

Saksfremlegg

Torbjørn Bratts veg, detaljregulering til sluttbehandling

2024/34848

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Torbjørn Bratts veg som vist på plankart r20230037 i målestokk 1:1000 (A1), merket Trøndelag Fylkeskommune og Multiconsult senest datert 14.10.2024 med reguleringsbestemmelser senest datert 21.10.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 21.10.2024.

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

Sammendrag

Hensikten med planen er å legge til rette for ny hovedsykkelveg langs vestsiden av Torbjørn Bratts veg (Fv. 6658) på Nardo, med separering syklende og gående. Dette er delstrekning 1 på Nardoruta, som er en sammenhengende hovedsykkelveg mellom Lerkendal og Risvollan. Som erstatning for dagens gang- og sykkelveg med blandet gange og sykkel, planlegges hovedsykkelvegen som tofelts sykkelveg (bredde 4 meter) med fortau på 2,5 meter.

Dette vil sikre høy standard, god kapasitet og økt trygghet for både syklende og gående. Planarbeidet har vært med fokus på å sikre grønne verdier langs vegen, samt å følge anbefalinger i formingsveileder for hovedsykkeleruter i Trondheim (2023, Miljøpakken) i størst mulig grad men med stedlige tilpasninger. Planområdet supplerer pågående og nylig vedtatte arealplaner i Nardovegen, hvor noen delstrekninger allerede reguleres med sykkelveg og separat fortau i østre plangrense.



Orienteringskart

Bakgrunn

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Trøndelag fylkeskommune og Multiconsult Norge som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trøndelag fylkeskommune. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen, og anbefales av fagenhet Byplankontoret.

Komplett planforslag forelå 2. oktober 2024 etter høring og offentlig ettersyn gjennomført av fylkeskommunen selv. Planområdet er vist med stiptet rød ring på søndre del av delstrekning 1 (se orienteringskart over til høyre). Sluttbehandling av reguleringsplanforslag for tilsvarende tiltak i delstrekning 3, Utleirvegen fremmes samtidig med denne planen. Delstrekning 2 på Nardoflaten mellom E6 og Nardo Centeret er under planlegging og fremmes senere.

Kommunen planlegger også å legge nye VA-ledninger i nordre del av Torbjørn Bratts veg, i samme trasé som ny sykkelveg med fortau. Oppgradering av VA-ledningene er hensyntatt i planarbeidet, og fremkommer i teknisk plan. Det er et ønske å samkjøre byggeplanlegging og utbygging av VA-tiltak samtidig som tiltak for sykkelveg med fortau.

I kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024 og 2022-2034 er strekningen langs Torbjørn Bratts veg vist som hovedveg, hovednett sykkel- og kollektivåre. Detaljplanen er i tråd med både KPA 2012-2024 og 2022-2034.

Andre regionale og kommunale føringer har vært: kommunal sykkelstrategi 2014-2025, Mobilitetsstrategi for Trondheim (vedtatt 2022) og Byvekstavtalen. Statlige retningslinjer og rammer som har vært førende er bl.a. Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995), Statlige planretningslinjer for samordnet bolig, areal- og transportplanlegging (2008), Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018), Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/16) og Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520).

Planlagt utforming av sykkelvegen følger i utgangspunktet Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim (2023). Vedtak om å godkjenne reguleringsplanene i år bidrar til å sikre finansiering og tidligere oppstart (også i samband med V/A-prosjekt).

