



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20170038

Arkivsak: 17/30113

## Detaljregulering av Midteggen, Metrobusstasjon, sluttbehandling

### Planbeskrivelse

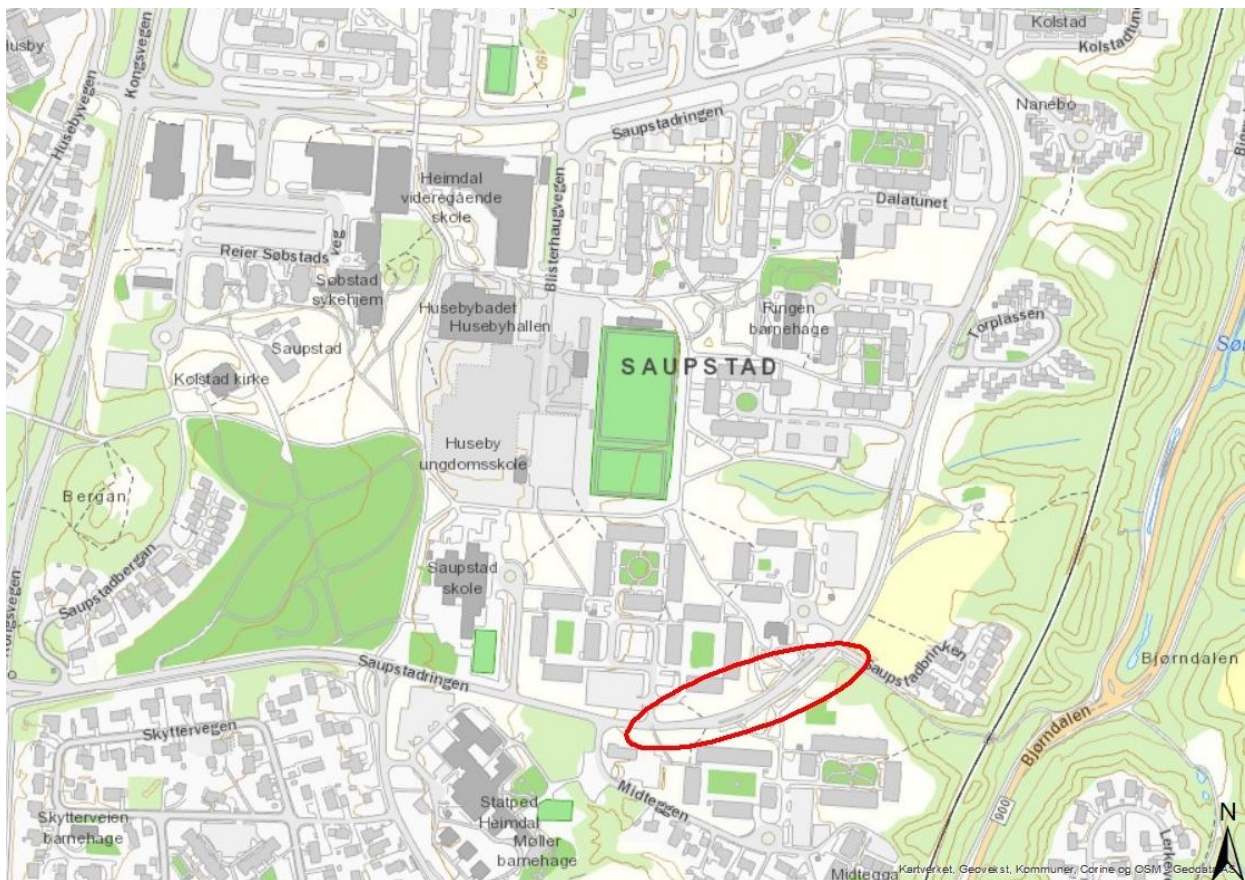
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 3.4.2018

Dato for godkjenning av bystyret : 31.5.2018

### Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Multiconsult som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Miljøpakken. Komplette planforslag forelå 11.12.2017.

Hensikten med planen er å legge til rette for etablering av en kantholdeplass for Metrobuss ved Midteggen i Saupstadringen, retning mot Heimdal sentrum. Holdeplassen skal ha en plattform på 25 meter med tilhørende leskur. Stasjonen skal betjene Metrobuslinje M2, samt noen lokalbusser.

