

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Sivert Thonstads vei, Metrobusstasjoner og strekningstiltak, r20180003, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 17/32596

#### Forslag til vedtak:

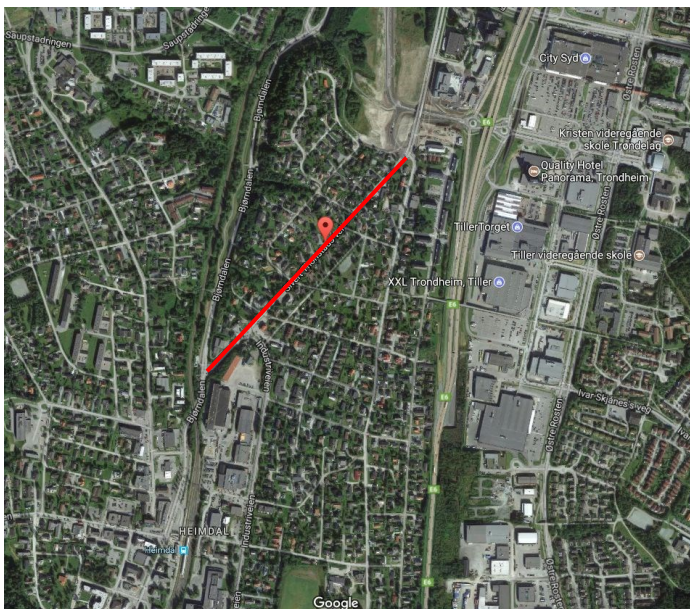
Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Sivert Thonstads vei, Metrobusstasjoner og strekningstiltak ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll Norge AS, datert 5.1.2018, sist endret 22.2.2018, i bestemmelser sist endret 25.2.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 25.2.2018.

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

#### Saken gjelder

Innsendt reguleringsplanforslag utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken - Metrobuss. Kommunen mottok komplett planforslag 12.2.2018. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i vedlagte planbeskrivelse.



Hensikten med planen er å etablere to Metrobusstasjoner, ett par i hver ende av vegen, og utføre strekningstiltak langs Sivert Thonstads vei på Heimdal. Strekningstiltaket omfatter utvidelse av vegbanen fra 5 m til 6,5 m. I tillegg foreslås det justering av krysset Sivert Thonstads vei - Industriveien til et "T-kryss", og krysset Sivert Thonstads vei - Bjørndalen med kollektivfelt i begge retninger. Det fremmes også forslag om å splitte krysset Vestre Rosten - Sivert Thonstads vei i nord, som gjør at det ikke blir mulig å kjøre mellom Sivert Thonstads vei og Vestre Rosten i dette punktet. Behov for å kunne gi Metrobussen mest mulig prioritet på strekningen og ønske om å

## Trondheim kommune

erhverve minst mulig areal har vært førende for prosjektet.

Med de gitte føringene om at Metrobussen skal gå i Sivert Thonstads vei kan utfordringene oppsummeres slik: Kvaliteten på gang – og sykkeltilbudet sett opp mot erverv av areal dette krever, rett lokalisering av stasjonene i nord med hensyn til stigningsforhold og kurvaturer. Det har vært viktig å avdekke konsekvenser for berørte naboer med tanke på; rystelser, støy – og støv, endring av trafikkmønster og atkomstforhold.

### Tidligere vedtak og planpremisser



Planforslaget anses å være i samsvar med hovedtrekk og rammer i KPA der Sivert Thonstads vei er satt av til kollektivåre..

Planområdet berører reguleringsplaner i sør og i nord som vist på kartutsnittet. Dette omfatter i hovedsak små endringer av boligareal og vegareal.

