



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20180008

Arkivsak:17/28175

Detaljregulering av Gildheim, metrobusstasjon, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 30.5.2018

Dato for godkjenning av bystyret : 6.9.2018

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Sweco som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Miljøpakken ved Statens vegvesen.

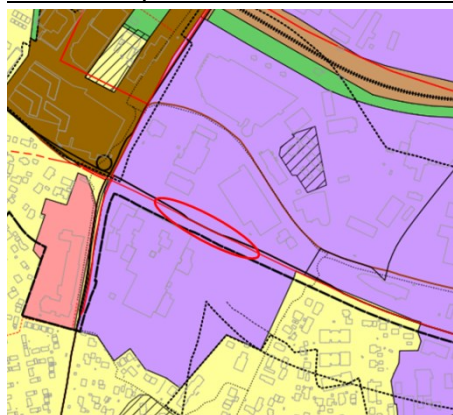
Hensikten med planen er å oppgradere dagens holdeplass ved Gildheim langs Rv. 706, i retning mot sentrum, til metrobusstandard. Dette innebærer å etablere ny stasjon ca. 70 meter vest for dagens holdeplass. Stasjonen utformes som en busslomme med en 40 meter lang plattform. Sykkelveg legges i bakkant av plattformen for å hindre konflikt mellom syklende og ventende busspassasjerer. Gjennom stasjonsområdet vil plattformen fungere som fortau.



Oversiktskart

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012-2024



Planområdet er vist som eksisterende næringsbebyggelse, eksisterende kollektivtrasé og fremtidig fjernveg (nå ferdigstilte Rv. 706).

Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i overordnet plan.

Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Kommunedelplan Lade, Leangen og Rotvoll

Planområdet omfattes av gjeldende kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll, vedtatt 28.4.2005. Området er vist som fremtidig næringsareal, eksisterende vegareal og fremtidig gang- og sykkeltrasé. Planforslaget er i tråd med hovedmålsettinger og rammer i kommunedelplanen.

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

Reguleringsstatus

Planforslaget berører følgende reguleringsplaner:

- r1170a – E6-øst, delplan 3 Strindheim/Gildheimsområdet, vedtatt 23.11.2006.
- r1170i – E6 Nidelv bru- Grilstad, delplan 3, flytting av busslomme og videreføring av gang- og sykkelveg ved Gildheim, vedtatt 8.12.2009.
- r0119d – Innherredsveien og Th. Owesens gt for eiendommene Bekkenga, gnr. 12/43, Bekkenga II, gnr. 12/117 m. fl., vedtatt 10.7.1979. Området er regulert til industri.
- r0119e – Bekkenga 2, Thonning Owesens gate 35 C, bruksendring, vedtatt 3.7.1984.

På nordsiden av gnr/bnr 5/23 ligger planforslaget for Falkenborgvegen – oppstillingsplasser som også er en del av metrobussprosjektet.

Tidligere vedtak i saken

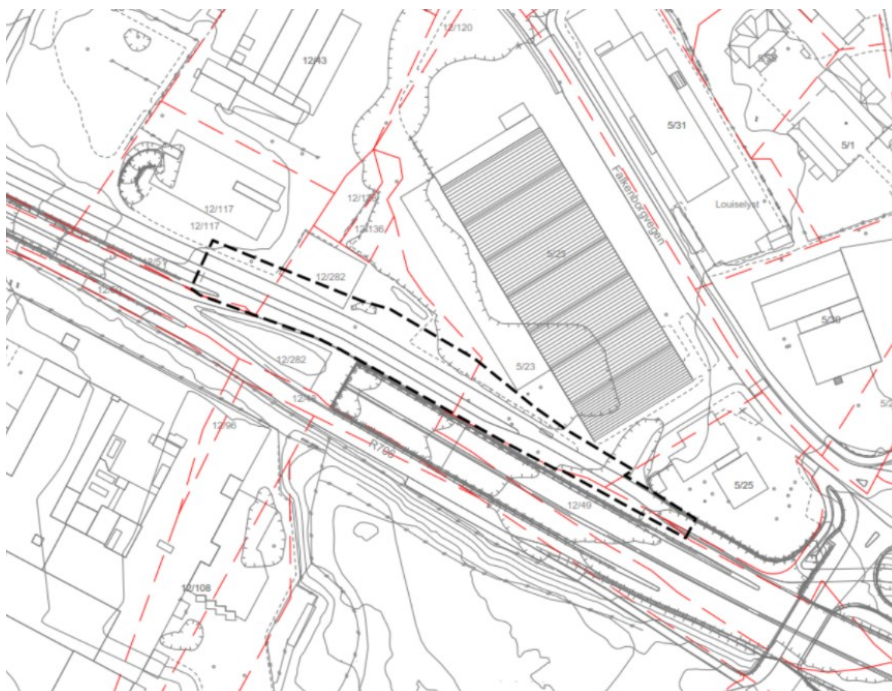
Planforslaget ble vedtatt lagt ut på offentlig ettersyn av Statens vegvesen 22.3.2018 med hjemmel i plan- og bygningsloven § 3-7, jfr. samme lov § 12-10.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet ligger innenfor eiendommene med gnr/bnr 5/21, 5/23, 5/25, 12/49, 12/51, 12/117, 12/282 og 12/311.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger ved Gildheim, inntil Rv. 706 langs avkjøringsrampen mot sentrum. Planområdet avgrenses som vist i figuren under, og har en størrelse på ca. 3,3 daa.



