

Saksframlegg

Detaljregulering av Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg, r20210021, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 2023/15179

Forslag til vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll datert 31.08.2022 og sist datert 31.10.2023, i bestemmelser sist endret 21.12.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen som ble sist endret 21.12.2023.

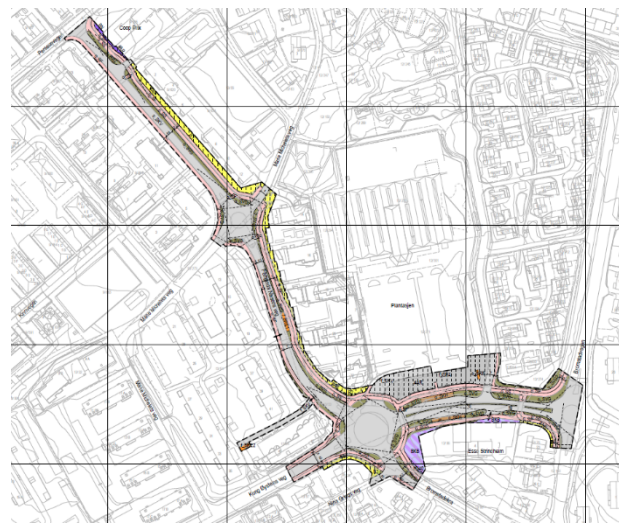
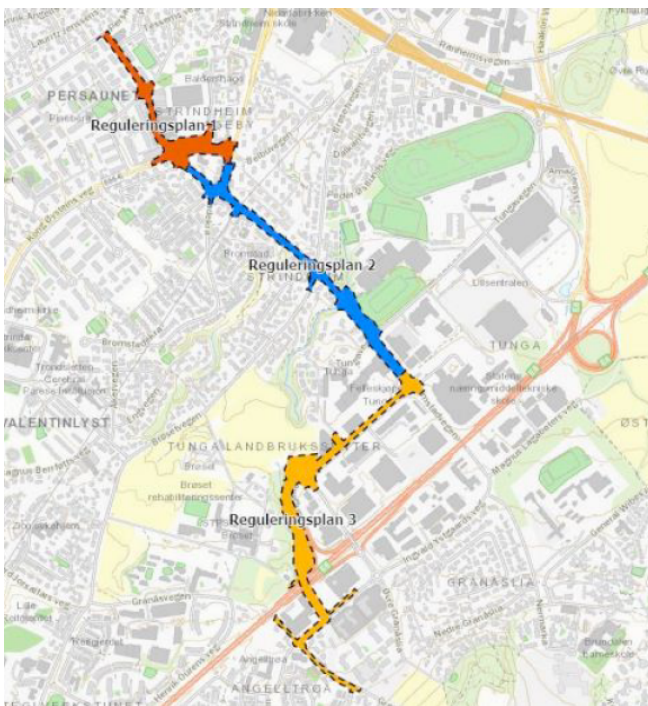
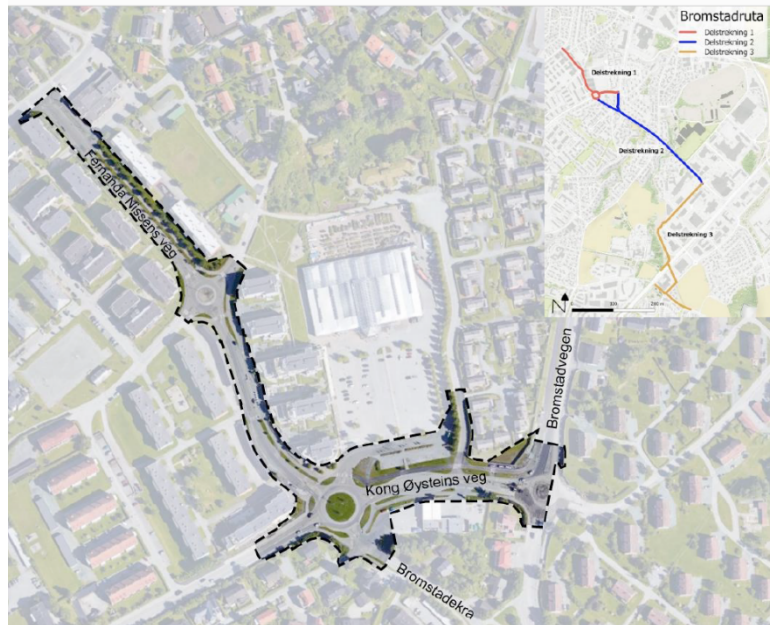
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

