

## Saksframlegg

### Detaljregulering av Vestre Være, del av gnr/bnr 26/2 m.fl., innfartsparkering, r20170002, sluttbehandling

Arkivsaksnr.: 16/23290

#### Forslag til innstilling:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Vestre Være, del av gnr/bnr 26/2 m.fl., innfartsparkering som vist på kart i målestokk 1:1000, merket Statens vegvesen, senest datert 5.3.2018 med bestemmelser senest datert 5.3.2018 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 5.3.2018.

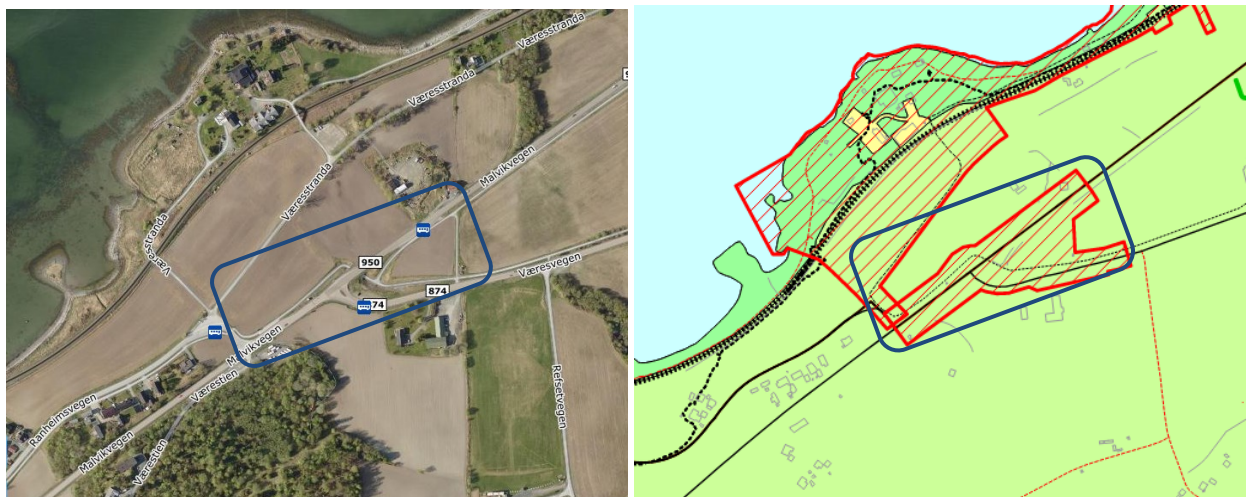
Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

#### Saken gjelder

Reguleringsplanforslag utarbeidet av Statens vegvesen som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Hensikten med planen er å legge til rette for et funksjonelt parkeringsanlegg for pendlere, med kort og enkel forbindelse til holdeplasser som betjener bussruter til og fra Trondheim sentrum.

Planforslaget vil føre til omdisponering av dyrket mark.



Innfartsparkeringen ligger øst for krysset mellom fv. 950 (Malvikvegen) og fv. 874 (Væresvegen). Planområdet strekker seg videre vestover til og med krysset Malvikvegen/Ranheimsvegen.

# Trondheim kommune

## Tidligere vedtak og planpremisser

Planområdet er avsatt til LNF i kommuneplanens arealdel (KPA).

