

Saksfremlegg

Utleirvegen, strekningen Steindalsvegen - Blaklivegen, sykkelveg med fortau og støyskjerming, detaljregulering - sluttbehandling

2024/34875

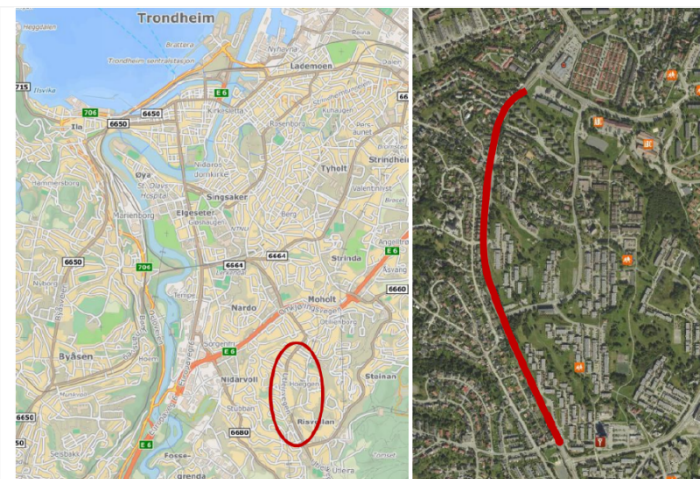
Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Utleirvegen, strekningen Steindalsvegen – Blaklivegen, sykkelveg med fortau og støyskjerming, r20220029 som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll, senest datert 31.10.2024 med bestemmelser senest datert 8.11.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 8.11.2024.

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

Sammendrag

Planforslaget legger opp til å endre eksisterende gang- og sykkelveg på østsiden av Utleirvegen (Fylkesveg Fv. 6658) til sykkelveg med fortau. Planen omfatter strekningen mellom krysset Steindalsvegen ved Nardocenteret og krysset Blaklivegen ved Risvollan lokale sentrum. Strekningen er markert som Rute S3 i hovedsykkelnettet i Trondheim vist i Sykkelstrategien for Trondheim 2014-2025.



Orienteringskart: Planområdet ligger langs Utleirvegen.

Eksisterende gang- og sykkelveg foreslås utvidet fra rundt 3 meter bredde i dag til 3,5 meter sykkelveg pluss 2,5 meter fortau, til ca 6 meter bredde i planforslaget. Fortau og sykkelveg skilles fra bilvegen med grøntrabatt på 1,5 - 2 meter.

Støyskjerm og trekke foreslås på rabatten deler av strekningen. Støyskjerming av tilstøtende boligbebyggelse øst for fortau og sykkelveg foreslås på andre strekk.

Planforslaget innebærer omregulering og innløsning av noe privat boligareal til samferdselsanlegg. Planarbeidet medfører utvidelse av gatetverrsnittet slik en høystandard sykkelveg krever. Gateløpet har gode grønne kvaliteter, men ikke tilfredsstillende standard mht. syklende og gående, noe reguleringsplanen vil avbøte. Noe økt trafikkareal og støyskjermer endrer de visuelle kvalitetene ved veg noe.

Byrådet finner at ny sykkelveg med fortau og støyskjerming gir ønsket bedring for både gående og syklende og ønskelig støyreduksjon for boliger langs en tungt trafikkert fylkesveg. En knapp tredjedel av strekket får ny eller endret støyskjermer.

Byrådet innstiller på at planforslaget kan vedtas slik det foreligger.

Bakgrunn

Hovedtiltaket med å separere gående og syklende er forankret i Miljøpakkens handlingsprogram for 2023-2026 og henger sammen med reguleringsplanarbeid for sykkelveg med fortau på to andre tilhørende delstrekninger som vil gi sammenhengende sykkeltilbud nordover til Lerkendalrundkjøringen (forbi Nardocenteret og via Torbjørn Bratts veg).

