



## Detaljregulering av Falkenborgvegen - oppstillingsplasser, sluttbehandling Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 13.4.2018

Dato for godkjenning av bystyret : 31.5.2018

### Innledning

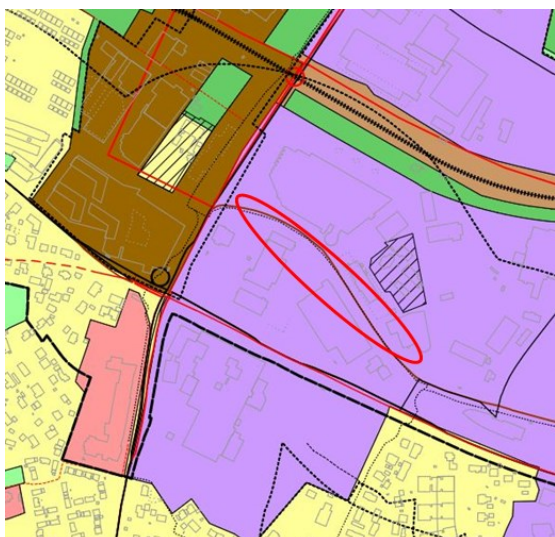
Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Multiconsult som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken.

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av sju bussoppstillingsplasser i busslommer for tidsregulering i Falkenborgvegen, tre plasser på nordsiden av veien og fire plasser på sørsiden. Det skal også legges til rette for gangforbindelser med fortau i tilknytning til oppstillingsplassene. Planforslaget er en del av Metrobussprosjektet fordi kollektivknutepunktet på Strindheim har behov for oppstillingsplasser for busser som har sin endeholdeplass her, og som har ventetid mellom sine kjøreruter. Tiltaket anses å være av midlertidig karakter, da bussoppstillingsplassene vil kunne flyttes ved fremtidig utvikling av området rundt Strindheim kollektivknutepunkt.



Planområdets avgrensning med eiendomsgrenser

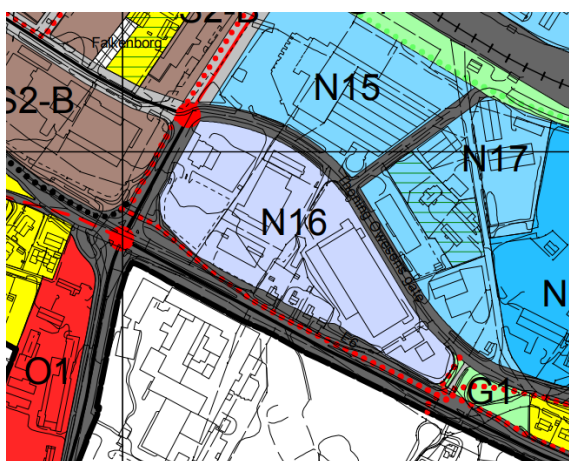
## Planstatus



Kommuneplanens arealdel 2012-2024

### Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Planområdet er vist som eksisterende næringsvirksomhet, gangveg og kollektivtrasé i kommuneplanens arealdel 2012-2024. Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.



Kommunedelplan Lade, Leangen og Rotvoll

### Kommunedelplan Lade, Leangen og Rotvoll

Planområdet omfattes av gjeldende kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, vedtatt 28.4.2005. Området er vist som fremtidig næringsområde, fremtidig næringsområde med forretning og eksisterende vegareal.

Det pågår et arbeid med en ny kommunedelplan for Lade og Leangen.

## Reguleringsstatus

Gjeldende reguleringsplaner for planområdet er:

- r0119 – Innherredsveien og Nordlandsbanen fra Dalen blindeskole til Rotvold. Vedtatt 12.4.1960.
- r0119d – Innherredsveien og Th. Owesens gt for eiendommene Bekkenga, gnr.12/43, Bekkenga II, gnr.12/117 m.fl. Vedtatt 10.7.1979.
- r0119h – Thoning Owesens gate 35 A, 35 B og Brannstasjon øst. Ny avkjørsel. Vedtatt 4.12.1990.
- r0336 – E6, Falkenberg – St. Hanshaugen m/tilknytninger til Haakon VII' gate og Innherredsveien. Vedtatt 31.5.1990.
- r1170a – E6-øst, delplan 3, Strindheim / Gildheimsområdet. Vedtatt 23.11.2006.
- r1170d – Thoning Owesens gate med tverrforbindelse til Innherredsveien. Vedtatt 12.2.2008.

Området er avsatt til kjøreveg, gangveg, gang- og sykkelveg, annen veggrunn, kollektivanlegg, industri og offentlige bygninger. Det er i tillegg igangsatt reguleringsarbeid for Leangenvegen 10, r20100052.

## Tidligere vedtak i saken

Formannskapet vedtok 7.11.2017, sak 0291/17, at oppstillingsplasser for busser i Falkenbergvegen

legges til grunn for videre planlegging av oppstillingsareal for buss på Strindheim.

Det innsendte planforslaget ble i delegasjonsvedtak FBR 4/18 den 18.1.2018, vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

Planområdet ligger innenfor eiendommene med gnr/bnr: 5/22, 5/23, 5/29, 6/1, 6/8, 6/18, 12/11, 12/120 og 12/121.

### Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet, landskap

Planområdet ligger i Falkenborgvegen på Strindheim, mellom rundkjøringene med Bromstadvegen og Ranheimsvegen. Det tas også med en liten del av Bromstadvegen sør for rundkjøringen. Planområdet omfatter ca. 7 daa og ligger relativt flatt ca. 40 meter over havet.

### Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet benyttes i dag som kjøreveg, fortau, gang- og sykkelveg, kollektivholdeplass og annen veggrunn. Leangenvegen kommer inn på Falkenborgvegen mellom gnr/bnr. 5/22 og 5/31. Det er i tillegg fem avkjørsler som kommer inn på Falkenborgvegen innenfor planområdet, samt én på Bromstadvegen.

