



Detaljregulering av Lundvegen, detaljregulering av fortau, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 13.7.2020

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

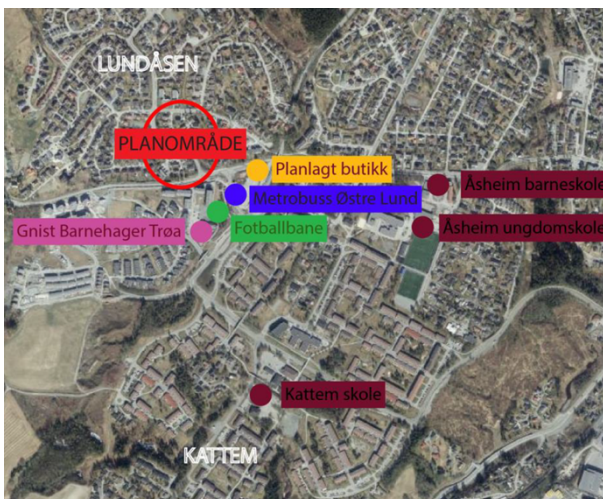
Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll Norge AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune - Miljøpakken.

Hensikten med planen er å sikre myke trafikanter, ved å etablere et trafikksikkert gang/sykkeltilbud langs nedre deler av Lundvegen. Det er et stort behov for dette, etter at det ble etablert endeholdeplass for to Metrobuss-linjer ved Østre Lund.

Den nedre delen av Lundvegen mangler per i dag et sammenhengende tilbud for gående og syklende. Vegen er i praksis den eneste ferdselsåren mellom boligområdene ved Lundåsen og den nyetablerte endestasjonen for Metrobuss (Østre Lund). Reguleringsforslaget legger til rette for en fortausløsning langs Lundvegen, for strekningen mellom Ringvålvegen og krysset hvor Jørgen Hegstads veg og Nertrøa møtes. Det planlagte fortauet foreslås etablert med en bredde på 3,25 meter, inkludert grusskulder på 25 cm. Byggeprosjektet medfører behov for noe erverv av tilgrensende private eiendommer.

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

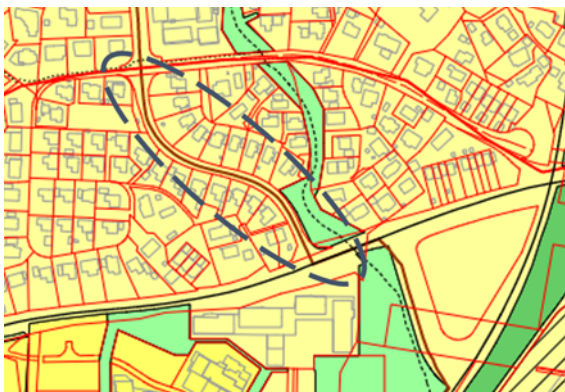


Planområdets plassering med viktige målpunkt



Planområdet vist med rødt stiplede linje

Planstatus

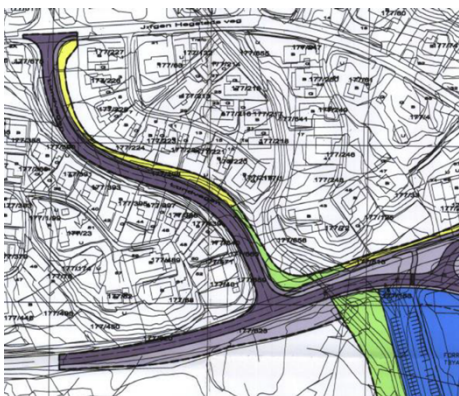


Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

Planområdet er i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024 vist som nåværende boligbebyggelse og nåværende grønnstruktur. Lundvegen er i KPA vist som kollektivtrasé. Turtrasé/skiløype i øst ligger delvis innenfor planområdet.

Planområdet omfattes av gjeldende reguleringsplaner:

r1101 – «Torvsletten, gnr. 177/27, og Lund Østre, gnr. 177/153, og tilliggende vegsystem», vedtatt 14.12.2006.



Reguleringsplanen åpner for etablering av fortau med minimum 3 meters bredde langs Lundvegen. I praksis betyr dette et ferdselsområde på 2,5 meter som er minimumsbredden for maskinell drift og vedlikehold av en fortau i henhold til Statens vegvesens håndbok N100. Planen er eldre enn 10 år, og gir derfor ikke lenger rett til erverv/ekspropriasjon. Trondheim kommune ønsket å se på den gamle reguleringsplanen på nytt, herunder vurdere om noe av dagens veiareal kan brukes til fortau.

r0095 – «Reguleringsplan for Lundhaugen øst», vedtatt 18.12.1980.



Reguleringsplanen gjelder for boligene som ligger øst for fortau. Den angir byggegrense mot Lundvegen og en utnyttelsesgrad for tomtene.

r20180002 – «Detaljregulering av Lund endeholdeplass, Metrobuss», vedtatt 31.05.2018:



Dette er reguleringsplanen for metrobusstasjon som også inkluderer gang-/sykkelveg langs Ringvålvegen og til Lundvegen.

r0220c – «Reguleringsplan for Lundåsen, søndre del», vedtatt 21.08.1984

Planområdet, eksisterende forhold

Veggrunn og areal for tursti/skiløype eies av Trondheim kommune. Planforslaget berører imidlertid ni private boligeiendommer, på østsiden av Lundvegen. Eksisterende busslomme utgjør 1,3 m² av tilgrensende privat eiendom, på vestre side av Lundvegen. Denne blir følgelig også berørt av reguleringsplanen. Planforslaget berører følgende private eiendommer:



Beliggenhet

Planområdet ligger på Lund, ca. 1,2 km vest for Heimdal og ca. 12 km fra Trondheim sentrum.

