



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20180037

Arkivsak:16/29311

## Detaljregulering av Østmarka snuplass, offentlig ettersyn og høring

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 21.11.2018

Dato for godkjenning av bystyret : <dato>

### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trøndelag fylkeskommune. Komplette planforslag forelå 4.10.2018.

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av snuplass, holdeplass og hvilebod langs Østmarkveien, for å betjene nytt busstilbud til området.

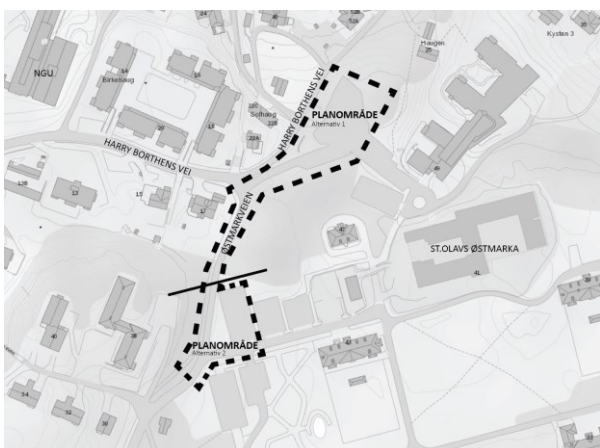


*Flyfoto/oversiktsbilde med planområdet markert i rødt.*

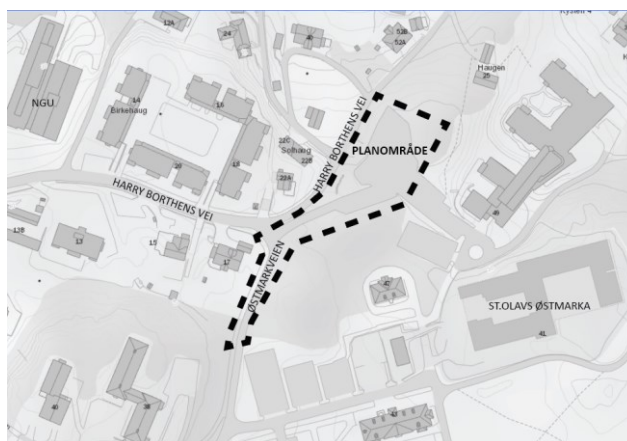
AtB vil i løpet av august 2019 innføre ny rutestruktur i Trondheim. Det er et stort behov for kollektivtransport i nærheten av Østmarka sykehus, både for ansatte og pasienter. Det planlegges bussavgang hvert 10. minutt.

Planforslaget skal legge til rette for ny snuplass og oppstillingsplasser for buss like ved Østmarka sykehus, på Lade i Trondheim, på eiendommen med gnr/bnr 413/122. Planforslaget viser ny holdeplass med leskur for påstigning, avstigningsplass og ny pausebrakke for sjåførere.

Planforslaget ble annonsert med to alternativer. Alternativ 1 med etablering av ny snuplass ved dagens midlertidige riggområde mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei, og alternativ 2 med etablering av ny snuplass på en del av parkeringsplassen til sykehuset. Etter ytterligere utredninger av alternativene er det, i samråd med rådmannen, levert komplett planmateriale for alternativ 1 til førstegangsbehandling.



*Foreslått planavgrensning til kunngjøring av oppstart, med to alternativer.*



*Planavgrensning for alternativ 1, som er levert inn til førstegangsbehandling.*

### Rutevalg

AtBs rutestruktur på Lade har blitt til etter vurdering av flere alternativer for betjening av Ladehalvøya. Alternativene har siden blitt optimalisert etter innspill gitt i møter med beboerforeninger på Lade, med Trondheim kommune og St. Olavs hospital.

Det er et mål å gi flere områder på Ladehalvøya et bedre busstilbud. Ved å etablere Østmarka som snuplass for en tverrgående linje til/fra Lade vil man kunne gi Østmarka sykehus (ansatte og pasienter) et godt busstilbud. Videre vil ansatte ved NGU og beboere (inkludert eldreboliger) i området få et vesentlig bedre busstilbud. AtB planlegger to linjer lagt til området; en som binder sammen Lade (Østmarka) med Strindheim, Valentinlyst, Lerkendal og St. Olavs hospital over til Byåsen, og en linje mellom Sandmoen, Tiller via Omkjøringsveien og Strindheim til Lade (Østmarka).

## Alternativsvurderinger



Alternativer som er vurdert som snuplass.

Fem ulike alternativer er vurdert.

Det ble gjennomført formøte før oppstartsmøte 16.5.2018. Formøtet avklarte at alternativt 4 og 5 ikke var hensiktsmessig plassering av snuplassen, og alternativ 3 var utfordrende da Harry Borthens vei i dag ikke egnet for kjøring med buss, og på grunn av terrenget på tomten.

Varsel om oppstart omfattet alternativ 1 og 2. I juli 2018 forelå det redegjørelse for fordeler og ulemper ved de to alternativene og innkomne merknader i forbindelse med oppstart. I august forelå mobilitetsnotat fra St. Olavs eiendom ved Rambøll og Kvadrat arkitekter, som redegjorde for parkeringsdekning og fremtidig parkeringsbehov ved St. Olavs hospital Østmarka

På bakgrunn av dette ble det utarbeidet komplett planforslag for alternativ 1.

