



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20140034

Arkivsak:14/28039

## Detaljregulering av Fv 910, Innherredsveien, fra Saxenborg allé til Stadsing Dahls gate, detaljregulering , offentlig ettersyn

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 26.2.2018

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Statens vegvesen. Komplette planforslag forelå 19.12.2016 med supplert materiale 26.4.2017. Behandling av planen har avvartet gjennomføring av og rapport om prøveprosjektet for Innherredsveien. Orienteringssak om prøveprosjektet for Innherredsveien blir lagt fram som orienteringssak til Formannskapet 20.3.2018.



Figur 1: Kart over området, planområdets beliggenhet markert med ring.

### Hensikten med planen

Som følge av ny Strindheimtunnel utredes ny utforming og bruk av Innherredsveien, fra Bakke bru til Strindheim. Det skal tilrettelegges for gjennomføring av nødvendige tiltak for utvikling av Innherredsveien som en moderne, framtidrettet hovedveg inn til Trondheim sentrum, med fokus på framkommelighet for kollektivtrafikk og tilbudet for gange og sykkel. Reguleringsplanen har til hensikt å gi like god eller bedre framkommelighet for busser i Innherredsveien, forbedre framkommeligheten for syklende og gående, sørge for best mulig trafikksikkerhet, samt legge til rette for hyggelige oppholdsplasser i tilknytning til veganlegget. Det tas med sideareal til veggen der det er behov for å vurdere avkjørselssanering.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer for å belyse planforslaget bedre. Store deler av beskrivelsen er tatt ut og ligger som vedlegg til saken. Forslagsstiller har akseptert endringene.

## **Planstatus**

### Tidligere vedtak i saken

Det er ikke truffet reguleringsmessige vedtak i saken tidligere.

### *Overordnede vedtak for ombygging av Innherredsveien:*

Odelstingsprop. Nr 76 (2000-2001) slo fast at en av forutsetningene for bygging av ny E6, herunder Strindheimtunnelen, var en "nedbygging av Innherredsveien og Mellomveien frå fire- til to felts veg etter at ny Ev 6 er ferdig." Bygging av Strindheimtunnelen var dermed den opprinnelige bakgrunnen for prosjektet i Innherredsveien. Det har derfor blitt jobbet med dette siden 2006/2007.

St.prp. nr. 31 (2008-2009) gjorde det klart at Innherredsveien "vil være en fremtidig hovedferdselsåre for kollektivtrafikk".

Prop. 1 S (2011-2012) framholder at det skal gjøres "nødvendige miljøtiltak på det avlastede vegnettet. Her inngår blant annet bygging av gang- og sykkelveger".

### *Politiske vedtak for Innherredsveien:*

Formannskapet 16.10.2012 Gatebruksplan Innherredsveien:

Det ble gjort et vedtak på at to alternative løsninger for gatebruksplan Innherredsveien skulle vurderes i det videre arbeidet. Alternativ 1 med miljøgateprofil og alternativ 2 med midtstilt superbustrase.

Da formannskapet ble forelagt de to alternativene gjorde de følgende vedtak (sak 149/13):

«Formannskapet 25.06.2013 E6/Rv 706 Innherredsveien, prinsippsak

#### **VEDTAK:**

1. I arbeidet med reguleringsplan for rv 706 Innherredsveien legges alternativ 2 til grunn for strekningen Bakke bro – Mellomveien. Alternativ 1 legges til grunn for strekningen Stadsingeniør Dahls gate – Strindheim. På strekningen Mellomveien - Stadsingeniør Dahls gate videreføres foreløpig dagens situasjon med 4 felt og sidestilte kollektivfelt.
2. Formannskapet ber om at følgende trafikkregulerende tiltak gjennomføres for å overføre mer trafikk til Strindheimtunnelen, og for å sikre bussene tilnærmet uhindret framkommelighet på strekningene med blandet trafikk:
  1. Det innføres tilfartskontroll i fire sidegater: Stadsingeniør Dahls gate, Thomas von Westens gate, Persaunevegen og Falkenborgvegen.
  2. Det etableres tilfartskontroll der kollektivfeltene slutter slik at bussene slipper først fram i kryssene.
  3. I gater med blandet trafikk detekteres bussene slik at kryssene åpnes for tømning av hindrende biltrafikk før bussene ankommer.
  4. Det gjennomføres tiltak for å hindre gjennomgangstrafikk i bolig-gater på Persaune og Tyholt for å sikre at den avviste biltrafikken i størst mulig grad benytter Strindheimstunnelen.
3. Bussen gis maksimal prioritering i signalanleggene på hele strekningen. Kollektivfeltene videreføres helt inn i kryssene med Stadsingeniør Dahls gate, Thomas von Westens gate,

- Persauneveien og Falkenborgveien. Det vurderes å etablere kollektivfelt inn mot kryssene også på strekningen Stadsingeniør Dahls gate – Thomas von Westensgate.
4. Trapper bygges inn i fasade der trappene begrenser fortausbredde på hele strekningen.
  5. Rundkjøringen ved Solsiden vurderes bygd for gjennomkjøring for buss i midten og midtstilt kollektivfelt helt fram til rundkjøringen på begge sider, jf. løsningen ved Hillevåg i Stavanger. Denne utformingen på rundkjøringen, midtstilt trasé til Buran og den solide fundamenteringen av busstraseen skaper en meget robust løsning for busstrafikken og legger et godt grunnlag for en eventuell framtidig baneløsning.
  6. Det er et mål å få sammenhengende, separat sykkeltrase med høy standard og trafikksikre løsninger på strekningen. Gang- og sykkelveien i alléen i Lademoen park vurderes delt og gitt fast dekke, slik at gangveien legges på nordsiden av trekkene.
  7. Sykkeltraseen mellom Lademoen park og Solsiden legges i Biskop Sigurds gate/Ulsta dløkkveien/ Østersunds gate/ Strandveiparken. Det legges stor vekt på en sikker og effektiv kryssing av Mellomveien og hjørnet av Lademoen park.
  8. Formannskapet ber om at det arbeides for å finne løsninger som eliminerer/reducerer behovet for å flytte muren øst for krysset med Nonnegata, både for å redusere kostnader og potensielle konflikter
  9. Avkjørslene på sørsiden av Innherredsveien på strekningen Stadsingeniør Dahls gate - Thomas von Westens gate vurderes omlagt/stengt i forbindelse med ombyggingen av fortauene.
  10. Ombyggingen av Innherredsveien er en del av E6 Øst-prosjektet, og gjennomføringen er avhengig av totaløkonomien i prosjektet. Det kan derfor bli nødvendig å tilpasse løsningene ytterligere til den økonomiske rammen.
  11. Senest to år etter ferdigstilling evalueres trafikksituasjonen, med vekt på kollektivtransportens framkommelighet og virkningen av de trafikkregulerende tiltakene. I den forbindelse vurderes også utformingen på strekningen Mellomveien – Stadsingeniør Dahls gate.
  12. Strekningen Sluppen – Prinsen kinosenter i Holtermannsveien/ Elgesetergate skal også planlegges for midtstilt kollektivtrase, jf vedl. 9 og 10.»

#### *Nasjonal transportplan og Bymiljøavtalen:*

I Miljøpakkesammenheng ble prosjektet tatt inn som del av Handlingsprogrammet høsten 2013. I gjeldende Nasjonal transportplan 2014-23 kommer det klart frem at "i store byområder er det et mål at veksten i persontransport tas av kollektivtransport, gåing og sykling. Noen steder må dagens biltrafikk reduseres for bedre lokal luftkvalitet. Alle disse utfordringene krever samordning på tvers av forvaltningsnivåene gjennom forpliktende avtaler med helhetlig virkemiddelbruk. I praksis må folks transportatferd i byene endres." I tillegg gjøres det en prioritering av reisemiddel: "Gåing eller sykling må bli foretrukket av flest mulig på de korte turene i alle byer og tettsteder, og kollektivtransporten på de lengre strekningene. Dette vil fremme både miljø og helse."

Bymiljøavtalen mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten (2016) er en oppfølging av NTP og bygger på det såkalte klimaforliket i Stortinget der mål om at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas av kollektivtransport, sykkel og gange (nullvekstmålet) er uttalt. Her er det bestemt at «Konseptet med Superbuss skal sammen med satsing på annen kollektivtrafikk, sykling og gåing bidra til å nå nullvekstmålet..»