Tilstøtende arealer består av lager-, forretnings- og næringsvirksomhet med tilhørende trafikk- og parkeringsarealer. Ved Falkenborgvegen 32 står det en trekke mellom fortauet og parkeringsarealet til virksomheten. Vest for planområdet ligger Strindheim kollektivknutepunkt og kjøpesenteret Sirkus Shopping.

### Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert fredete kulturminner innenfor eller i nærheten av planområdet. Louiselyst i Leangenvegen, som grenser til gnr/bnr 5/31 i nordøst, er i KPA vist som hensynssone for kulturmiljø, og det er her registrert tre bygninger i SEFRAC-registeret som er vurdert til å ha høy antikvarisk verdi. Falkenborgvegen 37 har for øvrig antikvarisk verdi C.

### Biologisk mangfold, fremmede arter

Naturbasen viser ingen registreringer av arter av nasjonal forvaltningsinteresse, naturtyper eller verneområder i eller i nærheten av planområdet.

Miljøenheten har registrert fremmede arter i området, datert 26.10.2017. Det ble her registrert rynkerose i vegrabatt ved Leangenvegen, og piletrær av usikker art ved gnr/bnr 5/29 og 5/22. Spredning skal begrenses for disse artene. 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 nærings- og trafikkarealer. I Artsdatabankens artskart er det ikke registrert svartelistede eller andre fremmede arter i eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

### Naturverdier, rekreasjonsverdi, barns interesser

Planområdet anses ikke å ha noen natur- eller rekreasjonsverdi siden det i all hovedsak omfatter næringsareal og trafikkareal. Området er heller ikke egnet til bruk av barn og unge for lek og opphold.

### Trafikkforhold, universell tilgjengelighet

Planområdet i Falkenborgvegen ligger mellom de to rundkjøringene med Bromstadvegen i vest og

Ranheimsvegen i øst, og møter Leangenvegen i et T-kryss rundt midten av denne strekningen. Veggen har en trafikkmengde på 3720 ÅDT vest for krysset med Leangenvegen, og 3500 ÅDT øst for krysset. Falkenborgvegen har en vegbredde på ca. 7 meter og en fartsgrense på 50 km/t.

For myke trafikanter er det fortau eller gang- og sykkelveg mellom rundkjøringene langs nordsiden av veggen. På sørsiden av veggen er det fortau på deler av strekningen, men fra avkjørselen mellom gnr/bnr 6/8 og 12/121 og frem til bussholdeplassen "Strindheim 2" går det kun et gangtråkk. Avkjørselen til Falkenborgvegen 37 er utydelig definert og fremstår som et utflytende parkerings- og trafikkkareal med direkte adkomst fra Falkenborgvegen. Dette gir en dårlig lesbarhet for myke trafikanter. Veggen kan krysses i et gangfelt sørøst for krysset med Leangenvegen. Det er ikke kjent at veggen brukes som skoleveg.

Det er registrert totalt fire ulykker langs strekningen, ingen med alvorlige skader. To av ulykkene involverte syklist.

#### Teknisk infrastruktur

Det ligger vannledninger, overvannsledninger, el- og telekabler i Falkenborgvegen som kan bli berørt av tiltaket. Dette må ivaretas i byggeplan.

#### Grunnforhold

Løsmassene innenfor planområdet består av fyllmasser. Tilgrensende områder til fyllmassene består av et tykt lag med hav- og fjordavsetninger (NVE Atlas).

NVE Atlas viser ingen aktsomhetsområder for skred eller steinsprang. Det er registrert et løsmasseskred ved Leangenvegen mellom gnr/bnr 5/22 og 5/26 i 1944.

Det er tidligere utført grunnboringer både innenfor og i nærheten av planområdet. Grunnundersøkelsene som er utført av Trondheim kommune viser at løsmassene består av et topplag av fyllmasser med inntil 7 meter mektighet over et ca. 2 meter tykt lag som består av tørrskorpeleire. Videre i dybden er det meget fast leire. Berg er påtruffet ca. 21-23 meter under terreng. Opptatte prøver viser at fyllmassene består av mineralske masser, hovedsakelig leire, sannsynligvis fra gravearbeider i nærheten. Det kan imidlertid være fyllmasser av annen sammensetning i fyllingen, organisk materiale, søppel etc. På østre del av planområdet antas det at løsmassene består av fast leire under et topplag av tørrskorpeleire/fyllmasser. Det er ikke registrert punkt med kvikkleire verken innenfor eller i nærheten av planområdet.

På gnr/bnr 5/30 og 5/31 er det kartlagt aktsomhet for forurenset grunn. Tiltaket ligger langs en bilveg, og det kan derfor være en kilde til forurensing (vegkanter).