Planområdets avgrensning

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet benyttes i dag som kjøreveg, bussholdeplass, sykkelveg med fortau og en beplantet grøntribatt mellom kjøreveg og sykkelveg.

Nord for planområdet ligger næringsområdet langs Falkenborgvegen, som inneholder bilbasert næring, kontorer og Trondheim klatresenter. En Shell bensinstasjon grenser til planområdet i nordøst, men det er en høydeforskjell mellom trafikkarealet til bensinstasjonen og sykkelvegen og fortauet langs Rv. 706. På sørsiden av planområdet ligger Nidar sin fabrikk. Kollektivknutepunktet på Strindheim og kjøpesenteret Sirkus shopping ligger ca. 250 meter vest for planområdet.

Landskap, stedets karakter, naturverdier, rekreasjonsverdi, barns interesser

Rv. 706 er en høyt trafikkert gjennomfartsåre fra Trondheim sentrum til boligområdene på Strindheim og videre østover til Ranheim, Malvik og Stjørdal. Omgivelsene er derfor preget av store veganlegg. Det ligger et mindre skogområde på en av Nidars eiendommer sør for planområdet, men dette er inngjerdet og er følgelig ikke tilgjengelig for allmenn ferdsel eller til rekreasjon og lek. Det er ikke kjent at planområdet brukes som skolevei. Trondheim klatresenter på nordsiden av planområdet har tilbud for barn, men området ellers er ikke egnet til bruk av barn og unge for lek og varig opphold.

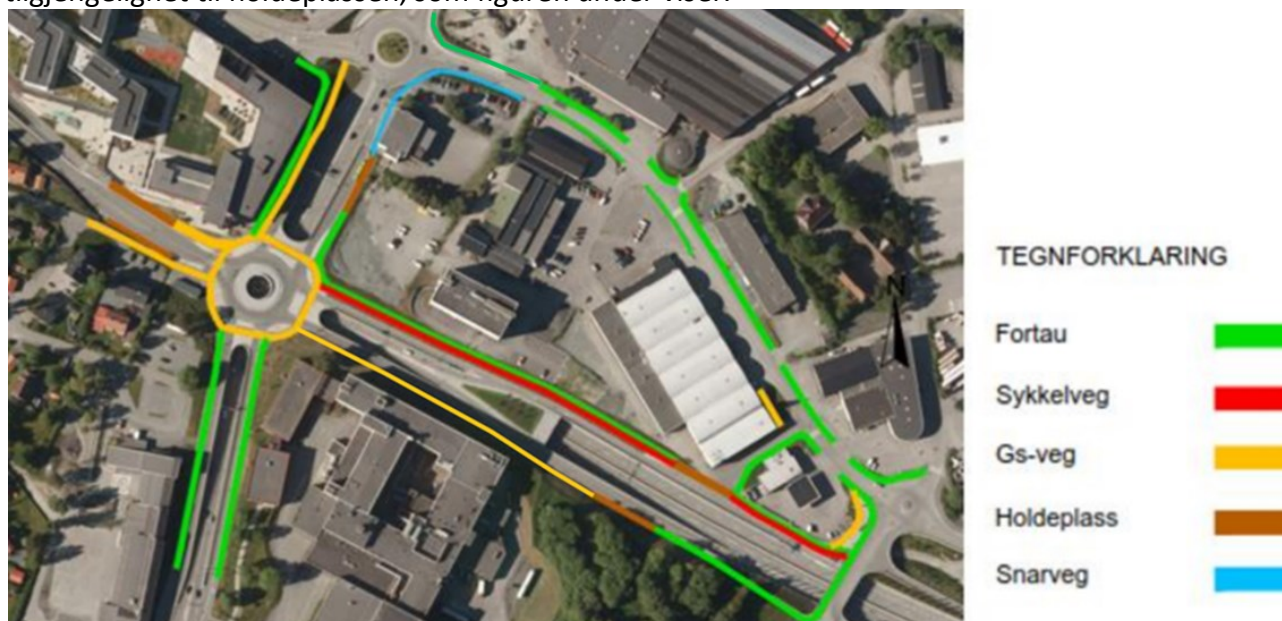
Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor eller i nærheten av planområdet. Planområdet berører heller ikke kulturmiljø. Bebyggelsen i Falkenborgvegen 37, som grenser mot planområdet, har antikvarisk verdi klasse C.