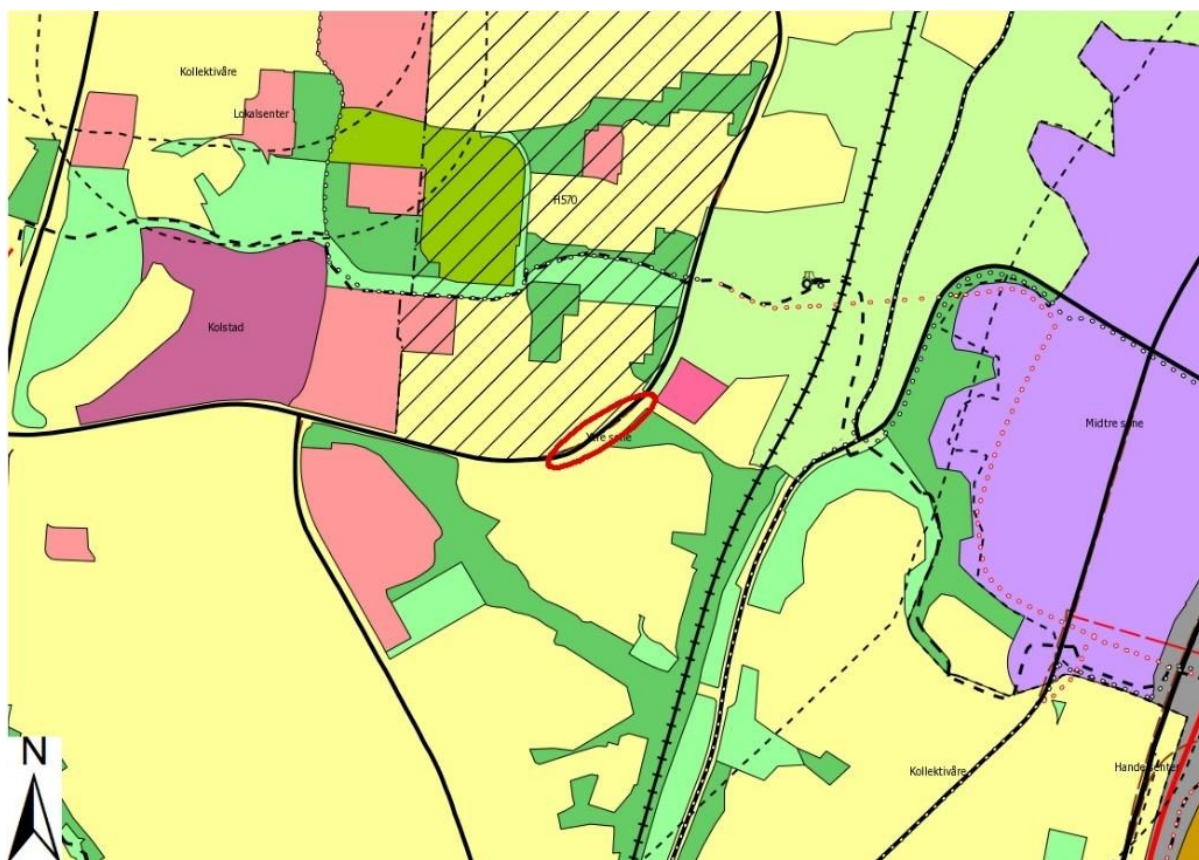


Oversiktskart som viser planområdets beliggenhet.

## Planstatus

### Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Planområdet er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 vist som eksisterende boligbebyggelse, hovedveg og kollektivtrasé, samt hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i overordnet plan.



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

### Reguleringsstatus

Gjeldende reguleringsplaner for planområdet er:

- R1127m, Saupstad, gnr. 197/4 m.fl., vedtatt 19.9.1974
- R1127ø – Reguleringsplan for Rosten fritidsfelt og Marinborg, gnr. 315/13, vedtatt 20.2.1986

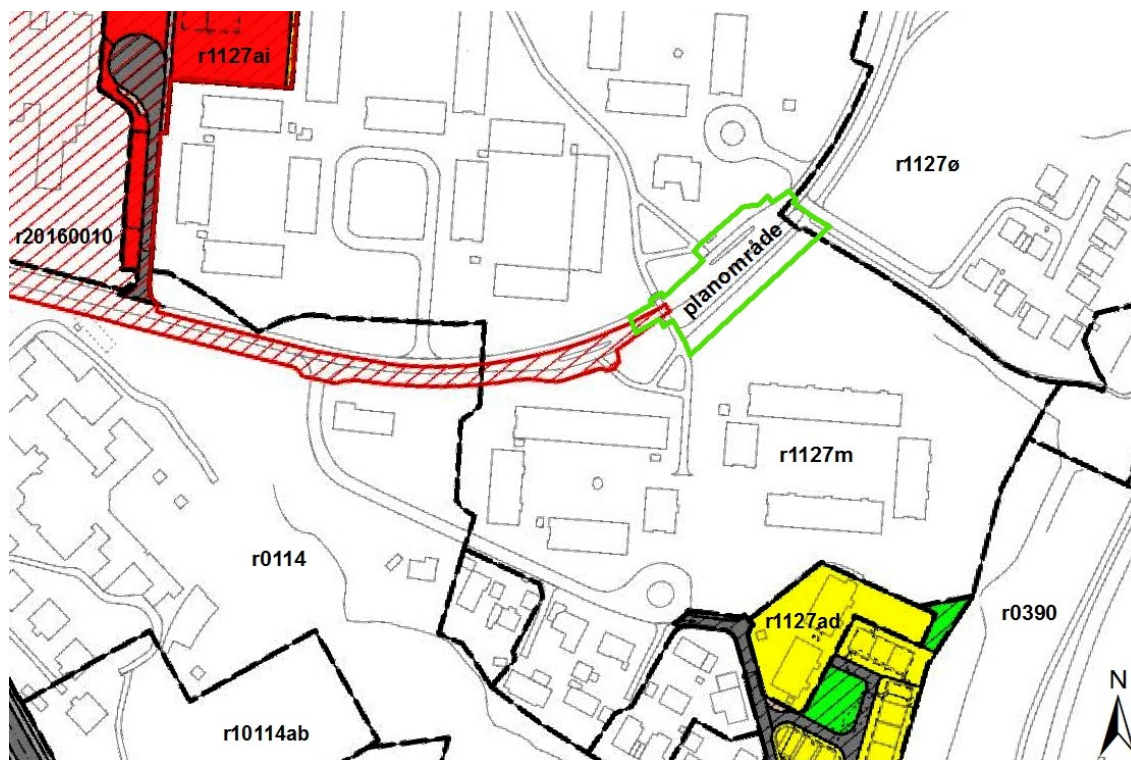
Området er avsatt til kjøreveg, gangveg, busstopp, boliger og lekeareal.

### Pågående planer

Planområdet grenser til pågående detaljregulering av Saupstadringsen 87, r20160010, som skal legge til rette for bygging av ny barneskole og ungdomsskole på tomta som i dag rommer Saupstad barneskole. I denne planen reguleres Metrobussholdeplassen på andre siden av Saupstadringsen, i retning mot sentrum, samt gang- og sykkelveg på sørsiden av Saupstadringsen. Deler av planen overlapper med reguleringsplan for Midteggen Metrobusstasjon. Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i sak 207/17 i bygningsrådets møte 21.11.2017. De to planene er samordnet, for å sikre en helhetlig utforming.

