



Detaljregulering av Ringvålvegen, Metrobuss strekningstiltak, sluttbehandling

Planbeskrivelse

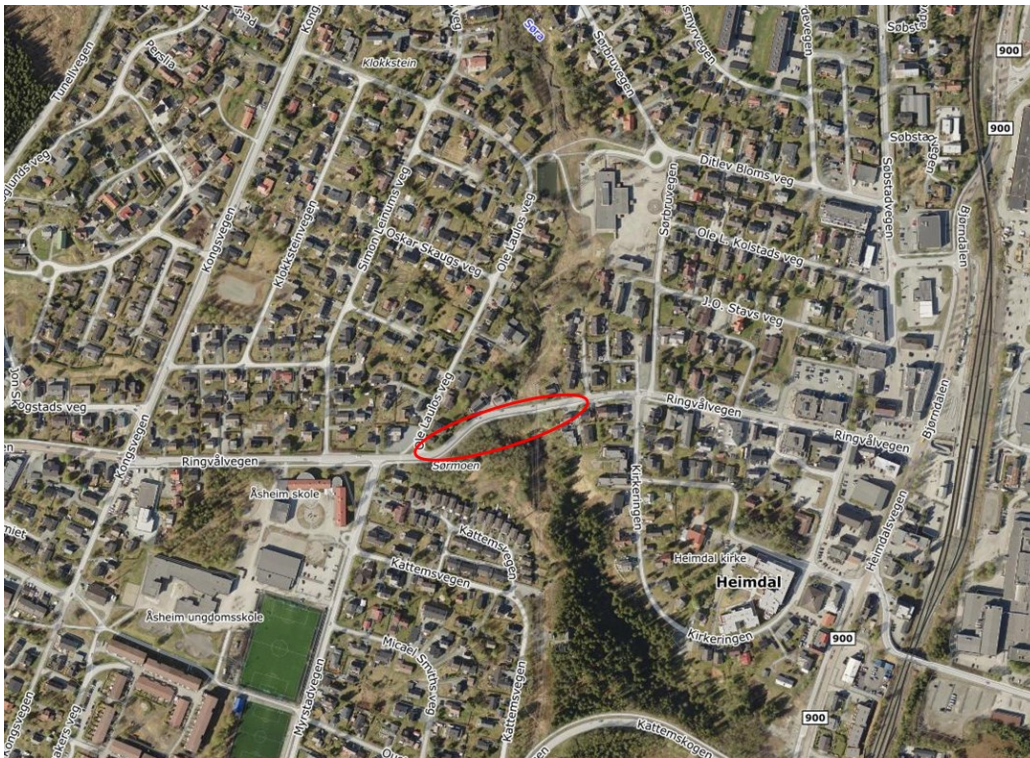
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 13.4.2018

Dato for godkjenning av bystyret : 31.5.2018

Innledning

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

Hensikten med planen er å utbedre Ringvålvegen (Fv 841) i bekkedalen mellom Ole Laulos veg og Kirkeringen, for å sikre metrobussen bedre fremkommelighet på strekningen. Planforslaget skal legge til rette for en omlegging og utvidelse av eksisterende vegareal på sørsiden av eksisterende veg. Dette innebærer utretting av kurven og heving av vegen. Eksisterende gang- og sykkelveg skal innenfor planområdet utvides til sykkelveg med fortau, med 3,5 meter bred sykkelveg og 2,5 meter bredt fortau. Det skal også legges til rette for et 1,5 meter bredt fortau på nordsiden av vegen mellom boligene nederst i bekkedalen og Ole Laulos veg. Bekken Søra går i kulvert under vegen i dag, og kulverten vil byttes ut med en ny kulvert, som er dimensjonert for klimaendringer og økt vannstand.



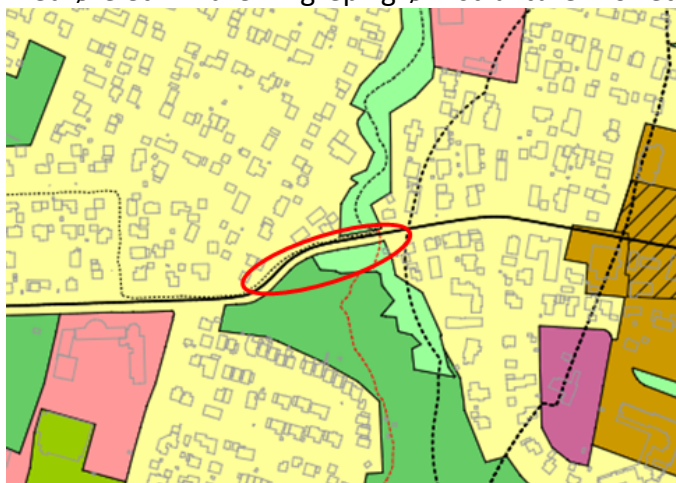
Oversiktskart

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort mindre justeringer for å belyse planforslaget bedre.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Planområdet er vist som eksisterende boligbebyggelse, eksisterende og fremtidig grønnstruktur, hovedveg, gangveg og eksisterende og fremtidig turvegtrasé i kommuneplanens arealdel 2012-2024. Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i overordnet plan. Tiltaket vil imidlertid medføre et mindre inngrep i grønnstrukturen for et område på i underkant av 1 daa.



Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Reguleringsstatus

Gjeldende reguleringsplaner for planområdet er:

- r0114 – Heimdal tettsted vest for Heimdalsvegen. Vedtatt 6.4.1981.
- r0114ad – Ringvålvegen 25, gnr.197/653. Vedtatt 12.6.1989.
- r1065 – Sør for Ringvålvegen, Heimdal. Et område øst og nord for elva Sjøra i Leinstrand. Vedtatt 2.3.1959.
- r1065a – Område ved Heimdal i Leinstrand. Reguleringsplan for et område øst og nord for elva Sira i Leinstrand. Vedtatt 2.3.1959.
- r1065i – Ringvålvegen 31, 197/3. Vedtatt 12.2.1985.
- r1096 – Heimdal sentrum. Vedtatt 30.05.2002.

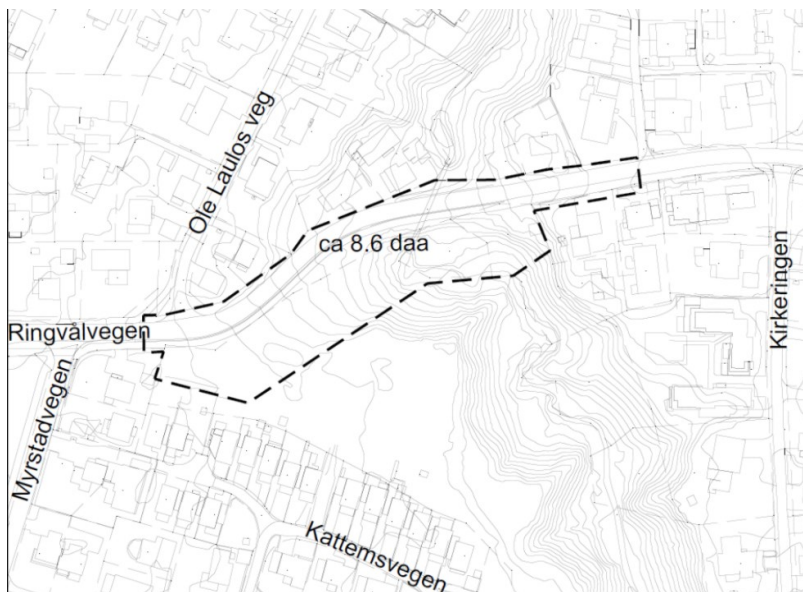
Området er avsatt til kjøreveg, gang- og sykkelveg, annen veggrunn, park med turundergang under Ringvålvegen og fareområde for høyspenningsanlegg.

