



Lundvegen, detaljregulering av fortau, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 12.11.2020

Dato for godkjenning av bystyret : 4.2.2021

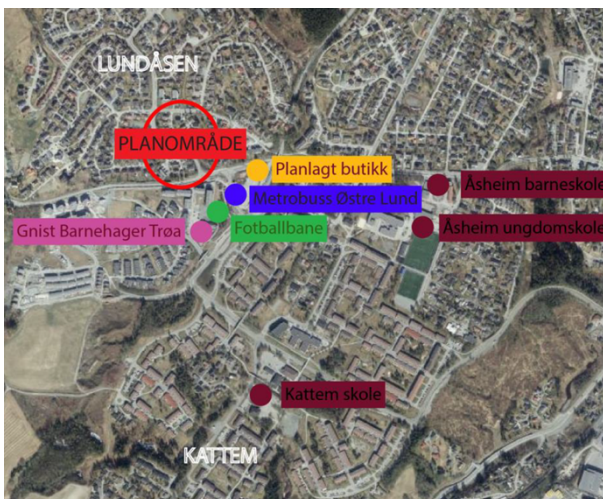
Innledning

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

Hensikten med planen er å sikre myke trafikanter, ved å etablere et trafikksikkert gang/sykkeltilbud langs nedre deler av Lundvegen. Det er et stort behov for dette, etter at det ble etablert endeholdeplass for to Metrobuss-linjer ved Østre Lund.

Den nedre delen av Lundvegen mangler per i dag et sammenhengende tilbud for gående og syklende. Vegen er i praksis den eneste ferdselsåren mellom boligområdene ved Lundåsen og den nyetablerte endestasjonen for Metrobuss (Østre Lund). Reguleringsforslaget legger til rette for en fortausløsning langs Lundvegen, for strekningen mellom Ringvålvegen og krysset hvor Jørgen Hegstads veg og Nertrøa møtes. Det planlagte fortauet foreslås etablert med en bredde på 3,25 meter, inkludert gruskulder på 25 cm. Byggeprosjektet medfører behov for noe erverv av tilgrensende private eiendommer.

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

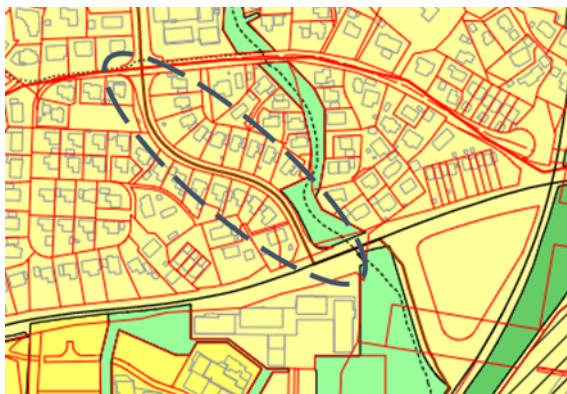


Planområdets plassering med viktige målpunkt



Planområdet vist med rødt stiplede linje

Planstatus



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel

Planområdet er i kommuneplanens arealdel (KPA) 2012-2024 vist som nåværende boligbebyggelse og nåværende grønnstruktur. Lundvegen er i KPA vist som kollektivtrasé. Turtrasé/skiløype i øst ligger delvis innenfor planområdet.

Planområdet omfattes av gjeldende reguleringsplaner:

r1101I – «Torvsletten, gnr. 177/27, og Lund Østre, gnr. 177/153, og tilliggende vegsystem», vedtatt 14.12.2006.



Reguleringsplanen åpner for etablering av fortau med minimum 3 meters bredde langs Lundvegen. I praksis betyr dette et ferdselsområde på 2,5 meter som er minimumsbredden for maskinell drift og vedlikehold av en fortau i henhold til Statens vegvesens håndbok N100. Planen er eldre enn 10 år, og gir derfor ikke lenger rett til erverv/ekspropriasjon. Trondheim kommune ønsket å se på den gamle reguleringsplanen på nytt, herunder vurdere om noe av dagens veiareal kan brukes til fortau.



r0095 – «Reguleringsplan for Lundhaugen øst», vedtatt 18.12.1980.

Reguleringsplanen gjelder for boligene som ligger øst for fortau. Den angir byggegrense mot Lundvegen og en utnyttelsesgrad for tomtene.

