



# TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20170002

Arkivsak:16/23290

## Detaljregulering av Vestre Være, del av gnr/bnr 26/2 m.fl., innfartsparkering, sluttbehandling

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 5.3.2018

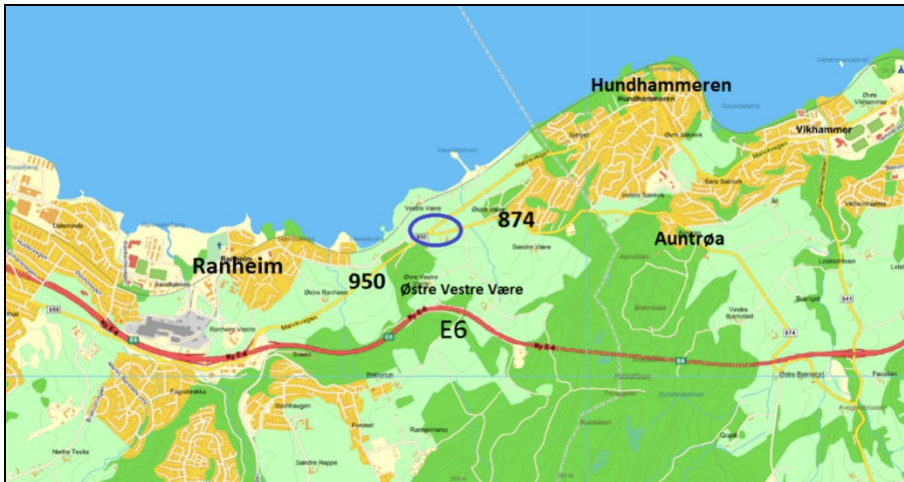
Dato for godkjenning av bystyret : 31.5.2018

### Innledning

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

Hensikten med planen er å legge til rette for utbygging av et funksjonelt parkeringsanlegg for pendlere, med kort og enkel forbindelse til bussholdeplasser som betjener bussruter til og fra Trondheim.

Prosjektet er en del av Miljøpakke for transport i Trondheim. Planlegging og gjennomføring i Miljøpakken skjer i samarbeid mellom Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Prosjektet er foreslått som ledd i arbeidet med økt kollektivsatsning og nullvekstmålet.



Blå, oval sirkel viser planområdet

### Planstatus

#### Konsekvensutredning

Tiltaket er vurdert etter forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven, spesielt etter forskriftens § 3, bokstav b, og det er kommet frem til at reglene for planprogram og konsekvensutredning ikke gjelder.

#### Kommuneplanenes arealdel

Planområdet er avsatt til LNF i kommuneplanens arealdel (KPA).

### Kommunedelplan for dobbeltspor på jernbanen

Bane NOR har igangsatt arbeidet med kommunedelplan for dobbeltspor Leangen-Hommelvik. I planforslaget legges trasé D1, lang tunnel fra Ranheim til Hommelvik, til grunn.

### Reguleringsplaner

I reguleringsplan r0117c Væretrøa er deler av området regulert til jordbruk, kjøreveg og gang- og sykkelveg. Bussholdeplassene med lehus er regulert langs Malvikvegen (fv. 950) og busslomme langs Væresvegen (fv. 874).



Utsnitt av dagens reguleringsplan r0117c Væretrøa, vedtatt 22.2.1990

Reguleringsplan for E6 Reppekrysset-Væretunnelen ble vedtatt i bystyret 27. oktober 2016. Planen berører ikke innfartsparkeringen direkte.

Detaljregulering av Være Østre, del av gnr/bnr 27/2, ble vedtatt i bystyret 16. november 2017. Hensikten med reguleringsplanen er å tilrettelegge for boligbygging på området. Planen berører ikke innfartsparkeringen direkte, men vil skape økt trafikk langs fv. 874 og i krysset mot fv. 950.

### Reguleringsplaner under arbeid

Sweco, på vegne av Bane NOR, har utarbeidet et planforslag for Væresstranda bru, hvor hensikten med planarbeidet er å etablere ny bruatkomst til boligbebyggelsen på nordsiden av jernbanen ved Væresstranda i forbindelse med elektrifiseringen av Trønder- og Meråkerbanen. Planen overlapper reguleringsplan for innfartsparkeringen ved krysset mellom fv. 950 og Ranheimsvegen.

### Eksisterende innfartsparkering øst for Trondheim

Det er etablert flere innfartsparkeringer på østsiden av Trondheim. Disse er lokalisert ved Sjølyst (Malvik kommune), Leistadkrysset (Malvik kommune) og ved Ranheim fabrikker, se tabell. Innfartsparkering ved Leistad har i dag kapasitetsreserve, mens parkeringen ved Ranheim fabrikker mangler kapasitet.

### **Oversikt over nærmeste innfartsparkeringer**

|                            | <b>Antall plasser bil</b> | <b>Antall plasser sykkel</b> |
|----------------------------|---------------------------|------------------------------|
| Hommelvik bomstasjon       | 55                        | 8 under tak                  |
| Hommelvik stasjon          | 45                        | 21, 9 under tak              |
| Leistadkrysset             | 80                        | 12 under tak                 |
| Sjølyst                    | 20                        |                              |
| Sveberg ved Malviksenteret | 37                        | 10                           |
| Vikhammer stasjon          | 30                        | 12                           |
| Ranheim fabrikker          | 38                        | 8                            |



Innfartsparkering ved Leistadskrysset (t.v.) og ved Ranheim fabrikker (t.h.) (Foto: Birgisson)

### Alternativ plassering av innfartsparkering

#### *Sjølyst*

Parkering på Sjølyst ble etablert for noen år siden ved siden av parkeringsplasser for Bunnpris. Parkeringen er tilrettelagt med 20 plasser for biler, og det virker som det er ledig kapasitet på alle tider av døgnet. Det er derfor vurdert ikke å være behov for ytterligere utvidelse av arealet. Det foregår villparkering på Være selv om parkeringen på Sjølyst er i liten bruk. Grunnen til dette kan være at det går kun regionale busser forbi Sjølyst, med lavere frekvens enn lokale busser til Trondheim. En annen årsak kan være at avstand til holdeplasser er ca. 300 m fra innfartsparkeringen.

#### *Åpen plass ved krysset Ranheimsvegen og fv. 950*

På sørsiden av krysset er det et areal som kunne vært benyttet som parkeringsplass. I henhold til fylkesmannens høringsuttalelse er det før sluttbehandling gjort en nærmere vurdering av om dette er et bedre alternativ, da det i utgangspunktet ser ut som det ikke berører dyrket mark.