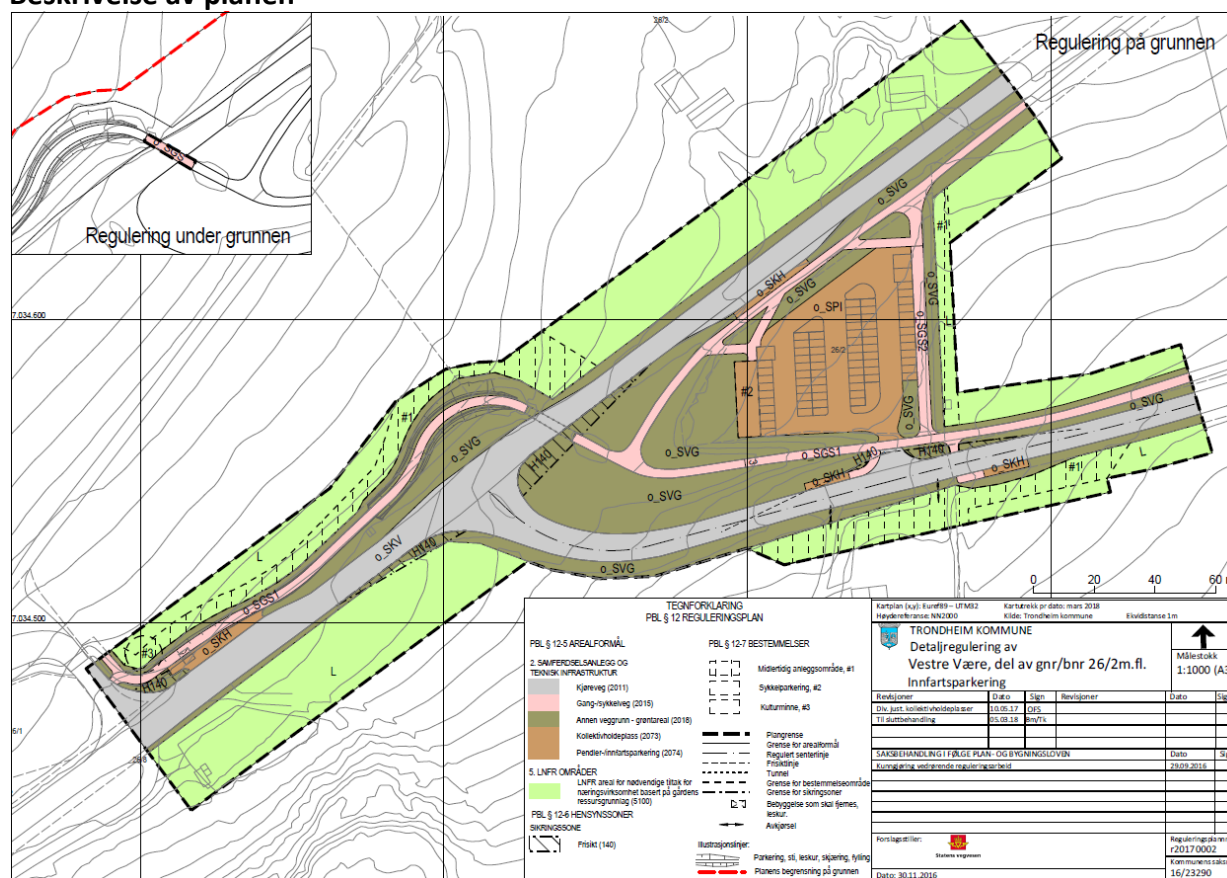
Bygningsrådet vedtok i sak 137/17 i møte 22.8.2017, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn.

## Planområdet

Planområdet ligger i et jordbrukslandskap. Det er ca. 10,5 km til Trondheim sentrum. Avstand til Vikhammer er 3,7 km, til Reppe ca. 2 km og til Ranheim 1,7 km. Området ligger i krysset mellom fylkesveg 950 (Malvikvegen) og Fylkesveg 874 (Væresvegen), like utenfor bomsnitt øst, på Være.

Det foregår uønsket villparkering ved krysset fv. 950 og fv. 874 i dag, og det må utføres trafiksikkerhetstiltak dersom innfartsparkeringen ikke etableres her.

## Beskrivelse av planen



I plankartets vestre del vises kurvatur for gang- og sykkelveg, med skråningsutslag. Flytting av gang- og sykkelveg nord for holdeplass reguleres også inn.

Det planlegges innfartsparkering med 72 parkeringsplasser for bil, hvorav tre er for forflytningshemmede. 190 m<sup>2</sup> avsettes til sykkelparkering med mulighet for å etablere låsbar sykkelparkering under tak. Avkjørsel til parkeringsplassen vil skje fra fv. 874 som har lavere årlig døgntrafikk (ÅDT) enn fv. 950.