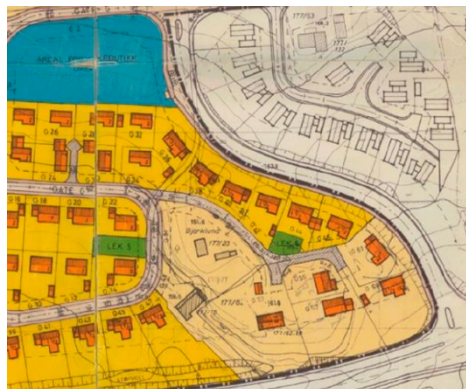


r20180002 – «Detaljregulering av Lund endeholdeplass, Metrobuss», vedtatt 31.05.2018:

Dette er reguleringsplanen for metrobusstasjon som også inkluderer gang-/sykkelveg langs Ringvålvegen og til Lundvegen.

r0220c – «Reguleringsplan for Lundåsen, søndre del», vedtatt 21.08.1984.

Reguleringsplanen for boligene vest for Lundvegen. Denne planen legger til rette for dagens busslomme.



Planområdet, eksisterende forhold



Veggrunn og areal for tursti/skiløype eies av Trondheim kommune. Planforslaget berører ni private boligeiendommer på østsiden av Lundvegen, og én privat eiendom på vestsiden.

Beliggenhet

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

Stedets karakter

Innenfor planområdet er det kjøreveg, og arealet utenfor vegbanen består av kratt, trær og noe opparbeidet hageareal. Planområdet omkranses av boligbebyggelse, med blokkbebyggelse mot sør og småhusbebyggelse med eneboliger og tomannsboliger mot øst, vest og nord. Mot sør ligger en fotballbane og barnehagen Gnist Trøa. Planområdet ligger i grensen mellom to barneskolekretser; Åsheim og Kattem barneskoler.

Dagens vegtrasé



Vegbredden i Lundvegen varierer mellom 7,5-8,5 meter og er uten fortau. Det er fortau langs begge sider av Jørgen Hegstads veg, men fortauet på sørsiden av veien slutter rett rundt svingen inn hvor det i dag er en barnehage og til Lundvegen. På sørsiden av Nertrøa er det fortau på en mindre strekning ned mot bussholdeplass, fotballbane og gangfelt nordvest i planområdet.

Trafikkforhold

Lundvegen er eneste vegforbindelse for kjøretøy til boligfeltene ved Lundåsen. Strekingen som foreslås regulert er ikke skoleveg, men leder til to endeholdeplasser for Metrobuss. Det planlegges videre butikk i «trekanten» ved metrobusstasjonen.

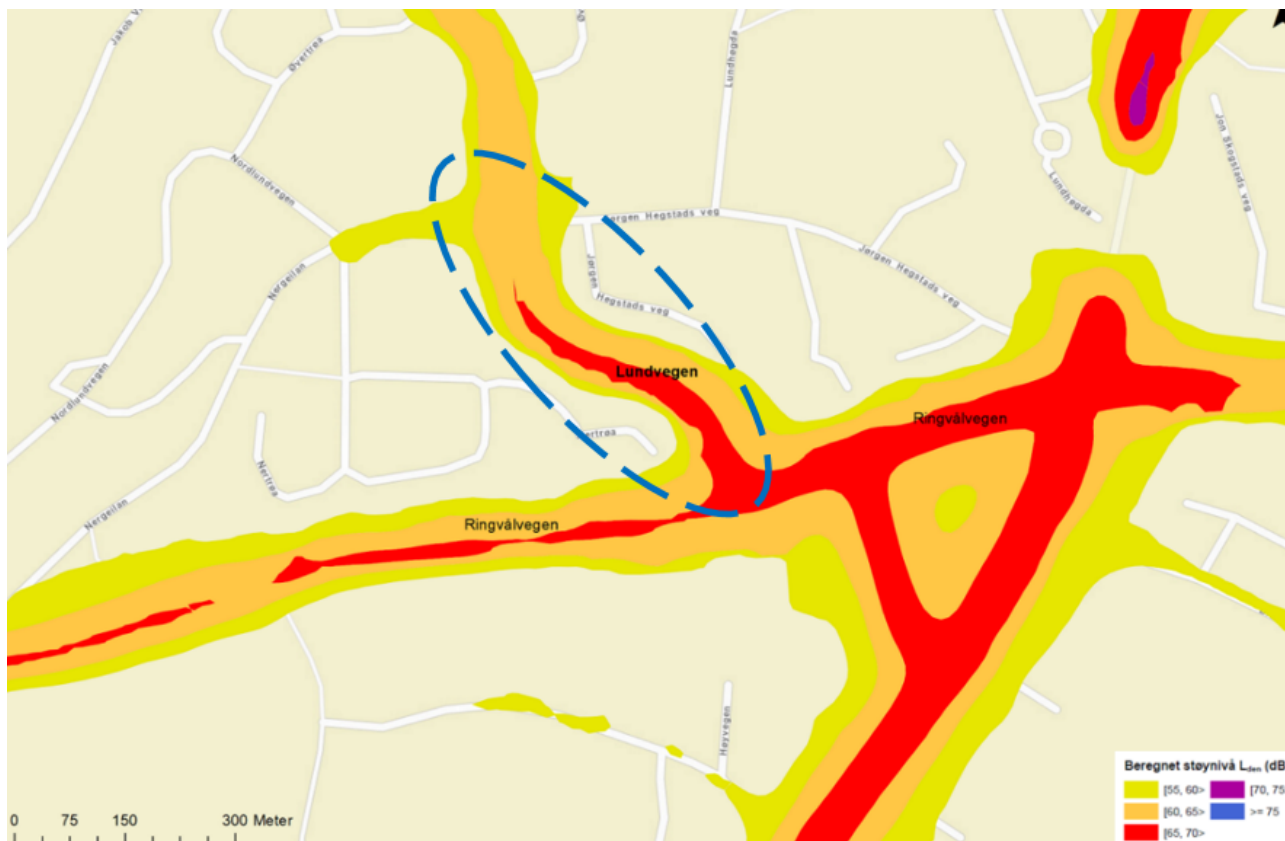
Bussrute 46 fra Heggstadmyra til Lundåsen Nordre går i Lundvegen. De nye Metrobussrutene M1 (fra Ranheim) og M2 (fra Strindheim) har begge endestasjon ved Østre Lund, som ligger rett sør for planområdet. I tillegg er bussrute 78 (mellom Spongdal og Torgardstrøa) tilknyttet busstoppet Østre Lund.