Trafikkforhold, universell tilgjengelighet

Eksisterende bussholdeplass ligger i en busslomme på avkjøringsrampen til Rv. 706. Leskuret er plassert på utsiden av ferdselsarealet, mens selve plattformen er kombinert felles fortau og sykkelareal. I hver ende av plattformen er det etablert sykkelveg med fortau. Dette er en mindre trafiksikker løsning ettersom syklister potensielt kan ha høy fart gjennom plattformområdet, og dermed komme i konflikt med ventende eller av- og påstigende busspassasjerer. Det er likevel ikke

registrert noen trafikkulykker innenfor planområdet. Myke trafikanter har ellers god tilgjengelighet til holdeplassen, som figuren under viser.



Tilbud for myke trafikanter i området

Avkjøringsrampen har en trafikkmengde på 6300 kjøretøy i døgnet, med en fartsgrense på 50 km/t. Vegen deles i ett ordinært kjørefelt og ett felt for buss, taxi og moped ca. 100 meter vest for busslomma. For kollektivfeltet leder vegen videre til øverste nivå av Strindheimkrysset, mellom Innherredsveien og Bromstadvegen ved kollektivknutepunktet ved Sirkus shopping, mens øvrig trafikk må kjøre ned i nivå 2 i Strindheimtunnelen.

Dagens holdeplass er utformet med leskur og taktile heller. Stigningsforholdene ved holdeplassen er ca. 3 %, krav til universell utforming er maksimalt 4 %.

Teknisk infrastruktur

Elektro:

Eksisterende vegbelysning er tosidig med plassering i eksisterende grøntrabatt eller i bakkant av vegen. Belysning ved holdeplassen står helt eller delvis i areal for kollektivfelt og plattform. Disse mastene har tosidig arm for belysning av veg og holdeplassområde. Belysning i leskur er tilkoblet nærmeste veglysmast.

VA/fjernvarme:

En overvannsledning (OV) Ø400 mm og fellesledning for avløp (AF) Ø800 mm ligger under der den nye plattformen plasseres. Vest for plattformen svinger disse ledningene mot nordvest, via to kummer (341129 og 341220). Alle eksisterende VA-anlegg har en noe usikker plassering og må måles inn. Fjernvarme ligger utenfor tiltakssonen.

Grunnforhold

Det foreligger ingen geotekniske undersøkelser fra forprosjektet. Kvartærgeologisk kart viser at området ligger i marine havavsetninger. For holdeplassen sør for Rv. 706 er det funnet boringer langs vegen, omtrent 100 meter øst for tiltaket. Det er her tatt prøver ned til 5 meter som viser meget fast leire. Det er antatt at denne prøven også er representativ for planområdet.

I det aktuelle tiltaksområdet er det tidligere gjort boringer. De fleste grunnundersøkelsene anses som grunne, med dybde under 2 meter. Ut i fra kjennskap i området består original grunn mest

sannsynlig av fast til meget fast leire. Stabil skråningshelning i slike masser kan generelt anlegges med helning 1:2.

Støyforhold, luftforurensning

Det er ikke gjennomført støy- eller støvberegninger av området, da tiltaket ikke vil endre på dagens situasjon. Trondheim kommunes støykartlegging fra 2017 viser at ingen støysensitive bygg berøres av rød støysone (≥ 65 dB), men at holdeplassområdet er svært støyutsatt på grunn av den høyt trafikkerte Rv. 706.

