

Saksframlegg

Detaljregulering av Fv. 950 Reppekrysset - Være, gang- og sykkelveg, r20190013, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 20/121-29

Kommunedirektørens forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Fv. 950 Reppekrysset - Være, gang- og sykkelveg, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trøndelag fylkeskommune senest datert 3.8.2021 med bestemmelser senest datert 3.8.2021 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 3.8.2021.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Trøndelag fylkeskommune på vegne av Miljøpakken i Trondheim. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen er å sikre trygg fremkommelighet for gående og syklende på strekningen mellom Reppekrysset og Være gjennom etablering av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 950 Malvikvegen. Tiltaket skal koble sammen to eksisterende gang- og sykkelvegnett. Prosjektet er en del av Miljøpakken i Trondheim og inngår i handlingsprogrammet for 2017-2020 under posten for trafiksikkerhetstiltak.

I 2017 ble det gjennomført et mulighetsstudie for plassering av gang- og sykkelvegen. Det ble vurdert fem ulike alternative plasseringer. To forslag ble tidlig forkastet. Tre alternativ ble sammenstilt og kostnadsberegnet, for deretter å bli forelagt styrende organ i Miljøpakken. Alternativet som inngår i planforslaget ble vurdert til best å oppfylle prosjektets effektmål om et trygt og helhetlig gang- og sykkelvegnett.

Utfordringer i planen har vært å ivareta trafiksikkerheten, samtidig som hensynet til både dyrkajord og grunnforhold ivaretas.

Beskrivelse av planforslaget

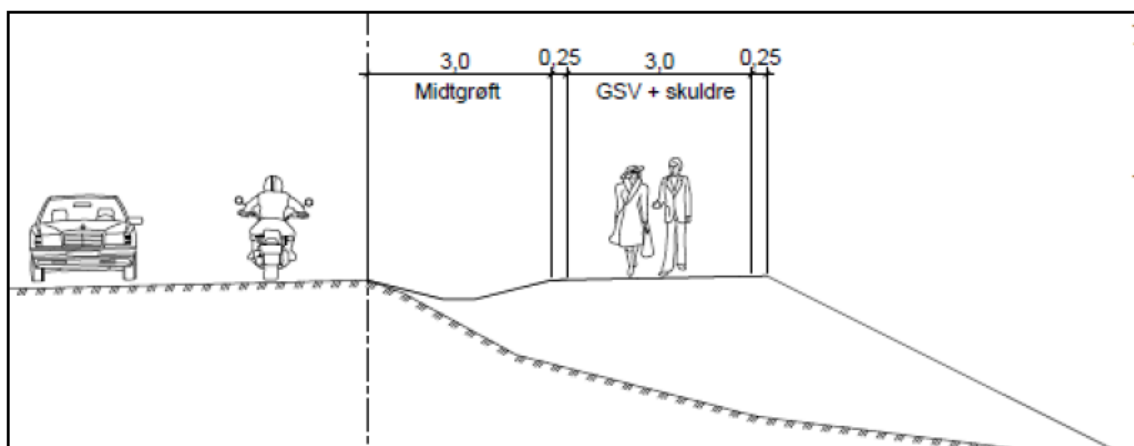
Gang- og sykkelvegen er plassert på sørsiden av fv. 950, og har en total lengde på 1,7 km. I Reppekrysset krysser gang- og sykkelvegen under Vikelvvegen i ny kulvert. På Være krysser gang- og sykkelvegen fv. 6672 Væresvegen i plan.

Trondheim kommune



Oversiktskart som viser planavgrensning.

Avsatt bredde på gang- og sykkelvegen er tre meter, pluss 25 cm skulder på hver side. Trafikkdeler mellom ny gang- og sykkelveg og fv. 950 er tre meter på hoveddelen av strekningen. På en kort strekning ved Værestien må rabatt mellom veg og gang- og sykkelveg smales inn til 1,0 meter. På denne delen av strekningen settes det opp rekkverk mellom kjørebane og ny gang- og sykkelveg.



Normalprofil (Kilde SVV)

Boligeiendommene som ligger vest for krysset fv. 950 x Ranheimsvegen får utført støyreducerende tiltak i form av støyskjerm langs fv. 950.

Virkninger

Gang- og sykkelvegen vil ikke påvirke landskapet i vesentlig grad, og medfører ingen endring i utbyggingsområder eller kjøremønster. Omtrent 1100 meter av gang- og sykkelvegen bygges på dyrka jord, og ca. 600 meter langs annet vegareal ved Reppekruset og Være, og i fjellskjæring ved boliger på Væreshaugen. Gang- og sykkelvegen blir liggende nært inntil kjørevegen, med helning på sideterrenget i 1:2. Det er valgt samme helning både der vegegen ligger i skjæring og på fylling da dette gir minste inngrepet i landbruksjorda.

