



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20180007

Arkivsak:17/29442

## Detaljregulering av Arnt Smistads veg – Metrobusstasjon, offentlig ettersyn

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 12.3.2018

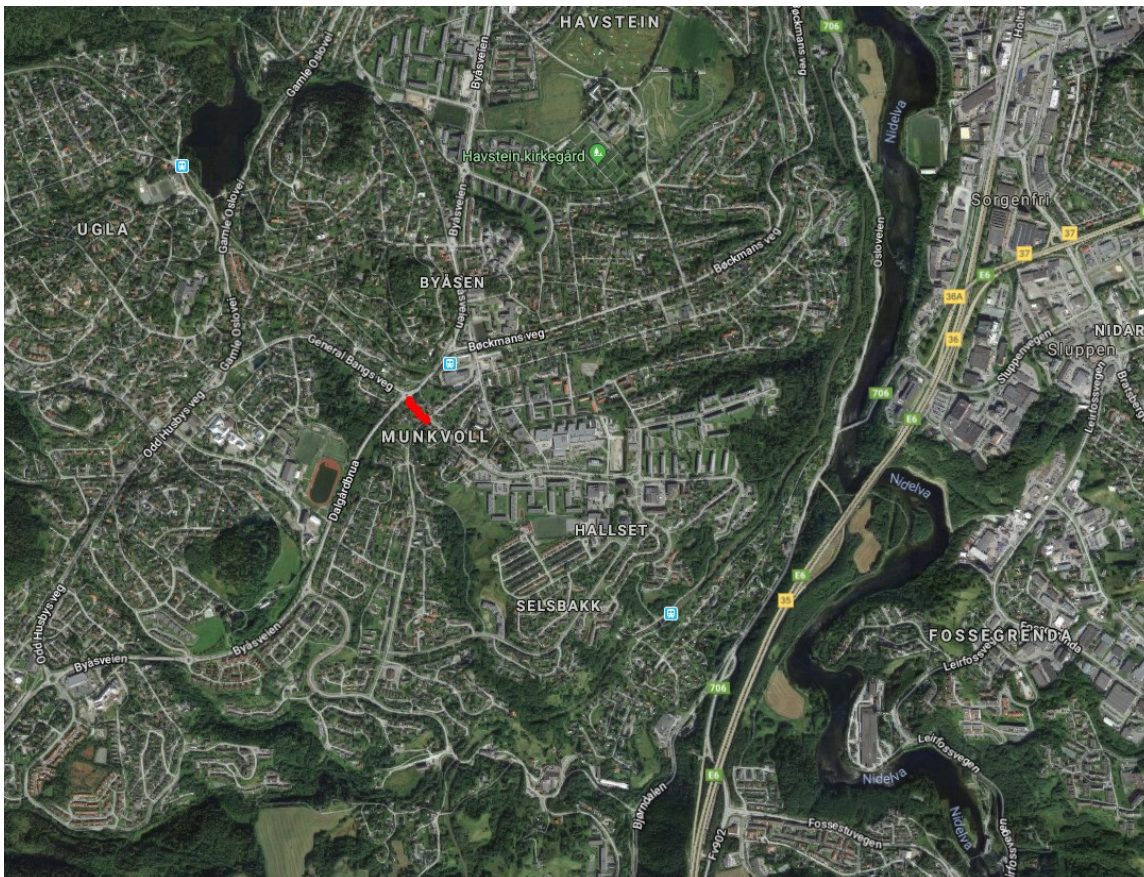
Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

### Innledning

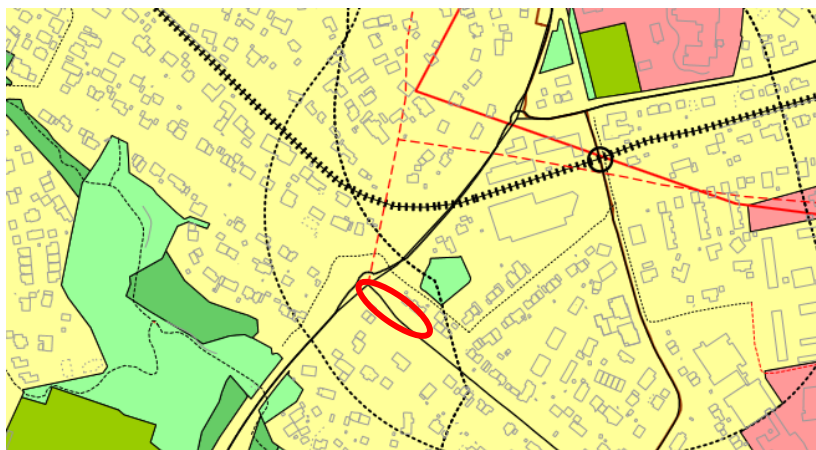
Planforslaget er utarbeidet av Multiconsult Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken - Metrobuss. Komplette planforslag forelå 28.2.2018.

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av Metrobusstasjon i Arnt Smistads veg på Munkvoll. Planen omfatter holdeplasser på hver side av Arnt Smistads veg utformet som kantstopp med tilhørende plattform, fortau, kjøreveg og annen veggrunn.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



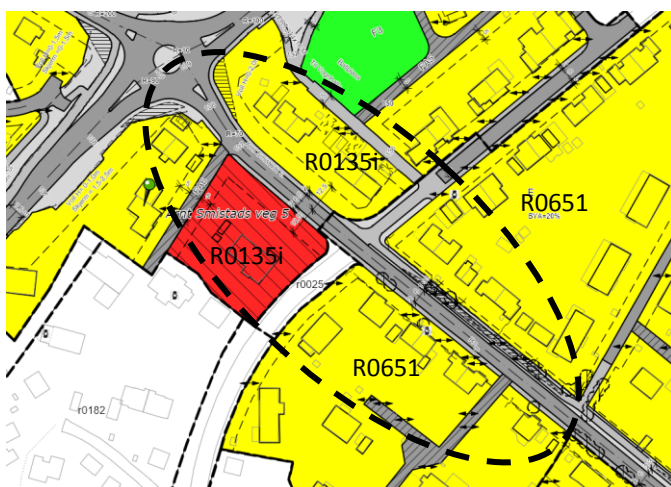
## Planstatus



### Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Området er i gjeldende kommuneplans arealdel 2014-2024 vist som eksisterende boligbebyggelse og hovedveg.

