



Fv 6654, Ringvålvegen mellom Nergeilan og Lundvegen, detaljregulering, sluttbehandling

Planbeskrivelse

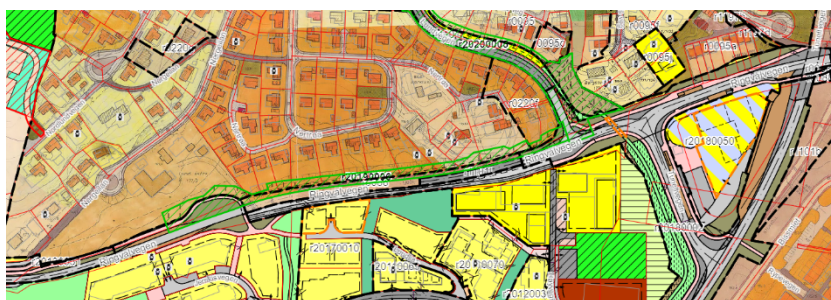
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 18.1.2021

Dato for godkjenning av bystyret : 25.3.2021

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune, og forslagstiller er Miljøpakken.

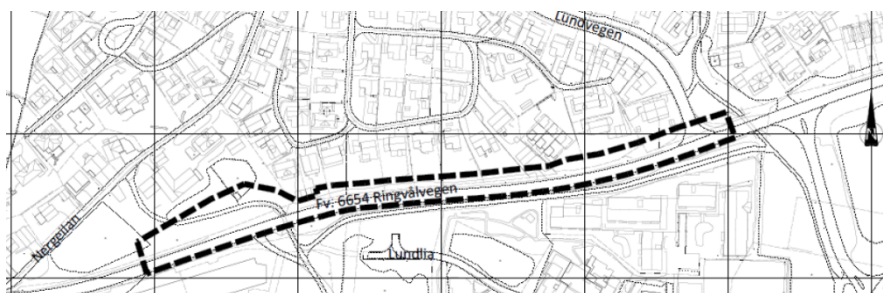
Hensikten med planen er å tilrettelegge og gi bedre sikkerhet for myke trafikanter langs fv. 6654, Ringvålvegen. Reguleringsplanen regulerer gang- og sykkelveg på nordsiden av fylkesvegen fra krysset ved Lundvegen og 350 meter vestover.



Det er i dag ingen tilbud for syklende og gående langs nordsiden av fylkesveg 6654, Ringvålvegen fra avkjøring til Lundvegen og vestover. Miljøpakken har ambisjoner om at flere skal sykle og gå, og for å bedre sikkerheten og

fremkommeligheten for syklende og gående for denne delen av strekningen reguleres det gang- og sykkelveg. Delen som nå reguleres, skal være del av et lengre system langs Ringvålvegen. Utsnittene viser planlagt gang- og sykkelveg øst og vest for planen, og avgrensing av planområdet.

Planbeskrivelsen bygger på innsendt planbeskrivelse, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



Planstatus

Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 vist som eksisterende boligformål, LNF og hovedveg. Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel, foruten de delene vest i planen hvor arealet er avsatt til LNFR. Delen som er avsatt til



LNFR er regulert til o_AVG og o_SGS i vedtatt plan r20130002, «Lund østre, trinn 2».