Fakta

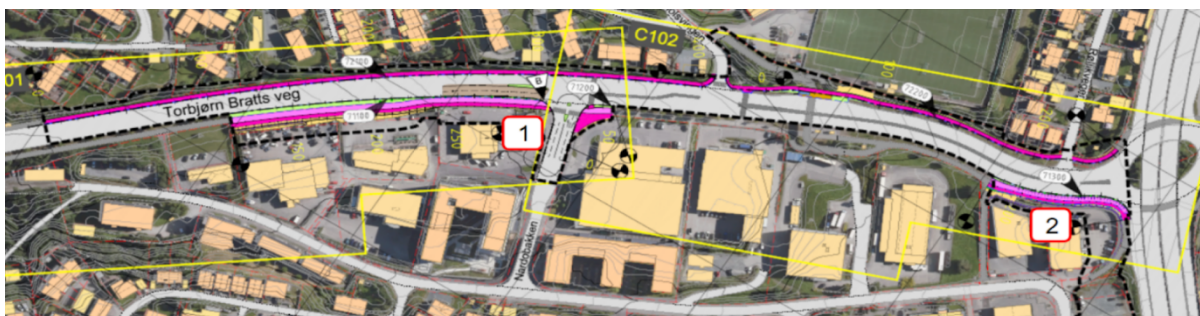
Beskrivelse av planforslaget

Torbjørn Bratts veg er ca. 830 meter fra rundkjøringen ved Lerkendal i nord til rundkjøringen over E6 i sør (Nardokrysset). Planforslaget regulerer sykkelveg med fortau på vestsiden av vegen, og videreføring av dagens fortau på østsiden. Det sikres arealer til sykkelveg for ca. 300 meter, fordelt på to strekninger (øvrige sammenheng sikres i andre planer). Detaljplanen er i tråd med både KPA 2012-2024 og 2022-2034., hvor Torbjørn Bratts veg er vist som hovedveg, hovednett sykkel og kollektivåre. Det er ikke gjennomført tellinger av antall syklende langs strekningen.

Utforming av sykkelveg med fortau

Planlagt utforming av sykkelvegen følger i utgangspunktet Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim (2023). Eksisterende drivstofftanker i bakken ved bensinstasjonen vest for Torbjørn Bratts veg (1) medfører at sykkelvegen ikke kan etableres nærmere bebyggelsen enn i dag. På grunn av dette reduseres bredden på sykkelveg og rabatt langs dette strekket. Sør i planområdet fører en eksisterende høy støttemur på vestsiden av veggen (2) til at bredden på sykkelveg og fortau må reduseres.

Se figur under for plassering av 1 og 2. Her vil det være utfordrende å ivareta dagens trær og grøntrabatter. Bredden på sykkelveg og fortau prioriteres, for likest mulig systemløsning.



Figur (kart og tegning): planlagt sykkelveg på vestsiden av Torbjørn Bratts veg og fortau på østsiden.

Byplankontorets vurdering

Tabellen oppsummeres punktvis byplankontorets viktigste faglige vurderinger i saken.

Argumenter for planforslaget	Argumenter mot planforslaget
<ul style="list-style-type: none">• Detaljplanen er i tråd med KPA.• Det åpnes for et bedre tilbud for gående og syklende.• Sykkelveg med fortau utformes med samme system langs strekningen, samtidig som at den tilpasses eksisterende forhold.• Utbedringer av siktsoner og fortau på østsiden av Torbjørn Bratts veg.	<ul style="list-style-type: none">• Større grad av harde flater i landskapet, og mindre plass til vegetasjon og trær.• Fjerning av nordre gangfelt i lyskrysset Torbjørn Bratts veg/Nardobakken fører til færre tverrforbindelser mellom øst og vest i området.

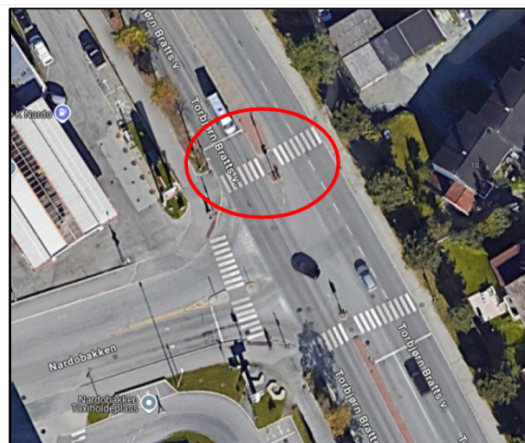
Det er positivt at planforslaget legger til rette for sykkelveg med fortau på en strekning der dagens tilbud er klassifisert som dårlig for syklende. Realisering av planen vil gjøre Torbjørn Bratts veg mer attraktiv for myke trafikanter, og øke sannsynligheten for at flere velger sykkel eller å gå. Dette vil bidra til å nå mål om nullvekst for personbiltrafikk, og målet i Byutviklingsstrategien om Trondheim som en mer attraktiv og klimavennlig by.

Tverrforbindelser

Ved ferdsel mellom øst og vest vil vegarealene være en barriere. Fjerning av nordre gangfelt i lyskrysset Torbjørn Bratts veg/Nardobakken kan bidra til å forsterke barriereopplevelsen (figur 5). Dette gjør situasjonen for myke trafikanter noe dårligere på tvers.