#### Støyforhold, luftforurensning

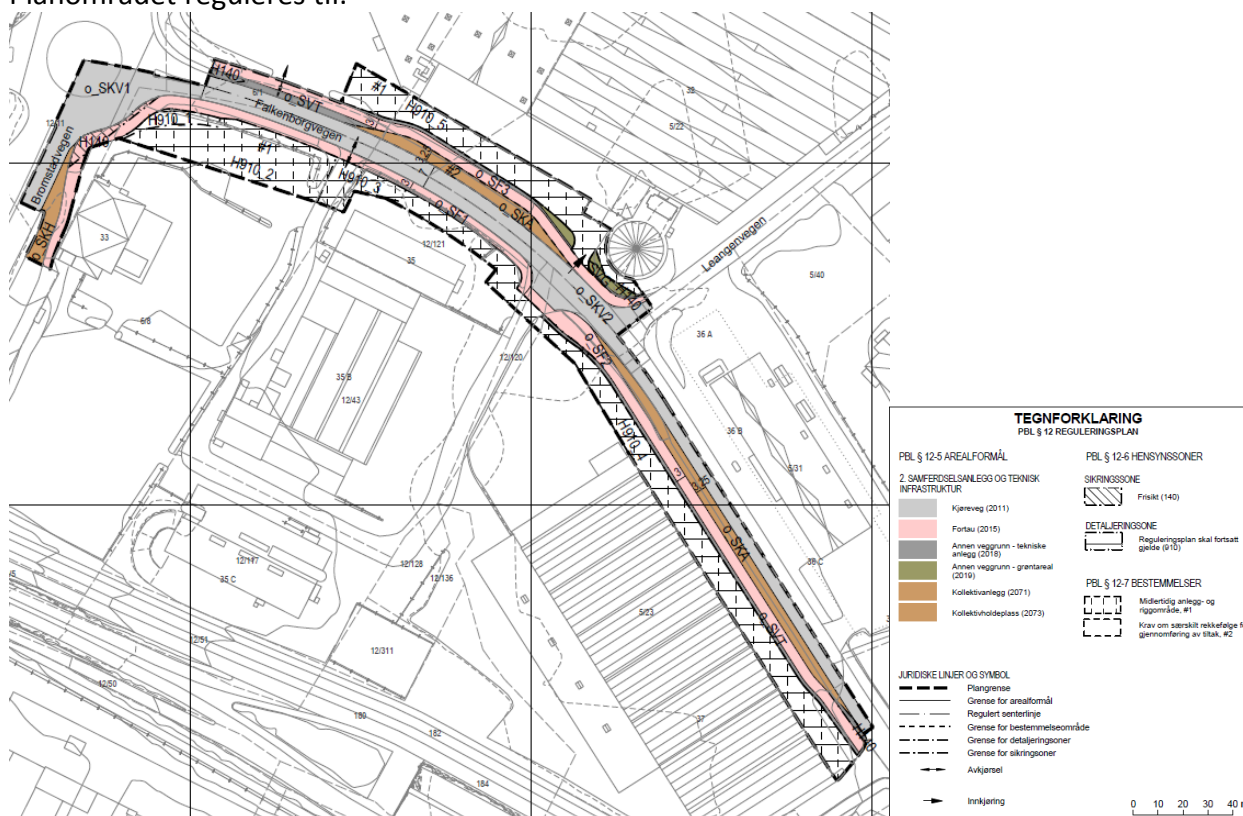
Miljøpakken har gjennomført støykartlegging ved Metrobuslinje 1. Det er utarbeidet støysonekart datert 27.10.2017 for Strindheim/Falkenborgvegen for 1,5 meter og 4 meter over bakken. Kartleggingen viser ingen støysensitive bygg innenfor rød støysone.

Planområdet ligger i et område med relativt mye trafikk. Det kan derfor være grunn til å tro at det i perioder kan være en del luftforurensning med svevestøv (PM10) fra piggdekk som sliter asfalten, samt nitrogendioksid (NO<sub>2</sub>) med eksos fra biltrafikken i lufta. Trondheim hadde i 2015 15 døgn med svevestøv over anbefalte verdier og 0 timer der konsentrasjonen av NO<sub>2</sub> overskred anbefalte verdier (Trondheim kommune, Miljøenheten, Luftkvalitet i Trondheim 2015).

## Beskrivelse av planforslaget

### Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet reguleres til:



Reguleringskart

### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Arealene som reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal være offentlige.

#### Kjøreveg (o\_SKV1 og o\_SKV2):

Falkenborgvegen reguleres med utgangspunkt i eksisterende senterlinje og bredde (7 meter). Sør for Leangenvegen reguleres halve vegen fra senterlinja, den andre halvdel er regulert i den tilgrensede reguleringsplanen r20120032, vedtatt 20.11.2014.

Avkjørsel mellom eiendommene gnr/bnr 5/23 og 12/121 er regulert med vegareal mellom Falkenborgvegen og fortauet. Avkjørsler til eiendommene gnr/bnr 6/8 (fra Falkenborgvegen) 6/18 og 5/22 er regulert med avkjørselspiler. For avkjørselen til gnr/bnr 5/22 er det på grunn av trafiksikkerhetshensyn og at arealet er smalt, kun tillatt innkjøring.

Delen av Bromstadvegen som inngår i planområdet reguleres med avgrensning mellom kjøreveg og regulert fortau slik vegen er bygd. Dette innebærer en mindre endring i forhold til reguleringsplan r1170d.

#### Fortau (o\_SF1, o\_SF2 og o\_SF3):

Fortau reguleres med minst 3 meter bredde. Det reguleres sammenhengende fortau langs sørsiden av Falkenborgvegen mellom avkjørselen til Falkenborgvegen 37 og bussholdeplassen "Strindheim 2" i kollektivknutepunktet. Ved rundkjøringen i Bromstadvegen reguleres fortauet med 4 meter bredde slik at det er plass til å etablere et fysisk skille mellom fortauet og kjørevegen, som også kan fungere som en naturlig ledelinje. På nordsiden av vegen reguleres fortau fra Leangenvegen, langs oppstillingsplassene og forbi vestre avkjørsel til Falkenborgvegen 32 (gnr/bnr

6/18). Dette vil, sammen med gjeldende reguleringsplaner, gi et sammenhengende tilbud for gående og syklende på begge sider av Falkenborgvegen mellom rundkjøringene med Bromstadvegen og Ranheimsvegen.

Fortauene skal være universelt utformet med naturlige ledelinjer, klart adskilte soner og fast dekke.

Fortauene langs oppstillingsplassene skal opparbeides og ferdigstilles samtidig med byggingen av oppstillingsplassene. Fortauet på sørsiden av vegen mellom oppstillingsplassene og holdeplassen "Strindheim 2" vil bli opparbeidet og asfaltert med midlertidig standard ved utbyggingen av oppstillingsplassene. Bredden på fortauet tilpasses slik at dagens bruk av tilgrensende eiendommer kan opprettholdes. Permanent opparbeiding vil først skje når eiendommene langs planområdet utvikles.

Annen veggrunn – tekniske anlegg (o\_SVT):

Det vil bli en skråning eller mur mellom det nye fortauet langs Falkenborgvegen 37 og plassen foran bygget. Langs fortau o\_SF2 på gnr/bnr 5/23 reguleres det derfor et areal med 1 meter bredde til annen veggrunn. Likeså reguleres et areal med bredde 1 meter nord for oppstillingsplassene og fortau o\_SF3 på gnr/bnr 5/22, 5/29 og delvis 6/18.