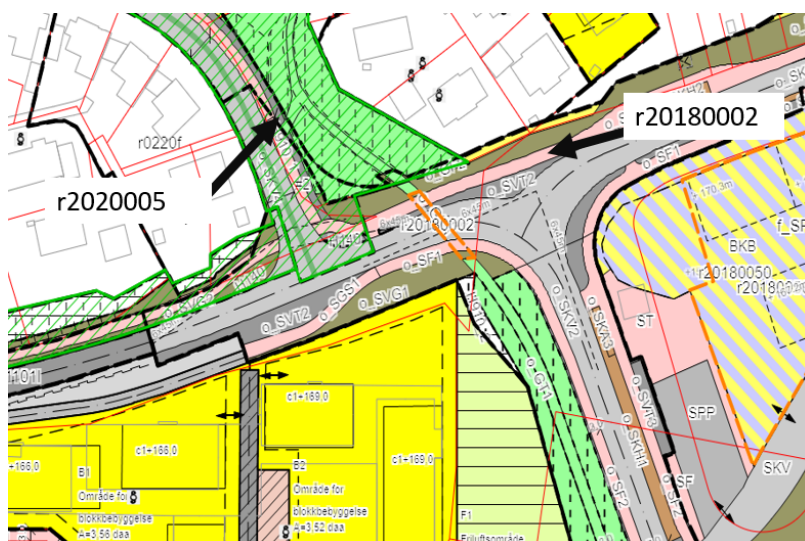
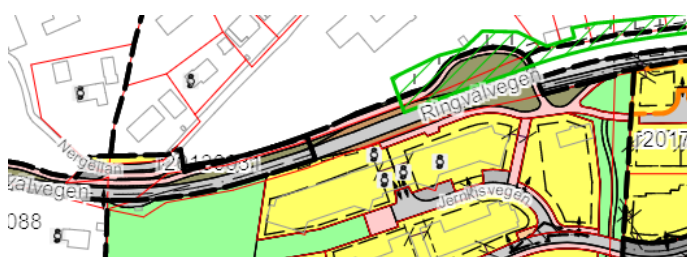
Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

Planområdet omfattes av gjeldende reguleringsplaner:

Gjeldende reguleringsplan for boligområdet i nord er r0220C – «Reguleringsplan for Lundåsen». Vedtatt 18.9.1984.



r20130031 – «Lund Østre, trinn 2 gnr/bnr 177/3 m.fl. Planen ble vedtatt 15.12.2008. Reguleringsplanen for Lund Østre ivaretar gang- og sykkelveg vest for planområdet.



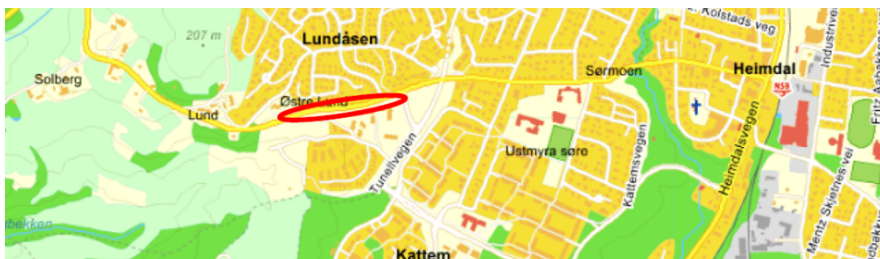
r20180002 – Metrobuss, stasjon og reguleringsplan, Lund snuplass. Planen ble vedtatt 31.5.2018. Reguleringsplanen ivaretar gang- og sykkelveg øst for planområdet.

I tillegg er plan for fortau på østsiden av nedre del av Lundvegen med pan-id r2020005 forventet å bli vedtatt i 2021. Planen kobler sammen gang- og sykkelveg i denne planen med gang- og sykkelveg i r20180002.

Planområdet, eksisterende forhold

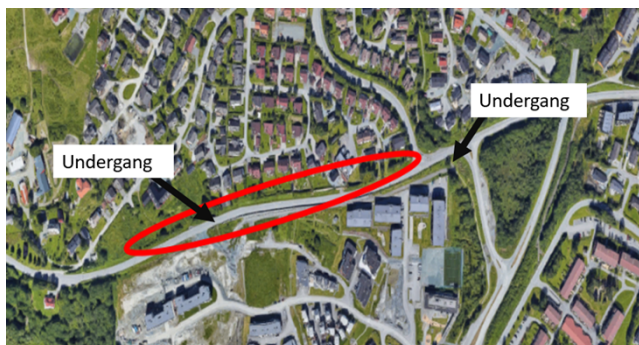
Beliggenhet og stedets karakter

Tiltaket ligger i Ringvålvegen vest for Heimdal i Trondheim kommune ca. 1,2 km vest for Heimdal og ca. 12 km fra Trondheim sentrum. Ringvålvegen er en hovedveg mellom Heimdal sentrum i øst Ringvålvegen knytter seg på Spondalsvegen (fv. 707) i vest og går videre til Byneset. På nordsiden av Ringvålvegen er det hovedsakelig eneboliger med tilhørende private hager ned mot vegen. Det er et økende antall beboere langs Ringvålvegen, og vegen er i dag smal og den har et mangelfullt tilbud for



Bildet viser støyvoll på nordsiden av vegen hvor GS skal bygges til venstre, og støyskjerm foran nyere bebyggelse på sørsiden av vegen til høyre.

gående og syklende. Vegen brukes til trening både med sykkel og rullski, og den brukes som utfart til friluftsområder som Hestsjøen. Det er en gang- og sykkelveg bak den langsgående støyskjermen på sørsiden av Ringvålvegen. Det er en undergang for planfri kryssing innenfor planområdet i vest, og det er en undergang rett øst for planområdet. Planområdet har en størrelse på om lag 9 dekar.