Lundvegen har to kjørefelt og fartsgrense 30 km/t. Gitt data fra Statens vegvesen er det registrert en årsdøgntrafikk (ÅDT) på 3200, med 7% andel av tunge kjøretøy. I sør møter Lundvegen Ringvålveien (Fv. 841) som har en registrert ÅDT på 2400-3500. ÅDT for Nertrøa og Jørgen Hegstads veg ligger mellom 400 og 600.

Innenfor planområdet er det registrert fire bilulykker. To av ulykkene har forekommet i sving, hvorav en utforkjøring og en møteulykke. Det har videre forekommet to ulykker i tiltakets sørlige ende, i kryss mot Ringvålvegen. Ulykkene skjedde i 2004, 2005, 2006 og 2016. I planområdets umiddelbare nærhet (Jørgen Hegstads veg) er det registrert én ulykke (2017), mellom kjøretøy og fotgjenger. Ulykkene har hatt ingen eller lettere personskader som utfall.

Støyforhold

Med en ÅDT på 3200 Lundvegen og Ringvålvegen med en ÅDT på 3600, er store deler av planområdet og tilgrensende boliger i øvre sjikt av gul støysone. Området som er nærmest der hvor Lundvegen møter Ringvålvegen, er i rød støysone.



Støykart for eksisterende situasjon

Landskap og kulturminner

Lundvegen har moderat stigning, med svært bratte skråninger på begge sider av kjørebanelen. Ifølge Riksantikvarens kulturminnedatabase Askeladden, er det ikke registrert kulturminner/kulturmiljøer i området.

Biologisk mangfold og fremmede arter

I Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart er det ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning, viktige artsforekomster eller trekkveier i planområdet. Det er imidlertid registrert viktig oppholds- og spredningskorridorer for elg og rådyr, samt tilholdssted for spurvefugl i et større område rett sør for planområdet.

Det er registrert forekomst av fremmede arter (slirekne) langs Lundvegen.