Trondheim kommune

Planen medfører permanent omdisponering av totalt 10,5 daa dyrkamark. I tillegg vil 14,6 daa dyrkamark bli midlertidig beslaglagt i anleggsperioden. Driftsavkjørsler ivaretas, og vegen blir liggende i utkanten av åkrene, og deler ikke opp sammenhengende arealer. Matjordlaget vil bli ivaretatt og brukt i framtidig landbruksproduksjon. Avtale om dette gjøres med hver av grunneierne.

Trafikkforholdene for gående og syklende blir vesentlig forbedret. Planen vurderes til ikke å føre til vekst i biltrafikken eller ha påvirkning på kollektivtilbudet. Sterk satsing på sykkel og gåing inngår som en viktig del av byvekstavtalen. Større andel syklende har positiv effekt på trafikkforholdene i byen, både av hensyn til fremkommelighet og til luftkvaliteten. Sykling er også helsefremmende i seg selv. Bygging av trygge sykkelveger er et virkemiddel for å oppnå større andel syklende av totaltrafikken.

Gang- og sykkelvegen er lagt lett i terrenget og planlagt etter prinsippet om at tiltaket ikke skal forverre stabiliteten innad i kvikkleiresonene, og det er stilt krav om geoteknisk prosjektering av tiltaket. Tiltakene som blir gjort i fjellskjæringen vil gjøre den mer stabil i forhold til dagens.

Ved kryssing av Reppesbekken vil det bli fysiske inngrep i selve bekkeløpet ved etablering av ny kulvert og nytt innløp. Ny kulvert skal etableres slik at den ikke blir et vandringshinder for fisk, og den skal ha naturlig substrat i bunnen.

Vurdering

I kommuneplanens arealdel (KPA) er hele planområdet avsatt til LNF og store deler av planområdet er dyrka mark. Landbruksjord vil gå tapt som følge av tiltaket. Planforslaget vurderes ikke å være i tråd med nasjonale og lokale mål om jordvern. Planforslaget vurderes derimot å være i tråd med mål om økt sykkelbruk og nullvekst i personbiltrafikken. Landbruksinteressene må derfor vurderes opp mot betydningen av økt trafiksikkerhet for myke trafikanter på strekningen, og økt bruk av sykkel mot Trondheim sentrum. Trøndelag fylkeskommune, på vegne av Miljøpakken, anbefaler at planforslaget blir vedtatt av Trondheim kommune som foreslått, og vurderer at samfunnsinteressene i økt trafiksikkerhet og tilrettelegging for økt sykkelbruk må vektlegges å ha større interesse enn landbruksinteressene i området.

En problemstilling i planarbeidet har vært å vurdere om behovet for gang- og sykkelveg langs fv. 950 er stort nok til å forsvare at dyrka mark omdisponeres. Det finnes i dag et gang- og sykkeltilbud i Ranheimsvegen. Denne strekningen har imidlertid trafiksikkerhetsmessige utfordringer med mange avkjørsler. Det er registrert to ulykker med sykkel involvert på strekningen de siste 15 årene. Dagens tilbud vil også føre til lange omkjøringer for å nå endepunkter som Reppe, Tunga og Heimdal, og vil oppfattes som et mindre logisk trasévalg. Å sykle i kjørevegen langs fv. 950, med fartsgrense 80 km/t, gir en høy ulykkesrisiko. Kommunedirektøren er derfor enig i at det er behov for et bedre tilbud for gående og syklende på strekningen.

Det er positivt at det er gjort vurderinger av alternative traseer for gang- og sykkelvegen, og at inngrep i landbruksjorda er søkt redusert gjennom utforming av tiltaket. Et av alternativene som var vurdert i forprosjektet, alternativ 5, var vurdert å gi mindre tap av dyrka mark, et beslag på ca. 4-5 dekar, men det ville i tillegg medført en oppdeling av sammenhengende dyrka mark. Alternativet ble forkastet i tidlig fase da det ville medført en lengre gang- og sykkelveg, med ugunstig stigning, og som ville kommet i konflikt med et fredet kulturminne. Løsningen ville heller ikke dekket skolebarns behov for trygg skoleveg mellom Væretrøa og Markaplussen skole. Kommunedirektøren er derfor enig i at det har vært uhensiktsmessig å utrede dette alternativet videre, på tross av at det ville gitt minst inngrep i dyrkamarka av de vurderte alternativene.

Trondheim kommune

Kommunedirektøren mener at alternativet som er valgt, er det som best tilrettelegger for myke trafikanter på strekningen. Utformingen av tiltaket er godt begrunnet, og det er redegjort for hvorfor det ikke vurderes som aktuelt å redusere omfanget av tiltaket, for å ytterligere minske inngrepet i dyrkamarka. Blant annet er redusert avstand mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen vurdert. Avstanden kan kun reduseres dersom det etableres et fysisk skille mellom vegene. Dette forutsetter at de to vegene legges på samme nivå, noe som er vurdert å gi partier med stigning langt over kravet for en akseptabel gang- og sykkelveg. Rekkverk er dessuten vurdert å være et trafikkfarlig element i seg selv, som ofte utgjør en skaderisiko for syklister. Et fysisk skille vil også gi utfordringer for vintervedlikeholdet.