Saken gjelder

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll på vegne av forslagsstiller Mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune.

Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for etablering av sykkelveg med fortau langs Fernanda Nissens veg og deler av Kong Øysteins veg. Denne strekningen er en av flere delstrekninger som utgjør Bromstadruta som er ca. 3 kilometer lang. Ruta starter i krysset Persaunvegen og Fernanda Nissens veg, går videre langs deler av Kong Øysteins veg, Bromstadekra, Bromstadvegen, Tungasletta, Ingvald Ystgaards veg og slutter i Granåsvegen ved bussholdeplassen Sildråpevegen.



Bromstadruta del 1 = rød, del 2 = blå og del 3 = gul Plankart for strekningen

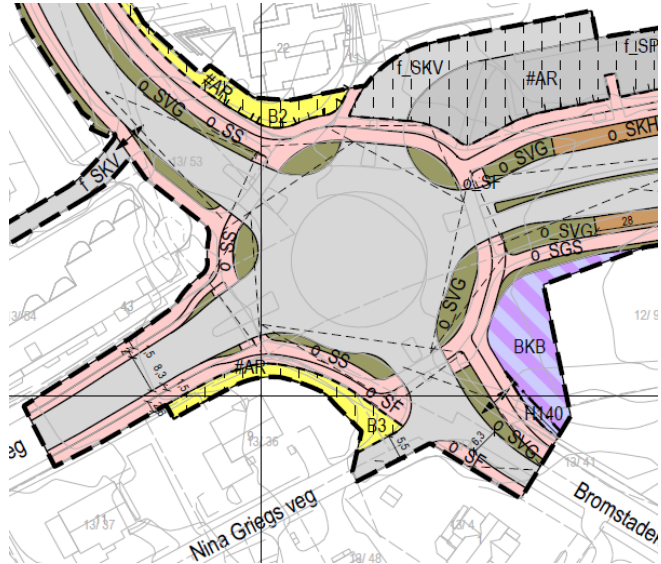
Planområdet delstrekning Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg, som dette planforslaget omfatter, starter i vest ved krysset Fernanda Nissens veg og Persaunvegen. Videre fortsetter ruta til Kong Øysteins veg med tverrforbindelse til Bromstadvegen via Bromstadekra og deler av Kong Øysteins veg. Området er avgrenset som vist i figur i rødt og har en lengde på ca. 600 meter og et areal på ca. 24 dekar.