Planområdet ligger i et område med mye trafikk, det er derfor grunn til å tro at det i perioder kan være en del luftforurensning i form av svevestøv og eksos.

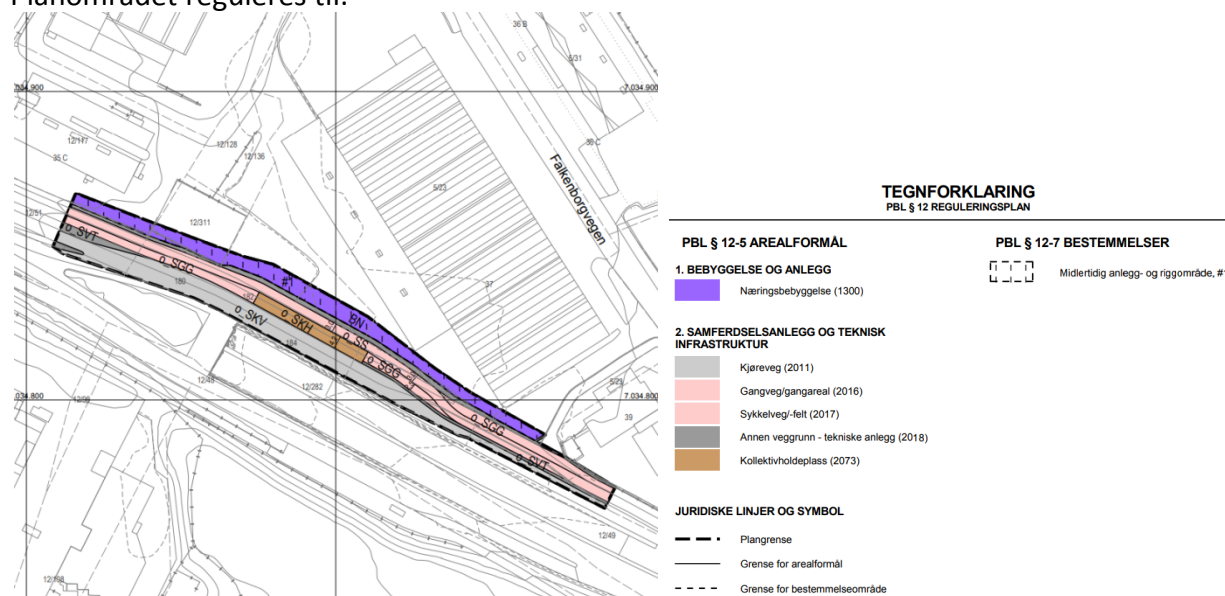
Risiko- og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Eksisterende holdeplass er utformet med felles areal for gående, syklende og ventende passasjerer forbi plattformområdet. Dette utgjør en fare for ulykker mellom syklende i potensielt høy fart og gående eller ventende passasjerer og passasjerer som skal av- eller påstige bussen. Rv. 706 er en betydelig kilde til støy og støv i området.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planområdet reguleres til:



Reguleringskart

Bebyggelse og anlegg

Næringsbebyggelse (BN):

Området i bakkant av sykkelvegen reguleres til næringsformål, noe som følger både kommuneplanens arealdel og kommunedelplan for Lade, Leangen og Rotvoll. I forbindelse med anleggsarbeidet kan arealet benyttes til midlertidig anlegg- og riggområde.

