



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20180002

Arkivsak:16/42726

Detaljregulering av Lund endeholdeplass, Metrobuss, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 14.4.2018

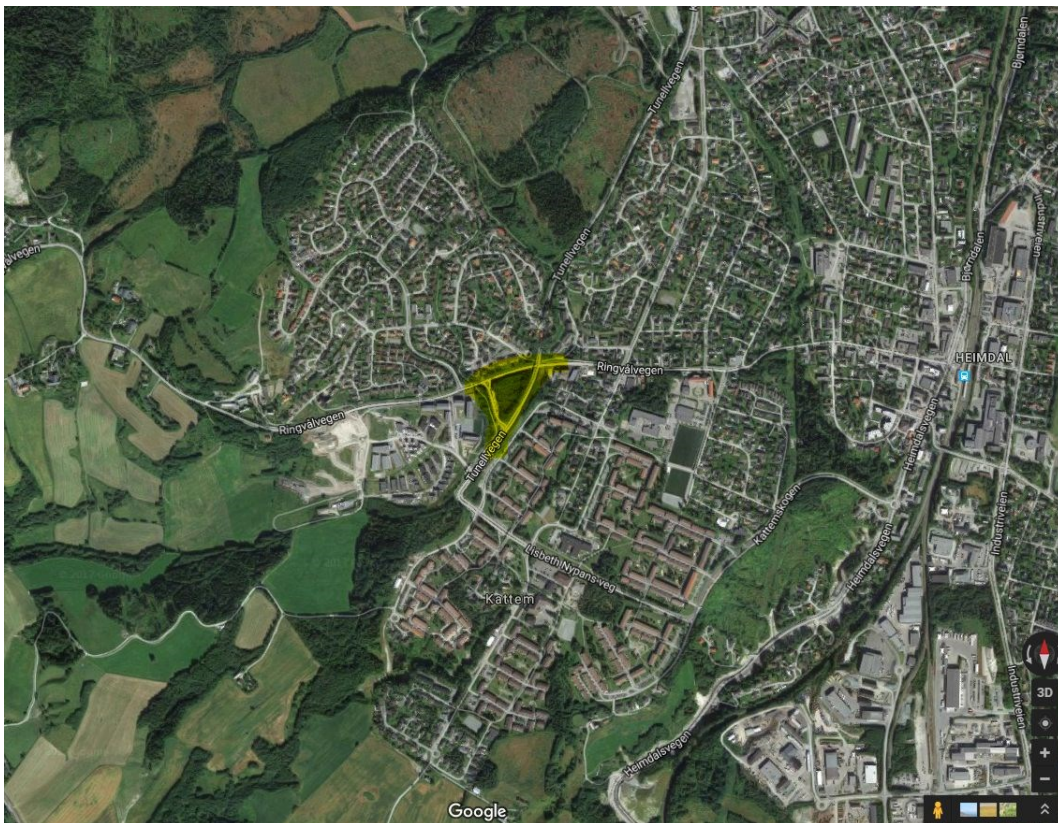
Dato for godkjenning av bystyret : 31.5.2018

Innledning

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

Hensikten med planen er å etablere en endeholdeplass for Metrobusslinjene M1 og M2. Det legges opp til at vegene rundt trekanttomten skal fungere som en stor rundkjøring. Det er i hovedsak trafikkareal som skal reguleres.

Tidligere foreslåtte bebyggelse inne på selve trekanttomta er tatt ut av planforslaget for å kunne opprettholde ønsket framdrift.



Oversiktskart, planområdet vist i gult.

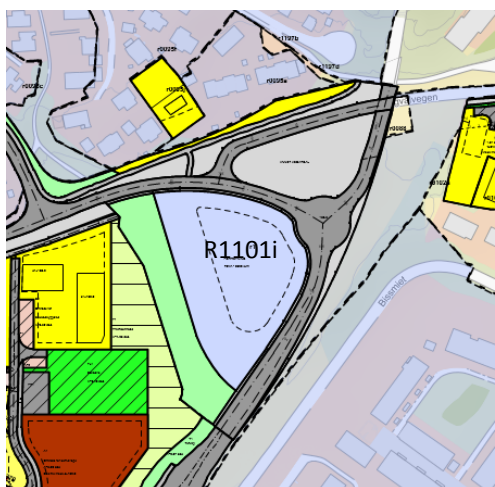
Planstatus



Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Trekanten er vist som eksisterende boligbebyggelse i KPA og er omgitt av vegene Ringvålvegen, Tunellvegen og vegarmen mellom Tunellvegen og Ringvålvegen (Torvsletta).

Planforslaget er i tråd med KPA.



Reguleringsplaner i området

- r1101i (14.12.2006): *Torvsletten, gnr 177/27 og Lund østre gnr 177/153 og tilliggende vegsystem*: Området er i hovedsak regulert til byggeområde for forretning og forslag til rundkjøring for å koble sammen Ringvålvegen og Tunellvegen. I tillegg er det i vest regulert; park/ turveg, og i nord; annet vegareal.