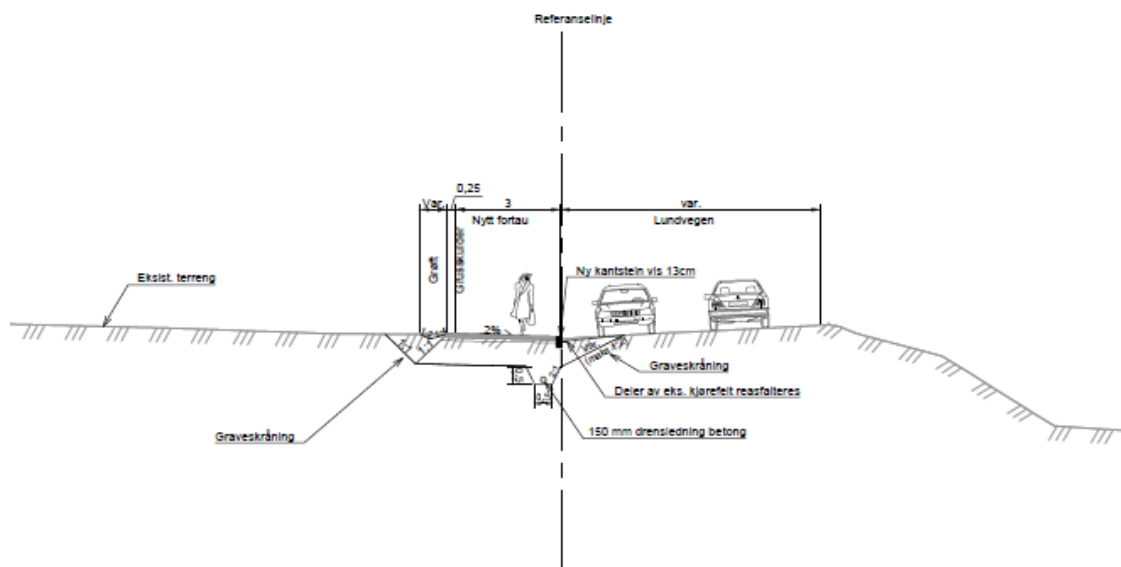
Fremmedartene hagelupin og russeblåstjerne er registrert ved henholdsvis Ringvålvegen og tilstøtende tur- og skiløype, rett utenfor planområdet.

Grunnforhold

Planområdet strekker seg omtrent fra kote + 156 til kote + 167. Vegen ligger i dag i tosidig fjellskjæring i nedre del og på fylling i original mineralisk grunn (sand og leire) i øvre del.

Fjelldybden varierer mellom 0,4 og 2,9 meter. Tverrprofilen fra krysset mellom Nertrøa/Jørgen Hegstads veg er relativt flatt langs østsiden av Lundvegen, men lengre nedover vegen, mot Ringvålvegen, er det bratt på begge sider og grenser til hageareal tilknyttet private eiendommer.

Typisk Normalprofil Vegmodell 70 000 uten støttemur



Profil for del av Lundvegen uten støttemur

Planområdet berøres ikke av flomsoneområde, og ligger ikke innenfor noen kvikkleiresone. Ca. 300 m sør-vest for området ligger kvikkleiresone 432 Skjetlein nedstrøms for planområdet. I forbindelse med detaljregulering av Lund endeholdeplass utarbeidet Rambøll et geoteknisk notat for området (G-not-001, 16.12.2016). Her konkluderes det med at det ikke forventes fare for kvikkleireskred ved Lund, da det ikke er registrert kvikkleire.

Planområdet er ikke avmerket som aktsomhetsområde for forurenset grunn, ref. miljøstatus.no. Det har heller ikke vært virksomhet i området som tilsier at det kan være fare for forurensning i grunnen. Lundvegen ble bygd som del av boligutbyggingen på 1980-tallet. Massene som berøres av fortauet, er delvis fyllmasser fra dette prosjektet, delvis fyllmasser oppå utsprengt berg. Ref. geoteknisk prosjekteringsrapport, 24.04.2019, Multiconsult.

Natur- og rekreasjonsverdier

Planområdet berører et viktig/statlig sikret friluftsområde øst for Lundvegen, i krysset mot Ringvålvegen. Gjennom dette området går det også en turveg/skiløype som forbindelse mellom Lund og Saupstad skisenter. Traseen fungerer som fotgjengerforbindelse mellom Lundåsen og den nye metrobusstasjonen ved Østre Lund, i påvente av fortau langs Lundvegen. Tursti/skiløype er i liten grad universelt utformet.

Barn og unges interesser

Lundvegen er ikke skoleveg. Planområdet fremstår i hovedsak som lite attraktivt for barn, med bratte skråninger opp mot private hageareal. Turvegen/skiløypa i sør-øst er imidlertid en viktig del av infrastrukturen ved Lund, med tanke på rekreasjon. Fotballøkka i nordvest, rett utenfor planområdet, er et viktig oppholdssted for barn.

Teknisk infrastruktur

Belysning

Det er i dag ensidig belysning i Lundvegen. Veglysmastene er plassert på vestre side av tiltaket i

nedre del, men skifter til østre side i øvre del av veien.