Det er fire bussholdeplasser innenfor planområdet, hvorav to er nye kantstopp langs fv. 874. Det ene, i retning byen, er helt nytt, og det andre, i retning fra byen, flyttes 20 meter nordover. Det reguleres også for en omlegging av eksisterende gang- og sykkelveg i undergang under fv. 950. Ny kurvatur vil gi bedre sikt. Gang- og sykkelveg flyttes noe nordover, bak holdeplass ved krysset Ranheimsvegen/Malvikvegen, for å minske konflikt mellom de som venter på buss og de som er gående/syklende.

## Trondheim kommune

### Virkninger

Planforslaget vil medføre omdisponering av ca. 4,2 dekar dyrka mark til permanente samferdselsanlegg ved etablering av innfartsparkeringen, og 0,3 dekar i forbindelse med omlegging av gang- og sykkelvegen. Ca. 2 dekar reguleres til midlertidig anleggsbelte og skal tilbakeføres til landbruksformål etter bruk. All matjord skal tas vare på, mellomagres separat, og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordbruk i nærområdet.

### Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Konsekvensene av tiltaket er at 4,2 dekar dyrket mark blir omgjort til samferdselsformål. Det er ikke funnet alternative plasseringer som ikke berører dyrket mark, og som samtidig kan fungere som innfartsparkering i praksis, utenfor bomringen og i området ved fv. 950 og fv. 874.

Det er allerede etablert kulvert for krysning av fv. 950 og gode sykkelruter inn mot byen slik at sentrum kan nås med sykkel. Dette kan bidra til at flere av de som kjører inn til byen fra Være og Malvik velger sykkel eller kollektivt i stedet for bil.

Planforslaget medfører ikke vesentlige konsekvenser for naturmiljø.

### Vurdering

#### **Planforslagets utforming og kvalitet**

Planforslaget har fått en tilfredsstillende utforming og kvalitet, selv om det er i strid med overordnet plan.

Alternative plasseringer for innfartsparkeringen er vurdert. Det finnes andre etablerte innfartsparkeringer på østsiden av byen ved Sjølyst (Malvik), Leistadkrysset (Malvik) og ved Ranheim fabrikker. Ved Leistadkrysset og Sjølyst er det fortsatt kapasitet, mens det ved Ranheim fabrikker mangler kapasitet. Disse er nærmere beskrevet i planbeskrivelsen. Selv om det er ledig kapasitet ved Sjølyst foregår det villparkering på Være, noe som tyder på at det ikke er hensiktsmessig å øke kapasiteten på Sjølyst.

I henhold til høringsuttalelsen fra Fylkesmannen i Sør-Trøndelag ble området like sør for krysset Ranheimsvegen/fv. 950. nærmere vurdert som en alternativ plassering for å redusere tap av dyrket mark.



Skisse over alternativ plassering.

## **Trondheim kommune**

Sammenligning av de to plasseringene viste at det er behov for ny kulvert og gang- og sykkelveier for å sikre planfri krysning, som vil medføre tap av ca. 3,2 daa dyrket mark. Den alternative løsningen vil ligge innenfor bomringen, kostnadene ved å flytte denne vil være ca. 6 millioner kroner uten mva. Den alternative løsningen vil også føre til flere utfordringer med tanke på trafiksikkerhet ved inn- og utkjøring. I tillegg vil tiltaket føre til et større inngrep i landskapet. For utfyllende beskrivelser, se notat med alternativsvurdering.

Fordelene med plassering som vist i planforslaget er god kollektivdekning, med avganger hvert 10. min. i rushtiden. AtB bekrefter at ny rutestruktur, fra august 2019, viderefører et godt kollektivtilbud på Være. Innfartsparkeringen vil være på utsiden av bommen, noe som gjør at flere i praksis kan komme til å bruke parkeringen. Innfartsparkeringen vil ligge på en oversiktlig plass og lett tilgjengelig både fra veg, holdeplasser og fra gang- og sykkelvegnettet.

### ***Avveining av konsekvenser***

Planforslaget medfører tap av dyrket mark til fordel for et samferdselsanlegg. Omdisponering av dyrket mark bør i størst mulig grad unngås. Samtidig skal det planlegges for å oppnå nullvekstmålet, ved at det skal tilrettelegges for at flere kan gå, sykle eller reise kollektivt. I denne planen må konsekvensene ved tap av dyrket mark veies opp mot den gevinsten man kan oppnå ved å etablere innfartsparkeringa; Det blir enkelt å reise kollektivt inn til Trondheim.

