



NOTAT

Vår referanse

20/141-78 (112733/22)

Vår dato

14.9.2022

Til: Bystyret

Fra: Byutviklingsdirektøren

Detaljregulering av Granåsen Idrettsanlegg del 2, r20190041, sluttbehandling – revidert plankart og bestemmelser Bystyrets møte 22.9.2022

Ny innstilling

Kommunedirektøren legger her fram revidert plankart og bestemmelser som løser innsigelsene til planforslaget. Kommunedirektøren anbefaler at revidert planforslag vedtas. Dette forutsetter at dateringen for plankart og bestemmelser endres i vedtaket, slik:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Granåsen Idrettsanlegg del 2, som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Pir II AS og datert 12.5.2021, sist revidert 29.8.2022 med bestemmelser sist endret 13.9.2022 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 29.6.2022. Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Bakgrunn

Som det fremgår av saksfremlegget ble denne saken fremmet til politisk behandling før det var mulig å løse innsigelsene til planforslaget. Dette ble gjort for å rekke å vedta planen i tide til å prosjektere og bygge en fotballhall, dersom kommunen velger å bygge en slik hall før ski-VM i 2025.

Parallelt med planens behandling i bygningsrådet og areal- og samferdselskomiteen har kommunedirektøren vært i dialog med Trøndelag fylkeskommune for å løse innsigelsene. Dette har lyktes, og vedlagt plankart og bestemmelser er revidert for å ivareta dette. Så lenge nytt plankart og bestemmelser vedtas, er alle innsigelsene frafalt. Kommunedirektøren vil i notatet her gjennomgå:

- Hvert enkelt punkt som er endret i planen
- Forskjellene fra planforslaget som ble behandlet i bygningsrådet og areal- og samferdselskomiteen
- En redegjørelse for utfordringer som ligger i planene med hensyn til vegsystemet og fare for kø

Innsigelser

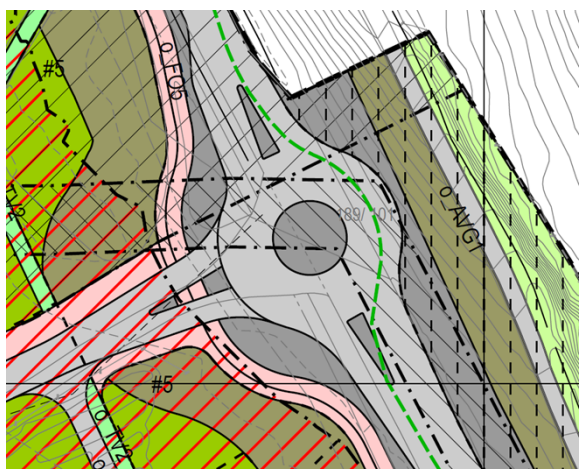
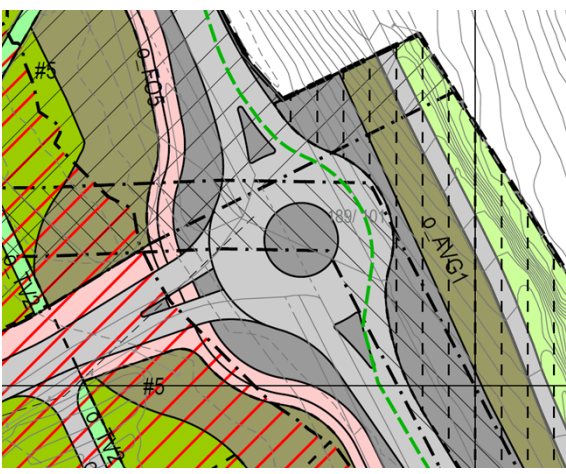
Trøndelag fylkeskommune hadde følgende innsigelser til planforslaget.

To innsigelser som allerede var løst: Dette gjaldt regulering (ikke opparbeiding) av sykkelveg med fortau. Videre gjaldt det innsnevring av rundkjøringsarmen ut fra parkeringsplassen, slik at ikke gående måtte krysse i plan over tre kjørefelt (1 inn og 2 ut). Disse punktene ble endret etter offentlig ettersyn og har derfor allerede vært ivaretatt i planforslaget til sluttbehandling. Det er ingen nye endringer her.

Rundkjøringa i Kongsvegen: Innsigelse til utformingen. Krever rundkjøring som bedre ivaretar trafiksikkerhet, og at eventuelle løsninger som fraviker fra vegnormalen godkjennes ved egen fraviksbehandling hos vegmyndigheten.

Det var opprinnelig to avvik fra vegnormalen her: diameteren var for liten, og det var lagt opp til to felt i sirkulasjonsareal og tilfarter. En noe mindre diameter (34 m) har blitt godkjent i fraviksbehandling og ligger fortsatt inne i planforslaget. Rundkjøringa er planlagt slik fordi krevende fjell/fjellskjæringer i øst og krevende grunnforhold i vest gjør det vanskelig og dyrt å bygge en større rundkjøring.