#### Føringer for planen

##### *Gå- og sykkelstrategi for Trondheim*

Sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025 ble vedtatt i bystyret 24. april 2014. Innherredsveien inngår som en del av hovedsykkelrute S1 som går fra sentrum via Strindheim til

Brundalen/Ranheim. Gåstrategi «Gå mer- kjør mindre» ble vedtatt i bystyret 16. juni 2016. Innherredsveien inngår som en naturlig del av et fremtidig hovednett for gående

### *Metrobuss*

Strekningen er del av kollektivbuen som går fra Sluppen til Strindheim, og rutestrukturen og holdeplasstrukturen for Metrobuss blir førende for reguleringsplanen. Innherredsveien er hovedtrase for linje S1 i planområdet, og også for S2 fra rundkjøring ved Solsiden til Mellomveien, vest for planområdet. I Reguleringsplanen nedlegges holdeplassene ved Rosendal og Saxenborg Allé, og Rønningsbakken holdeplass oppgraderes. Plassering og størrelse på stasjonene er i henhold til holdeplasstrukturen utredet i superbussprosjektet i 2013.

### *Trafikkavvikling*

Foreslåtte reguleringsplan baserer seg på en detaljeringsfase for utforming av gateløp, kryssløsninger og løsninger inn mot sidearealene. Det detaljerte grunnlaget har vært gjenstand for TS-revisjon (Trafikksikkerhetsvurdering) og endelig foreliggende forslag er blant annet et resultat av tilbakemeldinger fra revisjonen.

Foreslåtte utforming baserer seg videre på modellering av trafikkavvikling. Det er lagt vekt på god framkommelighet og trafikksikkerhet langs Innherredsveien. Lengder på svingefelt er beregnet i denne modellen. Det vises til vedlagte SIDRA beregning. Planforslaget forutsetter gjennomgående oppmerking og lysregulering slik det framkommer i vedlagte detalj- og illustrasjonsplaner.

### *Prøveprosjekt for Innherredsveien*

Statens vegvesen foreslo tidlig i 2015 å sette i gang et «Prøveprosjekt» i Innherredsveien for å teste ut i skala 1:1 hva en reduksjon i vegkapasiteten vil ha å si for avvisning av gjennomgangstrafikk og bussenes framkommelighet. Det har vært et sterkt engasjement i bydelen hvor beboere har gjenopprettet Lademoen velforening. Disse har engasjert seg politisk og jobbet med Trondheim kommune og Statens vegvesen med tanke på gjennomføring av Miljøgate og prøveprosjektet. Det er gjennomført flere møter mellom velforeningen, Trondheim kommune og Statens vegvesen.

Politiske vedtak fra formannskapet og fylkesutvalget har ligget til grunn for gjennomføring av prøveprosjektet:

- «Innherredsveien skiltes med gjennomkjøring forbudt på strekningen mellom Sirkus shopping i øst og rundkjøringen ved Solsiden i vest.»
- «Vegen snevres inn til ett kjørefelt i hver retning på strekningen i forsøksperioden.»
- «Forsøksperioden settes til 6 måneder med oppstart våren 2017.»
- «Hvis forsøket medfører betydelig trafikk i sidegatene til Innherredsveien eller redusert framkommelighet for kollektivtrafikken, skal prosjektet kunne avsluttes på kort varsel og veien tilbakeføres til dagens 4 felt.»

Erfaringsrapport for forsøksprosjektet er vedlagt. Forsøksprosjektet er ikke i strid med planforslaget og inneholder flere av tiltakene foreslått i planforslaget.

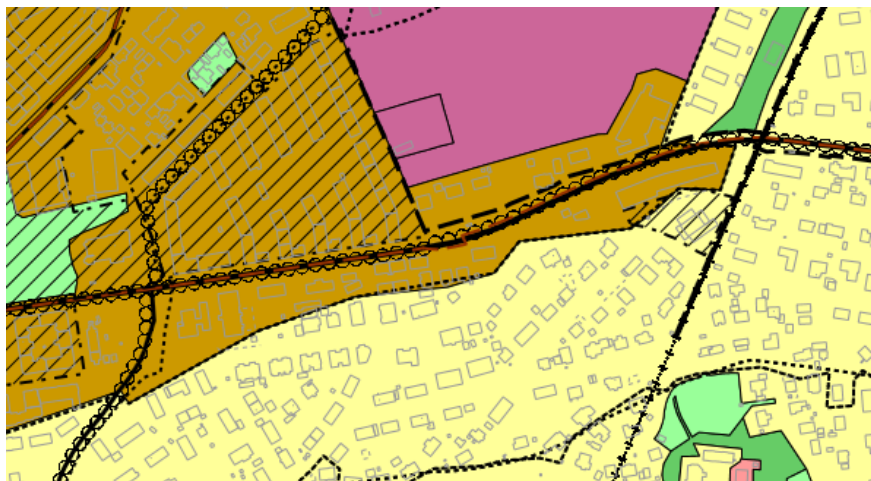
### Planprogram/krav om konsekvensutredning

Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning, da tiltaket er ansett å være positivt pga. store dreneringsproblemer. De øvrige ulempene tiltaket eventuelt medfører er vurdert å bli belyst tilstrekkelig ved en ordinær planprosess.

### Gjeldende planer

### Kommuneplanen

I kommuneplanens arealdel (2012-2014) er Innherredsveien avsatt til fjernveg/kollektivåre. Omkringliggende areal er avsatt til sentrumsformål (brunt), boligbebyggelse (gult) og et område avsatt som hensynssone, kulturmiljø Saxenborg. Nord for planområdet er det avsatt område til grav- og urnelund (lilla). Det foretas en mindre justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate. Ut over dette synes reguleringsplanen ikke å avvike fra overordnede planer.



Figur 2: Utsnitt fra KPA 2012-2024.

### Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

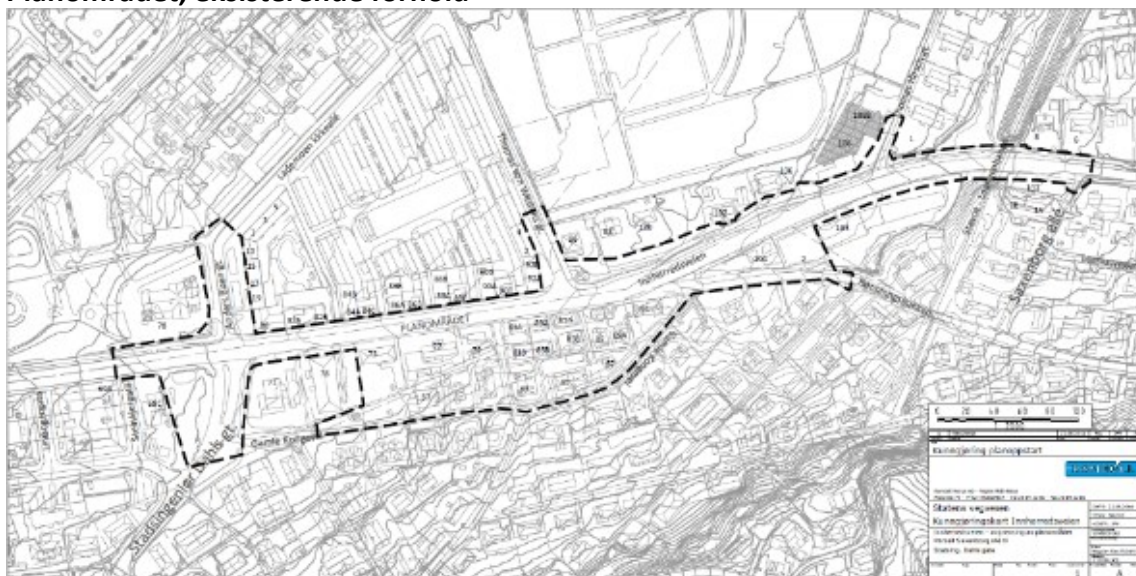
Planen erstatter eller berører flere gjeldende reguleringsplaner i området. Disse vil med denne planen endres eller erstattes helt. Oversikt og status for tilgrensende planer:

Plannr.	Vedtaksdato	Plannavn
R 0306	12.06.1914	Reguleringsplan for de østlige og sydlige bydeler
R 280 b	25.06.1937	Thomas v. Westens gate – Innherredsveien til gamle bygrense omkring Katrinelyst hovedgård
R 31a	20.11.1950	Regulering omkring Konsul Lorcks gt og en del av Saxenborg
R 0016	02.03.1955	Regulering av Innherredsvegen nr 71 og 73
R 0031	18.03.1955	Saxenborg. Innherredsveien, Rønningsbakken og Stavne –Leangenbanen
R 588	21.01.1960	Reguleringsplan for offentlig vegnett innenfor området Innherredsveien – Anders Buens gate – Lademoen kirkeallé – Thomas .v. Westens gate, Trondheim
R 606	12.06.1961	Thomas v. Westens gate – Lademoen Kirkeallé – Anders Buens gate – Mellomveien
R 1110 c	14.02. 1980	Reguleringsplan for forbindelse mellom Stadsing. Dahls gate og Innherredsvegen
R 0368 a	29.08.1995	Thomas von Westens gt./Innherredsvegen. Fotgjengerundergang – regulering. Erstatter R-368
R 1110 h	23.10.1997	Endret regulering for Gamle Kongeveg ved Stadsing Dahls gate
R 381 a	04.03.1999	Endret reguleringsplan for Innherredsvegen på strekningen Thomas Hirsch gate – Persaunevegen, med tilliggende områder
R425	27.09.2001	Reguleringsplan for ny godsterminal på Leangen
R 0306 aj	11.12.2006	Gamle Kongevei 66, 9/147, mindre vesentlig reguleringsendring og fradeling

Det er varslet oppstart av regulering av tre tilgrensende områder:

Plannr.	Plannavn
R20130036	Innherredsveien 103 (til sluttbehandling 6.3.2018)
R20120038	Innherredsveien 96, 98, 100,102 og 106
	Innherredsveien 108

### Planområdet, eksisterende forhold



Figur 3: Kartet viser planavgrensningen med stiplet sort linje.

En rekke eiendommer grenser til planområdet. Et fåtall av disse vil bli direkte berørt av planutformingen, i den forstand at det blir behov for erverv. Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet berører, slik det fremkommer i kommunens eiendomsregister.

GNR/BNR	ADRESSE	GNR/BNR	ADRESSE
411/95	Innherredsveien 69A	9/436	Gamle Kongevei 63
411/234	Veggrunn (Steinkjergata)	9/156	Gamle Kongevei 65
411/114	Innherredsveien 69C	9/246	Gamle Kongevei 67
411/277 og 9/790	Veggrunn (Stadsingeniør Dahls gate)	9/28	Veggrunn (Gml Kongevei)
9/24	Innherredsveien 71	9/893	Veggrunn (Rønningsbakken)
9/208	Innherredsveien 73	9/247	Innherredsveien 101
9/296	Innherredsveien 75	9/207	Rønningsbakken 2
9/26	Innherredsveien 77	9/798	Rønningsbakken 2 (?)
9/773	Innherredsveien 79	9/551	Innherredsveien 103
9/771	Tomtegrunn	9/869	Veggrunn (Innherredsveien)
9/145	Gamle Kongevei 57	411/219	Innherredsveien 78 (Lademoen kirke)
9/770	Tomtegrunn	411/242	Veggrunn
9/146	Gamle Kongevei 59	411/201	Anders Buens gt 13,15,17 og 19
9/151	Gamle Kongevei 61	411/100	Innherredsveien 80
9/133	Innherredsveien 81 A og 81 B	411/101	Innherredsveien 82A og 82B
9/134	Innherredsveien 83 A og 83 B	411/240	Veggrunn (Lademoen)

			kirkeallé)
9/135	Innherredsveien 85A	411/102//27-34	Innherredsveien 84A
9/795	Innherredsveien 85B	411/103	Innherredsveien 84C
9/140	Innherredsveien 87	411/110//86	Innherredsveien 86A
9/139	Innherredsveien 89A	411/105	Innherredsveien 86D
9/162	Innherredsveien 91	411/275	Innherredsveien 96
411/110//102	Innherredsveien 88A	411/276	Innherredsveien 98, 100 og 102
411/107	Innherredsveien 88F	411/111	Innherredsveien 106
411/110//118	Innherredsveien 90A	9/42, 9/722, 9/868, 9/866, 7/120, 9/686	Veggrunn (Innherredsveien)
411/109	Innherredsveien 90F	9/799 og 9/800	Innherredsveien 108
411/110//135, 136, 2 og 4	Innherredsveien 92A og 92B, Thomas v Westens gt 2 og 4	9/410	Thomas Hirsch gt 1
411/231	Veggrunn (Thomas v Westens gt)	9/753 og 9/585	Innherredsveien 113
411/214 og 411/212	Lademoen kirkegård	9/585	Saxenborg allé 1A og 1B

### Beliggenhet

Planområdet ligger i Trondheim øst, ca 1 km fra sentrum, og går langs Innherredsveien fra Saxenborg allé i øst til og med Stadsingeniør Dahls gate i vest.

### *Dagens bruk og tilstøtende arealbruk*

Planområdets nåværende arealbruk er i hovedsak veggrunn og arealer i tilknytning til Innherredsveien. Tilstøtende arealbruk er bolig, med innslag av næringsstomter og arealer under transformasjon til boligbebyggelse. Det er i tillegg tre bensinstasjoner på strekningen, Lademoen kirke og gamle Rosendal kino.

### *Stedets karakter*

Innherredsveien i planområdet bærer preg av å være en vei i overgang fra landevei til bygate. Den har en variasjon mellom blokker og lavere trehusbebyggelse, som ligger som frittliggende hus eller tett opp til gata som byhus.



Figur 4: Planområdet øst og vest for Thomas von Westens gate

### *Planområdet øst for Thomas von Westens gate*

Lengst øst i planområdet krysser Stavne-Leangenbanen veien over en bru. Det er bussholdeplass på begge sider av veien, og fortau og sykkelfelt på begge sider under brua. Vest for brua krysser Thomas Hirsch gate veien i nord, og dagens næringsbebyggelse og bensinstasjon er planlagt erstattet av boligprosjekter på begge sider av Innherredsveien. Strekket mellom Thomas Hirsch gate og Thomas von Westens gate deler fotgjengere og syklistareal, og Innherredsveien er vanskelig å krysse. På denne strekningen står en trerekke på nordsiden av veien. Rønningsbakken og Gamle Kongevei kommer sammen i et kryss med Innherredsveien i sør, der det er busstopp på begge sider av vegen. Ved krysset med Thomas von Westens gate er det en fotgjengerundergang.

### *Planområdet vest for Thomas von Westens gate*

Den karakteristiske blokkbebyggelsen på Voldsminde definerer gatens nordside. De har atkomst og uteoppholdsareal mot nord, og bort fra Innherredsveien. Mellom lamellene er det gjenbygd med lavere bygg. Dette gir strekningen mellom Thomas von Westens gate og Anders Buens gate en sammenhengende, utadrettet fasade, med butikker på gateplan.