Hastigheten på trafikken og omgivelsene langs Ringvålvegen endrer seg fra sentrumspreget i øst, til boligområde rundt Åsheim skole, og videre til mer landlige omgivelser vest for Lundåsen.

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.

Trafikkforhold

På denne strekningen har Ringvålvegen en ÅDT (årsdøgnetrafikk) på 2500, og fartsgrensen er 50 km/t. Det er registrert én trafikkulykke i de siste 10 år. Dette var en utforkjøring på vegens sørside, og ulykken førte til lettere personskade. Det er ikke registrert ulykker hvor myke trafikanter har vært involvert langs strekningen.

Biologisk mangfold og fremmede arter

Kunnskap om naturmangfold innenfor planområdet er hentet fra offentlige databaser. Det er ikke registrert viktige naturtyper eller rødlistede arter innenfor planområdet.

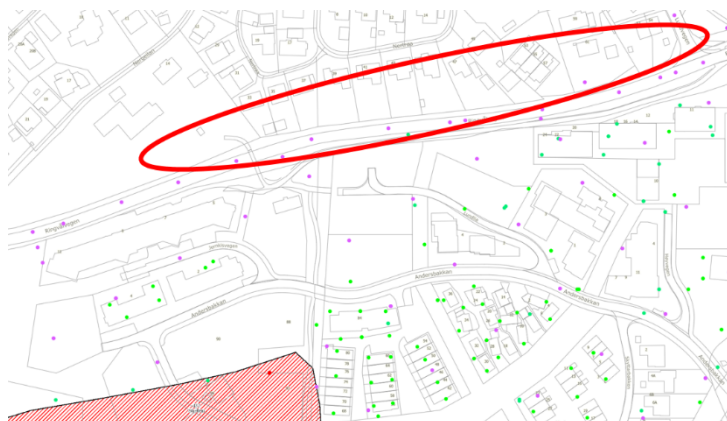
Fremmede arter, hvorav to med svært høy risiko på fremmedartslista, ble registrert innenfor planområdet 28.8.2018. Totalt ble det registrert tre fremmede arter, og totalt fire forekomster.

Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet finnes både VA-ledninger, strøm- og telekabler.

Grunnforhold

Statens vegvesen har gjennomført grunnundersøkelser og foretatt geotekniske vurderinger i forbindelse med reguleringsplanen.



Planområdet ligger under marin grense. Kvikkleiresonen Skjetlein Østre er registrert på sørsiden av fylkesvegen som vist med rød skravur i utsnittet. Det er ikke funnet tegn til kvikkleire innenfor planområdet. Løsmassene består i hovedsak av faste masser, en sondering og tilhørende prøvetaking viser torv i et punkt langs gang- og sykkelvegtraseen.

Forurensset grunn

Innenfor planområdet er det ingen indikasjon på at det er forurensset grunn. Det har ikke vært drevet forurensende næringsvirksomhet i nærheten og det er ikke registrert trafikkuulykker med farlig gods i området. Det er ingen grunn til å tro at området er spesielt forurensset som følge av eksisterende trafikk.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til kjøreveg, gang- og sykkelveg, annen veggrunn og kollektivholdeplass.

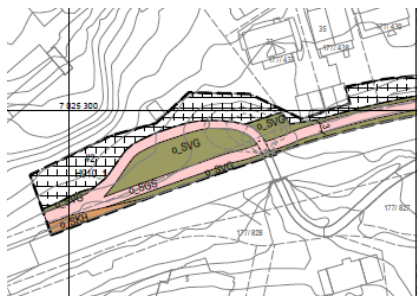
Planforslaget berører følgende private eiendommer:

Gnr/bnr: 177/659, 177/401, 177/68, 177/62, 177/75, 177/496, 177/445, 177/396, 177/394, 177/392, 177/439, 177/438, 177/437 og 177/3.