Annen veggrunn – grøntareal (o\_SVG):

Ved avkjørslene til gnr/bnr 5/22 og sør på 5/23, reguleres areal til annen veggrunn for tydelig å definere avkjørslene og oppstillingsplassene.

Kollektivanlegg (o\_SKA):

Oppstillingsplasser for buss i busslommer reguleres langs Falkenborgvegen. Det reguleres areal for fire oppstillingsplasser på sørsiden av vegen, innenfor gnr/bnr 5/23. Total lengde med inn- og utkjøring er ca. 140 meter og bredden er 3,25 meter. På nordsiden av vegen reguleres areal for tre oppstillingsplasser, innenfor gnr/bnr 5/22, 5/29 og 6/18. Total lengde med inn- og utkjøring er ca. 80 meter og bredden er 3,25 meter.

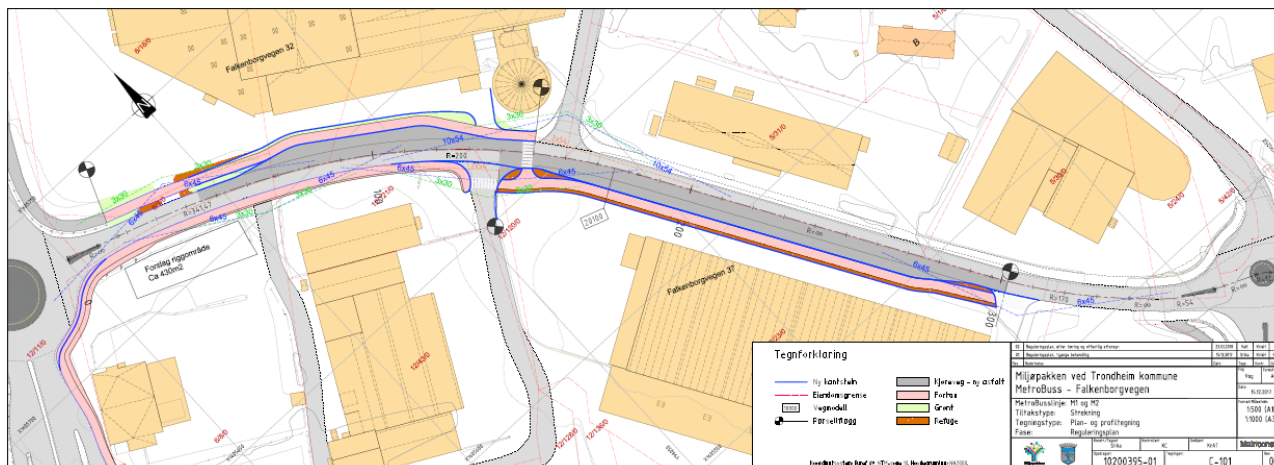
Kollektivholdeplass (o\_SKH):

Del av den eksisterende bussholdeplassen i Bromstadvegen reguleres med avgrensning mot fortauet slik den er bygd.

### Hensynssoner

Sikringssone – Frisikt (H140):

Frisikt er beregnet i henhold til krav i Statens vegvesens håndbok N100 Veg og gateutforming. Det er regulert frisiktsoner der siktlinjene ligger innenfor arealer som reguleres til annen veggrunn. Det er ikke regulert frisiktsoner innenfor arealer som reguleres til kollektivanlegg, fortau eller kjøreveg, da behov for frisikt vurderes å ivaretas innenfor arealformålene. C-tegningen under viser siktlinjer for samtlige avkjørsler innenfor planområdet.



C-tegning med siktlinjer

Detaljeringszone – Reguleringsplan skal fortsatt gjelde (H910):

Det reguleres en detaljeringszone hvor fem gjeldende reguleringsplaner fortsatt skal gjelde.

### Bestemmelsesområder

Midlertidig anlegg- og riggområde (#1):

Områdene #1 viser de arealene som det kan være behov for å bruke midlertidig i anleggsfasen for å få gjennomført tiltaket. Områdene reguleres til midlertidig anlegg- og riggområde, og skal istandsettes og revegeteres i tråd med dagens situasjon og i nær dialog med berørte grunneiere.

Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak (#2):

På arealet for kollektivanlegg på nordsiden av Falkenborgvegen reguleres et bestemmelsesområde som beskriver at oppstillingsplassene kan erstattes, og vurdert flyttet når tilgrensende eiendommer reguleres og utvikles.

### Virkninger av planforslaget

#### Overordnede planer

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnede planer, kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll.

#### Landskap, stedets karakter

Planområdet ligger i et område preget av lager-, forretnings- og næringsvirksomhet med forholdsvis store bygninger og tilhørende trafikk- og parkeringsarealer. Tiltaket vurderes ikke å endre landskapet eller stedets karakter. Anlegging av oppstillingsplasser og tilhørende fortau ved Falkenborgvegen 32 medfører at den eksisterende trerekka mellom dagens fortau og virksomhetens trafikk- og parkeringsareal må fjernes.

#### Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert fredete kulturminner innenfor eller i nærheten av planområdet som tiltaket vil komme i konflikt med. Tiltaket vurderes heller ikke å berøre kulturmiljøet Louiselyst med tre SEFRAC-registrerte bygninger, da næringsbebyggelsen i Falkenborgvegen 36 ligger mellom planområdet og kulturmiljøet.

#### Biologisk mangfold, fremmede arter

Temaet er utredet ut fra de fem prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilfredsstillende, og planforslaget vurderes ikke å gi vesentlige negative

konsekvenser for naturmangfoldet.

Det er registrert to fremmede arter i området, rynkerose og piletrær. Dette er arter som har blitt plantet inn. Det er ikke nødvendig at disse fjernes, men de skal likevel ikke spres. Lokal massebehandling er derfor beskrevet som tiltak i reguleringsbestemmelsene.