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

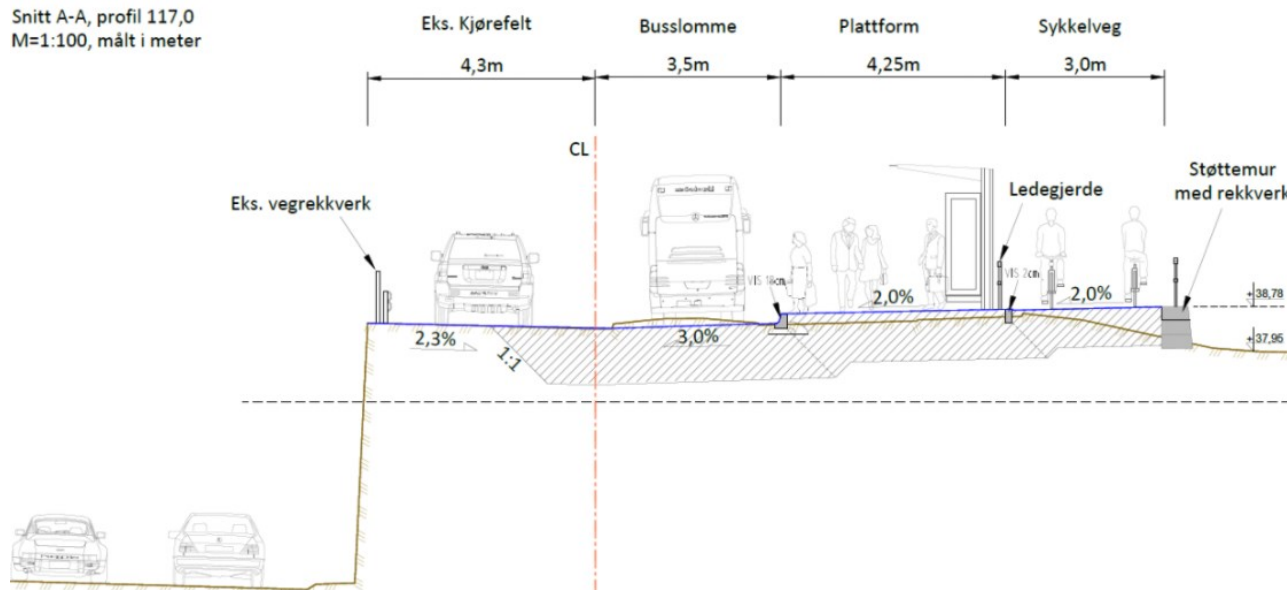
Arealene som reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur skal være offentlige.

Kjøreveg (o_SKV):

Stasjonen etableres som en busslomme ca. 70 meter vest for dagens busslomme. Det betyr at

dagens vegareal blir utvidet langs stasjonsområdet, slik at øvrig trafikk kan passere busser som stopper på stasjonen som vist i normalprofilen under. Busser som skal videre til kollektivknutepunktet vil kunne fortsette i tilnærmet egen trasé, uten å blandes med øvrig trafikk da vegen videre mot øverste nivå av Strindheimkrysset er stengt for privatbiler.

Snitt A-A, profil 117,0
M=1:100, målt i meter



Normalprofil av ny stasjon

Gangveg/gangareal (o_SGG):

Det reguleres en gangveg/fortau med bredde på 2,5 meter i begge ender av plattformen. Dette blir en del av sykkelveg med fortau som går videre mot kollektivknutepunktet i vest og mot Skovgård i øst. Plattformen brukes som gangareal gjennom stasjonsområdet for å få plass til en adskilt sykkelveg i bakkant. Fortauet vil ligge mellom kjørebanelen og sykkelvegen fra kollektivknutepunktet og forbi stasjonsområdet, før den krysser og bytter side med sykkelvegen øst for stasjonsområdet.

Sykkelveg (o_SS):

Det reguleres en sykkelveg med 3 meter bredde gjennom planområdet. Sykkelvegen vil ligge i bakkant av plattformen forbi stasjonsområdet for å unngå konflikter med gående og ventende eller av- og påstigende busspassasjerer. Sykkelvegen krysser og bytter side med fortauet øst for stasjonsområdet. Sykkelveg med fortau erstatter arealet som i dag brukes som busslomme, da den nye stasjonen flyttes vestover.

Annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT):

Arealene kan blant annet benyttes til følgende formål; belysning, vegteknisk infrastruktur, murer, rekkverk, stabiliserende tiltak, grøfter og skjærings- og fyllingsskrånninger. Det er prosjektert en mur mot bebyggelsen i Falkenborgvegen for å unngå konflikt med eksisterende parkeringsplass og tilstøtende planer.

Kollektivholdeplass (o_SKH):

Innenfor området tillates oppført busslomme og ventearealer med leskur, sykkelparkering, opplysningstavler, belysning og installasjoner som naturlig hører til områdets funksjon som kollektivholdeplass. Plattformen vil være 40 meter lang og 4,25 meter bred, inkludert areal for leskur og ledegjerde. Det tilhørende leskuret vil være 12 meter langt.

Bestemmelsesområde

Midlertidig anlegg- og riggområde (#1):

Arealet kan benyttes til midlertidig anlegg- og riggområde for å få gjennomført tiltaket. Etter endt anleggsperiode skal arealet tilbakeføres/istandsettes til dagens standard og bruk som næringsformål.

Virkninger av planforslaget

Overordnet plan

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan.