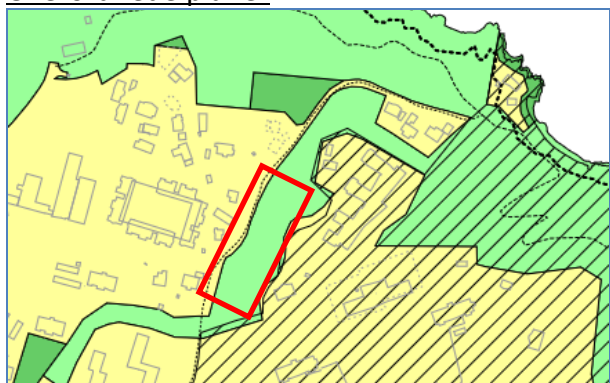
### Tidligere vedtak i saken

Det er ikke gjort tidligere vedtak i saken.

### Planprogram og krav om konsekvensvurdering

Det er i samråd med Trondheim kommune vurdert at planen ikke utløser krav om planprogram og konsekvensutredning.

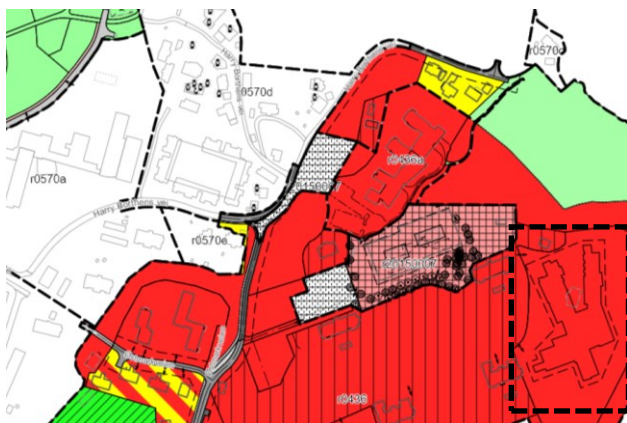
### Overordnede planer



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024 med ca. plassering av snuplassen.

Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2014-2024 vist som nåværende grønnstruktur og eksisterende boligbebyggelse.

## Gjeldende reguleringsplaner



Utsnitt fra gjeldende reguleringsplan r0435 og r20150007, med tilgrensede planer rundt. Område for detaljregulering av nytt bygg for sikkerhetspsykiatri er markert med svart stipling.

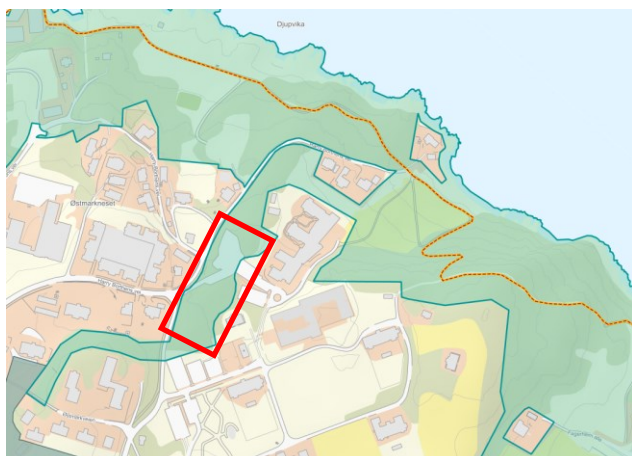
Planområdet omfattes i nord av reguleringsplan for Østmarkveien 15, del av gnr/bnr 413/122 og 413/125 m.fl., r20150007, vedtatt 19.11.2015, og i sør av reguleringsplan for Sør-Trøndelag psykiatriske sykehus, Østmarka med tilliggende boligområder, barnehage, friområde og offentlig vegsystem, vedtatt 22.5.2003, r0436.

Store deler av tiltaket ved planområdet vil være innenfor areal avsatt til hensynssone bestemmelsesområde #2 i r20150007, som er hensynssone for midlertidig anleggsområde og parkering.

Gjeldende reguleringsplan stiller krav om at arealet settes tilbake i opprinnelig stand og tilbakeføres til opprinnelig formål før ferdigattest til byggetiltaket kan gis. Planområdet strekker seg inn på område regulert til offentlig formål (offentlig bygg – institusjon) i r0436. I r0436 er delen av Østmarkveien nord for avkjøring til institusjonsområdet og parkeringsplassen, regulert til kollektivanlegg.

Det pågår detaljregulering av nytt bygg for sikkerhetspsykiatri på Østmarka, etter flytting fra Brøset.

## Temaplaner



Utsnitt fra plan for friluftsliv og grønne områder, med plassering av snuplass markert

Plan for friluftsliv og grønne områder viser at planområdet ligger innenfor overordnet grøntområde som strekker seg fra boligområdet i vest og ned til Ladestien.

## Statlige retningslinjer/rammer/føringer

### *Bymiljøavtalen 2016 – Nullvekstmålet*

Trondheim kommune inngikk i 2016en bymiljøavtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune og Staten, der kommunen forplikter å jobbe med tiltak som gjør at man kan nå nullvekstmålet om at vekst i persontransporten skal tas med kollektivtrafikk, sykling og gåing.

## Forhold til gjeldende planer

Formål for planområdet er i konflikt med overordnet formål *nåværende grønnstruktur* i KPA.

## **Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold**

### Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Østmarka sykehus ligger på nordøstsiden av Lade, ca 4 km fra Trondheim sentrum. Selve sykehusområdet ligger med eldre og nyere bebyggelse i et større offentlig parkanlegg, omkranset av landbruksarealer og skogsområder, og friområdet ned mot Ladestien i nord. Sykehusområdet strekker seg videre ned mot friområdet Djupvika. På vestsiden av Østmarkveien ligger det boliger.

