



Detaljregulering av Heimdalsvegen - Ringvålvegen, kryssutvidelse, sluttbehandling Planbeskrivelse

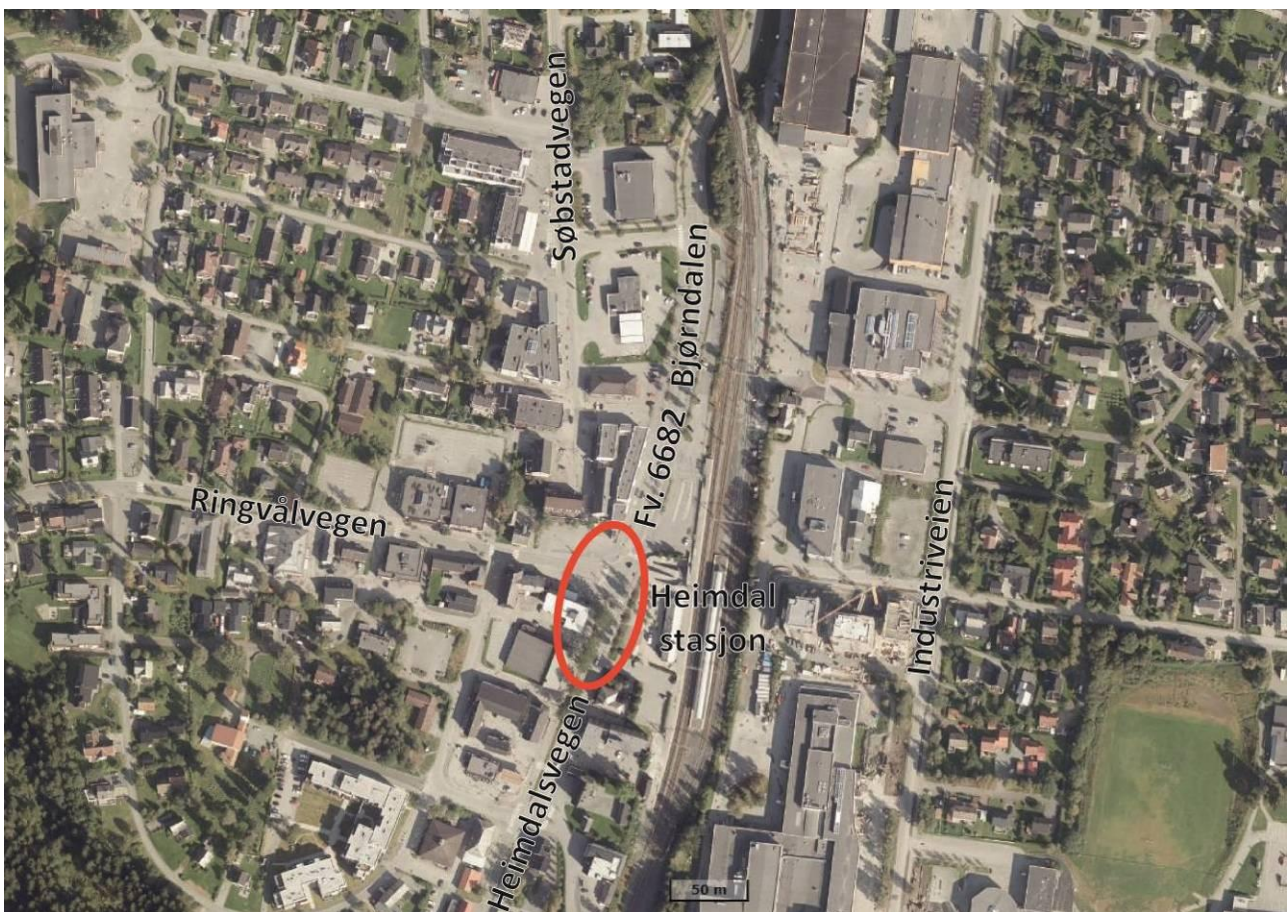
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 27.3.2019

Dato for godkjenning av bystyret : 23.5.2019

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken ved Statens vegvesen.

Hensikten med planen er å legge til rette for venstresvingefelt i krysset Heimdalsvegen – Ringvålvegen for å oppnå bedre fremkommelighet for bussene som kommer fra Kattem (sørfra) via Heimdalsvegen. For å unngå kø i dette krysset, vil trafikk som skal svinge mot Ringvålvegen få et eget venstresvingefelt inn mot krysset.



Flyfoto som viser planområdet lokalisering på Heimdals.

Når ny rutestruktur for buss trer i kraft i august 2019 vil det gå en metrobusslinje og en matebusslinje i Heimdalsvegen. God trafikkflyt er avgjørende for at ny rutestruktur skal fungere.

Vegutvidelsen foretas mot øst, ved omdisponering av vegarealer og flytting av dagens allétrær på østsiden av vege. Det er vurdert fire alternative vegløsninger. Alternativet som ligger til grunn for planforslaget er vurdert å gi minst negative virkninger for gående og syklende.

Kryssområdet ble varslet som en del av reguleringsplan for Heimdal stasjon, Metrobuss knutepunkt, men ble tatt ut av planen i påvente av avklaringer om utforming. Planavgrensningen er noe utvidet fra opprinnelig varsel. Berørte grunneiere er varslet om utvidelsen våren 2018.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 vist som eksisterende sentrumsformål, hovedveg, kollektivtrasé, og hensynssone bevaring kulturmiljø. Hensynssone bevaring kulturmiljø omfatter området ved krysset Heimdalsvegen, Bjørndalen og oppover Ringvålvegen i sentrum av Heimdal.



