



## Detaljregulering av Casper Lundes veg, metrobusstasjon, detaljregulering , sluttbehandling

### Planbeskrivelse

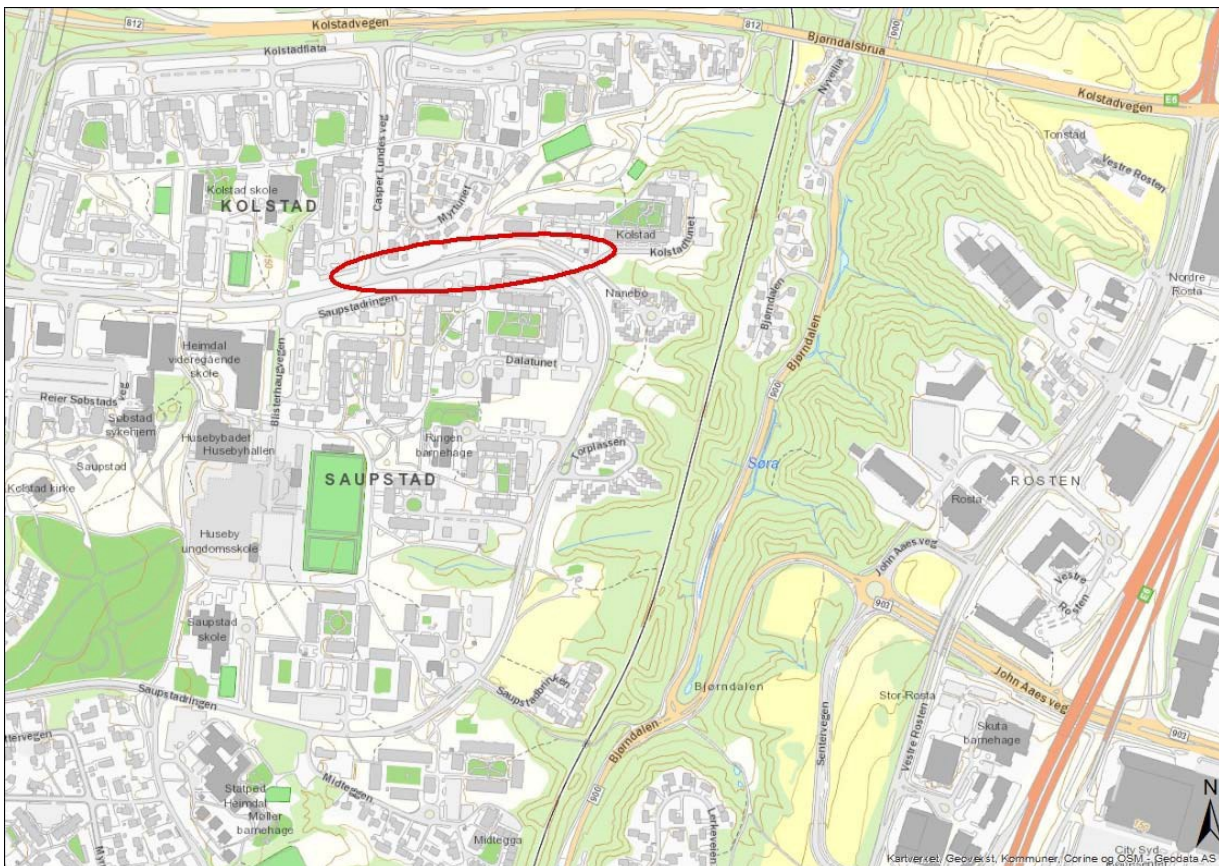
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 12.04.2018

Dato for godkjenning av bystyret : 31.05.2018

### Innledning

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

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



## Planstatus

### Kommuneplanens arealdel 2014-2024 (KPA)



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

Planforslaget anses å være i tråd med KPA.

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

## Reguleringsstatus

Gjeldende reguleringsplaner i området er:

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

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

## **Planområdet, eksisterende forhold**

Planområdet omfatter eiendommene gnr/bnr: 194/450, 194/402, 194/188, 194/400, 194/1 og 194/71.