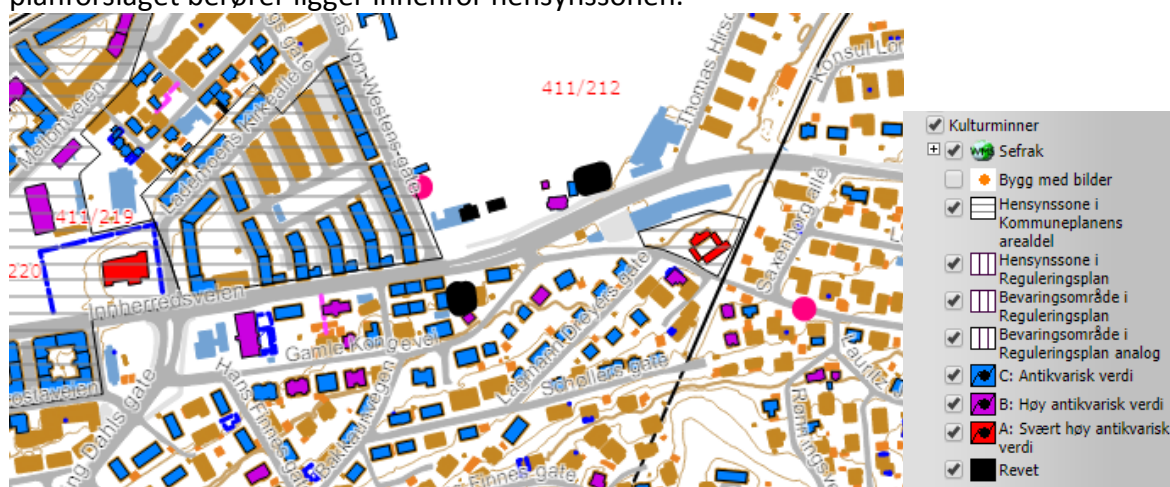
langs sørsiden av Innherredsveien ligger en delvis verneverdig trehusbebyggelse med firemannsboliger fra begynnelsen av 1800-tallet. Byggene er delvis tilbaketrasket og delvis i kant med dagens fortau. Hageanlegg er delvis intakt, delvis tatt i bruk som atkomstveger og gårdsplasser med parkering. Bebyggelsen på sørsiden har i stor grad direkteavkjørsel fra Innherredsveien. Rosendal kino ligger også langs sørsiden av gaten, der det er bussholdeplass. Lengst vest i planområdet krysser Innherredsveien Stadsingeniør Dahls gate/Anders Buens gate. I kryssets kvadranter ligger Uffa-tomta, bensinstasjon, dagligvarebutikk og Lademoen kirke. Det er bussholdeplass på nordsiden av gata ved Lademoen kirke.

Mer detaljert beskrivelse av planområdet er vedlagt.

### Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, men mange bygninger med vernestatus. Se aktsomhetskart figur 5.

I kommuneplanens arealdel er Lademoen parkanlegg, området rundt Lademoen kirke og Voldsminne avsatt som hensynssone kulturmiljø. Hensynssonen strekker seg helt ut til Innherredsveien og inkluderer gang- og sykkelvegen gjennom parken. Anders Buens gate, som planforslaget berører ligger innenfor hensynssonen.



Figur 5: Aktsomhetskart kulturminner med Hensynssoner fra KPA

Bebyggelsen på Voldsminde og Lademoen er registrert i Riksantikvarens "NB!- registeret" med nasjonal interesse i by, som vist i figuren under.





Figur 6: Nasjonale interesser i by. Riksantikvaren. "NB! -registeret"

### Naturverdier

Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i planområdet. Lademoen kirkegård er registrert i 2008 som viktig parklandskap i Naturbasen (BN00087413), men ikke som naturtype.

Lademoen park er registrert i Naturbasen (BN00087410) i 2010 som viktig parklandskap, men er ingen utvalgt naturtype.



Figur 7: Miljødirektoratets kart.naturbase.no: Naturverdier

### Rekreasjonsverdier, barn og unges bruk av området

Pilegrimsleia krysser Innherredsveien ved Stadsingeniør Dahls gate. Innherredsveien går dels i Lilleby skolekrets og dels i skillet mellom Lade og Strindheim skolekretser. Krysset Innherredsveien/Thomas von Westens gate er del av skolevegen for barn som skal til Lilleby skole. Ved krysset, i forlengelse av gangveg fra Gamle Kongevei er det undergang under Innherredsveien.



Figur 8: Pilegrimsleia (venstre) og skolekretser (høyre).

### Landbruk

Det er ingen landbruksinteresser innenfor planområdet.

## Trafikkforhold

### Kapasitet

Før Strindheimtunnelen åpnet i 2014 hadde Innherredsveien innenfor planområdet ÅDT på 17 000 og 18 000. Trafikktellinger for 2015 viser følgende:

Innhvn. v/Bakke kirke: ÅDT 11 207 (12,5 % tunge)

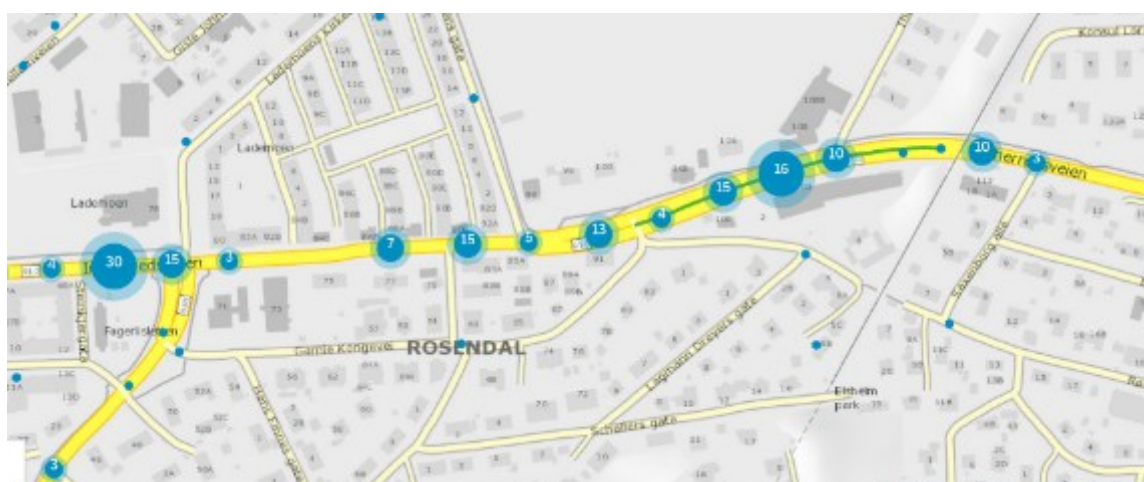
Innhvn. v/Fjæregata: ÅDT 9 434 (12 % tunge)

Innhvn. v/Saxenborg allé: ÅDT 6 912 (16 % tunge)

Strindheimtunnelen: ÅDT 17 790

### Ulykkessituasjon

Registreringer viser at ulykkene er marginalisert på strekningen etter at Strindheimtunnelen åpnet. Figuren under viser Statens vegvesens register over trafikkskadde innenfor planområdet. Bak tallene er de fleste lettere til alvorlig skadde, men også drepte.



Figur 9: Punkter med registrerte trafikkskadde

### Støy- og luftforurensning fra trafikk

Utendørs støynivå langs strekningen er i dag opptil 70 dB ved fasade. Boligene i Innherredsveien 75, 81A, 85A og 91 fikk støytiltak i 2004-2005. Etter åpning av Strindheimtunnelen er trafikken i Innherredsveien mer enn halvert. Det planlegges at skiltet hastighet reduseres til 40 km/t. Støynivået langs Innherredsveien forventes derfor å bli redusert med ca. 4 dB sammenlignet med situasjonen før åpning av Strindheimtunnelen.

Det foreligger ikke målinger av luftkvalitet i området.

### Annen infrastruktur

#### Høyspenningsanlegg

Det er ingen luftspenn med høyspent i eller nær planområdet. Veglys er delvis anlagt med luftspenn i østre del av planområdet.

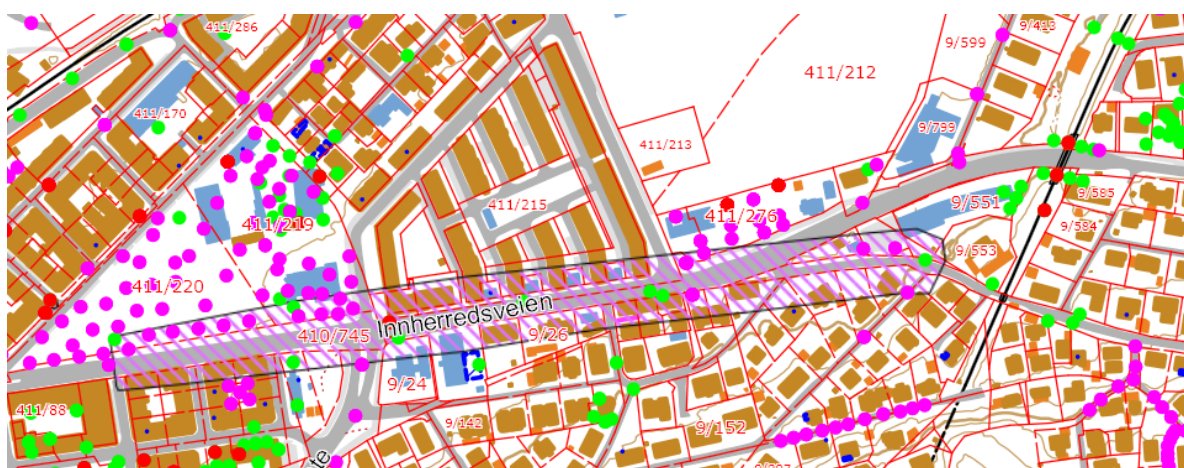
#### Vann og avløp

Det er gjennomført et forprosjekt hvor eksisterende ledningsnett er vurdert, med registrering av brudd og skader. Forprosjektet er slutført med forslag til tiltak og mange av tiltakene er gjennomført. Videre pågår arbeid med detaljprosjektering av tiltak, og disse planene gjelder fremfor forprosjektet til Statens vegvesen.

