

Saksframlegg

Detaljregulering av Fv. 950 Reppekrysset - Være, gang- og sykkelveg, r20190013, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 20/121

Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Fv. 950 Reppekrysset - Være, gang- og sykkelveg, ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Trøndelag fylkeskommune, datert 18.8.2020, i bestemmelser sist endret 7.12.2020 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 7.12.2020.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Trøndelag fylkeskommune på vegne av Miljøpakken i Trondheim. Komplette planforslag forelå 15.7.2020. Det er gjort mindre justeringer av planen etter innsendt komplett planforslag. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen er å sikre trygg fremkommelighet for gående og syklende på strekningen mellom Reppekrysset og Være gjennom etablering av gang- og sykkelveg langs fylkesveg 950 Malvikvegen. Tiltaket skal koble sammen to eksisterende gang- og sykkelvegnett. Prosjektet er en del av Miljøpakken i Trondheim og inngår i Handlingsprogram 2017-2020 under posten for trafiksikkerhetstiltak.

I 2017 ble det gjennomført et forprosjekt/mulighetsstudie for plassering av gang- og sykkelvegen. Det ble vurdert fem ulike alternative plasseringer. To forslag ble tidlig forkastet. Tre alternativ ble sammenstilt og kostnadsberegnet, for deretter å bli forelagt styrende organ i Miljøpakken. Alternativet som inngår i planforslaget ble vurdert til best å oppfylle prosjektets effektmål om et trygt og helhetlig gang- og sykkelvegnett.

Utfordringer i planen har vært å ivareta trafiksikkerheten, samtidig som hensynet til både dyrkajord og grunnforhold ivaretas.

Beskrivelse av planforslaget

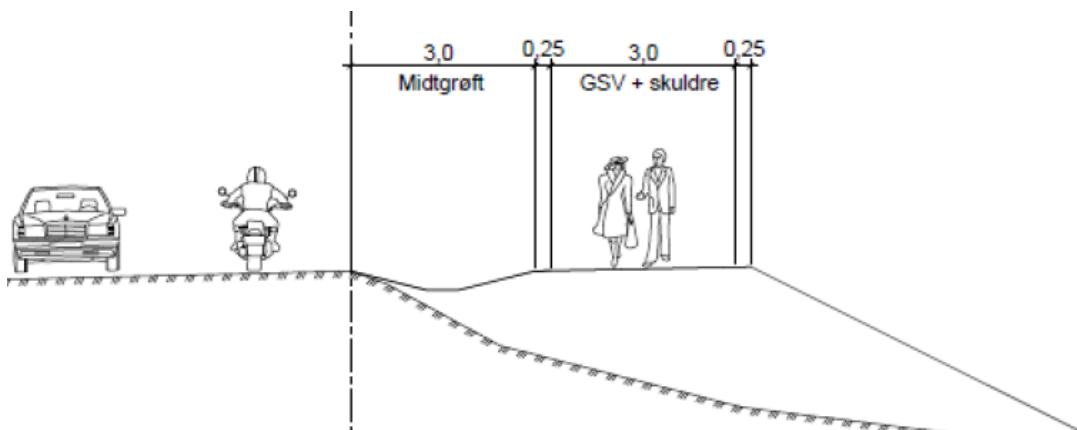
Gang- og sykkelvegen er plassert på sørsiden av fv. 950, og har en total lengde på 1,7 km. I Reppekrysset krysser gang- og sykkelvegen under Vikelvvegen i kulvert. På Være krysser gang- og sykkelvegen fv. 6672 Væresvegen i plan.

Trondheim kommune



Oversiktskart som viser planavgrensning.

Avsatt bredde på gang- og sykkelvegen er tre meter, med 25 cm skulder på hver side. Trafikkdelers mellom ny gang- og sykkelveg og fv. 950 er tre meter på hoveddelen av strekningen. På en kort strekning ved Værestien må rabatt mellom veg og gang- og sykkelveg smales inn til 1,0 meter. På denne delen av strekningen settes det opp rekkverk mellom kjørebane og ny gang- og sykkelveg.



Normalprofil (Kilde SVV)

Boligeiendommene som ligger vest for krysset fv. 950 x Ranheimsvegen får utført støyreduserende tiltak i form av støy-skjerm langs fv. 950.

