

Saksframlegg

Detaljregulering av Sivert Thonstads vei, Metrobuss strekningstiltak, r20180003, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 17/32596-54

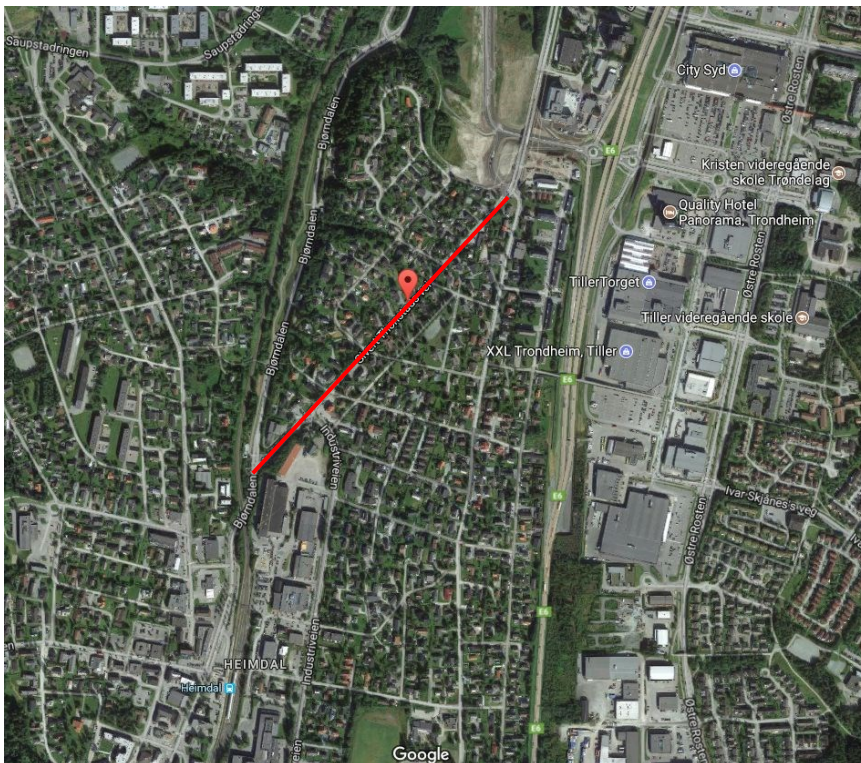
Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Sivert Thonstads vei som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll Norge AS senest datert 5.6.2018 med bestemmelser senest datert 31.5.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 2.6.2018.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken, Metrobuss. Det ble vedtatt et tilleggsvedtak da planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn, se "tidligere vedtak og planpremisser". Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.



Trondheim kommune

Planbeskrivelsen belyser nå bedre konsekvenser ved å opprettholde koblingen mellom Sivert Thonstads vei og Vestre Rosten som i dag, fra side 11, og mer om konsekvenser splitting av nevnte veger medfører for boligområdet, side 12.

Planbeskrivelsen synliggjør også de forventede kostnader med avbøtende trafikktiltak i sidevegene Anders Reitans veg og Einar Solstads vei, side 13.

I brev datert 29.5.2018 hadde Fylkesmannen i Trøndelag innsigelse til planforslaget vedrørende støyforholdene. Innsigelsen er trukket per e-post etter at rådmannen har lagt inn en ny bestemmelse om avbøtende tiltak.

Hensikten med planen

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.

Utfordringer i planen

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

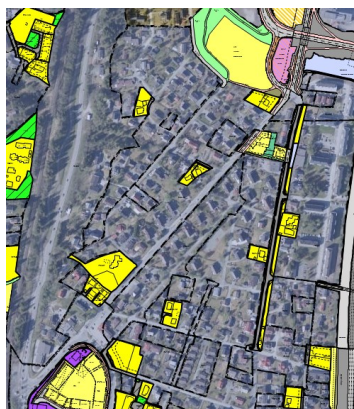
Planstatus



Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Planområdet er i KPA vist som eksisterende boligbebyggelse, eksisterende hovedveg og bestemmelsesområde kollektivåre. I nord – grenser planen til areal vist som bolig og næring, og i sør – sentrumsformål. Sivert Thonstads vei er vist med rød strek.