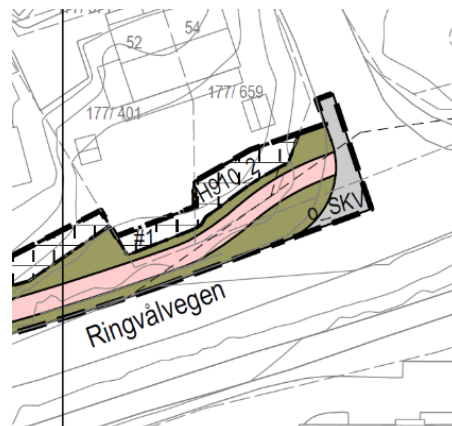
Planlagte samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Tiltaket omfatter etablering av ny gang- og sykkelveg på nordsiden av Ringvålvegen, fra krysset med Lundvegen og 350 meter vestover. Gang- og sykkelvegen planlegges slik at den skal kunne kobles til regulerte gang- og sykkelveger i vest og i øst og vil dermed legge til rette for et helhetlig tilbud for myke trafikanter.

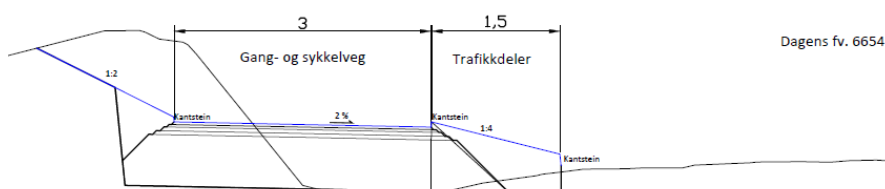


I vest videreføres kollektivholdeplass og kobling til undergang fra plan r20130031 samtidig som gang- og sykkelveg legges nærmest Ringvålvegen.

Ved sluttbehandling er kryssing av Lundvegen i øst på planen lagt 6 meter fra Ringvålvegen slik at en bil som venter på å kjøre ut på Ringvålvegen ikke vil være til hinder for ferdsel langs gang- og sykkelveg. Dette er også lagt inn i ny plan for fortau langs Lundvegen som nå er til politisk behandling for å få veglinjene til å treffe på hverandre.



Gang- og sykkelveg reguleres med 3 meters bredde inkludert skulder. Trafikkdelers mellom veg og gang- og sykkelveg skal være 1,5 meter bred i henhold til Statens vegvesens håndbok N101.



Dagens støyvoll mot bebyggelsen i nord må tilpasses ved bygging av gang- og sykkelvegen uten at dette forverrer støyforholdene vesentlig.

Vertikalt tverrsnitt viser gang- og sykkelveg liggende høyere enn Ringvålvegen med en buffer på 1,5 meter mellom kjøreveg og GS.

Teknisk infrastruktur

Overvannshåndtering skal løses ved at overvann skal renne langs kantstein på gang og sykkelveg og frem til nærmeste sandfang. Vann fra hovedveg samles inn i hjelpesluk langs vegen. Trondheim kommune har anbefalt at vann samles i fordrøyningsanlegg før det slippes ut i kommunalt overvannsnett.

For dimensjonering av overvannssystem (rør, kulverter etc.) skal det gis et klimapåslag i henhold til Trøndelag fylke sin klimaprofil..

Betongkulvert med lysåpning bredde x høyde = 5,0 x 3,5 meter under fylkesvegen må forlenges med 3,35 meter som følge av tiltaket.

Trafikkavvikling

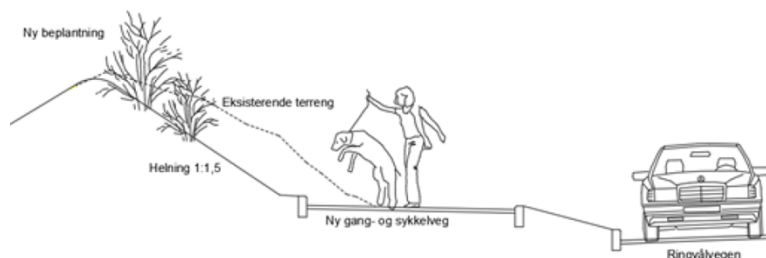
Tilbud til alle trafikantgrupper skal opprettholdes under hele anleggsperioden. Det skal utarbeides en plan for trafiksikkerhet for gående og syklende før tiltak settes i gang.