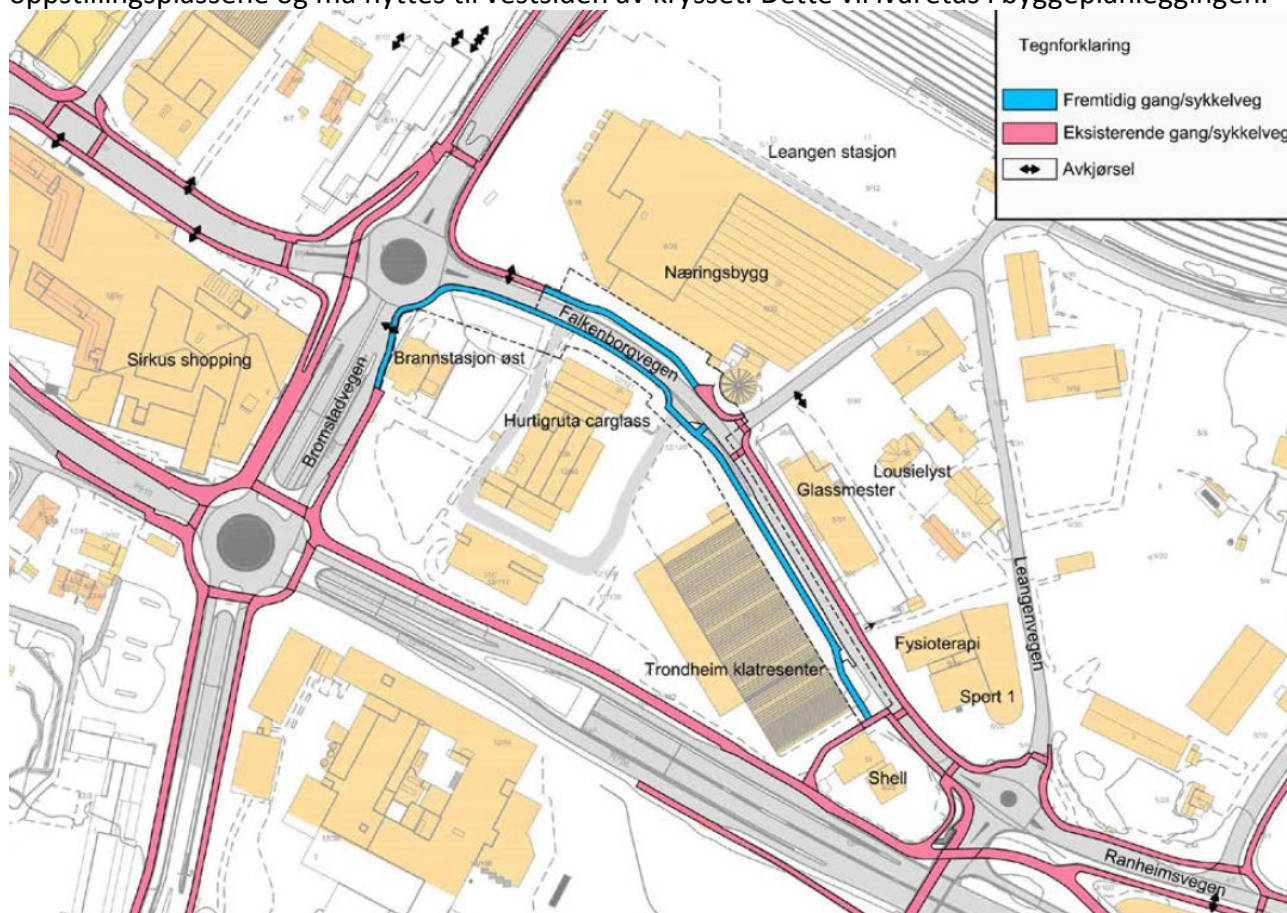
Tiltakets samlede ulemper for naturmiljø vurderes til å være mindre enn de samfunnsmessige fordelene som oppnås ved å gjennomføre tiltaket.

#### Nærmiljø, rekreasjonsverdi, barns interesser

Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for myke trafikanter langs sørsiden av Falkenborgvegen ved at det reguleres sammenhengende fortau. Tiltaket vurderes ikke å medføre vesentlige negative virkninger for nærmiljø, rekreasjonsverdi eller barn og unges interesser.

#### Trafikkforhold, universell tilgjengelighet

Tiltaket medfører økt busstrafikk i Falkenborgvegen, men det vil gi en mer trafikksikker og oversiktlig situasjon ved at det etableres et sammenhengende fortau på sørsiden av vege og mot kollektivknutepunktet, samt tydeligere definerte avkjørsler. Fortauene skal være universelt utformet, og reguleres med bredde på minimum 3 meter slik at maskinell brøyting vil være mulig. Eksisterende gangfelt øst for krysset med Leangenvegen kommer i konflikt med oppstillingsplassene og må flyttes til vestsiden av krysset. Dette vil ivaretas i byggeplanleggingen.



Avkjørsler og eksisterende og planlagte fortau/gang-/sykkelveger ved planområdet

Vegen har tilstrekkelig bredde, og det er ikke nødvendig med tiltak på selve kjørebane. Bussene som skal tidsregulere i Falkenborgvegen vil bruke eksisterende rundkjøringer med Bromstadvegen og Ranheimsvegen for å snu før de returnerer til kollektivknutepunktet for påstigning. Spøringsanalyser utført med kjøretøy noe lengre enn metrobussene viser at begge rundkjøringene



er tilstrekkelig dimensjonert for bussene.

På hverdager vil det være 282 busser per døgn som skal tidsregulere i Falkenborgvegen og som videre har oppstart av ny tur i kollektivknutepunktet på Strindheim. På lørdager er antallet 198 busser og på søndager 130 busser. Beregning av antall turer for hver linje som skal tidsregulere viser at trafikkmengden i Falkenborgvegen kan øke med ca. 500 ÅDT, fra 3720 til ca. 4200 vest for krysset med Leangenvegen og fra 3500 til ca. 4000 øst for krysset. Trafikkmengden for Bromstadvegen i rundkjøringen er oppgitt til 12 100 ÅDT på sørsiden og 12 500 ÅDT på nordsiden. Rundkjøringen er dimensjonert ut fra en trafikkmengde på 15 000 ÅDT, som ble lagt til grunn i reguleringsplan r1170d, vedtatt 12.2.2008. Dette tilsier at rundkjøringen vil tåle trafikkøkningen som følge av tiltaket.