Trondheim kommune ved Miljøpakken jobber også med regulering av en ny gang- og sykkelbro (r20120002) som skal gå over Bjørndalen mellom Saupstad og Tiller, nordøst for planområdet.





Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner og pågående planarbeid i området. Planområdet er vist med grønn strek.

### Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet omfatter eiendommene: Gnr/Bnr 197/513, 197/526 og 197/481.

### Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Ny holdeplass ved Midteggan har beliggenhet i Saupstadingen og grenser til Midteggan borettslag i nord og sør. Nord for området ligger Saupstadsenteret og Heimdal videregående skole, og vest for området ligger Saupstad skole. Planområdet er på ca. 2,7 daa.



Svart linje viser planområdets avgrensning. Røde linjer viser eiendomsgrenser.

### Dagens og tilstøtende arealbruk

Dagens arealbruk består av kjøreveg, busslomme og gangveg. Tilstøtende arealer består av boligbebyggelse. Deler av tiltaket ligger på privat grunn og deler på kommunens eiendom (gnr/bnr 197/481). Både deler av Saupstadringsen og sideareal eies av Midteggan borettslag.

Bussholdeplassen blir brukt av elever ved bl.a. Saupstad skole, som ligger 150 meter vest for holdeplassen. Gang- og sykkelvegen på østsiden av Saupstadringsen, og den som går under Saupstadringsen, brukes av folk i området som bl.a. skal til og fra Saupstad skole, Heimdal vgs, Husebybadet, Saupstadsenteret, Kolstad kirke/kirkegård m.m.

### Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

Planområdet ligger i et forholdsvis flatt, lukket landskapsrom i Saupstadringsen på Saupstad. Saupstadringsen går i en ring gjennom Saupstad/Kolstad, 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". Holdeplassen ligger innenfor område som er avsatt til hensynssone "bevaring av kulturmiljø" i kommuneplanens arealdel. Hensikten med hensynssonen er at bebyggelse av kulturhistorisk verdi og områder med 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.

Det står noen få enkeltrær innenfor planområdet som kan bli berørt av tiltaket.

### Biologisk mangfold/ fremmede arter

Trondheim kommune har gjort registreringer av fremmede arter i området. Det ble ikke gjort noen funn annet enn stedeagne 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

#### *Kjøreforhold*

Saupstadringsen forbi planområdet har to kjørefelt med en vegbredde på til sammen ca 7 meter. ÅDT i Saupstadringsen gjennom planområdet er på 2100 (tall fra 2011, Statens vegvesens vegkart). Vegen har en fartsgrense på 50 km/t. Det er ingen registrerte trafikkulykker innenfor planområdet. Det er en registrert trafikkulykke litt vest for planområdet, ingen alvorlig skadd. Dagens holdeplass er utført som busslomme og er adskilt fra kjørefeltet med deleøy.

#### *Myke trafikanter*

For myke trafikanter er det undergang under Saupstadringsen mellom dagens holdeplasser og gangveg på sørsiden av vegen. Det er et gangvegssystem øst for dagens holdeplass, på sørsiden av Saupstadringsen, mens det finnes ingen gangveg vest for holdeplassen. Det finnes heller ikke gang- og sykkelveg langs Saupstadringsen på nordsiden i dette området. Det er ingen fotgjengerfelt som krysser Saupstadringsen i plan, hverken vest eller øst for holdeplassen, noe som bl.a. vanskeliggjør tilgjengeligheten for mennesker med funksjonsutfordringer og som kan føre til villkryssing av vegen.

### Rekreasjon og barn og unges interesser

Tilgrensende områder brukes mye av barn og unge. Bl.a. er områdene rundt Saupstad skole og Husebybadet nord-vest for planområdet tilrettelagt som leke-/park-/idrettsområde med bl.a. to



kunstgressbaner. I tillegg ligger store friområder/plenareler mellom blokkbebyggelsen på Saupstad. Det utbygde gang- og sykkelvegnettet brukes hyppig på tvers av Saupstadringen, til og fra skole og fritidsaktiviteter. Saupstadsenteret med ulike butikker, treningssenter, apotek m.m. ligger ca. 700 meter nord-vest for planområdet.

Det er gjort registreringer av barnetråkk innenfor Saupstad skolekrets. De fleste registrerte stedene innenfor Saupstadringen oppleves som trygge og blir sett på som favorittsteder. Bevegelseslinjene registrert som barneveger oppleves stort sett som trygge innenfor Saupstadringen. De fleste stedene registrert som favorittsteder sammenfaller med de mest trafikkerte trygge barnevogene, og er lagt inn som en barnetråkkzone i oversiktskart for bevegelseslinjer.

Saupstadrunnen 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

Miljøpakken har laget et notat hvor det er gjort en enkel vurdering av hvor det er behov for videre utredning av støy. Utgangspunktet for notatet har vært retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016). Grunnlaget for vurderingen er støysonekart for vegtrafikkstøy fra 2017-kartleggingen.