Det er Trøndelag Fylkeskommune som er vegeier og planforslagsstiller. De har selv lagt saken ut på offentlig høring, og saken kommer først til sluttbehandling i kommunen. Byplankontoret har vurdert flere aspekter ved saken på en negativ måte og anbefaler å avvise reguleringsplanen slik det oppsummeres og deretter redegjøres for her:

Argumenter for planforslaget:

- Planforslaget er i tråd med overordnede føringer for sykkelvegnettet, herunder sykkelstrategien til Miljøpakken og Trondheim kommune, og KPA (både for 2012-2024 og 2022-2034)
- Planen legger til rette for et sikrere tilbud for gående og syklende.
- Støytiltak for boligene langs østsiden av Utleirvegen forventes gi en positiv helsemessig konsekvens og medfølgende samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Argumenter mot planforslaget:

- Rabatten som utgjør skillet mellom sykkelveg og kjøreveg er for smal for å kunne gi gode levetilstander for trær. Gatetverrsnittet vil dermed bli utvidet med mer asfaltareal uten at det kompenseres med tilstrekkelige kvaliteter for å ivareta et attraktivt byrom, særlig med tanke på gående.
- Prosjektet følger etter Byplankontorets mening ikke opp byvekstavtalen når det gjelder å oppnå attraktivitet og opplevd trygghet (ikke bare sikkerhet) langs gangforbindelsene (kap 2.4).
- Trafikktellinger for gående og syklende samt prognose for fremtidige mengder gående og syklende som grunnlag for valg av bredder på sykkelveg med fortau mangler.
- Antallet busspassasjerer forventes øke betydelig og det er derfor uheldig at gående ledes over ventearealet for busspassasjerer på bussholdeplassen Venusvegen.

Byplankontorets hovedinnvending mot planforslaget er at det i for liten grad har tatt hensyn til de som skal gå og oppholde seg i veganlegget.

I Miljøpakkens formingsveileder for hovedsykkelrutene i Trondheim fra 2023 står det: *“Det er ambisjoner om at hovedsykkelrutene skal være gode å oppholde seg i. Elementer som gir*

opplevelse langs sykkelruta gjør at turen føles raskere og mer innbydende. At turen føles som en god opplevelse gjør at man vil sykle igjen, og gjør det også enklere for sykkelen å konkurrere med bilen. “

I tillegg står det *“ Beplantning langs hovedsykkelruta skaper gode opplevelser. Trerekke kan få bilister til å senke farten siden trærne, sammen med andre vertikale objekt, gir perspektivvirkning og får vegen til å føles smalere. (...) Skal det være trær i rabatten, bør den være minimum 3 meter bred. Trær som andre naturlige vekster tåler dårlig salt som brukes på vinteren. Derfor er god avstand fra beplantning til sykkelanlegget viktig. “*



Figur: Sykkelveg med fortau gjennom Ila har grønn rabatt mot kjørebane. Rabatten inneholder både belysning og beplantning (foto: Terje Simonsen fra Trøndelag Fylkeskommune).

Strekningen forbinder to viktige bydelssentre. En person som går den 1,4 km lange strekningen vil oppholde seg i byrommet vesentlig lengre enn en som sykler. Prinsippene i formingsveilederen er derfor ekstra viktig for at området også skal oppleves attraktivt å gå og oppholde seg i.

Trær i rabatten mellom sykkelveg og kjørebane kreves i bestemmelsene i planforslaget. Anbefalt bredde for rabatter med trær i er ifølge Vegvesenets håndbok N100 4 meter, men 2 - 2,5 meter kan aksepteres. Rabatten i planforslaget er imidlertid kun 1,5 meter bred på ca en tredjedel av strekningen. I den øvrige delen, der rabatten er to meter, er det støyskjerm på cirka halvparten av strekningen, og dette gir mindre plass for trær. På den største delen av planstrekningen er rabatten altså smalere enn hva som er akseptabelt når man skal ha trær i en rabatt.

En rabatt som er smalere enn akseptabel bredde kan gi problemer ved at trærne brer seg ut over kjørefeltene for sykkel og bil, og trærne vil særlig komme i konflikt med lastebiler og busser. Videre vil en så smal rabatt føre til problemer for trærnes levedyktighet, da de får lite plass både til røtter og trekroner. Det er lagt inn krav i bestemmelsene om minimum rotvolum for å legge til rette for trærne, men byplankontoret mener rabatten uansett er for smal. Dårlige vilkår for trærne kan medføre at trærne ikke klarer å etablere seg og vokse, og eventuelt vil dø.

