekrav om at flytting av snøopplaget gjennomføres av forslagsstiller. Miljøpakken, som forslagsstiller, mener at Hammersborg idrettsplass ikke er bygd i tråd med gjeldende reguleringsplan, og mener derfor at det ikke de er som skal betale for dette.

5. Konsekvenser for sosial bærekraft

Sykkelveg med adskilt fortau bidrar til en trafiksikker transportåre for gående og syklende. Dette er positivt for folkehelsen og tilgjengelighet i lokalsamfunnet. Dagens fortau blir flyttet lenger vekk fra kjørevegen, noe som kan gjøre det mer attraktivt å gå. Ved gjennomføring av planforslaget må tre HC-plasser ved Hammersborg idrettsplass/ Sverresborg Trøndelag folkemuseum fjernes. Disse kan reetableres innenfor dagens parkeringsareal, men det er ikke sikret i planforslaget.

Holdeplasser, gangfelt og systemskifter skal utformes i henhold til krav om universell utforming, med bruk av taktile linjer, heller og riktig høyde på kantstein. Holdeplassen i Fjellseterveien er foreslått som busslomme, blant annet for å sikre universell utforming for av- og påstigende passasjerer. Belysning langs vegen og belysning ved gangfelt vil bli etter gjeldende krav.

Fjerning av stoppslommen ved Nyborg skole brukes i dag av foreldre til å sette av barn. Dette kan føre til økt trafikk til skolen siden flere biler kjører hit for å slippe av og hente barn. Dette kan skape utfordringer med hensyn til trafiksikkerhet og parkeringsforhold i nærheten av skolen. Samtidig er det et ønske å minimere bilkjøring i skolens nærområde, og tilrettelegge for at barn kan sykle og gå til skolen. Tiltak for å redusere kjøring til og fra skolen bidrar til at foreldre kjører mindre bil og barna går og sykler mer.

6. Konsekvenser for næring og publikumsretta virksomheter

Planforslaget innebærer reduksjon av arealene til Trøndelag folkemuseum Sverresborg, Byåsen Butikksenter, Sverresborgsenteret, Coop Prix Sverresborg og Bunnpris & Gourmet Nyborg. De fleste virksomhetene vil få redusert parkeringsareal som følge av planforslaget, bl.a. gjelder dette felles offentlig parkering for muséet, barnehagen, idrettsbanen og utfartsparkering til marka. Det er utfordrende å redusere antall parkeringsplasser ved viktige målpunkt langs strekningen. Samtidig er det et utbredt mål å få flere til å velge bort bilen i hverdagen.

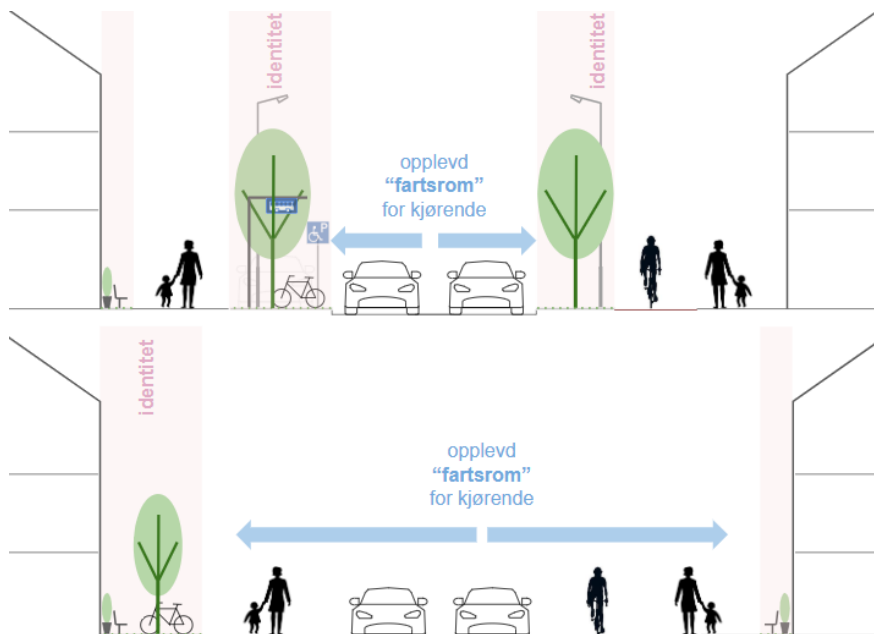
Butikksenteret mister i tillegg et varemottak. Trøndelag folkemuseum Sverresborg får redusert adkomst og parkeringsareal, og må flytte et mindre museumsbygg.

7. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Å etablere et sammenhengende sykkelvegnett adskilt fra kjørevegen vil kunne bidra til at færre turer tas med bil.

Planforslaget medfører fjerning av eksisterende trær og redusert areal til private hager. Det er sikret replanting av enkelte trær som fjernes. Det er også sikret planting av nye trær i alle

rabatter som er 2 meter eller bredere. Rabatter skal ellers beplantes med busker, planter og stauder for å tilrettelegge for overvannshåndtering og polinatorer. Trær og grønne kvaliteter har positiv effekt på attraktivitet og folkehelseperspektivet. Plassering av trær og oppholdssoner kan bidra til at det opplevde fartsrommet for kjørende reduseres.