Virkninger av planforslaget

Hensikten med planforslaget er å gi bedre trafiksikkerhet og mobiliteten langs Ringvålvegen. Planforslaget er vurdert til å ha positiv virkning for miljø og samfunn. Dagens gatebilde vil bli

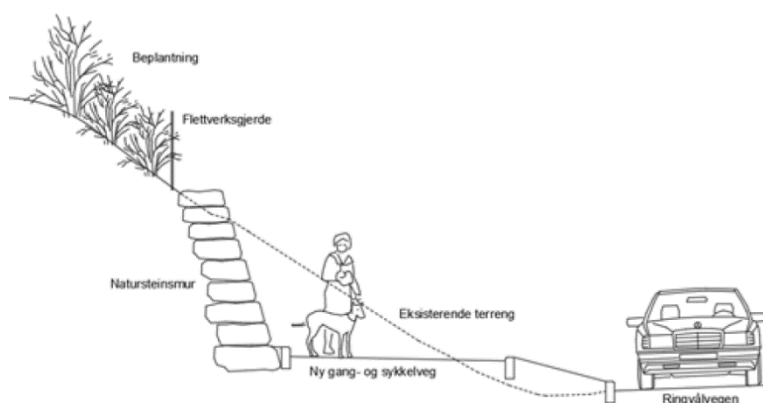
endret fra landevegspreg, til mer urbant preg med kantstein, trafikkdelere og gjennomgående gang- og sykkelveg.

Gang- og sykkelvegen skal legges på et høyere nivå enn kjørebanelen for å gi best mulig terrengtilpasning. Ved å legge GS høyere blir behovet for inngrep i støyvullen mindre, og planlagt bergskjæring reduseres. Det er vurdert at denne løsningen vil gi en økt trygghetsfølelse og bedre lesbarhet langs vegen for gående og syklende.



GS legges høyere enn kjørevege for å bevare toppen av støyvullen

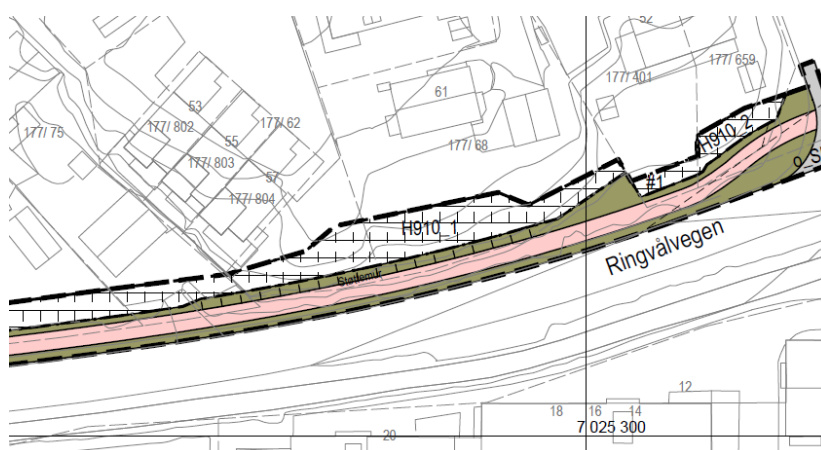
En del av dagens vegetasjon på nordsiden av Ringvålvegen må fjernes, men skal erstattes. Dette er viktig siden sørsiden av vegen har skjermer av høye betongstein helt inntil kjørebanelen, og ingen vegetasjon.



I øst på strekningen mot Lundvegen føres ny gang- og sykkelveg inn i deler av en bergknaus. Bergskjæringen vil her bli cirka 2 meter høy. På grunn av dårlig bergkvalitet må det påregnes en natursteinsmur for å unngå utglidning og steinsprang.

På plankartet er støttemur vist der hvor dårlig bergkvalitet gjør at det må bygges støttemur mellom gang- og sykkelvegen og bebyggelsen på Lundåsen.