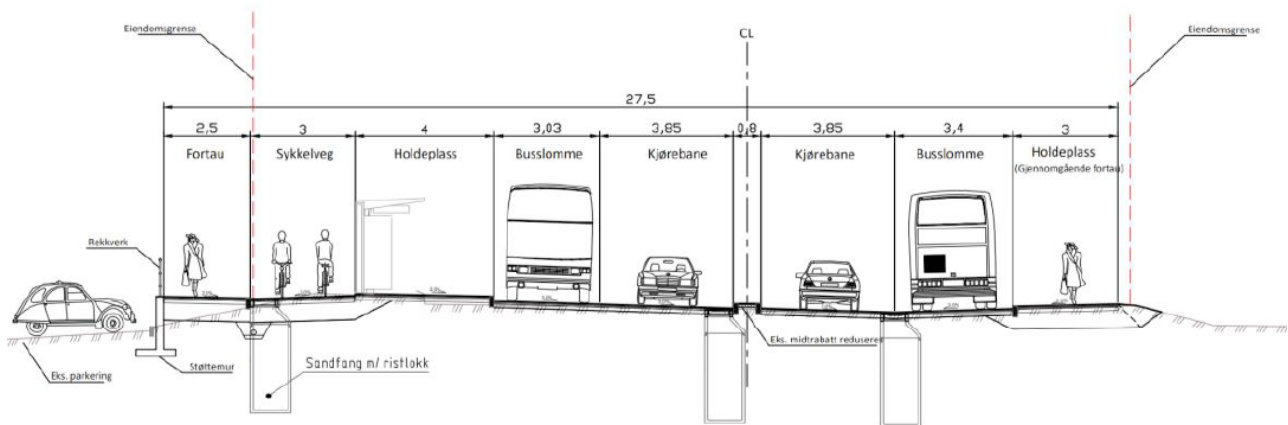
Normalprofil for sykkelveg med fortau

Planområdet nærrområde består av dagligvarebutikker, Plantasjen, bensinstasjon og boligbebyggelse. Dagens sykkelløsning varierer mellom gang- og sykkelveg, sykkelfelt og fortau der syklister må velge mellom å sykle på fortau eller i vegbanen. Ruta krysser flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående.

Planområdet inkluderer en større fem-arms rundkjøring der det legges opp til et tovegs sykkeltilbud i en ring rundt rundkjøringa med ca. 5 m avstand mellom ytterkant av sirkulasjonsarealet og opphøyde gangfelt med sykkelkryssing i alle vegarmene. Løsningen med tovegs sykkelring er foreløpig ikke bygd i Norge, men det er en løsning som er brukt i Sverige, Nederland og Polen. Løsningen skal gi prioritet for syklende og vil medføre enda et vikeforhold for bilistene. Siden det ikke er erfaring med en slik løsning i Norge, kan man se for seg at man kan bruke de prioriterte sykkelkryssingene i rundkjøringen som et case i et prøveprosjekt med før- og etterundersøkelser. Da vil man følge med på/overvåke spesielt trafiksikkerhet og interaksjon mellom syklister og øvrige trafikanter.



Utsnitt av plankartet for rundkjøringen
Fernanda Nissens veg x Kong Øysteins veg x
Bromstadekra



Snitt Kong Øysteins veg ved kollektivholdeplasser

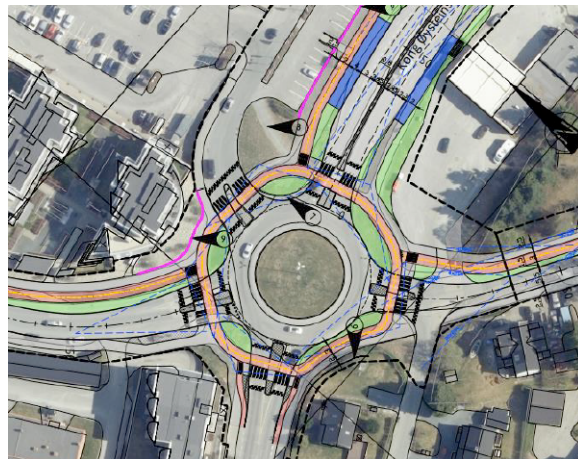
Vurdering

Trafikkforhold

Tiltaket innebærer en forbedring av dagens løsning for syklende og gående, som har flere systemskifter og kryss med dårlig utforming og mangler skille mellom syklende og gående. Strekingen er en del av Bromstadruta, som er skoleveg og som har et viktig målpunkt i Leangen idrettspark langs strekingen.

Kjøremønster

Ombygging av rundkjøringen vil legge til rette for en helt ny type løsning. Løsningen skal følge Oslostandarden og Statens vegvesens *Formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim*, men det vil likevel bli viktig å følge med på/overvåke trafikksikkerhet og interaksjon mellom syklister og øvrige trafikanter når denne løsningen tas i bruk.