Byplankontoret savner en nærmere drøfting av hvordan dette gatetverrsnittet kan formes best mulig. Foreslått sykkelveg (3,5 m) er smalere enn angitt i formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim (4,0 m), samtidig som Byplankontoret er mest bekymret for den smale grøntrabatten (1,5-2,0 m). Breddene er heller ikke nærmere begrunnet ut fra trafikktegninger og prognoser, dette gjør avveiningene vanskeligere.

Dette prosjektet er en lang og sentral strekning for mange som reiser i denne delen av Trondheim. Det er et viktig byrom. Byplankontoret mener det er svært viktig at vi får til en attraktiv og vakker gatestrekning hvor det er trivelig å ferdes. Når trærne får meget utfordrende vekstvilkår, og det i tillegg er behov for mange støyskjermer, mener Byplankontoret at dette samlet sett ikke blir en god nok løsning. Byplankontoret vurderer at dette blir en lang strekning som vil oppleves uttrivelig og med for lite kvaliteter for reisende med alle fremkomstmidler.



*Eksempel på 1,5 meter bred rabatt i Torbjørn Bratts veg. Kun små trær vil få plass i rabatten og vil i tillegg lett skades av større lastebiler.
Foto: Google Streetview*



Illustrasjonsbilde av planstrekningen sør for kryss med Adolf Øiens veg, sett mot sør.

Fakta

Konsekvenser for sosial bærekraft

Sykkelveg med adskilt fortau bidrar til en sikker transportåre for gående og syklende. Dette er positivt for folkehelse og tilgjengelighet i lokalsamfunnet.

Det er mer enn 5 % stigning på store deler av strekningen og anlegget kan derfor ikke bli helt universelt utformet. Etablering av benker for hver 100 meter langs strekningen som har brattere stigning enn 1:20 er sikret i bestemmelsene som avbøtende tiltak. Tilgang til sitteplasser er en viktig forutsetning for at flere grupper, og da særlig eldre, skal ha mulighet til å ferdes/oppholde seg i et område.

Når det gjelder kriminalitetsforebygging og opplevelsen av trygghet for gående kan denne bli redusert siden gående blir adskilt fra kjørevegen med lange støyskjermer. Dette bidrar til mindre sosial kontroll langs strekningen.

Konsekvenser for næring

Planforslaget fører til at det blir tryggere å reise miljøvennlig på jobb- og fritidsreiser i bydelen, da det blir et bedre tilbud for gående og syklende på nesten hele strekningen mellom Nardosenteret og Risvollan sentrum.

Konsekvenser for klima og ytre miljø

Planforslaget medfører fjerning av eksisterende trær og vil redusere areal til private hager. At det blir tryggere å kunne gå og sykle langs Utleirvegen vil kunne bidra til at færre turer tas med bil. Etableringen av støyskjermer vil redusere de negative konsekvensene av tungtransporten langs Utleirvegen for innbyggerne i området.

Økonomiske/administrative konsekvenser

Planforslaget innebærer at fylkeskommunen må erverve areal. Ervervskart estimerer at ca. 13 000 m² skal erverves permanent og 600 m² midlertidig. I tillegg vil planforslaget føre til noe økte drifts og vedlikeholdskostnader for fylkeskommunen.

Prosess og medvirkning

Trøndelag fylkeskommune har hatt ansvar for planforberedelsene i tråd med PBL § 3-7 og har selv sendt ut saken ut på høring. Under høring kom det inn 9 uttalelser fra myndigheter, og parter og 8 uttalelser fra private grunneiere.

Både statsforvalteren og fylkeskommunen kom med faglig råd om universell utforming og at bestemmelsene tydelig skal sikre at det etableres sittebenker/hvilerepos langs de strekningene som har stigningsforhold over 1:20 (5%) i tråd med TEK. Dette er tatt inn i bestemmelsene.