Tiltakene innebærer anlegg på tilstøtende areal/tomter. Det er naturlig at tiltakene gjennomføres samtidig som bygging av ny Innherredsvei. Det blir derfor nødvendig å sikre tilstrekkelig anleggsbelte også for dette tiltaket i reguleringsplanen.

### Grunnforhold

Kvartærgeologisk kart viser at avsetningene i planområdet mest sannsynlig består av tynn til tykk hav- eller strandavsetning. Trondheim kommunes kart viser en oversikt over grunnundersøkelser som er utført i området og en oversikt over registrerte kvikkleiresoner. Det er angitt kvikkleiresoner og borepunkter hvor det er registrert kvikk/sensitiv leire (røde punkter) som er relevante for planområdet. Utførte grunnundersøkelser og utbyggingsprosjekter i området vises med rosa og grønne punkter. Dette bør derfor sjekkes ut i forbindelse med detaljprosjektering og før utbygging.



Figur 13: oversikt over utførte grunnundersøkelser og kvikkleiresone som berører planområdet.

### Forurensning i grunnen

Det er gjennomført en vurdering av potensialet for forurensning i grunn. Det vises til vedlegg. I figuren under markerer blå sirkel berørt bensinstasjon. Aktsomhetskartet markerer to områder i tilknytning til planområdet (lilla). Begge er bensinstasjoner. Det er i tillegg vurdert som sannsynlig med forurensning i grunn på automatstasjonen i Innherredsveien 101 (blå ring).



Figur 14: aktsomhetskart for forurenset grunn

### Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet Risiko- og sårbarhetsanalyse for temaene trafiksikkerhet, støy, forurensning og grunnforhold. Konklusjoner fra ROS-analysen er gjengitt i avsnittet "Virkninger av planforslaget" og hele ROS-analysen er vedlagt.

## Beskrivelse av planforslaget



Figur 15: Perspektiv mot Metrobuss-holdeplass og krysset med Thomas von Westens gt.

### Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Reguleringsplanen dekker totalt ca 26 dekar, hvor det aller meste er samferdselsanlegg.

REGULERINGSFORMÅL	BETEGNELSE (Jfr plankart)	STØRRELSE (KVM)
<b>§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg</b>		
Bensinstasjon/vegserviceanlegg (3)		65
Boligbebyggelse (8)		298
Energianlegg	o_E	28
Offentlig eller privat tjenesteyting	o_Tj	62
Renovasjonsanlegg (2)	f_R1, f_R2	17
<b>Sum areal denne kategori:</b>		<b>470</b>
<b>§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>		
Annen veggrunn - grøntareal (12)		2 236
Annen veggrunn - tekniske anlegg (19)		1 872
Fortau (18)	o_F	5 580
Gang-/sykkelveg (11)	o_GS	2 035
Gangareal	o_G	69
Holdeplass (Drosje)	o_H	40
Kjøreveg	o_KV	9 850
Kombinerte superbusstasjon og sykkelparkering (2)	o_HP/GS	1 018
Parkeringsplasser (4)	o_P og f_P1-3	267
Sykkelveg/-felt (6)	o_S1-	1 925
Torg	o_Torg	407
Veg (3)	f_V1-3	587
<b>Sum areal denne kategori:</b>		<b>25 907</b>

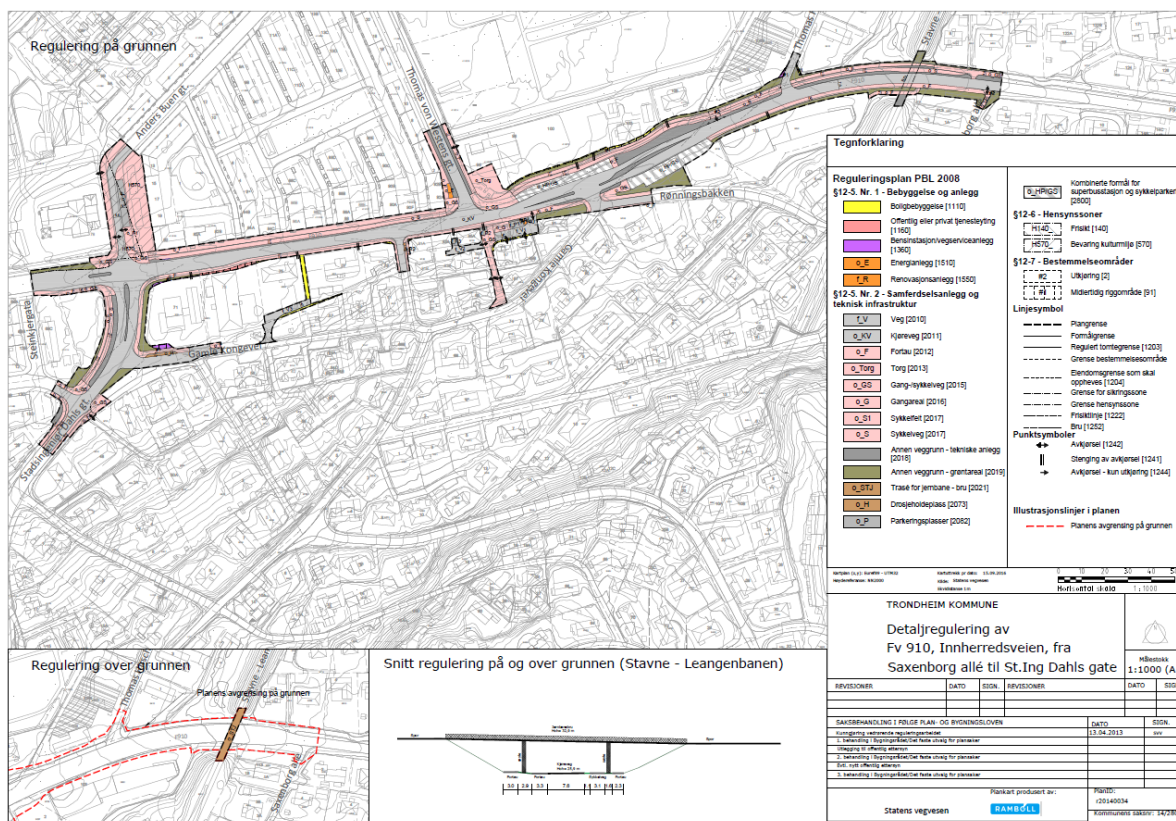
Tabell: Tiltakets reguleringsformål

HENSYNSONER Antall i parentes	BETEGNELSE (jf. plankart)	STØRRELSE (kvm)
<b>a.1 Sikringssoner</b>		
Frisikt (5)	H140_	28
<b>C Særlige hensyn til landskap og grønnstruktur, samt bevaring av natur- eller kulturmiljø</b>		
Bevaring av kulturmiljø (2)	H570_	2546
<b>BESTEMMELSEOMRÅDER</b>		
Midlertidig anlegg og drift (6)	#1	278
Midlertidig utkjøring	#2	130

Tabell: Arealoppgaver

Plan over to nivå

Reguleringsplan utarbeides i 2 nivå, på grunnen og over grunnen. Formålet over grunnen er jernbanebrua til Stavne- Leangenbanen over Innherredsveien. Denne reguleres til offentlig trasé for jernbane (o\_STJ). I det følgende redegjøres det for planens forslag på nivå 2, dvs på grunnen.



Figur 16: Plankart

Det henvises til vedlagte plankart, bestemmelser og illustrasjoner. Reguleringskartet viser ikke feltoppmerkinger, svingebevegelser eller andre oppmerkinger. Oppmerkingene er ikke en del av reguleringen, men tas med for å lette beskrivelsen og forståelsen av denne.