#### Teknisk infrastruktur

Tiltaket berører ledninger i grunnen, som må ivaretas i byggeplan. Trondheim kommune har også satt i gang et forprosjekt for planlegging av ny overvannsledning i Falkenborgvegen.

#### Grunnforhold

Ved graving i jord som er/kan være forurenset, må det lages en tiltaksplan for forurenset grunn, jf. Forurensingsforskriftens kapittel 2, som skal godkjennes av Trondheim kommune. Dette er ivaretatt i reguleringsbestemmelse § 6.3.

#### Støyforhold, luftforurensing

Det er ingen støysensitive bygg i rød støysone, og det er derfor ikke behov for avbøtende tiltak.

Trafikk er en kilde til utslipp av svevestøv og nitrogendioksid. Tiltaket medfører en liten økning i trafikken, men det er ikke ventet at dette vil føre til vesentlig økning av svevestøv i forhold til dagens nivå. Det forutsettes at bussene ikke kjøres på tomgang under tidsreguleringen.

#### Anleggsgjennomføring

Det er stilt krav om at det skal utarbeides plan for bygge- og anleggsfasen i reguleringsbestemmelsene. Det må etableres en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper, planen skal også redegjøre for trafikkavvikling. Det må være spesielt fokus på å sikre trygg ferdsel for myke trafikanter som ferdes i området. Plan for trafikkavvikling må redegjøre for dette og for hvordan tilgang til og forbi planområdet skal løses under anleggsperioden. Området skal være godt fremkommelig, orienterbart og skiltet lesbart. Det er lagt inn bestemmelsesområder i planen som muliggjør midlertidig anlegg- og riggområde.

Miljøpakken har utarbeidet et notat om bygge- og anleggsfasen for alle Metrobussprosjekter.

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak. Hendelser med mindre sannsynlighet og konsekvens med avbøtende tiltak er kommentert under:

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
<b>Sannsynlighet:</b>				
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig	34, 35, 36			
2. Mindre sannsynlig		61, 62, 67		
1. Lite sannsynlig	9, 12	44		

Samlet risikovurdering

#### 61. Ulykke i av-/påkjørsler:

Vegkart viser at det er registrert to ulykker i krysset Falkenborgvegen/Leangenvegen. Ulykke kan oppstå, uavhengig av om tiltaket gjennomføres eller ikke.

Avbøtende tiltak: Sikt ivaretas iht. Statens vegvesens håndbok N100.

#### 62. Ulykke med gående/syklende:

Vegkart viser at det er registrert to ulykker i Falkenborgvegen der syklist er involvert. Ulykke kan oppstå, uavhengig av om tiltaket gjennomføres eller ikke.

Avbøtende tiltak: Sikt ivaretas iht. Statens vegvesens håndbok N100. Planen bidrar til at det blir sammenhengende fortau på begge sider av Falkenborgvegen, noe som vil øke trafikksikkerheten til myke trafikanter.

#### 67. Ulykker ved anleggsgjennomføring:

Det er alltid risiko for ulykker ved anleggsarbeid, dette gjelder spesielt i forhold til trafikkavvikling.

Avbøtende tiltak: Det skal utarbeides plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Denne skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak igangsettes.

#### Nullvekstmålet

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken, er det behov for større kapasitet i kollektivtilbudet.

Trondheim endrer busstilbudet, ved å gå over til Metrobuss-systemet. 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.

Planforslaget for oppstillingsplasser i Falkenborgvegen gir grunnlag for å etablere en del av Metrobuss-systemet.

#### Naboer, interessemotsetninger

Eksisterende avkjørsler er ivaretatt. Avkjørsler som blir berørt av tiltaket blir utformet iht. Statens vegvesens håndbok N100.

Det er behov for å erverve deler av eiendommer permanent der det skal anlegges oppstillingsplasser, fortau og til annen veggrunn. Det er behov for å erverve deler av eiendommer midlertidig i anleggsfasen for å kunne få tilgang for å utføre det praktiske arbeidet, for lagring av masser mv. Tiltaket vil gå på bekostning av eksisterende parkering ved eiendommen i Falkenborgvegen 37 og 32. Falkenborgvegen 37, gnr/bnr 5/23, er privat eid og festet bort til Falkenborgvegen 37 AS. Sør-Trøndelag fylkeskommune eier 50 % av aksjene i selskapet (Fylkestingsak 72/16). Falkenborgvegen 32, gnr/bnr 5/22 og 5/29, er privat eid. Gnr/bnr 12/121 er også i privat eie, mens gnr/bnr 6/8 er eid av Trondheim kommune. Alle disse eiendommene blir berørt av tiltaket. Tiltaket forutsetter tilgang til arealer langs veg til oppstillingsplasser og fortau. Bruk av arealer i anleggsperioden og erverv av grunn for etablering av oppstillingsplasser og fortau

søkes løst gjennom dialog med grunneiere og leietakere om avbøtende tiltak og kompensasjon.

Det er ikke registrert spesielle arealbrukskonflikter for tiltaket, utover konsekvenser for berørte eiendommer, som tap av eksisterende parkeringsareal. I forbindelse med tiltaket skal det etableres hvilerom for bussjåførene. Sør-Trøndelag fylkeskommune vil inngå en avtale om å løse dette innenfor eksisterende bygg i Falkenborgvegen 36 eller 37.

#### Fremtidig utvikling

Området rundt kollektivknutepunktet på Strindheim er under utvikling. Oppstillingsplassene i Falkenborgvegen anses derfor å være av midlertidig karakter. Ny/permanent plassering må vurderes ved fremtidig regulering og utvikling av tilgrensende eiendommer. Alternativt må busslinjene forlenges forbi Strindheim, og at endepunktet og behov for oppstillingsplasser dermed flyttes bort fra Falkenborgvegen. Løsningen vil i liten grad låse fremtidige planprosesser i området rundt kollektivknutepunktet, og eventuelle endringer av reguleringsplanen kan utredes i senere planprosesser. Trondheim kommune og Sør-Trøndelag fylkeskommune vil gjennom sine posisjoner som grunneiere i området ta en aktiv rolle for å sikre at temaet utredes i videre reguleringsplanarbeid.