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i KPA.



Gjeldende reguleringsplaner i området

Planområdet berører reguleringsplaner i sør og i nord som vist på kartutsnittet. Dette omfatter i vesentlig grad små endringer av boligareal og vegareal. Følgende reguleringsplaner anses i mindre grad berørt:

- Områdeplan Vestre Rosten gnr/bnr 315/441 og 315/373 m. fl.; r20100023, stadfestet 22.5.2014.
- Sivert Thonstads vei 36, gnr/bnr 315/250; r1059h, stadfestet 2.7.2007.
- Sivert Thonstads vei 29, gnr/bnr 316/55 m. fl.; R20120011, stadfestet 27.2.2014.

Trondheim kommune

- Peder Morsets veg 2, gnr 316 bnr 396; R1059f, stadfestet 20.1.2004.
- Industriveien 1 og Sivert Thonstads vei 5; r20150029, stadfestet 26.4.2017.
- Ole Øisangs vei 1; R0012bh, stadfestet i 2002.

Tidligere vedtak i saken

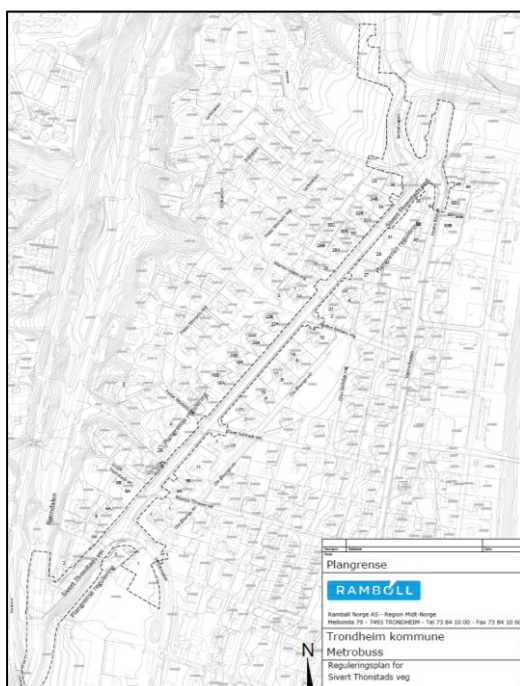
Bygningsrådet vedtok i sak nr. 50/18 i møte 20.3.2018, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn med følgende tilleggsmerknad:

" (...) Det skal frem til sluttbehandling legges frem et alternativ hvor Sivert Thonstads veg og Vestre Rosten ikke adskilles. Det skal videre legges opp til minst mulig inngrep i privat grunn, både når det gjelder midlertidig beslag og permanent erverv. Splitting av Sivert Thonstads vei og Vestre Rosten vil medføre økt trafikk i sidevegene, noe som er en lite ønskelig situasjon. Formannskapet ber rådmannen utarbeide et notat til saken som bedre belyser argumentene for og mot splitting. Det må også belyses hvilke kostnader dette vil medføre for kommunen i form av trafiksikkerhetstiltak."

Andre 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 12.6.2017 evaluering av gjennomkjøringsforbud i Sivert Thonstads vei. Formannskapet ber rådmannen om å gå i dialog med politiet for å forlenge gjennomkjøringsforbudet i Sivert Thonstads vei i ett år.
- I sak 196/17 5.9.2017 vedtok formannskapet 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. a) 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".

Planområdet

Planområdet (ca 33 daa) 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 -

Trondheim kommune

Bjørndalen. Tilgrensende arealer domineres av småhusbebyggelse. Sivert Thonstads vei er 750 meter lang og planområdet berører i varierende grad boligareal i form av hagestriper og endrer noen atkomstforhold.

Planområdet ligger rett utenfor lav faregrad for kvikkleire og anses ikke skredutsatt. Bæreevneundersøkelse er utført på hele strekningen og 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. Vannledninger og overvannsledninger ligger 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 med fartsgrense på 30 km/t, fartsdempere, innsnevring (på det smaleste 5 m bred) og forbud mot gjennomkjøring. 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 gang – og sykkelveg bak plattformen. Resterende stasjoner på strekningen blir gjennomgående med fortau.