Stedets karakter

Innenfor planområdet er det kjøreveg, og arealet utenfor vegbanen består av kratt, trær og noe opparbeidet hageareal. Planområdet omkranses av boligbebyggelse, med blokkbebyggelse mot sør og småhusbebyggelse med eneboliger og tomannsboliger mot øst, vest og nord. Mot sør ligger en fotballbane og barnehagen Gnist Trøa. Planområdet ligger i grensen mellom to barneskolekretser; Åsheim og Kattem barneskoler.

Vegtrasé

Vegbredden i Lundvegen varierer mellom 7,5-8,5 meter uten fortau. Ved tiltakets nordre ende er det fortau langs Jørgen Hegstads veg, på begge sider av veien. Et gangfelt mellom sørlige og nordlige fortau i Jørgen Hegstads veg grenser til nord i planområdet. Fortauet på sørsiden av

Jørgen Hegstads veg svinger seg inn i den nordre delen av berørt del av Lundvegen. Fortauet avsluttes i tilknytning til gangfelt over mot sørsiden av Lundvegen. Langs sørsiden av Lundvegen er det i nordre ende et fortou som starter i Nertrøa, i forbindelse med kryssområdet, som opprettholdes et stykke inn i Lundvegen. Dette fortauet gir primært tilkomst til eksisterende bussholdeplass på sørsiden av Lundvegen, nord i planområdet.



Eksisterende vegtrasé

Trafikkforhold

Lundvegen er eneste vegforbindelse for kjøretøy til boligfeltene ved Lundåsen. Strekningen som foreslås regulert, er ikke skoleveg, men leder til to endeholdeplasser for Metrobuss. Det planlegges videre butikk i «trekanten» ved metrobusstasjonen, som vist i figur med målpunkt over.

Bussrute 46 fra Heggstadmyra til Lundåsen Nordre går gjennom Lundvegen. De nye Metrobussrutene M1 (fra Ranheim) og M2 (fra Strindheim) har begge endestasjon ved Østre Lund, som ligger rett sør for planområdet. I tillegg er bussrute 78 (mellom Spongdal og Torgardstrøa) tilknyttet busstoppet Østre Lund.

Lundvegen har to kjørefelt og fartsgrense 30 km/t. Gitt data fra Statens vegvesen er det registrert en årsgjennsnittstrafikk (ÅDT) på 3200, med 7% andel av tunge kjøretøy. I sør møter Lundvegen Ringvålveien (Fv. 841) som har en registrert ÅDT på 2400-3500. ÅDT for Nertrøa og Jørgen Hegstads veg ligger mellom 400 og 600.

innenfor planområdet er det registrert fire bilulykker. To av ulykkene har forekommet i sving, hvorav en utforkjøring- og en møteulykke. Det har videre forekommet to ulykker i tiltakets sørlige ende, i kryss mot Ringvålvegen. Ulykkene skjedde i 2004, 2005, 2006 og 2016. I planområdets umiddelbare nærhet (Jørgen Hegstads veg) er det registrert én ulykke (2017), mellom kjøretøy og fotgjenger. Samtlige ulykker har hatt ingen eller lettere personskader som utfall.

Støyforhold

Med en ÅDT på 3200 Lundvegen og Ringvålvegen med en ÅDT på 3600, så er store deler av planområdet og tilgrensende boliger i øvre sjikt av gul støyzone. Området som er nærmest der hvor Lundvegen møter Ringvålvegen er i rød støyzone.



Støykart for eksisterende situasjon

Landskap og kulturminner

Lundvegen har moderat stigning, med svært bratte skråninger på begge sider av kjørebanelen. Ifølge Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden, er det ikke registrert kulturminner/kulturmiljøer i området.

Biologisk mangfold og fremmede arter

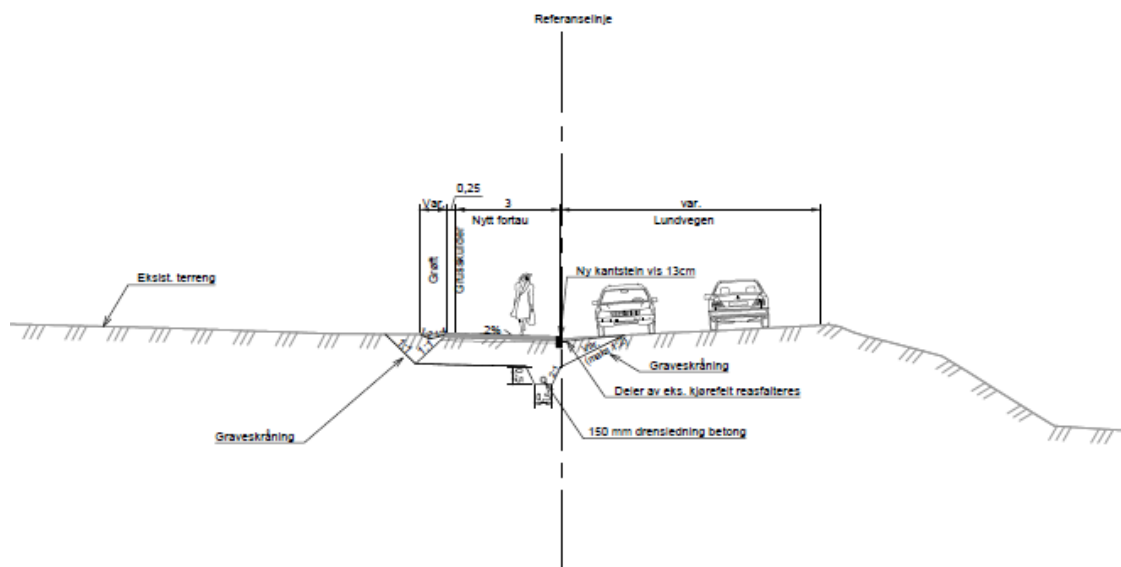
i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart, er det ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning, viktige artsforekomster eller trekkveier i planområdet. Det er imidlertid registrert viktig oppholds- og spredningskorridorer for elg og rådyr, samt tilholdssted for spurvefugl i et større område rett sør for planområdet. Fremmedartene hagelupin og russeblåstjerne er registrert ved henholdsvis Ringvålvegen og tilstøtende tur- og skiløype, rett utenfor planområdet.