Utsnitt av kommuneplanens arealdel 2012-2024

Gjeldende reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplaner for området er:

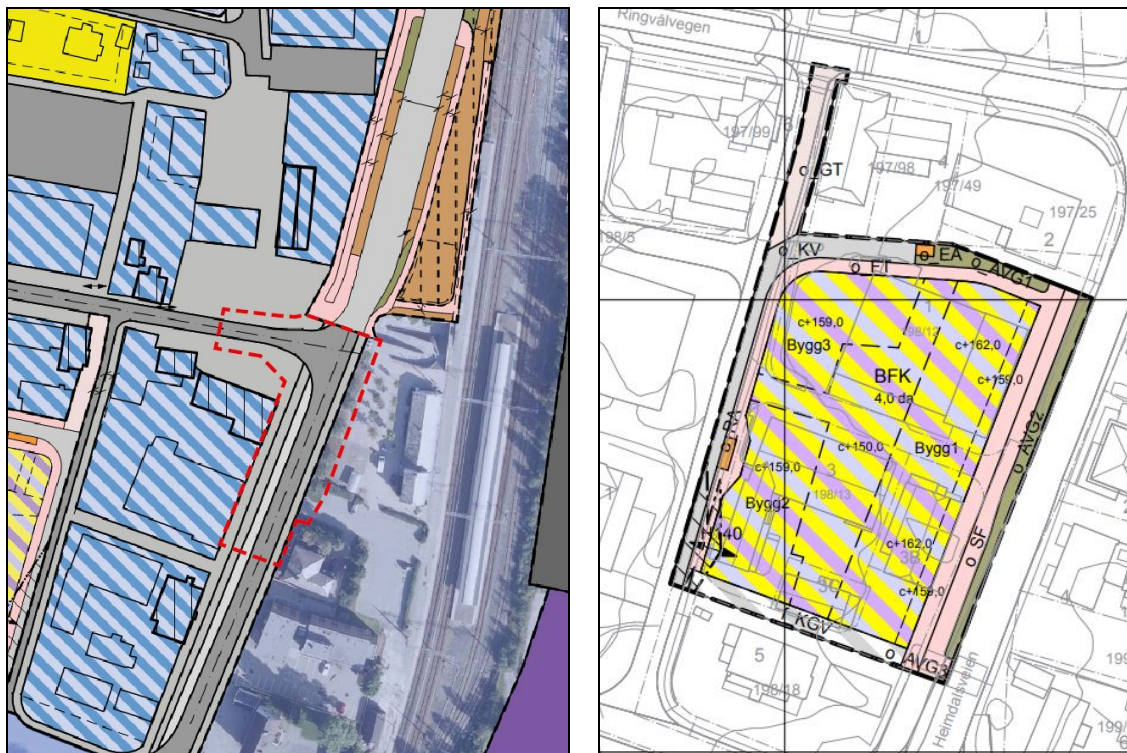
- r0337d Heimdal Stasjon, vedtatt 12.6.1996. Området er regulert til jernbane, kjørevege, annen veggrunn, gangveg.
- R1096 Heimdal sentrum, vedtatt 30.5.2002. Området er regulert til fortau, sykkelveg og bussholdeplass.
- r20170039 Heimdal stasjon, Metrobuss knutepunkt, vedtatt 21.6.2018. Området er regulert til samferdselsanlegg og knutepunkt for Metrobuss.

Planforslaget er i hovedsak i tråd med gjeldende reguleringsplaner. Planens utstrekning mot øst omfatter areal som er avsatt til jernbane i r0337d. I henhold til bestemmelser i gjeldende plan skal dette arealet kunne benyttes til park, med tillatt kjøring for blant annet vedlikehold og varelevering.

Det er stilt rekkefølgekrav om opparbeidelse av venstresvingefeltet i gjeldende reguleringsplan for Anne Ekrens veg og Hans Michelsens veg, gnr/bnr 198/5 m.fl. (r20150035), vedtatt 1.2.2018.

Pågående planarbeid

Pågående reguleringsplanarbeid for Heimdalsvegen 1, 3, 3b, 3c og 5 (r20170008) grenser mot planområdet. Området foreslås regulert til bolig, forretning, kontor og samferdselsformål. Rekkefølgekrav om opparbeidelse av venstresvingefeltet er foreslått tatt inn i denne planen.



Til venstre: Plangrense med omkringliggende reguleringsplaner. Til høyre: Planforslag for Heimdalsvegen 1-3. Reguleringsplanen for nytt venstresvingefelt grenser mot planforslaget for Heimdalsvegen 1-3.

En ny, overordna plan for Heimdal sentrum inngår i kommunens planstrategi. I øyeblikket er det ikke tatt stilling til hvilken plantype det skal være, eller når planarbeidet skal gjennomføres.

Tidligere vedtak i saken

Statens vegvesen vedtok 5.7.2018 å legge ut forslag til reguleringsplan for Heimdal knutepunkt til offentlig ettersyn, med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, jfr. samme lov § 12-10.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene:

Gnr/bnr	Eierforhold
199/26	Privat
316/636	Offentlig
198/12	Privat
316/465	Privat/Bane Nor
197/542	Offentlig
197/25	Privat
197/939	Offentlig
198/65	Privat

De deler av planen som berører private grunneiere er i hovedsak areal som allerede er trafikkareal. Bane NOR eier arealet ved dagens Heimdal stasjon.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger midt i Heimdal sentrum, langs fylkesveg 6682 Bjørndalen/Heimdalsvegen og fylkesveg 6654 Ringvålvegen. Fv. 6682 er hovedåren gjennom Heimdal sentrum, med Heimdal stasjon på østsiden og sentrumsområdet på vestsiden. Foreslått planavgrensning er på ca. 2,7 daa og omfatter ca. 120 meter av Heimdalsvegen, samt deler av Ringvålvegen, med sidearealer.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk innenfor planområdet er kjøreveg med grøntrabatt mellom sykkelveg med fortau på vestsiden av fylkesvegen og fortau på østsiden. Det er i tillegg grøntrabatt øst for fortauet mot den åpne plassen foran Heimdal stasjon.