Planforslaget regulerer i prinsippet ikke trafikkavviklingen. Løsningen er likevel avhengig av at tiltenkt trafikkregulerende tiltak gjennomføres for at ønsket avvikling og trafikksikkerhet skal oppnås.



Figur 17: Illustrasjonsplan

Under kommer en forenklet strekningsvis beskrivelse av planforslaget. Detaljert beskrivelse er i vedlegg 5.



Figur 18: Planområdet sett mot vest, ved holdeplassen og ved krysset med Thomas von Westens gate.

#### *Planområdet øst for Thomas von Westens gate*

Planområdet begynner i øst ved Saxenborg Allé, øst for bruene for Stavne-Leangenbanen går over Innherredsveien. Bussholdeplassene ved Saxenborg allé fjernes. Det er innvilget fravik for sikt i avkjørselen Thomas Hirsch gate. Gatesnittet har fortau på begge sider, to kjørefelt og sykkelvei med fortau i nord med buffersone/rabatt mot kjørebanelen. Flere avkjørsler stenges eller opprettholdes kun så lenge tilstøtende tomt har næringsvirksomhet. Videre vestover hensyntar sykkelveg og fortau de fleste av trærne i trerekken ved Cathrinelyst. Ved Rønningsbakken/Thomas von Westens gate foreslås Metrobuss-stasjon på begge sider. Plattformene skal være tilknyttet sykkelparkering. Det foreslås busslommer istedenfor kantsteinstopp i selve kjørebanelen for å unngå tilbakeblokkering og muliggjøre forbikjøring mens buss står på stasjonen. Fortau og sykkelvei samles inn mot krysset med Thomas von Westens gate. Her opprettes det nytt fotgjengerfelt over Innherredsveien og eksisterende undergang bevares. På sørsiden av veien omdisponeres areal for parkering, gårdsareal og nedgangen til undergangen noe for å kunne slå tre avkjørsler sammen til en. Det legges opp til felles renovasjonspunkter i tilknytning til avkjørselen for å unngå at bilene stopper i Innherredsveien. Veien fra fotgjengerundergangen og sørover til Gamle Kongevei skal fungere som adkomst for flere eiendommer.

#### *Planområdet vest for Thomas von Westens gate*

Fortauene reguleres inntil vegglivet, og er i hovedsak 3 meter på begge sider. Det er sykkelveg langs fortauet på nordsiden, buffersone og to kjørefelt, med ekstra svingefelt mot Thomas von Westens gate og Stadsingeniør Dahls gate. Flere av dagens avkjørsler på sørsiden foreslås stengt og erstattet med avkjørsel fra Gamle Kongevei. Dette krever endring av eiendomsgrenser jf.

detaljert beskrivelse i vedlegg 5. Det foreslås nedgravde containere i enden av Bakkaunvegen, som vil kreve avtale om arealbruk eller erverv med grunneier.

Krysset med Anders Buens gate strammes opp for å gi kortere krysningslengde for fotgjengere. Anders Buens gate får 5 meter bredt fortau mot kirken, og et område avsatt til areal for uteliv der reguleringsformålet er satt til fortau (o\_F1). Dette skal detaljplanlegges og utformes i samarbeid med Trondheim kommune. Det foreslås 13 parkeringsplasser og innkjøring til tilliggende eiendommer over fortau. Holdeplassen Rosendal legges ned på begge sider av krysset. Vest for krysset utvides kjørebane med et kollektivfelt, og sykkelveg med fortau går over til gang- og sykkelveg. I Anders Buens gate plasseres gang- og sykkelveg på vestsiden av kjørevegen. Hensynssone kulturmiljø fra kommuneplanen ivaretas.

Krysset med Stadsingeniør Dahls gate er strammet opp sammenlignet med dagens situasjon. Dimensjonerende for utformingen er buss. I Stadsingeniør Dahls gate er det tosidig sykkelvei og fortau som foreslås videreført med sykkelvei med fortau langs vestsiden ned mot Innherredsveien. Drosjeholdeplassen i Anders Buens gate foreslås flyttet til Gamle Kongeveg.

### Bebyggelse

Det planlegges ikke ny bebyggelse. Bebyggelsesområder tas med der det er behov for midlertidig anleggsbelter og frisiktsoner, etablering av renovasjonspunkter og justering av eiendomsgrenser. For områder regulert til bebyggelse skal gjeldende planbestemmelser videreføres.

### Bomiljø/bokvalitet

Bomiljø og bokvalitet langs Innherredsveien er blitt bedre etter at Strindheimtunnelen åpnet og reguleringsplanen legger økt fokus på myke trafikanter.

### Trafikkløsninger

#### *Kjøreveg og Metrobusstrasé*

Reguleringsplanen tar utgangspunkt i redusert trafikkmengde i Innherredsveien etter at Strindheimtunnelen ble åpnet. Planen legger opp til gjennomgående to kjørefelt for bil og kollektivtrafikk, med ekstra venstresvingefelt der det er behov for det.

Strekningen tilrettelegges for Metrobuss gjennom god vegutforming og redusert «støy» i trafikkbildet, derfor saneres de fleste direkteavkjørsler i Innherredsveien. Dagens seks holdeplasser reduseres til to ved Rønningsbakken. Disse får Metrobuss-standard.

#### *Sykkelveg med fortau*

Langs nordsiden av gata planlegges det sykkelvei med fortau gjennom hele planområdet, samt i den delen av Stadsingeniør Dahls gate som inngår i planen. Denne vil inngå i hovedsykkelrute S1. Det er bygd sykkelveg med fortau på nordsiden av strekningen fra Persaunvegen til Skovgård, og gir et ensartet system på store deler av hovedsykkelruta S1. Det legges også til rette for best mulig signalprioritering av myke trafikanter i kryssområdene.

Planforslaget legger opp til bredere fortau med helårsstandard på begge sider av Innherredsveien. Det er foreslått to nye krysningspunkt i plan ved Thomas von Westens gate og Rønningsbakken for å sikre bedre tilgjengelighet på tvers av gata. Oppstramming av kryssområder medfører kortere og tryggere gangkryssinger.

### *Frisikt*

Alle kryss og avkjørsler er vurdert ut fra gjeldende krav om frisikt. På plankartet er frisiktsonene lagt inn som hensynssoner og frisiktlinjene påtegnet.

### *Torg*

Det foreslås å sette av areal, kalt «Torg» med hensikt å bidra til gateliv. Disse har ikke særlig strenge krav til utforming. Utformingen bør planlegges i samarbeid med Trondheim kommune før opparbeidelsestiltak iverksettes. Her kan det beplantes, settes ut benker og bord, treningsapparater eller lignende, samt salgsboder og annet, avhengig av lokalt behov og ønske.

Det settes av et torg ved undergangen nord for Innherredsveien og et område langs Anders Buens gate. Torgområdet ved Anders Buens gate reguleres som fortau (o\_F1). Over dette tillates det kjøring til eiendommene, men ikke parkering av kjøretøy.

### *Annen veggrunn - grøntanlegg og tekniske anlegg*

Soner som hører veganlegget til, men som skal fungere som buffer eller rabatter er regulert som annen veggrunn. Disse har ingen annen benevnelse i plankartet enn fargekoden og synliggjøres i tegnforklaringen.

### *Avkjørsler*

De fleste direkteavkjørsler saneres. Alle sanerte avkjørsler vil få en alternativ og sikrere adkomst i Innherredsveien eller sidegate. Dette er et gjennomgående tema for alle delstrekninger i redegjørelsen og i henhold til politisk vedtak i formannskapet 25. juni 2013.

### Universell utforming

Alle uteområder underlegges kravene i TEK 10 til universell utforming. Ett unntak er undergangen under Innherredsveien ved Thomas von Westens gate. Her ivaretas universell utforming ved at det også er kryssing i plan. Begge busstasjonene opparbeides og kanter for vegkryssing/fotgjengerfelt skal ivareta kravene til universell utforming.

### Tilknytning til infrastruktur

#### *Vann, avløp*

Det er gjennomført et forprosjekt hvor eksisterende ledningsnett er vurdert, med registrering av brudd og skader. Forprosjektet er sluttført med forslag til tiltak og mange av tiltakene er gjennomført. Videre pågår arbeid med detaljprosjektering av tiltak, og disse planene gjelder fremfor forprosjektet til SVV.