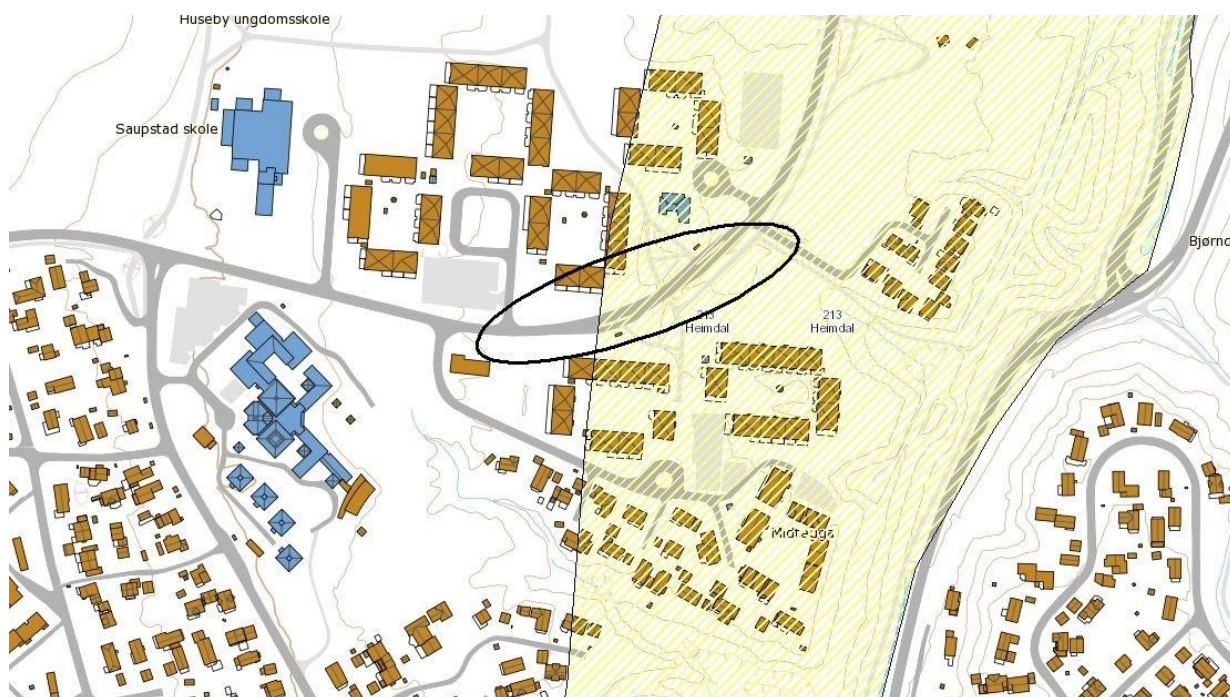


Til venstre: Støynivå beregnet 1,5 meter over bakken. Til høyre: Støynivå beregnet 4 meter over bakken.  
Gul sone: 55-64.9 db Iden. Rød sone: => 65 db Iden.

Det er ikke registrert støysensitive bygg i rød støysone (=>65 db Iden) i dag, hverken i beregningspunkt 4 meter eller 1,5 meter over bakken. Det er heller ikke registrert spesiell støvproblematikk i området i dag.

### Grunnforhold

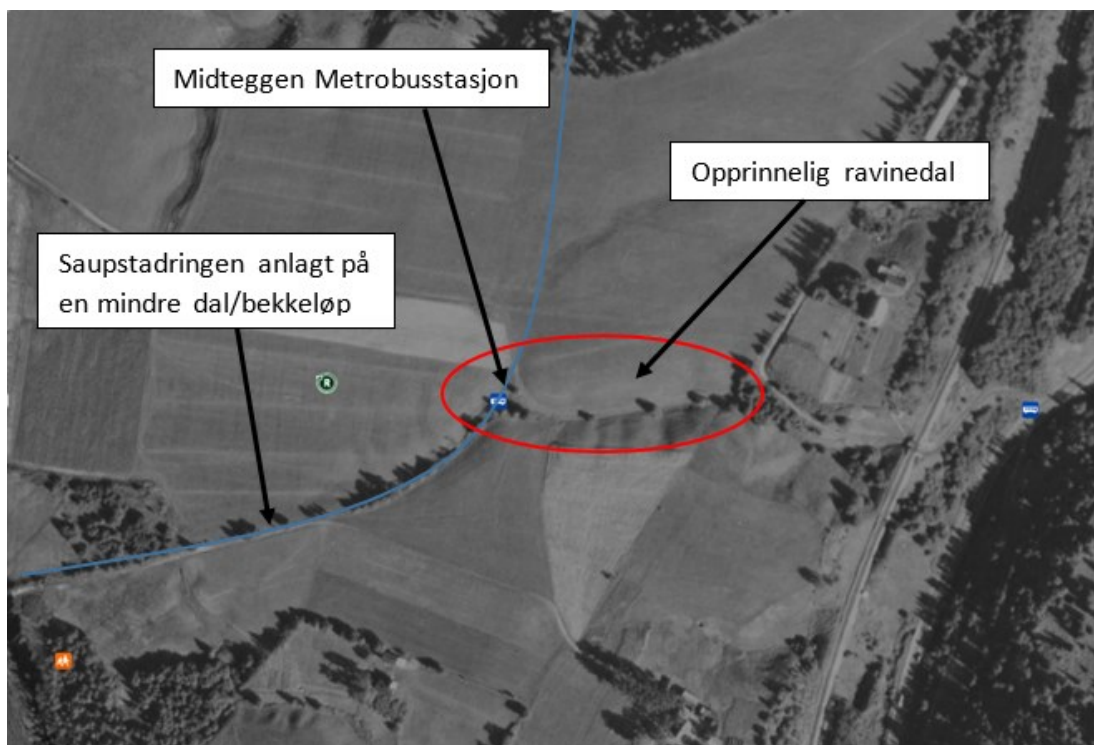
NGUs kvartærgeologiske løsmassekart viser at planområdet ligger i et område med tykke havavsetninger som leire og silt. Det bemerkes at kvartærgeologisk kart er basert på grunne prøver av løsmassene. Følgelig kan løsmassene i dybden bestå av andre masser. Videre ligger planområdet delvis i kvikkleiresonen "213 Heimdal", klassifisert med lav faregradsklasse, risikoklasse 3 og konsekvensklasse meget alvorlig. Boringer utført i og nært planområdet viser ikke kvikkleire, men de strekker seg ikke dypere enn 12 meter, og man kan derfor ikke utelukke kvikkleire i dypere lag. Dybde til berg er ikke kjent.