Planområdet ligger midt i Heimdal sentrum, hvor arealbruken består av en kombinasjon av bolig, næring og forretning. Øst for planområdet ligger Heimdal stasjon med tilhørende parkeringsplass. Nordøst for planområdet er det i dag bussholdeplass og taxiholdeplass. I tillegg grenser planområdet til en undergang under jernbanearealet som er en viktig forbindelse mellom Heimdal sentrum og området på østsiden av jernbanen. Undergangen er også skoleveg for ungdomsskoleelever på Åsheim skole.



Bilde fra krysset mellom Heimdalsvegen og Ringvålvegen. Heimdalsvegen har i dag to felt. Bildet er fra mai 2018 (Kilde: SVV)

Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

Deler av Heimdal sentrum er i kommuneplanen vist med hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Området beskrives slik: "Miljømessig og arkitektonisk sammensatt sentrumsmiljø i stasjonsbyen Heimdal, med et blandet bygningsmiljø. Viktig kulturminnemiljø i egenskap av sin identitetsskapende funksjon i og for bydelsseteret". Heimdal sentrum har en lang historie som handelssentrum med gammel bebyggelse, et godt utbygd kollektivtilbud og et tydelig grønt preg.

I Bjørndalen og Heimdalsvegen er grøntrabattene langs vegen beplantet med bjørk og poppel. Sør for krysset med Ringvålvegen er det en rekke med bjørk på østsiden av vegen. På motsatt side er det en rekke med poppel. Alle trær er av betydelig alder og i god stand, spesielt rekken med poppel er kraftig og et viktig grønt innslag i Heimdal sentrum.



Bildet viser poppelalleen på vestsiden av Heimdalsvegen.

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Det er ikke registrert fredete, prioriterte, truede eller fremmede arter innenfor planområdet i Artsdatabankens kartverk. Det er ikke foretatt registrering av fremmede arter i forbindelse med reguleringsarbeidet for kryssutvidelsen.

Trafikkforhold

Trafikkmengden i Ringvålvegen var i 2017 registrert til 5100 kjøretøy i døgnet (ÅDT) og trafikkmengden langs Heimdalsvegen sør for Ringvålvegen var på samme tid registrert til 7300 kjøretøy i døgnet (ÅDT). Fartsgrensen langs Heimdalsvegen er 40 km/t og Ringvålvegen har fartsgrense 30 km/t. I Bjørndalen, ved Heimdal stasjon knutepunkt, er ÅDT 11000 biler. Mellom kryssene Ringvålvegen og Søbstadvegen planlegges det etablert kollektivfelt i begge retninger.

I kryssområdet er det i perioden 2013 til 2017 registrert 12 ulykker, alle i kategorien lettere skadet. Kryssområdet har lyssignal for fotgjengere og nedsenket kantstein ved fotgjengerfeltene. Fotgjengerfeltet over Ringvålvegen er etablert med taktile heller.

Gående har en tydelig hovedakse mellom Ringvålvegen og Industrivegen via undergangen under jernbanen. Målpunkt er Åsheim og Breidablikk skoler og idrettsanleggene med hall og kunstgressbane ved begge skolene. Skolevegsrapporten for trafikksikkerhet viser at det er ulike punkter langs gangforbindelsene som oppleves som utrygge for barn og unge.

Hovedsykkelvegen som går langs fylkesvegen er mye brukt av jobbsyklister og til fritidssykling. Registrering av fotgjengerfeltene våren 2018 viste at det i en gjennomsnittlig ettermiddagstime er 30-40 syklende og 20-30 fotgjengere som krysser over Heimdalsvegen.



Vegløsning i dagens situasjon, med sykkelveg med fortau på vestsiden av Bjørndalen - Heimdalsvegen.

Barn- og unges interesser

Barns bruk av arealene innenfor kryssområdet Heimdalsvegen – Ringvålvegen er knyttet til fortauene langs hovedvegene og fotgjengerfeltene. Tverrforbindelsen under jernbanen er en mye brukt gang- og sykkelforbindelse.

Støy- og støvforhold

Det er ikke beregnet støy for dagens situasjon. Dette gjøres ikke i de tiltak hvor man antar at økningen mellom dagens og framtidig støvsituasjon er mindre enn 3 dB.

Grunnforhold

Vegarealene består i hovedsak av fyllmasse over meget fast siltig leire og silt. Fyllmassen består hovedsakelig av leire med sand, gruskorn og humus. Det er ikke registrert forurenset grunn innenfor selve planområdet, men området grenser til stasjonsområdet på Heimdal stasjon hvor det er registrert forurenset grunn. Massehåndtering vurderes nærmere under byggeplanlegging av tiltaket. Tiltaksplanen for forurenset grunn ved Heimdal stasjon, sist revidert i 2016, må vurderes i forbindelse med gravearbeider.

Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

ROS- analysen viser at det er temaene forurenset grunn, verdifulle kulturmiljø og trafikkulykker som er tema for videre vurdering i plan- og byggeplanarbeidet.

Universell utforming

Dagens veganlegg er tilrettelagt for universell utforming med taktile heller på sørsiden av Ringvålvegen. Det er nedsenket kantstein i alle fotgjengerovergangene.