Bestemmelsene sikrer at det utarbeides plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal



foreligge før tiltak settes i gang. Dette vil redusere negative virkninger forbundet med trafikkavvikling, trafikkikkert og støy i anleggsfasen.

Etablering av gang- og sykkelvegen langs Ringvålvegen vil kreve areal fra private grunneiere. Tidlig i planleggingen vurdert å bygge bare fortau for å redusere behov for inngrep i eiendommene langs strekningen. Løsningen ble ikke valgt, blant annet på grunn av behovet for snølagring mellom Ringvålvegen og gang- og sykkelvegen. Berørt areal er støyvoll og etablerte hager med hekk og trær. I tillegg vil gang- og sykkelvegen komme ganske nært to garasjer.

Trafikkforhold

Tilgjengeligheten og trafiksikkerheten for myke trafikanter blir forbedret ved etablering av ny gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen. Etter regulering av denne manglende strekningen vil gang- og sykkelvegen på nordsiden av fylkesvegen framstå som en helhetlig løsning.

Det er potensiale for konflikt mellom syklende og gående på gang- og sykkelveg, men med en bredde på 3 meter vil det bli tryggere for fotgjengere selv om det er syklist der.

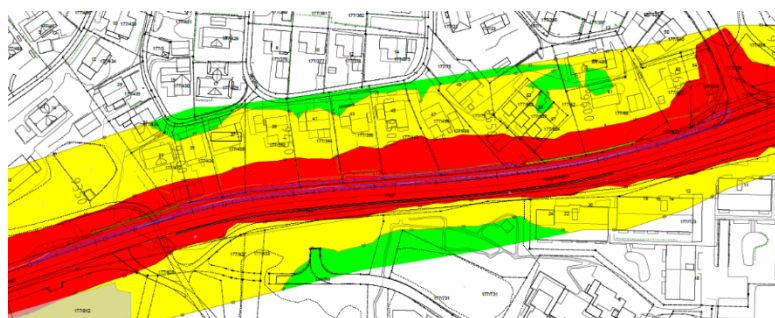
Grunnforhold

Det er ikke påvist kvikkleire innenfor planområdet, og fundamentering av utvidelsen av kulvert er forventet å være uproblematisk.

Det vil sannsynligvis bli noe mindre sprengningsarbeid langs skjæringa, delvis nært bygninger, veranda og murer

Støy og støy

Prosjekter hvor man bygger gang- og sykkelveg defineres som «miljø- og sikkerhetstiltak på eksisterende veg». Støytiltak i gul og rød sone i forbindelse med miljø- og sikkerhetstiltak gjennomføres dersom tiltaket vil gi en merkbar endring i støynivået. grensen ligger på en økning over 3 dB. Beregningene viser at selv om tiltaket vil bygges mot eksisterende støyvoll, vil ikke tiltaket endre støysituasjonen vesentlig, og det foreslås derfor ingen støytiltak i dette prosjektet. Motorisert trafikk øker ikke som resultat av å legge til rette for sykkel og gange.



Utsnitt fra støysonekartet viser fremtidig situasjon i 2039.



Tallene ved de ulike boligene viser situasjon med skjermer (lilla), og uten skjermer (blått). Tiltak med gang- og sykkelveg vil utgjøre liten forskjell. Støyberegningene tar høyde for topografi og støyskjerm på sørsiden av Ringvålvegen med

tanke på refleksjon.

Reguleringsplan for Øvre Solberg har en rekkefølgebestemmelse angående støyskjerming langs strekningen. Trøndelag fylkeskommune har vært i dialog med utbyggeren, og det vil bli sett på mulighet for å samordne byggeperiodene for gang- og sykkelvegen og støyskjerming, dersom dette lar seg gjøre.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen viser at risikosituasjonen for området er knyttet hovedsakelig til ulykker i anleggsfasen, sprenging i forbindelse med fjellskjæring, støy og spredning av fremmede arter.

Nullvekstmålet

Miljøpakken har mål om å begrense bilbruken gjennom å få flere til å gå, sykle og reise kollektivt. Utbygging av sykkelanlegg er et viktig grep for å nå målet. Et godt tilrettelagt tilbud for syklende og gående fremmer en positiv folkehelse.