## Beliggenhet; bydel størrelse og avgrensning



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

*Svart linje viser planområdets avgrensning. Røde linjer viser eiendomsgrenser.*

## Dagens og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk i området er kjøreveg og bussholdeplass. Tilstøtende områder består i hovedsak av ulike typer boliger; blokker på sørsiden og eneboliger rett nord for planområdet. Like nordvest for planområdet ligger dagens Kolstad skole og nordøst ligger Dalen Park. Grensen mellom skolekretsene Saupstad og Kolstad går langs Saupstadringsen.

Det er vedtatt bygging av ny barneskole for Huseby og Saupstad/Kolstad skoler, som skal stå ferdig

våren 2021. Det innebærer sammenslåing av Saupstad og Kolstad skoler med ungdomsskole i samme bygg. Skolen skal ligge der dagens Saupstad skole ligger, i den sørlige delen av Saupstadringsen. Det vil da være flere elever fra Kolstad som må krysse Saupstadringsen i gangfeltet mellom stasjonene.

### Stedets karakter

Planområdet ligger i et forholdsvis flatt, lukket landskapsrom på Saupstad. Saupstadringsen går i en ring gjennom Saupstad-/Kolstad-området, som er en karakteristisk bydel i Trondheim. Drabantbyen ble bygget på slutten av 60-tallet og begynnelsen av 70-tallet, og er kjent som den «hvite bydelen».

### Kulturminner/ kulturmiljø

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

### Natur- og rekreasjonsverdier

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

### Biologisk mangfold/fremmede arter

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

### Trafikkforhold

#### *Kjøretrafikk*

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

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

#### *Myke trafikanter*

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

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

### Rekreasjon og barn og unges interesser

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

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

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



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

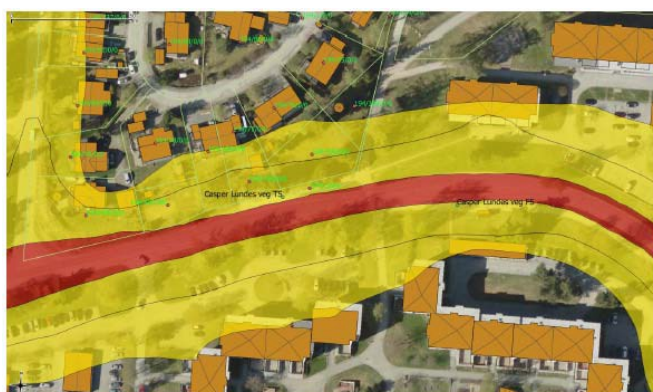
Saupstadrunden er en 3 km lang runde på Saupstad og er en del av Trondheim kommunes og Trondhjems turistforenings satsning på nærturer i Trondheim.

*Kart som viser trafikkforhold og bevegelseslinjer i Saupstadområdet.*

### Støy- og støvforhold



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



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

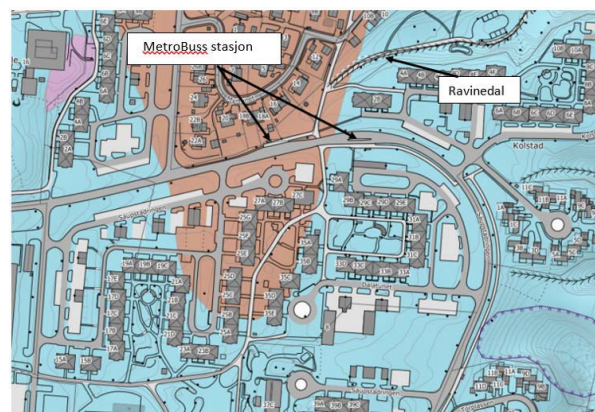
Det er ikke registrert støysensitive bygg i rød støysone ( $\Rightarrow 65$  db Lden) i dag i 4 meter eller 1,5 meter over bakken. Det er heller ikke registrert spesiell støvproblematikk i området i dag.

### Grunnforhold (ROS – tema)

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



*Kvikkleiresone-kart over område 212 med middels faregrad vist som oransje skraver. Planområdet med rød strek.*



*NGUs kvartærgeologiske kart over planområdet. Blå er kvikkleiresone.*

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

### Teknisk infrastruktur

#### VA og fjernvarme

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

#### Elektro- og signalanlegg

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

Kabler fra Trønderenergi, Telenor og Get ligger som jordkabler. Det er generelt mange kabler i

området. Mange ligger langs eksisterende kantsteinslinje og alle tre krysser vejen ved fotgjengerfeltet.