Kvikkleiresonekart som viser område 213 med lav faregrad med gul skravur. Planområdet med svart strek.

Terrenget i planområdet er relativt flatt, på ca. kote + 135 til +137, og skrår bratt ned mot Bjørndalen ca. 170 meter øst for planområdet. Fra ca. 70 meter i nordøstlig retning faller terrenget ned i en ravinedal som leder terrenget noe slakere ned mot Bjørndalen. Disse ravinedalene er typiske for området i sin helhet. På flyfoto fra 1947 vises det at denne ravinedalen opprinnelig strekte seg lengre mot vest og gikk gjennom planområdet. Dalen ble oppfylt i forbindelse med

utbygging av området. Dagens undergang for gang- og sykkelveg er i tillegg anlagt langs dette dalløpet, og det vil derfor trolig være noe mindre fyllmasser her. I tillegg viser flyfotoet at Saupstadringen også trolig er anlagt på en gjenfylt dal/bekkeløp. Fyllmasser forventes derfor under Metrobusstasjonen, men mengde og sammensetning av disse er foreløpig ukjent.



Flyfoto fra 1947 som viser ravinedalen som tidligere gikk gjennom planområdet.

#### Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Holdeplass fra sentrum ligger innenfor kvikkleireområde av lav aktsomhet.  
Området ligger innenfor område for bevaring av kulturmiljø.  
Det har vært en ulykke i kryss rett vest for planområdet.

#### Teknisk infrastruktur - VA og fjernvarme

Vann-, spillvann-, og overvannsledning ligger under kulvert mellom stasjonene og langs gang- og sykkelvegen på sørsiden av Saupstadringen. Spillvann- og overvannsledning ligger i fremkant av eksisterende holdeplass mot sentrum. Det ligger ingen fjernvarmerør i planområdet.

#### Teknisk infrastruktur - Elektro- og signalanlegg

Det er belysning langs begge sidene av veien, og i bakkant av eksisterende holdeplass. Kabler fra Telenor og for gatebelysning ligger i bakkant av begge de eksisterende holdeplassene. Kabel for Trønderenergi ligger i bakkant av eksisterende holdeplass mot sentrum. Jordkabel fra Trønderenergi, Telenor og for lysmaster ligger langs eksisterende kantsteinslinje vest for stasjonen mot sentrum. Det er ikke signalanlegg i nærheten av holdeplassen.

#### Universell utforming

Dagens holdeplasser er ikke universelt utformet.

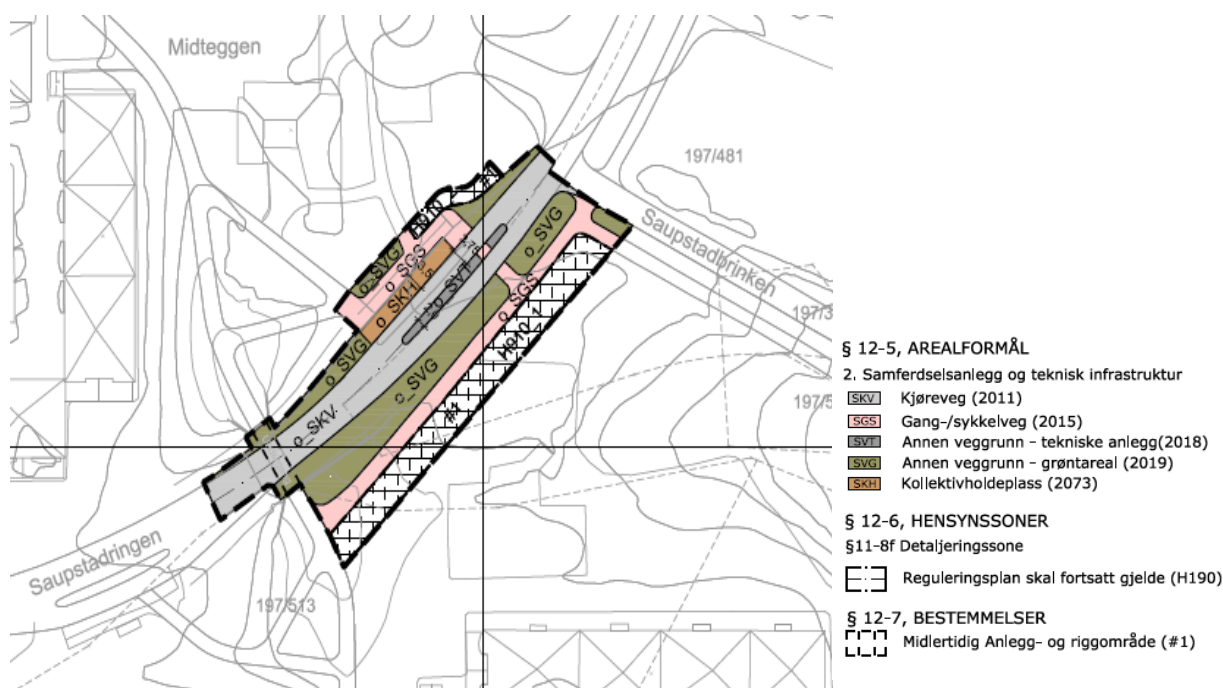
## Beskrivelse av planforslaget

### 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	0,73
Gang-/sykkelveg	2015	o_SGS	På grunnen	0,48
Annen veggrunn – tekniske anlegg	2018	o_SVT	På grunnen	0,05
Annen veggrunn – grøntareal	2019	o_SVG	På grunnen	0,73
Kollektivholdeplass	2073	o_SKH	På grunnen	0,09
Anlegg- og riggområde		#1		0,60
Hensynssone der gjeldende regulering skal gjelde		H910		0,60
<b>PLANOMRÅDE, totalt</b>			På grunnen	2,68



Illustrasjon av plankartet, nedfotografert.