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.



### Reguleringsplaner i planområdet

- r0651, *Munkvoll Leir og Arnt Smistads veg*, vedtatt 30.5.2002. Området er avsatt til boligformål, kjøreveg, annen veggrunn og gang-/sykkelveg.
- r0135i, *Byåsveien med tilliggende områder på strekningen fra ca. 100 m nord for kryss med Vegmesterstien*, vedtatt 19.2.2004. Område er regulert til kjøreveg, annen veggrunn og gang-/sykkelveg, og høyspenningsanlegg.

- r0025, *Søndre del av Byåsen, Dalgård, Leirelva*, vedtatt 26.9.1980. Området er regulert til vegformål.

Planforslaget strider mot reguleringsplanen for Byåsveien (r0135i) med tilliggende områder m. m, der arealet er avsatt til høyspenningsanlegg. Ut over dette anses planforslaget å være i samsvar med gjeldende reguleringer i området.

### Tidligere vedtak som berører saken

Formannskapet vedtok i sak 270/17, den 31.10.17, at det skal etableres Metrobusstasjon i Arnt Smistads veg.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

Planområdet omfatter/berører eiendommene i mer eller mindre grad:

GNR/BNR:	AREALTYPE:	ADRESSE:	PRIVAT/OFFENTLIG:
97/25	Vegareal	Byåsveien	Offentlig, STFK
97/361	Boligareal	Arnt Smistads veg 3	Privat
97/380	Boligareal	Arnt Smistads veg 3a	Privat
102/33	"Offentlig" bebyggelse og vegareal	Munkvoll transformator stasjon, O. J. Aalmos veg	TEN AS og offentlig veg
102/63	Boligareal	Arnt Smistads veg 4	Privat
102/64	Boligareal	Arnt Smistads veg 6	Privat
102/65	Boligareal	Arnt Smistads veg 8	Privat
102/66	Boligareal	Arnt Smistads veg 4A	Privat
102/67	Boligareal	Arnt Smistads veg 6A	Privat

102/69	Boligareal	Arnt Smistads veg 8A	Privat
102/208	Vegareal	Arnt Smistads veg	Offentlig, TK
102/221	Vegareal	Arnt Smistads veg, veggrunn 3	Offentlig, TK

Planen forutsetter erverv av grunn fra trafostasjonen til Trønder Energi AS (gnr/bnr: 102/33) der det skal anlegges stasjon og fortau på vestsiden av Arnt Smistads veg. Det er også behov for midlertidig erverv av eiendommen i anleggsfasen.

Det kan også være behov for midlertidig erverv i anleggsfasen for eiendommen Arnt Smistads veg 3A (gnr/bnr: 97/380).

#### Beliggenhet; bydel, avgrensning, dagens - og tilstøtende arealbruk

Planområdet er ca 2 daa. og omfatter vestre del av Arnt Smistads veg på Munkvoll - øst for Byåsveien og sørvest for trikkestasjonen på Munkvoll. Vognhallvegen og O. J. Aalmos veg er tilknyttet Arnt Smistads veg i planområdet. Dagens arealbruk er kjøreveg, fortau, gang-/sykkelveg, rabatt (annen veggrunn), bolig og trafostasjon (energianlegg). Boligbebyggelsen er for det meste småhusbebyggelse med inntil 2 etasjer.

#### Stedets karakter; topografi, landskapets estetiske og kulturelle verdi

Terrenget i området er relativt flatt med svak stigning i nordlig retning. Omtrent 50 meter mot sørvest faller terrenget brattere ned i en større bekkedal hvor Uglabekken renner. Planområdet ligger ca. 135-140 moh. Det er ingen registrerte kulturminner eller SEFRAK- bygninger i eller i nærheten av planområdet ([www.kilden.nibio.no](http://www.kilden.nibio.no)).

#### Grunnforhold; rasfare, geoteknikk, forurensing i grunnen og offentlige ledninger

NVE atlas viser ingen områder med aktsomhet for flom innenfor planområdet. Det er registrert flomveger i krysset Arnt Smistads veg – Vognhallvegen - O. J. Aalmos veg, men det er ingen forsøkninger i terrenget innenfor planområdet. Tiltakene skjer for det meste i område med harde flater. Håndtering av overvann vil bli ivaretatt i byggeplanen.

Det antas at planområdet ligger i et område dominert med tykke havavsetninger som leire og silt. Planområdet ligger i kvikkleiresonen "186 Selsbakk", klassifisert med middels faregradsklasse, risikoklasse 4 og konsekvensklasse meget alvorlig.

Tidligere grunnundersøkelser utført av Trondheim kommune, i forbindelse med kartlegging av vegoverbygningen langs Arnt Smistads veg (R.980), viser at løsmasser består av 1 m med sand- og grusmasser over meget fast tørrskorpeleire. Lenger nordvestover - ved rundkjøringen, viser en grunnundersøkelse, som også er utført av Trondheim kommune (R.848-5), at løsmasser består av meget fast silt og siltig leire under beskjedent matjord/humuslag. En dreietrykksondering utført av NGI i forbindelse med den nasjonale kvikkleirekartleggingen viser liten sonderingsmotstand mellom 1 og 4 m dybde, men dette antas å representere tørrskorpeleirelaget.

Det er målt vibrasjoner fra busser på bolighus i Arnt Smistads veg 13 (Multiconsult 10200535-RIGvib-NOT-002, vedlegges ikke saken). Det ble ikke registrert overskridelser av kravene for vibrasjoner iht. NS 8176:2017 klasse D.

Det er ikke registrert forurenset grunn i området. Tiltakene planlegges imidlertid på veggrunn. Asfalt og annen veggrunn må behandles som forurenset masse.



Det er mye infrastruktur i grunnen i området. VA - ledninger går på østsida i Arnt Smistads veg, i Vognhallvegen, O.J. Aalmos veg og krysser Arnt Smistads veg.

Fjernvarmeledning ligger i Vognhallvegen og OJ. Aalmos veg, og krysser Arnt Smistads veg. Høy- og lavspentkabler ligger ved og utenfor trafoen og krysser Arnt Smistads veg, samt på vestsida av Arnt Smistads veg sørover fra trafoen.

#### Natur – og rekreasjonsverdier; biologisk mangfold, og om området brukes av barn og unge

Naturbasen viser ingen registreringer i forhold til naturmangfoldet innenfor eller i nærheten av planområdet. Kartlegging av fremmede arter er gjennomført av Miljøenheten den 26.10.17. Det ble ikke registrert fremmede arter.



I koblingen Arnt Smistads veg – Vognhallvegen, som i dag er stengt for motorisert ferdsel, står det i dag trær som skal videreføres.

Arnt Smistads veg er skoleveg for barn i området.

#### Trafikkforhold; vegsystem, trafikkmenqder, kapasitet, gang – og sykkel, skoleveg, kollektiv, støy og støv og trafiksikkerhet



Fra nordvest, mot Byåsveien

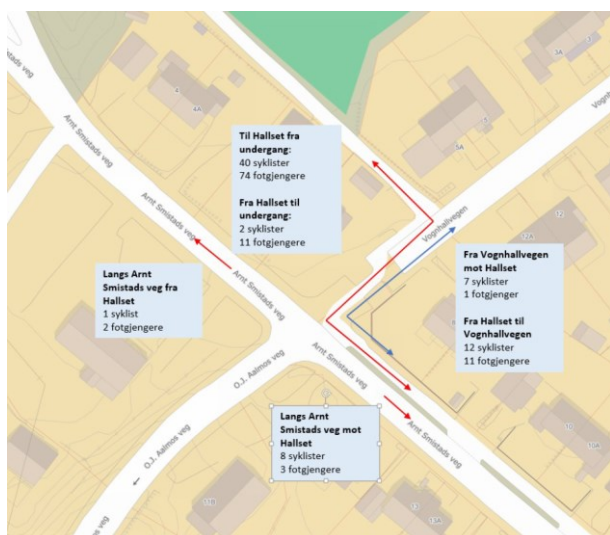
Arnt Smistads veg har en vegbredde på 6,0 - 6,5 meter. Fartsgrensen er 30 km/t, og vegen er i utgangspunktet ikke dimensjonert for kollektivtrafikk. Vognhallvegen er stengt ut mot Arnt Smistads veg. O. J. Aalmos veg er enveiskjørt ut fra Arnt Smistads veg. På oversiden er det gang-/sykkelveg delt fra kjørefeltene med grønnrabatt. På den andre siden er det et smalt fortau.

Det er ingen bussholdeplasser i Arnt Smistads veg i dag.

Arnt Smistads veg hadde i 2012 en ÅDT på 5630 sør for O. J. Aalmos veg og 6170 nord for O. J. Aalmos veg. Det er gjennomført trafikkregistrering i perioden 23.1 – 29. januar 2018, jf. notat Multiconsult 10200535-RIT-NOT-00, sist revidert 19.2.2018, vedlegg nr. 7.

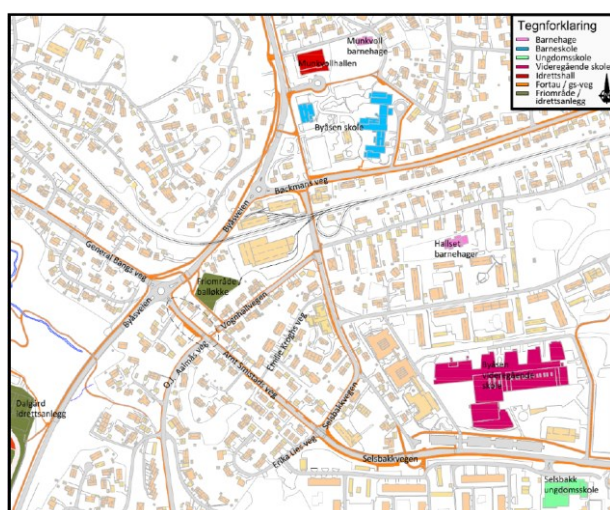
Registreringene viser at i ukedager er det størst trafikk i hverdagene mellom kl. 15-16. Det er også generelt stor trafikk ettermiddagstid kl 16-20. Morgentrafikken er størst fra kl. 07 til kl. 08. Det er i disse tidene registrert ca. 400 – 600 kjøretøy per time. Lørdag og søndag er trafikken lavere, og maks time -trafikk er mellom kl. 15.00 og kl. 17.00. Tungtransportandelen utgjør en lav andel av totaltrafikken.

Trafikkmengdene (timevis og totalt) er forholdsvis lave og trafikkavviklingsmessig er det lite sannsynlig at det vil oppstå særlige problemer.



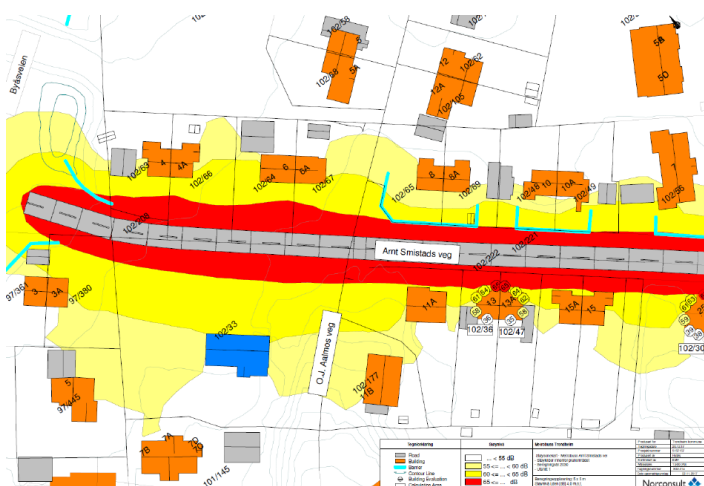
Byåsveien hadde i 2016 ÅDT 10500 ved rundkjøringen med Arnt Smistads veg og fartsgrensen er 50 km/t. Det er i vinter anlagt fotgjengeroverganger i rundkjøringen som trafiksikkerhetstiltak.

Det er gjennomført telling av gang- og sykkeltrafikken den 26.10.17 kl 07.30 - 09.00. Resultatet fremgår av illustrasjonen.



Arnt Smistads veg er skoleveg; først og fremst for elever på Byåsen barneskole og Byåsen videregående skole. Det er gang- og sykkelveg fra Arnt Smistads veg via Vognhallvegen med undergang ved Byåsveien. Nord for Arnt Smistads veg nr. 4, ved gang- og sykkelvegen fra Vognhallvegen til undergangen ved Byåsveien, er det et friområde og en ballplass.

### Støy og – støvforhold



Det er forholdsvis mye trafikk i området som medfører en del svevestøv. Boliger i Arnt Smistads veg ligger i gul støvsone mot vegsida. Det er etablert støyskjermer mellom vegen og boligene på nordsida av vegen, fra nr. 8 og østover. På sørsida ligger noen boliger i rød støvsone. Her er det gjort fasadetiltak.

Støysonekart vegtrafikk, 4 m over terreng (Norconsult 2017).

### Trafiksikkerhet

Fra 1996 er registrert 6 trafikkulykker med lettere skade innenfor planområdet. To av ulykkene er ved kryssing av fotgjenger og syklist. To er utforkjøringer med bil, en er påkjøring av gjenstand med bil og en er forbikjøring med bil. 4 av ulykkene er ved krysset med O. J. Aalmos veg og Vognhallvegen. Det er kjente tilfeller av villkryssing i rundkjøringen.

## Beskrivelse av planforslaget

### Plandata

AREALFORMÅL	SOSI	FELTNAVN	DAA
<b>BEBYGELSE OG ANLEGG</b>			
Boligbebyggelse	1101	B	0,05
<b>SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR</b>			
Veg	2010	f_SV	0,1
Kjøreveg	2011	o_SKV	0,7
Fortau	2013	o_SF 1-3	0,9
Annen veggrunn – tekniske anlegg	2018	o_SVT 1-2	0,1
Kollektivholdeplass	2073	o_SKH 1-4	0,2
<b>HENSYNSSONER</b>			
Reguleringsplan skal fortsatt gjelde		H910_1	0,4
<b>BESTEMMELSER</b>			
Midlertidig anlegg - og riggområde		#1	0,4
<b>PLANOMRÅDE</b>			1,9

### Planlagte offentlige anlegg; veg, kjøreveg, fortau, kollektivholdeplass, annen veggrunn – teknisk anlegg, fellesareal



#### Veg (f\_SV)

Eksisterende avkjørsler til Arnt Smistads veg 3, 3A og trafostasjonen stenges. Disse får nye atkomster til Arnt Smistads veg via felles kjøreveg (f\_SV), se plankartet.

Vegen (f\_SV) blir felles for gnr/bnr; 97/380, 97/445, 97/361, 97/984, 97/466, 97/699, 101/145 og 102/33.

#### Kjøreveg (o\_SKV)

Arnt Smistads veg er offentlig veg og reguleres til kjøreveg med 6,5 meter bredde og med utgangspunkt i eksisterende senterlinje.

#### Fortau (o\_SF 1-3)

På vestsiden av Arnt Smistads veg føres fortauet bak plattformen og reguleres med 3 m bredde. Fortauet etableres slik at det blir sammenhengende mellom O. J. Aalmos veg og fram til rundkjøringen i Byåsveien og krever areal som i dag tilhører Trønder Energi AS.

På østsiden av Arnt Smistads veg reguleres fortau primært gjennomgående av hensyn til eksisterende støyskjerm og boligeiendommer i Arnt Smistads veg 8 og 8A. Fortauet får 1 m bredde bak plattformen for å unngå inngrep i tilgrensende eiendommer.

På strekningen Vognhallvegen og fram til rundkjøringen i Byåsveien (langs Arnt Smistads veg østre side) reguleres det 3 meter bredt fortau. Det foreligger ikke midler i prosjektet til å bygge dette fortauet.

#### *Kollektivholdeplass (o\_SKH 1-4)*

Stasjonene med plattform anlegges som kantsteinstopp etter standard MBS 3 i prosjekteringsanvisning for Metrobuss. Plattformene reguleres med 25 meter lengde og 3,5 meter bredde, og det etableres leskur med 6 meter lengde som tilpasses infrastruktur i grunnen. Det tillates etablert sykkelparkering innenfor formålet.

På østsiden av vegen legges plattformen i areal som i dag er rabatt og gang-/sykkelveg. På vestsida legges plattformen på areal som i dag tilhører Trønder Energi AS.

#### *Annen veggrunn – tekniske anlegg (o\_SVT 1-2)*

I enden av Vognhallvegen ut mot Arnt Smistads veg reguleres areal til annen veggrunn – tekniske anlegg. Det tillates etablert sykkelparkering, møblering, belysning, grøntareal mv. Eksisterende trær skal tas vare på/ videreføres i opparbeidelse av arealet.

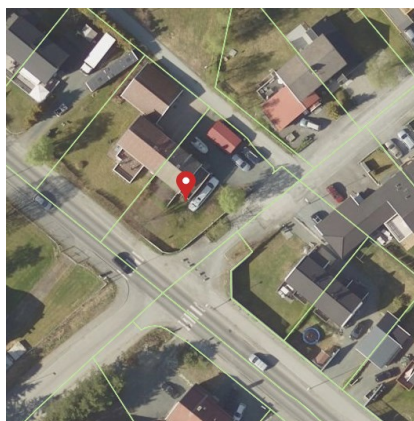
#### *Anlegg og riggområde (#1) og hensynssone der gjeldende regulering skal gjelde (H910\_1)*

Områdene benevnt #1 viser de områder som det kan være behov for å bruke midlertidig i anleggsfasen for å få gjennomført tiltaket. Det er stilt krav om at områdene skal istandsettes og revegeteres i tråd med det som er dagens situasjon og i nær dialog med berørte grunneiere, jf. bestemmelse § 8.1. I tillegg er det regulert hensynssone der gjeldende regulering skal gjelde.

#### *Frisiktsoner og siktlinjer*

Planen omfatter ingen relevante frisiktsoner innenfor arealer som reguleres til annen veggrunn, holdeplass og bolig. Det vurderes ikke å være behov for å regulere frisiktsoner innenfor arealer som reguleres til kjøreveg og fortau da frisikt vurderes å være ivaretatt innenfor formålene.

#### *Boligformål*



En del av den eksisterende boligeiendommen Arnt Smistads veg 6A (gnr/ bnr. 102/67), omreguleres fra vegareal til boligformål (vist som boligbebyggelse på plankartet).

#### Anleggsgjennomføring

Det skal utarbeides plan som skal beskytte omgivelsene mot støy, støv og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Planen vil sikre forholdene for myke trafikanter med hensyn på hvordan tilgang til - og forbi planområdet skal løses under anleggsperioden. Rektor på skole vil kontaktes, slik at alle parter er forberedt i anleggsfasen. Det er lagt inn bestemmelsesområder i planen som muliggjør midlertidig anlegg - og riggområde.



## Virkninger av planforslaget

### Landskapsbildet



Eksisterende rabatt (mellom vegbanen og fortauet) på østsida av vegen fjernes der stasjonen etableres. Omlegging av avkjørsel og etablering av intern veg på trafotomta vil sannsynligvis medføre at noen trær må fjernes.

### Nærmiljøet

Planen vurderes å bedre fremkommeligheten for gående og syklende ved at det reguleres bredere sammenhengende fortau fram til rundkjøringen i Byåsveien.

### Biologisk mangfold/ fremmede arter

Temaet er utredet ut fra de fem prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilfredsstillende. Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet. Det er ikke påvist naturmangfold av betydning som blir berørt av tiltaket. Det vurderes at det er liten sannsynlighet for at det finnes forekomster av sjeldne arter eller viktige naturtyper innenfor planområdet da området ligger ved eksisterende bolig- og trafikkarealer. Det er registrert, men det ble ikke funnet, fremmede arter i planområdet.

Tiltakets samlede ulemper for naturmiljø vurderes til å være langt mindre enn de samfunnsmessige fordelene som oppnås ved å gjennomføre tiltaket.

### Trafikkforhold

Tiltaket medfører økt busstrafikk gjennom gaten, men vurderes å bidra til bedre trafiksikkerhet ved at antall direkte avkjørsler til Arnt Smistads veg reduseres. 6,5 m bred vegbanen kan medføre problematikk om to busser møtes.

I rushtrafikken kan det bli en viss forsinkelse for bussen fra byen, da den vil få veldig lav hastighet i Arnt Smistads veg.

Det kan også oppstå tilbakeblokkering i rundkjøringen når bussen fra byen står ved stasjonen. Dette vurderes ikke å være en ulempe for bussen som skal til byen, siden bussen får det lettere å komme seg ut i rundkjøringen. Spøringsanalysen for Metrobussen i rundkjøringen i Byåsveien viser at rundkjøringen er tilstrekkelig dimensjonert.

### *Forholdet for myke trafikanter*

Tiltaket medfører en større andel tungtrafikk (flere busser) på strekningen. Utbygging av stasjonen på østsida av vegen medfører at dagens rabatt mellom gang-/sykkelvegen og Arnt Smistads veg fjernes. Gang-/sykkelvegen erstattes av fortau. Dette gjør at tungtrafikken kommer nærmere de myke trafikantene som kan gi en mer utrygg følelse langs fortau enn dagens situasjon.

Samtidig bedres forholdene for myke trafikanter på strekningen ved at det reguleres sammenhengende fortau til rundkjøringa i Byåsveien. Planen vurderes derfor samlet å bedre



forholdene for myke trafikanter.

#### *Forholdet for syklist*

Sitasjonen for syklist i Arnt Smistads veg endres ikke nevneverdig med planforslaget. Det er åpnet opp for at det kan etableres sykkelparkering på holdeplassene og innenfor o\_SVT1, i enden av Vognhallvegen.

#### Støv og - støyforhold

Beregninger viser at noen boliger på sørsiden av veien og øst for O.J. Aalmos veg ligger i rød støysone. Her er det gjort fasadetiltak tidligere. Det er derfor ikke behov for støytiltak som følge av tiltaket i planen, jf. støyrapporten "Vurdering av støy for fire nye Metrobusstasjoner", Norconsult 517157/AKU 1/00, 2017-12-22, vedlegg 6.

Estimert trafikkøkning vurderes ikke å være vesentlig, og det er ikke forventet at tiltaket vil føre til vesentlig økning av svevestøv i forhold til dagens nivå. Trondheim kommune arbeider sammen med Fylkeskommunen og Statens vegvesen for å bedre luftkvaliteten. Tiltaket tilrettelegger for kollektivtrafikk og bedrer grunnlaget for at flere kan ta buss.

#### Teknisk infrastruktur

Plassering av plattformene og lehus er tilpasset fjernvarme- og høyspentledninger i grunnen.

Eksisterende VA - ledninger skal opprettholdes. I tillegg skal det separeres mellom kum 16837 og kum 16836, og de nevnte kummene skal fjernes. Det bygges nye OV- og SP-ledning mellom kummene, og det etableres to nye SP-kummer og 2 nye OV- kummer. I tillegg skiftes SF 5848 ut. Bygging av disse ledningene samordnes med øvrige tiltak som følge av reguleringsplanen.

#### Driftsfasen/ vedlikehold

Fortau reguleres med 3 meter bredde slik at maskinell brøyting vil være mulig. Det vil være behov for vinterbrøyting langs begge fortauene i Arnt Smistads veg.

#### Grunnforhold

##### *Geoteknikk*

Tiltaket ligger innenfor en kvikkleiresone uten at kvikkleire hverken er påvist eller avkreftet der Metrobusstasjonene er planlagt. Tiltaket er plassert i tiltakskategori K1 i henhold til NVEs kvikkleireveileder 7/2014, som trafikkikkerhetstiltak. Tiltaket vurderes å kunne gjennomføres uten å forverre områdestabiliteten. Det er forutsatt geoteknisk prosjektering ved utbyggingen, jf. reguleringsbestemmelse § 8.2.

##### *Forurensning av grunn*

Tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2 skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak igangsettes, jf. reguleringsbestemmelse § 8.3.

#### Risiko for ulykker

Det er i dag gangfelt ved rundkjøringen for å gjøre det mer trafikkikkert for myke trafikanter. Planen tilrettelegger for fortau på begge sider av Arnt Smistads veg fram til rundkjøringen i Byåsveien.

Det er stilt krav om plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy, støv og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen, samt trafikkavvikling i anleggsperioden som skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak igangsettes, jf. reguleringsbestemmelse § 3.1.

Siktforhold ivaretas ved kryss og avkjørslar iht. Statens vegvesen håndbok N100.

Tiltakene vurderes ikke å øke risiko for ulykker.

### Nullvekstmålet

Planforslaget legger til rette for Metrobussen i Arnt Smistads veg og at flere kan velge kollektivreiser i stedet for privatbil. Metrobusstiltakene er i seg selv miljø og trafikksikkerhetstiltak.

Metrobusstiltaket legger også bedre til rette for gående i området og vurderes å bidra positivt til folkehelsen.

### **Planlagt gjennomføring**

Det er lagt opp til at planforslaget kan behandles i bystyret 6.9.2018. Arealene vist som "Midlertidig anlegg og riggområde (#1)", er nødvendige for gjennomføringen av planforslaget.

### *Vilkår for gjennomføring*

- Det er stilt krav om teknisk plan for byggeplanene som skal godkjennes av vegeier.
- Geoteknisk prosjektering må være ferdig før teknisk plan kan godkjennes. Av prosjekteringsrapporten skal det framgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden.
- Med søknad om tiltak skal det følge tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2.

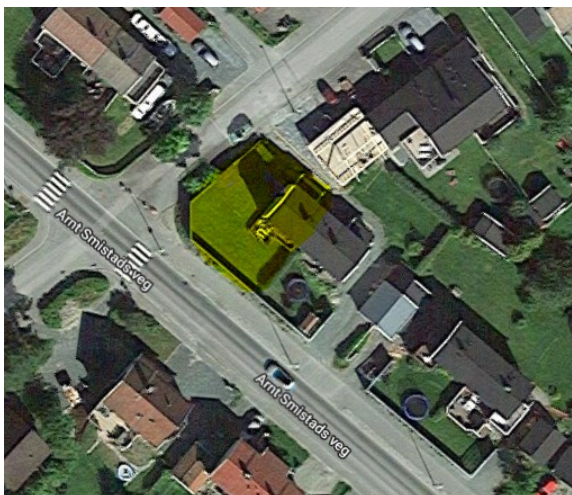
### *Rekkefølgekrav*

Fortau o\_SF1 og o\_SF2 skal bygges og ferdigstilles samtidig med holdeplassene.

### **Innspill til planforslaget**

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen og på internett; [www.trondheim.kommune.no](http://www.trondheim.kommune.no). Berørte grunneiere, parter og offentlige myndigheter ble varslet per brev datert 23.11.2017. Det ble holdt informasjonsmøte på Byåsen skole den 6.12.2017. Frist for å komme med uttalelser var den 15.12.2017.

### Nina Gillebo og Jens Balstad, Arnt Smistads veg 8, brev datert 14.12.2017



1. Gillebo og Balstad er svært misfornøyd med etablering av holdeplass like utenfor deres hus, og mener det blir for trangt mellom holdeplassen og gangvegen.
2. De foreslår heller at begge holdeplassene legges ved Trafo – tomta for å slippe at noen av beboerne i Arnt Smistads veg får en holdeplass så tett inntil sin eiendom, noe som de mener forringer verdien.
3. De forventer at økt busstrafikk i gata og mer støy og mindre trafikksikkerhet. Linje fem går i dag kun en vei i gata, mens Metrobuss vil den gå begge veger i tillegg til buss nr. nitten.
4. De foreslår at deler av Arnt Smistads veg stenges for biler; fra og med O.J. Aalmos vei ned til krysset der Selsbakkveien kommer ut. Eventuelt foreslår de at Arnt Smistads veg blir

enveiskjørt for biltrafikk for å gi bedre trafiksikkerhet og mindre støy.

- De er sterkt uenig i at Metrobussen skal gå i Arnt Smistads veg og ikke der den var tenkt først ved trikkestoppen i Selsbakkveien, noe som ville gitt mindre endringer for huseierne. De forventer å bli informert videre i planarbeidet.

#### Kommentarer:

- I vurderingen og plasseringen av Metrobusstasjonene er det vektlagt at beboere langs Arnt Smistads veg i minst mulig grad skal berøres. Deres eiendom er i dag skjermet med støyskjerm fra støy og innsyn, og plassering av stasjonen vil skje utenfor deres eiendom. På grunn av hensynet til Gillebo og Balstad, og til naboen i Arnt Smistads veg 8A, blir fortauet gjennomgående og ikke bak plattformen for å unngå erverv av deres eiendommer.
- Stasjonen sørover er lagt ved trafoeiendommen, men stasjonen nordover er plassert på deler av vegarealet til Vognhallvegen for å minimere inngrep.
- Det kan forventes mer trafikkstøy som en konsekvens av tiltaket. Eksisterende støyskjerm langs deres eiendom skal ivareta økte støyforhold. Trafiksikkerheten anses å bli bedre ved at antall avkjørsler til Arnt Smistads veg reduseres og at det reguleres fortau fram til Byåseveien langs østsiden av Arnt Smistads veg fra Vognhallvegen.
- Trafikale vurderinger tilsier at det ikke vil være trafikale problemer i Arnt Smistads veg etter at Metrobusstasjonene er etablert. Fremkommeligheten og trafiksikkerheten for barn og unge vurderes å være ivaretatt.
- For valg av trase vises det til formannskapet sak 270/17, den 31.10.17, der det ble bestemt at det skal etableres Metrobusstasjon i Arnt Smistads veg.

#### Atle Østby på vegne av eierne i Arnt Smistads veg 13, e-post datert 20.12.2017



1. Betegnelsen omstigningspunkt Munkvoll bør endres til Arnt Smistads veg, for å unngå forveksling med Munkvoll stasjon (trikkeholdeplass).

2. Arnt Smistads veg er skoleveg for mange barn fra barneskolenivå opp til videregående elever som bruker sykkel og scooter som framkomstmiddel. I rushtiden er det derfor stor trafikk av myke trafikanter. Allerede i dag er framkommeligheten for gående begrenset, i og med at det er fortau bare på en side av vegen vinterstid. Tett tungtrafikk vil utgjøre en stor sikkerhetsrisiko.

3. Trasevalget er uheldig. Arnt Smistads veg er ikke dimensjonert for slik trafikkbelastning. Vegen ble på slutten av 1950-tallet bygget kun som en enkel adkomstveg. For ikke mange år siden var vegen enveiskjørt, for å unngå særlig trafikkbelastning. Dagens busstrafikk, kom som en følge av at leddbusser ikke klarte å stoppe i lyskrysset mot Bøckmans veg etter passering av trikkelinjer på vinterstid. Denne omleggingen av busstraseen ble foretatt uten noen høring eller kompensasjon for ulempe til grunneierne med grense mot vegen.

4. Dersom målet er å redusere reisetiden, bør det utredes å legge traseen i tunnel i forlengelse av Selsbakkvegen, under Bøckmans veg fram mot avkjøring til Stabells veg. Da vil man unngå flere vanskelige kryss, annen trafikk, sikre skolevegen for mange barn, og avlaste området rundt



Munkvoll stasjon. Stasjonsområdet er et trafikk-knutepunkt for et stort omland, og bør utvikles til bydelssenter/naturlig sentrum for området.

5. Stiller spørsmål til trasevalget da avgjørelse mht. Sluppen-tunnelen, etter det vi vet, ikke er klar. Alle tre metrolinjene planlegges som fram og tilbakelinjer. I andre byer brukes bussringer, som bringer folk rundt sentrum og fram til bestemmelsesstedene. Vi stiller spørsmål ved at det skal foretas store investeringer i tilrettelegging for ny busstrase, når Sluppentunnelen om kort tid kan åpnes for ringbusser fra/til Byåsen til/fra nærings- og utdanningslokasjoner på motsatt side av byen. Sluppentunnelen vil gjøre Multiconsult sine forutsetninger uriktige, slik vi ser det.

6. Mener et fullskala forsøk med den planlagte bussordningen bør gjennomføres før avgjørelse tas. For å få et realistisk bilde, bør forsøket gjennomføres i morgenrushet, på vinterføre, og i morgenrushet med scootertrafikk, begge gjerne med prinsippene om ubegrenset fortrinnsrett for Metrobussen i vegbanen.

7. Metrobussene vil bli 25 meter lange og veie 36 tonn hver. Det varsles passering hvert 7. minutt i hver retning. Vegen ikke er bygget/dimensjonert for slik trafikkbelastning. Husene som grenser mot vegen er oppført og har standard fra sent 1950-tall / tidlig 1960-tall. Husene er heller ikke planlagt for slike rystelser/vibrasjoner i bakken som oppbremsing på bestemte steder hvert 7. minutt av slike tunge kjøretøy, vil gi. Slik oppbremsing gir en helt annen påkjenning enn hva en vegbelastningsmåling vil gi uttrykk for. Vi har allerede erfart skader på innvendige el-installasjoner, som elektriker mener skyldes vibrasjon i huset fra trafikk på vegen. Vi krever å bli holdt skadesløs ved en skadesløs-erklæring fra Trondheim kommune/AtB for eventuelle skader på eiendommen, ikke begrenset til, men blant annet omfattende: setningsskader på huset, skader på el-anlegg, skader på røranlegg innom og utom hus.

8. Støy- og støvplager vil bli forverret med den økte trafikkbelastningen som planen innebærer. Vi krever at det blir foretatt støymålinger innendørs, og at tiltak for å bøte på støy- og støvplager foretas/refunderes. Forespørsel om dette er forøvrig sendt kommunen for 1,5 år siden, men denne er fortsatt ubesvart.

9. Vi er også bekymret for om planen vil medføre restriksjoner ift. dagens inn- og utkjøring til eiendommene, og ift. mulig framtidig utnyttelse av eiendommens tomteareal. Videre har vi spørsmål til hvordan snøbrøyting på fortau er tenkt, og til hvor denne snøen er tenkt lagret. Vi krever å bli holdt skadesløs ift. mulige begrensninger når det gjelder dagens inn- og utkjøringsmønster, og mulig framtidig bebyggelse på eiendommen. Vi vil gjerne ha en dialog om dette nå.

10. Mener at eiendommens verdi vil reduseres som følge av planlagte tiltak. Større trafikk tetthet med tyngre kjøretøy tettere på husene, med forverrede støy- og støvplager, redusert sikkerhet både for oss beboere og for trafikanter ellers, forringer både bokvalitet og økonomisk verdi. Vi mener dette bør kompenseres, og krever derfor at eiendommens utnyttelsesgrad økes til 400 prosent.

#### *Kommentarer:*

1. Planforslaget omfatter kun Metrobusstasjon i Arnt Smistads veg og ikke omstigningspunkt som det tidligere var planlagt i Munkvoll.
2. Det vises til kommentarer til Gillebo og Balstad punkt 3.
3. Det vises til kommentarer til Gillebo og Balstad punkt 4.
4. Innspillet tas til etterretning.

5. For valg av trase vises det til formannskapet sak 270/17, den 31.10.17, der det ble bestemt at det skal etableres Metrobusstasjon i Arnt Smistads veg.
6. Det vises til kommentarer til Gillebo og Balstad punkt 4.
7. Det er målt vibrasjoner fra busser på bolighus i Arnt Smistads veg 13 (Multiconsult 10200535-RIGvib-NOT-002). Det ble ikke registrert overskridelser av kravene for vibrasjoner iht. NS 8176:2017 klasse D.
8. Det vises til avsnittet om "*Støv og – støyforhold*" i hovedkapitlet "*Virkninger av planforslaget*".
9. Planforslaget medfører at noen atkomster samles for å gi en bedre trafikksituasjon i Arnt Smistads veg. Der det er behov for erverv/midlertidig erverv av privat eiendom for å gjennomføre planen, følges dette opp etter normale standarder iht. avtaler med berørte parter.
10. Metrobussprosjektet er i seg selv et miljø og sikkerhetstiltak. Innspillene tas til etterretning.

#### Bane NOR SF, brev datert 27.11.2017

Planområdet berører ikke jernbanens interesser og vi har derfor ingen merknader.

#### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, brev datert 11.1.2018

- Det bes om at det varsles godt om anleggsarbeidet og at naboer tas hensyn til i anleggsfasen.
- Det forutsettes at det gjøres vurdering av støysituasjonen iht. notat fra Fylkesmannen datert 8.9.2017, om "*Støyvurdering i forbindelse med miljø- og sikkerhetstiltak*", og som synliggjøres i planbeskrivelsen.
- Asfalt og annen veggrunn anses i utgangspunktet som forurenset masse og må håndteres deretter. Masser kan gjenbrukes, eller så må de deponeres på godkjent deponi.
- Fylkesmannen vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

#### *Kommentarer:*

- God varsling og hensyn til naboer følges opp i anleggsfasen. Bygge- og anleggsfasen følger Miljøpakkens retningslinjer. Det vises også til reguleringsbestemmelse § 3.1.
- For vurdering av støysituasjonen vises det til planbeskrivelsen – hovedkapittel "*Virkninger av planforslaget*", og til vedlagt støyrapport vedlegg nr. 6.
- Det vises til reguleringsbestemmelse § 8.3 vedrørende forurensing i grunnen.

#### NVE, e – post datert 29.11.2017

- Det informeres om at planstiller selv kan vurdere hvordan NVEs forvaltningsområder kan ivaretas i planleggingen. Det vises til NVEs sjekklister for arealplansaker. Dersom planarbeidet berører temaene i sjekklister skal NVE ha planen på høring.
- Av plandokumentene må det framgå hvilke vurderinger og konklusjoner som er gjort, og NVE skal ha tilsendt planbeskrivelse, plankart, bestemmelser samt relevante faglige utredninger.
- Manglende uttalelse fra NVE endrer ikke på tiltakshavers ansvar for sikker utbygging jf. pbl § 29-5 og TEK 17, eller kommunens ansvar for å påse at dette er ivaretatt jf. pbl § 28-1.

#### *Kommentarer:*

Geoteknisk prosjektering må være ferdig før teknisk plan kan godkjennes, det vises til reguleringsbestemmelse § 8.2. Det er også utført vibrasjonsmålinger for buss i Arnt Smistads veg, jf. vedlegg nr. 5. Multiconsult 10200535-RIGvib-NOT-002, siste revidert 26.2.2018.

#### Statens vegvesen Region midt (SVV), brev datert 15.12.2017

SVV forutsetter at det blir innarbeidet trygge, trafikksikre og universelt utformede løsninger for myke trafikanter og et godt tilbud for syklister.

*Kommentarer:*

Innspillene tas til etterretning. Metrobussprosjektet er i seg selv et miljø og sikkerhetstiltak. Sitasjonen for syklistene i Arnt Smistads veg endres ikke nevneverdig med planforslaget. Det er åpnet opp for at det kan etableres sykkelparkering på holdeplassene og innenfor o\_SVT1, i enden av Vognhallvegen.

Sør-Trøndelag fylkeskommune, brev datert 4.12.2017

Sør-Trøndelag fylkeskommune kan ikke se at det er registrert automatisk fredete kulturminner innen området, og det vurderes som liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike. Det minnes om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

*Kommentarer:*

Innspillene tas til etterretning.

**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. Rådmannens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.