Planområdet er på ca. 3,4 daa og ligger på vestsiden av sykehusområdene, tilknyttet Østmarkveien og biladkomst/parkering for området. Arealet skal i hovedsak benyttes til kollektiv- og vegformål. Planområdet ligger like vest for Nidaros DPS. Området ligger som en fortsettelse av Østmarkveien, parallelt langs Harry Borthens vei.



*Planområdet langs Østmarkveien og Harry Borthens vei*

## Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet blir i dag brukt som midlertidig anleggsområde og parkering i forbindelse med realisering av nytt institusjonsbygg for Akuttpsykiatri Østmarka (APØ). Vest for planområdet ligger det boligbebyggelse, og i øst ligger institusjonsområdet for Østmarka. Det er stor variasjon i boligtypologi på vestsiden av Østmarkveien, fra eneboliger i nord til lamellblokker i tunformasjon lengre sørover.

## Stedets karakter

Overordnet er deler av planområdet en del av grøntdraget som går opp fra Djupvika gjennom bebyggelsen og mellom Harry Borthens vei og Østmarkveien, og videre mot skoleanleggene på

Ringve. På vestsiden av Østmarkveien stiger terrenget oppover, og det er svak helning i enden av Østmarkveien i nordre del av planområdet, ned mot fjorden. Vestsiden har hovedsakelig løvskog, og det er primært barskog (middels bonitet) på østsiden av vegen. Området framstår som grønt og frodig.



Planområdet sett fra nord i Harry Borthens vei, med alternativ 1 på venstre side.

Planområdets fremstår i dag som et anleggsområde og et åpent restareal mellom eldreboligene og eneboligene på Østmarkneset og deler av Østmarka sykehus. Området er i dag åpent, med spredte trær og villnis der arealet ikke brukes til parkering. Området utgjør et brudd på grønnstrukturen og skogen som beveger seg videre inn mot boligene vest for Østmarkveien.

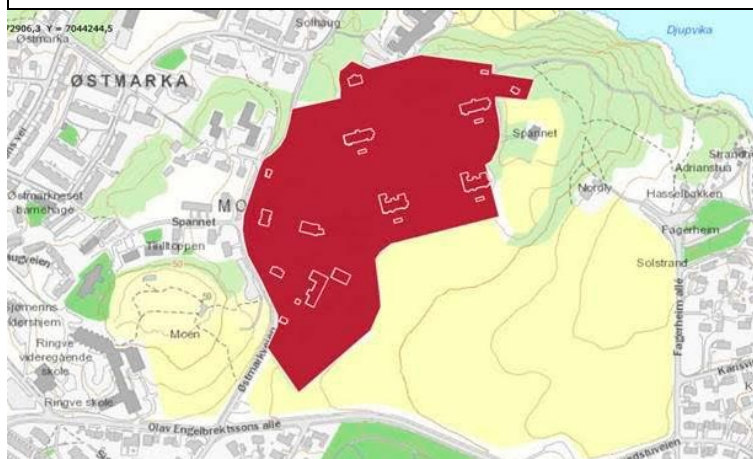
### Kulturminner og kulturmiljø

Planområdet grenser til forskriftsfredet område (kulturminnelovens § 22) som ligger over det gamle institusjonsområdet Østmarka. I fredningen ligger det krav om at det gamle sykehusanleggets arkitektur og park, og opplevelsen av dette som helhet, må bevares. Fredningen omfatter flere større og mindre bygninger, samt utomhusområdene i tilknytning til alle byggene. Utdrag fra Riksantikvarens uttalelse om Østmarka, og fredningsvedtaket:

Det heter i det aktuelle vedlegget (nr. 38) til forskriften:  
*«Formålet med fredningen er å bevare bygningene på Østmarka som eksempel på et tidstypisk paviljongasyl fra tidlig 1900-tallet med parkområde og senere tilførte pasientbygninger. Fredningen skal sikre bygningenes arkitektur og forholdet til uteområdene, samt materialbruk og detaljering.»*

Om det fredete utomhusarealet heter det bl.a.:

*«Anlegget på Østmarka har mange fellestrekk med andre store statlige psykiatriske sykehus, der bygninger og parker danner en arkitektonisk helhet. Parken er et viktig helsehistorisk element i det helthetlige miljøet på Østmarka. Parken var også viktig i behandlingen av pasientene. Parkpreget med alléer og store trær er fortsatt tydelig.»*



Område forskriftsfredet etter kulturminnelovens § 22

### Naturverdier

Det er ikke registrert viktige naturtyper i eller i nærheten av planområdet. Sørvest for Østmarkveien, vest for alternativ 2, er det gjort registrering av kornkråke, som er en art med stor nasjonal forvaltningsinteresse. Det er også gjort registrering av åkerkrokhals (plante) lengre sør for planområdet. Dette er en nær truet planteart.

Det offentlige naturområdet og kollen øst for sykehusområdet er registrert med naturverdi C – *svært viktig lokalt*, mens selve strandsonen er registrert med verdi A – *svært viktig nasjonalt*.

### Trafikkforhold

Planområdet har hovedatkomst via Østmarkveien sørfra. Forbindelsen mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei er stengt for gjennomkjøring. Det er i dag liten trafikkmengde langs Østmarkveien (foreligger ingen ÅDT-tall), Harry Borthens vei har en ÅDT på 200 kjøretøy per døgn (NVDB, 2011).