Midlertidige anleggsområder er forsøkt lagt slik at de tar i bruk minst mulig dyrket mark. Noe dyrket mark tillates tatt i bruk til midlertidige anleggsområder og skal tilbakeføres etter bruk.

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

Vegareal som ligger inntil fylkesveg driftes normalt av Statens vegvesen. I handlingsprogrammet for Miljøpakken 2016-19(24) er det avsatt midler til innfartsparkering, og prosjektet får dermed ingen økonomiske konsekvenser for kommunen.

### ***Medvirkningsprosess***

Igangsetting av planarbeidet ble kunngjort ved annonse i Adresseavisen 29.9.2016. Det kom seks innspill etter melding om oppstart. Reguleringsforslag har vært til offentlig ettersyn i perioden fra 22.8.2017 til 7.10.2017. Det er innkommet seks merknader. Det er fremmet to vilkår for egengodkjenning av planen.

Sør-Trøndelag fylkeskommune og Riksantikvaren (samlet), 27.9.2017 fremmet vilkår om at registrert kokegrop kan fjernes uten videre undersøkelser, og det ble bedt om at dette ble klargjort i bestemmelsene. Det er gjort endringer i bestemmelsene for å imøtekomme vilkåret. Fylkeskommunen har i e-post datert 27.2.2017 bekreftet at vilkåret er etterkommet.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 2.10.2017 fremmet vilkår for egengodkjenning, og forutsatte at jordvern er en premiss i planleggingen, og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark. Fylkesmannen var av den oppfatning at alternativet like sør for krysset Ranheimsvegen /fv. 950 totalt sett er bedre med tanke på å ivareta jordvernet. Fylkesmannen mente at alternativet like sør for krysset Ranheimsvegen/fv. 950 måtte utredes nærmere og sendes på ny høring. Statens vegvesen utarbeidet et notat som redegjør for at det alternative forslaget også vil medføre omdisponering av en god del dyrka mark. Fylkesmannen har i brev datert 6.12.2017 bekreftet at vilkåret trekkes, med bakgrunn i en helhetsvurdering av de to alternativene. Fylkesmannens faglige råd etterkommes ved endring av bestemmelse § 7.4.

Statens vegvesen mente at bestemmelse 3.4 må utvides med "kollektivholdeplasser skal være

## Trondheim kommune

universelt utformet” og at bestemmelse 6.2 må endres til ”skal etableres låsbar sykkelparkering”. Bestemmelsene er endret i tråd med uttalelsen.

Innspill fra Thomas Berg om etablering av fortau på sørsiden av Væresvegen, tas ikke inn i planen. Dette må eventuelt fremmes som et eget prosjekt. For utfyllende kommentarer vises det til planbeskrivelsen.

### Konklusjon

Planforslaget medfører omdisponering av dyrka mark, og er ikke i tråd med overordnet plan. Det er imidlertid ikke funnet alternative plasseringer i nærheten som ikke berører dyrka mark og som samtidig har en like gunstig plassering i forhold til kollektivtilbud, gang- og sykkelveger og bomstasjon. Planforslaget vil bidra til å oppnå nullvekstmålet som er satt i Miljøpakken, ved at det blir enklere å reise kollektivt. Rådmannen anbefaler at planforslaget vedtas.

Rådmannen i Trondheim, 13.3.2018

Einar Aassved Hansen  
kommunaldirektør

Ragna Fagerli  
byplansjef

Silje Meslo Lien  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

### Vedlegg

- Vedlegg 1: Planbeskrivelse, senest datert 5.3.2018
- Vedlegg 2: Reguleringskart, senest datert 5.3.2018
- Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser, senest datert 5.3.2018
- Vedlegg 4: Geoteknisk rapport - Ud974Ar02-rev1
- Vedlegg 5: Geoteknisk notat - Ud974A-GEOT-N01
- Vedlegg 6: Arkeologisk rapport, datert 14.12.2016
- Vedlegg 7: ROS-analyse
- Vedlegg 8: VA- rapport
- Vedlegg 9: Notat- Vestre Være innfartsparkering, vurdering av alternativ plassering

### Kun beslutningsrelevante dokument legges ved