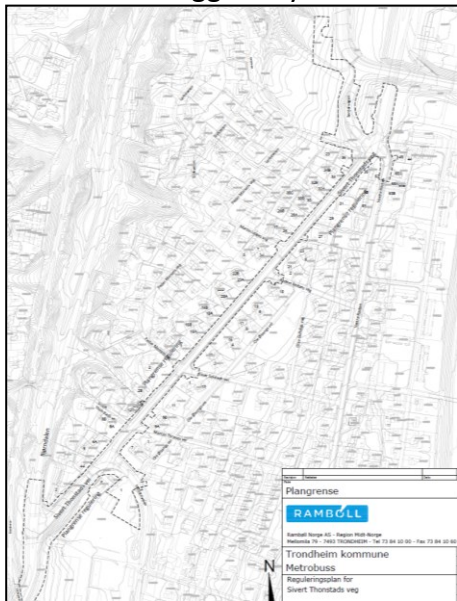
### Tidligere vedtak

- Sivert Thonstads vei inngår som en del av vedtatt hovednett for sykkel i Trondheim i Miljøpakkens sykkelstrategi, vedtatt av bystyret 24.4.2014.
- I sak 57/16 ba bystyret rådmannen kartlegge omfanget av rystelser langs Sivert Thonstads vei, og legge fram forslag til eventuelle avbøtende tiltak som følge av Metrobusstraseen. Rapport om måling av vibrasjoner datert 9.2.2017 konkluderte med at ingen av målingene påviste rystelser over grenseverdiene.
- Sak om stasjonsstruktur for Metrobuss, behandlet av bystyret 26.4.2017 i sak 44/17 og fylkestinget i sak 26/17.
- I sak 150/17 om evaluering av gjennomkjøringsforbud i Sivert Thonstads vei ba formannskapet 12.6.2017 rådmannen om å gå i dialog med politiet for å forlenge gjennomkjøringsforbudet i Sivert Thonstads vei i ett år.
- I sak 196/17 vedtok formannskapet 5.9.2017 at oppstart av reguleringsplan for Sivert Thonstads vei kan settes i gang med følgende føringer:
  1. Formannskapet vedtar gjennomføring av tiltak i krysset mellom Bjørndalen og Sivert Thonstads vei som beskrevet i alternativ B1 i vedlagt forprosjektrapport, vedlegg 1.
  2. Formannskapet vedtar gjennomføring av strakstiltak i Sivert Thonstads vei som beskrevet i vedlegg 1.
  3. Formannskapet ber rådmannen starte opp regulering av Sivert Thonstads vei som beskrevet i Alternativ STV1 i dette saksframlegget, og der følgende føringer legges til grunn for arbeidet:
    - a) Metrobusstrasé på 6,5 m med løsning for fortau. Det bes om å gjøre en ny vurdering mtp alternative traseer for sykkelfelt i området.
    - b) To par metrobusstasjoner, ett par i hver ende av gata.

## Trondheim kommune

### Planområdet

Planområdet ligger i bydel Heimdal og omfatter primært vegarealene i Sivert Thonstads vei, en liten vegbit av Sentervegen i nord med boligareal og næring, krysset Sivert Thonstads vei - Industriveien, og krysset Sivert Thonstads vei - Bjørndalen. Tilgrensende arealer domineres av småhusbebyggelse. Planområdet har samlet størrelse på 33 dekar. Sivert Thonstads vei er 750 meter lang.



Planområdet berører i varierende grad boligareal i form av hagestriper og endrer noen atkomstforhold.

Planområdet ligger ikke innenfor eller i utløpet for noen registrerte aktsomhetsområder for noen typer skred. Planområdet ligger rett utenfor lav faregrad for kvikkleire.

Det er gjennomført bæreevneundersøkelse på hele strekningen. Det er ikke registrert overskridelser av rystelser på målte verdier iht. N S 8176. klasse D, og rystelsene er for lave til at det er krav for tiltak.

Planområdet omfatter mye vegareal (asfalt), som generelt er forurensede masser som må behandles. Det ligger vannledninger og overvannsledninger langs hele strekningen. I tillegg ligger det en fjernvarmeledning på deler av strekningen.

Det er ikke registrert fredede, prioriterte eller truede arter i eller nær planområdet. Fremmede arter som vinterkarse, hvitsteinsklover og hybridlirekne er registrert.

### Trafikkforhold

Sivert Thonstads vei er skoleveg. Vegen har i dag fartsgrense på 30 km/t, fartsdempere og innsnevring. Vegen har også forbud mot gjennomkjøring og er på det smaleste 5 m bred. Trafikkmengden (ÅDT), etter innføring av gjennomkjøringsforbudet høsten 2016, er redusert fra ca. 2800 ÅDT til 1050 ÅDT. Gang- og sykkelvegen (nordvestsiden av Sivert Thonstads vei) har i dag en bredde på ca. 2,5 m og er adskilt fra kjørebane med en rabatt på 1 meter. På østsiden av Sivert Thonstads vei er det avsatt en asfaltert stripe for snøopplag på ca. 1,2 m som fungerer som sommerfortau. Gangtilbudet langs Sivert Thonstads vei vurderes å være godt.

I dag kjører bussrute 9 og 43 i Sivert Thonstads vei med høy frekvens. Vegbredden er ikke tilstrekkelig til at to busser kan møtes, bortsett fra på etablerte møteplasser som er 6 m brede. Dagens holdeplasser tilfredsstiller ikke kravet for Metrobuss.