Veganlegget har gangakser som delvis går i bueform i kryssområdene. For blinde, svaksynte og personer med orienteringsvansker er kryssområdet lite lesbart. I sentrumsområdet er det få benker og hvileområder.

Teknisk infrastruktur

Kabler, ledninger, skilt og annen teknisk infrastruktur for veganlegget og bebyggelsen for øvrig ligger langs vegarealene i krysset. Kabelkart er utarbeidet og det er avholdt møter med kabeleiere.

Midt i Heimdalsvegen ligger en pumpeledning for spillvann med dimensjon Ø500. Ledningen ligger dypt under vegenes overflate og vil ikke berøres av det nye vegtiltaket. Det ligger en privat vannledning og kommunale fellesledninger på begge sider av vege, i tillegg til en overvannsledning på vestsiden av Heimdalsvegen. Fjernvarmeledningen ligger i Heimdalsvegen nord for planområdet.

Elektriske kabler ligger under grøntrabatt vest for Heimdalsvegen og under fortauet på østsiden. Høyspentledninger ligger også innenfor planområdet og berøres av tiltaket. I grøntrabatten øst for Heimdalsvegen er det en k-kasse for TrønderEnergi og et styreskap for trafikklys i krysset.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

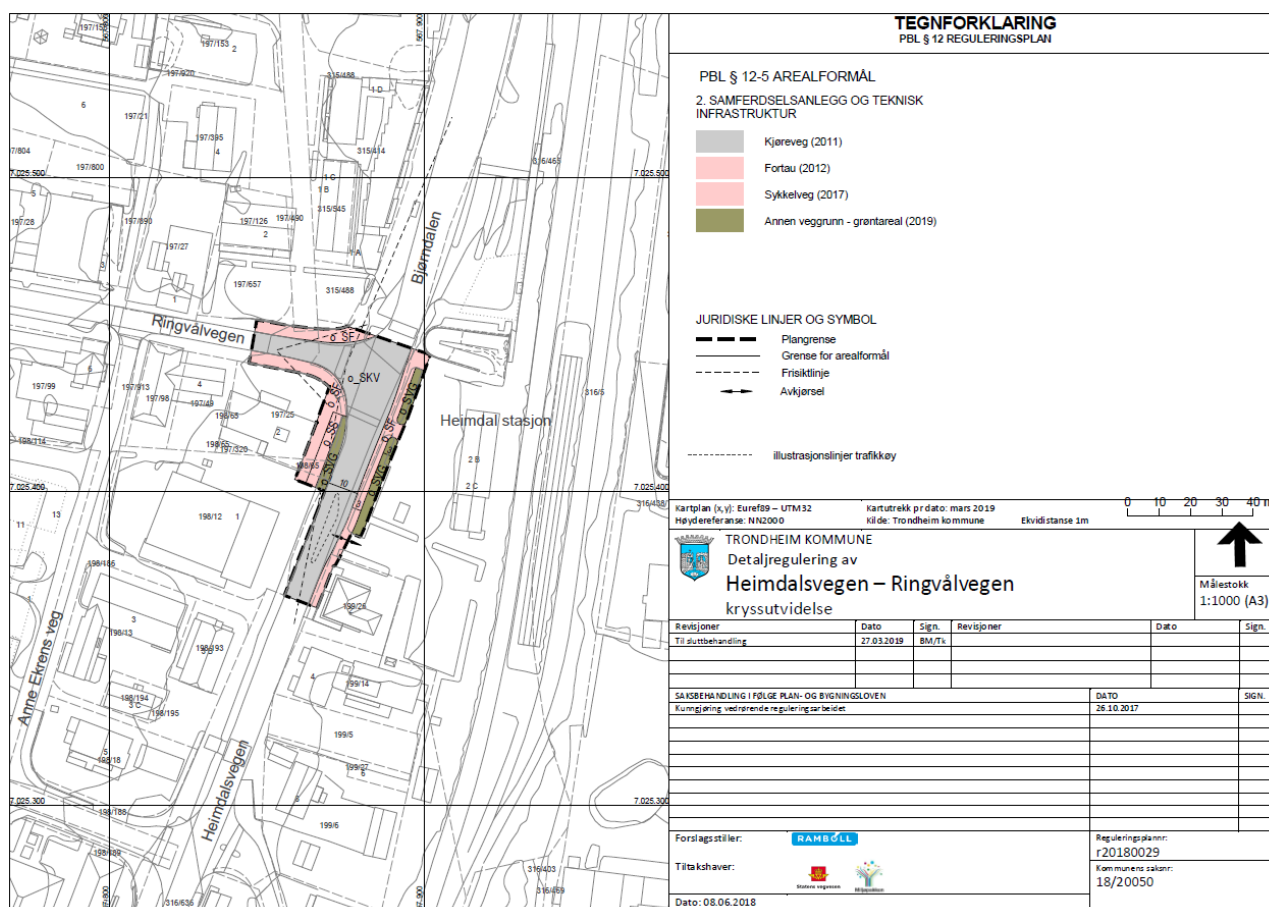
Området foreslås regulert til følgende formål:

- § 12-5, nr. 2 Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
 - Kjøreveg
 - Fortau
 - Sykkelveg
 - Annen veggrunn – grøntareal

Beskrivelse av tiltaket

Tiltaket omfatter etablering av venstresvingefelt i krysset mellom Heimdalsvegen og Ringvålvegen, i retning mot Bjørndalen. Hensikten med å etablere venstresvingefeltet er at gjennomgående