Årsaken til at gangfeltet fjernes er de nevnte drivstofftankene i bakken ved bensinstasjonen som ikke kan flyttes.

Disse gjør at det ikke er plass til minimum anbefalt bredde på hovedsykkelrute, kjørefeltbredder i Torbjørn Bratts veg og bredde på trafikkøy i gangfeltet. Kravet om universell utforming tilsier at trafikkøya må utvides, noe som vil medføre en enda smalere løsning for sykkelvegen forbi området. På grunn av ønsket om å etablere bredest mulig sykkelveg fjernes gangfeltet.



Flyfoto som viser hvilket gangfelt som planlegges fjernet i Torbjørn Bratts vei. Kilde: Googlemaps

Fjerningen av gangfeltet medfører at de som kommer nordfra på østsiden av vegen, og som skal krysse til vestsiden, får en økt gålengde på ca. 60 meter. Konsekvensene av dette kan være økt villkryssing. Byplankontoret har bedt fylkeskommunen å vurdere erstatning for gangfeltet lengre nord langs Torbjørn Bratts veg. Fylkeskommunen viser til at de har foreslått ny planskilt kryssing i tilgrensende reguleringsplaner, men at Trondheim kommune ønsker at kryssing for myke trafikanter skal gjøres i plan. På grunn av framkommelighet for kollektivtrafikk ønsker ikke fylkeskommunen å ha et nytt krysningspunkt, og derfor erstattes det ikke. Byplankontoret mener at dette er uheldig.

Det er sikret i reguleringsplanen at det skal etableres en snarveg fra fortau (o_FO1) ca. 100 meter nord for bensinstasjonen, til eiendommene i vest. Dette er vist i plankartet som bestemmelsesområde #9. Snarvegen vil gjøre det enklere å nå fortau og sykkelveg fra bebyggelsen nordvest, uten å måtte gå via krysset Torbjørn Bratts veg/Nardobakken.

Byrom og grønne kvaliteter

Byplankontoret har ønsket å fremheve viktigheten av det visuelle for syklende og gående, slik at dette skal være attraktivt - ikke bare effektivt. Ombyggingen til sykkelveg med fortau vil kreve mer bredde på veganlegget, dermed større mengde harde flater, som kan oppleves lite attraktivt. Derfor er det viktig å sikre grønne verdier og landskap langs vegen.

Et av grepene det er jobbet med i planprosessen er støttemuren som skal etableres langs fortauet, ca. 170 meter nord for bensinstasjonen. Etter dialog mellom Byplankontoret og fylkeskommunen er høyde og lengde på muren redusert. I tillegg er det sikret at muren skal bestå av naturstein, ha klatreplanter og god terrengtilpasning. Videre skal muren ikke plasseres nærmere fortauet enn 1,5 meter. Dette vil sikre at harde flater brytes opp av vegetasjon, og at muren ikke blir dominerende.



Figur: Støttemur.

Langs Torbjørn Bratts veg er gatetrærne viktige, for både det visuelle uttrykket, bymiljøet og for overvannshåndteringen. De nyere arealplanene på vestsiden av vegen ivaretar hensynet til grøntrabatter og bytrær i mindre grad. Også denne planen medfører en reduksjon av rabattbredder og gatetrær på deler av strekningen. Bestemmelsene sikrer bytrær i rabattene som er brede nok for formålet. Nord i planområdet reguleres rabatten med 3 meters bredde på vestsiden av vegen, helt fra plangrensen til nord for bensinstasjonen. Det samme gjelder videre nordover i tilgrensende detaljplaner mot Lerkendalrundkjøringen. Bredden her legger godt til rette for gatetrær.

Ved bensinstasjonen erstattes rabatten av en smal trafikkdele. Sør for bensinstasjonen er rabatten regulert i planene for Nardovegen 10 og Nardovegen 12-14, med hovedsakelig 1,5 meters rabattbredde. Rabatten som er regulert lengst sør i Torbjørn Bratts veg reguleres med 1,5-1,2 meters bredde på grunn av plassutfordringer ved eksisterende mur.