Det er ikke signalanlegg i nærheten av stasjonene.

### Universell utforming

Dagens stasjoner er ikke universelt utformet.

### Forurensning i grunnen

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

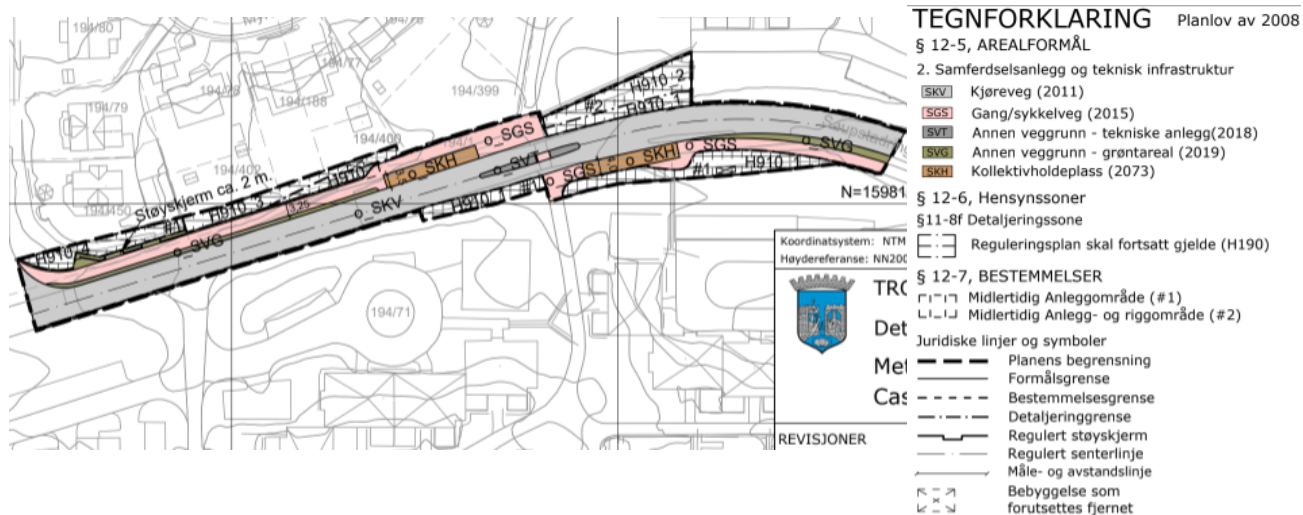
## Beskrivelse av planforslaget

### Planlagt arealbruk, reguleringsformål

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

Tabellen under viser arealformål i planen, feltnavn og størrelse.

Arealformål	Sosi	Feltnavn	Vertikalnivå	daa
<b>SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR</b>				
Kjøreveg	2011	o_SKV	På grunnen	1,82
Gang/sykkelveg	2015	o_SGS	På grunnen	0,81
Annen veggrunn – tekniske anlegg	2018	o_SVT	På grunnen	0,03
Annen veggrunn - grøntareal	2019	o_SVG	På grunnen	0,25
Kollektivholdeplass	2073	o_SKH		0,19
Midlertidig anleggsområde		#1		0,89
Midlertidig anlegg- og riggområde		#2		0,38
Hensynssone der gjeldende reguleringsplan skal gjelde	910	H910		1,26
<b>PLANOMRÅDE, totalt</b>			På grunnen	<b>4,35</b>



### Beskrivelse av tiltaket

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

Det reguleres en egen *gang-/sykkelveg* (SGS) i bakkant av plattformen til sentrum og videre vestover i forlengelsen mellom holdeplassen og Casper Lundes veg. Gang-/sykkelvegen får en bredde på 3,25 meter, med en grønnrabatt ut mot Saupstadringsen som er 1 m bred og med en støyskjerm på ca. 2 m mot eiendom gnr/brnr 194/450 i nord. For strekningen videre vestover er ikke finansieringen klar.