Landskap, stedets karakter, naturverdier, rekreasjonsverdi, barns interesser

Planforslaget endrer ikke på landskapsbildet eller bruken av området, da det fortsatt vil bestå av store veganlegg som ikke inviterer til varig opphold. Adskillelse mellom gående og syklende gjennom stasjonsområdet vil gjøre det mindre konfliktfyllt å bruke sykkelvegen og gangvegen til rekreasjon.

Trafikkforhold, universell tilgjengelighet

Stasjonen flyttes ca. 70 meter vest sammenlignet med dagens holdeplass. Det betyr at det blir kortere avstand til kollektivknutepunktet og mellom stoppene for busser som skal betjene begge stasjoner. For busser som fortsetter i Strindheimtunnelen etter stasjonen på Gildheim, vil det være en fordel at stasjonen flyttes nærmere kollektivknutepunktet med tanke på videre omstigning eller for de som har dette som målpunkt. Stasjonen vil utformes som en busslomme, men bussene kan fortsette videre mot kollektivknutepunktet uten å måtte blandes med øvrig trafikk, som vil gi bedre forhold for bussen sammenliknet med dagens busslomme. Busser som trafikkerer Strindheimtunnelen må blandes med øvrig trafikk videre.

Trafikksikkerheten for myke trafikanter vil bedres sammenlignet med dagens situasjon. I dag må både gående og syklende passere holdeplassen gjennom plattformområdet, noe som kan skape konflikter da syklende potensielt kan ha høy fart på strekningen. Før og etter holdeplassen er det et tilfredsstillende tilbud i form av sykkelveg med fortau. Planforslaget legger til rette for at sykkelvegen vil ligge i bakkant av stasjonsområdet og at man dermed unngår konflikter med gående og ventende eller av- og påstigende busspassasjerer. Tilbudet for gående vil fortsatt gå gjennom plattformområdet som i dag. Sykkelvegen og fortauet vil bytte side øst for stasjonen, noe som betyr at gående må krysse sykkelvegen i dette punktet. Det er derfor fokus på avbøtende tiltak for å ivareta trafikksikkerheten til myke trafikanter. Det vil merkes opp et gangfelt her, og i forkant av dette vil det etableres et rumlefelt for å gjøre de syklende mer oppmerksom på kryssingen. Det vil også etableres et ledegjerde som leder de gående fra stasjonsområdet og til kryssingspunktet. Dagens sykkelveg med fortau vil som følge av planforslaget bytte side allerede fra kollektivknutepunktet ca. 150 meter vest for den nye stasjonen for å unngå at gående må krysse sykkelvegen to ganger på strekningen.

Den nye stasjonen skal ha universell utforming med ledelinjer og taktile heller, samt kantsteinsvis på 18 cm som gir trinnfri av- og påstigning til metrobussene.

Teknisk infrastruktur

Elektro:

Fire av de eksisterende lysmastene vil komme i konflikt med areal for nytt kollektivareal. Tre av disse kan flyttes bakover slik at de blir stående rett bak rekkverket, men masten som står rett i forkant av nytt leskur kan flyttes slik at den blir stående ved bakre hjørne av leskuret. Alternativt

må det settes opp nye master i bakkant av sykkelveg med fortau. I begge tilfeller må det utføres lysberegninger for å verifisere at krav til lysnivå oppfylles.

I stasjonsarealet ligger det lavspenkabler tilhørende Trønder Energi nett som antas kondemnert, men de må tas hensyn til under bygging. Dersom de er kondemnert må de fjernes. Kabeltrasé tilhørende Statens vegvesen vil krysse rekkverkslinjer/kantsteinslinjer, denne må ivaretas under bygging.

Stasjonen tilknyttes strøm fra nærmeste lysmast da det er fast spenning i veglyset. Det kan være behov for høydejustering på eksisterende trekkekummer.

VA:

Eksisterende overvannsledning (Ø400), som går parallelt med plattformen, kan komme i konflikt med nytt leskur. Alle eksisterende VA-anlegg har noe usikker plassering og må måles inn. Eksisterende avløp fellesledning (Ø800) kan komme i konflikt med plattform. Øst for plattformen ligger det to kummer (341220 og 341129) som må justeres i forhold til kantstein og ny overflate. Rett utenfor plattformen ligger det et eksisterende sandfang som må flyttes. Kum 341130 og 341221 må justeres i forhold til ny overflate og kantstein. I fortauet lengre mot øst ligger det ytterligere to kummer (346498 og 341145) som må justeres i forhold til ny overflate.