Grunnforhold

Planområdet strekker seg omtrentlig fra kote + 156 til kote + 167. Kvartærgeologisk kart viser at nedre del av Lundvegen ligger på et område med tynn havavsetning, med tykk havavsetning i øvre del. Vegen ligger i dag i tosidig fjellskjæring i nedre del og på fylling i original mineralsk grunn (sand og leire) i øvre del. Ref. Trondheim kommune grunnundersøkelser, datert 17.03.1981 (geoteknisk datarapport nr. R0568).

Trondheim kommune har kartlagt dybden til fjell i 14 punkt. Den varierte mellom 0,4 og 2,9 meter. Tidligere grunnundersøkelser i området viser at det er sprengt for å bygge nedre delen av Lundvegen. Tverrprofilen fra krysset mellom Nertrøa/Jørgen Hegstads veg er relativt flatt langs østsiden av Lundvegen, men lengre nedover vegen, mot Ringvålvegen, er det bratt på begge sider og grenser til hageareal tilknyttet private eiendommer.

Typisk Normalprofil Vegmodell 70 000 uten støttemur



Normalprofil for del av Lundvegen uten støttemur

Planområdet berøres ikke av flomsoneområde., og ligger ikke innenfor noen kvikkleiresone. Ca. 300 m sør-vest for området ligger kvikkleiresone 432 Skjetlein. nedstrøms for planområdet. I forbindelse med detaljregulering av Lund endeholdeplass utarbeidet Rambøll et geoteknisk notat for området (G-not-001, 16.12.2016). Her konkluderes det med at det ikke forventes fare for kvikkleireskred ved Lund, da det ikke er registrert kvikkleire.

Planområdet er ikke avmerket som aktsomhetsområde for forurenset grunn, ref. miljostatus.no. Det har heller ikke vært virksomhet i området som tilsier at det kan være fare for forurensning i grunnen. Lundvegen ble bygd som del av boligutbyggingen på 1980-tallet. Massene som berøres av fortauet, er delvis fyllmasser fra dette prosjektet, delvis fyllmasser oppå utsprengt berg. Ref. Geoteknisk prosjekteringsrapport, 24.04.2019, Multiconsult.

Natur- og rekreasjonsverdier

Planområdet berører et viktig/statlig sikret friluftsområde øst for Lundvegen, i krysset mot Ringvålvegen. Gjennom dette området går det også en turveg/skiløype som forbindelse mellom Lund og Saupstad skisenter. Traseen fungerer som fotgjengerforbindelse mellom Lundåsen og den nye metrobusstasjonen ved Østre Lund, i påvente av fortau langs Lundvegen. Tursti/skiløype er i liten grad universelt utformet.

Barn og unges interesser

Lundvegen er ikke skoleveg. Planområdet fremstår i hovedsak som lite attraktivt for barn, med bratte skråninger opp mot private hageareal. Turvegen/skiløypa i sør-øst er imidlertid en viktig del av infrastrukturen ved Lund, med tanke på rekreasjon. Fotballøkkka i nordvest, rett utenfor planområdet, er et viktig oppholdssted for barn.

Teknisk infrastruktur

Belysning

Det er i dag ensidig belysning i Lundvegen. Veglysmastene er plassert på vestre side av tiltaket i nedre del, men skifter til østre side i øvre del av veien.

El og telekommunikasjon

Det ligger høyspent og lavspentkabler langs Jørgen Hegstads veg, som krysser øverst i Lundvegen. videre ligger Det lavspent- og telekabler gjennom friområdet i sør-øst, som går videre parallelt med Lundvegen, nordover langs eiendom 177/219. Det ble også innhentet kart over fiberkabler. Det ligger kabler fra GET direkte under arealet som er tiltenkt for fortau. Dette gjelder nesten hele strekningen mellom Jørgen Hegstads veg og Ringvålvegen.

VAO

Det er kun én overvannsledning som ligger ved den delen av Lundvegen som tiltaket berører. Øvre segment av overvannsledningen ligger på privat grunn, i skråningen mellom Lundvegen og eiendommene 177/219 - 177/223. I krysset mot Ringvålvegen krysser ledningen direkte under tiltaksområdet, før den fortsetter videre mot sør. Kum tilhørende overvannsledningen ble ikke funnet under innmåling eller på befaring. Dybde på disse er ukjent Ifølge Trondheim Bydrift skal kummene være i drift, og ved innmåling ble det observert vann i kum nr. 7909 som ligger nedstrøms disse. Kummene antas derfor overfylt av hageavfall/jordmasser.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Reguleringsplanen fremmes primært for å få et formelt grunnlag for erverv og bygging av fortau langs Lundvegen. Planområdet foreslås regulert til samferdselsformål, grønnstruktur, bolig og midlertidig anlegg- og riggområde.