Østmarkveien er kommunal veg i sør, og privat veg i nord. Vegen er på det smaleste 4,0 m med skulder, og er skiltet med fartsgrense 30 km/t. Veien anses å komme inn under definisjon A1: Atkomstveg i boligområder i Statens vegvesens håndbok N100 *Veg- og gateutforming*, som har en kapasitet for trafikkmengde (ÅDT) inntil 1500 kjøretøy. Dette anses som tilstrekkelig for dagens og framtidig trafikkmengde.

Strekningen opp til krysset med Harry Borthens vei er regulert til kollektivgate. Det er gjennomkjøring forbudt, med unntak for buss. AtB opplyser om at det ikke vil bli aktuelt å bruke traseen i Harry Borthens vei i framtiden, og framtidig busstrafikk vil dermed kun benytte seg av Østmarkveien. Det er kun sykehuset og et begrenset antall boliger og kontorer, samt Tiriltoppen barnehage (via Spannet), som benytter Østmarkveien som atkomstveg.

Det går buss i Olav Engelbrektssons allé sør for sykehusområdet, med bussholdeplass ved krysset med Østmarkveien.

### Trafikksikkerhet

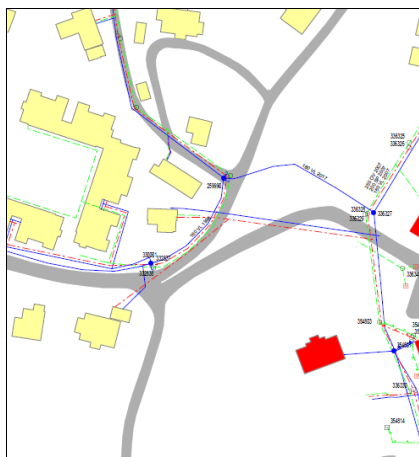
Det er etablert gjennomgående ensidig fortau langs Østmarkveiens vestside. Fortauet er opparbeidet med 2,5 meter bredde. Det er også etablert ensidig fortau langs Harry Borthens vei.

### Barns interesser

Området er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2014-2024 vist som nåværende grønnstruktur. Harry Borthens vei er hovedatkomst til Djupvika, et svært mye brukt friområde/utfartsområde langs Ladestien. Hovedparkeringsplassen ned til Djupvika ligger like nord for planområdet, i forlengelsen av Harry Borthens vei.

Det er gjort barnetråkkregistreringer innenfor Lade skolekrets. Innenfor sykehusområdet og Østmarkveien er det ikke registrert aktivitet. I merknadene til oppstartsvarselet kom det også fram at fortauet langs Østmarkveien er en hyppig brukt ferdselsveg for barn til barnehage og skole.

## Teknisk infrastruktur



Det er ikke kjennskap til åpne eller lukkede bekker i området.  
Anlegget skal koble seg til eksisterende kommunal infrastruktur.

## Grunnforhold



Løsmassekart, kilde: ngu.no

NGUs løsmassekart viser at det er tynne marine avsetninger i planområdet. Planområdet er ikke i kontakt med registrerte kvikkleiresoner.

I forbindelse med planarbeidet for Østmarkveien 15 ble det utført grunnundersøkelser i byggeområdet av Rambøll AS. Sonderingsresultatene viste generelt beskjedne mengder løsmasse over fjell (ca. 0,7 m – 2,6 m).

Grunnen i området består hovedsakelig av matjord, silt og sand ned til fjell (kilde: planbeskrivelse for Østmarkveien 15, Arkitektkontoret GASA AS). I forbindelse med miljøtekniske grunnundersøkelser i byggeområdet rundt bygg B05, ble det påvist masser med kjemisk innhold tilsvarende naturlig bakgrunnsnivå.

## Støyforhold og luftforurensning

Planområdet ligger i dag i hvit støysone i Trondheim kommunes støykart fra 2017. Med tanke på dagens bruk og lave trafikkmengde er det lite trolig at det er luftforurensningsproblematikk i området.

## Beskrivelse av planforslaget

### Kollektivtilbud

Det er planlagt to ruter til/fra Østmarka, linje nr. 13 Østmarka-Havstad (hvert 10. minutt i rush) og linje nr. 15 Torgård-Østmarka (hvert 20. minutt i rush). Dette vil gi seks-ni busser gjennom området i rushtid. Begge linjene regulerer (hviler) på Østmarka, på den planlagte snuplassen.

## Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Arealene reguleres til:

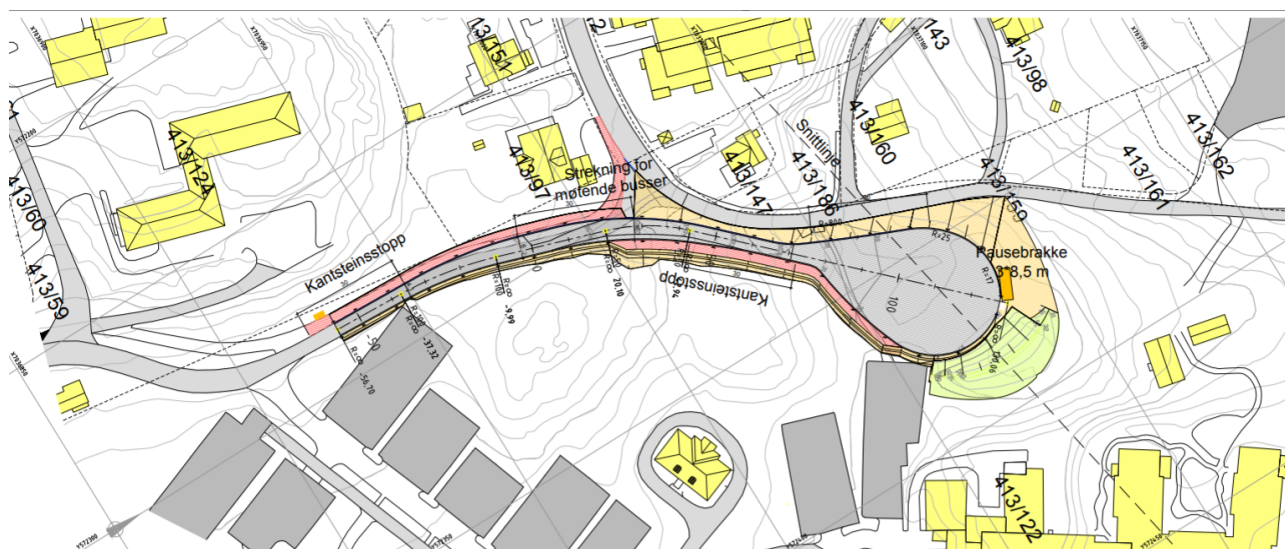
- Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:
  - Fortau



- Gangvei
- Annen veggrunn – grøntareal
- Kollektivanlegg
- Grønnstruktur

### Bebyggelsens plassering og utforming

Snuplassen skal etableres som en forlengelse av Østmarkveien og ligger parallelt med Harry Borthens vei. Snuplassen vil ha oppstillingsplasser for buss og hvilebod for sjåfører, holdeplass for påstigning og plass for avstigning.



### Utsnitt fra vegtegning

- Det skal etableres en snu/oppstillingsplass hvor opptil to busser (makslengde 18,75) kan stå oppstilt samtidig, samtidig som en tredje buss skal kunne kjøre inn og ut av oppstillingsområdet. Tre busser skal kunne være på området samtidig.
- Det skal også etableres ny holdeplass for påstigning i Østmarkveien. Størrelse på leskur i forbindelse med holdeplass vil være maksimalt 4,5 x 1,7 meter i grunnflate. Det blir eget avstigningspunkt på nedkjøringen til snuplassen.
- Hvilebod/sjåførfasiliteter vil etableres nord for snuplassen, med en størrelse inntil 30 m<sup>2</sup> BRA. Hvileboden kan ha en størrelse inntil 3,0 x 8,5 m med en plattning og skjerming foran inngang. Størrelsen er sikret gjennom reguleringsbestemmelsene. Hvileboden skal inneholde et oppholdsrom og toalettfasiliteter. Hvileboden har eget design utviklet i samarbeidet med TFK og AtB.

Det skal ikke etableres ny parkering i forbindelse med snuplassene, verken for bil eller sykkel.

### Grønnstruktur og tilpasning til omkringliggende bebyggelse

Ettersom tiltaket etableres i areal som er avsatt til grønnstruktur er det i utformingen lagt stor vekt på å tilrettelegge for et pent anlegg med opparbeidelse av vegetasjon som kan være med å styrke forbindelsen mellom grøntområdene. Skjerming av naboer, både mot boliger og DPS, er et viktig aspekt ved denne opparbeidelsen. Det er også ønskelig å dempe virkningen av asfaltarealet.

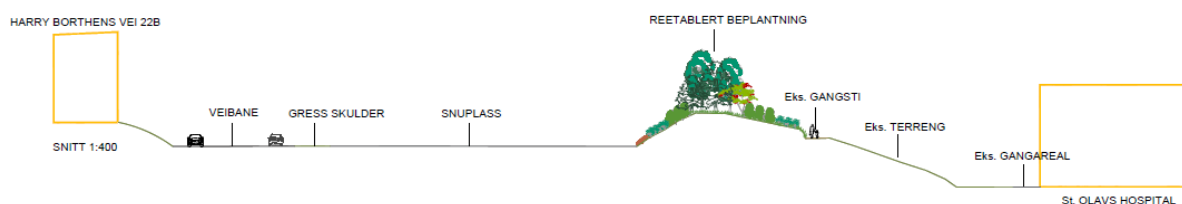
Skjermingen er planlagt gjennomført ved landskapsbearbeiding/landskapsvoll mot DPS, og revegetering med ulike tretyper og busker i tråd med områdets stedegne arter, der det i dag er skinn vegetasjon med løvtrær. Vegetasjon og landskapsbearbeiding vil også kunne gi noe støyskjerming av tiltaket, og bidra til å skjule hvilebod og snuplass.

Restarealet mellom Harry Borthens veg og Østmarkveien inn mot snuplassen skal også beplantes. Arealet er ikke utvidet ytterligere av hensyn til skogen øst for tiltaket, som er vurdert som viktigere for ivaretagelse av grøntdraget, enn en utvidelse av buffer mellom de to vegene. I dette arealet tenkes robust vegetasjon som vil tåle snøopplag.