Ulemper ved å etablere innfartsparkeringen på sørsiden er:

- Det er behov for å etablere ny kulvert og gang- og sykkelveier for å sikre planfri krysning, dette vil medføre tap av ca. 3,2 daa dyrket mark. Ny kulvert vil også føre til utfordringer med geoteknikk. Kulverten vil ligge i kvikkleiresonen, og kan kreve omfattende stabiliseringstiltak.
- Den alternative løsningen vil ligge innenfor bomringen, kostnadene ved å flytte denne vil være ca. 6 mill. kr. uten mva.
- Denne løsningen vil også føre til utfordringer med tanke på trafiksikkerhet ved inn- og utkjøring.
- Tiltaket vil føre til et større inngrep i landskapet, med skjæringer opp til 14 meter.
- Kostnadene vil sannsynligvis øke pga. ny kulvert, flytting av bomstasjon, etablering av nye g/s-veger, sprengning av 35 000 m<sup>3</sup> fjell.



Alternativ plassering utenfor dyrket mark, men innenfor bomringen.



Skisse over alternativ plassering.

### Nordside av fv. 950

Hvis innfartsparkering plasseres på nordsiden av fv. 950 vil uansett LNF-områder og dyrka mark bli berørt. Ulemper med å etablere innfartsparkering på nordsiden er:

- Adkomst til innfartsparkeringen må være fra fv. 950. Fv. 950 har mye høyere fartsgrense enn fv. 874 – 80 km/t mot 50 km/t. I tillegg er trafikken nesten fire ganger høyere på fv. 950 enn på fv. 874. Ut fra trafikksikkerhetshensyn er adkomst fra fv. 874 å foretrekke.
- Det er ingen tilbud for gående og syklende på nordsiden av fv. 950. Plassering av sykkelhoteller på nordsiden vil være ugunstig for syklistene.
- Det kan ikke etableres gangfelt på fv. 950 på denne strekningen, det vil bli stilt krav om planskilt kryssing. Ny undergang vil øke prosjektkostnader vesentlig.

### Begrunnelse for å plassere innfartsparkering på Være

- Innfartsparkering på Være vil bidra til oppnåelse av miljøpakkens mål: «*færre skal kjøre bil – flere skal gå, sykle og reise kollektivt*».
- Malvik kommune har påpekt i mange år at det er viktig å få gjennomført innfartsparkering på Være. I uttalelsen fra Malvik kommune til forslag til handlingsprogram 2015-18 (23) for Miljøpakken heter det: «*Dette er en innfartsparkering som egner seg spesielt godt for de som bor øverst på Hundhammeren, i Ålifeltet, Aunkleiva, Auntrøa, langs fylkesveg 874 (Markabygdvegen) og ellers innover i Markabygda.*».
- Med bakgrunn i en overordnet lokalitets- og resultatmålvurdering ble tiltaket prioritert inn og vedtatt i Miljøpakkens handlingsprogram for 2016-2019 (24).
- Det foregår villparkering av pendlere langs fv. 874 daglig. Grunneieren har sendt henvendelse om trafikksikkerhet. Hvis innfartsparkering ikke blir bygd her, må det uansett iverksettes trafikksikkerhetstiltak.
- Pendlere på Være får tilgang til et svært godt kollektivtilbud med flere bussruter på fv. 950 og fv. 874 med avgang hvert 10. minutt i rush. Selv om det blir ny rutestruktur fra august 2019, så har AtB bekreftet at fremtidig rutestruktur fortsatt tilrettelegger for et godt kollektivtilbud på Være.
- Innfartsparkeringen vil være plassert på utsiden av bomstasjon for pendlere inn til Trondheim.
- Eksisterende gang- og sykkelveger vil knytte innfartsparkeringen til holdeplassene og gi et trafikksikkert tilbud for myke trafikanter.
- Innfartsparkeringen vil ligge på en oversiktlig plass som er lett tilgjengelig for trafikanter, og vil fange opp kjørende fra både Fv. 950 og fv. 874.

Prosjektgruppen har ikke klart å finne alternativ plassering i nærheten som ikke vil berøre dyrka

mark og samtidig ha en like gunstig plassering i forhold til kollektivtilbud, g/s-veger og bomstasjon.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

#### Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger i jordbrukslandskapet på Være. Innfartsparkeringen er foreslått plassert ved krysset mellom fv. 950 Malvikvegen og fv. 874 Væresvegen. Planområdet inkluderer også eksisterende kjøreveg og gang- og sykkelveg på nord og sørsiden av innfartsparkeringen og vestover frem til og med krysset Ranheimsvegen/fv. 950. Avstand til Vikhammer er 3,7 km, til Reppe ca. 2 km og til Ranheim 1,7 km.

Planområdet har en total størrelse på ca. 22,5 daa.

#### Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdet består i hovedsak av dyrka mark og vegareal, og grenser i hovedsak mot dyrka mark på nord- og østsiden. I sørvest grenser planen mot skog og en liten oppgruset plass. I sørøst ligger det en minigolfbane. På sørsiden av f. 874 ligger et bolighus og en bygning som rommer blikkenslager.

Gang- og sykkelvegen krysser fv. 950 i undergang.

#### Landskap; topografi, landskap, solforhold, lokalklima, estetisk og kulturell verdi

Landskapet er et åpent jordbrukslandskap. Eksisterende terreng betraktes som relativt flatt med hovedfall mot nord.

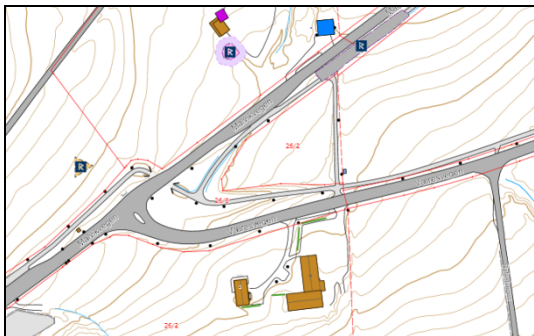


Landskap mot sør (t.v.) og landskap mot nord (t.h.) (Foto: Einar Birgisson)

#### Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert kulturminner eller SEFRAC bygninger innenfor planområdet. Utenfor planområdet finnes tre arkeologiske kulturminner. Disse registreringene omfatter id 66957: overpløyd gravhaug som skal ha blitt fjernet i 1890-årene, id 121962: bosetningsområde bestående av kokegroper og stolpehull som ble utgravd i forbindelse med etablering av g/s-veg på slutten av 1990-tallet, og id 26407: gravhaug bygd av rundkamp og jord, som er klart markert og lett synlig.

Etter oppstart av plan er det avdekket en kokegrop helt vest i planen.