### Beskrivelse av tiltaket

Det reguleres ca. 95 meter *kjøreveg* (o\_SKV) gjennom planområdet. Kjørevegen er offentlig veg og skal opparbeides med fast dekke i henhold til standard. Etablering av kantstoppoldeplass fører til noe endring av vegens kurvatur.

Det reguleres areal for kollektivholdeplass for å kunne etablere en kantstoppoldeplass med en plattform på 25 meter og med bredde 3,5 meter (o\_SKH) i Saupstadringen. Det skal etableres sykkelparkering for minimum 6 sykler på plattformen. Disse skal være plassert i en egen sone og være tilgjengelig fra begge kortsider. Holdeplassen vil ha tilnærmet lik beliggenhet som dagens



holdeplass. Dagens busslomme erstattes av ny plattform og kjørebane, leskur, grøntarealer og gangveg.

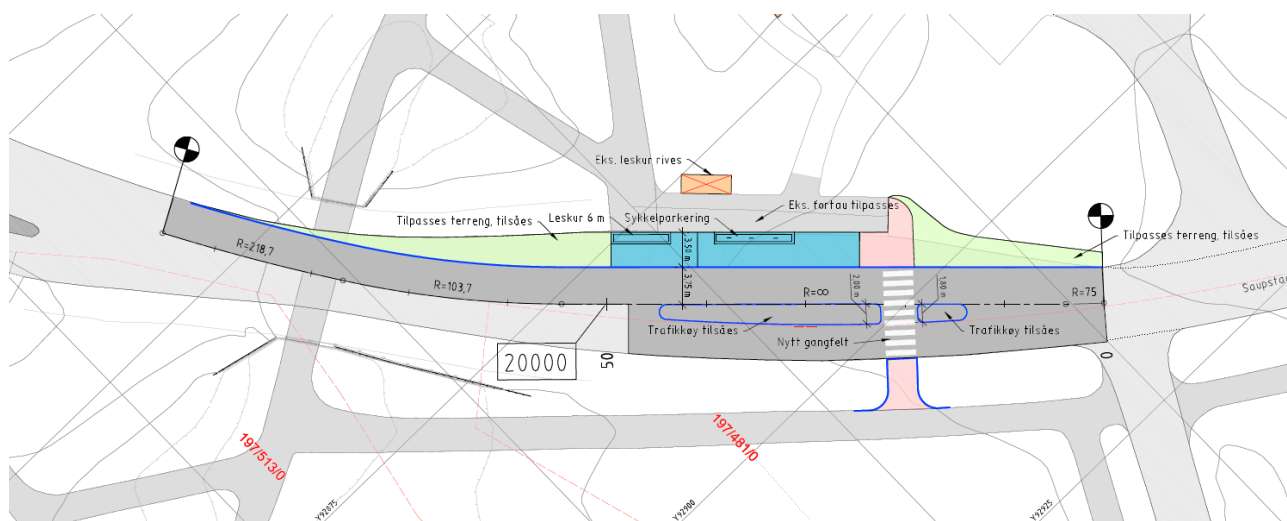
Eksisterende gangveger rundt blir videreført slik de er i dag. Alle gangarealene regulert som *gang-/sykkelveg (o\_SGS)* er offentlige og vil være universelt utformet med bl.a. fast dekke. Generelt skal framkommelighet og orienterbarhet sikres ved skilting og merking iht. håndbok for universell utforming og iht. prinsipper for utforming av Metrobusstasjoner.

Sidearealer reguleres som *annen veggrunn, grøntareal (o\_SVG)* og skal istandsettes til grøntareal, enten tilsås eller beplantes.

En 2 meter bred midtdeler som deler kjørebanelfeltene for mer sikker fotgjengerkryssing reguleres som *annen veggrunn, tekniske anlegg (o\_SVT)*. Midtdeleren skal også hindre andre kjøretøy i å passere busser som står ved holdeplassen, i tillegg til å ha en fartsreducerende effekt. Nordøst for stasjonen etableres en ny fotgjengerovergang over Saupstadingen til gang- og sykkelveg på sørsiden av vegen. På sørsiden av Saupstadingen bygges adkomst fra eksisterende gang- og sykkelveg til fotgjengerovergangen. Det skal anlegges sebrastriper i fotgjengerovergangens bredde, som er 3m. Midtdeleren må opparbeides med farefelt.

De områdene som reguleres som *midlertidige anlegg- og riggområder #1*, kan tas i bruk midlertidig i anleggsfasen for å få gjennomført og bygd tiltaket. Områdene skal istandsettes og revegeteres i tråd med det som er dagens situasjon og i nær dialog med berørte grunneiere.

Områder som er vist som *H 910\_1 og H910\_2*, er områder der gjeldende reguleringsplan r1127m fortsatt skal gjelde.



Illustrasjon av planlagte tiltak.