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

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

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

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

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

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

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

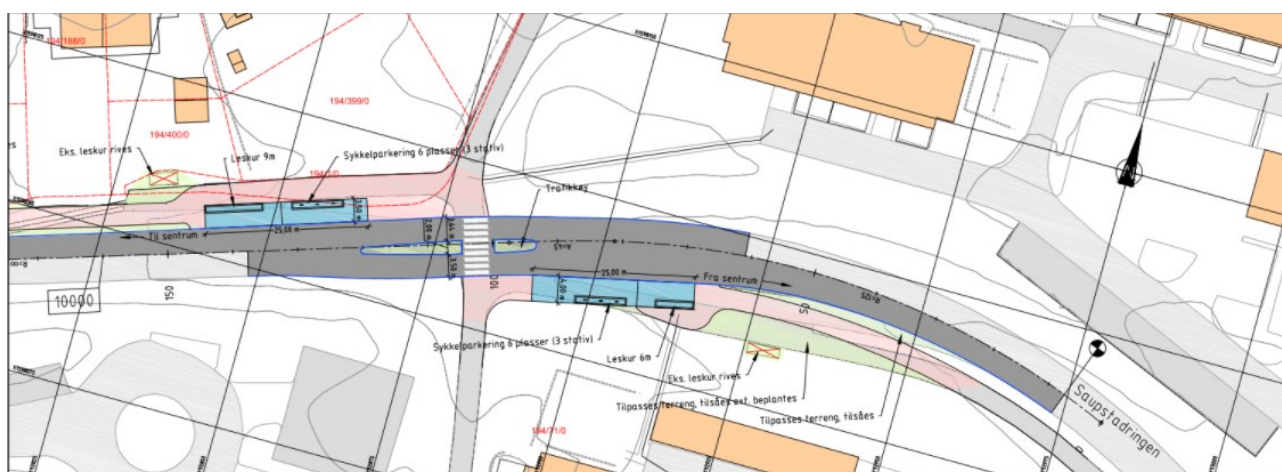
Områder som er vist som H 910\_1 til H 910\_4, er områder der gjeldene reguleringsplaner skal gjelde.

H910\_1: R 1126ba som gjelder.

H910\_2: R 1126 som gjelder.

H910\_3: R 1116o som gjelder.

H910\_4: R 1116t som gjelder.



## Virksomheter av planforslaget

### Konsekvenser for klima og det ytre miljø

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken, er det behov for større kapasitet i kollektivtilbudet. I Trondheim er det valgt å endre busstilbudet, ved å gå over til Metrobussystemet. Ryggraden i systemet er tre linjer (M1, M2 og M3) med ekstra lange busser som i så stor grad som mulig skal ha egen trasé. Foreliggende reguleringsplanforslag gir grunnlag for erverv og opparbeidelse av nødvendig areal for etablering av busslomme og stasjon for Metrobuss i Casper Lundes veg.

Et bedre kollektivtilbud i området vil kunne bidra til at flere velger kollektivtrafikk framfor privatbil. Ved at flere velger å gå og sykle i området vil dette bidra til bedre folkehelse.

### Overordnede planer

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



### Landskapsbildet, bybildet og kulturminner

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



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

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

istandsetting og revegetering.

### Nærmiljø/friluftsliv

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

### Biologisk mangfold/fremmede arter

Temaet er utredet ut fra de fem prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet. Naturbasen viser ingen naturvernområder, registrerte naturtyper, utvalgte naturtyper innenfor eller i umiddelbar nærheten av planområdet. Det vurderes at det er liten sannsynlighet for at det finnes forekomster av sjeldne arter eller viktige naturtyper innenfor planområdet da området ligger ved eksisterende boliger og veg. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilfredsstillende.

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

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

### Kulturminner og kulturmiljø

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

### Trafikkforhold

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

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

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

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

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

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

#### Ulykkesforhold – risiko (ROS – tema)

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

Avbøtende tiltak: Frisiktsoner må opprettholdes.

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

#### Støy og støv

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

Støyvullen som ligger langs eiendommen gnr/bnr 194/450 i dag kan ikke bevares slik den ligger i dag, på grunn av ny gang-/sykkelveg. Vullen erstattes derfor med en støyskjerm fra nabogrense i øst og langs Saupstadingen. Dette medfører at dagens voll, der skjermen bygger, vil bli fjernet, og at det kan anlegges plen/hageareal inntil skjermens bakside.