**Automatisk fredete kulturminner utenfor planområdet.**

### Naturverdier

Det er ikke registrert utvalgte naturtyper (UN) eller andre viktige naturtyper innenfor eller inntil planområdet, men flere fuglearter er registrert i artskart ved Værekrysset og på åkeren Østre Være. Av disse er følgende arter i norsk rødliste: vipe (EN – sterkt truet), storspove (VU- sårbar), stær (NT – nær truet), kornkråke (NT) og gulspurv (NT). Storspove og vipe er knyttet til landbruksområder i hekkeperioden.

Ingen fremmede skadelige arter er registrert innenfor planområdet.

Værebekken renner øst for planområdet. Bekken ligger i rør under dyrkamarka mellom fv. 950 og 874. Værebekken har moderat tilstand pga. påvirkning fra kommunalt avløp, landbruk og fra spredt avløp og inngrep.

### Landbruk

Jordkvalitet i planområdet er både god og svært god.



**Jordkvalitet: Gult = mindre god jordkvalitet, oransje = god jordkvalitet og rød = svært god jordkvalitet (kilde: [www.miljostatus.no](http://www.miljostatus.no))**

### Trafikkforhold

Vegsystemet består av fv. 950 Malvikvegen og fv. 874 Væresvegen, som danner Værekrysset. Eksisterende gang- og sykkelveg går langs fylkesvegene og krysser fv. 950 planskilt i undergang.

### Trafikkmengde og fartsgrenser

I forbindelse med prosjektet er trafikktegninger på fv. 874 gjennomført. Resultater fra trafikktegningene viser at gjennomsnittstrafikken er 2500 kjøretøy/døgn (ÅDT). Fylkesveg 950 har ÅDT på 8500, andel tunge kjøretøy er 10 %.

Fartsgrensen er 60 km/t på fv. 950. Fartsgrensen på fv. 874 ble endret fra 80 km/t til 50 km/t i 2016.

## Ulykkesituasjon



Ulykker i perioden 2005-2014 (t.v.) og undergang under fv. 950 (t.h.) (Foto: Birgisson)

I siste 10-årsperiode fra 2005-2014 er tre personskadeulykker registrert innenfor planavgrensningen. Sykkelykke i undergangen førte både til alvorlig og lettere skade. Sikten ved undergangen er dårlig.

### Registrerte ulykker på analysestrekningen.

| Ulykkesdato | Antall lettere skadet | Antall alvorlig skadet | Uhell kategori | Uhellskode                          |
|-------------|-----------------------|------------------------|----------------|-------------------------------------|
| 22.12.2009  | 3                     |                        | Bilulykke      | Kryssende kjøreretninger            |
| 25.05.2010  | 2                     |                        | Bilulykke      | Påkjøring bakfra                    |
| 08.04.2010  | 1                     | 1                      | Sykkelykke     | Uhell med uklart forløp ved møteing |

## Kollektivtilbud



Oversikt over holdeplasser og bussruter

Holdeplassen Være, fra byen, betjenes i dag av rute 37, 38 og 138. Rute 38 går til Stjørdal og har avganger hver 10. min i rushtiden. Holdeplassen Væresletta, fra byen, betjenes av rute 6, 80 og 106. Væresletta til byen betjenes av alle de overnevnte bussrutene. Rute 6 har avgang hvert 10. min i rushtiden.



Til venstre er bussholdeplass Væressletta, til byen. Til høyre er holdeplass Være ,fra byen (Foto: Birgisson).

Holdeplassene har varierende standard. Holdeplassen Væressletta, fra byen, er markert med kun busskilt. De to andre holdeplassene er busslommer med plattform. Reisetid med kollektivtransport til Midtbyen er oppgitt å være 19 min.

### Barns interesser

Planområdet ligger innenfor Ranheim skolekrets, og gang- og sykkelveger brukes som skoleveg.

### Universell tilgjengelighet

Stigning på gang- og sykkelvegen fra undergangen er for bratt til å være universelt utformet. Holdeplassen Væressletta, til byen, har ledelinje, men kantsteinen er lavere enn kravet på 18 cm. Både inn- og utkjøringslengde på lommen er for kort i forhold til krav i håndbok N100. Holdeplassen, fra byen, mangler ledelinje, og kantsteinen er for lav.

### Teknisk infrastruktur

Innenfor planområdet finnes både VA-ledninger, strøm- og telekabler. Høyspent går gjennom området.

### Grunnforhold; stabilitetsforhold, ledninger, rasfare

Løsmassene innenfor planområdet domineres stort sett av marine strandavsetninger, som består av kvikk/sensitiv leire med sand og tørrskorpeleire i overflaten. Grunnforholdene er derfor svært utfordrende. Det er tidligere tatt ut sand i området, og den registrerte faste massen som ligger er derfor tolket som et sandlag. Uttaket av sand har også ført til delvis avlastning i området rundt parkeringsplassen, noe som kan ha hatt stabiliserende effekt på nedre del av skråningen.

### Grunnundersøkelser

Trondheim kommune gjennomførte grunnundersøkelser i 2010, rapport R.1491. Det ble da utført få borer mellom veg og jernbanen. Rapporten konkluderte med at det ikke er tilstrekkelig stabilitet til at det kan bygges parkeringsplass.

Statens vegvesen utførte grunnboringer i august 2014. Det vises til geoteknisk rapport Ud974Ar02-rev1, datert 8.7.2015. Konklusjon i rapporten er:

*«Ved å etablere parkering på så måte at den tilfredsstiller kravene i tiltakskategori K1 – ikke forverring, kan innfartsparkeringen etableres i området.»*

Rambøll AS har gjennomført en tredjepartskontroll av rapporten.

I forbindelse med omlegging av g/s-vegen er det tatt en supplerende sondering samt en prøveserie. Resultatene fremgår av notat datert 12.12.2016. Resultatene av sonderingen og prøvetakingen viser at de øverste 2 m består av fast siltig sandig leire, og de øverste 2-4 m av



massene består av fast siltig leire. Sonderingen viser antatt kvikkleire under dette faste leirelaget.

Tiltak innenfor kvikkleiresonen må ikke forverre stabiliteten under noen del av anleggsperioden. Alle tilførte masser må derfor kompenseres for med lette masser slik at det ikke oppstår spenningsendringer i grunnen.

#### Forurenset grunn

I planområdet er det ingen indikasjon på at det er forurenset grunn. Det har ikke vært drevet forurensende næringsvirksomhet i nærheten, og det er ikke registrert trafikkulykker med farlig gods i området. Det er heller ingen grunn til å tro at området er spesielt forurenset som følge av eksisterende trafikk, jf. Rapport 416177-RIGm-RAP-001 rev\_01 Miljøkartlegging langs veger i Sør-Trøndelag (Multiconsult 2014). For å avklare tilstandsklassen av masser vil miljøkartlegging bli gjennomført i forbindelse med byggeplanen.