Til sammen medfører dette at det er utfordrende å oppnå ønskede grønne kvaliteter langs vestsiden, sør for bensinstasjonen. Byplankontoret konkluderer imidlertid med at det er vanskelig å regulere en bedre løsning for vegetasjon og gatetrær på denne delen av strekningen, og samtidig oppnå ønsket standard på sykkelveg og fortau. På østsiden av Torbjørn Bratts veg er hensynet til grønne kvaliteter enklere å ivareta med bredere rabatter og annen veggrunn, ettersom det ikke planlegges nye tiltak i like stor grad.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhet langs strekningen har vært et viktig tema i planprosessen. Det er positivt at sikten ved utkjørselen fra Røllikvegen skal utbedres mot Nardokrysset. Det er også positivt at eksisterende fortau langs østsiden av Torbjørn Bratts veg reguleres, og at fornyelse av dette vil bidra til økt trafikksikkerhet.

I prosessen har det blitt drøftet om fartsgrensen, som i dag er 50 km/t, kan reduseres til 40 km/t. Torbjørn Bratts veg er en regional hovedveg og en del av det overordnede transportnett. Strekningen har høy ÅDT og er en viktig transportrute for næringslivet og utrykningskjøretøy. Skal en fartsgrense på 40 km/t overholdes i akseptabel grad vil det være behov for

fartsreduserende tiltak. Fartshumper har negativ effekt med tanke på støv og støy. Reduksjon av fartsgrense vil også påvirke kollektivtilbudet i form av økt reisetid. På bakgrunn av dette, og politiets opplysninger om manglende ressurser til gjennomføring av kontroller, vil ikke fartsgrensen reduseres på strekningen i forbindelse med etablering av sykkelveg.

Vann- og avløpstrase, samfunnssikkerhet

Det er positivt at Trondheim kommunes oppgradering av nye VA-ledninger i nordre del av Torbjørn Bratts veg kan gjennomføres samtidig med utbygging av sykkelvegen. Byplankontoret vurderer at bestemmelser og ROS-analyse ivaretar sikkerheten i planen tilstrekkelig for alle tiltak. Blant annet stilles krav til at det skal foreligge en plan for bygge- og anleggsperioden, at overordnet VA-plan skal godkjennes av Trondheim kommune samt at sikringstiltak i geoteknisk vurderingsrapport skal være utført før anleggsstart.

Prosess

Trøndelag fylkeskommune har hatt ansvar for planforberedelsene i tråd med PBL § 3-7, og har sendt saken ut på høring og offentlig ettersyn i dialog med Byplankontoret.

Gjennom høring og offentlig ettersyn ble det innsendt ni uttalelser og merknader til planforslaget. Statsforvalteren fremmet innsigelse på grunn av manglende ordlyd i bestemmelser knyttet til støy. Bestemmelsene er oppdatert etter høringen, og innsigelsen er vurdert som imøtekommet av Statsforvalteren.

Andre faglige råd har medført mindre endringer i ordlyd av bestemmelsene. Oppsummering av innkomne uttalelser, med fylkeskommunens og Byplankontorets kommentarer finnes i vedlagt merknadsbehandling.

Endringer etter høring

I høringsforslaget var Nardobakken innsnevret til ett enkelt kjørefelt inn mot lyskrysset med Torbjørn Bratts veg. På grunn av at konsekvensene av denne løsningen ikke var tilstrekkelig omtalt og utredet, ble planen videreført i Nardobakken slik den er i dag, med to felt inn i lyskrysset. Tidligere var et større område i sør innlemmet i planområdet som midlertidig rigg- og anleggsområde. Fylkeskommunen har vært i dialog med grunneier av det aktuelle området, og konkludert med at disse arealene kan leies som midlertidig rigg- og anleggsområde, uten at de reguleres i detaljplanen.

Også flere av bestemmelsene er endret, blant annet for å ivareta et attraktivt byrom og grønne kvaliteter. Se fullstendig liste over endringene i planbeskrivelsen. I tillegg til dokumentene vedlagt til fagnotatet, er følgende dokumenter utarbeidet til planforslaget:

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">• ROS-analyse• Geoteknikk datarapport• Miljøgeologisk datarapport• Trafikkanalyse• Klimagassberegninger | <ul style="list-style-type: none">• Notat om naturmangfold og fremmede arter• Kartlegging og tilstandsvurdering av eksisterende vegetasjon• Alle høringsuttalelser i sin helhet |
|---|---|

Byrådets vurdering

Byrådet anbefaler at planforslaget vedtas. Sykkelveg med adskilt fortau bidrar til en sikker transportåre for gående og syklende. Dette er positivt for folkehelsa og tilgjengelighet i lokalsamfunnet.