Planforslaget avviker fra reguleringsplanen ved å regulere en vegkobling langs østsiden av turvegen som kobler sammen Ringvålvegen og Tunellvegen.

Boligbebyggelse som vist i KPA overstyrer formålsbruken i reguleringsplanen innenfor trekanten. KPA tillater også arealbruken forretning inntil 2000 m² innenfor boligbebyggelse.

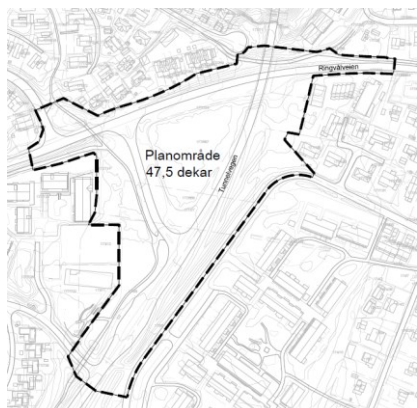
Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet berører følgende eiendommer:

Gnr/bnr	Eierforhold
177/717	Offentlig
177/658	Privat
177/27	Offentlig
177/153	Offentlig
177/657	Privat
177/636	Offentlig
177/267	Privat
177/266	Privat
177/265	Privat
177/264	Privat
177/263	Privat
177/262	Privat
177/261	Privat
177/260	Privat
177/259	Privat

Beliggenhet

Bydel, avgrensning og størrelse



Kilde: Rambøll Norge AS

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

Planområdet omfatter arealer langs og mellom Tunellvegen, Ringvålvegen og vegarmen mellom Tunellvegen og Ringvålvegen.

Dagens arealbruk og tilstøtende arealbruk, og topografi



Kilde: Rambøll Norge AS

Planområdet er i dag et grønt område med myr og gjengroingsareal.

Vegetasjonen domineres av ung løvskog og kratt. Området er omkranset av vegareal som igjen grenser til grønne arealer. Kartet viser de grønne strukturene sammen med piler som viser hvor vannet renner. Langs vegarmen mellom Tunellvegen og Ringvålvegen benyttes et område til parkering av lastebiler og hengere til lastebiler.

Terrenget er svakt hellende fra nord til sør og fra øst til vest. Nord for Ringvålvegen går en markert skråning opp mot boligbebyggelsen.

Området omkranses av boligbebyggelse, med blokkbebyggelse mot sørvest og sørøst og småhusbebyggelse med eneboliger, tomannsboliger og rekkehus mot sør. Mot sørvest ligger en fotballbane og barnehagen Gnist Trøa. Planområdet ligger i grensen mellom to barneskolekretser; Åsheim og Kattem barneskoler.

Grunnforhold

Rasfare – geoteknikk

Planområdet ligger ikke innenfor noen kvikkleiresone jf. NVE's skredatlas. Ca 420 m sør-vest for området ligger kvikkleiresone 432 Skjetlein. Denne ligger nedstrøms for planområdet. Da det ikke er registrert kvikkleire i de foreliggende undersøkelser, forventes det ikke fare for kvikkleireskred for området, jf. geoteknisk notat G-not-001, 16.12.2016, Rambøll Norge AS.

Området er ikke avmerket som flomsoneområde jf. NVE Atlas.

Området besto opprinnelig av torv over ca. kote 150 – 151,5. Grunnundersøkelser og bæreevnemålinger indikerer at torva er skiftet ut under vegene og erstattet av grus, sand og silt,

som kan være litt telefarlig. Utenfor vegene er det enten gjenliggende torv eller andre blandete mineralske fyllmasser, fra leire og silt til grovere masser, antatt grus og stein.

Original mineralsk grunn består i hovedsak av leire eller silt med sand og gruskorn. De øverste 5 – 10 m er fast eller meget fast, mens det videre i dybden stedvis er påvist middels fast leire og silt. Det er foreløpig ikke påvist sensitiv eller kvikk leire.

Under myrområdet (trekanten) er det påvist berg ca. 15 – 25 m under terreng. Målinger inne på myrområdet indikerer grunnvannstand ca. 0,5 – 1 m under terreng på myra.

Forurensing i grunnen

Området er ikke avmerket som aktsomhetsområde for forurenset grunn. Ved boringene er det heller ikke påvist masser som gir klare indikasjoner på forurenset grunn.

Kulturminner i grunnen

Planen kommer ikke i konflikt med kulturminner. Det er heller ikke registrert automatisk fredede kulturminner i nærhet til planområdet.

Teknisk infrastruktur; offentlige ledninger

Det ligger vannledninger og overvannsledninger rundt hele området. I tillegg ligger det en spillvannsledning vest for planområdet. Metrovannledningen ligger i friområdet mellom "trekanten" og Bissmiet. I tillegg krysser en 230 V strømkabel i bakken fra Bissmiet til Ringvålvegen.

Natur – og rekreasjonsverdier

Biologisk mangfold

Det er ikke registrert spesielt biologisk mangfold eller fremmede arter i området.