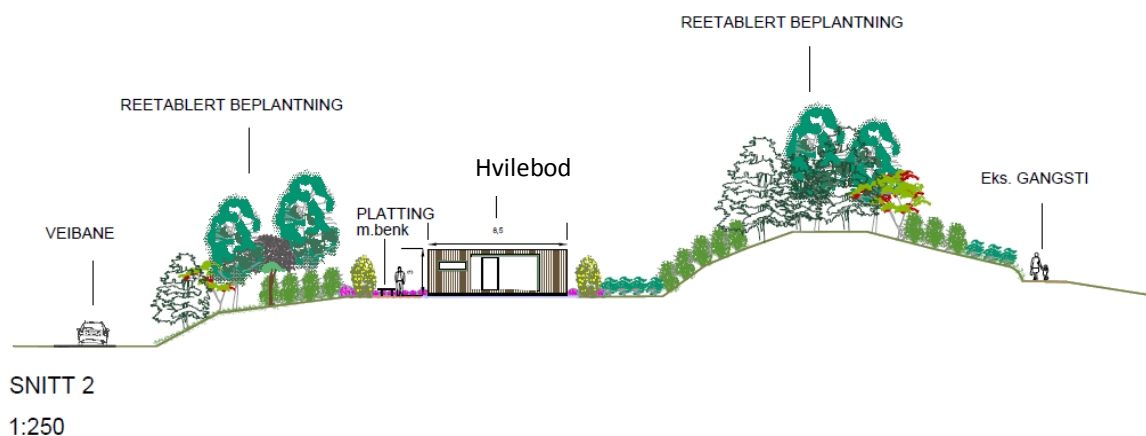
Revegetering og beplantning av arealene rundt snuplassen er sikret i bestemmelsene.



*Utsnitt fra illustrasjonsplan som viser revegetering og beplantning.*



*Snitt sett fra sør, som viser samferdseltiltaket og voll/buffer mot St. Olavs hospital.*



*Snitt, sett fra sør som viser grønne buffersoner og hvilebod.*

### Trafikkløsninger

Øverste del av Østmarkveien videreføres som offentlig kollektivanlegg i reguleringsplanen. Fortau og annet vegareal samt grønnstruktur vil også reguleres offentlig. Planområdet vil ha adkomst fra Østmarkveien sørfra, med tilrettelegging for møteplass ved inn/utkjøring til snuplassen langs kollektivanlegget. Dette vil føre til noe omlegging av dagens fortau. Dagens gjennomkjøring mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei fjernes, og kjørevegen nord for innkjøring til St. Olavs hospital vil kun benyttes av buss. Dette gir en stor forbedring av dagens situasjon for myke fotgjengere. Siden krysset fjernes, vil trafikksituasjonen bli mer oversiktlig ved kryssing fra fortau i Harry Borthens vei til fortau i Østmarkveien.

Eksisterende bredder på fortau og veg langs Østmarkveien videreføres i planforslaget. Det vil bli tilrettelagt for fotgjengerkryssing ved avstigning ved snuplassens sørøstlige side med kryssing over til fortau i Østmarkveien. Planområdet er forbundet ned mot Ladestien og Djupvika med fortau i Harry Borthens vei, som går over til grusvegen ned mot tur- og friluftsområdene.

### Tilknytning til infrastruktur

Hvilebod skal tilknyttes vann, avløp og strøm. Det vil også være aktuelt med sanntidsinformasjon i leskur. Hvilebod og leskur tilkobles eksisterende el-ledninger i området.

**Vannforsyning:** Det går en kommunal vannledning 160mm PVC over området hvor snuplassen skal anlegges, og det antas at denne har tilstrekkelig kapasitet til å forsyne hvilebrakken med forbruksvann. Brannvannkummer ligger innenfor en radius på 37 m og 45 m. Det antas at det er tilstrekkelig kapasitet på slokkevann på grunn av prosjektets størrelse.

**Spillvann og overvann:** Eksisterende spillvann- og overvannsledninger i området er private, og påkobling til disse må avklares med ledningseiere.

**Vurdering av overvannsreducerende tiltak:** Terrenget i området er bratt, og det må vurderes om det er tilstrekkelig kapasitet i eksisterende rør på grunn av godt fall på overvannsledningene. Nedstrøms planområdet er det kort vei til resipient og økende dimensjoner på ledningsnett. Dette må kontrolleres i et detaljprosjekt. Ut fra beregnede verdier i ny situasjon kan det være behov for overvannsreducerende tiltak.

### Støyforhold og luftforurensning

Ny snuplass og holdeplass ved Østmarka vil medføre økt busstrafikk/tungtrafikk langs Østmarkveien og ved snuplass (to ruter), men det tillates ikke gjennomkjøring for biltrafikk mellom Østmarka og Harry Borthens veg. Maks belastning i rush vil være seks-ni busser i timen. Øvrig trafikk gjennom Østmarkveien vil være mot parkeringsplassen til St.Olavs hospital, som per i dag har ca. 200 parkeringsplasser.

Med lav ÅDT og fartsgrense er det lite trolig at grenseverdiene i de statlige retningslinjene for støy (T-1442/16) vil bli overskredet. Det vises også til støyvurderinger gjort ved detaljregulering av Steintrøvegen (r20140048), der ÅDT er langt høyere enn i dette planforslaget, og utstrekning på gul støyzone (Lden >55dB) var da på ca. 10 meter fra vegmidt. Dette gir en indikasjon på støypåvirkning i dette tilfellet, men variasjon vil forekomme avhengig av terreng, overflate, etc.