I dag er det ikke noe tilbud for syklende og gående langs nordsiden av Ringvålvegen fra Lundåsen og vestover, og bygging av dette anlegget vil bedre fremkommeligheten for syklende og gående langs hele Ringvålvegen fra Heimdal sentrum og opp mot Hestsjøen/Ringvål.

Det vil bli lettere å velge sykkel eller gange for å komme seg til planlagt nærbutikk ved endeholdeplassen for Metrobuss.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Ringvålvegen er en fylkesveg, og vegen skal driftes og vedlikeholdes av Trøndelag fylkeskommune.

Planlagt gjennomføring

Tiltaket er forankret i Miljøpakkens handlingsprogram 2017-2020 under posten for sykkeltiltak, og oppstart avhenger av finansiering av tiltaket og avtaler med grunneiere.

Innspill til planforslaget

Oppstartsmøte med Trondheim kommune ble holdt 20.9.2018.

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen oktober 2018. Berørte grunneiere, rettighetshavere og naboer, samt offentlige myndigheter og organisasjoner ble varslet per brev 25.10.18. Frist for innspill var satt til 26. november 2018. Statens vegvesen gjennomførte informasjonsmøte med grunneiere 7. november 2018. Statens vegvesen har deltatt på befaringer med grunneiere i forbindelse med snarvegprosjektet i regi av gågruppa i Miljøpakken.

Innspill til planforslaget ved offentlig ettersyn

SVV/fylkeskommunen la planforslaget ut til offentlig ettersyn 20.3.2020 med frist for å komme med uttalelser fram til 4.5.2020.

Trøndelag fylkeskommune mottok ni merknader, og de er behandlet i det videre planarbeidet.

Trøndelag fylkeskommune, datert 24.4.2020

Trøndelag fylkeskommune minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.

Kommentar:

Innspillet er tatt til orientering.

Statens vegvesen, 23.3.2020

SVV har ingen merknader, men understreker at behovet for en løsning for myke trafikanter er stort.

Kommentar:

Innspillet er tatt til orientering.

Fylkesmannen i Trøndelag, 21.4.2020

Fylkesmannen gir faglig råd om at bestemmelsene tar med at det skal foreligge en plan for bygge- og anleggsfasen som ivaretar trafikksikkerheten for myke trafikanter. Videre er det kommentert at ROS-analysen ikke beskriver hvordan fremtidige klimaendringer skal i varetas, og at temaene grunnforhold og endret klima bør tas inn i ROS-analysen.

Kommentar:

Bestemmelse er oppdatert for å ivareta trafikksikkerhet for myke trafikanter. ROS-analyse er oppdatert.

Heimdal eiendom, datert 28.4.2020

Heimdal eiendom ønsker at areal til støyskjerming mot boliger nord for Ringålvegen reguleres inn på plankart for gang- og sykkelveg.

Kommentar:

Det er ikke vurdert som nødvendig å opparbeide støyskjerming som følge av tiltaket i dette planforslaget. I dette planforslaget tas det ikke stilling til plassering eller utforming av støyskjerming langs Ringålvegen.

Nertrøa 45, datert 30.4.2020

Nertrøa 45 synes ikke det er behov for gang- og sykkelveg langs denne strekningen, og mener at det finnes alternativ i dag som er like godt. Videre så ønsker Nertrøa 45 at støyvoll med beplantning på eiendommen i dag må tas hensyn til med tanke på videre skjerming fra støy og støv.

Kommentar:

Alternativet som nabo viser til er en vanskelig orienterbar omveg, som ikke er tilrettelagt for sykkel. Den har mer høydemeter, flere kryss og avkjørsler. Det vil ta lengre tid å sykle der på grunn av flere biler, folk, smale fortau med høye kanter man må over og kryssende trafikk. Enhver avkjørsel representerer et potensielt konfliktpunkt og man ønsker dermed færrest mulig langs en sykkeltrase.

Skal man få folk til å velge sykkel så må tilbudet være godt. Det er planlagt gang- og sykkelveg både øst og vest for planområdet til og fra Heimdal sentrum og metrobussholdeplass.

Avklaringer vedrørende beplantning vil bli vurdert i grunnervvervsprosess og byggeplan.