Planområdet, eksisterende forhold

Planområdet ligger innenfor eiendommene med gnr/bnr: 197/35, 197/149, 197/542 og 198/75.

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger langs Ringvålvegen vest for Heimdal sentrum. Planområdet avgrenses som vist i figuren under, fra krysset med Ole Laulos veg i vest til fellesavkjørselen ved Ringvålvegen 27 (gnr/bnr 197/644) i øst. Vegen krysser bekken Sjøra og ravinedalen tilknyttet bekkeløpet. Sjøra ligger i kulvert under Ringvålvegen innenfor planområdet. Størrelsen på planområdet er ca. 8,6 daa.



Planområdets avgrensning

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet benyttes i dag som kjøreveg, gang- og sykkelveg og grønnstruktur. Nederst i dalen ligger det fire boliger nord for Ringvålvegen, som har en fellesavkjørsel direkte fra ve-gen. Arealet som brukes som fellesavkjørsel, er både utydelig definert og utflytende.

Vest for planområdet ligger Åsheim barneskole, og området består hovedsakelig av småhusbebyggelse og et grøntdrag som følger Sørå. Heimdal sentrum ligger omtrent 500 meter øst for planområdet.

Landskap, naturverdier, rekreasjonsverdi

Veglinjen krysser ravinen hvor Sørå har sitt løp. Terrenget ligger på ca. kt. +153 - +155 på platået i vest, og faller ned mot kt. +143 i bunnen av ravinen. Deretter stiger terrenget opp mot ca. kt. +150 - +151 på platået i øst. Ravinedalen er registrert som en "lokalt svært viktig naturtype".

Ravinedaler er en sårbar naturtype på "Norsk rødliste" for naturtyper fra 2011, på grunn av en kraftig reduksjon i antall forekomster de senere årene, spesielt som følge av bakkeplanering for jordbruksformål.

Grøntdraget som følger Sørå gjennom planområdet, strekker seg opp til markagrensen i nord, forbi Stabbursmoen skole, og ned mot Leinstrand i sør. Sørå ligger i kulvert under Ringvålvegen, men bekken går åpent både nord og sør for ve-gen. På nordsiden av Ringvålvegen går det en turveg gjennom grøntdraget opp til Stabbursmoen skole og videre nordover mot marka. Turvegen er en naturlig adkomst til marka for beboerne i området, men Ringvålvegen må krysses utenfor gangfelt for å nå den. Det er på sikt planlagt at turvegen skal fortsette gjennom grøntdraget på sørsiden av Ringvålvegen, dette ligger inne i kommuneplanens arealdel 2012-2024.

Grunnforhold

Kvartærgeologisk kart over området viser generelt tykk havavsetning med en overgang til et område med torv eller myr i overflaten i vestlig retning.

Grunnundersøkelser viser at det i all hovedsak er et lag oppfylte masser med noe varierende mektighet over tørrskorpeleire og meget fast leire til stor dybde. På platåene inn mot ravinen som Sørå følger, er det registrert noe torv eller myr i toppen. Det nærmeste borepunktet ligger i ravinedalen nord for ve-gen og ble utført i forbindelse med en utrasing som oppstod inn mot Sørå i

dette området (rapport R.1053). Det ble her registrert meget fast leire tilnærmet fra terrengnivå.

Biologisk mangfold, fremmede arter

Søra ligger i dag i kulvert under Ringvålvegen, og bekken munner ut i Gaula omkring 6 km lenger sør. Søra er påvirket både fra avrenning fra jordbruk og ved at den er flyttet og lagt i rør flere steder. Tidligere gikk det anadrom fisk helt opp til Saupstad, men i dag stoppes fisken av et vandringshinder ved europavegene på Klett. De senere årene har det imidlertid blitt utført flere rehabiliteringstiltak i bekken, for å få den ut av rør og opp i dagen, med mål om at den skal kunne føre fisk lenger enn i dagens situasjon. Innenfor planens influensområde finnes det også en lokal ørretstamme (ikke anadrom). Det er derfor viktig at nye inngrep begrenses og at bekken legges mest mulig i dagen.

Det ble ikke registrert forekomster av fremmede arter innenfor planområdet ved befaringsdato 30.10.2017. I Artsdatabankens artskart er det registrert en stor forekomst av hagelupin i 2012. Etersom befaringsdatoen ble gjort sent i sesongen, er det derfor sannsynlig at det finnes fremmede arter som ikke ble fanget opp under befaringsdatoen. Det er ikke registrert rødlistede arter innenfor planområdet.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner innenfor planområdet.

Trafikkforhold, universell tilgjengelighet

Ringvålvegen har en trafikkmengde på 5050 kjøretøy i døgnet og en fartsgrense på 30 km/t innenfor planområdet. Veggen har en varierende bredde på den aktuelle strekningen, med ca. 6 meter på det smaleste. Tilbudet til myke trafikanter består av en gang- og sykkelveg langs sørsiden av veggen. Gang- og sykkelvegen er adskilt fra kjørevegen med et rekkverk og inngår i hovedsykkelvegnettet i Trondheim kommune. Rekkverket har en åpning ved boligene nede i dalen, for å sikre beboerne en kryssingsmulighet over til gang- og sykkelvegen. Veggen kan ellers krysses i gangfelt like vest for planområdet, og ca. 90 meter øst for planområdet ved Kirkeringen. Det finnes fartsdempende tiltak i form av fartsputer i kurven ved gnr/bnr 197/818.

Eksisterende veg har innenfor planområdet et vektvernsnitt, som er både trangt og bratt for større kjøretøy. Dalen er derfor også kjent som "Trangdalen". Stigningen er 8,5 % på det bratteste punktet og veggen har en krapp kurvatur nederst i dalen. Stigning og kurvatur på både kjøreveg og gang- og sykkelveg er avvikende i forhold til kravene i Statens vegvesens håndbok N100 "Veg- og gateutforming". Dette medfører at større kjøretøy helst ikke bør møtes på strekningen.

Busselskapene har meldt om at de ved kjøring mot øst, i retning Heimdal sentrum, har fått påført en del skader på kjøretøyene på den aktuelle strekningen. Dette er på grunn av smal veg, sving med autovern, eller ved møte med andre store kjøretøy. Beboerne nederst i dalen har også meldt om at store kjøretøy benytter den private gårdsplassen som kjøreareal, for å få nok svingareal før bakken.

Det er registrert to trafikkulykker innenfor planområdet. Den ene ulykken involverte syklist og førte til alvorlige skader, den andre var en bilulykke som førte til lettere skader.