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
<i>Boligbebyggelse (1110)</i>	B	0,9
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
<i>Kjøreveg (2011)</i>	o_SKV	2,0
<i>Fortau (2012)</i>	o_SF1-2	0,9
<i>Amnen veggrunn – tekniske anlegg (2018)</i>	o_SVT	0,4
<i>Amnen veggrunn – grøntareal (2019)</i>	o_SVG	0,3
<i>Kollektivholdeplass (2072)</i>	o_SKH	0,2
<i>Sum samferdselsanlegg og infrastruktur</i>		3,8
Nr. 3 Grønnstruktur		
<i>Turveg (3031)</i>	o_GT	0,2
<i>Friområde (3040)</i>	o_GF	1,2
<i>Sum grønnstruktur</i>		1,4
Sum alle formål		6,1

Planlagte samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Det har gjennom et tidligere forprosjekt blitt sett på alternative løsninger for fotgjengertrafikk, bl.a. løsning med gang- og sykkelveg med 3.0 meters rabatt. Dette alternativet ville medført vesentlig grunnerverv og høye forstøtningsmurer. En har derfor valgt å gå videre med en fortausløsning, noe som i større grad tilsvarer eksisterende reguleringsplan (r1101l).

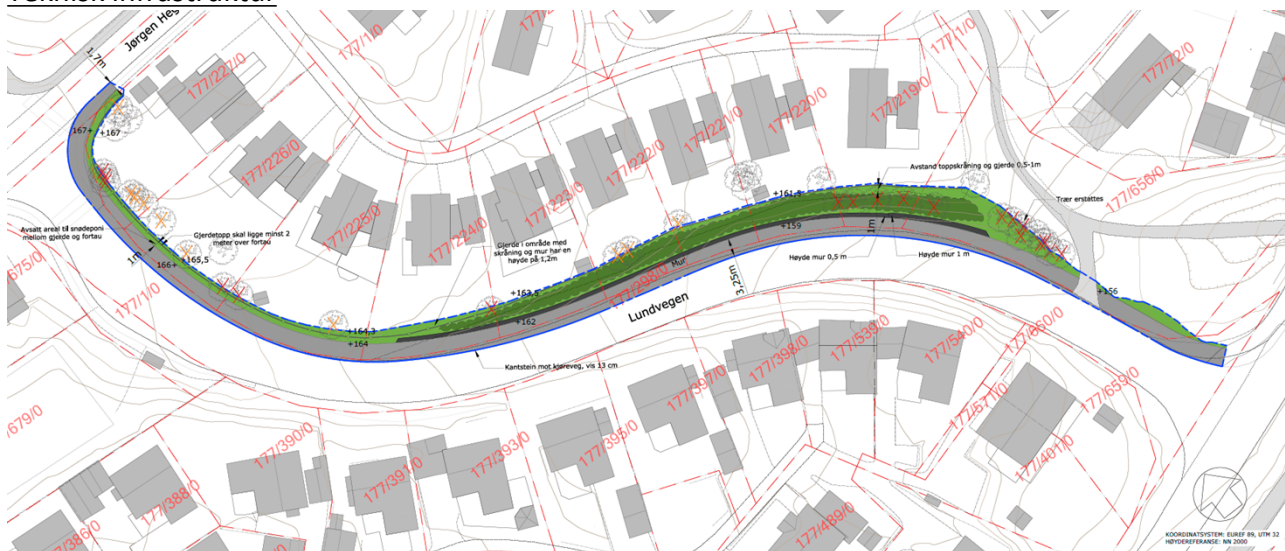
Det er gjort en grundig vurdering av muligheten for å redusere behovet for erverv ved å stramme opp dagens kjøreveg. Sporinger viser at dagens vegbredde i stor grad må opprettholdes for å gjøre plass til møtende buss- og lastebiltrafikk.

Det planlegges etablert et fortau langs kjørevegens østside (o_SF2) med bredde 3.25 m, inkludert skulder på 0.25 m. Bredden oppnås delvis ved å stramme inn dagens kjørebaneareal. Det vil også bli behov for noe erverv av privat grunn. Fortau på vestre side av Lundvegen (o_SF1) videreføres som gangforbindelse til bussholdeplass.



Den nye fortausløsningen vil være omtrent 250 meter i lengde, og vil følge eksisterende vegtrasé mellom Ringvålvegen og Jørgen Hegstads veg/Nertrøa. Dette vil gi en variert grad av stigning, med høyeste verdi opp til ca. 6,2%.

Teknisk infrastruktur



Illustrasjonsplan

Belysning

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av belysningspunkt i arealformål annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT), langs fortau på østre side av Lundvegen.

Støttemur

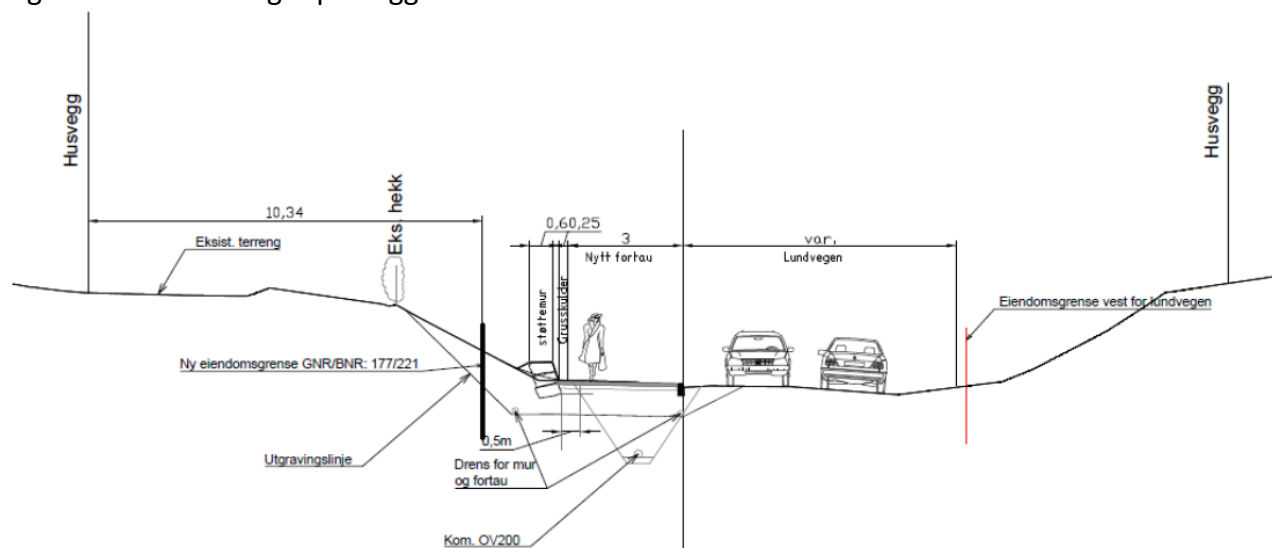
Tiltaket medfører behov for støttemur med høyde på 0,5 m til 1,0 m over asfaltert fortau for nedre del av strekningen (o_SVT). Muren er nødvendig for å minimere skråningsutslag og dermed nødvendig erverv fra tilgrensende private hageareal. I forbindelse med detaljreguleringen er det prosjektert en sammenhengende støttemur med en lengde på ca. 111 meter, som strekker seg langs eiendommene 177/219 - 177/224, inkludert deler av 177/225 samt friområdet i sørøst.