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

#### Teknisk infrastruktur

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

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

#### Grunnforhold (ROS – tema)

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

Geoteknisk prosjektering må være ferdig før utbyggingstiltak kan igangsettes.

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

#### Anleggsgjennomføring – risiko (ROS – tema)

Tiltaket er lite og det forventes en kort anleggsperiode.

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

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

#### Driftsfasen/vedlikehold

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

#### ROS – analysens konklusjon

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

#### Nullvekstmålet

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

#### Erverv av grunn fra naboer

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

#### Barn og unges interesser

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

#### Universell utforming

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

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

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

### Innspill til planforslaget

Det ble sendt ut varsel om planoppstart den 26.9.2017, med varsel om justert planavgrensning 12.10.2017. Følgende parter kom med uttalelse ved varsel om igangsetting; Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Sør-Trøndelag Fylkeskommune, Statens vegvesen, Bane Nor, Direktoratet for mineralforvaltning og Mattilsynet.

Oppsummert omfattet innspillene følgende temaer: vurdering av støvsituasjonen, asfalt og annen veggrunn som må behandles som forurenset masser, ROS – analyse, trafiksikkerhet spesielt for myke trafikanter, gjennomføring av bygge – og anleggsvirksomheten og kravet til universell utforming.

Byplansjefen anser alle innspillene godt nok vurdert/ ivaretatt til at planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn.

Igangsatt regulering ble kunngjort på internett, [www.trondheim.kommune.no](http://www.trondheim.kommune.no), og i Adresseavisen den 30.9.2017. Grunneiere og berørte naboer er varslet per brev datert 10.10.17 og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 26.9.2017 og med nytt varslingsbrev datert 12.10.2017 på grunn av utvidet plangrense.

Det er avholdt egen befarings sammen med berørte grunneiere 17.11.2017.

Planen lå ute på offentlig ettersyn i perioden 2.2.2018 til 17.3.2018.

Innspill til offentlig ettersyn:	Kommentarer:
<p><b>Fylkesmannen i Trøndelag, 15.3.2018</b></p> <p><u>Helse og omsorg</u></p> <p>Kommunen vurderer at anleggsfasen medfører de største utfordringene. Særlig tenkes det da på barn og unge og trafiksikkerheten for myke trafikanter. Fylkesmannen støtter vurderingen og vil bemerke at styring av kontroll under anleggsfasen derfor blir viktig. Bestemmelsene hjemler i § 7.2 at kommunen skal godkjenne planen for anleggsfasen. Det kan her legges til at det kan være grunn til å følge med på at planen overholdes av ansvarlig utførende, samt at nødvendige justeringer gjøres underveis ved løpende risikovurderinger. Nye risikoforhold og konkrete punkter som medfører risiko for spesielt myke trafikanter må løpende erkjennes og tiltak iverksettes.</p> <p>Det er positive konsekvenser av tiltaket at det nå blir bedre styring av de myke trafikanter og at bussholdeplassene får universell utforming.</p> <p>Når det gjelder hensyn til klima og miljø, barn og unge, landbruk og samfunnssikkerhet, har Fylkesmannen ingen merknader til planforslaget.</p>	<p>Oppfølging av sikkerhet for myke trafikanter under anleggsfasen er sikret i reguleringsbestemmelse § 7.2.</p>