Etter høring er det også tatt inn mer bestemmelser om beplanting, bl.a. trerekke langs hele rabatten mellom kjørebane og sykkelveg, samt bestemmelser om estetikk, materialvalg og høyde på støyskjermerne. Trafikksikkerhetsrevisjon er levert og det er gjort justeringer i tråd med den. Det er tatt inn bestemmelse om at geoteknisk prosjektering skal være ferdig før teknisk plan kan godkjennes.

Byplankontorets anbefaling:

Byplankontoret anbefaler at planforslaget avvises. Begrunnelsen er at prosjektet ikke vurderes å være i tråd med byvekstavtalen når det gjelder å oppnå attraktivitet og opplevd trygghet (ikke bare sikkerhet) langs gangforbindelsene (kap 2.4). Dette skyldes i hovedsak at rabatten som utgjør skillet mellom sykkelveg og kjøreveg er for smal for å kunne gi gode leveforhold for trær. Planforslaget innebærer en utvidelse av gaterommet med mer asfaltareal uten at det kompenseres med tilstrekkelige kvaliteter for å ivareta et attraktivt byrom, særlig med tanke på gående.

Byrådets vurdering

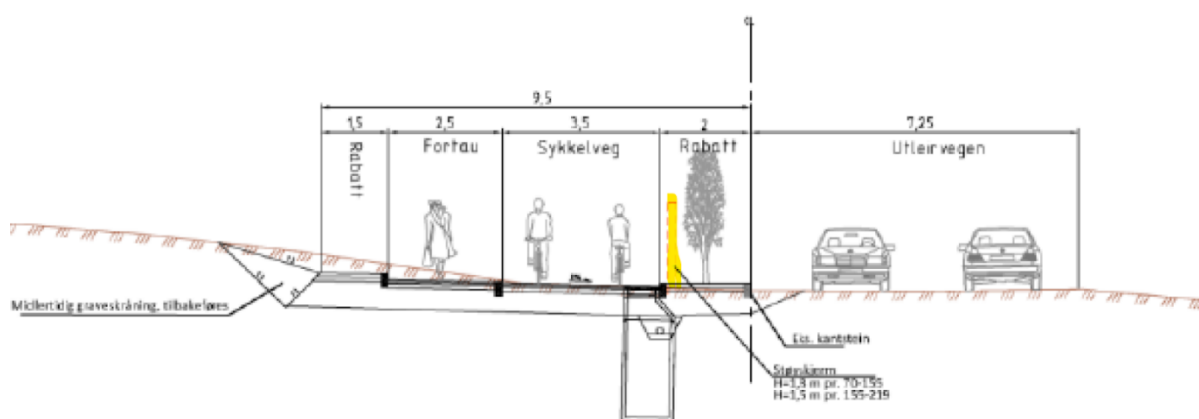
Byrådet er opptatt av at planprosesser for prosjekter i Miljøpakken skal prioriteres høyt, slik at det blir fortgang i utbygging av offentlig infrastruktur. I denne saken er det faglige uenigheter mellom Trøndelag Fylkeskommune som vegholder og planforslagsstiller og Byplankontoret som fagenhet på enkelte områder, men Byrådet mener det er viktig å få på plass et vedtatt plangrunnlag slik at det legges til rette for et godt gang- og sykkeltilbud hvor både fysisk sammenheng, standard, system og opplevde kvaliteter vurderes helhetlig.



Utleirvegen med eksisterende grønne kvaliteter sør for krysset Ullins veg.

Dagens gang- og sykkelveg går i et område med sterk stigning, noe som legger til rette for effektiv og rask sykling i retning mot sentrum, men også potensiell konflikt med gående. Separat sykkelveg med eget fortau avbøter dette, men krever uunngåelig større bredde på arealet for myke trafikanter. Med utgangspunkt i at vegstrekket allerede oppleves å ha gode grønne kvaliteter på begge sidene av vegen, finner Byrådet å kunne anbefale økt asfaltert bredde på østsiden av vegen slik som reguleringsplanforslaget legger opp til.