Langsgående lommer i Falkenborgvegen vil være en løsning som fungerer i 2019 og som er godt tilpasset videre utvikling av området. Enten da som fortsatt areal for bussoppstillingsplasser eller omdisponert til andre formål. I arbeidet med videre utvikling av rutestrukturen bør det legges opp til at minst mulig tidsregulering skal foregå i, eller i umiddelbar nærhet til, knutepunktene.

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres av midler satt av i bymiljøavtalen til Metrobuss. Trondheim kommune har ansvar for drift og vedlikehold. Valg av mer bestandige materialer vil kunne medføre lavere driftsutgifter på lengre sikt.

#### Avveining av virkninger

Løsningen er arealeffektiv ved at oppstillingsplassene plasseres langs eksisterende veg, og at bussene benytter seg av eksisterende rundkjøring med Ranheimsvegen for å snu. Tiltaket forbedrer også situasjonen for myke trafikanter da det vil bli et sammenhengende gangtilbud på begge sider av Falkenborgvegen.

#### **Planlagt gjennomføring**

Oppstillingsplassene med tilhørende fortau, samt tiltak på berørte avkjørsler er planlagt bygd i 2018. Før utbyggingstiltak igangsettes skal det utarbeides komplette byggeplaner for tiltaket. Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før teknisk plan kan godkjennes. Det skal også utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn. Disse skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak kan igangsettes. Offentlige veganlegg som er detaljvklart i plan og som anlegges i henhold til vegloven er unntatt søknadsplikt.

#### **Innspill til planforslaget**

Igangsatt regulering er kunngjort i Adresseavisen 21.10.2017, og på Trondheim kommunes nettside 20.10.2017. Berørte grunneiere, parter og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 20.10.2017. Frist for å komme med uttalelser var 7.11.2017. Innspill til planforslaget før førstegangsbehandling er redegjort for i planbeskrivelsen datert 18.1.2018, som ble lagt ut til offentlig ettersyn.

Planforslaget ble delegert vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn 23.1.2018, med høringsfrist 10.3.2018. Følgende offentlige aktører kom med uttalelser under offentlig ettersyn:

#### Trøndelag fylkeskommune – 31.1.2018

Viser til uttalelse av 01.11.2017 til planoppstart. Når det gjelder trafikkforhold, vises det til Statens vegvesen.

#### *Rådmannens kommentar*

Tas til orientering.

#### Bane NOR – 9.2.2018

Ingen merknader.

#### Statens vegvesen – 26.2.2018

- Vegvesenet ber om at muligheten for å redusere antall avkjørsler vurderes i det videre planarbeidet.
- Vi ber om at siktforholdene beskrives i planbeskrivelsen og angis i plankart for både inntegnede avkjørsler og avkjørselspiler, da avkjørslene er eksisterende.
- Vegvesenet anbefaler at muligheter for å skille myke og harde trafikanter ved avkjørsel til gnr/bnr 12/120 vurderes i det videre planarbeidet.

Statens vegvesen ber om at kommunen ved sluttbehandling av planen redegjør for hvordan faglige råd er tatt inn og/eller vurdert.

#### *Rådmannens kommentar*

- Avkjørselspil til gnr/bnr 6/8, fra Bromstadvegen, er tatt ut.
- Siktlinjer er vist i C-tegningen på side 7. Det er regulert frisiktsoner der siktlinjene ligger innenfor arealer som reguleres til annen veggrunn. Det er ikke regulert frisiktsoner innenfor arealer som reguleres til kollektivanlegg, fortau eller kjøreveg, da behovet for frisikt vurderes å være ivarettatt innenfor formålene.
- Fortauet er planlagt opphøyd i forhold til parkeringsarealet ved avkjørsel til gnr/bnr 12/120.

#### Fylkesmannen i Trøndelag – 5.3.2018

Overordnede føringer: Ingen merknad.

Landbruk: Ingen merknad.

Miljøvern: Ingen merknad.

Samfunnssikkerhet: Ingen merknad.

Helse og omsorg og barn og unge:

Det er i dag et uoversiktlig trafikkbilde i området. Med etableringen av oppstillingsplassene vil trafikken med busser øke. Samtidig skal det etableres sammenhengende fortau, og der det reguleres inn ekstra bredde kan det etableres et fysisk skille mot veibanen. Det er positivt idet de myke trafikantene dermed vil ledes til å følge fortauet og antall krysninger av veien reduseres. Kommunen har vurdert at det samlet sett vil bli bedre trafiksikkerhet. Dette er trolig riktig, men det er grunn til å se nærmere på antall avkjøringer, jf. uttalelsen fra Statens vegvesen, slik at trafikken kan styres til færrest mulig krysningpunkter.

*Rådmannens kommentar*

Avkjørselspil til gnr/bnr 6/8, fra Bromstadvegen, er tatt ut.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS – 5.3.2018

Brann- og redningstjenesten minner om at det må tas hensyn til 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 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. Dersom anleggsarbeidet medfører at det ikke er tilstrekkelig vanntilførsel i perioder, må det innføres kompenserende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet.

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 TEK17 § 11-17 *Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap* med veiledning.

*Rådmannens kommentar*

Ivaretas i byggeplan.

Følgende private aktører kom med uttalelser under offentlig ettersyn:

Einar Andersson (Håkon Magnussons gate 26) – 19.2.2018

Bruk i stedet den ferdig opparbeidete veien mellom Brøsetvegen og Bromstadvegen, bak Nidar, som ligger der ferdig opparbeidet og ikke er i bruk. Inn og utkjøring i begge retninger, og koster ikke ei krone.

*Rådmannens kommentar*

Formannskapet vedtok 7.11.2017, sak 0291/17, at oppstillingsplasser for busser i Falkenborgvegen legges til grunn for videre planlegging av oppstillingsareal for buss på Strindheim. Det foreslåtte området er heller ikke attraktivt til oppstillingsplasser på grunn av den økte tomgangskjøringen det ville medført.