God trafiksikkerhet er et viktig fokus, samtidig som eventuell nedsatt hastighet har blitt avveid mot framkommelighet og fordeler og ulemper ved fartsreducerende tiltak. At det blir tryggere å kunne gå og sykle langs Nardoruta vil kunne bidra til at færre turer tas med bil, og dette er positivt både i forhold til klimagassutslipp og i et folkehelseperspektiv.

Gjennomføring av planforslaget medfører fjerning av en del eksisterende trær, og breddene på veganlegget for alle trafikkantgrupper gjør at det ikke kan etableres en trerekke langs hele strekningen av sykkelveganlegget. Dette er ikke optimalt, men følger av trange sidearealer og eksisterende konstruksjoner, anlegg og terreng. Fjerning av gangfelt ved Nardobakken gir redusert framkommelighet på tvers av fylkesvegen.

Ved framtidige arealplaner på områder der eksisterende næring har lagt begrensninger på standard og bortfall av gangfelt, vil det være viktig å undersøke om det kan bli rom for økte bredder, mer vegetasjon og reetablering av gangfelt. Alternativt at gangfeltet kan etableres nord for planområdet, eksempelvis nær holdeplassene for Dybdahls veg (noe som har vært tema, men hvor omforent løsning har vist seg vanskelig å enes om).

Områdene som grenser til Torbjørn Bratts veg i vest består i stor grad av næringsbebyggelse med adkomst fra Torbjørn Bratts veg og Nardobakken. Områdene er delvis under transformering til boliger. Det forutsettes at tilstøtende arealer løser eget overvann – og tiltaket bygges i tråd med norm for sykkelveg med fortau, også med hensyn til å unngå ulemper med smeltevann og frost.

Kryssløsningen Torbjørn Bratts veg/Nardobakken skal ikke endres, og adkomsten forblir som i dag. Krysset er signalstyrt, og dersom det er ute av drift vil myke trafikanter ha fortrinn. Det er imidlertid ikke prioritert å trekke krysningen inn 5 meter fra krysset – både for å ha en mer rettlinjert passasje når signalanlegget er i drift, grunnet behov for kømagasinering til første avkjøring og adkomst for næringseiendommer i vest, samt eksisterende støttemurer og nedgravde tanker i sidearealene. Bestemmelsene sikrer at trafikkavvikling i anleggsperioden skal være ivaretatt. Det vurderes at detaljplanen ikke vil ha negative konsekvenser for næringen.

Planen sikrer at de nye fortettingsområdene samt de eldre boligområdene sør for strekningen sikres bedre framkommelighet og sikkerhet for gående og syklende.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Tiltaket er gunstig med reduserte klimautslipp som følge av tilrettelegging for økt sykling og gange.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er i fylkeskommunal regi, og det er Trøndelag Fylkeskommune som vil forestå nødvendig erverv og framtidig drift og vedlikehold i forbindelse med arealene langs fylkesvegen. Det er ikke noe i planen som vil ha vesentlige økonomiske konsekvenser for kommunen.

Byrådets konklusjon

Byrådet anbefaler at planforslaget vedtas. Planen legger til rette for oppgradering til god standard for både gående og syklende langs en sentral strekning på en viktig hovedsykkelrute. Løsningene er stedvis preget av nødvendige kompromisser grunnet eksisterende forhold, men dette vurderes som akseptabelt for å gjennomføre tiltakene i sin helhet.

Byrådet i Trondheim, 20.11.2024

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Sluttbehandling - Torbjørn Bratts veg, detaljregulering, fagnotat datert 10.11.2024
- 2 Sluttbehandling - Planbeskrivelse Torbjørn Bratts veg
- 3 Reguleringsbestemmelser - Torbjørn Bratts veg, detaljregulering TK
- 4 Plankart r20230037 Torbjørn Bratts veg - sluttb_14102024
- 5 Merknadsbehandling Torbjørn Bratts veg - Sluttbehandling 091024
- 6 Vedlegg 5_RAP-RIG-06_Geoteknisk vurderingsrapport.PDF
- 7 Vedlegg 6_NOT_RIVA-002_Overordnet VA-plan
- 8 Vedlegg 7_RAP-RIA-003 Fagrapport støy
- 9 Vedlegg 8- Illustrasjonsplan O101