#### Støy

Området er utsatt for støy fra vegtrafikk og ligger i rød og gul støysone.

### **Beskrivelse av planforslaget**

#### Planlagt arealbruk, reguleringsformål

I planforslaget foreslås etablering av en ny innfartsparkering på Være. Samtidig inngår fire bussholdeplasser, en passeringslomme og omlegging av g/s-vegen i planforslaget. Arealene vil bli regulert til:

#### Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg (SKV)
- Gang- og sykkelveg (SGS)
- Annen veggrunn - grøntareal (SVG)
- Kollektivholdeplass (SKH)
- Pendler-/innfartsparkering (SPI)

#### Landbruks-, natur- og friluftsområder

- Landbruksformål (L)

#### Hensynssone

- Frisikt (H140)

#### Bestemmelsesområder

- Bestemmelsesområde #1 - Midlertidig anleggsområde
- Bestemmelsesområde #2 - Sykkelparkering
- Bestemmelsesområde #3 - Kulturminne

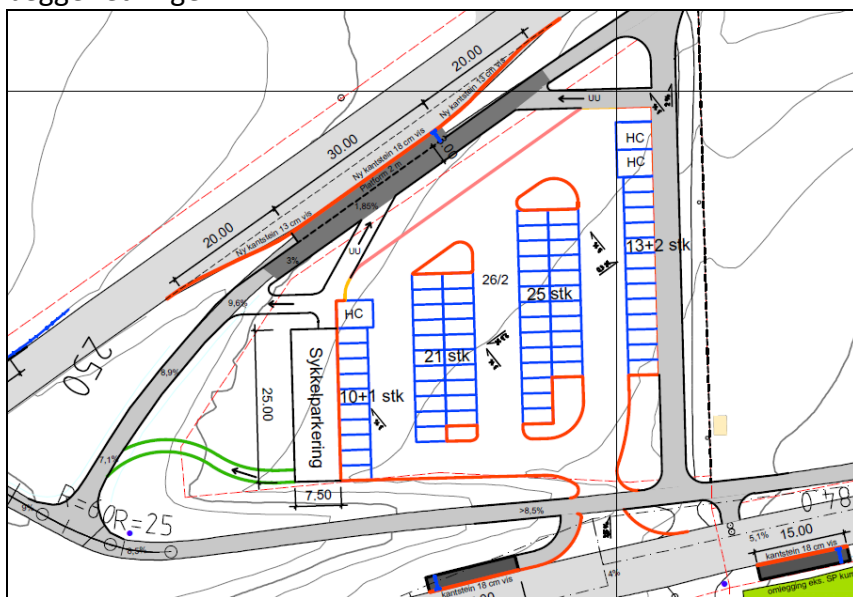
I anleggsfasen vil deler av LNF-områdene kunne benyttes til gjennomføring av byggetiltak. Disse er angitt med bestemmelsesområde #1 i plankartet. Arealene skal tilbakeføres til opprinnelig formål etter byggetid. Innfartsparkeringen, gang- og sykkelvegen og holdeplassene omdisponeres permanent til samferdselsformål. Annet areal som blir berørt av tiltaket og som erverves av vegvesenet blir regulert til annen veggrunn.

### Utforming innfartsparkering

I skissefasen er fem ulike utforminger av innfartsparkeringen foreslått. Det er valgt å gå videre med løsningen som gir totalt 72 parkeringsplasser, hvorav tre er for forflytningshemmede med HC-kort. HC-plasser er i nærheten av holdeplassen Være og g/s-vegen.

Utformingen av innfartsparkeringen gir best mulig utnyttelse av arealet i form av antall parkeringsplasser, lesbarhet og rasjonelt kjøremønster.

Dimensjoner på plasser er 5x2,5 m for vanlige p-plasser og 6x4,5 m for HC. Trafikk kan kjøre rundt i begge retninger.



**Foreslått utforming av innfartsparkeringen.**

Adkomst til innfartsparkeringen er planlagt fra fv. 874. Dette begrunnes med at ÅDT er lavere på fv. 874 enn på fv. 950 (2500 mot 8500), høydeforskjellen er mindre og det er større avstand til krysset.

Eksisterende grusveg på østsiden av innfartsparkeringen opparbeides til asfaltert gang- og sykkelveg. Bredde på gang- og sykkelvegen skal være tre meter, og det skal være en meter bred rabatt mellom gang- og sykkelvegen og parkeringsplassen.

Parkeringsplassen tilpasses til eksisterende terreng, og gir med det begrenset behov for bortkjøring av masser og begrenset tilførsel av masser ut over overbygningsmateriale. Matjord skal transporteres til landbrukseiendom i nærheten. Forurensete masser flyttes til godkjent deponi.

Innfartsparkeringen skal belyses. Eksisterende veglys og belysning langs gang- og sykkelveg beholdes. Nye lysmaster er planlagt plassert på trafikkøyer, langs gangforbindelsen i øst, ved sykkelparkeringen og ved kantstopp. Det planlegges ekstra belysning ved tilrettelagt krysningspunkt ved fv. 874 og ved et nytt gangfelt i Ranheimsvegen.

### Sykkelparkering

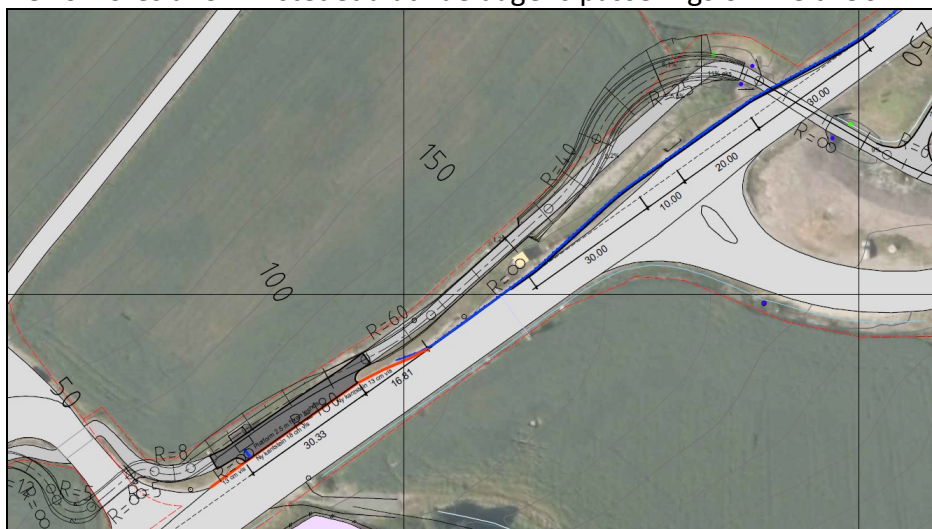
Det er lagt opp til sikker låsbar sykkelparkering langs vestsiden av innfartsparkeringen. Plasseringen er valgt basert på kortest avstand til holdeplasser både til og fra byen, samtidig som

plassen er åpen og synlig for de fleste.