Barn- og unges interesser

Skolekretsene er inndelt slik at barn i 1.-10. klasse i utgangspunktet ikke skal ha behov for å krysse Ringvålvegen innenfor planområdet for å komme seg til Åsheim eller Stabbursmoen skoler. Turvegen i grøntdraget langs Søra benyttes likevel som skoleveg til Stabbursmoen skole, der det

trolig er enkelte som krysser Ringvålvegen utenom gangfelt ved høyspentlinja for å komme seg til turvegen. Grøntdraget sør for vege er lite brukt til lek da det er vått og inneholder mye kratt.

Teknisk infrastruktur

Følgende Vann- og avløpsanlegg er registrert innenfor planområdet:

- 150 mm vannledning fra 1973.
- Privat spillvannsledning Sp PI 50 mm nord for vege, fra Ringvålvegen 31A-D.
- 375 mm overvannsledning fra 1983, mellom krysset med Ole Laulos veg og Søra.
- Søra renner under Ringvålvegen i en kulvert. Oppstrøms ligger et prefabrikkert bekkeinntak med rist. Ved befaring ser det ut som et Ø1400-Ø1600 mm betongrør med overgang ned mot Ø1200-Ø1000 mm. Nedstrøms er det et Ø1300 mm Svalbardrør.

Det går også en høyspentledning over vege, som følger grøntdraget i nord-sør-retning. Det ligger en transformatorstasjon like utenfor planområdet på gnr/bnr 197/35.

Støyforhold og luftforurensning

Dagens støysituasjon er kartlagt og det er registrert fire boliger i rød støysone (≥ 65 dB) innenfor planområdet. Dette gjelder Ole Laulos veg 1C, Ringvålvegen 29 og Ringvålvegen 31A og B.

Planområdet ligger i et område med relativt mye trafikk der vege går ned i en dal. Opphoping av støv vil derfor kunne forekomme.

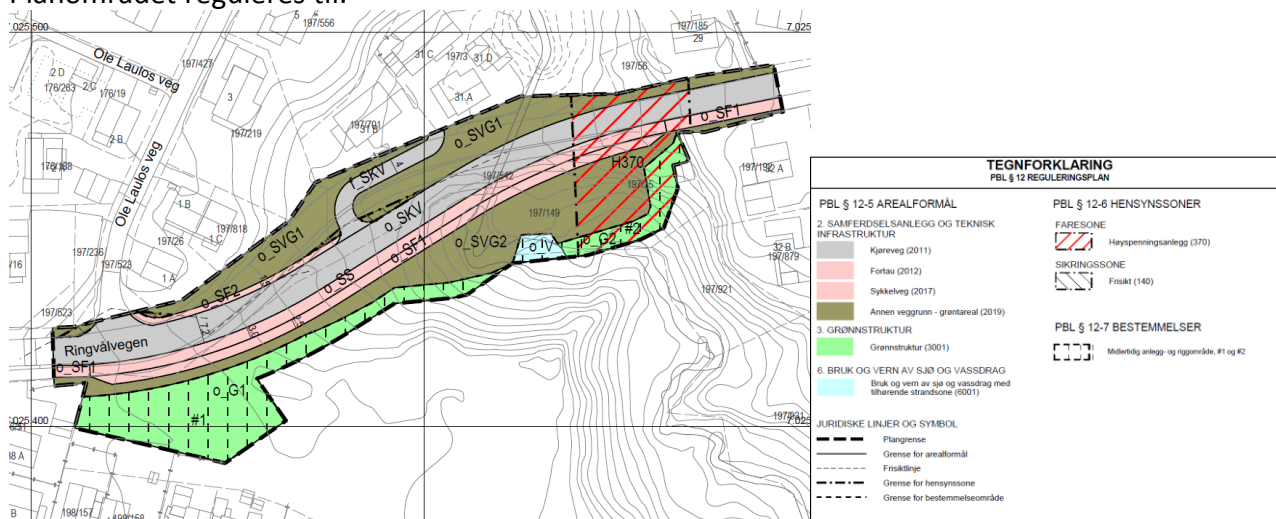
Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

I eksisterende situasjon er trafikkulykker, støyforhold, og dimensjon på kulvert aktuelle problemområder. I følge naboer, så har bekken flommet over ved tidligere anledninger.

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, med unntak av fellesavkjørselen (f_SKV).

Kjøreveg (o_SKV og f_SKV):

Tiltaket legger til rette for omlegging av Ringvålvegen (o_SKV) for å rette ut kurven og gi en bedre veggeometri for buss og øvrig trafikk. Både horisontal- og vertikalkurvatur blir forbedret. Veggen heves med 1,5-2 meter, noe som medfører at stigningen på vegen i dalen reduseres fra 8,5 % til 5,5 %.

Omleggingen medfører at vegen trekkes lengre unna boligene nederst i dalen. Det reguleres derfor en ny privat fellesavkjørsel (f_SKV) til de aktuelle boligene (gnr/bnr 197/3 og 197/701) med 4 meter bredde.

Fortau (o_SF1 og o_SF2):

Fortau o_SF1 reguleres med 2,5 meter bredde langs sørsiden av Ringvålvegen. På nordsiden av vegen, mellom den nye fellesavkjørselen og Ole Laulos veg, reguleres et fortau (o_SF2) med bredde 1,5 meter.

Sykkelveg (o_SS):

Det reguleres en sykkelveg med bredde 3 meter langs fortau o_SF1, på sørsiden av Ringvålvegen. Sykkelvegen adskilles fra kjørevegen med kantstein og fra fortauet med en ikke-avvisende kantstein.

Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG1 og o_SVG2):

Innenfor o_SVG1 og o_SVG2 vil det som følge av heving av vegen være nødvendig med fyllinger. På nordsiden av vegen vil det bli en fylling som skal planeres 1:4 mot boligene, og tilsås og beplantes. På sørsiden av vegen vil fyllingen bli brattere (1:2), og det skal her revegeteres med stedlige masser. Den nye kulverten under Ringvålvegen vil etableres innenfor disse arealformålene.

Grønnstruktur

Grønnstruktur (o_G1 og o_G2):

Det reguleres to områder med grønnstruktur, som er det gjeldende formålet i kommuneplanens arealdel 2012-2024. Områdene er knyttet til de midlertidige anlegg- og riggområdene, og skal tilbakeføres til sitt opprinnelige formål etter ferdigstilling av tiltaket.

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone

Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone (o_V):

Formålet reguleres der Sørå går inn i kulvert sør for Ringvålvegen. Stedegen vegetasjon skal benyttes i kantsoner rundt vassdraget. Erosjonssikring tillates og naturlig bunnsstrat skal lagres og gjenbrukes.

Hensynssoner

Frisikt (H140):

Frisiktsoner reguleres i Ole Laulos veg i krysset med Ringvålvegen, og i den nye fellesavkjørselen til gnr/bnr 197/3 og 197/701. Frisikt er beregnet i henhold til krav i Statens vegvesens håndbok N100 "Veg- og gateutforming". Innenfor frisiktsonene skal det ikke være sikthindrende gjenstander eller vegetasjon som er høyere enn 0,5 meter over vegdekket på tilstøtende veg.

Høyspenningsanlegg (H370):

Hensynssonen reguleres rundt traseen der høyspentledningen går i dag. Innenfor hensynssonen tillates det ikke at det anlegges installasjoner som kan være til hinder for vedlikehold av høyspentledningen.