Det var lagt opp til to felt i rundkjøringa fordi det antas å kunne bedre trafikkflyten. Fylkeskommunen aksepterer ikke denne løsningen ut fra et trafiksikkerhetsperspektiv. Begrunnelsen er at to felts rundkjøring langs en vei med ett felt i hver kjøreretning, kan skape farlige situasjoner, og erfaringsmessig er spesielt tohjulinger utsatt. Løsningen er nå endret ved at tilfartene inn i rundkjøringa er smalnet inn til ett felt, og trafikkøyene (refugene) ved inngangen til rundkjøringa har økt avbøyningen for å senke hastigheten inn mot rundkjøringa. Fylkeskommunen aksepterer denne løsningen og frafaller innsigelsen. Se egen drøfting lenger nede om trafikkflyten.

	
<i>Tidligere plankart til sluttbehandling, som behandlet i bygningsrådet og areal- og samferdselskomiteen</i>	<i>Revidert plankart, vedlagt notatet her. Tilfarter smalnet inn, økt avbøyning på trafikkøyene ved tilfarten (refugene)</i>

Sørgående holdeplass og krysset Smistadvegen / Kongsvegen: Her var det to innsigelser: Krav om at det settes av nok areal til eventuell utbedring av krysset i framtida, samt krav til utforming og rekkefølgekrav for holdeplass.

Løsningen som nå er regulert og vist i kart sikrer areal til en framtidig løsning som ikke vil bli opparbeidet med det første. Samtidig er det tatt inn et rekkefølgekrav om en mindre utbedring av dagens sørgående holdeplass. Dette kravet gjelder altså ikke krav til opparbeiding av løsningen som er vist i kartet, men til utbedringsstandard, som er en egen kategori i vegnormalene.

Rekkefølgekravet er begrunnet i at det må skje en viss utbedring av dagens sørgående holdeplass, før ny fotballhall eller andre anlegg i planen tas i bruk. Dagens holdeplass er ikke tilfredsstillende verken i bredde, lengde, eller i brukssituasjon for øvrig, når det med planen her vil komme mye økt aktivitet og flere tilreisende.

I plansaken fremmet for bygningsrådet og areal- og samferdselskomiteen, er dette rekkefølgekravet ikke nevnt fordi det var formulert uklart i fylkeskommunens høringsuttalelse. Fylkeskommunen har nå klargjort overfor kommunedirektøren at kravet er omfattet av innsigelsen. Kommunedirektøren vurderer at rekkefølgekravet er solid faglig begrunnet. Det er vanskelig å se bort fra at den økte aktiviteten som planen medfører krever en viss standard også på kollektivinfrastrukturen. For å imøtekomme innsigelsen på dette punktet er det derfor lagt inn følgende rekkefølgekrav i de reviderte bestemmelsene, i § 10.3:

Eksisterende sørgående holdeplass i Kongsvegen, skal være ferdig oppgradert til utbedringsstandard, etter planer godkjent av Trøndelag fylkeskommune, før første bygg innenfor KBA1 eller KBA2 tas i bruk.

Som nevnt viser revidert plankart en mer langsiktig løsning enn den som er omfattet av rekkefølgekravet. Hensikten bak dette er å sikre areal gjennom regulering til høystandard løsning som kan opparbeides på sikt. Begge holdeplassene er tegnet bredere. Videre er sørgående holdeplass regulert med 8 meter ytterligere ekstra lengde. Det er for å ta høyde for at den i framtida kan bli forkortet fra nord, dersom det skulle bli gjennomført en utbedring av krysset Smistadvegen / Kongsvegen. Smistadvegen burde ideelt sett ha stått mer vinkelrett på Kongsvegen og planforslagets byggegrenser og arealformål gir rom for en slik utretting. Holdeplassen kan da bli berørt i nord, men i revidert plan vil det da fremdeles være regulert lang nok holdeplass.

De beskrevne løsningene over er akseptert av fylkeskommunen og endringene i plankart er knyttet til holdeplassen, slik:

<p><i>Tidligere plankart til sluttbehandling, som behandlet i bygningsrådet og areal- og samferdselskomiteen</i></p>	<p><i>Revidert plankart, vedlagt notatet her. Sørgående holdeplass er forlenget 8 m, begge holdeplasser breddet ut 0,5 meter.</i></p>

Innsigelse vannforskriften:

Fylkeskommunen hadde innsigelse til manglende vurdering av vannforskriften. Dette ble svart ut i en egen vurdering vedlagt plansaken til sluttbehandling i bygningsrådet og areal- og samferdselskomiteen. I etterkant fikk kommunedirektøren melding om at et vurderingspunkt måtte suppleres for at innsigelsen skulle trekkes. Kommunedirektøren utarbeidet derfor en revidert vurdering som nå er godkjent og vedlagt notatet her. Innsigelsen er nå trukket.

Nærmere om trafikkavvikling

Som nevnt var det først lagt opp til to felt i rundkjøringa fordi det ble antatt å kunne bedre trafikkflyten. Utredningene viser at det uansett vil komme kødannelse spesielt i rushtida kl 15-16. Det er en samvirkning mellom den nye rundkjøringa mot Granåsen og det eksisterende lyskrysset mot Smistadvegen, siden de ligger så tett, som gjør at man ikke kommer utenom at trafikken tetter seg noe i ettermiddagsrushet. Dette ville til orientering vært verre uten ny rundkjøring.