Opplevd fartsrom for kjørende. Kilde: Byplankontoret i Trondheim.

Planforslaget sikrer etablering av naturbaserte overvannsløsninger og kantsteinslinjer som leder overvann.

Anleggsarbeid i byggeperioden vil kunne føre til økt støy og støv, noe som kan ha en negativ påvirkning på omgivelsene, spesielt for nærliggende beboere og virksomheter. Utearealet ved Nyborg skole vil ikke bli permanent berørt eller redusert. I tillegg vil byggingen medføre inngrep i eksisterende vegetasjon, spesielt siden sykkelveg med fortau krever utvidelse av vegbanen.

8. Økonomiske/administrative konsekvenser

Bygging av Sverresborgruta finansieres av Miljøpakken. Total lengde på delstrekningen planforslaget omfatter er ca. 2,1 kilometer. Planforslaget innebærer at kommunen må erverve privat areal, både midlertidig og permanent. Planforslaget vil føre til økte drifts- og vedlikeholdskostnader for kommunen.

Beplantning av trær og annen vegetasjon innenfor annen veggrunn – grøntareal; reetablering av trær og hekker; og ferdigstilling av midlertidige anleggsområder, er sikret gjennom rekkefølgekrav. Reetablering av trapp/rampe ved Byåsen Butikkssenter og gjennomføring av bestemmelsen til materialbruk og møblering er ikke sikret som rekkefølgekrav. Kostnader knyttet til inngrep og etablering av nytt snøopplag ved Vestbybanen er ikke sikret, og vil slik forslagstiller ser det påfalle kommunen som grunneier eller idrettslaget som bruker.

9. Prosess og medvirkning

Varsel om oppstart av regulering av de tre delplanene langs Sverresborgruta ble annonsert på Miljøpakkens nettsider og i Adresseavisen. Det ble sendt ut digitalt varsel til berørte grunneiere og offentlige høringsparter 2.12.2022. Frist for uttalelser var 20.1.23.

Det kom inn totalt 24 skriftlige høringsuttalelser. Privatpersoner og bedrifter hadde hovedsakelig innspill til omfang, trafikksikkerhet, fartsgrenser, støyskjerming, løsninger i kryss og kryssing i Sverresborg, trær/grønt, ekspropriasjon, holdeplasser, stopplommen ved Nyborg skole, påvirkning på næringsliv m.m.

De offentlige myndighetene hadde innspill til bl.a. trafikksikkerhet, universell utforming, kulturminnet den trondhjemske postvei, anleggsfasen, snøopplag, plassering og utforming av holdeplasser.

Innspillene og oppsummert i vedlegg 5 «Innspillsbehandling» sammen med forslagsstillers kommentarer til hvordan de er svart ut i planforslaget.

Det ble sendt varsel om behov for utvidelse av planområdet 7.7.2023. Frist for uttalelser var 15.8.2023. Det kom ingen innspill til varselet om utvidelse.

Det ble avholdt folkemøte 10.1.2023 på Nyborg skole for denne delstrekningen. Forslagsstiller og plankonsulent har også gjennomført befaringer og møter med grunneiere og aktører som har bedt om det.

10. Byplankontorets anbefaling

Byplankontoret anbefaler at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn samtidig som det sendes på høring, med vedtakspunkt om at krysset i Sverresborg lokale sentrum skal endres fra rundkjøring til lyskryss før sluttbehandling.

Begrunnelsen er at planforslaget ikke vurderes å være i tråd med overordnede føringer for utviklingen av Sverresborg lokale sentrum. Å etablere en rundkjøring her skaper en barriere for de gående mellom de ulike kvadrantene i det lokale senteret, og gjør stedet mindre urbant.

11. Byplankontorets forslag til vedtak

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Sverresborg alle og deler av Gamle Oslovei, Fjellseterveien og Breidablikveien, r20220041, ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Vedtakspunkt:

Før sluttbehandling skal planforslaget:

1. utformes med lyskryss i Sverresborg lokale sentrum
2. sikre reetablering av trapp/rampe ved Byåsen Butikkcenter, og konkretisere krav i bestemmelse §6.2 til materialbruk og møblering innenfor bestemmelsesområdet Sverresborg lokalsentrum
3. sikre antall trær som skal plantes

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll, datert 1.11.2023, sist endret 7.1.2025, i bestemmelser (udatert) og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 17.1.2025.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Vedlegg som følger den politiske saken:

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Plankart 1-4
- Vedlegg 3: Planbestemmelser
- Vedlegg 4: Samlet tegningshefte
- Vedlegg 5: Innspillsbehandling med forslagsstillers kommentarer
- Vedlegg 6: Snøopplag ved Hammersborg idrettsplass
- Vedlegg 7: Trafikkteknisk vurdering av kryssløsning i Sverresborg lokale sentrum
- Vedlegg 8: Risiko- og sårbarhetsanalyse
- Vedlegg 9: Tilstandsvurdering av trær langs Sverresborgruta

Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring:

- Vedlegg 10: Risiko- og sårbarhetsanalyse for VA
- Vedlegg 11: Overordnet VA-plan
- Vedlegg 12: Geoteknisk vurdering
- Vedlegg 13: Ingeniørgeologisk rapport
- Vedlegg 14: Forurenset grunn
- Vedlegg 15: Trafikkteknisk vurdering av kryssløsning Nyborg