Bestemmelsesområde

Midlertidig anlegg- og riggområde (#1 og #2):

Områdene viser de arealene som det kan være behov for å bruke midlertidig i anleggsfasen for å få gjennomført tiltaket. Områdene skal ryddes, istandsettes, revegeteres og tilbakeføres til grønnstrukturformål som angitt i planen.

Virkninger av planforslaget

Overordnede planer

Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i overordnet plan. Tiltaket vil imidlertid medføre et mindre inngrep i grønnstrukturen for et område på i underkant av 1 daa. Avbøtende tiltak er beskrevet under.

Landskap, stedets karakter

Planlagt veglinje vil delvis følge dagens veglinje, men på grunn av endringer i horisontal- og vertikalkurvatur blir vegen liggende noe til side for dagens veg i bunnen av ravinen. Her blir vegen liggende på ca. 5 meter fylling på det meste. Tiltaket vil medføre inngrep og utfylling i ravinedalen for et område på i underkant av 1 daa. Utslaking av horisontalkurvaturen, med større bredde på veganlegget, og fyllingene i bekkedalen medfører et åpnere landskapsrom langs vegtraseen enn tidligere. Sett fra yttersiden av vegen i dalen og fra boligene vil heving av veglinja med opptil 2 meter medføre at veganlegget vil oppfattes mer dominerende i landskapet. Det er derfor viktig for landskapsbildet at de store fyllingene får god tilpasning til sideterrenget, og at det beplantes så snart som mulig.

Arealet langs den nye fellesavkjørselen vil gis en parkmessig behandling. Mot boligene vil det bli en fylling på 1:4 som skal tilsås og beplantes. På sørsiden av vegen vil det være nødvendig med en brattere fylling på 1:2, hvor det skal etableres et rekkverk mellom skråningen og fortauet. Det skal her revegeteres med stedlige masser.



Vegskisse som viser skråningsutslag som følge av tiltaket

Naturmiljø, biologisk mangfold (ROS-tema)

Selv om ravinedaler er en rødlistet naturtype, så vil inngrepene i ravinedalen og bekkeløpet totalt sett være av et moderat omfang. Eksisterende kulvert skal byttes ut og legges om, den nye kulverten vil ha større dimensjon tilpasset klimaendringer og økt vannstand. Nye inngrep i vassdraget skal ikke føre til forringelse av det restaureringsarbeidet som er gjort i Sørå gjennom de

senere årene. Ravinedalen skal heller ikke forringes unødige som følge av tiltaket. Før tiltak i, eller i nærheten av vassdraget gjennomføres skal naturforvaltningen i Trondheim kommune kontaktes. Gjennomføring av tiltak i vassdraget skal følges opp av fagkyndig. Dette er et ROS-tema og det er foreslått avbøtende tiltak innenfor planområdet som er beskrevet under.

Avbøtende tiltak:

Området skal revegeteres med stedlige arter. Toppmasser og undergrunnsmasser skal tas av og lagres separat, og gjenbrukes til revegetering av området. Naturlig bunnsstrat fra de deler av bekken som legges om skal lagres og gjenbrukes ved reetablering av bekken.

Kulvert:

Den nye kulverten bør være så kort som mulig, slik at Sørå kan ligge åpent i dagen. Ettersom vegen flyttes sørover frigjøres det en del areal på nordsiden av vegen. Her bør kulverten fjernes og Sørå legges i dagen helt inn til det nye tiltaket. Dette vil kunne føre til mer åpen bekk sammenlignet med dagens situasjon nord for vegen. Sideterrenget inn mot innløpet til kulverten bør strammes opp, for å frigjøre mer plass til etablering av bekken. Sideterrenget bør strammes opp ved utløp, slik at lengden på kulverten kan reduseres, også på sørsiden av tiltaket. Kulverten må legges såpass lavt i terrenget at det ikke er risiko for at den tørrlegges i perioder med lav vannføring. Ved utløpet av kulverten vil det etableres en kulp for å fange opp hastigheten til vannet i perioder med høy vannhastighet. Avbøtende tiltak for kulverten vil føre til at den naturlige meandreringen til bekkeløpet holdes intakt, noe som vil være en fordel for hele ravinedalsystemet.

Drøfting av naturmangfoldlovens alminnelige bestemmelser §§ 8-12:

Kunnskapen om naturmangfoldet er basert på informasjon fra offentlige databaser i tillegg til lokal kunnskap om området hos Trondheim kommune. Eksisterende kunnskap om naturmangfoldet i området vurderes å være relativt god for naturtyper og fisk, men mer mangelfull for andre organismetyper (§ 8). Inngrepet i området er begrenset og det er derfor ikke grunnlag for å ta i bruk føre-var-prinsippet (§ 9) i dette prosjektet. Ravinedalen er, og har vært, utsatt for stort nedbyggingspress over tid. Ravinedaler er naturtyper som har vært under stort press nasjonalt, hovedsakelig grunnet nedbygging og utfylling. Den samlede belastningen vurderes derfor å være stor i dette tilfellet (§ 10). Inngrep må ikke medføre ytterligere forringelse av ravinedalen. Avbøtende tiltak og generell aktsomhet for å begrense skader på naturmangfoldet som medfører kostnader skal dekkes av tiltakshaver (§§ 11 og 12).

Ytre miljøplan (YM-plan):

Statens vegvesens håndbok R760 "Styring av utbyggings-, drifts- og vedlikeholdsprosjekt" stiller krav til at det skal utarbeides en ytre miljøplan på alle prosjekt. YM-planen blir utarbeidet i forbindelse med byggeplanleggingen. Reguleringsplanen omtaler tema som skal detaljeres i YM-planen, og skal utarbeides i samsvar med Statens vegvesens mal og veileder.

Grunnforhold

Som følge av stor fyllingsmektighet vil det være risiko for både setning på vegen og redusert stabilitet i ravinen og for vegen. For å redusere risiko for differansesetninger i vegens lengderetning, bør deler av dagens veg graves bort, slik at man oppnår en utkiling av kvalitetsfyllinga mot jomfruelig underliggende grunn. Med de grunnforhold som er registrert, vurderes det at dagens erosjonssituasjon langs Sørå ikke medfører noen risiko med hensyn til områdestabilitet. Det må imidlertid påregnes noe lokal erosjonssikring med hensyn til lokale stabilitetsforhold langs vegen og inn- og utløp til kulverten.

Det er foreløpig ikke avgjort hvordan man løser forlengelse av kulvert under fyllinga. Dette må

avklares som en del av de videre arbeider. Det kan ikke utelukkes at det blir behov for egne, supplerende grunnundersøkelser som underlag for en geoteknisk vurdering dersom man velger å skifte ut og fornye kulverten gjennom hele vegfyllinga. Det må utarbeides en plan for utførelse og kontroll av grunnarbeidene før anleggsarbeider igangsettes.

Nærmiljø, rekreasjonsverdi, barn- og unges interesser

Tiltaket vil i liten grad endre situasjonen for området som nærmiljøområde eller til utøvelse av rekreasjon. Ringvålvegen vil fortsatt være en barriere som må krysses i plan dersom man skal benytte seg av turdraget til Stabbursmoen skole eller til marka. Skoleveg vil ikke forringes som følge av tiltaket.