Tiltakene innebærer anlegg på tilstøtende areal/tomter. Det er naturlig at tiltakene gjennomføres samtidig som bygging av ny Innherredsvei. Det blir derfor nødvendig å sikre tilstrekkelig anleggsbelte også for dette tiltaket i reguleringsplanen.

### *Renovasjon*

Plassering av renovasjonscontainere foreslås på to steder i reguleringsplanen. Arealene avsatt til dette formålet er tilstrekkelig for nedgravde containere.

### Gjennomføring, miljøoppfølging

Forslaget til reguleringsplan er et tiltak for å øke andelen miljøvennlige reiser. I forbindelse med opparbeidelsen stilles det krav om grunnundersøkelser og evt tiltaksplan skal følges.

### *Rekkefølgekrav*



PBL 12-7 nr. 12. hjemler «krav om nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen, samt undersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre virkninger for miljø, helse, sikkerhet, tilgjengelighet for alle, og andre samfunnsinteresser, ved gjennomføring av planen og enkelttiltak i denne»

Det gis rekkefølgebestemmelse om gjennomføring av grunnundersøkelser med tanke på forurenset grunn på Innherredsveien 101, før utbygging kan skje på denne tomta.

### **Virkninger av planforslaget**

#### *Overordnet plan*

Det foretas en mindre justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate. Ut over dette synes reguleringsplanen ikke å avvike fra overordnede planer.

#### *Landskap*

Planforslaget strammer opp gateløpet og legger til rette for økt bruk av sykkel og gange, som får mer plass i gatetverrsnittet.

#### *Stedets karakter, byform og estetikk*

Mindre trafikk, bedre tilrettelegging for myke trafikanter og opparbeiding av møteplasser på to steder antas å virke positivt på stedets karakter. Tiltakene kan virke estetisk positivt på området dersom det stilles høye krav til detaljløsninger og praktiske tiltak.

#### *Kulturminner og kulturmiljø*

Registrerte kulturminner i området blir ikke berørt. En mindre justering av hensynssone for kulturmiljø går på å trekke grensen ut av gateløpet og til fortauskanten.

#### *Naturmangfoldloven*

Planområdet berører ikke områder med registrerte naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, viltinteresser, eller økologiske funksjoner.

Planforslaget er utformet under hensyntagen til eksisterende trekker langs Innherredsveien. Det er en målsetting at disse skal bestå.

Selv om planområdet ikke er befart med tanke på naturmangfold vil en anta med stor sikkerhet at tiltakene ikke vil virke negativt på naturmiljøet.

#### *Rekreasjonsinteresser, bruk, folkehelse, uteområder*

De nye torgområdene kan opparbeides etter behov og ønsker fra lokalbefolkningen for å bidra i stedets sosiale liv. Bedre tilrettelegging for sykkel og gange er positivt for folkehelsen.

#### *Støy*

Tiltakene omfatter:

- Nedbygging av gata til en gjennomgående to felts gate, med unntak av strekningene med venstresvingefelt til Stadsingeniør Dahls gate og Thomas von Westens gate
- Bygging av toveis sykkelveg med fortau på nordsiden av Innherredsveien
- Bredere fortau på sørsiden
- Dagens holdeplasser ved Rosendal og Saxenborg allé blir slått sammen og bygd med Metrobuss-standard ved Rønningsbakken.

Dette er tiltak som kommer inn under definisjonen for «miljø- og trafikksikkerhetstiltak» i T-1442. Etter T-1442/2012 bør miljø- og sikkerhetstiltak som ikke forverrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene.

Det anbefales likevel at støytiltak utredes og kostnadsvurderes i større saker, og der boliger og institusjoner ligger i rød støysone.



Figur 19: beregnet støysituasjon i planområdet, år 2015

Figuren viser beregnede støysoner i 4 m høyde over terreng, basert på dagens trafikkmengde/tungtrafikkandel på strekningen og forutsatt reduksjon av fartsgrensen til 40 km/t.

Figuren viser videre at Innherredsveien 75, 77, 81A, 83A, 85A, 87 og 91 sør for Innherredsvegen og Innherredsveien 80, 82, 84A, 86A, 88A, 90A, 92A og 106 nord for Innherredsvegen har bygningsfasader i rød støysone.

Det vil derfor være behov for en mer detaljert støyberegning inklusive befaringer for disse adressene i forbindelse med byggeplanlegging, for å avklare behov for støytiltak på uteplass og evt. innendørs. For de adressene hvor det tidligere er gjennomført tiltak iht. forurensningsforskriften er det ikke aktuelt å gjennomføre nye fasadetiltak, her skal innendørs støynivå være lavere enn 35 dB. Foreløpige beregninger med dagens plassering av kjørefelt og resultat fra tidligere tiltaksutredninger gir høyeste innendørs støynivå i størrelsesorden 35-37 dB for de mest utsatte boligene nord for Innherredsveien.

For boligene på sørsiden av Innherredsveien er den mest solrike siden vendt bort fra Innherredsveien, og behovet for skjermingstiltak av uteplasser vil trolig ikke være særlig omfattende. De fleste av de omtalte boligene nord for Innherredsveien har imidlertid private uteplasser mot vegen og her kan det bli vanskelig å få redusert støynivået under anbefalt grenseverdi (55 dB) uten svært omfattende og kostbare tiltak.

#### Vegforhold

Det foreslås et smalere gateløp der det i hovedsak er ett kjørefelt i hver retning. Det er venstresvingefelt for å unngå tilbakeblokkeringer. En antar at med færre holdeplasser og korte stopp på busstasjonene vil en situasjon uten egne kollektivfelt kunne fungere tilfredsstillende på

trafikkavviklingen. I tillegg må signalanlegg optimalisere avvikling og gi prioritet til kollektivtrafikken.

#### *Avkjørsler*

En rekke avkjørsler foreslås sanert i henhold til politisk vedtak i formannskapet, sak 149/13, den 25.06.2013. Atkomst til eiendommene samles og ledes i hovedsak til sideveiene i området. Dette vil bedre trafikkavvikling og trafikksikkerhet i Innherredsveien, men samtidig kreve areal til adkomster på de tomter hvor omleggingen skjer.

#### *Barns interesser*

Barn og unges interesser ivaretas og forbedres i og med at forholdene for myke trafikanter bedres. Trafikkmengden går ned og trafikkbildet antas å bli tryggere.

#### *Universell utforming*

Alle planlagte tiltak vil være tilgjengelig for alle, med unntak for kulverten under Innherredsveien. Det vil bli lysregulert kryssing av Innherredsveien, noe som vil ivareta kravene til universell utforming.

#### *Energibehov, energiforbruk*

Tiltaket har ikke behov for tilført energi. Dette temaet er derfor ikke relevant for planforslaget.

#### *Ros-analyse*

Ros-analysen konkluderer med følgende:

Det vil være en viss risiko knyttet til anleggsvirksomheten. Det må kreves gode varslingstiltak i forbindelse med anleggsvirksomheten.

Videre er det viktig å etablere og drifte gode frisktsoner for inn og utkjøring til eiendommene med direkteavkjørsel.

Forurenset grunn må undersøkes før utbyggingstiltak iverksettes. Det samme gjelder undersøkelser vedr stabilitet i grunnen.

#### *Teknisk infrastruktur*

Teknisk infrastruktur i grunn gjennom området må påregnes skiftet og oppgradert.

#### *Økonomiske konsekvenser for kommunen*

Tiltaket vurderes i utgangspunktet til ikke å ha økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune. Det vil likevel være spørsmål om kostnader til oppgradering av teknisk infrastruktur i grunnen.

Planavgrensningen omfatter deler av "Uffa-tomta" med gårdsnummer/bruksnummer 411/277 som kommunen eier.

#### *Konsekvenser for næringsinteresser*

Næringsinteresser blir berørt ved at automatstasjons-tomta (Innherredsveien 101) helt eller delvis må utgå som næringstomt. Næringsinteresser blir også berørt når drosjeholdeplassen foreslås flyttet til Gamle Kongeveg.

#### *Interessemotsetninger*

Det er flere av grunneierne som er imot de foreslåtte avkjørselssaneringene.