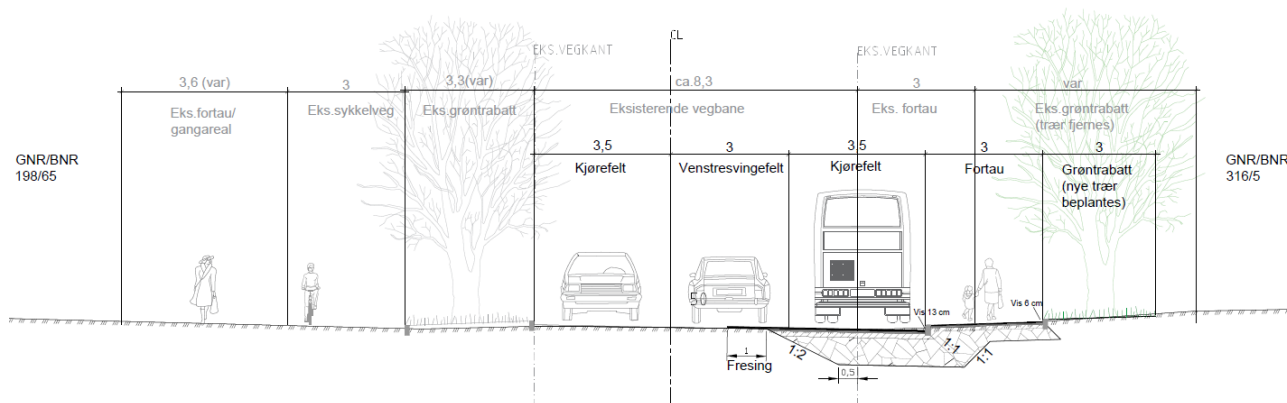
trafikk, spesielt busser, ikke skal hindres av ventende kjøretøy som skal svinge til venstre og inn i Ringvålvegen. Metrobuss fra Kattem kommer Heimdalvegen og skal rett fram i det aktuelle krysset og videre til knutepunktet på Heimdal stasjon, like nord for planområdet.



Plankart for kryssutvidelsen.

For å gjøre plass til et felt til inn mot krysset må fortauet på østsiden av Heimdalsvegen flyttes noe østover. Det medfører at dagens trerekke bestående av bjørk må fjernes. Plankartet og bestemmelsene legger til rette for at det skal etableres en ny grøntrabatt øst for det nye fortauet. Rabatten skal ha trær for å opprettholde den gjennomgående alleen langs Heimdalsvegen og Bjørndalen.

Bredden på venstresvingefeltet er planlagt med en bredde på 3 meter, med kjørefelt med bredde 3,5 meter på hver side. Nytt fortau og ny grøntrabatt har regulert bredde 3 meter. Grøntrabatt og sykkelveg med fortau på vestsiden av Heimdalsvegen opprettholdes som før.



Skisse av nytt gatetverrsnitt (III: Asplan Viak)

Inn mot Ringvålvegen stopper sykkelfeltet og går over i et vringleareal, det gjelder både på nord- og sørsiden av krysset. Syklende krysser Ringvålvegen på lik linje med gående og har vikeplikt for annen trafikk i krysset. Det foreslås at oppmerking av fotgjengerfeltet får bredere striper enn i dag for tilpasning til sykkel.

Vurderte alternativer

I planarbeidet har Statens vegvesen vurdert følgende alternative løsninger for utvidelse av vegtraseen:

1. Venstresvingefelt, utvidelse i vest. Grøntrabatt med poppel omdisponeres til kjøreveg.
2. Venstresvingefelt, utvidelse i øst. Grøntrabatt med bjørk omdisponeres til fortau langs Heimdalsvegen og reetableres ved stasjonsområdet.
3. Venstresvingefelt, utvidelse i øst. Nytt fortau plasseres øst for grøntrabatt med bjørk.
4. Rundkjøring i krysset Bjørndalen, Heimdalsvegen og Ringvålvegen.

Felles kriterier for alle alternativer har vært:

- Vegutvidelse uten store omdisponeringer av arealer i sentrum.
- Sykkelveg opprettholdes med dagens plassering og bredder.
- Treallé langs Heimdalsvegen skal opprettholdes ved minimum en av vegens sidearealer.
- Fortau langs Heimdalsvegen på begge sider av veien.

Tabellen nedenfor oppsummerer alternativene.

Alternativer		Positivt	Negativt
1	Venstresvingefelt, utvidelse i vest. Grøntrabatt med poppel omdisponeres til kjøreveg.	+ Ingen erverv av eiendom. + Bjørkealleen opprettholdes, men denne vurderes å ha lavere verdi enn poppelalleen.	÷ Uheldig for byrommet om poppelalleen forsvinner. ÷ Hele veltverrsnittet berøres. Alle kjørefeltene endres og hele gata må få nytt vegdekke, oppmerking osv. ÷ Lengre anleggsperiode. ÷ Bredere veltverrsnitt og noe lengre fotgjengerkryssing over Heimdalsvegen.
2	Venstresvingefelt, utvidelse i øst. Grøntrabatt med bjørk omdisponeres til fortau langs Heimdalsvegen og reetableres ved stasjonsområdet.	+ Muliggjør allétrær på begge sider av Heimdalsvegen. + Bjørk kan erstattes av allergivennlig treslag. + Fortau langs Heimdalsvegen gir en bedre arealavgrensning med allétrær i grensen mellom veien og Heimdal stasjon. + Aktivt gateløp der fotgjengere er synlige i trafikkbildet.	÷ Bjørkealleen må reetableres. ÷ Areal må erverves fra Bane NOR for å etablere ny grøntrabatt med allétrær. ÷ Kabler og ledninger langs østsiden av Heimdalsvegen berøres. ÷ Bredere veltverrsnitt og noe lengre fotgjengerkryssing over Heimdalsvegen.
3	Venstresvingefelt, utvidelse i øst. Nytt fortau plasseres øst for grøntrabatt med bjørk.	+ Trearekkene på begge sider av Heimdalsvegen bevares	÷ Areal må erverves fra Bane NOR for å etablere nytt fortau. ÷ Et fortau som ligger på baksiden av grøntrabatten vil svinge mer enn et fortau som ligger langs kjørevegen. For personer med nedsatt syn eller orienteringsevne er det en fordel at