Friluftsområde og grønnstruktur

Planområdet berører eksisterende turveg/skiløype som ligger vest for vegarmen mellom Tunellvegen og Ringvålvegen. Område har et grønt preg, jf. tema "dagens og tilstøtende arealbruk".

Barn- og unges bruk av området

Trekanten i mellom vegarealet fremstår som lite interessant for barn og unge. Igjengrodd myr og vegene rundt trekanttomten kan oppleves som barrierer. Området oppfattes heller som et område å bevege seg gjennom (transportstrekning). Turvegen og undergangen under Ringvålvegen benyttes som bindeledd mellom Lundåsen og Lund. Barn og unge benytter fotballbanen i nærheten av planområdet, men ellers vil disse sannsynligvis oppholde seg øst for planområdet; på skoleområdet, på fotballbanen ved Åsheim og på butikkområdet på Korsen.

Trafikkforhold

Vegsystem og trafikkmengder



Figur 8 ADT 2016 uten metrobuss. Kilde: NVDB, 2016.

Veg	ÅDT (2016)	Tungtrafikk
Ringvålvegen (øst for krysset med Lundvegen)	3350	7 %
Ringvålvegen (vest for krysset med Lundvegen)	2550	7 %
Lundvegen	3400	4 %
Arm av Tunellvegen	2900	9 %
Tunellvegen nord for kryss med arm	3900	4 %
Lisbeth Nypans veg (sør for kryss med arm av Tunellvegen)	2950	16 %

Tabell 1 Trafikksituasjon i tabellform. Kilde: NVDB, 2016

Ringvålvegen har 50 km/t, mens Tunellvegen har delvis 50 og 60 km/t fartsgrense. Alle vegene på Lundåsen inngår i en 30- sone som innføres etter krysset med Ringvålvegen.

Gang- og sykkeltilbud, skoleveg og trafikksikkerhet

Tilbudet til gående og syklende i området rundt Lund er vist i figuren under. Skissen skiller mellom etablerte tilbud og tilbud som er regulerte, men ikke enda bygget.



Per i dag mangler det et sammenhengende tilbud for gående og syklende langs Ringvålvegen. Gjennomføringen av vedtatte reguleringsplaner vil på sikt gi et tilbud langs Ringvålvegen. Tilbudet vil imidlertid veksle mellom å ligge på nord- og sørsiden av vegen, slik at det blir behov for å krysse Ringvålvegen.

Deler av boligområdet på Lund ligger nært planområdet for Metrobusstasjonen. Disse sogner til Kattem skole. Vegnettet og gang- og sykkelvegnettet er imidlertid tilrettelagt slik at elever som skal gå eller sykle til skolen fra Lund har kortest og tryggest skoleveg sør for planområdet. Elevene fra Lund krysser Tunellvegen i signalregulert overgang ved Skyttarbakken, og går deretter videre til Kattem skole via lavtrafikkerte veger og separate gang- sykkelveger.

Korteste skoleveg til Åsheim skole for elever bosatt på Lundåsenområdet, går langs Ringvålvegen. Per i dag er det ikke tilrettelagt tilbud for myke trafikanter langs den delen av Ringvålvegen som går langs planområdet.

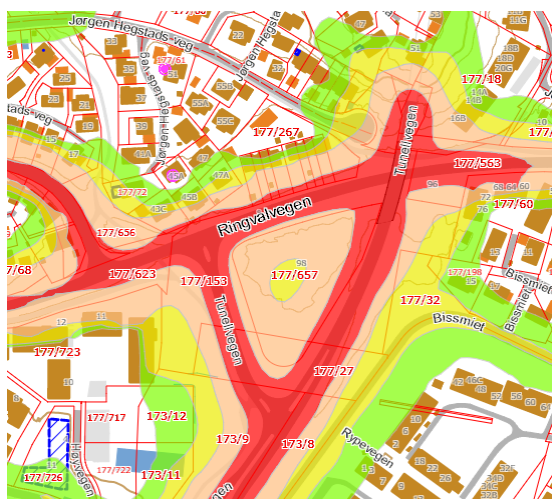
For barn som bor på Lundåsen, blir det derfor tryggest først å gå eller sykle langs Jørgen Hegstads veg, krysse under Tunellvegen og deretter gå eller sykle på fortau og gang- sykkelvegen langs Ringvålvegen fram til skolen.

Kollektivtilbud

På Lund i dag er det kun buss nummer 9 og buss nummer 43 som passerer. Buss 9 er en del av stamlinjene i Trondheim og har samme trase på sørsiden av planområdet som Metrobusslinje M1 får i 2019. Frekvensene i dag er hvert 10/15/30 minutt for denne linjen.

Buss 43 forbinder Byneet med Heimdal og Østre Rosten. Denne har en lavere frekvens, hvert 20/45/90 minutt.

Støy og støvforhold



Boligene Lundvegen 48-54, på vestsiden av Lundvegen ned mot Ringvålvegen har i dag fasader i rød støysone, det samme gjelder for bolig i Bissmiet nr. 70.

Dagens støysituasjon i området fra 2017 (kilde: Trondheim kommune).