Snølagring

I KPAs generelle bestemmelse §13.9 stilles det krav til en meters sone for snøopplag langs kommunal veg. Lundvegen ligger relativt høyt i landskapet (kote +156 til +167), og snømengdene er dermed noe høyere enn gjennomsnittet for Trondheim kommune. I planforslaget legges det opp til snøopplagszone (o_SVT) med to meters bredde langs Lundvegens sørlige segment. Da fortaustiltaket vil medføre størst arealmessig ulempe for de fire øverste eiendommene, på østsiden av Lundvegen, foreslås det at snøopplagssonen (o_SVT) reduseres til en meter for den aktuelle strekningen. Den samme strekningen har imidlertid muligheter for snøopplag på vestre side (o_SVG).

Overvann

I forbindelse med tiltaket bør eksisterende overvannsledning lokaliseres og fjernes. I detaljreguleringen foreslås Det at ny overvannledning legges i fortaustraseen med tilhørende sluk, og dreinsvannledninger på begge sider.



Snitt ved Jørgen Hegstads veg 13

Bussholdeplass

Eksisterende bussholdeplass videreføres i planen, vist som o_SKH. Reguleringsforslaget er i henhold til krav om utforming av busslomme, men det vil i forbindelse med sluttbehandling bli sett på om bussholdeplass kan løses som kantstopp.

Støyskjerming

Det er ikke lagt inn støyskjerm i planforslaget. Etablering av fortau vil ikke, i seg selv, endre støyforholdene.

Eventuelle tiltak mot støy i Lundvegen bør vurderes uavhengig av planarbeidet.

Universell utforming

Av topografiske årsaker er eksisterende vegtrasé utformet med en stigningsgrad, som på det meste er mellom 6% og 7%. Som følge av dette er det ikke realistisk å ivareta Statens vegvesens anbefaling om under 5% stigning (Håndbok V129) for hele strekningen av det nye fortauet.

Friområde / grønnstruktur / turveg

Friområde (o_GF) videreføres fra eksisterende reguleringsplaner r0095 og r1101I. Tursti/skiløype (o_GT) sikres også gjennom detaljreguleringen.

Graveskråning og midlertidig sikringsgjerde

Områdene langs Lundvegen som reguleres til boligformål (B), kan benyttes til nødvendig skjæring/fylling for vegsystemet. Det reguleres videre midlertidig bygge- og anleggsområde langs fortaustiltaket i sin helhet (#1). Dette for å ivareta graveskråning, inkl. sikringsgjerde i anleggsperioden.

Anleggsrigg

Det foreslås at anleggsrigg legges til friområdet i krysset mellom Lundvegen og Ringvålvegen (#1-2). det aktuelle området er noe marginalt. Derfor er det jobbet med å finne alternative lokasjoner for anleggsrigg. Foreløpige muligheter som er blitt identifisert er «Torvsletta» (kommunal eiendom), på sørsiden av Ringvålvegen, og «Trekanttomta» hvor fremtidig butikk ved bussholdeplass er planlagt etablert. Bruk av denne tomte forutsetter imidlertid at tiltaket gjennomføres før utbygger har behov for arealet til egen utbygging.

Plan for bygg- og anleggsperioden skal beskrive vegdekke, planting, støttemurer, kabler, ledninger, skjæringer, fyllinger og sideterreng. I tillegg skal denne planen redegjøre for gjennomføring av anleggsperioden, samt trafikkavvikling og -sikkerhet.



Mulige plasseringer av anleggsrigg

Virkninger av planforslaget

Hensikten med planforslaget er å gi bedre trafiksikkerhet langs Lundvegen. Planforslaget er vurdert til å ha positiv virkning for miljø og samfunn.

Tiltaket vil ha en viss innvirkning på eksisterende vegetasjon i vegskråninger og private hager, men ikke vesentlig mer enn gjeldende reguleringsplan.

De største negative virkningene av tiltaket vil være forbundet med trafikkavvikling og støy i anleggsfasen. Tiltaket vil ha en viss innvirkning på eksisterende vegetasjon i vegskråninger og private hager, men ikke vesentlig mer enn gjeldende reguleringsplan.

Tiltakets permanente virkninger vil være økt trafiksikkerhet og mobilitet for fotgjengere som beveger seg fra Lundåsen til Metrobuss og butikk ved Østre Lund.