Det må påregnes noe økt støy i forbindelse med start- og stoppstøy fra bussene. Dette ble også undersøkt ved detaljregulering av Steintrøvegen med lydmålinger på busstypen som brukes der (MAN Lions City, 15 meter, 310 hestekrefter, gassdreven). I rapporten fant man at maksimal støy fra start og stopp lå med god margin under grenseverdiene som regulerer denne type drift, og at det i særtillfeller og i verste fall ville være maksimalt gul støyzone (L<sub>5AF</sub> 70 dB) i utstrekning 10 meter fra kilden mellom kl. 23 - 07. Nærmeste bolig vil ligge minimum 22 meter unna snuplass. Busstypen som skal benyttes på Østmarka vil være biogasskjøretøy, som vil gi noe mindre støy enn vanlig dieslbuss.

### Universell utforming

Bussholdeplass for avstigning og påstigning skal utformes i tråd med prinsippene for universell utforming og iht. TEK-17.

### Kulturminner

Tiltaket skal ikke etableres innenfor fredningsområdet, og det skal gjennomføres landskapsgrep for å skjerme bebyggelsen rundt.

### **Virkninger av planforslaget**

#### Overordnet plan

Planforslaget er i strid med overordnet plan, og vil føre til svekkelse av den overordnede grønnstrukturen i området, da forbindelsen mellom dagens grønnstruktur vest for Østmarka og grøntområdene ned mot Djupvika og Ladestien deles.

Samtidig er planforslaget positivt med tanke på å gi god forbindelse med buss helt inn til dagens grøntområder og friområdene rundt Østmarka, og kan slik øke tilgjengeligheten til områdene for en større andel av befolkningen. Tiltaket vil også være viktig for å sikre busstilgjengelighet for ansatte ved St. Olavs hospital og NGU, samt boligene i området. Tilrettelegging for fotgjengere og opparbeiding av grønt rundt snuplassen for å minske virkningen av inngrepet i grønnstrukturen sikres i planforslaget.

### Stedets karakter

Området brukes i dag som parkeringsplass. Snuplassens plassering vil hindre tilbakeføring av arealet til grønnstruktur. Tiltaket i seg selv vil føre til mer asfaltflate enn dagens situasjon. Øvrige arealer revegeteres.

### Naturmangfold

Tiltaket vil medføre trafikkanlegg i et område som er avsatt til framtidig grønnstruktur, det foreligger imidlertid ingen områder vernet etter Naturmangfoldsloven innenfor influensområdet til planområdet. Det er heller ingen kjente områder som har vært vurdert eller vurderes vernet. Det er ikke registrert naturtyper eller arter som berøres av planene i dag, og det er heller ikke gjort funn av truede arter i planområdet. Det er imidlertid gjort registrering av åkerkrokhs (plante) øst i planområdet, dette er en nær truet planteart.

Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 4-12) i naturmangfoldsloven (Lov 2009-06-19: Lov om forvaltning av naturens mangfold). Det er innhentet kunnskap om naturmiljøet i planens influensområde fra Miljødirektoratets naturbase, Artsdatabankens artskart og naturtyperegistreringer/viltkart for Trondheim kommune.

I henhold til § 9 i naturmangfoldsloven viser Direktoratet for naturforvaltnings naturbase og Artsdatabankens artskart at det ikke er kjente naturverdier i området, foruten registrering av åkerkrokhs.

På bakgrunn i tidligere gjennomførte kartlegginger og utredninger, anses tiltaket å være i tråd med lovens bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5). Ingen naturlig forekommende naturtyper, økosystemer eller arter vil få sitt utbredelsesområde eller sitt mangfold redusert som følge av tiltaket.

I henhold til § 10 i naturmangfoldloven, samlet belastning, må tiltaket sees i sammenheng med andre belastninger området blir utsatt for. Det antas at den samlede belastningen for området ikke vil få betydning for naturmangfoldet. Den samlede belastningen på aktuelle økosystemer vurderes derfor ikke å være uakseptabel høy.

### Rekreasjon og folkehelse

Tilrettelegging for et forbedret busstilbud til Østmarka vil tilgjengeliggjøre grøntområdene rundt Østmarka, Djupvika og Ladestien for flere innbyggere. Tiltaket vil også være viktig for å sikre god kollektivdekning for ansatte og beboere på Østmarka, som kan minske bruk av bil og utslipp fra dette, i tråd med nullvekstmålet og bymiljøavtalen.

### Trafikkforhold

Dagens gjennomkjøring til Harry Borthens vei stenges. Dette vil føre til en tydeligere situasjon for fotgjengere som krysser Harry Borthens vei for å nå fortauet i Østmarkveien.

### ROS – Risiko og sårbarhetsanalyse

Etter gjennomgang av sjekkliste (vedlegg 1) i ny mal for ROS-analyse fra Direktoratet fra samfunnssikkerhet og beredskap, er det ikke funnet risiko for hendelser på planområdet som har relevans for konsekvenskategoriene liv og helse, stabilitet og materielle verdier. Aspekter ved planløsningen som kan ha virkning i positiv eller negativ retning for planområdet diskuteres og dokumenteres i planforslaget gjennom planbeskrivelse og ev. utredninger. Tema tatt opp i oppstartsmøtet omtales og redegjøres derfor for i planforslaget gjennom planbeskrivelse, plankart og bestemmelser.

### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Kommunen vil få økte utgifter som følge av overtakelse av offentlig veg og fortau.

### Konsekvenser klima og det ytre miljø

Etablering av nye og hyppige bussruter til Østmarka er et miljøtiltak som vil sikre muligheten for at flere ansatte og beboere i området kan velge kollektiv framfor bil.