Situasjonsplan for rundkjøringen

Forholdet til overordnende planer

Planforslaget er ikke i strid med kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA). Området er vist som nåværende bolig, parkering, sykkelveg, gangveg, turvegtrasé, hovedveg og kollektivtrasé. Det ble fremmet sak til formannskapet 20.10.2020 der det ble fattet følgende vedtak (arkivsak 20/67185); «*Formannskapet ber Kommunedirektøren gå videre med planlegging av sykkeltilbud langs Bromstadruta og Brøsetruta.*»

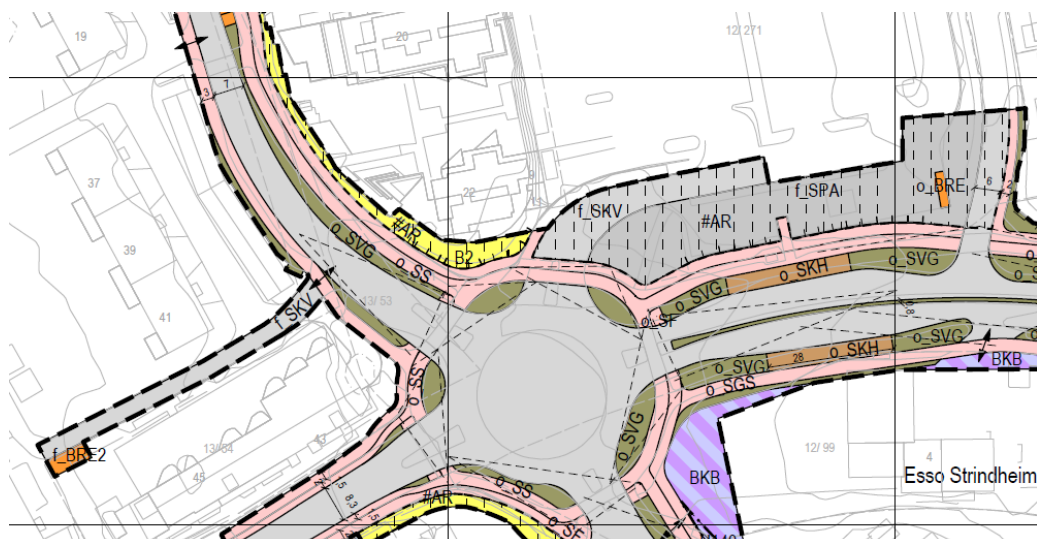
Avfallsløsning

Balders terrasse III (f_BRE2)



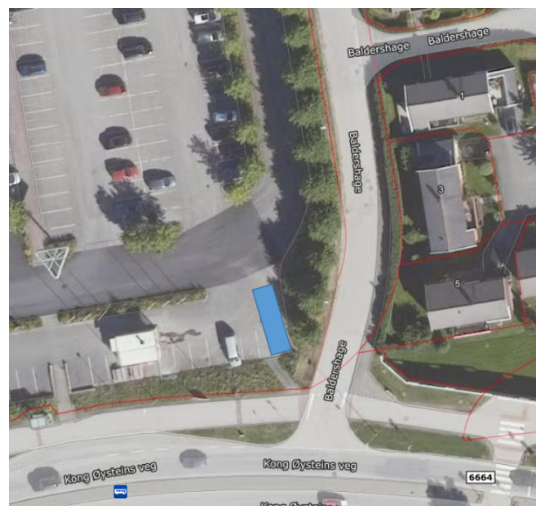
Avfallsanlegget som betjener sameiet Balders Terrasse III kommer i direkte konflikt med ny løsning med sykkelveg og fortau og ny vegføring, og det må flyttes til et mer egnet sted. Det var diskusjoner i planleggingen hvor containerne skulle stå. Ny avfallsordning i Trondheim kommune gjør at plasseringen som ble regulert ved høring ikke har nok areal til flere avfallssorter. Ved ny plassering av f_BRE2 vil avfallshåndteringen for sameiet være i henhold til

kommuneplanens arealdel 2012- 2024, §25.2 om at oppsamlingsmateriell skal løses på egen grunn. Dagens løsning står på offentlig grunn og vanskeliggjør drift, utbedring og vedlikehold av Fernanda Nissens veg. I tillegg vil ny plassering gjøre det mulig å utvide antall fraksjoner som nå skal være fire mot to nedgravde i dag. Det er ikke mulig på verken dagens plassering eller plasseringen som ble foreslått ved høring.