Tiltaket er etterspurt av svært mange beboere på Lundåsen. Berørte grunneiere har så langt i planprosessen stil seg positive til etablering av fortau langs Lundvegen, og vist forståelse for at noe areal må avstås for at tiltaket skal kunne bli realisert. Gjennom medvirkningsprosessen har det

likevel blitt registrert innspill om at mest mulig privat hageareal ønskes bevart, noe Trondheim kommune har forståelse for. Buffersonen for tekniske anlegg er i forbindelse med planprosessen blitt justert fra to til én meter langs de mest berørte eiendommene i nord, med hensikt å redusere behovet for grunnverv.

Nærmiljø/friluftsliv

Planforslaget innebærer ikke permanent omdisponering av friluftsområder ved Lund. Friluftsområdet som inngår i planavgrensningen, videreføres fra reguleringsplan r0095 som friområde. Det foreslås videre at noe av det aktuelle friområdet kan brukes til mulig midlertidig anleggsrigg i forbindelse med gjennomføring av tiltaket. Turstien/skiløypa som går igjennom området vil imidlertid bli sikret og holdt åpen for fotgjengerferdsel i hele anleggsperioden. Planforslaget har tatt med deler av turstien og for å legge til rette for en god kobling mellom nytt fortau og eksisterende tursti/skiløype, samt gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen. Miljøoppfølgingsplanen skal tydeliggjøre hvordan friluftsområdet/turveien skal sikres i anleggsfasen.

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Tiltaket kan potensielt bidra til spredning av fremmede arter, basert på registreringer gjort i nærheten av planområdet. Bestemmelse om massehåndtering ved funn av fremmede arter sørger for redusert risiko i denne sammenheng. Det anbefales befaring/kartlegging av planområdet før anleggsfasen.

Trafikkforhold

I dag må man gå i kjørebanen for å komme seg mellom Lundåsen og Metrobusstasjonen ved Østre Lund. Planforslaget legger til rette for bedre kobling og trafiksikkerhet til Ringvålvegen og bevegelser gjennom området med nytt fortau. Tiltaket vil dermed bidra til betydelig økt trafiksikkerhet i området.

Det er potensial for konflikt mellom syklende og gående når syklist velger å ferdes på fortauet. Spesielt gjelder dette i det bratteste partiet. Reguleringsforslaget legger derfor til rette for at ferdselsarealet kan opparbeides til 3 meter. Med en bredde på 3 meter vil det bli tryggere for fotgjengere å bevege seg langs fortauet samtidig som det er syklistene der.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen som legges ved saksframlegget identifiserer 12 aktuelle hendelser som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen. Det må rettes spesiell oppmerksomhet om geoteknikk, se geoteknisk vurdering vedlagt planforslaget. Andre utpekte tema er naturmiljø og vannkapasitet.

Ved å gjennomføre de foreslåtte avbøtende tiltak for de identifiserte farer og uønskede hendelsene vil risikonivået holdes uendret eller reduseres på en tilfredsstillende måte når planen skal gjennomføres. Gjennomføringen av planforslaget innebærer at risikoen for uønskede hendelser stort sett reduseres i den permanente situasjonen.

Støy og støv

Etablering av fortau langs Lundvegen vil ikke endre dagens forhold for støy og støv i den permanente situasjonen. I anleggsperioden vil man derimot kunne forvente midlertidig forhøyet nivå av støy og støv, noe som kan medføre ulemper for berørte naboer. For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2016, legges til grunn. Det er imidlertid ikke uvanlig at beboere kan oppleve

støv- og støyulemper selv om grenseverdiene er oppfylt. Ulemper som berørte naboer opplever ved bygg- og anleggsaktiviteter, kan ofte reduseres ved at anleggsansvarlig har en åpen dialog med naboer og lokale myndigheter. I anleggsfasen kan det oppstå utfordringer relatert til støy og støv. Det er også viktig å være oppmerksom på trafikkavvikling og -sikkerhet. Da Lundvegen er eneste adkomstveg til boligfeltene ved Lundåsen er det særskilt viktig at fremkommelighet for utrykningskjøretøyer ivaretas. Dette temaet er også omtalt i ROS-analysen som medfølger planforslaget. Byggeplan, plan for oppfølging av miljøet (MOP) og plan for sikkerhet, helse og arbeidsmiljø (SHA) skal utarbeides og følges opp i forbindelse med bygging av fortau.

Teknisk infrastruktur

Tiltaket vil mest sannsynlig utløse behov for flytting av overvannsledning, inkludert sluk. Det forutsettes videre at det koordineres med El-etater før oppstart av arbeid, da det eksisterer strøm og telekabler innenfor tiltaksområdet.

Nullvekstmålet

Et forbedret fotgjengertilbud for beboere ved Lund kan legge til rette for at flere vil reise kollektivt. Det planlagte fortauet vil også gi større fremkommelighet for sykkel i området. Slik tilrettelegging er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og for å fremme en positiv folkehelse. Det vil bli lettere å velge sykkel eller gange for å komme seg til planlagt nærbutikk.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket forutsettes å være en del av Miljøpakken og finansieres gjennom denne organisasjonen. Trondheim kommune finansierer vedlikehold og drift. Tiltaket vil medføre økte driftskostnader for kommunen med tanke på offentlig fortau.

Planlagt gjennomføring

Utbygging kan settes i gang så snart nødvendige tillatelser foreligger og byggeplan er ferdigstilt. Tidsperspektiv for gjennomføring av prosjektet avhenger av finansiering, samt avtaler med grunneiere. Det mest realistiske scenarioet for byggestart er i løpet av 2022. Det foreligger imidlertid ambisjoner om å komme i gang allerede i 2021.

Innspill til planforslaget

Oppstartsmøte med Trondheim kommune ble holdt 10.12.2019.