Nertrøa 55, datert 20.3.2020

Nertrøa 55 viser til tidligere planer om snarveg gjennom egen eiendom og ned til gang- og sykkelveg. Nabo mener denne snarvegen er nødvendig for å få beboere i på denne siden av vegen til å benytte seg av gang- og sykkelveg.

Kommentar:

Det er positivt at grunneier ønsker å bidra til gode løsninger og en tilknytning/snarveg vil bli vurdert ved byggeplan for prosjektet.

Nertrøa 57, datert 3.5.2020

Nertrøa 57 viser til trær på eiendommen i dag og vil at disse skal erstattes med støttemur/skjermer om de må fjernes. Nabo vil også ha en privat adkomst ned til gang- og sykkelveg.

Kommentar:

Tiltak om bygging av gang- og sykkelveg forverrer ikke støysituasjon. Støyberegninger viser at tiltaket ikke endrer støysituasjonen vesentlig (økning over 3 dB). Det foreslås ingen støytiltak i forbindelse med prosjektet.

Avklaringer vedrørende beplantning og privat adkomst ned til gang- og sykkelveg vil bli vurdert i grunnervvervsprosess og byggeplan.

Nertrøa 39, 41 og 43, datert 3.5.2020

Naboene ser ikke nødvendighet at å bygge gang- og sykkelveg da det finnes en alternativ rute lenger nord for Ringvålvegen.

Naboene viser til at utbygging på Øvre Solberg og deponi lenger vil medføre økt støy og støv, og de ønsker at det oppføres ny støyskjerm/innsynsgjerde. De viser til planlagt støyskjerming i forbindelse med Øvre Solberg og problemer med vedlikehold av gang- og sykkelveg på vinteren.

Kommentar:

Alternativet som naboene viser til vurderes ikke som et godt alternativ som planlagt gang- og sykkelveg. Planlagt fortau på østsiden av nedre del av Lundvegen sammenkoblet med en helhetlig gang- og sykkeløsning langs Ringvålvegen vurderes som en bedre løsning for myke trafikanter på nordsiden av Ringvålvegen enn eksisterende alternativ.

Etablering av gang og sykkelveg veg er et miljø- og sikkerhetstiltak. Trøndelag fylkeskommunes praksis for miljø- og sikkerhetstiltak er å gjennomføre støytiltak dersom støyberegningene viser at tiltaket (GS-vegen) endrer støysituasjonen vesentlig, dvs. gir en økning på over 3 dB. Trøndelag fylkeskommune viser til støyberegningene som er gjennomført. Avklaringer vedrørende beplantning vil bli vurdert i grunnervvervsprosess og byggeplan. Støyskjermingen naboene viser til er ikke en del av dette planforslaget.

Nertrøa 35, datert 4.5.2020

Nabo ber om at støyskjermene på nordsiden av Ringvålvegen bygges samtidig for å få en helhetlig plan for strekningen, samt å hindre ytterligere inngrep i eiendommene. Nertrøa 35 ønsker at fartsgrensen på denne strekningen senkes til 40 km/t, og fartsreducerende tiltak iverksettes. Nabo ønsker kun en anleggsperiode, og at støy beregnes på nytt for hele situasjonen i Ringvålvegen (nord og sør).

Kommentar:

Vegeiers praksis for miljø- og sikkerhetstiltak er å gjennomføre støytiltak dersom støyberegningene viser at tiltaket endrer støysituasjonen vesentlig. Vegeier har utarbeidet støyrapport som viser at ny gang- og sykkelveg i liten grad vil påvirke støyforhold. Planen legger

ikke til rette for å endre fartsgrense på strekningen, og fartsgrenser settes ikke i en reguleringsplan. Fartsgrenser settes etter vedtak gjort på grunnlag av fartsgrensekriteriene. Avklaringer vedrørende istandsetting av eiendommene langs strekningen vil bli vurdert i grunnervervsprosess og byggeplan. Støyskjerming på nordsiden av Ringvålvegen må gjennomføres som følge av utbygging innenfor plan r20130068. Det vil bli gjort forsøk på samkjøring av prosjektene, men planlegging av gang- og sykkelveg er vurdert at kan gjøres uavhengig av støyskjermingskravet.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4-2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.