Trafikkforhold, universell tilgjengelighet

Utvidelse av vegen vil gi bedre fremkommelighet både for buss og øvrig trafikk ved at det blir tilstrekkelig bredde for møtende trafikk. Horisontal- og vertikalkurvaturen utbedres og vegen heves med 1,5-2 meter, noe som medfører at stigningen på vegen i dalen reduseres fra 8,5 % til 5,5 %. Dette oppfyller kravene til stigning for kjøreveg gitt i Statens vegvesens håndbok N100, men det tilfredsstillende akkurat ikke den anbefalte maksimale stigning (5 %) med hensyn til universell utforming av gangveg.

For myke trafikanter vil tiltaket legge til rette for sykkelveg med fortau på sørsiden av vegen. Dette gir en separering av gående og syklende sammenlignet med dagens gang- og sykkelveg, og innføres på strekningen fra krysset med Ole Laulos veg og omtrent til eiendomsgrensen til gnr/bnr 197/192. Ettersom vegen går ned i en dal vil også farten til syklende være høyere på denne strekningen, separering av gående og syklende vil derfor medføre færre konflikter mellom disse. Tilbudet går over i kun et fortau både øst og vest for denne strekningen, som er eksisterende situasjon. På nordsiden av vegen mellom den nye fellesavkjørselen og Ole Laulos veg legges det til rette for et nytt smalt fortau. Dette vil gi beboerne i dalen mulighet til å ferdes vestover uten å måtte krysse Ringvålvegen utenfor gangfelt som i dag. Med en bredde på kun 1,5 meter vil det likevel være vanskelig å drifte fortauet på vinterstid. De nye tilbudene for myke trafikanter på strekningen vil være adskilt fra kjørevegen med kantstein og ikke med rekkverk som langs dagens gang- og sykkelveg. Trafikksikkerhetsmessig er dette akseptabelt da fartsgrensen i Ringvålvegen er 30 km/t på strekningen.

Trondheim kommune utførte i 2016 trafikkberegninger for Ringvålvegen som viser at fremtidig trafikkmengde vil være 6300 kjøretøy i døgnet i 2030. Dette vil være en økning på 1250 kjøretøy i døgnet (ca. 25 %) sammenlignet med eksisterende situasjon. Metrobusslinje 2 (Lund – Ranheim) vil fra august 2019 gå på den aktuelle strekningen. Det vil også bydelsslinjene 27 (Flatåsen – Torgård), 29 (Lundåsen – Heggstadmyra) og 75 (Spongaldal – Sandmoen). Beregninger tilsier at tungtrafikkandelen vil utgjøre 10 % av trafikken gjennom planområdet, metrobussens 195 passeringer i døgnet er her inkludert. Dette trafikkbildet er lagt til grunn for støyberegningene som er beskrevet under.

Det legges til rette for en ny fellesavkjørsel for de fire boligene nede i dalen, noe som betyr at avkjørselssituasjonen blir forbedret og tydelig definert. Man unngår dermed at møtende kjøretøy på Ringvålvegen kan benytte seg av den private grunnen utenfor boligene.

Støyforhold og luftforurensning (ROS-tema)

Rambøll har utarbeidet to støyutredninger for tiltaket. Utredningen, datert 11.1.2018, som lå til grunn da planforslaget lå ute til offentlig ettersyn viste en overordnet vurdering av nødvendige støytiltak. Dette var basert på beregnet fasadenivå, støysonekart, boligens byggeår, utvendige

bilder av byggene (google maps), forsøksvise beregninger med skjermer langs veg, og erfaringer fra tidligere tiltaksutredninger. Utredningen viser fire boliger berørt av rød støysone (≥ 65 dB), Ole Laulos veg 1C, Ringvålvegen 29 og Ringvålvegen 31A og B.

Under offentlig ettersyn ble det utarbeidet en revidert støyutredning, datert 20.3.2018. Årsaken til dette er at vegen foreslås hevet i forhold til eksisterende situasjon, og at den første utredningen ikke hadde dette som utgangspunkt. Resultatet fra den reviderte utredningen viser at heving av vegen vil gi en bedre støysituasjon, med færre boliger innenfor rød støysone. Boligene som vil berøres av rød støysone som følge av tiltaket er Ole Laulos veg 1C og Ringvålvegen 29, markert med brunt i støysonekartet under.

Støysonekart - Metrobuss Ringvålvegen
Støykilder innenfor planområdet
Oppdragsnummer: 1350023034

1a



Støynivå som følge av tiltaket innenfor planområdet, beregnet 4 meter over bakken (støyutredning datert 20.03.2018)

Hvilke boliger som skal vurderes for tiltak, velges ved å se hvilke boliger som er innenfor rød støysone når fremtidig vegtrafikk innenfor planområdet beregnes. Tiltakshaver har likevel valgt å opprettholde reguleringsbestemmelsen som lå ute til offentlig ettersyn uendret. Det betyr at de fire boligene som ble vist berørt av rød støysone i den første støyutredningen vil gis tilbud om støytiltak. Støyforholdene er et ROS-tema, og de endelige støytiltakene avklares før anlegget bygges. Støyutredningene beskriver aktuelle støytiltak for hver bolig, og er vedlagt saksframlegget.

Vegen vil fremdeles gå ned i en dump, og opphoping av støv vil fortsatt kunne forekomme. Renhold av vegen i tørre perioder vil være viktig for å unngå oppvirvling. Det er derfor en fordel at vegen flyttes lengre bort fra de nærmeste boligene i dalen.

Teknisk infrastruktur

Som følge av at vegen flyttes lengre sør, må også renovasjonsløsningen for de fire boligene nede i dalen flyttes. Dette planlegges løst med avfallsbeholdere langs vegen innenfor o_SVG1, plassert

utenfor siktsonen til den nye fellesavkjørselen. Renovasjonsbilen vil dermed kunne stoppe i vegen som den gjør i dag. Stans i vegen er vurdert til ikke å utgjøre vesentlig ulempe for bussenes fremkommelighet, da dette er gjeldende praksis også ellers i Ringvålvegen i dagens situasjon.

Ved en omlegging av Ringvålvegen må eksisterende overvannskulvert byttes ut. Dagens Svalbardrør Ø1300 er antatt å ha liten gjenstående levetid. På grunn av usikkerhet i fremtidig klima, anbefales det derfor at dagens kulvert blir skiftet ut med en 1800 mm betongkulvert. Nytt bekkeinntak må også settes ned, og det må påregnes opprensning både oppstrøms og nedstrøms ny kulvert. VA-notat er utarbeidet og vedlagt saksframlegget. Ved endringer av dagens vegsituasjon må plassering av VA-anlegg avklares med aktuell myndighet.

Anleggsgjennomføring

I anleggsfasen skal Ringvålvegen være åpen for nød- og nyttetraffic, inkludert buss. Trafikkdirigering kan bli benyttet. For privatbiler vil det være omkjøringsveg via Kattemskogen.

Dagens gang- og sykkelveg ligger på sørsiden av vegen og blir følgelig utilgjengelig i anleggsperioden. I denne perioden skal det opparbeides et midlertidig tilbud på nordsiden av vegen, og da i hovedsak langs eksisterende vegtrasé. I vest kan dagens gang- og sykkelveg benyttes som kjørebane for å få til et sammenhengende tilbud for myke trafikanter på nordsiden frem til gangfeltet ved Ole Laulos veg. I øst kan det etableres et midlertidig gangfelt der fortauet starter. Selv med redusert standard og fremkommelighet langs Ringvålvegen i anleggsperioden, så vil det legges til rette for en trafiksikker skoleveg, og forbindelse mellom Heimdal sentrum og områdene lengre vest.