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 18.12.2019 og på www.ramboll.no/www.miljopakken.no. Berørte naboer og offentlige myndigheter ble varslet per brev datert henholdsvis 17.12.2019 og 20.12.2019.

Det ble avholdt informasjonsmøte for berørte grunneiere og andre interessenter ved Åsheim ungdomsskole 09.01.2020. Det ble videre gjennomført individuelle informasjonsmøter/befaringer med samtlige berørte grunneiere 23.01.2020. Frist for innspill til detaljregulering var 02.02.2020.

Det kom inn to innspill fra offentlige myndigheter, og ti innspill fra naboer ved varsling om oppstart av reguleringsplan. Nedenfor gjengis de mottatte tilbakemeldingene med tilhørende kommentar om hvordan innspillene er ivaretatt i planforslaget.

Fylkesmannen i Trøndelag (FMT), datert 15.1.2020

FMT gir råd om at det tas inn en bestemmelse som sikrer at det utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen som sikrer trygg gjennomføring.

FMT vil at det legges vekt på gode koblinger med turvegtrase og gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen.

FMT ønsker en mer utfyllende risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Kommentar:

Bestemmelse om byggeplan tas inn i bestemmelsene.

Planarbeidet settes i sammenheng med eksisterende plan «r20180002 - Lund endeholdeplass», hvor det reguleres gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen. Friområdet på østre side av krysset mellom Lundvegen og Ringvålvegen tas også med i planavgrensningen med hensikt og sikre god kobling mellom det planlagte fortauet og eksisterende turveg i området.

Merknad om ROS-analyse tas til følge. Det vil i forbindelse med reguleringsplanen bli utarbeidet ROS-analyse med utgangspunkt i DSBs veileder fra 2017, inkludert utvidet sjekkliste.

Trøndelag fylkeskommune (TFK), datert 23.1.2020

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

Kommentar:

Merknad er tatt til etterretning.

Eier av Nordmyrvegen 107, datert 19.12.2019

Eier etterspør når fortau ferdigstilles, og etterspør midlertidige løsninger for å bedre trafiksikkerheten for strekningen fram mot bussholdeplass.

Kommentar:

Det er ønske om oppstart 2021/2022, men dette avhenger av blant annet avtaler med grunneiere. Prosjektet ser på midlertidige løsninger, og det er i senere tid bestilt nye fartsputer i Lundvegen.

Eier av Jørgen Hegstads veg 11, 177/222, datert 28.1.2020

Eieren ønsker at prosjektet skal komme i gang så fort som mulig, og kommenterer at bruk av Jørgen Hegstads veg som snarveg ikke er ønskelig. Beboer ønsker tette gjerder/støyskjerming, forhøyet gangfelt og fartsputer.

Kommentar:

vil byggestart vil trolig bli i løpet av 2022. Det er imidlertid ambisjoner om å komme i gang allerede i 2021.

Det vil bli gjort undersøkelser rundt muligheter for bedre forbindelse fra Jørgen Hegstads veg og ned mot skiløypen/turstien som går på østre side av Lundvegen. Normal praksis i Trondheim kommune er å tilbakeføre eiendommer til tilstanden eiendommene var før bygging av fortau. Utforming av gjerder/støytiltak er ikke en del av reguleringsplanen. Fartsreducerende tiltak er ikke en del av en reguleringsprosess. Trafiksikkerhetstiltak reguleres ikke men vil følges opp av Trondheim kommune i forbindelse med prosjektet.

Eiere av Jørgen Hegstads veg 15, 177/220, datert 28.1.2020

Eiere kommenterer behovet for fortau og ønsker snarlig oppstart. Eiere kommenterer også behov for støyskjermingstiltak.

Kommentar:

Prosjektet tar sikte på byggestart så tidlig som mulig.

Etablering av fortau er et tiltak som i seg selv ikke utløser krav om støyskjerming. Tette gjerder/skjermer og vegetasjon som støvdempende tiltak vil bli tema i forbindelse med

gjennomføring av prosjektet.

Eiere av Jørgen Hegstads veg 13, 177/221, datert 30.01.2020

I reguleringsplan R95 står det at boligtomtene skal ha en $u_{max} = 0,25$. Når grunneiere ved 177/221 mister tomt, vil utnyttelsesgraden gå opp. Dette vil si at tomten ikke kan bygges ut stort mer. Grunneiere ved 177/221 mener dette vil påvirke verdien av huset og bør tas hensyn til i forhold til kompensasjon. Eier ønsker tett skjerm for å hindre innsyn, og støyskjerming.

Eiere ønsker sammenhengende gjerde med naboene for å gi et helhetlig inntrykk.

Kommentar:

Der hvor veganlegg medfører behov for erverv av grunn eller rettigheter vil erstatning bli vurdert i forbindelse med gjennomføring av plan. Basert på reglene som gjaldt for beregning av u -grad da planen for husene langs Jørgen Hegstads veg ble vedtatt gjør at det vil bli en marginal endring av u -grad etter ferdigbygd fortau.

Normal praksis i Trondheim kommune er å tilbakeføre eiendommer til tilstanden som opprinnelig forelå i etterkant av anleggsgjennomføring.

Etablering av fortau er et miljøtiltak som ikke utløser krav om støyskjerming.

Endelig løsning for eiendommene langs Lundvegen gjøres i forbindelse med gjennomføring av prosjektet.

Eier av Nertrøa 42, datert 30.01.2020

Eier bor på vestsiden av Lundvegen og ønsker ikke et tett støygjerde på østsiden av veggen som vil medføre økt støy i vest grunnet refleksjon.

Kommentar:

Materialbruken i et eventuelt innsynsgjerde vil være av en slik type at støyrefleksjon til motsatt side vurderes å være marginal / ikke merkbar. Etablering av støyskjerm er ikke en del av prosjektet.