Det er muligens noe usikkerhet og motsetning mellom stat/fylke og kommune med tanke på hvordan Innherredsveien best kan fungere i framtida. Noen framholder at en ren miljøgate uten gjennomgangstrafikk er ønskelig. Planforslaget legger opp til en gate med bedre framkommelighet for buss, sykkel og gående enn dagens situasjon.

#### *Konsekvenser for klima og det ytre miljø*

Forslaget til reguleringsplan er i sin helhet et miljøtiltak der det fokuseres på å utvikle gode og sikre kollektivtilbud, samt opparbeidelse av sykkelveger og fortau slik at befolkningen kan reise miljøvennlig og aller helst ved bruk av gange eller sykkel.

I forbindelse med opparbeidelsen stilles det krav om grunnundersøkelser og evt tiltaksplan skal følges.

#### *Avveining av virkninger*

Tiltaket bidrar til bedre og sikrere ferdsel for myke trafikanter langs Innherredsveien, og bedrer framkommeligheten for Metrobuss. Nedbygging av gata til to kjørefelt bidrar til mindre støv og støy fra trafikk.

Av vesentlige virkninger har det vært mest oppmerksomhet rundt sanering av avkjørsler og stenging av kryss, og påvirkning dette har for naboer og næringsdrivende i området.

Avkjørselssaneringen vil bedre trafikkavvikling og trafikkikkerhet i Innherredsveien, men samtidig kreve erverv av areal til adkomster på de tomter hvor omleggingen skjer. Flere av grunneierne er imot de foreslåtte avkjørselssaneringene. Næringsinteresser blir berørt ved at automatstasjons-tomta (Innherredsveien 101) helt eller delvis må utgå som næringstomt, drosjeholdeplassen foreslås flyttet til Gamle Kongeveg og Anders Buens gate foreslås stengt.

Det foretas en mindre justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate.

### **Planlagt gjennomføring**

#### *Midlertidige anleggsbelter*

Der det kreves murverk, gjerder eller på annen måte er vurdert behov for å komme til anlegget i byggefasen er det foreslått en midlertidig anleggs- og riggområde. Dette er smale belter som reguleringsmessig får beholde formålet under fra gjeldende regulering av aktuelt område. Midlertidige anleggsbelter er angitt med #1 på plankartet.

#### *Midlertidige avkjørsler*

Plankartet angir to avkjørsler som tillates inntil bruken av tilstøtende tomter endres. Disse er angitt med #2 på plankartet og angår Innherredsveien 106, 108/108B og 113.

#### *Utbygging/Gjennomføring*

Innherredsveien er fylkesveg og utbygging skjer på bakgrunn av bevilgning over offentlige budsjetter. Der tiltaket innebærer erverv eller tiltak på privat grunn må også vegeier bekoste dette.

En ser derfor ikke at det er grunnlag for å legge kostnader på private aktører i området. Unntaket er nye avkjørsler fra byggeprosjekter som er under regulering i naboområdene. Her må opparbeidelse bekostes av disse prosjektene fullt og helt.

## Utbyggingsavtaler

Det legges ikke opp til inngåelse av utbyggingsavtaler i forbindelse med implementering av reguleringsplanen.

### Innspill til planforslaget

#### Planoppstart, medvirkningsprosess

Oppstartsmøte ble avholdt 19.6.2014. Det ble varslet oppstart 13.4.2013 og på nytt 1.9.2014 på grunn av utvidelse av plangrensen. Det er gjennomført møter med naboer og myndigheter, se tabell under:

Dato		Inviterte aktører	Tema
15.01.2014	Koordineringsmøte	Innherredsveien 103 Voll Arkitekter	Grenseflata mellom planene og føringer for planarbeidet
30.01.2014	Koordineringsmøte	Rosendal kino v/Skibnes arkitekter	Orientering om utbyggingsplaner for Rosendal kino
04.04.2014	Dialogmøte	Innherredsveien 96-106 v/Trondheim kommune	Gjensidig orientering – avklaringer vedr atkomst.
07.04.2014	Dialogmøte	Beboere Innhv 75, 77 og 79, gml Kongeveg 57	Generell informasjon, planstatus, atkomster, parkering og avkjørselssanering
23.04.2014	Dialogmøte	Innherredsveien 108 (Statoil) (begge sider)	Generell informasjon, plangrense, status, atkomster og avkjørselssanering
25.04.2014	Dialogmøte	Rosendal kino v/Kopreitan	Diskutere planer for Innherredsveien og Rosendal
19.06.2014	OPPSTARTSMØTE Trondheim kommune	Trondheim kommune	Formelt oppstartsmøte. Referat foreligger
01.07.2014	Befaring	Beboere Innhv 75, 77 og 79, gml Kongeveg 57	Avkjørsel og atkomst-tematikk. Det skal utarbeides forslag til nye løsninger.
21.08.2014	Koordineringsmøte	Voll arkitekter og Renholdsverket	Atkomst og renovasjon Innhv 103
11.11.2014	Koordineringsmøte	Innherredsveien 103 v/Voll Arkitekter	Drøfte avkjørselsløsninger
18.12.2014	Koordineringsmøte	Rosendal kino v/Kopreitan	Drøfte felles avkjørselsløsninger
29.01.2015	Dialogmøte	Innherredsveien 108 – begge Statoiltomtene	Gjennomgang av status i planarbeidet
03.02.2015	Koordineringsmøte	Innherredsveien 96-106 (Trondheim kommune)	Parkering, atkomster og avkjørselssanering
11.02.2015	Dialogmøte	Beboere Innhv 75, 77 og 79, gml Kongeveg 57	Generell informasjon, planstatus, atkomster, parkering og avkjørselssanering
11.02.2015	Dialogmøte	Beboere Innhv 83a, 83b, 85a, 85b, 89, 91 og gml Kongeveg 67	Generell informasjon, planstatus, atkomster, parkering og avkjørselssanering
12.02.2015	Dialogmøte	Sameiet Innherredsveien 71 (Shell-stasjonen)	Generell informasjon, planstatus, atkomster og avkjørselssanering
18.03.2015	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, AtB.	Gjennomgang av foreliggende planforslag
18.03.2015	Dialogmøte	Beboere Innhv. 81a, 81b, 83b, 85a, 85b, gml Kongeveg 67	Oppfølging, atkomster og avkjørselssanering
11.06.2015	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, STFK, AtB.	Gjennomgang av planforslag
15.06.2015	Dialogmøte	Beboere Innhv. 81a, 81b, 83b, 85a, 85b, gml Kongeveg 67	Status, skisser, atkomst og renovasjon
14.01.2016	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune	Gjennomgang av planløsning – forslag til endringer
09.02.2016	Drøftingsmøte Innherredsveien 103	Trondheim kommune, WSP, Voll arkitekter, SVV	
09.02.2016	Beboermøte med huseiere i Gml Kongevei 67	Grunneier SVV	SVV forpliktelser; Renovasjonspunkt opparbeides ved Gml Kongeveg. Huseier lager situasjonsplan og kostnadsoverslag.
22.02.2016	Samhandlingsmøte	STFK, SVV	
04.03.2016	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	Løsning sykkelveg i Stadsing Dahls gt, Anders Buens gt, Flytting av taxiholdeplass, mm.

16.03.2016	Møte med beboere vedr avkjørselssanering	SVV, Rambøll	Møte med beboere i Innherredsveien vedr. omlegging av avkjørsel. (mot Gamle Kongeveg)
05.04.2016	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	Gjennomgang av plankart og bestemmelser
02.05.2016	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	
18.08.2016	Informasjons/drøftingsmøte	Kirkelig fellesråd, Sogneprest i Lademoen kirke, Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	Drøfting av mulige virkninger av stenging av Anders Buens gate mtp Lademoen kirkes aktiviteter.
25.08.2016	Informasjonsmøte	Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	Åpent informasjonsmøte med beboerne på Lademoen vedr mulig stenging av Anders Buens gate
22.02.2018	Dialogmøte	Trondheim kommune, SVV, Norgestaxi og Nidaros taxi	Drøfting av plassering og behov for taxiholdeplass.

I tillegg har det har vært flere møter om prøveprosjektet med Lademoen velforening og Syklistenes landsforening.

#### Sammendrag av merknader med kommentarer

Innkommne merknader er vedlagt.

#### **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.