Drift og vedlikehold

Ringvålvegen er en fylkesveg (Fv841) der fylkeskommunen ved Statens vegvesen har ansvar for drift og vedlikehold. Vedlikehold av tiltaket vil være som i dagens situasjon. Snøopplag kan etableres langs vegen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

ROS-analysen viser at det er gjenfylling av ravinedalen (punkt 29) og støyforholdene (punkt 42) som er hovedutfordringen ved planen. Det er foreslått avbøtende tiltak for hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser. ROS-analysen er vedlagt saksframlegget.

Konsekvens:	1. Ubetydelig	2. Mindre alvorlig	3. Alvorlig	4. Svært alvorlig
Sannsynlighet:				
4. Svært sannsynlig			29,42	
3. Sannsynlig	30	1,43		
2. Mindre sannsynlig	28		6, 24, 45, 47, 50, 61	
1. Lite sannsynlig			9, 14, 60	62

Samlet risikovurdering

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. Foreliggende reguleringsplanforslag gir grunnlag for opparbeidelse av nødvendig areal for etablering av strekningstiltak som gir metrobussen bedre fremkommelighet langs Ringvålvegen.

Naboer

Ny veg vil heves med 1,5-2 meter og ligge lengre unna boligene i Ringvålvegen enn i dag. Beboerne i Ringvålvegen 31A-D vil i tillegg få en ny og mer trafiksikker avkjørsel, samt en ny gangforbindelse vestover som følge av fortauet på nordsiden av vegen. Hevingen av vegen medfører også at sykkelvegen med fortau får gunstigere stigningsforhold for gående og syklende som ferdes på strekningen. Med det nye metrobuss-systemet vil beboerne i området få et bedre kollektivtilbud i Ringvålvegen sammenlignet med dagens situasjon.

Interessemotsetninger

Dersom det i framtiden skal etableres en forlengelse av sykkelvegen med fortau på sørsiden av Ringvålvegen, så vil det få betydning for private eiendommer langs vegen. Dette vil i så fall bli en egen plan med egen planprosess.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres av midler satt av til metrobuss. Ringvålvegen er en fylkesveg (Fv841) der fylkeskommunen ved Statens vegvesen har ansvar for drift og vedlikehold.

Avveining av virkninger

Løsningen som foreligger, kan sies å ha flere positive konsekvenser enn negative. Tiltaket vil ta sikte på å holde inngrepene i grønnstruktur, naturmiljø og vassdrag til et minimum, og avbøtende tiltak for disse temaene er utredet og beskrevet. Følgende positive konsekvenser som følge av tiltaket kan trekkes frem:

- Horisontal- og vertikalkurvaturen forbedres slik at fremkommelighet og trafiksikkerhet øker for både buss, øvrig trafikk og myke trafikanter.
- Avkjørselssituasjonen forbedres for de fire boligene nede i dalen.
- Ny kulvert blir tilpasset fremtidige klimaendringer og økt vannstand.
- Sykkelveg med fortau, om enn på en kort strekning, gir et forbedret tilbud for gående og syklende.
- Nytt fortau på nordsiden av vegen gir beboerne i området et trafiksikkert tilbud vestover.

Planlagt gjennomføring

Strekningstiltaket skal bygges i 2018-2019 og være ferdigstilt før metrobussen skal settes i drift i august 2019. Før utbyggingstiltak igangsettes, skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket, inkludert berørte sidearealer. Miljøtiltak skal detaljeres i egen ytre miljøplan og rigg- og marksikringsplan. Planene skal godkjennes av vegeier.

Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før igangsetting av tiltak som berører grunnen. Det skal også utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn som skal godkjennes av Trondheim kommune før utbyggingstiltak igangsettes. Før tiltak i, eller i nærheten av vassdraget gjennomføres skal naturforvaltningen i Trondheim kommune kontaktes. Gjennomføring av tiltak i vassdrag skal følges opp av fagkyndig.

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

Alternativsbeskrivelse

Flere alternativer med hensyn til vegføring har blitt vurdert i planfasen. Reguleringsplanen legger opp til en løsning, som ivaretar vegnormalens krav til bredder, stigning og kurvatur for både kjøreveg og sykkelveg med fortau. Det er likevel et relativt lite tiltak som skal til for å sikre bussene

fremkommelighet på strekningen. Dette omfatter kun en breddeutvidelse i selve svingen nederst i dalen. De alternative vegføringerne er vist i figuren under:

- Minimumsløsning (grønn): En mindre breddeutvidelse som kun gir bedre sporing for buss og dermed ingen av de øvrige fordelene beskrevet ved den regulerte løsningen. Stigningen på vegen vil være 8,5 % som i dag.
- Mellomløsning (orange): Større utretting av kurven enn minimumsløsningen, stigningen på vegen vil være 7 %.
- Faglig anbefalt løsning (lilla): Reguleres i denne planen. Både horisontal- og vertikalkurvatur blir forbedret. Vegen heves med 1,5-2 meter og stigningen vil være 5,5 %.



Alternative vegføringer

Det faglig anbefalte alternativet legges til grunn og reguleres i denne planen, men hvilket alternativ som faktisk bygges er avhengig av finansieringen av prosjektet. Dette vil avklares i løpet av våren 2018. Tiltaket vil i minimumsløsningen uansett ligge innenfor det arealet, som i planen reguleres som annen veggrunn (o_SVG1).

Innspill til planforslaget

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 21.10.2017 og på Statens vegvesens nettside. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 19.10.2017. I forbindelse med varsling av oppstart av planen kom det fire uttalelser til planarbeidet fra følgende parter; Fylkesmannen i Sør-Trøndelag, Statens vegvesen, Leif og Rannveig Mastad (Ole Laulos veg 3), og Harald Sehm (Nettbuss). Tema som ble omtalt var; konsekvenser for vassdraget, støy, forurenset masse, behov for ROS-analyse og trafiksikkerhet.

Oppfølging av uttalelsene ved varsel om oppstart anses som godt nok vurdert og ivaretatt i planforslaget. Endringer i planen som følge av Fylkesmannen i Sør-Trøndelags uttalelse var en supplerende til reguleringsbestemmelse § 7.7 om at tiltaket ikke må medføre negative konsekvenser

for vassdraget, i tillegg til at det etter Statens vegvesens uttalelse reguleres sykkelveg med fortau på sørsiden av Ringvålvegen i stedet for gang- og sykkelveg.

Planforslaget ble delegert vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn 19.1.2018 med høringsfrist 2.3.2018. Det ble i tillegg avholdt et åpent informasjonsmøte med naboer 29.1.2018. Følgende offentlige aktører kom med uttalelser under offentlig ettersyn:

Fylkesmannen i Trøndelag, 28.02.2018

Landbruk: Ingen merknader.

Vassdrag: Fylkesmannen anbefaler at bestemmelse § 7.7 skjerpes slik at det fremgår at kulverten skal være så kort som mulig og at det skal etableres naturlig substrat i bunnen av røret/kulverten.

Støy: Fylkesmannen vurderer at planen i tilstrekkelig grad sikrer tilfredsstillende støyforhold for berørte boliger.