Grunnforhold

Terrenginngrepene som følger av tiltaket anses å være svært begrenset, og tiltaket vil ikke føre til noen tilleggslast. Området består av faste leirmasser, og ut i fra dette vil tiltaket høyst sannsynlig ikke medføre noen geotekniske utfordringer for prosjektet videre.

Støyforhold, luftforurensning

Planforslaget endrer ikke på støy- eller støvforholdene i området, så det vil fortsatt være svært støyutsatte omgivelser. Området er derfor ikke egnet til varig opphold utover ventetiden mellom bussavganger.

Drift og vedlikehold

Rv. 706 er en riksvei der Statens vegvesen er ansvarlig for drift og vedlikehold. Tiltaket endrer ikke forholdene for drift og vedlikehold i vesentlig grad.

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 slikt risikonivå samt forslag til avbøtende tiltak kommenteres her nærmere.

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig	42, 43, 44	68		
3. Sannsynlig			62	
2. Mindre sannsynlig		69		67
1. Lite sannsynlig	30, 50, 70			45

Samlet risikovurdering

42 og 43. Støy, vibrasjoner og støv:

Området er berørt av støy, vibrasjoner og støv fra dagens vegtrafikk.

Avbøtende tiltak: Tiltaket endrer ikke eksisterende situasjon, og det er ingen støysensitiv

bebyggelse i området.

44. Forurensning av grunn:

Tiltaket berører eksisterende bebygde arealer og vegarealer hvor det er sannsynlighet for forurensede masser fra veganlegget.

Avbøtende tiltak: Tiltaksplan for håndtering av forurensede masser utarbeides i byggeplan.

45. Kilder til akutt forurensning i/ved planområdet:

Trafikkulykker kan føre til akutt forurensning i området.

Avbøtende tiltak: Beredskapsstatene varsles ved ulykke.

62. Ulykke med gående/syklende:

Fare for ulykke mellom gående og syklende ved kryssing av sykkelveg til eller fra stasjonsområdet.

Avbøtende tiltak: Det etableres ledegjerde mot gangfeltet over sykkelvegen. Det anbefales at det også etableres rumlefeldt i forkant av gangfeltet for å få ned farten og øke oppmerksomheten til de syklende.

67. Ulykke med gående/syklende i anleggsperioden:

Fare for ulykke i anleggsperioden for myke trafikanter.

Avbøtende tiltak: Gangvegen vil midlertidig omlegges forbi anleggsområdet. Det vil etableres ledegjerder og eventuelt skilting av alternativ rute.

68. Vei, bru, knutepunkt:

Tiltaket påvirker fremkommeligheten for trafikk og myke trafikanter i anleggsperioden.

Avbøtende tiltak: Anleggsperioden vil holdes så kort som mulig.

69. Tiltak i planområdet som medfører fare for forurensning til grunn eller sjø/vassdrag:

Det er fare for forurensning til grunn i anleggsperioden i form av oljesøl eller utslipp fra anleggsmaskiner.

Avbøtende tiltak: Tiltak i byggeplanfasen vil oppfølges for å hindre forurensning i anleggsperioden.

Nullvekstmålet

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken, er det behov for større kapasitet i kollektivtilbudet. I Trondheim endres busstilbudet ved å gå over til metrobuss-systemet. Ryggraden i systemet er tre linjer (M1, M2 og M3) med ekstra lange busser som i størst mulig grad skal ha egen trasé.

Planforslaget gir grunnlag for erverv og opparbeidelse av nødvendig areal for etablering av en stasjon med metrobusstandard på Gildheim, i retning mot sentrum.

Naboer, interessekonflikter

Tiltaket berører naboer og grunneiere langs nordsiden av planområdet. Det er stort sett ubenyttet areal som må erverves permanent. I anleggsperioden er det imidlertid behov for et anleggsbelte på 3,5 meter som må erverves midlertidig. Etter endt anleggsperiode istandsettes dette arealet til dagens standard.

Bygningsdelen som vender mot planområdet på gnr/bnr 5/23 benyttes til varelevering. Avstanden fra ny mur til hjørnet av bygget blir ca. 5,1 meter, og muligheten for å kjøre rundt bygningen kan opprettholdes.

For å redusere behovet for arealinngrep, planlegges det etablering av en mur langs nordsiden av gangvegen/sykkelvegen.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres av midler satt av til metrobuss. Rv. 706 er en riksvei der Statens vegvesen er ansvarlig for drift og vedlikehold.