			<p>fortauet går rett frem.</p> <p>÷ Fortau plassert mellom bjørkeallé og Heimdal stasjon må ha egen gangbelysning. Dette gir økte kostnader og tar mer areal enn en løsning der fortauet og kjørevegen har felles belysning.</p>
4	Rundkjøring i krysset Bjørndalen, Heimdalsvegen og Ringvålvegen	<p>+ Trerekkene på begge sider av Heimdalsvegen bevares</p> <p>+ Fotgjengerfelt over Heimdalsvegen og Ringvålvegen kan etableres uten lysregulering.</p> <p>+ Fotgjengerfeltene opprettholder dagens bredde.</p>	<p>÷ Stort arealbehov</p> <p>÷ Ikke tilpasset en bysituasjon.</p> <p>÷ Ikke mulig å prioritere trafikantgrupper.</p> <p>÷ Trafikkstrømmene kan ikke prioriteres i en rundkjøring.</p> <p>÷ Avvikende kryssutforming fra krysset Bjørndalen – Søbstadvegen. For kjøreopplevelse og stedsidentitet er det en fordel av alle vegkryss ved Heimdal sentrum har lik utforming.</p>

Alternativet som inngår i reguleringsplanen gir minst omdisponering av dagens vegarealer, men forutsetter at noe areal må erverves fra Bane NOR for å etablere ny grøntrabatt med allétrær. Selv om dagens bjørketrær må fjernes, muliggjør tverrsnittet i dette alternativet trerekker på begge sider av fylkesvegen. Vegutvidelsen foretas på østsiden av Heimdalsvegen og vegen kan dermed i stor grad beholdes med belysning, skilting, vegdekke, osv.

I anleggsperioden vil behovet for trafikkomlegging og stenging av vegen være minst ved dette alternativet. Utvidelse på østsiden av vegen kan gjennomføres uten berøring med poppelalléen på vestsiden av Heimdalsvegen. Røttene på disse trærne er sårbare for skader, da trærne ble berørt i forbindelse med bygging av sykkelvegen langs Bjørndalen - Heimdalsvegen.

Virkninger av planforslaget

Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

På grunn av utvidelsen av vegen på østsiden må dagens grøntrabatt med en trerekke av bjørk fjernes. Plankart og bestemmelser sikrer at denne erstattes av ny rabatt med nye trær, jf. reguleringsbestemmelse § 4.4.

Det er valgt å ha fortau langs kjørevegen på østsiden av gaten. Veganlegget og fotgjengerkryssingene vil få god lesbarhet og synlighet for gående og syklende. Utvidelsen av kjørevegen med et venstresvingefelt vil gi et bredere vektverrsnitt i krysset. Dette vil gi økt lengde på fotgjengerkryssingen i forhold til dagens situasjon.

Tiltaket kommer ikke i konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Tiltaket er vurdert etter naturmangfoldloven §§ 8-12. Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet eller befolkningens mulighet til å utøve friluftsliv. Det er foretatt en utsjekk i Artskart og Miljøstatus.no som viser at det ikke er registrert truet, nær truet eller verdifull natur innenfor området eller i umiddelbar nærhet. Med bakgrunn i dagens bruk av

området anses tilgjengelige data godt nok som kunnskapsgrunnlag og videre vurderinger av §§ 9-12 er ikke nødvendig.

Byutvikling

Nytt venstresvingefelt vil gi bedre trafikkavvikling i krysset Heimdalsvegen – Ringvålvegen, samtidig som venstresvingefeltet vil gjøre det enklere å prioritere trafikkstrømmene i dagens signalregulerte vegkryss. For trafikkavviklingen ved Heimdal stasjon knutepunkt er det av stor betydning at buss kan prioriteres i lyskryssene ved både Ringvålvegen og Søbstadvegen.

Tiltaket er lite i omfang og vil ikke bedre dagens kapasitetsproblematikk med kø inn og ut fra Heimdal sentrum. Heimdalsvegen og Ringvålvegen vil fortsatt være to-felts gater, og både kjørefelt og fortau er delvis smalere enn anbefalte bredder i vegnormalene.

Tilrettelegging for økt kollektivtrafikk i Heimdal sentrum bygger opp under målsettingen om et mer urbant sentrum og målsettingen om nullvekst i biltrafikken i Trondheim. Tiltakene i planen berører i hovedsak eksisterende trafikkareal.

Trafikkforhold

Trafikkberegninger med dagens vegnett, dagens trafikkmengder og fremtidig rutestruktur for buss viser tydelig at det er behov for tiltak på Heimdal for å sikre god fremkommelighet for metrobussen. Beregninger med nye Johan Tillers veg del 1 viser endret kjøremønster og reduserte forsinkelser. Ny vegforbindelse avlaste trafikken fra Heimdal sør, Søbstadvegen og Ringvålvegen til Industriveien, som i dag går via krysset med Sivert Thonstads vei. Dette fører til redusert trafikk i nordgående retning langs Heimdal sentrum og noe økt trafikk i sørgående retning, sør for Søbstadvegen.