Rådmannens kommentar

Rådmannen mener at bestemmelser sammen med planbeskrivelse i tilstrekkelig grad ivaretar hensyn til Søra. Fagkyndig biolog skal under byggeplanlegging detaljere tiltak i vassdraget. Bestemmelse § 7.7 er i tillegg supplert med at naturforvaltningen i Trondheim kommune skal kontaktes før tiltak i, eller i nærheten av vassdraget gjennomføres.

Statens vegvesen – 14.2.2018

Ingen merknader.

Trøndelag fylkeskommune – 29.1.2018

Fylkeskommunen minner om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven, og § 1-1 i plan- og bygningsloven som sier at prinsippene om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Rådmannens kommentar

Tas til orientering.

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) – 5.3.2018

NVE prioriterer å gi uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. NVE gir derfor ikke konkret uttalelse i denne saken.

Rådmannens kommentar

Tas til orientering.

Følgende merknader kom fra private aktører:

Lars Berge og Kjerstin Sivertsen (Ringvålvegen 28 og 30A) – 1.2.2018

1. Grunneierne finner det merkelig at ikke reguleringsplan i området følges. Ved å la traseen gå på nordsiden av Kattemsvegen og ned til Kattemskogen, vil arbeidet bli av en langt mindre komplisert karakter.
2. Grunneierne er bekymret pga. støy og støv i anleggsperioden. Utendørsopphold på eiendommene vil tidvis kunne bli lite attraktivt. Grunneierne håper å unngå nattgraving i anleggsperioden.
3. Hvorfor er ikke fortauet på nordsiden av vegen tenkt bygd helt frem til Sørbruvegen?

Rådmannens kommentar

1. Den nye rutestrukturen ble vedtatt av bystyret i Trondheim kommune og fylkestinget i Sør-Trøndelag i mai 2016. Metrobusslinje M2 er planlagt å gå langs Ringvålvegen til Lund endeholdeplass. Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i kommuneplanens arealdel 2012-2024.
2. Anleggsperioden vil medføre massetransport og dermed utslipp av støy og støv. Reguleringsbestemmelse §§ 7.2 og 7.4 sikrer at det tas hensyn til omgivelsene og at det innføres avbøtende tiltak for å redusere ulemper i bygge- og anleggsfasen. Konkrete tiltak for å redusere ulemper for berørte naboer skal foreslås i byggeplanen. Miljøverndepartementets retningslinje T-1442 avgrensner muligheter for støvende nattearbeid, og prosjektet skal forholde seg til denne retningslinjen.
3. Rådmannen ser nytten av at det etableres et fortau videre på nordsiden av Ringvålvegen, samtidig er ikke finansieringen av den regulerte fortausstrekningen endelig avklart, men reguleringsplanen sikrer at det avsettes areal. Forlengelse av fortauet mot Sørbruvegen vil kreve erverv av private eiendommer.

Paul B.O. Hovlandsvåg og Sigrid O. Hovlandsvåg (Ole Laulos veg 1B og C) – 1.3.2018

1. Grunneier i Ole Laulos veg 1B forlanger at støymåling av uteplass i første etasje og støytiltak må gjennomføres før anleggsstart. Videre er det et ønske om at støymåling av soverom i første etasje som vender ut mot Ringvålvegen gjennomføres. Grunneier i Ole Laulos veg 1C forlanger at støymålinger innendørs og støytiltak må gjennomføres før anleggsstart.
2. Grunneierne forlanger at det iverksettes tiltak som støyskjerm eller annen skjerming for innsyn og støy som følge av at vege heves og at det bygges et nytt fortau på nordsiden av vege. Grunneier i Ole Laulos veg 1B mener eiendommen burde vært tatt med i prosjektet, da han mener at både støy og innsyn vil berøre eiendommen.
3. Grunneierne er bekymret for at tiltaket kan skape verdiforringelse på eiendommene dersom det ikke blir satt i gang skikkelige tiltak med tanke på støy og innsyn.
4. Hvilke tiltak blir satt i verk for å dempe mest mulig støvplager, og hvem skal bekoste rengjøring av for eksempel huset utvendig?

Rådmannens kommentar

1. Det er gjennomført støyberegninger som en del av planarbeidet, det vises til støyutredning som er vedlagt planforslaget. Boligen Ole Laulos veg 1B ligger i gul støysone, og det er vurdert at det ikke er krav om støytiltak for denne boligen som en del av strekningstiltaket i Ringvålvegen. Boligen Ole Laulos veg 1C ligger i rød støysone og det vil bli gjennomført støytiltak i forbindelse med prosjektet, dette er sikret i reguleringsbestemmelse §§ 7.2 og 7.4. Støytiltak skal gjennomføres så tidlig som mulig i forhold til anleggsperioden.

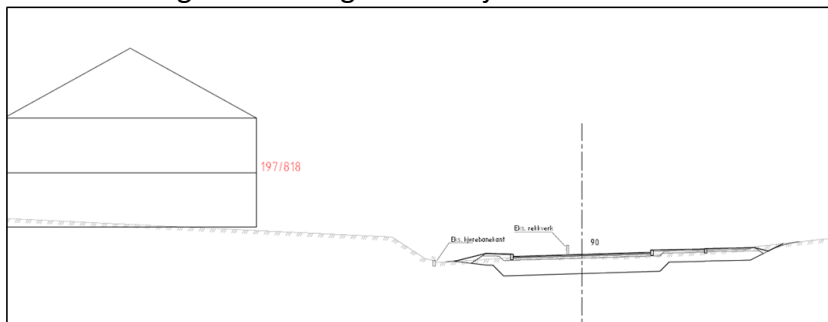
Dette er i henhold til Fylkesmannens uttalelse om behandling av støy for miljø- og sikkerhetstiltak, datert 9.9.2017:

”Ved planlegging og utføring av alle miljø- og sikkerhetstiltak må støysituasjonen i området vurderes. Dersom boliger eller annen støyfølsom bebyggelse er registrert med støynivå over 65 dB må det gjøres en støyutredning for å avdekke faktiske støyforhold og mulige avbøtende tiltak for å bedre støyforholdene.”

Basert på at tiltaket regnes som et miljø- og sikkerhetstiltak og Fylkesmannens uttalelse, er det i støyutredningene beregnet støy for fremtidig situasjon, med metrobuss og ny rutestruktur. Der hvor boliger i den fremtidige situasjonen er innenfor rød støysone, er det vurdert tiltak, enten ved skjerming langs veg eller lokale tiltak, slik at utendørs støynivå blir

60 dB eller lavere, og innendørs støynivå 35 dB eller lavere.

2. Forbi Ole Laulos veg 1B og C, ca. profil 90, vil vegen ligge omtrent på samme nivå som dagens veg. Både vegen og et eventuelt fortau vil ligge lengre bort fra boligene enn dagens vegkant, som vist i figuren under. Innsynsituasjonen vil derfor ikke bli forverret sammenlignet med dagens situasjon.



Vegsnitt ved Ole Laulos veg 1

3. Verdiforringelse av eiendommene som følge av tiltaket er ikke vurdert som aktuelt. Nytt vegtiltak er heller vurdert å bedre boforholdene for beboerne langs denne delen av Ringvålvegen, ettersom vegen blir trukket lengre unna boligene og at trafikksikkerheten blir forbedret.
4. Det vises til kommentar om anleggsperioden til Lars Berge og Kjerstin Sivertsen, punkt 2.