Det er satt av areal på 190 m<sup>2</sup> for å etablere enten modulbasert sykkelparkering, såkalte sykkelhoteller, eller sykkelbokser. Antall sykkelparkeringsplasser er ikke avklart, men det skal tilrettelegges for å etablere ladestasjoner for el-sykler. Flere supplerende servicefunksjoner kan etableres, f.eks. luftpumpe, reparasjons- og vaskemuligheter, kameraovervåkning, bagasjebokser osv.

### Passeringslomme

Ut fra ÅDT, fartsgrense og antall venstresvingende i krysset er det behov for å etablere venstresvingfelt iht. håndbok N100 Veg- og gateutforming. Etablering av venstresvingfelt vil kreve forlengelse av undergangen, som vil være både kostnadskreven og ha geotekniske utfordringer. Derfor foreslår SVV i stedet å utvide dagens passeringslomme til 90 m iht. krav i N100 E1.1.7.



Skisse som viser utvidelse av passeringslommen, omlegging av gang- og sykkelvegen og flytting av gangfeltet.

### Omlegging av gang- og sykkelvegen

Eksisterende gang- og sykkelveg krysser fv. 950 i undergangen. Grunnet dårlig sikt og økning av myke trafikanter, som følge av innfartsparkeringen, planlegges det å legge om gang- og sykkelvegen på nordsiden av undergangen for å bedre sikt.

Gang- og sykkelvegen legges bak holdeplassen for å unngå konflikt mellom passasjerer og de som ferdes på gang- og sykkelvegen.

Gangfelt over Ranheimsvegen flyttes nærmere fv. 950. Dette er et trafiksikkerhetstiltak som vil føre til bedre sikt for syklister som skal krysse Ranheimsvegen og samtidig gi mer oversiktlig plassering av gangfeltet.

Finansiering av omlegging av g/s-vegen må avklares.

### Bussholdeplasser og universell utforming

Det er planlagt to nye kantstopp på fv. 874. Holdeplassen fra byen er flyttet ca. 20 m fra dagens plassering for å tilrettelegge for et bedre krysningspunkt av fylkesvegen for passasjerer. Kantstopp er valgt i stedet for busslomme, som en mindre areal- og kostnadskreven løsning. Kantstopp gir også bedre framkommelighet for buss. Negativ effekt av kantstopp er risiko for forbikjøring som kan skape trafikkfarlige situasjoner.

Kriterier for gangfelt på fv. 874 er ikke oppfylt, derfor skal det etableres tilrettelagt kryssing, med god sikt og forsterket belysning, uten markert gangfelt.

Det er også planlagt kantstopp til byen på fv. 874. Pendlere vil få kortere avstand til bussholdeplassen, men et stopp ekstra på ruten.

Universell utforming er innarbeidet i planen. Eksisterende busslommer, samt nye kantstopp i planområdet, vil bli universelt utformet. Det er ikke planlagt lehus på holdeplasser fra byen pga. at registreringer viser få påstigende passasjerer.

#### Drenering/ overvannshåndtering

Det er planlagt drens- og overvannssystem for innfartsparkering på Være. Planlagte stikkrenner ivaretar flomveg i området.

Kapasitet til nedstrøms ledning er beregnet til å ha god restkapasitet, men stikkrenne under jernbanen mangler kapasitet i forhold til 200-årsflom. Ved 200-års flom vil størstedelen av vannmengden komme fra områder lenger opp i nedslagsfeltet enn innfartsparkeringen. Bidraget som kommer fra planområdet vil derfor ikke føre til forverrede dreneringsforhold ved jernbanen.

Etter forespørsel til Fylkesmannen i Sør-Trøndelag er det ingen krav til rensing av vann, men at utslippet må føres på en slik måte at det blir blandet godt inn i vannmassene. Det er ikke planlagt vaskeplass innenfor planområdet, og tiltaket omfattes derfor ikke av kap. 15 i forurensningsforskriften (oljeholdig avløpsvann).

Trondheim kommune angir at hvis overvann tilknyttes kommunalt OV150 må fordrøyningstiltak iverksettes. Det planlegges ikke med overvann tilknyttet kommunale ledninger, og tiltak iht. VA-normen oppfattes som ikke relevant for Statens vegvesens ledninger.

#### Trafikkavvikling

I anleggsperioden vil trafikkavviklingen påvirkes. Holdeplassene og passeringslommen på fv. 950 bør ikke bygges samtidig ut fra hensyn til trafikkavvikling, men det vil være behov for midlertidig stenging av ett kjørefelt på fv. 874 og fv. 950.

Atkomster til boligeiendommer og landbruksarealer i anleggsperioden er sikret i bestemmelsene.

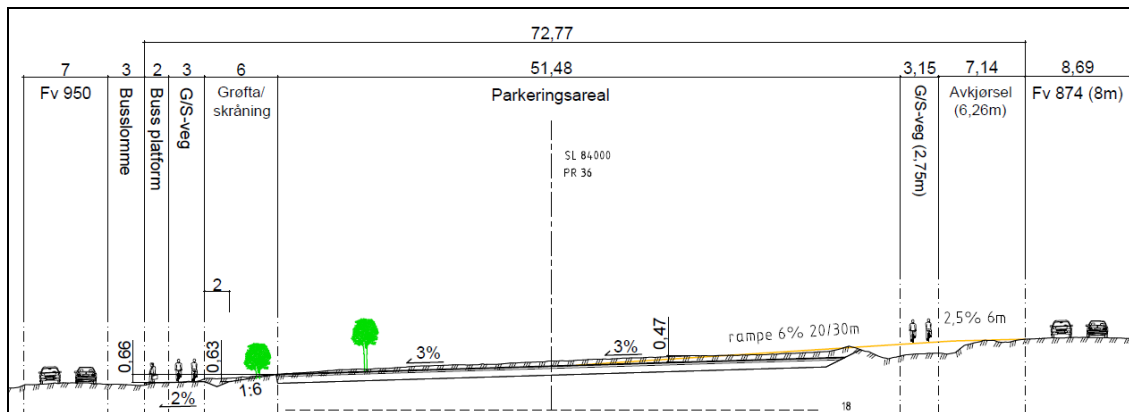
### **Virkninger av planforslaget**

#### Overordnet plan

Forslaget er ikke i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Arealet som foreslås regulert til innfartsparkering er avsatt til LNF i kommuneplanens arealdel (KPA).