De siste 20 årene har det vært 14 ulykker langs Sivert Thonstads vei, og i krysset i Bjørndalen har det vært 13 ulykker. Ingen ble alvorlig skadd.

Fem boliger ligger i rød støysone i dag.

### Beskrivelse av planen

Vegbanen til Sivert Thonstads vei utvides på nordvestsiden fra 5 m til 6,5 m vegbredde totalt. Dagens gang- og sykkelveg (på nordvestsiden) endrer status til fortau og smales inn fra 2,5 m til 2,25 m.

Stasjonene plasseres der de berører minst mulig private eiendommer, og med hensyn til gangavstander for passasjerer. Den nordligste stasjonen, i retning mot Heimdal, etableres med

## Trondheim kommune

gang – og sykkelveg bak plattformen. Resterende stasjoner på strekningen blir gjennomgående med fortau. Alle stasjoner blir universelt utformet og skal ha varme i bakken, noe som gjør at bygging blir noe mer komplisert.

### **Trafikale grep**

- Krysset Sivert Thonstads vei - Vestre Rosten splittes og arealet mellom vegene reguleres til annen veggrunn – grøntareal.
- Sivert Thonstads vei – Industriveien rettes ut til et "T-kryss".
- Sivert Thonstads vei – Bjørndalen får filterfelt for buss fra sør og bussfelt fra nord.
- Marcus Thranes vei stenges for gjennomkjøring grunnet stasjonens plassering.
- To atkomster til Sivert Thonstads vei flyttes.

Det blir ikke etablert eget sykkelfelt i Sivert Thonstads vei på bakgrunn av vedtaket i formannskapet sak 196/17 den 5.9.17.

Midlertidige riggområder blir plassert nord og sør i planområdet. Det avsettes 0,5 meter anleggsområde på hver side av Sivert Thonstads vei til midlertidige inngrep under bygging og teknisk drift og vedlikehold i ettertid.

### **Virkninger**

#### **Trafikale virkninger**

For Sivert Thonstads vei legges det til grunn at vegen blir forkjørsvog uten gjennomkjøring for annen trafikk for å prioritere Metrobussen. I dag er det gjennomkjøringsforbud. For at vegen skal få status forkjørsvog, må dette avklares med politiet. Det forventes at ÅDT reduseres.

Splitting av Sivert Thonstads vei og Vestre Rosten vil medføre at trafikkmengden i nordlige del av Sivert Thonstads vei reduseres betraktelig. Gjennomkjøringsforbudet tydeliggjøres og det frigjøres et areal som kan opparbeides for myke trafikanter. Splitting vil medføre mer trafikk i sidevegene til Sivert Thonstads vei.

"T-kryss" der Sivert Thonstads vei og Industriveien møtes vil gi et mer lesbart kryss for alle trafikanter og være positivt for trafikksikkerheten.

Kollektivfelt i krysset Sivert Thonstads vei – Bjørndalen vil øke fremkommelighet for bussen og gi generelt bedre trafikkavvikling.

Planforslaget løser ikke et fullverdig tilbud for transportsyklister i Sivert Thonstads vei.

#### **Konsekvenser for klima og det ytre miljø**

For å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken er det behov for større kapasitet i kollektivtilbudet. I Trondheim er det valgt å endre busstilbudet, ved å gå over til Metrobussystemet. Ryggraden i systemet er tre linjer (M1, M2 og M3) med ekstra lange busser som i så stor grad som mulig skal ha egen trasé. I Sivert Thonstads vei er det ikke plass til egen trasé for bussen. Det er lagt til grunn at vegen skal blir forkjørsvog med gjennomkjøringsforbud for å kunne gi Metrobussen ønsket prioritet og framdrift.

Det legges opp til at det skal være enkelt å komme seg til stasjonene for både gående og syklende. Plattformene blir universelt utformet. På hver stasjon vil det være parkering for sykkel. Reguleringsplanen holder seg hovedsakelig innenfor dagens veglinjer og anses å påvirke biologisk mangfold i svært liten grad. Rett håndtering av fremmede arter er sikret i reguleringsbestemmelsene.

## **Trondheim kommune**

### ***Behov for erverv av privat grunn***

Erverv av areal fra private eiendommer omfatter areal til stasjonene og noe utvidelse av vegen. For arealer som må erverves vises det til vedlegg nr. 9 og nr. 10

### ***Grunnforhold***

Sivert Thonstads vei skal uttraues til opptil 2,25 meters dybde og stasjonene opptil 4,25 meters dybde på grunn av behov for masseutskifting, jf. reguleringsbestemmelse § 3.1 teknisk plan.