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk

Bebyggelse og anlegg § 12-5, nr. 1

- Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur § 12-5, nr. 2

- Kjøreveg (o_SKV)
- Fortau (o_SF)
- Gang-/sykkelveg (o_SGS)
- Annen veggrunn, tekniske anlegg (o_SVT)
- Annen veggrunn, grøntareal (o_SVG)
- Kollektivanlegg (o_SKA)
- Kollektivholdeplass (o_SKH)

Grønnstruktur § 12-5, nr. 3

- Turveg (o_GT)
- Friområde (o_GF)

Hensynssoner § 12-6

- Frisikt
- Reguleringsplan skal fortsatt gjelde

Bestemmelsesområde § 12-7

- Anlegg og riggområde

Bebyggelse og anlegg

Formålet "Boligbebyggelse – konsentrert småhusbebyggelse" er tatt med for å rydde opp i plankartsituasjonen i området, men gir ingen nye føringer for formålet.

Planlagte offentlige anlegg*Kjøreveger med ny rampe fra Ringvålvegen og nytt kjøremønster*

Det foreslås bussrampe fra Ringvålvegen til Tunellvegen slik at vegene rundt trekanttomten blir som en stor rundkjøring. Av- og påstigningsplattform for metrobusbusslinjene er samlet langs vegarmen mellom Tunellvegen og Ringvålvegen.

Lokalbusser får nye holdeplasser og kantstopp i Ringvålvegen (buss til Spongdal og Lundåsen) som vist på plankartet, dette anses å gi mindre posisjonskjøring for lokallinjene og er i tråd med prinsippet om rettlinjet traséføring for disse. Dagens busstopp i Tranevegen legges ned og flyttes til Lund.

Reguleringsparkering (areal hvor Metrobussen står parkert til den skal i rute igjen) for Metrobusser er visst som en stor "lomme" på bussrampen mellom Ringvålvegen og Tunellvegen. Bussrampen er regulert med enveiskjøring (fra Ringvålvegen til Tunellvegen) og kun for buss.

Metrobusslinje M1 over Kattem vil få direkte avstigning uten omkjøring i Tunellvegen. Deretter kjøres bussen til motsatt side for regulering via Ringvålvegen. Ved avgang kjøres bussen fram til plattform og må foreta "en ekstra runde" via Ringvålvegen og bussrampen før den fortsetter retning Kattem.

Metrobusslinje M2 over Ringvålvegen og Heimdal kjøres via ny bussrampe til plattform for avstigning, deretter til reguleringsparkering. Ved avgang kjøres buss fram til påstigningsplattform og fortsetter via Ringvålvegen i retning Heimdal.

Veggeometri og løsninger

Tunellvegen er i dag 8 m bred og har fartsgrense 60 km/t frem til krysset (Ringvålvegen - Tunellvegen) og 50 km/t etter krysset. Tunellvegen vidererøres med bredde 8 m.

Ringvålvegen dimensjoneres med bredde 7,5 m og 7,25 m mot Heimdal. Vegarmen mellom Tunellvegen og Ringvålvegen dimensjoneres med 7 m bredde.

Krysset Ringvålvegen og Tunellvegen

Krysset er utformet slik at hovedtrafikken skal gå fra Ringvålvegen vest ned til Tunellvegen der kjørende fra Ringvålvegen øst har vikeplikt.

Avkjøring fra Ringvålvegen til reguleringsplasser

Avkjøringen blir envegskjørt fra Ringvålvegen der Metrobussen skal kunne kjøre inn fra både øst og vest. Atkomstsonen er dimensjonert slik at Metrobuss skal kunne kjøre fra vestsiden og parkere på vestsiden av reguleringsområdet.

Stasjonsutforming

Stasjonen skal utformes iht. Metrobussveilederen "Prosjekteringsanvisning for stasjoner", og oppfylle følgende krav:

- Bredde på plattformen min. 3,5 m tilpasset universell utforming, gangatkomst med bredde 1,8 m i henhold til norsk standard og passeringsbredde 2 m fra V123 Kollektivhåndboka.
- Tilrettelegging for sykling bak leskur dersom gjennomgående sykkeltilbud.
- Tilrettelegging for gange bak leskur dersom gjennomgående gangtrafikk.
- Solid materialbruk tilpasset stor slitasje, hyppig vedlikehold og planlagt levetid.
- Kontraster mellom belegg og ledelinjer i henhold til norsk standard.
- Solide prefabrikkerte leskurseksjoner a ca. 3 m, totalt 12 m. Takbredde min. 1,95 m
- Høy vedlikeholdsstandard: Universell utforming hele året – snø- og isfritt.
- Sanntidsskjermer, taleinfo, billett-/valideringsautomat og informasjonsmateriale.
- Sitteplasser, sykkelstativ og søppelkasser.

Hvilebod for bussjåfører

Hvileboden skal plasseres innenfor feltet o_SKA2 på plankartet.