#### Landskap

Innfartsparkering er tilpasset terrenget på en god måte. Innfartsparkeringen ligger nesten på samme nivå som eksisterende terreng og innebærer ingen store terrengendringer.



Snitt, sett fra vest.

Ved hjelp av beplantning er det tenkt å myke opp det visuelle inntrykk av parkeringsplassen og slik gi en bedre tilpasning til det åpne landbrukslandskapet.



Sett fra nordvest

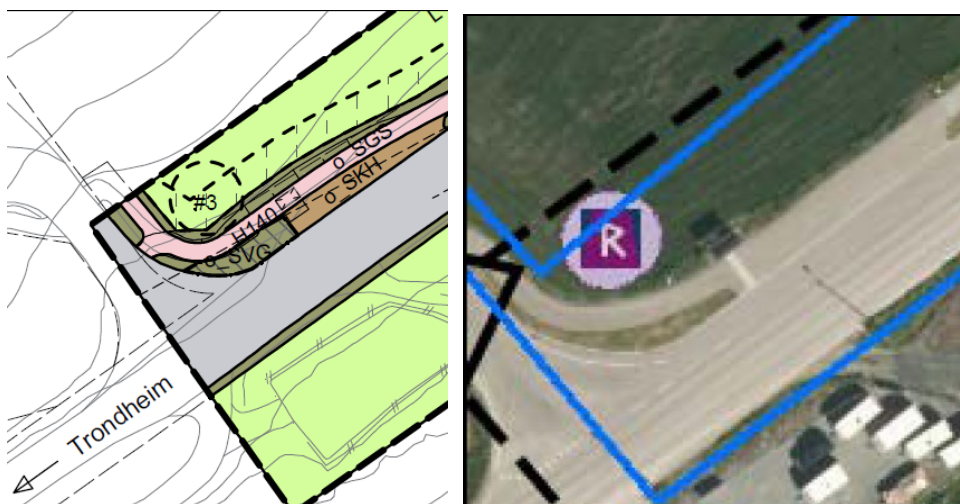


Landskapsplan viser beplantning med busker og trær (III. Birgisson)

### Kulturminner og kulturmiljø

Sør-Trøndelag fylkeskommune har gjennomført en arkeologisk registreringsundersøkelse i det aktuelle planområdet i oktober 2016. Det ble funnet en kokegrop i planområdets vestlige ende, id 222700, som mest sannsynlig stammer fra eldre jernalder. Gang- og sykkelvegen forbi holdeplassen planlegges å legges om og vil berøre buffersone til kokegropen.

Sør-Trøndelag fylkeskommune har i høringsperioden søkt om dispensasjon etter kulturminnelovens § 8.4 - tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner. Riksantikvaren skriver i sin vurdering datert 20.9.2017 at reguleringsplanen kan godkjennes uten vilkår om videre arkeologiske undersøkelser, men at dispensasjon fra fredningen forutsetter at følgende tekst erstatter reguleringsbestemmelse § 6.3: "Kokegropa # 3 (id. 222700) kan fjernes uten videre arkeologiske undersøkelser". Bestemmelsen er innarbeidet i reguleringsbestemmelsene.



Buffersone til kulturminne id 222700 er markert som bestemmelsesområde #3 på plankartet.

### Naturmiljø

Naturverdiene i tilknytning til planområdet består av registrerte rødlistede fuglearter. Tomten som skal omdisponeres til innfartsparkeringen er allerede påvirket av ferdsel i stor grad, samtidig finnes mer verdifulle hekkeområder andre steder i nærheten. Tiltaket vil ikke medføre spesielle negative konsekvenser for naturmangfold.

### Fremmede skadelige arter

Spredning av fremmede skadelige arter utgjør en fare for naturlig forekommende arter og er en utfordring i forbindelse med bygging og drift av veganlegg. En kartlegging av uønskede og fremmede arter skal gjennomføres før arbeidet med masseflytting og deponi starter, og tiltak utføres avhengig av funn.

### Rekreasjonsinteresser

Eksisterende grusveg øst for innfartsparkeringen skal asfalteres, og gjøres dermed tilgjengelig for flere brukere. Planforslaget berører ikke områder som har betydning for eller benyttes til friluftsliv og rekreasjon.

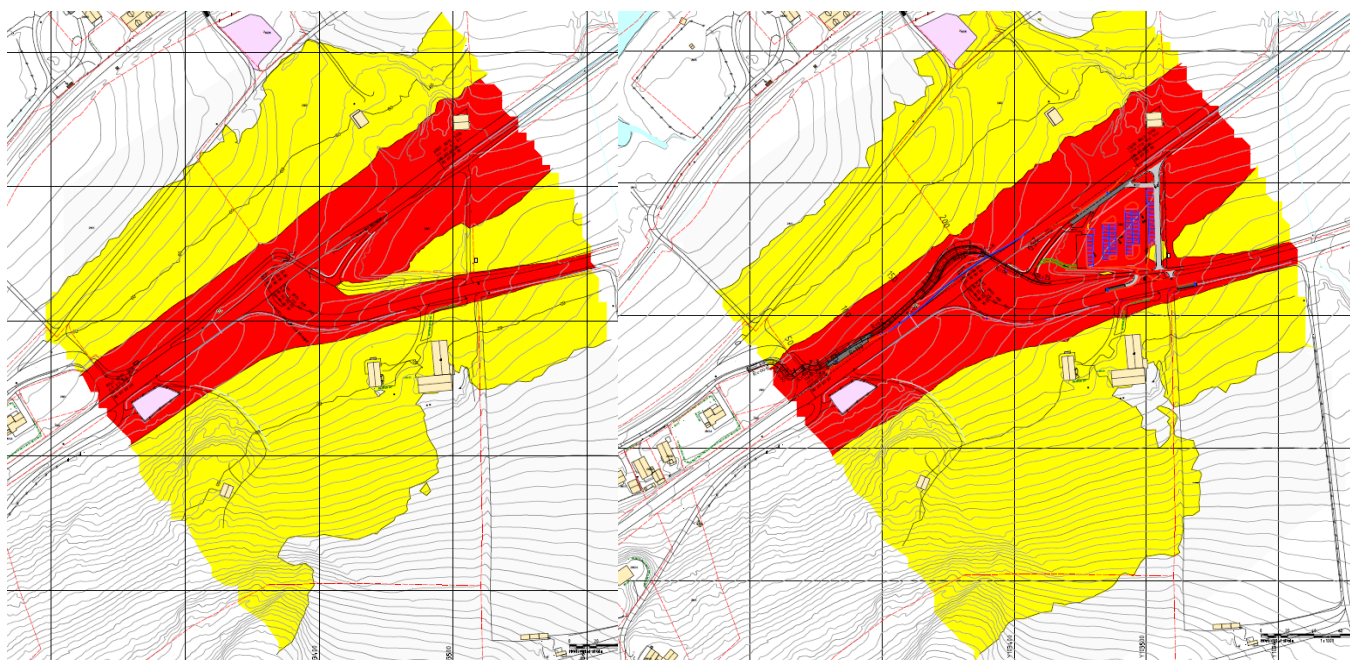
### Trafikk- og vegforhold

Planen bidrar positivt til trafiksikkerhet etter at villparkering langs fv. 874 fjernes, og når flere kan bruke kollektivtransport. Det legges også opp til bedret sikkerhet ved omlegging av sving nord for undergangen.