<p><b>Trøndelag fylkeskommune, 9.2.18</b></p> <p>Minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven. Dersom en under opparbeidingen skulle støte på noe spesielt i grunnen (mulig fredet kulturminne), må en stanse arbeidet og varsle fylkeskommunen.</p>	<p>Aktsomhetsplikten er ivaretatt i bestemmelsene § 3.1</p>
<p><b>Statens vegvesen, 14.2.2018</b></p> <p>Statens vegvesen mener gang- og sykkelveg sør i planområdet bør trekkes langs hele plattformens bakside, for å forhindre konflikter mellom gående/syklende og busspassasjerer. Krysningpunkt over Saupstadringsen bør være i form av opphøyd fortau.</p> <p>Videre bør det stilles et rekkefølgekrav om at gang- og sykkelveg nord i planområdet mot Casper Lundes veg skal være etablert før bussholdeplassene tas i bruk. Dette for å sikre trafiksikker og universelt utformet adkomst til plattformen.</p>	<p>Utforming og bredde på plattform og gang -sykkelveg på sørsiden er blitt vurdert i planprosessen. Den antatte gang- og sykkeltrafikken som er gjennomgående vurderes til å være liten i dette området, og breddeutvidelse av plattformen til 4 meter skal ivareta gjennomgangstrafikkbehovet på plattformen.</p> <p>Det er ikke planlagt opphøyd gangfelt over Saupstadringsen. Det vurderes til at midtrabatten mellom kjørebanelene skal være tilstrekkelig for å hindre høy hastighet og forbikjøring i det aktuelle området.</p> <p>Det er ikke ønskelig å ta inn dette som et rekkefølgekrav. Grunnen er at man har en svært stram framdriften med å få bygd og åpnet holdeplassene. Ettersom man er avhengig av grunnervervsavtaler for å få bygd gang -sykkelvegen, ønsker man ikke ta risikoen for at prosessen med slike avtaler kan påvirke framdriften med bygging og åpning/bruk av holdeplassene.</p> <p>Det er heller ikke avsatt midler til å bygge ønsket gang- og sykkelveg på nordvestsiden i Metrobussprosjektet. Midler til bygging av nevnte gang- og sykkelveg bør vurderes som et eget tiltak i Miljøpakken.</p>
<p><b>Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS, 6.3.18</b></p> <p>Brann - og redningstjenesten minner om følgende: Brann - og redningstjenesten skal til enhver tid (også i anleggsperioder) kunne utføre effektiv rednings - og slokkeinnsats. Det betyr at det fortsatt skal være en hensiktsmessig plassering av og</p>	<p>Innspillene anses ivaretatt.</p>

<p>nødvendig antall brannkummer, med forskriftsmessig slokkevannskapasitet i området, og at tilgjengeligheten til områdene som blir berørt, heller ikke er redusert. Dersom det i tilgrensende bygninger er automatisk sprinkleranlegg, må det sikres at anleggene fungerer som forutsatt, både i og etter anleggsperioden. Der som anleggsarbeider medfører at det ikke er tilstrekkelig vanntilførsel i perioder, må det innføres kompensierende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.</p> <p>Trøndelag brann - og redningstjeneste IKS viser videre til retningslinjer vedrørende Tilrettelegging for rednings - og slokkemannskap i TBRTs kommuner. Disse beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius og akseltrykk. Det vises også til TEK 17 § 11 - 17 Tilrettelegging for rednings - og slokkemannskap med veiledning.</p>	
<p><b>Janne og Helge Fossen, 28.02.18</b></p> <p>Grunneier på eiendommen 194/450, Myrtunet 22a.</p> <p>Ser at det skrives at det blir mindre erverv av grunn, for meg vil det bli forholdsvis mye. Uten at jeg har regnet på det vil jeg anslå at det ut i fra tegningen dreier seg om ca. 10% av eiendommen. Eiendommen er da ikke så stor, så det blir jo en del.</p> <p>Samtidig er det jo et areal som ikke er mulig å utnytte til annet enn gress/ugress. Forventer en kompensasjon.</p> <p>Dere skriver at vollen skal beholdes eller endres. Hvis den beholdes slik som nå, vil det måtte lages en slags mur mot den tenkte gangbanen, noe som igjen vil måtte føre til et gjerde i overkant pga. at det fort blir en kant på en meter og kanskje vel som det. Som vil gjøre en sikkerhetsrisiko. Med å gjøre om, eller flytte vollen lenger inn på tomte vil det ødelegge/ forminske hagen betydelig.</p> <p>Mitt ønske er at dere fjerner vollen og bekoster ett pent støygjerde som igjen vil gjøre det visuelt penere for området og i tillegg vil det føre til at hagen vår blir flatere og større. Dette vil jeg vinne på.</p>	<p>Det har vært dialog med grunneier, og det er valgt en løsning med støyskjerm langs gang- og sykkelvegen. En skjerm vil medføre at eksisterende voll på eiendommen kan fjernes, samtidig som tomte kan planeres og gi mer plenareal inntil skjermes bakside.</p> <p>Det arealet som er skravert og vist som H910_4 på plankartet skal kun tas i bruk som et midlertidig anleggsområde for å få etablert skjermen og den nye gang/sykkelvegen.</p>

### 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.