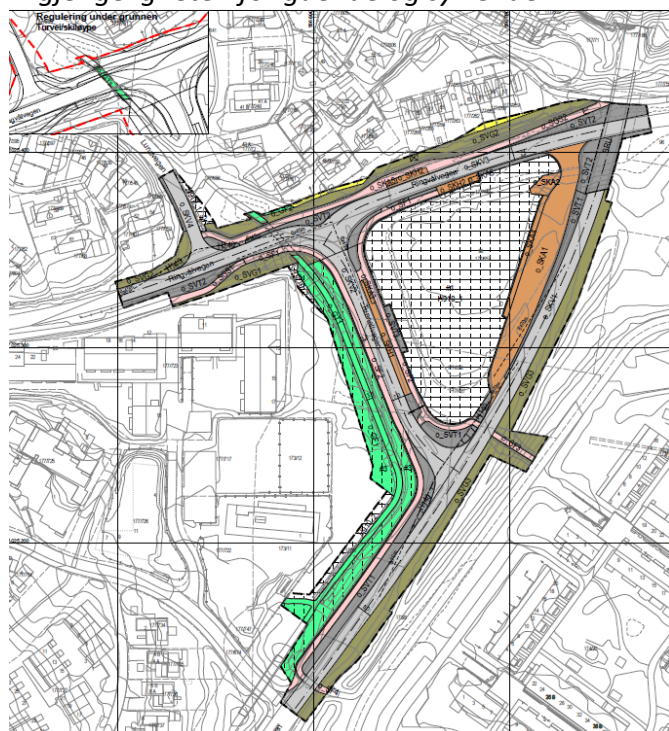
Sykkelparkering

Det skal etableres 50 sykkelparkeringsplasser for Metrobuss innenfor planområdet. Plassene legges i direkte tilknytning til stasjonen. Det er ikke avklart om det skal etableres tak på sykkelparkeringsplasser.

Universell utforming/ utformingsprinsipper

Det legges til rette for universell utforming av gang- og sykkelveger, fortau og tilgang til kollektivtransport. Det er ikke krav til at skiløype/turveg skal være universelt utformet.

Tilgjengeligheten for gående og syklende



Utvivelse av gang – og sykkelssystemet i området etableres:

o_SGS1, o_SF1 og o_SF2 (langs turveg/ friområdet) er nytt og kobles på eksisterende gang – og sykkelssystem i området og mot Katterm boligområde.

Nord for Ringvålvegen etableres o_SGS2 som en del av ny stasjon for lokalbussen og gir koblinger til Lundvegen i vest og gang – og sykkelssystemet lenger østover langs Ringvålvegen.

Inne på trekanttomten etableres det nytt gang – og sykkelssystem (o_SF1 og o_SF2) som kobler sammen MetroBuss – og lokalstasjonen. Forbindelse til Katterm boligområde over Tunellvegen sikres også her via o_SF3.

Kilde: Rambøll Norge AS

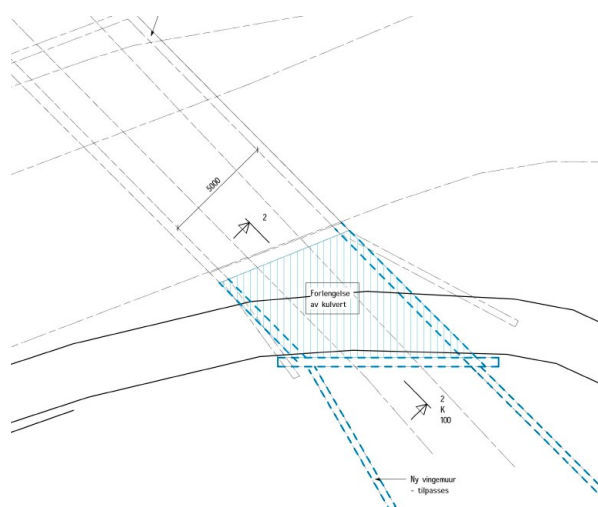
Annen veggrunn; teknisk anlegg og grøntareal

Annen veggrunn – teknisk anlegg (o_SVT) skal være offentlig og kan nyttes til følgende formål: belysning, vegteknisk infrastruktur, murer, rekkverk, stabiliserende tiltak, transportareal, støyskjermer, grøfter og skjærings- og fyllingsskråninger.

Innenfor o_SVT3 spesielt, tillates kun sykkelparkering og installasjoner inkludert takoverbygging tilknyttet dette formålet.

Annen veggrunn - grøntareal (o_SVG) skal være offentlig og arronderes, tilsås og beplantes. Det tillates etablert lysstolper, støyskerm/voll, murer, rekkverk, grøfter og skjærings- og fyllingsskråninger innenfor området.

Utvidelse av dagens kulvert under Ringvålvegen



Dagens kulvert under Ringvålvegen, i traseen til skiløypa, skal forlenges for å få etablert fortau (o_SF1) på sørsiden av Ringvålvegen.

Kilde: Rambøll Norge AS

Frrområde/grønnstruktur

Turveg (o_GT) skal opparbeides slik tilstøtende turveg er opparbeidet og kobles til turveg over skibrua som krysser Andersbakkan.