### Støy

I veilederen til T-1442 forutsettes det at støy fra offentlig parkering behandles som vegtrafikkstøy.

Støykart viser støysoner 4 m over bakken. Bolig på gnr/bnr 26/2 vil ligge i gul støyzone, dvs.  $L_{den} = 55-65$  dB.



Støysituasjon 2015

Støysituasjon 2038

Dette prosjektet havner under kategorien «miljø- og sikkerhetstiltak på eksisterende veg», der skjermingstiltak bare velges dersom støyen øker mer enn 3 dB eller vegen gir støybelastning over  $L_{den} = 65$  dB. Etablering av innfartsparkeringen vil ikke føre til støyøkning på mer enn 3 dB. Ingen

støytiltak gjennomføres i forbindelse med planen.

#### ROS-analyse

ROS-analysen er tatt inn som vedlegg til planbeskrivelsen. Tenkelige hendelser, risikovurdering og mulige tiltak er sammenfattet i tabell 2 i analysen. I analysen er det vurdert risikoreduserende tiltak knyttet til én hendelse i rød sone, masseras/-skred. anbefalte tiltak er sikret i bestemmelser til planen.

#### Forurensning

Fare for forurensning fra parkeringsplassen vil være begrenset, men oljelekkasje fra biler kan ikke utelukkes.

#### Kvikkleireskred

Innfartsparkeringen er planlagt innenfor en kvikkleiresone. Den kritiske delen av kvikkleiresonen er jernbaneskjæringen. Planlagte tiltak i tiltakskategori K1, ikke forverring, vil ikke føre til nedsatt stabilitet i noen kritiske deler av kvikkleiresonen. Ingen masser skal lagres eller mellomlagres innenfor sonen, og det vil ikke bli behov for kompensering for trafikklast på parkeringen. Det er behov for geoteknisk oppfølging under bygging.

#### Trafikkulykker

Massetransport i anleggsperioden kan gi trafikkfarlige situasjoner. HMS-rutiner under anleggsarbeid skal utarbeides, eksempelvis arbeidsvarsling, nedsatt fart og tilrettelegging for myke trafikanter.

#### Landbruk

Innfartsparkeringen fører til omdisponering av ca. 4,2 daa dyrkajord til permanent vegformål i forbindelse med etablering av innfartsparkering, og 0,3 daa i forbindelse med omlegging av g/s-vegen. Totalt ca. 2 daa av dyrka mark reguleres til midlertidig anleggsbelte. Det er gjort avtale med grunneier om å bruke gruset plass foran blikkenslager som midlertidig riggområde i stedet for midlertidig anleggsbelte på dyrka mark på gnr/bnr 27/2.

All matjord skal tas vare på, mellomlagres separat og tilbakeføres til areal som skal brukes til jordproduksjon i nærområdet. Jordmassene som skal flyttes skal være fri for smittsomme sykdommer og uønskete arter, f.eks. floghavre som finnes på eiendommer i området.

Der midlertidig anleggsbelte er plassert på dyrka mark, skal det legges duk under lagringsområdet for å sikre mot blanding av masser, matjordlaget skal ikke tas av. Jordstruktur skal beholdes og jorda må ikke komprimeres. Undergrunnsjord skal ikke blandes med toppjord. Etter avsluttet anlegg skal midlertidige anleggsområder tilbakeføres til dyrket jord.

#### **Planlagt gjennomføring**

Tiltaket er prioritert inn og vedtatt i Miljøpakkens handlingsprogram for 2016-2019 (24).

Midlertidige utbyggingsareal er minimert for å bevare mest mulig matjord.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at råd i geoteknisk rapport følges samt at landbruksarealene som disponeres til midlertidige anleggsområder tilbakeføres etter bruk. Dersom innfartsparkeringen ikke bygges vil landbruksarealene forbli som i dag.

I tillegg til kravene satt i reguleringsplanen skal det også utarbeides en Ytre Miljøplan (YM-plan) i byggeplanen. YM-planen skal beskrive ansvarsforhold, miljøkrav, risiko, forebyggende og



avbøtende miljøtiltak i bygge- og anleggsfasen for følgende tema: Støy, vibrasjoner, forurensning av jord, vann og luft, landskap, naturressurser, naturmiljø, kulturmiljø, energiforbruk, materialvalg og avfallshåndtering.

### **Innspill til planforslaget**

Oppstart av planarbeidet ble kunngjort i Adresseavisen 29. september 2016 iht. plan- og bygningsloven § 12-8. Berørte grunneiere, rettighetshavere og naboer, samt offentlige myndigheter og organisasjoner ble varslet per brev. Frist for merknader var 26. oktober 2016. Det kom seks skriftlige innspill til meldingen om oppstart.

Statens vegvesen har gjennomført befarings med de mest berørte grunneiere 7. oktober 2016. Det er avholdt møter med AtB og Jernbaneverket i planprosessen.

Reguleringsforslaget har vært på høring og til offentlig ettersyn i perioden fra 22.8.2017 til 7.10.2017. Det er innkommet seks merknader. Det er fremmet vilkår for egengodkjenning av planen.

Ved en feiltagelse ble ikke NVE varslet samtidig med de øvrige høringspartene ved høring av planen. Planmaterialet ble sendt over til NVE for uttalelse 17.10.2017.

### Innkommne merknader

#### Sør-Trøndelag fylkeskommune og Riksantikvaren (samlet), 27.9.2017

Registrert kokegrop kan fjernes uten videre undersøkelser.

Vilkår for egengodkjenning: Bestemmelsene justeres i henhold til Riksantikvarens uttalelse:

*Kokegrop # 3 (id 222700) kan fjernes uten videre arkeologiske undersøkelser.*

Dispensasjonen forutsetter at overnevnte tekst innarbeides i reguleringsbestemmelsene. Dersom overnevnte tekst ikke innarbeides i reguleringsbestemmelsene, og fylkeskommunen ikke reiser innsigelse mot planen, vil Riksantikvaren normalt reise innsigelse mot planen.