Som følge av tiltaket vil busser fra Katteskogen med retning mot sentrum få bedret framkommelighet i krysset Heimdalsvegen og Ringvålvegen. Dagens busser opplever forsinkelser i krysset, og ville hatt avviklingsproblemer med videreføring av dagens utforming.

Teknisk infrastruktur

Tiltaket innebærer flytting og justering av dagens kabler og ledninger i området. Det er avsatt areal til plassering av ny infrastruktur for lysregulering av krysset, vegskilt og lignende innfor offentlig veggrunn. Flytting av infrastruktur, deriblant kummer i VA-nettet, skal vurderes i samråd med ledningseier, og det må vurderes om plan for ny løsning skal sendes inn teknisk godkjenning. Høydejusteringer trenger ikke egen godkjenning.

Bæreevnereregistreringer av vegene viser at det forventes å være innslag av torv i vegene Heimdalsvegen og i Ringvålvegen. Vurdering av geoteknisk stabilitet bør foretas under byggeplanleggingen av tiltaket.

Anleggsgjennomføring

Tiltaket er planlagt gjennomført uten at dagens veger stenges for trafikk. Dette innebærer at deler av anleggsperioden blir på perioder med lav trafikk, som kveld og natt. I anleggsperioden må det hensyntas at tiltaksområdet berører skoleveg og Heimdal stasjon, som er et viktig målpoint for kollektivtrafikk. Universell utforming og forholdene for myke trafikanter må ivaretas ved god skilting og informasjon til berørte skoler, jernbane og busselskaper.

Trafikklys og signalregulering inngår i krysstiltaket. Anlegget skal håndtere trafikkstrømmene for et større område og må derfor koordineres med lyssignalene ved knutepunktet og krysset Bjørndalen

–Søbstadvegen. I anleggsperioden må det forventes arbeid med alle signalanleggene for veglys ved Heimdal sentrum samtidig.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

ROS-analysen omtaler følgende hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser:

Forurensning av grunn: Det er registrert forurenset grunn på jernbaneområdet ved Heimdal stasjon. Det er utarbeidet tiltaksplan for området i forbindelse med Bane NORs planer om forlengelse av spor 3 på Heimdal stasjon. Tiltaksplanen ble utarbeidet i 2011 og oppdatert i 2016. Tiltaksplanen må være med som grunnlag for gravearbeidene i forbindelse med tiltak på østsiden av fylkeveg 6682 – Heimdalsvegen.

Ulykke med gående/syklende: Flere krysningpunkt har utfordringer, men ulykkesstatistikken viser få ulykker med myke trafikanter innenfor planområdet. Alle krysningpunkt mellom myke trafikanter og bil er lysregulert, med unntak av avkjørselen til Bane Nors korttidsparkering sørøst i planområdet. God utforming av avkjørselen og tilstrekkelig sikt må ivaretas.

Nullvekstmålet

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken, er det behov for større kapasitet i kollektivtilbudet. Tilrettelegging for økt kapasitet i krysset Heimdalsvegen- Ringvålvegen vil gi bedre fremkommelighet for alle trafikanter. For bussreisende vil tiltaket gi noe mindre kø og bedre forutsigbarhet i avgangstidspunktene ved Heimdal stasjon knutepunkt.

Interessemotsetninger

Vegutvidelsen er positiv for de trafikale forholdene i Heimdal, samtidig som et nytt kjørefelt beslaglegger arealer ved Heimdal stasjon, som eies av Bane NOR. Bane NOR har i en mulighetsstudie for stasjonen vurdert at det er gode potensialer for arealutvikling ved eiendommen og har vist skisser av et fremtidig bygg med næring og boliger plassert inntil dagens fortau i Heimdalsvegen. Bane NOR foreslår at vegutvidelsen tas på vestsiden for å unngå arealtap på deres eiendom. Det er vurdert at vegalternativer med utvidelse i vest vil gi større ulemper enn det valgte alternativet grunnet fjerning av grøntrabatt med poppeltrær som har stor verdi for landskapsrommet i Heimdal sentrum.

Fortauet foreslås noe utvidet mot privat restaurant sør i planområdet. Utvidelsen av fortauet vil ikke medføre inngrep som påvirker næringsvirksomheten. Det er kun mindre justeringer og arealtilpasninger som skal gjennomføres.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Planen regulerer offentlige trafikkareal som vil bli driftet av det offentlige. Endring i areal og omfang av offentlig trafikkareal er minimal.

Opparbeidelsen av venstresvingefeltet er stilt som rekkefølgekrav i gjeldende reguleringsplan for Anne Ekrens veg og Hans Michelsens veg, gnr/bnr 198/5 m.fl. (r20150035), og er foreslått tatt inn i reguleringsplan for Heimdalsvegen 1, 3, 3b, 3c og 5 (r20170008).

Avveining av virkninger

Løsningen som foreligger har klart flere positive konsekvenser enn negative. Bedre fremkommelighet i krysset Heimdalsvegen – Ringvålvegen vil komme alle trafikanter til gode.

Planlagt gjennomføring

Gjennomføringstidspunktet avhenger av utbygging av de byggeprosjektene som har rekkefølgekrav om etablering av nytt venstresvingefelt. For metrobussen og trafikkavviklingen ved Heimdal stasjon knutepunkt er det en stor fordel at kryssutvidelse foretas før august 2019.

Innspill til planforslaget ved varsel om oppstart

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen og på Statens vegvesens nettsider. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev, datert 6.11.2017. Det har vært dialog med eiere av berørte eiendommer underveis i planprosessen.