## Virkninger av planforslaget

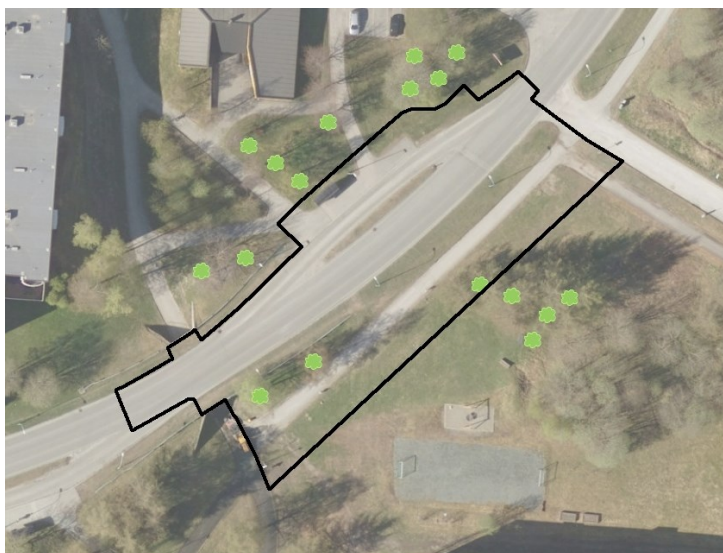
### Overordnede planer

Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i eksisterende reguleringsplaner for området. Planen vil overlape noe med detaljregulering av Saupstadingen 87 (r20160010). Denne planen regulerer blant annet holdeplass på sørsiden av Saupstadingen, i retning sentrum. Overlappingen har vært nødvendig for å få med den delen av vegen som må rettes ut vestover.

### Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

Tiltaket vurderes å ikke endre landskapet eller stedets karakter. Inngrepene er små i det storskala landskapet, og endringene vurderes å ikke være til sjenanse for noen.

Det står to trær lengst vest i område regulert som o\_SVG, mot undergangen. I tillegg står det et tre innenfor område som tillates tatt i bruk til midlertidig anlegg- og riggområde. Det forutsettes at trærne ivaretas i anleggsarbeidet og at trærne skal bestå. Dersom trær ødelegges eller felles, må disse erstattes med allergivennlige, nye trær.



*Illustrasjon som viser de tre eksisterende trærne som ligger innenfor planområdet og som forutsettes bevart.*

### Nærmiljø/friluftsliv

Tiltaket vil bedre fremkommeligheten for gående og syklende langs sørsiden av Saupstadingen ved at man etablerer fotgjengerfelt over Saupstadingen øst for den nye stasjonen. Ellers endrer ikke tiltaket noe spesielt ift. nærmiljøet, men vurderes til å ha positiv virkning ift. gangsystemene.

### 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.

Det er ikke påvist naturmangfold av betydning som blir berørt av tiltaket. 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.

Det er gjort registreringer av fremmede arter. Det ble ikke gjort noen funn annet enn stedeagne 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

Hensynssone for bevaring av kulturmiljø vurderes å ikke bli negativt berørt som følge av tiltaket. Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner som vil komme i konflikt med planområdet. Iht. kulturminnelovens § 8 er det generell aktsomhets- og meldeplikt. Dersom det under arbeidet i marka skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, skal arbeidet stanses og Sør-Trøndelag fylkeskommune skal varsles.

### Trafikkforhold

Eksisterende gang- og sykkelveger beholdes slik de ligger i dag, på begge sider av vegen. Etablering av en ny fotgjengerovergang over Saupstadingen vil forbedre fremkommeligheten til stasjonen.



Bygging av midtrabatten bedrer trafiksikkerheten ved at den vanskeliggjør forbikjøring, og gir fotgjengere muligheten til et stopp midtveis i kryssingen.

### Støy og støv

Planforslaget vil ikke medføre mer trafikk eller bli noen ny støykilde i området. Det er ingen støysensitive bygg i rød støysone i området. Dette er et miljøtiltak, og veileder T1422/2016 (M-128) sier at det ved utføring av miljø- og sikkerhetstiltak som ikke endrer støyforholdene, bør godtas at utbygger slipper støyutredning og avbøtende tiltak. Det er derfor ikke behov for avbøtende tiltak for støy innenfor gul sone, og det er ikke behov for ytterligere støyutredninger innenfor planområdet. Det er ikke forventet at området vil bli eksponert for mer svevestøv enn dagens nivå i etterkant av etablering av ny Metrobusstasjon.

### Teknisk infrastruktur

To VA-kummer må tilpasses ny geometri i retning Heimdal. Dette ivaretas på byggeplannivå.

### Grunnforhold

Dersom fyllmassene består av humus-/organiskrike materialer, kan det medføre en setningsfare, og et større omfang av masseutskiftning bør utføres. Geoteknisk vurdering av grunnforholdene ved prosjektering og utgraving er derfor nødvendig slik at endelig omfang av masseutskiftningen og tilstrekkelig vegoverbygning kan bestemmes. Det skal lages tiltaksplan for forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2.

### Anleggsgjennomføring

Det må etableres 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.

Deler av eksisterende gang- og sykkelveg kan bli beslaglagt i anleggsperioden. I forbindelse med anleggsgjennomføringen må forbindelser for myke trafikanter, spesielt skolebarn/ungdom, ivaretas. Trafikkavviklingsplan må redegjøre for hvordan tilgang til og forbi planområdet skal løses under anleggsperioden.

### Driftsfasen/vedlikehold

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

### Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Oppsummering av samlet risikovurdering nedenfor.

Samlet risikovurdering:

<b>Konsekvens: Sannsynlighet:</b>	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
4. Svært sannsynlig				
3. Sannsynlig				
2. Mindre sannsynlig			62,63,67	
1. Lite sannsynlig		35,36,42,43,44	58,60,61	2

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:

*Pkt 2. Kvikkleireskred*

Tiltaket ligger delvis i kvikkleiresone "213 Heimdal". Kvikkleire er hverken påvist eller avkrefet. Tiltaket blir plassert i tiltakskategori K1 som trafiksikkerhetstiltak. Tiltaket må derfor utføres uten å forverre områdestabiliteten. Foreløpige planer medfører ingen forverring, og områdestabiliteten er derfor ivaretatt.