#### Kommentarer

*Følgende bestemmelse erstatter § 6.3 Kulturminne (#3): Kokegrop # 3 (id 222700) kan fjernes uten videre arkeologiske undersøkelser. Fylkeskommunen har i e-post 27.2.2018 bekreftet at vilkåret er imøtekommet.*

#### Øystein Siim, 5.10.2017

Er ikke interessert i å selge av arealet gnr/bnr 26/2, men kan være villig til å leie ut arealet på åremål.

#### Kommentarer

*Merknaden er tatt til orientering. Grunnervervsprosessen er i gang, og vil avklare eierforhold på den aktuelle eiendommen.*

#### Thomas Berg, 30.8.2017

Har to barn i skolepliktig alder som må krysse Væresvegen i krysset Refsetvegen/Væresvegen for å komme til skolebussen om morgenen. Veggen er lite opplyst, og farten på bilene oppleves som høy. Det er ingen naturlig overgang for barna, og krysnings situasjonen er i sum lite tilfredsstillende og farlig. På veg hjem går barna langs åkerkanten på sørsiden av Væresvegen.

Ber om at det etableres fortau på sørsiden av Væresvegen fra bussholdeplass til Refsetvegen, og at

det etableres en opplyst fotgjengerovergang i området, enten ved bussholdeplass eller ved Refsetkrysset. Hvis det etableres fortau mellom Refsetkrysset og bussholdeplass med fotgjengerfelt ved bussholdeplass, vil alle kryssinger skje i samme område, og man unngår villkryssing av Væresvegen. Ber om nedsatt hastighet mellom Refsetvegen og Fv. 950, Malvikvegen.

#### Kommentarer

*Fartsgrenser og gangfelt fastsettes ikke gjennom reguleringsplan, det kreves et eget vedtak. Kriterier for gangfelt er ikke oppfylt pga. antall kryssende i makstimen. Det vises til håndbok V127. I planen er det foreslått å etablere tilrettelagt kryssing i Væresvegen. Tilrettelagt kryssing forutsetter ekstra belysning og nedsenket fortaukantstein, samt god sikt.*

*Langs Væresvegen finnes et trafikkikkert ensidig tilbud for myke trafikanter på nordsiden av veien. Etablering av trafikkikkert tilbud på begge sider av Væresvegen må eventuelt fremmes som et eget prosjekt.*

#### Fylkesmannen i Sør-Trøndelag og Statens vegvesen - samlet, 2.10.2017

Viser til uttalelse til oppstartsvarselet der fylkesmannen forutsatte at jordvern er en premiss i planleggingen, og at det søkes løsninger som fører til minst mulig omdisponering av dyrka mark.

Viser til planbeskrivelsen som konkluderer med at man ikke har klart å finne alternative plasseringer i nærheten som ikke berører dyrka mark, men som samtidig har en like gunstig plassering i forhold til kollektivtilbud, g/s- veger og bomstasjon.

Fylkesmannen er av den oppfatning at alternativet like sør for krysset Ranheimsvegen /fv. 950 totalt sett er bedre med tanke på å ivareta jordvernet. Ulempene er i følge planbeskrivelsen at området ligger utenfor bomringen og vil kreve bygging av kulvert for å sikre planfri kryssing. Fylkesmannen mener alternativet like sør for krysset Ranheimsvegen /fv. 950 må utredes nærmere og sendes på ny høring.

Det burde vært gjort en vurdering av mulige skjermingstiltak for støyutsatt bolighus selv om tiltaket ikke medfører en endring på over 3 dB.

Fylkesmannen forutsetter at kommunen rådfører seg med NVE, og at deres retningslinjer og anbefalinger blir hensyntatt i arbeid med planen.

Fylkesmannen fremmer følgende vilkår for egengodkjenning til reguleringsplanen:

*Innfartsparkeringen kan ikke plasseres som foreslått da forslaget er utfordrende for jordvernet og det finnes alternativ plassering som ikke utfordrer jordvernet, jf. jordlova § 9 og nasjonale føringer for jordvernet, herunder nasjonal jordvernstrategi.*

De fremmer følgende faglige råd til reguleringsplanen:

*For dyrka mark som blir midlertidig berørt ved at det lagres masser på den, er det ikke nødvendig å ta av matjorda. Det er ved varig omdisponering av dyrka mark at matjordlaget må tas av og primært brukes til jordbruksformål i nærområdet. Dette bør gå klarere fram av bestemmelsene.*

#### Kommentarer

*Det er utarbeidet et notat hvor den alternative plasseringen for innfartsparkeringen er vurdert og konsekvensene belyst. På bakgrunn av notatet er det avholdt møte mellom Byplankontoret, Statens vegvesen og Fylkesmannen 2.11.17. I Fylkesmannens brev datert 6.12.2017 trekkes vilkår for egengodkjenning. Avbøtende tiltak med flytting av matjord til landbruksareal er beskrevet i kap. 5.9. i planbeskrivelsen. Bestemmelse § 7.4 er endret.*

*Bolig på gnr/bnr 26/2 vil ligge i gul støysone. Aktuelle støytiltak kan være fasadetiltak og støyskjerming av uteplassen. Dette prosjektet havner under kategorien " miljø- og sikkerhetstiltak på eksisterende veg". For miljø- og sikkerhetstiltak gjelder et redusert regime, der skjermingstiltak bare velges dersom støyen øker mer enn 3 dB eller vegen gir støybelastning over  $L_{den} = 65$  dB. Etablering av innfartsparkeringen vil ikke føre til støyøkning på mer enn 3 dB. Ingen støytiltak gjennomføres i forbindelse med etablering av innfartsparkering.*

### Statens vegvesen

Mener at gang- og sykkelveg langs fv. 905, Malvikvegen, bør reguleres som sykkelveg med fortau med samlet bredde på 4,5 meter. Ekspressykelveg vil mest sannsynlig komme på sørsiden av fv. 905, og det er tilstrekkelig annen veggrunn for å kunne tilpasses til ekspressykelveg når den tid kommer.

- Det bør etableres opphøyd sykkelkryssing over Ranheimsvegen.
- Bestemmelse 3.4 må utvides med "kollektivholdeplasser skal være universelt utformet".
- Bestemmelse 6.2 må endres til "skal etableres låsbar sykkelparkering".

### Kommentarer

*Ettersom det er usikkert hvor og når ekspressykelvegen kommer mener rådmannen at det ikke er riktig å regulere inn full bredde for ev. sykkelveg med fortau i denne reguleringsplanen. Framtidig behov er ivaretatt ved å avsette tilstrekkelig med areal av annen veggrunn som kan tilpasses ekspressykelvegen. Opphøyd sykkelkryssing bør sees i sammenheng med framtidig sykkelveg.*

*Bestemmelse § 3.4 og § 6.2 endres i tråd med innspillet.*

### **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.