Endringer etter offentlig ettersyn

Som en konsekvens av innspillene fra offentlig ettersyn er det gjort følgende endringer på plankartet:

- Forlenging av venstresvingefelt i Bjørndalen og noe utvidelse av planområdet.
- Avkjørselspil til gnr/bnr 316/628
- Endring til gjennomgående sykkelfelt nord for 316/96
- Avkjørselspil til 315/240
- Fjernet adkomst til 315/250. Avkjørselspil lagt inn i planen.
- Utvidelse av gang- og sykkelveg nord for 315/250 til 4 meter.
- Forlengelse av gang- og sykkelveg og utvidelse av bestemmelses- og detaljeringszone.

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".

Trondheim kommune

- Sivert Thonstads vei – Bjørndalen får filterfelt for buss fra sør og bussfelt fra nord.
- Marcus Thranes vei stenges for gjennomkjøring grunnet stasjonens plassering.
- To bilatkomster til Sivert Thonstads vei flyttes.

Det blir ikke etablert eget sykkelfelt i Sivert Thonstads vei på bakgrunn av vedtaket i formannskapetets 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 trafiksikkerheten.

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 naturmangfold i svært liten grad. Rett håndtering av fremmede arter er sikret i reguleringsbestemmelsene.

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.

Trondheim kommune

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 trafikkmønster. For forslag til avbøtende tiltak og grovt anslag av kostnader vises det til planbeskrivelsen side 13.

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 nærområdet 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 frigitt 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 trafikksituasjon.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Areal avsatt til annen veggrunn – grøntareal (o SVG3), underkant av 1 daa, må forventes å bli 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

Trondheim kommune

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.

Følgende parter hadde innspill da planforslaget lå ute på offentlig ettersyn:

Fylkesmannen i Trøndelag, Bane Nor, Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen Region midt, TrønderEnergi Nett AS, Jernbanebyens beboerforening, Pretor Advokat AS på vegne av Heimdal sag eiendom AS, Heimdal Grendehus, Norconsult AS på vegne av Svanholm Gravferd og Trøndelag brann og redningstjeneste IKS, i tillegg kom det inn åtte private merknader.

Fylkesmannen hadde innsigelse vedrørende støyforhold. Innsigelsen er trukket pr. e-post datert 5.6.2018 på bakgrunn av at følgende bestemmelse er tatt inn:

"For eiendommen Sivert Thonstads vei 4a, gnr/bnr 316/313, skal det gis tilbud om støytiltak. Støynivåene innendørs skal etter tiltak reduseres til minimum 35 dB. Støy på utendørs oppholdsareal skal reduseres til minimum Lden 60dB etter tiltak. Tiltakene skal være gjennomført før vegplanlegget er ferdigstilt. Støytiltakene skal være praktisk gjennomførbare og skal økonomisk stå i rimelig forhold til den støydempende effekten." Jf. bestemmelse § 9.6

Alle merknadene anses godt nok vurdert/ fulgt opp til at planforslaget kan sluttbehandles. Det vises til innspill til planforslaget i planbeskrivelsen.

Konklusjon

Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas. Metrobusstasjonene og strekningstiltakene er essensielle å få bygd før Metrobussen skal kjøre i området.

Rådmannen i Trondheim, 11.6.2018

Einar Aassved Hansen
kommunaldirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Jon Sivert Granhaug
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg

Vedlegg 1: Planbeskrivelse, datert 2.6.2018

Vedlegg 2: Reguleringskart, datert 5.1.2018, sist revidert 5.6.2018

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser, datert 31.5.18

Vedlegg 4: ROS- analyse

Vedlegg 5: Geoteknisk notat

Vedlegg 6: Støyrapport

Vedlegg 7: Trafikkrapport

Vedlegg 8: Snitt

Vedlegg 9: Ervervskart

Vedlegg 10: Ervervskart

Vedlegg 11: Trafikkteknisk vurdering av krysset Sivert Thonstads vei og Bjørndalen rev. 5.6.2018