Når det gjelder plassering og omfang av støyskjerming, er dette plassert i trafikkdeler i første nordre del, deretter på østre utside av vegen oppover i bakken mot sør - før den avslutningsvis også legges i rabatten. Der det vil oppstå redusert sosial kontroll fra vegsiden, er det mer åpent mot tilstøtende boligområder ned mot Nardosenteret. Visuelt vil deler av strekningen framstå som preget av støyskjerm, særlig sett fra bilsetet. Støyskjerm vil fjerne opplagsplass for snørydding fra sykkelveg eller fortau på ene siden, men på enkelte strekk også hindre at snø fra brøyting av veg kastes inn på sykkelveg. Vi viser også til planbeskrivelsen i sin helhet.



Støyskjerm 1 i nordre ende av planområdet er 150 m lang og 1,8 m høy, mens støyskjerm 5 er 180 m lang og maks. høyde på 1,7m. Begge vil stå i rabatt/trafikkdeler som vist på snitt over og illustrasjon under til venstre.

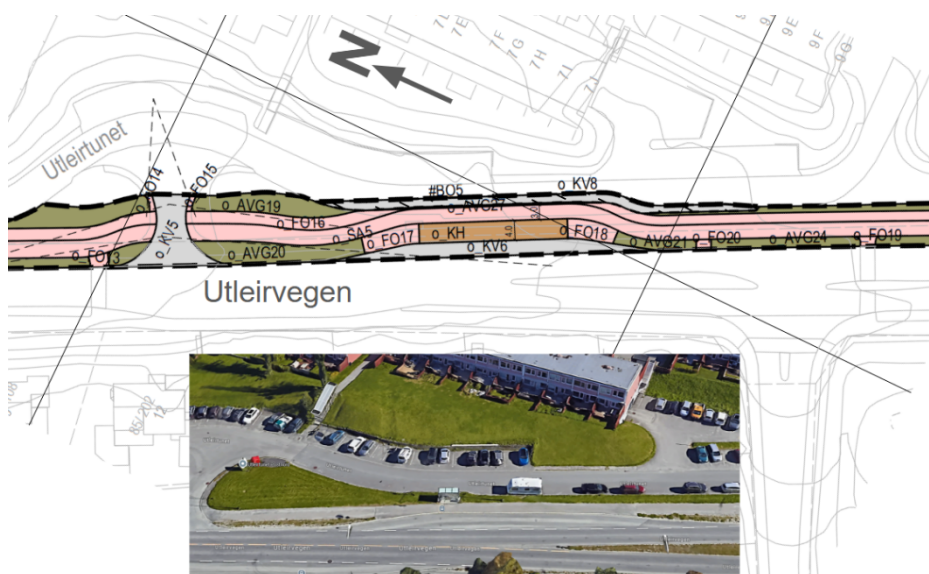


Støyskjerm 2 og 3 er begge 2,2 meter høye og ca. 50 meter lange og står (for nr. 2 sin del delvis på støttemur som vist på illustrasjon til høyre over) mot sideterreng. Støyskjerm 4 er eksisterende og 160 m lang, omtrent 30 meter av den må reetableres ca. 1,5m østover for å gi plass til å ha tilbaketrasket gang- og sykkelkryssing ved innkjøring til Adolf Øiens veg.

Å øke bredden på grønne rabatter for å oppnå bedre vilkår for nye bytrær mellom biltrafikk og myke trafikanter vil samtidig kreve tilsvarende erverv av tilstøtende arealer med natur- og boligformål. Her er det ulemper både mht. topografi og privat eierskap. Det vil i praksis bety et skift med tap av eksisterende veletablert grøntareal som “flyttes” fra sidearealene og skal reetableres i et område som vil hemmes av salt og vintervedlikehold.

Syklende vil kunne ha bra tempo nedover gjennom regulert strekning. Gående vil trenge mer tid, særlig i motbakkene sørover opp mot Risvollan. Fylkesvegen er sterkt trafikkert med mye tungtrafikk, særlig til og fra masseuttak i Bratsberg. Det kan argumenteres for at dette gir behov for å kompensere med bedre omgivelseskvaliteter. Samtidig er det velkjente alternative gangtraséer med bilfrie gang- og sykkelveger samt turveger inne i de store bolig- og grøntområdene mot øst.