Offentlig returpunkt (o_BRE)

Det er behov for å utvide dagens offentlige returpunkt på parkeringsplassen ved Rema 1000 og plantasjen med flere containere. Dette er det ikke areal til der de står plassert i dag, i tillegg til at plasseringen ikke er trafikksikker. Trondheim Renholdsverk AS og grunneier har hatt en dialog rundt flytting av returpunktet til et mer egnet sted. Det er foreslått å flytte returpunktet midlertidig til foreslått plassering av o_BRE. Det er ønskelig å ha dette som permanent plassering for å sikre areal for offentlig returpunkt som på sikt kan gjøres nedgravd om dette vurderes som ønskelig. Avsatt område for offentlig returpunkt (o_BRE) i planen ligger i utkanten av parkeringsplassen og vurderes til ikke å være til hinder for utnyttelse av eiendommen og forringelse av funksjonen til omkringliggende areal. Det finnes ikke alternativ offentlig grunn å ta av, og dette vurderes som et viktig allmenntilgjengelig formål.

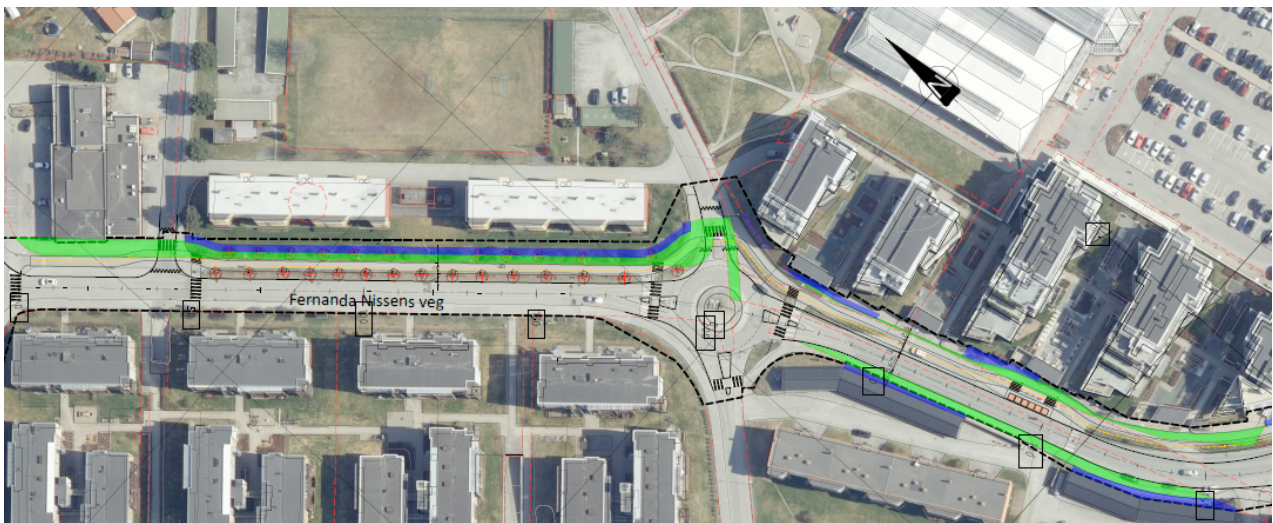


Arealet ligger helt i utkanten av parkeringsplassen og vurderes ikke til å være til hinder for bruk av eiendommen.