### **Planprosess og innkomne innspill**

#### Planoppstart og medvirkningsprosess

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 7.6.2018 og på Asplan Viaks hjemmesider. Grunneiere og naboer ble varslet med brev sendt 4.6.2018. Offentlige myndigheter og andre berørte parter ble varslet per e-post 5.6.2018. Det er ikke gjennomført informasjonsmøte i forbindelse med planen.

Ved varsling av oppstart av planen kom det fire innspill til planarbeidet. Innspillene er oppsummert og kommentert nedenfor.

#### Sammendrag av merknader med kommentarer

##### *Fylkesmannen i Trøndelag, 28.6.2018*

- Snuplassen bør føre til minst mulig ulempe for innlagte pasienter på Østmarka. Fylkesmannen mener alternativ 1 ser ut som det alternativet som tar mest hensyn til pasientene, og også gir best plassering mtp. avstigning for turgåere til Ladestien. Avventer kommunens vurdering med hensyn til fordeler og ulemper ved alternativet.
- Bør vurderes om busstrafikk medfører støy av betydning for boliger langs Østmarkveien og Harry Bortens vei, støyulemper bør tillegges vekt ved valg av alternativ.
- Planforslaget bør redegjøre for hvordan universell utforming er ivaretatt.
- Positivt at frekvensen på kollektivtilbudet økes mtp. konkurransefortrinn mot bil.
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen bør legges til grunn i videre planarbeid
- Det må utføres en ROS-analyse i forbindelse med planarbeidet.

##### *Kommentar:*

Skjerming mot DPS med voll og vegetasjon er sikret i planen. Det vises til vurdering av støyforholdene under avsnitt om virkninger av planen.

Bussholdeplassene skal utformes i tråd med prinsippene for universell utforming og iht. TEK-17. Orienterbarhet til og fra holdeplassene er vurdert som tilfredsstillende, og gangforbindelser er sikret i planen.

##### *Trøndelag fylkeskommune og Riksantikvaren, 2.7.2018*

- Positiv til tilrettelegging for kollektivtrafikk.
- Gjør oppmerksom på at store deler av Østmarka og grøntanlegget er fredet etter lov om kulturminner, og at dette særlig gjelder alternativ 2. Det forutsettes tett dialog med Fylkeskommunen og Riksantikvaren ved valg av alternativ og tiltakets omfang og utføring. Det vil vurderes behov for arkeologiske undersøkelser.
- Ved tiltak som kan redusere eller forringe kulturminneverdier knyttet til grøntanlegget vil det vurderes innsigelse.

##### *Kommentar:*

Ved valg av alternativ 1, er merknadene knyttet til fredningssonen ikke lenger aktuelle.

##### *Nabo, Meland gnr 413/147, 17.6.2018*

- Er positiv til forbedret busstilbud i området.

- Ønsker at det gås videre med alternativ 2 da de i dag opplever ulemper ved at midlertidig anleggsveg fører til økt biltrafikk forbi boligområdet. Alternativ 2 menes også bedre plassert for Østmarka som arbeidsplass, mtp. parkeringsbehov og beliggenhet.
- Dersom man allikevel vil gå for alternativ 1, ønsker nabo opparbeidelse av grønn vegg langs tilkomstveg/snuområdet og boliger i Harry Borthens vei, som kan gi støyskjerming og dempet visuell virkning av tiltaket. Det er også bekymring for støy fra tiltaket.
- Adkomstveg bør være asfaltert for å unngå støv.
- Det stilles spørsmål ved om det er tatt høyde for nok parkering ved nybyggene til St.Olavs hospital, og dersom alt. 1 blir brukt som parkering i framtiden er det ønskelig med adkomst kun fra Østmarkveien.
- Det foregår ulovlig gjennomkjøring mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei i dag, og det ønskes at tilkomst til midlertidig parkering kun skjer fra Østmarkveien.

*Kommentar:*

Planforslaget imøtekommer merknadene. Adkomst til snuplassen vil ligge parallelt med Harry Borthens vei, og det vil ikke være gjennomkjøring mellom vegene. Holdeplassen for påstigning er plassert lenger sør i Østmarkveien og sentralt med tanke på arbeidsplassene på Østmarka. Sykehusområdet vil i framtiden få en lavere parkeringsdekning enn i dag. Viser til Notat – Nytt sikkerhetsbygg Østmarka, mobilitet.

*Nabo, Horsgård, 25.6.2018*

Er positiv til grønne tiltak som dette. Mener alternativ 1 både vil være i strid med KPA og til stor sjenanse for fem eneboliger. Bemerket at midlertidig anleggsveg til Nidaros DPS har skapt mye støy og støv, og skapt konflikter med vei til skole og barnehage. Alternativ 2 vil skape mindre sjenanse for nabobebyggelse, redusere behov for parkeringsplasser, og tillate tilbakeføring av forbindelse i grønnstruktur iht. KPA. Merknadsstiller gjør også oppmerksom på at det er 15 barn i alder 0-10 år i området som benytter strekningen langs Harry Borthens vei og Østmarkveien til og fra barnehage og skole.

*Kommentar:*

Valg av alternativ er beskrevet i planbeskrivelsen. Krysset mellom Østmarkveien og Harry Borthens vei stenges. Dette vil føre til en tydeligere situasjon for fotgjengere som krysser Harry Borthens vei for å nå fortauet i Østmarkvegen. Det er tatt inn i planforslaget at området mellom Harry Borthens veg og snuplassen skal beplantes, og gi en skjerming for bebyggelsen i vest.

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.