### ***Støy - og støvforhold***

Det blir ikke gjennomført avbøtende støytiltak da økning i støy ikke er på mer enn 3dB. Prosjektet er et kollektivtiltak og det blir kategorisert som et miljø- og sikkerhetstiltak innenfor T-1442.

Det er ingen overskridelser av kravene i forurensningsforskriften. Tiltaket medfører ingen forverring av luftkvaliteten sammenliknet med 0-alternativet.

### ***Vilkår for gjennomføring***

Det er satt vilkår om gjennomføring for anleggsfasen, geoteknikk, forurenset grunn, fremmede arter og kulturminner.

### **Vurdering**

#### ***Trafikale forhold***

Planforslaget vil bedre forutsetningene for Metrobuss i Sivert Thonstads vei. Veggen utvides og Metrobussen gis prioritet på strekningen. Tilbudet for gående og syklende kunne vært bedre, men vurderes å være trafiksikkert nok siden det forventes at personbiltrafikken blir redusert på strekningen.

Stasjonenes lokalisering på strekningen er tilfredsstillende med tanke på de gitte rammene for Metrobusstasjoner.

Splitting av vegene Sivert Thonstads vei og Vestre Rosten i nord vil gi merkbart mindre trafikk i nordenden av Sivert Thonstads vei og vil bedre de trafikale forholdene for Metrobussen. Sidevegene mellom Sivert Thonstads vei og Vestre Rosten vil få mer trafikk grunnet splittingen. Metrobussprosjektet har ikke lagt til grunn evt. framtidige behov for trafiksikkerhetstiltak/ oppgraderinger i sidevegene som det kan bli behov for etter at en ser effekten av nytt trafikk mønster. Dette kan bli en kostnad for kommunen.

Splitting av vegene frigjør trafikkareal til annen arealbruk mellom Sivert Thonstads vei og Vestre Rosten. Kvaliteten på dette arealet mellom to veger kan diskuteres, men det blir en offentlig tilgjengelig plass for nrområdet nært Metrobusstasjonen som vil gå til Heimdal.

Stenging av Marcus Thranes veg vil sikre nok plass for Metrobusstasjonen og de trafikale konsekvensene i sidegatene vurderes å være akseptable. Deler av friggitt vegareal kan nyttes som sykkelparkering.

"T – kryss" løsningen Sivert Thonstads vei – Industriveien er viktig for å gi et mer lesbart kryss for alle trafikanter sammenlignet med dagens situasjon.

Kollektivfelt i krysset Sivert Thonstads vei – Bjørndalen vil sikre nødvendig framkommelighet for Metrobussen, og en mer oversiktlig trafiksituasjon.

### ***Økonomiske konsekvenser for kommunen***

Areal avsatt til annen veggrunn – grøntareal (o\_SVG3), underkant av 1 daa, må forventes å bli

## Trondheim kommune

opparbeidet av kommunen siden det ikke er avsatt midler til dette i Metrobussprosjektet. I tillegg kan det forventes noe økte driftskostnader som følge av at Sivert Thonstads vei blir en del av Metrobusslinjene og de krav til vedlikehold som gjelder for disse. Det kan bli behov for trafiksikkerhetstiltak i sidevegene som en konsekvens av at Sivert Thonstads vei og Vestre Rosten splittes.

### **Medvirkningsprosess**

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 7.11.2017 og på internett på Rambøll Norge AS og Trondheim kommune sine nettsider. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter ble varslet per brev datert 7.11.2017. Det ble avholdt "workshop" for beboerne 17.10.2016 og informasjonsmøte for forprosjekt 20.3.2017. Befaring og møte med beboerne ble også gjennomført 14.11.2017.

Det vises til planbeskrivelsen og temaet "Innspill til planforslaget" for alle innspillene med kommentarer. Alle innspillene vurderes å være godt nok fulgt opp/ besvart til at planforslaget kan vedtas lagt ut på offentlig ettersyn.

### **Konklusjon**

Rådmannen anbefaler planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Rådmannen i Trondheim, 5.3.2018

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Jon Sivert Granhaug  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### **Vedlegg**

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: ROS- analyse
- Vedlegg 5: Geoteknisk notat
- Vedlegg 6: Støyrapport
- Vedlegg 7: Trafikkrapport
- Vedlegg 8: Snitt
- Vedlegg 9: Ervervskart
- Vedlegg 10: Ervervskart