Advokatfirmaet Kuvås og Bondahl AS på vegne av Thuy Hoang Trang Dao og Odd Solheim (Ringvålvegen 31A og B) – 1.3.2018

1. Grunneierne ønsker primært at gjeldende reguleringsplan opprettholdes, i tråd med bystyrets vedtak av 30.5.2002. Planen skulle opprettholde den tidligere regulerte rundkjøringen i Sørådalen, samtidig som Ringvålvegen primært skulle være lokalgate for de som bor der. I stedet for at trafikken minker, vil den nå øke, noe som ikke er i tråd med tidligere vedtak.
2. Heving av vegen vil lede til at eiendommene blir liggende i en gryte, dette selv om vegen flyttes flere meter bort fra eiendommene. Dette vil lede til økt støy, innsyn, rystelser og støvplager. Planen legger opp til støyskjerming, noe som forhåpentligvis vil avhjelpe innendørs støy. Utvendig støy vil imidlertid øke. En skjermet uteplass vil dempe støyen for denne plassen, men ikke for uteareal som hele.

Det kreves fastsatt i reguleringsbestemmelsene at det etter gjennomføring av tiltaket skal foretas konkrete målinger innendørs og utvendig på skjermet plass, slik at man konkret ser at det er oppnådd den effekt man har lagt til grunn. Det bes om at utendørs støynivå for skjermet uteplass settes til 55 dB i bestemmelsene. Det bes videre om at støytiltakene gjennomføres før byggestart, slik at man får god støyskjerming også i anleggsfasen.

Det er i planen anført usikre grunnforhold. I forbindelse med anlegget kreves det også at dagens tilstand på husene dokumenteres.

3. Det må sikres at inntaket til kulverten ikke tettes av fragmenter som kommer med elva, noe som har skjedd et par ganger.
4. Vegetasjonen på nordsiden av vegen må være tett slik at den skjermer for innsyn og støv fra vegen. Den må imidlertid ikke ha en høyde som skjermer for sollys.
5. Ny felles adkomst må legges lengre mot øst slik at midtlinjen i den nye avkjørselen treffer eiendomsgrensen mellom de to eiendommene.
6. Det forutsettes at skur for avfallscontainerne bygges uten kostnad for boligeierne.
7. Grunneierne får lengre adkomst til Ringvålvegen, noe som medfører økte kostnader for

drift av vegen. Husene vil bli liggende i en "gryte", noe man mener vil være negativt for eiendommene. Således er de av den oppfatning at planen vil lede til en negativ prisutvikling på eiendommen, noe man forbeholder seg å få kompensert.

Rådmannens kommentar

1. Det vises til kommentar om vedtatt rutestruktur til Lars Berge og Kjerstin Sivertsen, punkt 1. Økning i trafikken i Ringvålvegen skyldes hovedsakelig ny boligutbygging i Heimdalsområdet.
2. Vegen er foreslått flyttet lengre bort fra boligene, slik at ny vegkant vil ligge ca. 20 meter fra husveggen. Ringvålvegen 31A og B vil få noe mer innsyn fra vegen sammenlignet med dagens situasjon. Som avbøtende tiltak er det foreslått at skråningen beplantes.

Den reviderte støyutredningen, datert 20.3.2018, viser at Ringvålvegen 31A og B ikke lenger vil ligge i rød støyzone som følge av heving av vegen. Tiltakshaver har likevel valgt å opprettholde reguleringsbestemmelsen som lå ute til offentlig ettersyn, der støytiltak for disse eiendommene er sikret. Støyskjerm langs vegen vil gi veldig begrenset effekt, derfor er det anbefalt fasadetiltak i form av utskifting av vinduer og veggventiler, samt å etablere skjerm på veranda. Tiltakene må detaljeres i byggeplanen og det må gjennomføres befaring av boligene. Statens vegvesen er gjennom forskrift pålagt at vurdering av støynivået skal skje ved beregning. Det vises ellers til kommentar om støy til Paul og Sigrid Hovlandsvåg, punkt 1.

I anleggsfasen kan det være aktuelt å registrere tilstand på boliger og følge opp eventuelle deformasjoner med tanke på ryster.

3. Planforslaget forutsetter utskifting av dagens stikkrenne med en kulvert som er dimensjonert for å ivareta 200-årsflom. Utforming av vassdragstiltaket vurderes under byggeplanleggingen.
4. Beplantning langs tiltaksområdet vurderes nærmere under byggeplanlegging.
5. Plankartet er endret i samsvar med merknaden.
6. Kostnader for ny renovasjonsløsning må avklares som en del av grunnervvervsprosessen.
7. Ny adkomst gir ikke grunn til erstatning i forhold til eiendommens markedsverdi. Tiltakshaver har plikt til å etablere ny avkjørsel dersom tiltaket medfører at dagens avkjørsel ikke kan benyttes. Ekspropriasjonsrettslige regler skal legges til grunn ved erstatningsfastsettelsen.

Følgende merknader kom inn etter utgått høringsfrist:

Kine Helen Melum (Kattemsvegen 12) – 16.3.2018

Fornøyd med at vegen blir bedre, men frykter mer støy enn tidligere ettersom vegen kommer nærmere hennes hage. Ser at det bygges en støyvegg ved Ringvålvegen 33 på den andre siden av hennes hus, og håper det kommer på begge sidene.

Etterspør også fartshumper eller andre tiltak for å hindre høy hastighet i Ringvålvegen ved Åsheim barneskole. Flere barn opplever det som skummelt å gå over vegen i gangfeltet ved Ringvålvegen 33.

Rådmannens kommentar

Det vises til kommentar om støy til Paul og Sigrid Hovlandsvåg, punkt 1. Vegen vil ikke plasseres i nærheten av hager til bebyggelsen i Kattemsvegen. Planforslaget åpner for at den kommunale eiendommen mellom Ringvålvegen og Kattemsvegen kan benyttes til midlertidig anleggsområde og riggområde. Bruken av arealet til anleggsgjennomføring er tidsbegrenset. Etter at

anleggsperioden er ferdig, vil arealet utgå fra reguleringsplanen og tilbakeføres til dagens arealbruk.

Ferdsl for myke trafikanter langs denne delen av Ringvålvegen vil foregå på sykkelveg med fortau. Dette tiltaket prosjekteres etter vegnormalen og fortauet vil fremstå som en trygg passasje for barns ferdsel. Nye krysningspunkter over Ringvålvegen inngår ikke i planforslaget. I forbindelse med oppgradering av dagens bussholdeplasser ved Åsheim skole, inngår også nytt fortau. Trafikksikkerhet er i planforslaget vurdert for alle trafikantergrupper.

Lillian Reberg (Kattemsvegen 36), styreleder for Sørmo Velforening – 16.3.2018

Vegen vil komme så tett innpå i forhold til hva den er i dag at vi ikke vil godta dette uten at støyskjerming blir ordnet. Dette vil utgjøre en vesentlig forringelse av verdi på hus og livskvalitet med tanke på å få vegen så nært innpå husene.

Rådmannens kommentar

Det vises til kommentar om støy til Paul og Sigrid Hovlandsvåg, punkt 1.

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.