Eier av Jørgen Hegstads veg 5, 177/225, datert 31.01.2020

Eieren ønsker innsynsgjerde, og synes det blir tatt for mye av egen eiendom i forbindelse med snøopplag.

Kommentar:

Det er viktig å sikre areal til snøopplag da Lundåsen er et snørikt område. Det vil i forbindelse med gjennomføring vurderes hvor mye bredde som er nødvendig, og det vil ikke bli tatt mer areal enn det nødvendige.

Eiere av Jørgen Hegstads veg 9, 177/223, datert 1.2.2020

Eiere ønsker ikke at den private veggen Jørgen Hegstads veg skal brukes som tilkomst til bussholdeplass. Eier ønsker innsynsgjerde langs hele Lundvegen. Eier tror ikke reetablering av eksisterende vegetasjon vil kunne gjennomføres. Eier ønsker trafiksikkerhetstiltak i Lundvegen. Eier ønsker at støttemur skal legges langs egen eiendom. Eier tar videre opp forhold rundt erverv og leie av areal.

Eiere av Jørgen Hegstads veg 3, 177/226, datert 02.02.2020

Eier har spørsmål om etablering av gjerde og busker/trær. Eier mener fortauet er regulert for bredt, og at det er satt av for mye areal til snøopplag i planen.

Kommentar:

Eventuell etablering av gjerde vil gjennomføres etter gjeldende normer for kvalitet og materialbruk. Estetiske løsninger vektlegges. Utforming / høyde av et eventuelt innsynsgjerde vil være tema i forhandlinger mellom Trondheim kommune og berørte grunneiere. Kommunen vil vurdere eierskap til et eventuelt gjerde. Det er imidlertid ikke normal praksis for Trondheim kommune å påta seg eieransvar for innsiktsgjerder for private eiendommer. Innspill angående trær tas i forbindelse med gjennomføring av prosjekt. Bredden av fortau er valgt for blant annet for at det ikke finnes egen sykkeløsning ned Lundvegen.

Merknad på vegne av eieren av Jørgen Hegstads veg 7, 177/224, datert 02.02.2020

Eier har kommentarer til at gjerde og hekk bør reetableres med tanke på innsyn. Eier ønsker i tillegg at eiendommens uterom skal ha samme funksjonalitet som før fortausbygging. Eier ønsker at det i forbindelse med prosjektet etableres støyskjerming mot Lundvegen.

Kommentar:

Det er vanlig praksis i Trondheim kommune er å reetablere berørte eiendommer tilbake til standard før inngrep etter at tiltak er gjennomført. Etablering av fortau er et miljøtiltak som ikke utløser krav om støyskjerming. Utviklingen av støysituasjonen gjennom år vil i utgangspunktet ikke løses gjennom det aktuelle prosjektet. Vegetasjon har som kjent ikke støydempende, men har en støvdempende funksjon. Tette gjerder vil ha noe støyreducerende effekt. Den endelige løsningen og kostander tilknyttet løsningen vil bli tema mellom Trondheim kommune og grunneiere i forbindelse med gjennomføring av tiltaket. Løsning med tanke på reetablering av hager vurderes som en del av tiltaket. Kommunen vil vurdere eierskap til et eventuelt gjerde. Det er imidlertid på generell basis ikke normal praksis for Trondheim kommune å påta seg eieransvar for innsiktsgjerder for private eiendommer. Dersom gjennomføring av anlegget medfører behov for erverv av grunn eller midlertidige rettigheter i anleggsfasen, vil erstatning bli vurdert i henhold til ekspropriasjonsrettslige prinsipper. Det er ikke ønskelig å erverve mer grunn enn det som er nødvendig.

Beboer av Jørgen Hegstads veg 1, 177/227, 02.02.2020

Eier kommenterer nødvendigheten av inngrep på egen eiendom. Eier ønsker at prosjektet må ta vare på eksisterende busker trær. Dette spesielt med tanke på at eiendommen i dag brukes til barnehagevirksomhet. Eier har spørsmål rundt støyskjermingstiltak og vedlikehold at et eventuelt innsynsgjerde.

Beboer ønsker at eksisterende forbindelse fra Jørgen Hegstads veg og tursti/skiløype utbedres.

Kommentar:

Dagens fortau ved Jørgen Hegstads veg 1 blir ikke vesentlig utvidet. Nødvendighet av fortau på 3,00 meter + 0.25 meter gruskant er nøye vurdert av Trondheim kommune som et kompromiss i forhold til å videreføre løsningen lenger opp i Lundvegen som er gang- og sykkelveg inkludert midtrabatt. Grunnlaget for løsningen som er lagt ut til høring, er å unngå ulemper for berørte grunneiere, samtidig som den skal ivareta både fotgjengere og syklistene.

Bredden for snøopplag for de mest berørte eiendommene i nord vil bli vurdert i planprosessen. Hekker og åpne gjerder aksepteres normalt nærmere fortauskant enn et tette gjerder med så lenge de ikke er til hinder for drift (snøopplag), vedlikehold og frisisikt.

Man ønsker minst mulig inngrep i vegetasjonen. Kommunen vil strekke seg langt for å unngå skade på eller måtte felle større trær. Eiendommen er ikke regulert til barnehage, men har blitt gitt bruksendringstillatelse for drift av barnehage (kommunens sakssystem ESA: 05/17817), men eiendommen er i dag regulert til boligformål. Trondheim kommune har forståelse for at barnehagen skal ha gode utearealer, og vil strekke seg langt for å unngå unødig inngrep.

Det vil bli gjort undersøkelser for å bedre forbindelsen fra Jørgen Hegstads veg og ned mot skiløypen/turstien på østre side av Lundvegen. Stien er ikke bygd for brøyting og strøing med maskinelt utstyr.

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.