Føring av sykkelveg øst for Venusvegen bussholdeplass er løst med kryssende gangforbindelse fra fortau til buss samtidig som arealbehovet for økt bredde løses ved å fjerne langsgående parkering i den kommunale vegen Utleirtunet. Krav til vegbredde for bl.a. renovasjon gir imidlertid begrenset rom for å legge fortau bak holdeplassen i tillegg til sykkelvegen.



Venusvegen holdeplass vist på utsnitt av reguleringsplankart og skråfoto (googlemaps).

Topografi med stigende terreng samt parkeringskjeller under terreng i det umiddelbart tilstøtende boligområdet (hensynssone kulturmiljø for Risvollan) gjør det umulig å parallellforskyve Utleirtunets vegareal østover. Gangtrafikk fra fortau ledes dermed gjennom holdeplassen, men dette er mindre kritisk såpass nære startholdeplass, enn i mer sentrale områder med mange gående.

Det er også en betydelig forbedring sammenlignet med dagens situasjon hvor konfliktpotensialet er langt høyere mellom ventende busspassasjerer og syklende i høy hastighet.

Mange gående til bussholdeplassen kommer også direkte fra boligområdet i øst, mens gående langs fortauet også har anledning til å trekke inn i sideområdet på vegarealet i Utleirtunet, hvor parkeringsplassene faller bort. I sum gjør dette systemavviket ved fremmet løsning mindre vesentlig enn ellers.

Dersom trafiksikkerhetsmessige vurderinger i videre detaljprosjektering kan tilsi at bussholdeplassen kan utføres som kantstopp, eksempelvis ved å erstatte fysisk trafikkdel med overkjørbart skravert "annet trafikkareal" slik at utrykningskjøretøy kan passere samtidig som fare for ulovlig forbikjøring av buss unngås, anbefaler Byrådet å følge vanlig systemløsning for sykkelveg og fortau øst for holdeplassen.

Selve kjørebanelen for fylkesvegen er holdt utenfor plangrensen, dette med bakgrunn i vurdering av at vegkant med tilhørende infrastruktur for overvannshåndtering ligger fast. Dersom man senere beslutter å redusere vegbredde (med tilhørende kostnader med å legge om sluk og rør for å omfordele noe bredde til grønntributt, kan slik omdisponering av allerede regulert trafikkareal normalt gjøres uten ny reguleringsplan. Det forutsettes ellers at sykkelveg og fortau utføres med sidefall i tråd med formingsveileder, og at smeltevann fra de bratte sidearealene dreneres til grøft øst for gang- og sykkelareal.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Planforslaget fører til at det blir tryggere å reise miljøvennlig i bydelen. Økt bredde for sykkelveg og fortau tas fra tilstøtende grøntarealer og private eiendommer.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Det blir bedre gang- og sykkeltilgang til Nardosenteret og Risvollan sentrum.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det er ingen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen som følge av planforslaget. Reguleringsplanen og tilhørende tiltak, erverv, bygging, drift og vedlikehold forestås av Trøndelag fylkeskommune.

Byrådets konklusjon

Byrådet mener etter en helhetlig vurdering av både vegetasjon, opplevelseskvaliteter og sosial trygghet at det er en overvekt av fordeler ved planforslaget og at ytterligere erverv av sidearealer anses unødvendig for en vegstrekning med allerede omfattende grønt preg.

Gode gangforbindelser i tilstøtende skjermede bolig- eller friområder gir gode alternativer til å gå langs den brattere fylkesvegen. I tillegg foreslås balanserte kompromissløsninger der det er begrensede arealer, noe som er lettere å akseptere her enn i områder med tettere utbygging og større antall gående nærmere sentrum.

Byrådet innstiller derfor til Bystyret om å vedta forslaget til reguleringsplan.

Byrådet i Trondheim, 20.11.2024

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat_sluttbehandling_Utleirvegen
- 2 Plankart_sluttbehandling_Utleirvegen
- 3 Reguleringsbestemmelser_sluttbehandling_Utleirvegen
- 4 Planbeskrivelse_sluttbehandling_Utleirvegen