Fordelene den nye gang- og sykkelvegen gir, som et trafikksikkert tilbud for myke trafikanter langs fylkesveg 950, som ikke finnes i dag, kan bidra til at flere går og sykler på strekningen. Den nye gang- og sykkelvegen vil også dekke behovet for en trygg skoleveg fra Væretreua til Markaplassen skole på Vikåsen. Dette er positivt for folkehelsen og i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikk. Prosjektet medfører også at støytiltak i området blir prioritert opp og kommer til gjennomføring samtidig med bygging av gang- og sykkelvegen. Det samme gjelder utføring av miljøtiltak i Reppesbekken. Begge disse står langt ned på lista over prioriterte tiltak i Miljøpakken.

I høringsforslaget var det foreslått regulert fortau langs østsiden av Vikelvbua, med en tilhørende tur- og snarveg, for å komme opp til dagens kollektivholdeplass på østsiden av bua. I reguleringsplanen for E6 Ranheim-Værnes, delstrekning Reppekrysset-Væretunnelen er kollektivholdeplassen i nordgående retning i Reppekrysset imidlertid regulert bort. På grunn av eksisterende og regulerte ramper ved Vikelvbua, er det i planen for E6 heller ikke tilrettelagt for sammenhengende fortau på østsiden av vegen fra Reppe og fram til kollektivholdeplassen. Til sluttbehandling er det derfor gjort endringer i plankartet, ved at foreslått regulert fortau og snarveg til holdeplassen er tatt ut av planen, i tråd med løsningen vist i reguleringsplanen for E6.

Planforslaget ivaretar hensynet til fremtidig dobbeltsporet jernbane mellom Leangen og Hommelvik, med hensynssoner i plankartet og tilhørende bestemmelser.

Kommunedirektøren mener det er utfordrende at tiltaket beslaglegger dyrka mark. Samtidig vurderes det at planforslaget har mange fordeler, som bedret trafikksikkerhet og tilrettelegging for økt sykkelbruk.

Medvirkningsprosess

Det ble varslet planoppstart i brev til berørte grunneiere, naboer og regionale myndigheter i brev datert 21.2.2019, og annonsert i Adresseavisen 22.2.2019. Det kom innspill fra seks berørte parter ved kunngjøring av planoppstart. En grunneier ønsker minst mulig reduksjon av dyrka og dyrkbar mark, trafikksikker adkomst til dyrkamarka og at dyrkamarka hensyntas i anleggsperioden. Værestien velforening har innspill om manglende trafikksikkerhet for avkjørselen til Værestien og adkomst til holdeplasser. Offentlige myndigheter ga innspill om grunnforhold, kulturminner, tap av dyrka mark og krav til behandling av jordmasser, Reppesbekken, støy for boliger, fremmede arter og trafikksikkerhet. Innspillene ble oppsummert og kommentert i eget vedlegg til førstegangsbehandling.

Bygningsrådet vedtok 5.1.2021, i sak 301/20, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn og sende det på høring. Det kom inn ni merknader innen fristen 20.2.2021.

Flere offentlige myndigheter har gitt uttalelse og faglige råd til planen. Statens vegvesen har faglig råd om utforming av tiltaket. Statsforvalteren har faglig råd om å ta inn bestemmelser om håndtering av jordbruksarealer i anleggsperioden, og råd om

Trondheim kommune

utforming av Reppesbekken. Bane NOR ber blant annet om at det redegjøres spesielt for sikkerheten til jernbanen. NVE har faglige råd knyttet til overvannshåndtering og flom. Grunneierne har gitt innspill om flere forhold knyttet til drift av dyrkamarka, blant annet om plassering av autovern, stolper, kummer, m.m., ønske om forlengelse av en landbrukskulvert, samt plassering og utforming av driftsavkjørsler. Naturvernforbundet mener at samfunnsnyttene av det foreslåtte tiltaket er mindre enn de negative konsekvensene for dyrkamarka.

Det er gjort endringer i bestemmelsene som følge av innspillene, blant annet presisering av krav til jordbruksareal som tas i bruk midlertidig, til utforming av Reppesbekken, og krav til at det redegjøres for hensynet til jernbanen ved geoteknisk prosjektering. I plankartet er en forlengelse av landbrukskulverten vist, for å muliggjøre en etablering av denne, men det er ikke stilt krav om opparbeidelse. Flere av innspillene fra grunneierne må vurderes nærmere i byggeplan. Innspillene fra offentlig ettersyn er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket medfører ingen økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune. Anlegget finansieres gjennom Miljøpakken og statlige midler, og vil bli driftet av fylkeskommunen som en del av den fylkeskommunale vegstrekningen.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 9.8.2021

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Kjersti Angelsen Rinbø
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Oppsummering av innspill med kommentarer
- Vedlegg 5: ROS-analyse
- Vedlegg 5: Tekniske tegninger