Leangen Utvikling – 8.3.2018

Falkenborgvegen 32 og Falkenborgvegen 37 og 39 eies av eiendomsselskaper hvor Trøndelag fylkeskommune, Realinvest AS og Trym Næring AS har eierinteresse. Partene har sammen med Trondheim kommune iverksatt planarbeid for transformasjon av området Falkenborgvegen 32-39 til bydelen Leangen Sentrum med bolig- og næringsareal, videregående skole og senterfunksjoner. I dette ligger også å hensynta areal og funksjoner for fremtidige kollektivanlegg.

Trøndelag fylkeskommune ved Fylkesutvalget har i november 2017 – sak 14/17 og formannskapet i Trondheim kommune i sak PS 0291/17 likelydende vedtak vedrørende behandling av Strindheim Knutepunkt – oppstillingsplasser for buss:

Vedtak

1. Fylkesutvalget i Trøndelag vedtar at alternativ 3 legges til grunn for videre planlegging av oppstillingsareal for buss på Strindheim til oppstart av Metrobuss i 2019.
2. Fylkesutvalget i Trøndelag ber om at fylkesrådmannen i forbindelse med transformasjon av området etter 2019 sikrer at det blir satt av tilstrekkelig areal til kollektivformål og

støttefunksjoner.

Planforslaget som er sendt på høring, viser en løsning med reguleringsplasser i vei/fortau på nordsiden av Falkenborgvegen foran nr. 32. Dette er ikke i samsvar med alternativ 3 i de politiske vedtak fra november 2017. Transformasjon av bydelen vil foregå over en lang tidsperiode, hvor hensyn til kollektivtrafikk må hensyntas både før, under og etter at denne er fullført. Utbygging av Falkenborgvegen 32 til videregående skole samt bolig- og næringsarealer, vil være et av de første utbyggingsprosjektene i den nye bydelen, og hvor det er lite trolig at andre areal til kollektivformål er permanent tilrettelagt innen dette er gjennomført. Vi finner det lite hensiktsmessig at det legges reguleringsplasser inntil Falkenborgvegen 32, da dette vil hindre en effektiv adkomst og utbygging av denne tomten.

Ut fra behovet for hensiktsmessig flyt i kollektivtrafikken, har vi for øvrig forståelse for at deler av Falkenborgvegen anvendes som oppstillingsplasser inntil området er transformert til en bydel på permanente kollektivanlegg. Det bør fremgå av formålet for planen at bestemmelsene har midlertidig karakter, jf planbeskrivelsen.

Når det gjelder Falkenborgvegen 37 savner vi en plan for hvordan varelevering skal skje til de berørte brukere av eiendommen. Vi tenker spesielt på de brukere som er avhengig av varelevering fra Falkenborgvegen 37.

#### *Rådmannens kommentar*

I saksframlegget til den aktuelle politiske saken, står det beskrevet at de tre oppstillingsplassene i vest vurderes flyttet til nordsiden av vegen av driftshensyn. Det står i tillegg at endelig løsning skal avklares i arbeidet med reguleringsplan. Løsningen som foreslås regulert vurderes derfor til å være i samsvar med de politiske vedtakene.

Rådmannen er enig i at man allerede innen noen få år må søke en mer langsiktig plassering av oppstillingsplassene, da disse vil kunne bli til hinder for en effektiv utvikling av eiendommen. I planarbeidet som nå igangsettes for Falkenborgvegen 32 og 37, vil man ha mulighet til å se hele området i sammenheng og velge en lokalisering av oppstillingsplasser som både er hensiktsmessig for Metrobuss og for utvikling av de ulike eiendommene. Da planprosessen for disse næringseiendommene har kommet relativt kort per dags dato, foreslås det å legge oppstillingsplassene inntil eksisterende veg, hvor det legges minst mulig begrensninger på næringseiendommene. Oppstillingsplassene på nordsiden av vegen markeres med et bestemmelsesområde som sier at plassene kan erstattes, og vurdert flyttet når tilgrensende eiendommer reguleres og utvikles. Oppstillingsplassene på sørsiden av vegen markeres ikke som bestemmelsesområde da disse vurderes til å være av mer langsiktig karakter. I en ny reguleringsplan for området vil det imidlertid være mulig å angi en ny lokalisering av dette arealet dersom dette skulle bli aktuelt.

Plan for varelevering utarbeides i forbindelse med byggeplanlegging av området, og i samarbeid med grunneiere og brukere.

#### HBL Advokatfirma på vegne av seks sameiere av Falkenborgvegen 32 og Falkenborgvegen 37/39 – 9.3.2018

Falkenborgvegen 32:

Eiendommen er bortfestet til et eiendomsselskap som eies i fellesskap av Trøndelag fylkeskommune, Realinvest AS og Trym Næring AS, der det nå arbeides med konkrete planer om nybygg. Oppstillingsplasser her vil være ødeleggende for det eiendommen er tenkt utnyttet til.

Behov for midlertidige oppstillingsplasser må ikke vanskeliggjøre og gå foran en ny og fremtidsrettet bruk av eiendommen i samfunnets interesse. Det varige må gå foran det midlertidige. Planer om midlertidige oppstillingsplasser på eiendommen må derfor skrinlegges.

Falkenborgvegen 37/39:

Fire oppstillingsplasser på eiendommen er ikke gunstig for eiendommen, da tiltaket reduserer parkerings- og trafikkareal på eiendommen. Forutsatt at fester ikke er imot, og at tiltaket ikke medfører redusert festeavgift, er grunneier ikke negativ til tiltaket. Det er forutsatt at tiltaket kun er midlertidig og at det da vil være tilstrekkelig med leie av arealet.

*Rådmannens kommentar*

Falkenborgvegen 32:

Det vises til kommentar på merknad fra Leangen Utvikling.

Falkenborgvegen 37/39:

Det må inngås avtaler med grunneiere/festere for å få mulighet til å gjennomføre planen. Dialogen er påbegynt.

### **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.