Ved varsel om oppstart kom det inn fem merknader, fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, NVE, Bane NOR, Statens vegvesen og en grunneier. Fordi varselet også omfattet planarbeidet for Heimdal stasjon er mange av innspillene vurdert og kommentert i reguleringsplanen for Heimdal stasjon, Metrobuss knutepunkt. Det er derfor kun innspill som er relevant for selve kryssutvidelsen som gjengis her.

Fylkesmannen oppfordrer til å sikre nødvendige tiltak i bestemmelsene, for å gi tilfredsstillende forhold for tilgrensende bebyggelse og hindre forurensning, og forutsetter at det utarbeides en ROS-analyse. NVE viser til sjekklister for utarbeidelse av reguleringsplaner. Bane NOR viser til utredninger av fremtidig dobbeltspor og nytt logistikknutepunkt på Torgård, og minner om krav i jernbaneloven og andre veiledere og regelverk. Statens vegvesen mener at det må utarbeides en trafikkrapport og kapasitetsanalyser og at støy og kjørefeltbredde må utredes nærmere. Selberg arkitektkontor, på vegne av grunneier Klipperiet AS, som eier eiendom langs planens vestre avgrensning, ba om å bli involvert tidlig i prosessen, allerede ved vurderingen av alternativene. Merknadene er kommentert i høringsforslaget.

Utvidelse av plangrensen ble varslet til berørte grunneiere 12.6.2018. Bane NOR skriver i sin uttalelse til varsel om utvidelsen, datert 22.6.2018, at planendringen medfører at planområdet vil omfatte en stripe av Bane NORs grunn langs Heimdalsvegen. Selv om det er en forholdsvis beskjeden bredde på denne stripen, ber de om at det blir vurdert om noe av arealet til ovennevnte formål kan tas på motsatt side av Heimdalsvegen.

Innspill til planforslaget ved høring og offentlig ettersyn

Planforslaget har vært på offentlig ettersyn og høring til offentlige myndigheter i perioden 5.7. til 7.9.2018. Planforslaget ble sendt på høring til grunneierne 2.1.2019, med frist for merknader 15.2.2019. Det kom inn totalt fire merknader til høringsforslaget. Grunneier Klipperiet AS, representert ved Selberg arkitektkontor, ønsket å opprettholde merknad fra varsel om oppstart av planarbeidet.

Trøndelag fylkeskommune, datert 31.7.2018

Fylkeskommunen minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. Dersom en under opparbeidningen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må en stanse arbeidet og varsle fylkeskommunen. Når det gjelder trafikkforhold, vises det til Statens vegvesen.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

Statens vegvesen, datert 28.8.2018

Frisiktlinjen går over et areal som i dag benyttes til parkering. Arealet inngår ikke i planavgrensningen. Det må sikres i plankartet at det ikke kan plasseres sikthindringer høyere enn 0,5 meter over kjørebane innenfor frisiktsonene. Statens vegvesen ber om at kommunen ved sluttbehandling av planen redegjør for hvordan faglige råd er tatt inn og/eller vurdert.

Kommentar:

Det er egne bestemmelser knyttet til frisiktsoner i gjeldende lovverk, og aktuell frisiktzone finnes i krysset også i dag. Det er derfor vurdert at det ikke er nødvendig å utvide planens avgrensning til å gjelde privat gårdsplass, med den hensikt å hjemle vilkår om høyderestriksjoner innenfor frisiktsoner.

Fylkesmannen i Trøndelag, datert 3.9.2018

Av notat datert 6.4.2018 "Håndtering av støy for Metrobuss" fremgår det at Trondheim kommune har gjort en vurdering av at det ikke skal gjennomføres støytiltak av nabobebyggelse som følge av Metrobussens vegtiltak i Heimdal sentrum. Fylkesmannen tar Metrobuss-prosjektets helhetlige støyvurdering til etterretning, men ber om at de gjennomførte støyberegningene og de helhetlige støyvurderingene synliggjøres i senere reguleringsplaner.

Kommentar:

Innspillet tas til orientering.

Bane NOR, datert 31.1.2019

Planområdet berører Bane NORs eiendom, der den foreslåtte kjørebaneutvidelsen medfører at fortauet langs Heimdalsvegen må forskyves østover og lengre inn mot jernbanen.

Bane NOR som jernbanemyndighet har en rekke krav til planlegging i nærheten av jernbanen og viser til veileder for nasjonale interesser i arealplanlegging og tekniske regelverk.

Bane NOR som grunneier ber om at de to feltene merket o_SVG i øst tas ut av planen. Plangrensen bes lagt i fortauets ytterkant mot øst. Ved etablering av Metrobusstasjon på Heimdal planlegges nytt servicebygg nord for undergangen. Fremtidig situasjon er ikke avklart, men på sikt er det sannsynlig å fremme planforslag om et nybygg på tomta. Ny plan for jernbanestasjonstomta vil uansett ta stilling til etablering av ny grønnstruktur sett i sammenheng med ny og eksisterende bebyggelse, byrom, grønnstruktur med mer. En reetablering av bjørkerekka i denne planen kan være en uhensiktsmessig føring for senere utforming av tomta.

Kommentar:

I arbeidet med kryssutvidelsen er en ny treallé mellom fylkesvegen og Heimdal stasjon (regulert som o_SVG) vurdert å ha høy verdi for gateprofilen og for sentrumsområdet på Heimdal. I grønttrabatten vil det også plasseres teknisk infrastruktur tilknyttet signalregulering av krysset. Det er derfor ikke ønskelig å endre planforslaget som følge av merknaden. I planarbeidet er det forsøkt å redusere inngrepet på Bane NORs eiendom. En løsning der det tas litt areal fra hver side av veien er ikke vurdert som aktuelt, da dette medfører at begge trekkene langs veien må fjernes.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.