I trafikkutredninga er forskjellen mellom 1 og 2 felt i rundkjøringa estimert til henholdsvis ca 745 eller 1200 meter kø på det verste, i retning fra nord. 1200 meter betyr kø tilbake til rundkjøringa ved Stavset lokale sentrum. For de andre retningene er konsekvensene mindre, med estimert kølengde 200 - 270 meter sørfra, på det verste.

Beregningene over forutsetter at Kongsvegen får et venstresvingefelt mot Smistadvegen. Utredningene viser videre forbedringer ved ytterligere tilpasning av krysset. Det kan innebære

tilpasning av fasene i lyskrysset, samt å stenge muligheten for venstresving inn i Smistadvegen. Det vil si at kjørende fra sør (Flatåsen) må fram til ny rundkjøring og snu hvis de skal inn i Smistadvegen. Disse beregningene er kun gjort for tofelts rundkjøring, men viser stor grad av forbedring.

Kommunedirektøren har drøftet helheten i trafikksituasjonen med fylkeskommunen som er vegmyndighet. Som nevnt er trafikksikkerhet avgjørende for at de ønsker 1 felt i rundkjøringa. Videre vurderer fylkeskommunen at hovedproblemet egentlig er lyskrysset ved Smistadvegen/Kongsvegen, og hvordan dette ligger tett på rundkjøringa. Altså at antall felt i rundkjøringa ikke vil ha så stor betydning i praksis. Derfor legger de ikke avgjørende vekt på dette.

Kommunedirektøren understreker at det alltid er usikkerhet knyttet til datamodellerte trafikkberegninger. I denne planen er det grunn til å fremheve følgende usikkerhetsmomenter:

- Fordelingen av trafikk i tid: Kongsvegen har mest trafikk på ettermiddagen (kl 15-16). Anleggene i Granåsen antas å få mest trafikk på kveldstid (kl 19-20) som følge av mye fritidstrafikk, men nøyaktig fordeling er usikker.
- Fordelingen av trafikk geografisk: Det er usikkert hvordan den nye trafikken til og fra Granåsen vil fordele seg mellom den nye rundkjøringa, og lyskrysset mot Smistadvegen. Dette vil få betydning for trafikkavviklingen.
- Videre er det usikkert hvor mye ny trafikk som faktisk skapes, dette er modellert ut fra funksjoner som reguleres og forventet reisemiddelfordeling. Denne viser ganske høy bilandel, og kan reduseres ved å øke attraktiviteten for kollektivtrafikk.
- Det er usikkert hvor mye trafikk som vil flytte seg fra Kongsvegen til Sluppen når Nydalsbrua står ferdig, sammenlignet med tidligere normalsituasjon da gamle Sluppen bru og Osloveien var åpen, som er grunnlaget for beregningene.

Flere usikkerhetsmomenter og en gradvis utvikling av Granåsen Idrettsby, gjør at det kan være hensiktsmessig med en trinnvis tilnærming til vegsystemet i planen her. Det er dette som planforslaget vil innebære i praksis, med kun etablering av rundkjøring i første omgang.

Kommunedirektøren understreker imidlertid følgende ulemper:

- Det vil bli noe kø i ettermiddagsrushet uansett. Slik er det allerede i dag og trafikken må forventes økt med økt aktivitet i Granåsen. Bussen vil også rammes av dette.
- Endringer i lyskrysset er ikke sikret med rekkefølgekrav. Det er i lyskrysset man må gjøre utbedringer senere ved behov, og på litt sikt er det ganske sannsynlig at behovet kommer.
- Dette betyr at vi kan få en situasjon der det først gjennomføres kostbare tiltak både på veg (ny rundkjøring) og øvrig innenfor kultur- og idrettsområdet, og fremdeles kan det bli behov for ytterligere tiltak på Kongsvegen. Dette er en konsekvens av at man av økonomiske årsaker har gått bort fra den tidligere planlagte større ombyggingen i Kongsvegen med to rundkjøringer og fire kjørefelt.

Konklusjon

Kommunedirektøren erkjenner at det er en viss usikkerhet knyttet til når og hvor omfattende behov vi kan få for å endre Kongsvegen ytterligere på litt sikt. Det er imidlertid utredet og pekt på løsninger for å kunne utbedre dette. Plangrepene er drøftet med fylkeskommunen som vegmyndighet.

Hvis kommunen skal unngå forsinkelser knyttet til innsigelser, må kommunen vedta revidert plankart og bestemmelser med nytt rekkefølgekrav for utbedring av holdeplass, som vedlagt her. Det er kommunedirektørens anbefaling.

Bente Næverdal
Byutviklingsdirektør

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

Revidert plankart, sist endret 29.08.2022

Reviderte bestemmelser, sist endret 13.09.2022

Oppdatert vurdering av vannforskriften, datert 29.08.2022