Virkninger

Gang- og sykkelvegen vil ikke påvirke landskapet i vesentlig grad, og medfører ingen endring i utbyggingsområder eller kjøremønster. Omtrent 1100 meter bygges på dyrka jord, ca. 600 meter langs annet vegareal ved Reppekrysset og Være og i fjellskjæring ved boliger på Væreshaugen. Gang- og sykkelvegen blir liggende nært inntil kjørevegen, med helning på sideterrenget i 1:2. Det er valgt samme helning både der vegen ligger i skjæring og på fylling da dette gir minste inngrepet i landbruksjorda.

Planen medfører permanent omdisponering av totalt 10,5 daa dyrkamark. I tillegg vil 14,6 daa dyrkamark bli midlertidig beslaglagt i anleggsperioden. Alle driftsavgjørsler blir ivaretatt, og vegen

Trondheim kommune

blir liggende i utkanten av åkrene, og deler ikke opp sammenhengende arealer. Matjordlaget vil bli ivaretatt og brukt i framtidig landbruksproduksjon. Avtale om dette gjøres med hver av grunneierne.

Trafikkforholdene for gående og syklende blir vesentlig forbedret. Planen vil ikke føre til generell trafikkøkning eller ha påvirkning på kollektivtilbudet. Sterk satsing på sykkel og gåing inngår som en viktig del av byvekstavtalen. Større andel syklende har positiv effekt på trafikkforholdene i byen, både av hensyn til fremkommelighet og til luftkvaliteten. Sykling er også helsefremmende i seg selv. Bygging av trygge sykkelveger er et virkemiddel for å oppnå større andel syklende av totaltrafikken.

Gang- og sykkelvegen er lagt lett i terrenget og planlagt etter prinsippet om at tiltaket ikke skal forverre stabiliteten innad i kvikkleiresonene. Tiltakene som blir gjort i fjellskjæringen vil gjøre den mer stabil i forhold til dagens.

Ved kryssing av Reppebekken vil det bli fysiske inngrep i selve bekkeløpet ved etablering av ny kulvert og nytt innløp. Ny kulvert skal etableres slik at den ikke blir et vandringshinder for fisk, og den skal ha naturlig substrat i bunnen.

Vurdering

I kommuneplanens arealdel (KPA) er hele planområdet avsatt til LNF, og store deler av planområdet er dyrka mark. Planforslaget vurderes ikke å være i tråd med nasjonale og lokale mål om jordvern. Planforslaget vurderes derimot å være i tråd med mål om økt sykkelbruk og nullvekst i personbiltrafikken. Landbruksinteressene må derfor vurderes opp mot betydningen av økt trafiksikkerhet for myke trafikanter på strekningen, og økt bruk av sykkel mot Trondheim sentrum. Trøndelag fylkeskommune, på vegne av Miljøpakken, anbefaler at planforslaget blir vedtatt av Trondheim kommune som foreslått, og vurderer at samfunnsinteressene i økt trafiksikkerhet og tilrettelegging for økt sykkelbruk må vektlegges å ha større interesse enn landbruksinteressene i området.

Landbruksjord vil gå tapt som følge av tiltaket. En problemstilling i planarbeidet har vært å vurdere om behovet for gang- og sykkelveg langs fv. 950 er stort nok til å forsvare at dyrka mark omdisponeres. Det finnes i dag et gang- og sykkeltilbud i Ranheimsvegen. Denne strekningen har trafiksikkerhetsmessige utfordringer med mange avkjørsler. Det er registrert to ulykker med sykkel involvert på strekningen de siste 15 årene. Dette alternativet vil også føre til lange omkjøringer for å nå endepunkter som Reppe, Tunga og Heimdal, og vil oppfattes som et mindre logisk trasévalg. Å sykle i kjørevegen langs fv. 950, med fartsgrense 80 km/t, gir en høy ulykkesrisiko. Kommunedirektøren er derfor enig i at det er behov for et bedre tilbud for gående og syklende på strekningen.

Det er positivt at det er gjort vurderinger av alternative traseer for gang- og sykkelvegen, og at inngrep i landbruksjorda er søkt redusert gjennom utforming av tiltaket. Et av alternativene som var vurdert i forprosjektet, alternativ 5, var vurdert å gi mindre tap av dyrka mark, et beslag på ca. 4-5 dekar, men ville i tillegg medført en oppdeling av sammenhengende dyrka mark. Alternativet ble forkastet i tidlig fase da det ville medført en lengre gang- og sykkelveg, med ugunstig stigning, og som ville kommet i konflikt med et fredet kulturminne. Løsningen ville heller ikke dekket skolebarns behov for trygg skoleveg mellom Væretrøa og Markaplassen skole. Kommunedirektøren er derfor enig i at det har vært uhensiktsmessig å utrede dette alternativet videre, på tross av at det ville gitt minst inngrep i dyrkamarka av de vurderte alternativene.