Avveining av virkninger

Planforslaget legger til rette for at trafikksikkerheten på strekningen bedres, da gående og syklende separeres gjennom stasjonsområdet. Avbøtende tiltak etableres der sykkelvegen og gangvegen krysses. Ved å flytte stasjonen ca. 70 meter vestover vil busser som skal inn mot kollektivknutepunktet på Strindheim få tilnærmet egen trasé fra stasjonen. Med dagens busslomme må bussene blandes med øvrig trafikk på en kort strekning.

Planlagt gjennomføring

Før anleggsstart skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket, inkludert berørte sidearealer. Nødvendige beskyttelsestiltak, avbøtende tiltak og tiltaksplan for å begrense ulemper og forurensning på tilstøtende arealer og bebyggelse skal være etablert før bygge- og anleggsarbeid kan igangsettes. Planene skal godkjennes av vegeier. Det skal også utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn som skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak kan igangsettes.

Offentlige veganlegg som er detaljavklart i plan, og som anlegges i henhold til vegloven, er unntatt søknadsplikt.

Innspill til planforslaget

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 3.1.2018, og på Statens vegvesens nettside. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 3.1.2018. Ved varsel om oppstart kom det fire innspill til planarbeidet fra følgende parter; Fylkesmannen i Trøndelag, Statens vegvesen, Norges vassdrags- og energidirektorat og advokat Bjørn Bydal på vegne av seks grunneiere av Falkenborgvegen 37/39. Tema som ble omtalt var; løsning for gående og syklende, avstand mellom eksisterende bygg og planlagt tiltak, grunnverv, og håndtering av forurenset masse. Oppfølging av innspillene ved varsel om oppstart anses som godt nok vurdert og ivaretatt i planforslaget.

Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn 22.3.2018, med høringsfrist 14.5.2018. Følgende offentlige aktører kom med uttalelser under offentlig ettersyn:

Statens vegvesen – 4.4.2018

Påpeker at det er viktig at krysningspunktet mellom fortau og sykkelveg ligger der man får best mulig sikt. Det bør anlegges rumlefelt i forkant av plattformen for å gjøre syklistene oppmerksomme på at sykkelvegen og fortauet bytter plass.

Kommentar

Kryssingen mellom sykkelveg og fortau blir ivaretatt i planforslaget. Sikten er sjekket og vurdert til å være tilfredsstillende. Sykkelvegen vil markeres med rumlefelt i forkant av krysningspunktet.

Trøndelag fylkeskommune – 19.4.2018

Fylkeskommunen har ingen merknader til planen, men 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.

Kommentar

Tas til orientering.

Fylkesmannen i Trøndelag – 8.5.2018

Saken er forelagt fagavdelingene som ikke har merknader til planforslaget.

Følgende merknader kom fra private aktører:

Advokat Bjørn Bydal på vegne av seks grunneiere av Falkenborgvegen 37/39 – 23.4.2018

På vegne av grunneierne har advokaten uttalt seg to ganger om samme forhold. Det vises her etterfølgende e-post av 6.2.2018 og e-post av 10.10.2017. Det som tidligere er anført i de nevnte e-poster fastholdes.

Så fremt minsteavstanden (kjørbart areal) mellom eksisterende bygg og kommende støttemur mot busslommen blir 6 meter, og uansett ikke smalere enn 5 meter, har man ingen innsigelser. Dette er den minimumsavstand som man trenger av hensyn til bruken av bygget. Det er nødvendig å komme rundt bygget med biler, herunder trailere.

Når det gjelder økonomisk erstatning for arealet som vil måtte avstås, samt dekning av grunneiernes utgifter til juridisk bistand, vises det til det som er anført i e-posten av 10.10.2017.

Det opplyses om at klientene også eier annen eiendom i det aktuelle området, og vil prioritere makeskifte fremfor pengeerstatning dersom vegvesenet har bytteareal å tilby og som ligger enten inntil de aktuelle eiendommer, eller inntil øvrige eiendommer som klientene eier innenfor det aktuelle området.

Kommentar

Planforslaget ivaretar minimum 5 meter avstand fra mur til eksisterende bygg, slik at dagens bruk kan opprettholdes. Muren blir satt opp i eksisterende plenareal og berører derfor ikke kjørearealet rundt bygget.

Økonomisk vederlag/erstatning forutsettes oppgjort etter avtale som en del av ervervsprosessen.

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.