Geoteknisk prosjektering må være ferdig før utbyggingstiltak kan igangsettes.

*Pkt. 58. Ulykke med farlig gods*

Beskrivelse: Ulykke kan oppstå uavhengig av tiltaket gjennomføres eller ikke.

Avbøtende tiltak: Ingen spesielle.

*Pkt. 60. Ulykke med farlig gods til/fra planområdet.*

Beskrivelse: Farlige hendelse i forbindelse med transport av gods til og fra planområdet kan oppstå.

Avbøtende tiltak: Ingen spesielle.

*Pkt. 61. Ulykke i av-/ påkjørsler.*

Beskrivelse: Det vil alltid være en viss risiko for ulykker ved av-/påkjørslar.

Avbøtende tiltak: Frisiktsone ved avkjøring Casper Lundes veg er ivaretatt.

*Pkt. 62. Ulykke med gående/syklende.*

Beskrivelse: Det vil alltid være en viss risiko for ulykker med gående/syklende.

Avbøtende tiltak: Planen og tiltaket legger til rette for en mer sikker og mindre ulykkesrisikofylt situasjon for gående og syklende gjennom etablering av bl.a. trafikkøy/midtdeler og nye gangveger.

*Pkt. 63. Andre ulykkespunkt langs veg eller jernbane.*

Beskrivelse: Villkryssing over Saupstadringen til og fra stasjonene kan medføre fare for ulykke. Det samme gjelder kryssing foran bussene.

Avbøtende tiltak: Planen og tiltaket legger til rette for en mer sikker og mindre ulykkesrisikofylt situasjon for gående og syklende gjennom etablering av bl.a. trafikkøy/midtdeler og nye gangveger.

*Pkt. 67. Ulykker ved anleggsgjennomføring*

Beskrivelse: Tiltaket er lite og man kan forvente en kort anleggsperiode. Det er viktig at det tas tilstrekkelig trafikkhensyn ved anleggsgjennomføringen da det vil foregå langs en trafikkert veg.

Avbøtende tiltak: Det skal utarbeides plan for beskyttelse av omgivelsene mot ulemper i bygge- og anleggsfasen. HMS ifb. anleggsfasen skal ivaretas. Trafikkavviklingsplan og sikker passering av anleggsområdet vil ivaretas for både kjørende, syklende og gående.

*Konklusjon:*

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

Nullvekstmålet

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



Trondheim har vi valgt å endre 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. Foreliggende reguleringsplanforslag gir grunnlag for erverv og opparbeidelse av nødvendig areal for etablering av Metrobusstasjon Midteggen.

#### Naboer

Det vil bli behov for å erverve små arealer av eiendommen 197/526 nord for Saupstadvegen, øst for kollektivholdeplassen, i forbindelse med en fremtidig utvidelse av gangvegen øst mot det planlagte fotgjengerfeltet. I tillegg vil det bli behov for å gjøre et midlertidig erverv i anleggsfasen i den sørligste delen av eiendommene 197/513 og 197/526. I tillegg må det i anleggsfasen gjøres inngrep på 197/526 for å få fjernet dagens leskur. Det forutsettes at alt anleggsarbeid og terrenginngrep istandsettes og tilpasses tilgrenset areal etter nærmere avtale mellom tiltakshaver og de berørte grunneierne.

#### Barn og unges interesser

Området og holdeplassene blir brukt av barn og unge i dag, og kryssing av vejen i dette området er naturlig som del av bevegelseslinjer i området. Etablering av et nytt fotgjengerfelt med midtdele vil være med å skape en sikrere kryssing av vejen, samt at tilgjengeligheten til holdeplassen fra sørsiden av Saupstadringen utbedres og gjøres lettere tilgjengelig.

#### Universell utforming

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

#### Interessemotsetninger

Det er pr. i dag ikke registrert spesielle arealbrukskonflikter i planområdet.

#### Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket finansieres av Trondheim kommune og dekkes av Metrobuss.

#### **Planlagt gjennomføring**

Før utbyggingstiltak igangsettes skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket. Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før teknisk plan kan godkjennes. Det skal utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn. Det skal også lages en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. 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 ble kunngjort i Adresseavisen 30.9.2017 og på Trondheim kommune sine nettsider. Grunneiere og berørte naboer er varslet per brev 10.10.2017, og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 26.9.2017 og med nytt varslingsbrev pga. utvidet plangrense datert 12.10.2017. Ved varsel om oppstart av planen kom det inn seks innspill til planarbeidet.

Planforslaget lå ute på høring og offentlig ettersyn i tidsrommet 26.1.-10.3.2018. Det kom inn fire innspill og ingen vilkår for egengodkjenning.

#### Fylkesmannen i Trøndelag, datert 6.3.2018

Fylkesmannen har ingen merknader til planforslaget.

Trøndelag fylkeskommune, datert 31.1.2018

Fylkeskommunen viser til sin uttalelse 6.10.2017 og har ingen flere kommentarer til saken.

Statens vegvesen, datert 14.2.2018

Vegvesenet har ingen merknader til planforslaget.

Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS (TBRT), datert 6.3.2018

TBRT minner om at de til enhver tid, også i anleggsperioder skal kunne utføre effektiv rednings- og slokkeinnsats. Det betyr at det skal fortsatt være en hensiktsmessig plassering av og nødvendig antall brannkummer, med forskriftsmessig slokkevannskapitet i området og i områder som blir berørt. Dersom anleggsarbeid medfører at det ikke er tilstrekkelig vanntilførsel i perioder, må det innføres kompensierende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet. TBRT minner retningslinjer vedrørende rednings- og slokkemannskap og TEK.

*Kommentar:*

*Tilstrekkelig og tilgjengelig slukkevann vil ivaretas i byggeplan.*

**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.