Trondheim kommune

Kommunedirektøren mener at alternativet som inngår i planen er det som best tilrettelegger for myke trafikanter på strekningen. Utformingen av tiltaket er godt begrunnet, og det er redegjort for hvorfor det ikke vurderes som aktuelt å redusere omfanget av tiltaket, for å ytterligere minske inngrepet i dyrkamarka. Blant annet er redusert avstand mellom kjørevegen og gang- og sykkelvegen vurdert. Avstanden kan kun reduseres dersom det etableres et fysisk skille/rekkverk mellom vegene. Dette forutsetter at de to vegene legges på samme nivå, noe som er vurdert å gi partier med stigning langt over kravet for en akseptabel gang- og sykkelveg. Rekkverk er dessuten vurdert å være et trafikkfarlig element i seg selv, som ofte utgjør en skaderisiko for syklistene. Et fysisk skille vil også gi utfordringer for vintervedlikeholdet.

Fordelene den nye gang- og sykkelvegen gir, som et trafiksikkert tilbud for myke trafikanter langs fylkesveg 950, som ikke finnes i dag, kan bidra til at flere går og sykler på strekningen. Dette er positivt for folkehelsen og i tråd med nullvekstmålet for personbiltrafikk. Prosjektet medfører også at støytak i området blir prioritert opp og kommer til gjennomføring samtidig med bygging av gang- og sykkelvegen. Det samme gjelder utføring av miljøtiltak i Reppebekken. Begge disse står langt ned på lista over prioriterte tiltak i Miljøpakken.

I reguleringsplanen for E6 Reppe – Være er kollektivholdeplassen i nordgående retning i Reppekrysset regulert bort. På grunn av eksisterende og regulerte ramper ved Vikelvbua, er det i planen for E6 heller ikke tilrettelagt for sammenhengende fortau på østsiden av vegen fra Reppe og fram til kollektivholdeplassen. Bortregulering av holdeplassen er videreført i denne planen, men det er foreslått regulert fortau på strekningen. Før sluttbehandling bør det vurderes om løsningen som er vist i planen skal endres, som følge av avvikling av holdeplassen.

Kommunedirektøren mener det er utfordrende at tiltaket beslaglegger dyrka mark. Samtidig vurderes det at planforslaget har mange fordeler, som bedret trafiksikkerhet og tilrettelegging for økt sykkelbruk, som gjør at Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget legges ut på offentlig ettersyn.

Medvirkningsprosess

Det ble varslet planoppstart i brev til berørte grunneiere, naboer og regionale myndigheter i brev datert 21.2.2019, og annonsert i Adresseavisen 22.2.2019. Det kom innspill fra seks berørte parter ved kunngjøring av planoppstart. En grunneier ønsker minst mulig reduksjon av dyrka og dyrkbar mark, trafiksikker adkomst til dyrkamarka og at dyrkamarka hensyntas i anleggsperioden. Værestien velforening har innspill om manglende trafiksikkerhet for avkjørselen til Værestien og adkomst til holdeplasser. Offentlige myndigheter har innspill om grunnforhold, kulturminner, tap av dyrka mark og krav til behandling av jordmasser, Reppebekken, støy for boliger, fremmede arter og trafiksikkerhet. Innspillene er oppsummert og kommentert i eget vedlegg. Det er forsøkt å ivareta innspillene så langt det har vært mulig.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket medfører ingen økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune. Anlegget finansieres gjennom Miljøpakken og statlige midler, og vil bli driftet av fylkeskommunen som en del av den fylkeskommunale vegstrekningen.

Trondheim kommune

Konklusjon

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

Kommunedirektøren i Trondheim, 11.12.2020

Einar Aassved Hansen
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Kjersti Angelsen Rinbø
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse
- Vedlegg 2: Reguleringskart
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser
- Vedlegg 4: Oppsummering av innspill med kommentarer
- Vedlegg 5: ROS-analyse
- Vedlegg 5: Tekniske tegninger
- Vedlegg 6: Forprosjekt
- Vedlegg 7: Geoteknisk rapport
- Vedlegg 8: Ingeniørgeologisk vurdering