Innenfor frimrådet skal det søkes å bevare vegetasjonen slik den er i dag. Det tillates skjæringer og fyllinger i forbindelse med opparbeidelsen av turveg o_GT1, o_SGS1 og o_SF2. Disse skal arronderes, tilsås og beplantes senest våren etter endt anleggsperiode.

Gjennomføring og miljøoppfølging

Anleggsgjennomføring

Plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygg - og anleggsfasen skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak igangsettes innenfor planområdet, jf. reguleringsbestemmelse § 7.1

Geoteknisk prosjektering må være ferdig før teknisk plan kan godkjennes, jf. reguleringsbestemmelse § 7.2

Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy (Rundskriv T-1442/2016) skal legges til grunn både for permanent og anleggsfasen, jf. reguleringsbestemmelse § 7.3

Tiltaksplan for håndtering av forurensset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2 skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak igangsettes innenfor planområdet, jf. reguleringsbestemmelse § 7.4

Driftsfasen/vedlikehold

Friområdene rundt planområdet vil fremdeles kunne bli benyttet til snøopplag.

Statens vegvesen har ansvaret for vedlikehold av Ringvålvegen, holdeplasser og gang- og sykkelveg pluss fortau langs Ringvålvegen.

Kommunen har ansvaret for Tunellvegen (begge) med tilhørende fortau/gang- og sykkelveg, stasjon, turveg og kulvert under Ringvålvegen.

Fylkeskommunen eier Ringvålvegen og har ansvaret for reguleringsareal med fortau og hvilebod.

Virkninger av planforslaget

Virkninger i forhold til målet om nullvekst og folkehelsen

Tiltaket legger til rette for etablering endeholdeplasser for Metrobuss på Lund. Bedre tilgang til kollektivtransport i området legger til rette for at flere kan reise kollektiv, som er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbil trafikken og for å fremme en positiv folkehelse.

Landskapsbilde/ bybilde

Området vil endre visuell karakter fra dagens situasjon, ved at det blir mer trafikkareal og trafikk i området. En del av randvegetasjonen rundt myra vil forsvinne, og området vil bli mer åpent og eksponert enn tidligere. Dette vil trolig ha størst påvirkning på nedre bebyggelse i Lundåsen. Disse antas å få bedre sikt mot sør, men Tunellvegen kan oppfattes tettere innpå enn tidligere.

Nærmiljø/friluftsliv

Planforslaget berører i liten grad grønnsstrukturen, men flytting av skiløype vil bli et inngrep selv om traseen opprettholdes. Det er ikke registrert forekomster av fremmede arter innenfor planområdet, eller rødlistede arter.

Gående og syklende/trafiksikkerhet

Planforslaget legger til rette for bedre koblinger og trafiksikkerhet til stasjonene og bevegelser gjennom området med nye gang – og sykkelvegene. Det er valgt å stoppe fortauet på sørsiden av Ringvålvegen ved holdeplassen for lokalbuss mot Heimdal, for ikke å lede gående og syklende inn på atkomstssonen/ rampesystemet for Metrobuss. Planen har langsgående tilbud på begge sider av Ringvålvegen og på begge sider av vegarmen av Tunellvegen.

Støyforholdene, jf. revidert støyrapport 26.1.2018



Støysonekartet viser situasjonen i 2039 med en tenkt framtidig bebyggelse. Planforslaget som fremmes i denne saken omfatter ikke bebyggelse.

Støyutredningen viser at en kan forvente mer støy for framtidig situasjon. En bolig på nordsiden av Ringvålvegen vil være berørt av rød sone som en konsekvens av framtidig situasjon.

Konsekvensene er en økning av støynivå på fasadene med ca. 1-2 dB. Da er alle kjente planlagte utbyggingstiltak i området tatt med. Etablering av kun metrobuss vil ikke føre til at eksisterende boliger berøres av rød sone.

Det anses å være den framskrevete generelle trafikkveksten med de godkjente og regulerte utbyggingsområdene som gir mest støy.

Støvforholdene

På grunn av økte trafikkmengder vil opphoping av støv kunne forekomme i tørre og kalde perioder. Renhold av vegen i tørre perioder vil være viktig for å unngå oppvirvling. Det er sikret i planen at det må gjøres tiltak som vasking/ kalking av veg dersom grenseverdiene for støv overskrides, jf. reguleringsbestemmelse § 7.3.

VA - forholdene

Eksisterende VA- ledninger skal opprettholdes. Det skal bygges nye trykkledninger for vann og spillvann mellom Ringvålvegen og Bissmiet.

Konsekvenser for en mulig utvikling av trekanttomten

For å kunne opprettholde ønsket framdrift for Metrobussprosjektet ble planene for bebyggelsen tatt ut av dette planforslaget. Planforslaget anses ikke å være til hinder for en framtidig utvikling av trekanttomten.

Planlagt gjennomføring

Det legges opp til byggestart til sommeren 2018.

Innspill til planforslaget

Varsel om igangsatt planarbeid ble gjort den 20.9.2017. Det ble avholdt informasjonsmøte den 2.10.2017 på Åsheim ungdomsskole. Følgende parter kom med innspill i forbindelse med varsel om igangsetting av planarbeid; Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Sør-Trøndelag fylkeskommune, Statens vegvesen Region midt, Arild Witbro (Jørgen Hegstads veg 43 C), Bjørg Bendiksen Lind (Fjøsfullvegen 2), Sameie Lund Østre v/Per Morten Stendahl og Lund Panorama v/ Øivin Stav.

Innspillene omfattet følgende temaer; støy – og støvsituasjonen, asfalt som forurensset masse, overvannshåndtering, bygg – og anleggsfasen mtp trafikkavvikling og tilgjengelighet til området, privatrettslige forhold og rutestrukturen for kollektivtrafikk.

Planforslaget lå ute på offentlig ettersyn i tidsrommet 8.2.2018 – 24.3.2018. Følgende parter kom med innspill i forbindelse offentlig ettersyn av planforslaget:

Sør – Trøndelag fylkeskommune (STfk), brev datert 19.2.2018

STfk nevner at det ikke er registrert automatisk fredete kulturminner innen planområdet, og opplyser om den generelle aktsomhetsplikten iht. kulturminneloven. For trafikkforhold vises de til SVV og påpeker at de har ingen innsigelser til planen.

Kommentarer:

Innspillene tas til etterretning.

Trøndelag brann – og redningstjeneste IKS (TBRT), brev datert 6.3.2018

TBRT minner om at følgende forhold må tas hensyn til i planen:

Mulighet til å utføre effektiv rednings - og slokkeinnsatt, noe som krever hensiktsmessig plassering av - og nødvendig antall brannkumme med nok kapasitet, og at tilgjengeligheten til området er god nok.

Dersom anleggsarbeider medfører at det ikke er tilstrekkelig vanntilførsel i perioder, må det innføres kompenserende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet. TBRT vises til retningslinjer

vedrørende "Tilrettelegging for rednings - og slokkemannskap i TBRT's kommuner" og til TEK 17 § 11 - 17 "Tilrettelegging for rednings - og slokkemannskap" med veiledning.

Kommentarer:

Innspillene fra TBRT følges opp i prosjekterings – og anleggsfasen.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), e- post datert 12.3.2018

NVE har ingen merknader til planforslaget, men minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til flom- og skredfare i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner, slik at ny utbygging blir tilstrekkelig sikker. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken.

Kommentarer:

Innspillene tas til orientering.

Statens vegvesen Region midt (SVV), brev datert 21.3.2018

1. SVV ber om at det reguleres fortau langs søndre side av Ringvålvegen fra holdeplass og videre til avkjørsel i reguleringsplan for Ringvålvegen 54 og 58, Bissmiet.
2. SVV anbefaler at de regulerte tilkomstene til gangfeltene flyttes nærmere kryssene slik at gangforbindelsene får en mer naturlig utforming.
3. SVV ber om at det sikres en forbindelse mellom o_GT1 og o_SF2.
4. SVV ber om at trafikkrapporten gjøre rede for formålet med å endre krysset samt utrede t-kryss og rundkjøring som kryssløsning. Valgt kryssløsning må beskrives og begrunnes.
5. SVV ber om at støytiltak for Ringvålvegen 60, 62, 64, 66 og 70, samt rekkehus nord for planområdet, vurderes. SVV ber om at tiltakene etableres dersom de har tilstrekkelig effekt.
6. SVV ber om at kommunen ved sluttbehandling av planen redegjør for hvordan faglige råd er tatt inn og/eller vurdert.

Kommentarer:

1. Det reguleres ikke inn fortau langs søndre side av Ringvålvegen ned til Kongsvegen da det blir et tilbud for gående og syklende til stasjon/holdplasser med ny med gang- og sykkelveg på nordre side av Ringvålvegen mellom bru over Tunellvegen og Lundvegen og via Bissmiet og over Tunellvegen. For beboere i Bissmiet vil adkomst til metrobussholdeplass være like lang via Ringvålvegen som via Bissmiet og over Tunellvegen.
2. Krav til universell utforming tilsier at gangfeltet bør starte der fortauskantens runding avslutter. Det ses på om gangfelt etter metrostasjon kan flytte nærmere krysset i prosjektet.
3. Det er ikke ønskelig å opparbeide en veg fra fortau til turveg da disse har to ulike funksjoner.
4. Rundkjøring var et av alternativene som ble vurdert i forprosjektet. Alternativene i forprosjektet ble behandlet i prosjektstyret, Kontaktutvalget til Miljøpakken, formannskapet i Trondheim kommune og fylkesutvalget i Sør-Trøndelag fylkeskommune hvor det ble valgt å gå videre med alternativ uten rundkjøring.
5. Byggeår for boliger i Ringvålvegen 60, 62, 64, 66 og 70 er 2015. Det legges til grunn at støykrav er oppfylt og at det er gjort en støyutredning som tar høyde for fremtidig vekst i trafikk og dermed økt støynivå. Det vises også til rådmannens svar på innspillet fra fylkesmannen vedrørende støyforholdene.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (FmST), brev datert 21.3.2018

1. Ringvålvegen 58, 60, 62, 64, 66, 68 og 70 får økt støynivå og blir liggende i rød støysone som følge av tiltaket. I e -post datert 15.3.2018 blir det opplyst om at det er grunn til å tro at boligene har tilfredsstillende støyforhold til tross for høyt støynivå på fasade mot

Ringvålvegen. Det er positivt at det er gjort en konkret vurdering av støysituasjonen i området, og FmST mener at det på bakgrunn av disse vurderingene ikke er grunn til å kreve skjermingstiltak for boligene, men at det oppfordres til at tiltak iverksettes. Støy er det viktigste miljømedisinske problemet i Norge i dag og har betydning for bokvalitet og helse.

2. Støyrapporten viser at trafikk fra boliger og næring på trekanttomta kan medføre at én bolig nord for planområdet får rød støysone på fasade. Dette må håndteres i forbindelse med en eventuell utbygging på trekanttomta.
3. FmST påpeker at det mangler en sammenhengende gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen mellom Heimdal og Ringvål.

Kommentarer:

1. På bakgrunn av tilleggsvurderingene som er utført vedrørende støyforhold for Ringvålvegen 58, 60, 62, 64, 66, 68 og 70, legges det til grunn at det ikke er behov for støyskjermingstiltak for disse som en konsekvens av prosjektet. Disse boligene er bygd i 2015 og framtidig støysituasjon antas ivarettatt som en del av byggesakene for disse.
2. Innspillet tas til etterretning.
3. En sammenhengende gang- og sykkelveg fra Heimdal til Lund vurderes av Miljøpakken ved Statens vegvesen.

Følgende private parter kom med innspill i forbindelse med offentlig ettersyn:

Lund østre velforening v/Daniel Holck, e-post datert 7.3.2018, Sameiet Lund Panorama v/Jan Erik Olden, e-post datert 2.3.2018, Kjetil Stene Skjærvik (Jørgen Hegstads veg 57), e-post datert 23.3.2018 og Sven Tore Marø og Ane- Marita Stigen (Jørgen Hegstads veg 59), brev datert 24.3.2018.

Innspillene omfattet i hovedsak følgende temaer:

Beboerne ønsker at det på støttemuren mot deres bebyggelse etableres en støyskjerm mot Ringvålvegen og ikke bare et nettinggjerde for å skjerme mot støy og innsyn. Det etterspørres om det blir utført målinger innendørs av støysituasjonen. Beboerne nevner også støv/støyprobatikk ved tunneløpet og ønsker skjerming fra tunnelstøy og etablert en støyskjerm mellom nyetablert sykkel-/ gangveg mot Lund østre og tunnelvegen. Standarden på dagens undergang under Ringvålvegen med opphoping av vann og is nevnes. Med forskyving av turvegen bør det i størst mulig grad unngås at eksisterende trær og busker etc. fjernes. Til slutt foreslås det at farten på Ringvålvegen reduseres.

Rådmannens kommentarer:



Det er gjennomført en ny støyberegning etter at planen ble lagt ut på offentlig ettersyn, jf. støyrapporten i vedlegg nr 6, revidert 26.1.2018. Støy fra tunnelen inngår i beregningene.

De nye beregningene viser støysituasjonen i år 2039 i 4 meters høyde med endringer i terreng og en tenkt bebyggelse i trekanten.

Med mur langs Ringvålvegen og ikke jordskjæring, medfører dette at ingen utearealer blir liggende i rød støysone, men gul støysonen med hvit sone på en side av bolig.

Det er derfor ikke krav til avbøtende støytiltak på noen av naboeiendommene til Lund endeholdeplass for Metrobuss.

Utforming av gjerde vil skje iht. gjeldende forskrift.

På grunn av breddeutvidelse av vegen er det planlagt at kulverten under Ringvålvegen skal utvides. Dreneringsproblematikken med overvann i kulverten er kjent, og det vil bli gjort en tilstandsvurdering av dagens drensssystem under bygging og gjennomført nødvendige tiltak for å få det til å fungere igjen.

Det kommer til å bli gangtrafikk over Tunellvegen (Torvsletta) som følger av at det kommer stasjon for Metrobuss der, det vil derfor være mest trafikksikkert å tilrettelegge for gangkryssing som også oppfyller kravene til universell utforming.

Trær og vegetasjon vil i størst mulig grad bevares i arbeidet med å forskyve turvegen. Det vises til reguleringsbestemmelse § 4.2

Reguleringsplanen fastsetter ikke fartsgrenser langs Ringvålvegen, men styres av politiet som er skiltmyndighet. Reguleringsplanen vil kunne være et utgangspunkt for å kunne vurdere behovet for lavere hastighet.

I forhold til videre prosess og involvering med naboer vedrørende konkret plassering av muren mot boligene på nordsiden av Ringvålvegen, er dette formidlet til de som arbeider med erverv og til byggeprosjektleder.

Alle innspillene anses godt nok vurdert og kommentert til at planforslaget kan behandles.

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.