Avveining av virkninger og nullvekstmålet

Ny sykkelveg og bredere fortau vil forbedre trafikksikkerheten til de ulike brukergruppene i en sammenhengende sykkelrute og vil gjøre det mer attraktivt å sykle og gå.

Planen vil berøre eksisterende boligeiendommer og næringseiendommer. Omfanget er avhengig av valg av løsning, og da er det spesielt bredden på grøntdelene som er en avveining mot grunnverv. Planområdet er relativt flatt, noe som reduserer behov for skjæringer/fyllinger og støttemurer.



Eksempel på mulig ervervstegning (w-tegning). Grønt = permanent erverv og blått = midlertidig erverv

En viktig utfordring er å ivareta trafikksikkerheten langs ny trasé. Spesielt gjelder dette i kryss hvor det kan være vanskelig å styre syklister og fotgjengere riktig. Det er viktig med helhetlige løsninger langs strekningen slik at man unngår systemskifter som kan forvirre brukere. Det er private avkjørsler mot Fernanda Nissens veg som må ivaretas både i forhold til utkjøring og frisikt.

Bygging av sykkelveg med fortau parallelt med vegen vil medføre økt areal av harde flater langs strekningen. Harde flater kan medføre blant annet overvannsproblematikk og reduserer muligheten for grønne flater. Dette må det tas hensyn til ved dimensjonering av overvannssystem og ved vurdering av trafikkdelere.

Det har kommet inn innspill fra Atb og Trøndelag fylkeskommune vedrørende planene for Bromstadruta og hvordan planene vil påvirke fremkommelighet for kollektivtransport. Planarbeidet har hatt fokus på denne problemstillingen, og det er vurdert at planforslaget vil bidra til at flere sykler, og at det er sannsynlig at sykkelturene erstatter bilturer. Tilrettelegging for syklende og gående er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og for å fremme folkehelse. Planen er i tråd med målene i Miljøpakken og Trondheim kommunes sykkel- og gåstrategi.

Økningen i sykkeltrafikk og nedgangen det innebærer for biltrafikk vil øke fremkommeligheten for kollektivtrafikken. Bedre tilrettelegging for gående og syklende vil også gjøre at færre tar buss på korte reiser, slik at det er bedre kapasitet på bussen til de som reiser over lengre strekninger. Flere gående og syklende vil gjøre at det blir flere som skal krysse i gangfeltene, noe som kan gjøre at bil- og busstrafikk oftere må vente ved gangfelt.

Medvirkning

Det ble avholdt et oppstartsmøte med Trondheim kommune 22. mars 2021. 18. juni 2021 ble det varslet oppstart av reguleringsplanarbeid. Berørte grunneiere og offentlige høringsparter ble varslet, det ble også varslet i Adresseavisen. I tillegg til dette er det også arrangert folkemøte og befarings/særmøter med grunneiere som har bedt om det.

Bygningsrådet vedtok 14.02.2023 i sak 31/23 å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn og legge det ut på høring. Fristen for innspill var 03.04.2023. Det kom inn 11 merknader.

Både offentlige og private innspill har ført til endringer av både bestemmelsene og plankartet til sluttbehandling. Innspill vedrørende renovasjonsløsninger medførte behov for å endre løsning som var lagt ut til høring. Det kom inn to innspill i løpet av begrenset høring fra 04.11.2023 til 22.11.2023.

Kommunedirektøren vurderer at innspillene til planforslaget er godt nok ivaretatt og kommentert til at planforslaget kan behandles. Innspillene til planen var blant annet vedrørende kollektivtrafikk fra Trøndelag fylkeskommune og AtB, ny sykkelrundkjøring, plassering av nedgravde avfallscontainere, inngrep på privat grunn og ivaretagelse av trær langs strekningen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres gjennom denne. Trondheim kommune finansierer vedlikehold og drift, og tiltaket vil medføre økte driftskostnader for offentlig sykkelveg og fortau.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 02.01.2024

Bente Næverdahl
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Erlend Wold

saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg som følger den politiske saken

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser