



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20170043

Arkivsak:17/28172

Detaljregulering av Casper Lundes veg, MetroBusstasjon - offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 23.1.2018

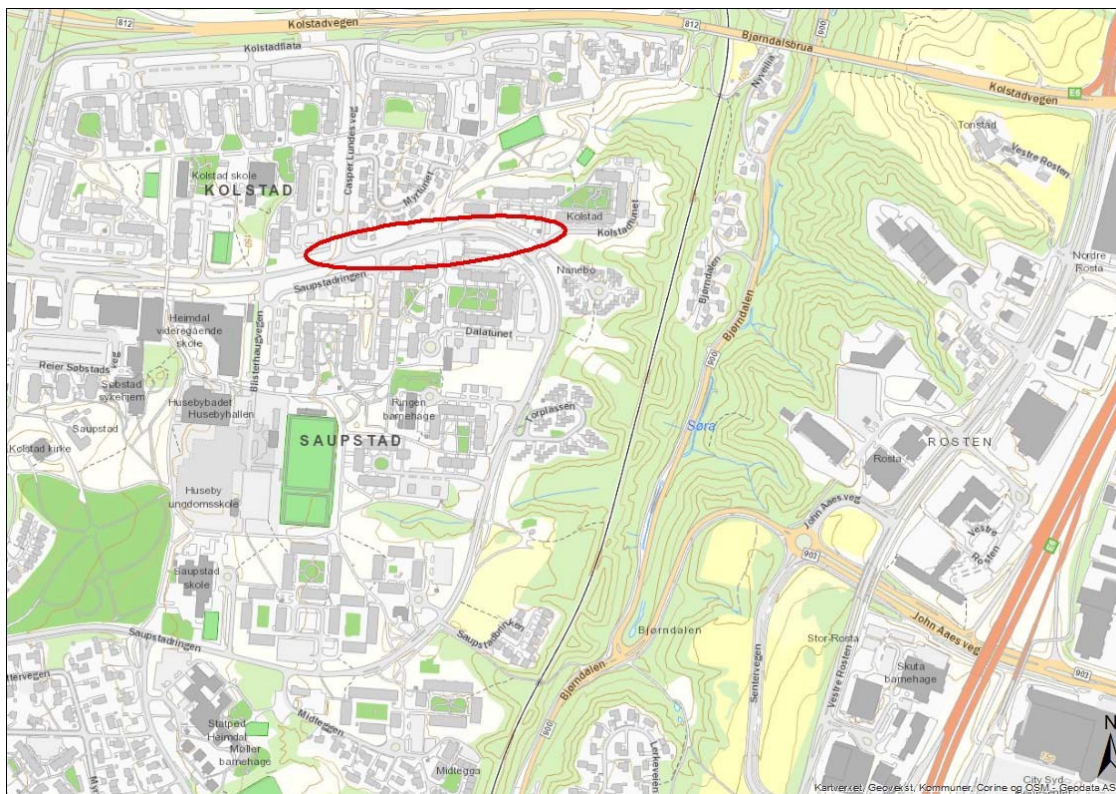
Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

Det innsendte reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Multiconsult Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Miljøpakken - Trondheim kommune. Komplette planforslag forelå 19.12.2017.

Hensikten med planen er å bygge om, og tilpasse to bussholdeplasser i Saupstadringen ved Casper Lundes veg, for å møte krav og standarder til MetroBuss. Planforslaget skal også legge til rette for to MetroBussplattformer på 25 meter med tilhørende leskur og stasjoner, og betjene MetroBusslinje M2, samt noen lokalbusser.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget. Det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre.



Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2014-2024 (KPA)



Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2014-2024 vist som eksisterende boligbebyggelse, bevaring av kulturmiljø og hovedveg. Begge holdeplassene ligger innenfor bevaring for kulturmiljø, hensynssone 5.3 i kommuneplanens arealdel.

Planforslaget anses å være i tråd med KPA.

Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024. Rød strek viser planområdets beliggenhet.

Reguleringsstatus

Gjeldende reguleringsplaner i området er:

- R1126o Myrtunet 14, 16, 18, 18A, 20 og 22, vedtatt 19.7.1984. Området er regulert til bolig.
- R1126t Myrtunet 22, nr 194 bnr 79, vedtatt 18.11.1998. Området er regulert til bolig.
- R1126 Kolstad, gnr 194 m.fl., vedtatt 18.2.1970. Området er regulert til bolig m.m.
- R1126ba Endring av reguleringsplanen for Kolstad, gnr 194/11. Saupstad, gnr. 197/1 m.fl, vedtatt 11.4.1970. Området er regulert til kjøreve, busstopp og annen veggrunn.

Planforslaget anses å være i tråd med gjeldende reguleringsplaner i området. Det finnes heller ingen andre pågående reguleringsplaner i nærheten som berøres.

Tidligere vedtak i saken

Oppstartsmøte ble holdt 31.8.2017. Byplankontoret anbefalte i brev datert 5.9.2017, at det kan settes i gang arbeid med reguleringsplan for området.

Forprosjektet, datert 13.9.2017, ligger til grunn for reguleringsplanen.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene med gårds- og bruksnummer: 194/450, 194/402, 194/188, 194/400, 194/1 og 194/71.

Beliggenhet; bydel størrelse og avgrensning



Tiltaket ligger i Saupstadringsen ved avkjøringen til Casper Lundes veg, like nord- øst for eksisterende Heimdal videregående skole på Saupstad. Størrelsen på planområdet er ca. 4,5 daa.

Svart linje viser planområdets avgrensning. Røde linjer viser eiendomsgrenser.

Dagens og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk i området er kjøreve og bussholdeplass. Tilstøtende områder består i hovedsak av ulike typer boliger; blokker på sørsiden og eneboliger rett nord for planområdet. Like nordvest

for planområdet ligger dagens Kolstad skole og nordøst ligger Dalen Park. Grensen mellom skolekretsene Saupstad og Kolstad går langs Saupstadringsen.

Det er vedtatt bygging av ny barneskole for Huseby og Saupstad/Kolstad skoler, som skal stå ferdig våren 2021. Det innebærer sammenslåing av Saupstad og Kolstad skoler med ungdomsskole i samme bygg. Skolen skal ligge der dagens Saupstad skole ligger, på sørsiden av Saupstadringsen. Det vil da være flere elever fra Kolstad som må krysse Saupstadringsen i gangfeltet mellom stasjonene.

Stedets karakter

Planområdet ligger i et forholdsvis flatt, lukket landskapsrom på Saupstad. Saupstadringsen går i en ring gjennom Saupstad-/Kolstad-området, som er en karakteristisk bydel i Trondheim.

Drabantbyen ble bygget på slutten av 60-tallet og begynnelsen av 70-tallet, og er kjent som den «hvite bydelen».

Kulturminner/ kulturmiljø

Begge holdeplassene ligger innenfor området som er avsatt til hensynssone «bevaring av kulturmiljø» i kommuneplanens arealdel. Hensikten med hensynssonen er at bebyggelsens kulturhistoriske verdi og område med sitt særpreg skal søkes bevart. Innenfor Saupstadringsen er Kolstad kirke registrert som et kulturminne. Det ligger ingen andre kjente kulturminner i nærheten av planområdet, som må tas hensyn til i planleggingen.

Natur- og rekreasjonsverdier

Innenfor planområdet finnes det noen trær, samt at det er noen trær og busker i hagene som grenser inntil på nordsiden av Saupstadringsen.

Biologisk mangfold/fremmede arter

Trondheim kommune har gjort registreringer av fremmede arter i området. Det ble ikke gjort noen funn annet enn stedegne trær som bjørk, furu, selje, rogn og lerk innenfor planområdet. Det er ikke registrert svartelistet eller andre fremmede arter i eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

Trafikkforhold

Kjøreforhold

Saupstadringsen har to kjørefelt med en vegbredde på totalt 7 meter. ÅDT i Saupstadringsen er på 2600 ved avkjøring til Casper Lundes veg. Videre vestover mot Saupstadsenteret har vegen en ÅDT på 5400. Vegen har en fartsgrense på 50 km/t.

Det er registrert flere ulykker i nærhet til dagens stasjoner, men ingen alvorlig skadet. Ulykkene omfatter; sykkelulykker, kryssende fotgjengere og bilulykker. De eksisterende stasjonene er utført som busslommer. Eksisterende busslomme fra sentrum er adskilt fra kjørefeltet med en deleøy.

Myke trafikanter

Området har generelt et godt utbygd nettverk for gående og syklende innenfor og på tvers av Saupstadringsen, men er noe mangelfull langs deler av Saupstadringsen. Gang- og sykkelvegene har en bredde på om lag 3,5 m. Forbindelse mellom nord og sør er i form av gangfelt mellom holdeplassene. Mot vest mangler helårs gang- og sykkelveg langs Saupstadringsen i dag, og det er heller ikke tilrettelagt for gjennomgangstrafikk langs stasjonen mot sentrum.

Det har vært to sykkelulykker innenfor planområdet, bla en fotgjengerulykke rett vest for planområdet.

Rekreasjon og barn og unges interesser

Tilgrensende områder brukes mye av barn og unge. Dalen park, nord for Saupstadringen, er tilrettelagt som et leke-/parkområde. Parken er under prosjektering og utvikling for ytterligere tilrettelegging for barn og unge. I tillegg ligger det store friområder, fotballbaner, svømmehall, kirke/kirkegård m.m. mellom blokkbebyggelsen på Saupstad/Kolstad.

Saupstadsenteret med ulike butikker, treningssenter, apotek, kafe` m.m ligger ca. 500 meter vest for planområdet, og fungerer som et tilholdssted for ungdommer.

Nordvest for stasjonene ligger Kolstad skole, og gangfeltet mellom stasjonene er en del av skolevegen for flere av elevene. Sørvest for stasjonene ligger også dagens og nye Heimdal VGS. Disse skolene genererer en vesentlig andel gang- og sykkeltrafikk i området.



Det er gjort registreringer av barnetråkk innenfor Saupstad skolekrets. De fleste registrerte stedene innenfor Saupstadringen oppleves som trygge.

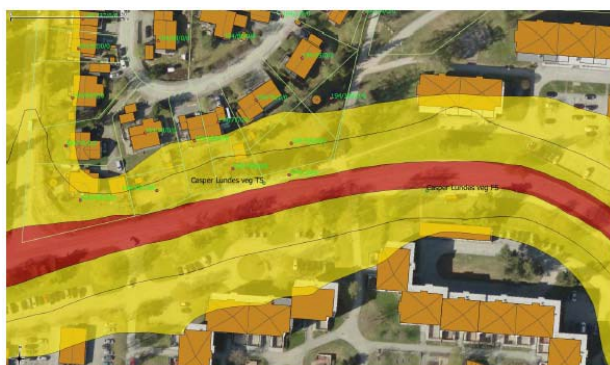
Saupstadrunden er en 3 km lang runde på Saupstad og er en del av Trondheim kommunes og Trondhjems turistforenings satsning på nærturer i Trondheim.

Kart som viser trafikforhold og bevegelseslinjer i Saupstadområdet.

Støy- og støvforhold



Støynivå er beregnet 1,5 meter over bakken. Gul sone: 55-64.9 db Lden. Rød sone: => 65 db Lden.



Støynivå er beregnet 4 meter over bakken. Gul sone: 55-64.9 db Lden. Rød sone: => 65 db Lden.

Det er ikke registrert støysensitive bygg i rød støysone (=>65 db Lden) i dag i 4 meter eller 1,5 meter over bakken. Det er heller ikke registrert spesiell støvproblematikk i området i dag.

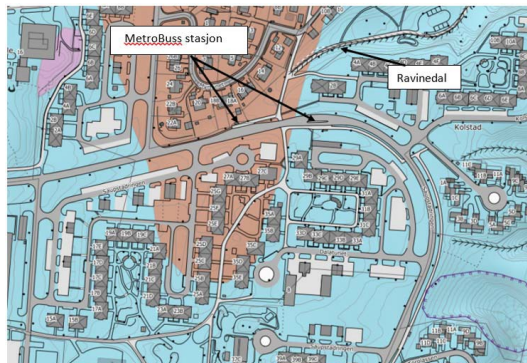
Grunnforhold (ROS – tema)

NGUs kvartærgeologiske løsmassekart viser at planområdet ligger i et område dominert med tykke

havavsetninger som leire og silt, og at stasjonen til sentrum ligger på torv og myr. Det er registrert torv i grunnundersøkelser i området. Det er ikke registrert torv i boringene nærmest vegen. Løsmassene i dybden kan bestå av andre masser. Planområdet ligger delvis i kvikkleiresonen «212Saupstad», klassifisert med middels faregradsklasse, risikoklasse 4 og konsekvensklasse meget alvorlig. Boringer utført på - og nært planområdet viser ikke kvikkleire, men det kan ikke utelukkes kvikkleire i dype lag. Rambøll Norge AS (tidligere Kummeneje) har utført grunnundersøkelser for Kolstad boligfelt, rapport nr O.0893-2 og O.0893-3. Dybde til berg er ikke kjent.



Kvikkleiresone-kart som viser område 212 med middels faregrad vist som oransje skravur. Planområdet med rød strek.



NGUs kvartærgeologiske kart over planområdet. Blå er kvikkleiresone.

Terrenget i planområdet er relativt flatt, på ca. kote + 134 til +137, og skrår bratt ned mot Bjørndalen ca. 200 meter øst for planområdet. Fra ca. 50 meter i nordlig retning faller terrenget ned i en ravinedal som leder terrenget noe slakere ned mot Bjørndalen. Disse ravinedalene er typiske for området i sin helhet. Det er trolig at den øvre delen av denne dalen er fylt igjen med fyllmasser i forbindelse med utbygging av boligfeltene og/eller vegen. Fyllmasser forventes derfor under MetroBuss stasjon til sentrum, men mengde og sammensetning av fyllmassene er foreløpig ukjent. Tidligere utførte grunnundersøkelser antyder fra 1,4 til 4 meter mektighet av myr i området, selv om det ikke er registrert torv i boringene nærmest vegen.

Teknisk infrastruktur

VA og fjernvarme

Spillvann-, og overvannsledning ligger i dag under eksisterende vegbane og deleøyen ved stasjon fra sentrum. Mot sør ligger ledningene delvis under eksisterende gang- og sykkelveg. Vannledning krysser vegen under gangfeltet mellom de to eksisterende stasjonene. Mot sør ligger denne under eksisterende gang- og sykkelveg og mot øst ligger ledningen under eksisterende vegbane. Det finnes ikke fjernvarmeledninger i planområdet.

Elektro- og signalanlegg

Det er belysning langs begge sidene av Saupstadingen, og i bakkant av eksisterende stasjoner. Strømforsyning til lysmastene er lagt som jordkabler.

Kabler fra Trønderenergi, Telenor og Get ligger som jordkabler. Det er generelt mange kabler i området. Mange ligger langs eksisterende kantsteinslinje og alle tre krysser vegen ved fotgjengerfeltet.

Det er ikke signalanlegg i nærheten av stasjonene.

Universell utforming

Dagens stasjoner er ikke universelt utformet.

Forurensning i grunnen

Det er ikke kjente forekomster av forurenset, grunn, utenom asfalt iht. aktsomhetskartet til Trondheim kommune.

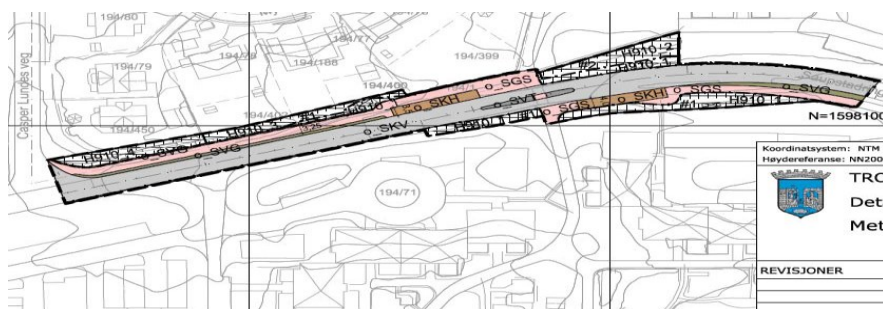
Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til kjørevege, gang-/sykkelvege, annen veggrunn – tekniske anlegg, annen veggrunn – grøntareal og kollektivholdeplass.

Tabellen under viser arealformål i planen, feltnavn og størrelse.

Arealformål	Sosi	Feltnavn	Vertikalnivå	daa
SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR				
Kjørevege	2011	o_SKV	På grunnen	1,82
Gang/sykkelvege	2015	o_SGS	På grunnen	0,80
Annen veggrunn – tekniske anlegg	2018	o_SVT	På grunnen	0,03
Annen veggrunn - grøntareal	2019	o_SVG	På grunnen	0,22
Kollektivholdeplass	2073	o_SKH		0,19
Midlertidig anleggsområde		#1		0,92
Midlertidig anlegg- og riggområde		#2		0,38
Hensynssone der gjeldende reguleringsplan skal gjelde	910	H910		1,30
PLANOMRÅDE, totalt			På grunnen	4,35



TEGNFORKLARING		Planlov av 2008
§ 12-5, AREALFORMÅL		
2. Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
SKV	Kjørevege (2011)	
SGS	Gang/sykkelvege (2015)	
SVT	Annen veggrunn - tekniske anlegg(2018)	
SVG	Annen veggrunn - grøntareal (2019)	
SKH	Kollektivholdeplass (2073)	
§ 12-6, Hensynssoner		
§11-8f Detaljeringssone		
[Symbol]	Reguleringsplan skal fortsatt gjelde (H190)	
§ 12-7, BESTEMMELSER		
[Symbol]	Midlertidig Anleggsområde (#1)	
[Symbol]	Midlertidig Anlegg- og riggområde (#2)	
Juridiske linjer og symboler		
[Symbol]	Planens begrensning	
[Symbol]	Formålsgrænse	
[Symbol]	Bestemmelsesgrænse	
[Symbol]	Detaljeringsgrænse	
[Symbol]	Regulert senterlinje	
[Symbol]	Måle- og avstandslinje	
[Symbol]	Bebyggelse som forutsettes fjernet	
Illustrasjonslinjer		
[Symbol]	skjærings- og fyllings-utslag	

Beskrivelse av tiltaket

Det reguleres ca. 240 meter *kjørevege* (SKV) gjennom planområdet. Vegen må tilpasses i forbindelse med etablering av nye holdeplasser. Kjørevegen er offentlig veg og skal opparbeides med fast dekke i henhold til standard. Det vil etableres kantstein langs begge de nye plattformene. Eksisterende leskur på begge sider av Saupstadingen skal rives.

Det reguleres en egen *gang-/sykkelvege* (SGS) i bakkant av plattformen til sentrum og videre vestover i forlengelsen mellom holdeplassen og Casper Lundes veg. Gang-/sykkelvegen får en bredde på 3,25 meter, med en grønnrabbatt ut mot Saupstadingen som er 1 m bred. For strekningen videre vestover er ikke finansieringen klar.

Det reguleres areal for *kollektivholdeplass* (SKH) for å kunne etablere kantstopp holdeplasser med plattformlengde på 25 meter på begge sider av Saupstadingen. Det planlegges leskur og sykkelparkering for 6 sykler i hver retning på plattformarealene. Disse skal være tilgjengelig fra begge kortsidene.

Plattformen mot sentrum vil være 3,5 meter bred. Stasjonen vil ha samme beliggenhet som dagens busslomme.

Dagens stasjon på sørsiden flyttes noe vestover. Deler av eksisterende busslomme blir delvis fylt igjen og reetablert til *grøntareal* (SVG) mellom Saupstadringen og g/s- vegen. Bredde på plattformen fra sentrum vil være 4 meter. Eksisterende busslomme blir delvis ny *gang- og sykkelveg* (SGS) som etableres østover for å kobles sammen med eksisterende g/s-veg langs Saupstadringen.

Fotgjengerovergang over Saupstadringen beholdes på samme plass. Arealet regulert som *annen veggrunn, tekniske anlegg* (SVT) er en ca 2 meter bred midtdeler, som vil gi sikrere fotgjengerkryssing, hindrer andre kjøretøy i å passere busser som står ved stasjonen, samt at den har en fartsreducerende effekt.

Alle gangarealene regulert som *gang-/sykkelveg* (SGS) skal være allment tilgjengelig og universelt utformet med bl.a. fast dekke. Framkommelighet og orienterbarhet sikres ved skilting og merking iht håndbok for universell utforming og iht standard for utforming av MetroBusstasjoner.

Sidearealer reguleres som *annen veggrunn, grønntareal* (SVG) og skal istandsettes til grønntareal, enten tilsås eller beplantes, jf. reguleringsbestemmelse § 4.4

Områdene som reguleres til *midlertidig anleggsområder #1*, er arealer som midlertidig må beslaglegges og tas i bruk i anleggsfasen for å få gjennomført og bygd tiltaket. Det tillates ikke mellomagring av maskiner og utstyr innenfor #1. *Midlertidige anlegg og riggområde #2* er areal der det tillates mellomagring av masser, materialer, maskiner, utstyr og lignende i anleggsfasen. Alle disse områdene skal istandsettes og revegeteres i tråd med det som er dagens situasjon og i nær dialog med berørte grunneiere, jf. reguleringsbestemmelse §§ 6.1 og 6.2

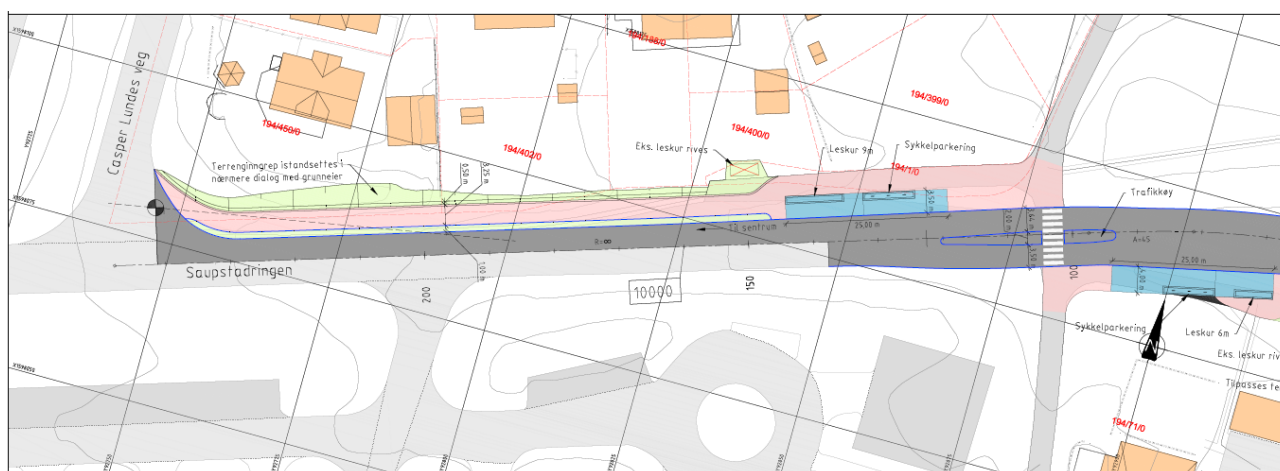
Områder som er vist som *H 910_1 til H 910_4*, er områder der gjeldene reguleringsplaner skal gjelde.

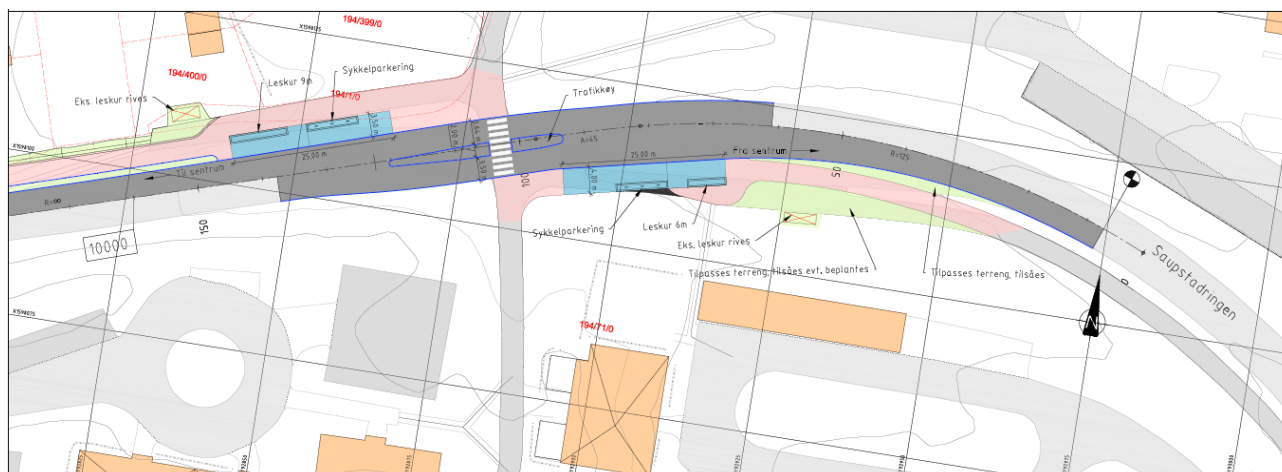
H910_1: R 1126ba som gjelder

H910_2: R 1126 som gjelder

H 910_3: R 1116o som gjelder

H910_4: R 1116t som gjelder.





Virkninger av planforslaget

Overordnede planer

Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i eksisterende reguleringsplaner for området. Det finnes ingen andre pågående reguleringsplaner i nærheten som berøres.

Landskapsbildet, bybildet og kulturminner

Tiltaket vurderes til ikke å endre landskapet eller stedets karakter på en negativ måte. Inngrepene er små, og endringene vurderes til ikke å være til sjenanse for noen.



Mye tyder på at noe vegetasjon (trær og busker) blir berørt under anleggsfasen.

Nødvendige beskyttelsestiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeider kan igangsettes, jf. reguleringsbestemmelse § 7.2, det vises også til reguleringsbestemmelse § 7.1 om istandsetting og revegetering.

Nærmiljø/friluftsliv

Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for gående og syklende langs Saupstadringen. Ellers endrer ikke tiltaket noe spesielt ift. nærmiljøet.

Biologisk mangfold/fremmede arter

Temaet er utredet ut fra de fem prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet. Naturbasen viser ingen naturvernområder, registrerte naturtyper, utvalgte naturtyper innenfor eller i umiddelbar nærheten av planområdet. 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 boliger og veg. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilfredsstillende.

Miljøenheten har gjort registreringer av fremmede arter. Det ble ikke gjort noen funn annet enn stedegne trær som bjørk, furu og lerk innenfor planområdet.

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

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner, som vil komme i konflikt med planområdet. Hensynssone for bevaring av kulturmiljø vil ikke bli påvirket eller endret på noen negativ måte som følge av tiltaket.

Trafikkforhold

Planforslaget legger til rette for at det bygges gang- og sykkelveg bakenfor plattformen til sentrum. Dette vil bedre fremkommeligheten for myke trafikanter og gjøre tilgangen til holdeplassen både bedre og tryggere.

Ved stasjon fra sentrum vil fremkommeligheten i stor grad bli som i dag, med gjennomgående trafikk over plattformen. For å ivareta dagens sti og tilgjengelighet fra blokkbebyggelsen i sør, legges det til rette for en utvidelse av gang- og sykkelvegen i bakkant av plattformens sør- østre hjørne.

Midtrabatten vil bedre trafiksikkerheten for myke trafikanter og redusere fremkommeligheten noe for tyngre kjøretøy. Det er gjennomført sporing for vogntog som tilsier at det fortsatt vil være mulig å passere.

Stasjoner nær gangfeltet kan medfører redusert sikt når det står busser ved holdeplassen.

Reguleringsplanen antas å bidra til å nå nullvekstmålet, da den legger opp til et bedre tilbud for buss og noe dårligere tilbud for bilister.

Planforslaget medfører ikke økt ÅDT i området. Dersom flere velger å bruke buss til fordel for bilen, er det mulig at ÅDT vil reduseres.

Ulykkesforhold – risiko (ROS – tema)

Farlige hendelse i forbindelse med transport av gods til og fra planområdet kan oppstå. Det vil alltid være en viss risiko for ulykker ved av-/påkjørsler.

Avbøtende tiltak: Frisiktsoner må opprettholdes.

Planforslaget antas å legge til rette for en mer sikker og mindre ulykkesrisikofylt situasjon for gående og syklende i området.

Støy og støv

Planforslaget vil ikke medføre mer trafikk eller medføre mer støy til området. Det er ingen støysensitive bygg i rød støysone i området. Planen er et miljøtiltak. Det er ikke behov for avbøtende tiltak for støy innenfor gul sone og det er ikke behov for ytterligere støyutredninger innenfor planområdet.

Støyvullen som ligger langs eiendommen gnr/bnr 194/450 i dag skal bevares, eventuelt erstattes med ny støyvoll.

Det er heller ikke forventet at området vil bli eksponert for ekstra svevestøv enn dagens nivå i etterkant av etablering av MetroBusstasjonene.

Teknisk infrastruktur

Det er registrert potensielle konflikter mellom planlagt tiltak og eksisterende infrastruktur i forprosjekt. Konflikter mellom kabler er usikre på grunn av ukjent høyde og omfang. Kabelpåvisning i forbindelse med byggeplan vil kvalitetssikre dataene.

Det må avklares om det kan bygges konstruksjoner over spill- og overvannsledninger og om ny trafikkøy vil medføre flytting av kum. Ved stasjon mot sentrum vil to lysmaster komme i konflikt med nytt fortau vestover og må flyttes. Dette vil også bli inntatt som en del av byggeplanen.

Grunnforhold (ROS – tema)

Tiltaket ligger delvis i kvikkleiresone «212 Saupstad». Tiltaket blir plassert i tiltakskategori K1 som trafikkikkerhetstiltak. Tiltaket må utføres uten å forverre områdestabiliteten. Foreløpige planer medfører ingen forverring og områdestabiliteten er derfor ivaretatt.

Geoteknisk prosjektering må være ferdig før utbyggingstiltak kan igangsettes.

Det skal lages tiltaksplan for forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2.

Anleggsgjennomføring – risiko (ROS – tema)

Tiltaket er lite og det forventes en kort anleggsperiode.

Det skal lages en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Denne skal bl.a. redegjøre for trafikkavvikling i anleggsfasen. Det er lagt inn bestemmelsesområder i planen som muliggjør bruk av arealer til midlertidig anlegg - og riggområde. Bestemmelsesområde #2 angir områder hvor det tillates mellomagring av masser, materialer, maskiner, utstyr og lignende.

Dersom eksisterende gang- og sykkelveg blir beslaglagt i anleggsperioden, må forbindelser for myke trafikanter, spesielt skolebarn/ungdom, ivaretas.

Driftsfasen/vedlikehold

Det vil bli tilstrekkelig areal for snøopplag. Bredde på gang- og sykkelveger er tilstrekkelig til å kunne få brøytet på vinterstid.

ROS – analysens konklusjon

ROS - analysen har ikke avdekket forhold som gjør at arealbruken i planen ikke kan gjennomføres.

Nullvekstmålet

Planforslaget anses å legge til rette for økt ferdsel for gående og syklende i området. Tilgjengeligheten for myke trafikanter til stasjonene, og kollektivtilbudet i sin helhet, antas å bli bedre med planforslaget. Planforslaget vil være et bidrag i riktig retning for å nå nullvekstmålet i personbiltrafikken.

Erverv av grunn fra naboer

Det vil bli behov for å erverve små arealer av eiendommene nord for Saupstadringen. I tillegg vil det bli behov for å gjøre et midlertidig erverv i anleggsfasen i den sørligste delen av eiendommene gnr/bnr: 194/194, 400, 402 og 450. I anleggsfasen må det gjøres inngrep på gnr/bnr: 194/400 for å få fjernet dagens leskur.

Barn og unges interesser

Etablering av en ny fotgjengerovergang med midtdeler mellom stasjonene, vil være med på å skape en sikrere kryssing av vegen, samt at tilgjengeligheten til plattformene utbedres og gjøres lettere tilgjengelig og tryggere.

Universell utforming

Bussholdeplassen vil bli tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelse jf. TEK 17 og Statens vegvesens håndbok 232.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket finansieres av Trondheim kommune og delvis av MetroBuss. Finansieringen av gang-/sykkelvegen mot Casper Lundes veg (vestover) er foreløpig ikke avklart.

Planlagt gjennomføring

Byggestart planlegges i starten av juni 2018.

Vilkår for gjennomføring.

- Før utbyggingstiltak igangsettes skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket, § 7.1
- Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før teknisk plan kan godkjennes, § 7.3
- Det skal utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn, § 7.4
- Det skal også lages en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Disse skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak kan igangsettes, § 7.2

Innspill til planforslaget

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 30.09.2017 og på Trondheim kommune sine nettsider. Grunneiere og berørte naboer er varslet per brev 10.10.2017 og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 26.9.2017 og med nytt varslingsbrev pga. utvidet plangrense datert 12.10.2017. I forbindelse med varsling av oppstart av planen har det kommet seks innspill til planarbeidet.

Avsender og sammendrag av innspill:	Kommentarer:
Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, 17.10.2017 Miljøvern Har ingen merknader til arealbruken. Forutsetter at det gjøres en vurdering av støysituasjonen for nærliggende boliger i henhold til notat fra Fylkesmannen datert 8.9.2017 om «Støyvurdering i forbindelse med miljø- og sikkerhetstiltak». Fylkesmannen ber om at støyvurderingen synliggjøres i planbeskrivelsen. Asfalt og annen veggrunn anses i utgangspunktet som forurenset masse og må håndteres deretter. Tilfredsstillende håndtering av forurenset grunn må beskrives i plandokumentene og sikres gjennom bestemmelsene. Samfunnssikkerhet Forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-	Støynivå er beregnet og kartfestet. Se planbeskrivelsen. Jf. reguleringsbestemmelsene § 7.4 Det er utarbeidet ROS – analyse,

analyse) i tråd med PBL § 4-3, og viser til DSB sin veileder "samfunnssikkerhet i areal - planlegging". ROS - analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter. Sosial og helse - Barn og unge Planen skal legge til rette for etablering av to kanstoppholdeplasser for metrobuss. Planområdet utstrekning tilsier at det også kan omfatte krysningspunkt for fotgjengere. Trafikksikkerhet, spesielt for myke trafikanter, er et viktig tema i folkehelsearbeidet. Metrobussene er forutsatt å ta unna en økt andel reisende med kollektivtrafikk og da må det forventes økt ferdsel av myke trafikanter til og innenfor planområdet. Det er derfor viktig at det legges opp til oversiktlig trafikkavvikling og at de myke trafikanter i størst mulig grad fysisk adskilles fra veibane for kjøretøy. Detaljutformingen bør ta hensyn til at også bevegelsehemmede skal benytte metrobussene. Dette inkluderer at en ved universell utforming sikrer lett tilgang til holdeplassene og at på- og avstigning kan gjøres uten eller med minst mulig bistand. Anleggsarbeidet ved etableringen vil foregå i et allerede trafikkbelastet område. Det ligger skoler i nærheten og dette begrunner ytterligere at det under arbeidet legges vekt på å opprettholde gode siktforhold og ryddighet i trafikkavviklingen gjennom anleggsområdet. Universell utforming Fylkesmannen og Sør-Trøndelag fylkeskommune har begge ansvar for å ivareta universell utforming i planleggingen. Vi har nå inngått avtale med fylkeskommunen om at de ivaretar universell utforming i uttalelser til plansaker.	jf. vedlegg. Det reguleres inn nytt gangfelt og fotgjengerovergang med trafikkøy. Det er satt krav i bestemmelsene til plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen, jf. § 7.2 Bussholdeplassene vil bli tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelser jf. TEK 17 (håndbok 232)
Sør-Trøndelag fylkeskommune, 20.10.2017 Kan ikke se fra kulturminneregisteret at det er registrert automatisk fredede kulturminner. Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven	Innspillene tas til etterretning.
Statens vegvesen, 19.10.2017 Har ingen merknader til oppstartsvarelet.	
Bane Nor, 18.10.2017 Planområdet berører ikke jernbanens interesser og Bane Nor har derfor ingen merknader.	
Direktoratet for mineralforvaltning, 27.9.2017 DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av	

mineralske ressurser av regional, nasjonal eller internasjonal verdi, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og har dermed ingen merknader til varslet om oppstart.	
Mattilsynet, 09.10.2017 Har ingen merknader til oppstartsvarelet.	

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.