El og telekommunikasjon

Det ligger høyspent og lavspentkabler langs Jørgen Hegstads veg, som krysser øverst i Lundvegen. Videre ligger det lavspent- og telekabler gjennom friområdet i sør-øst, som går videre parallelt med Lundvegen, nordover langs eiendom 177/219. Det ligger kabler fra GET direkte under arealet som er tiltenkt for fortau. Dette gjelder nesten hele strekningen mellom Jørgen Hegstads veg og Ringvålvegen.

VAO

Det er kun én overvannsledning som ligger ved den delen av Lundvegen som tiltaket berører. Øvre segment av overvannsledningen ligger på privat grunn, i skråningen mellom Lundvegen og eiendommene 177/219 - 177/223. I krysset mot Ringvålvegen krysser ledningen direkte under tiltaksområdet, før den fortsetter videre mot sør. Kum tilhørende overvannsledningen ble ikke funnet under innmåling eller på befaring. Dybde på disse er ukjent, men kummene skal være i drift, og ved innmåling ble det observert vann i kum nr. 7909 som ligger nedstrøms disse. Kummene antas derfor overfylt av hageavfall/jordmasser.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Reguleringsplanen fremmes primært for å få et formelt grunnlag for erverv og bygging av fortau langs Lundvegen. Planområdet foreslås regulert til samferdselsformål, grønnstruktur, bolig og midlertidig anlegg- og riggområde.

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
<i>Boligbebyggelse (1110)</i>	B	0,9
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
<i>Kjøreveg (2011)</i>	o_SKV	2,0
<i>Fortau (2012)</i>	o_SF1-2	0,9
<i>Ammen veggrunn – tekniske anlegg (2018)</i>	o_SVT	0,4
<i>Ammen veggrunn – grøntareal (2019)</i>	o_SVG	0,3
<i>Kollektivholdeplass (2072)</i>	o_SKH	0,2
<i>Sum samferdselsanlegg og infrastruktur</i>		3,8
Nr. 3 Grønnstruktur		
<i>Turveg (3031)</i>	o_GT	0,2
<i>Friområde (3040)</i>	o_GF	1,2
<i>Sum grønnstruktur</i>		1,4
Sum alle formål		6,1

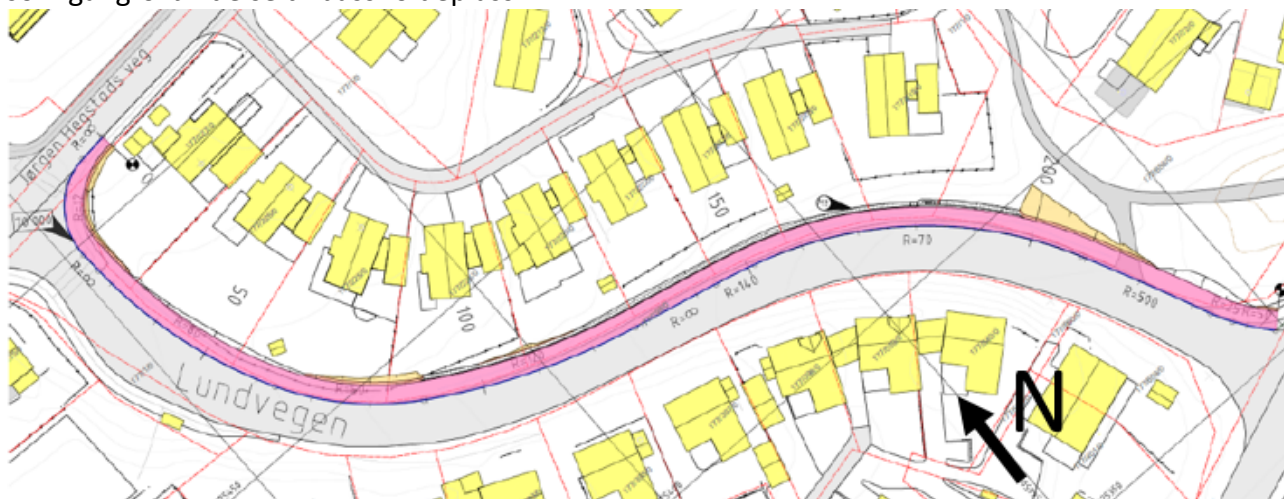
Planlagte samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

Det har gjennom et tidligere forprosjekt blitt sett på alternative løsninger for fotgjengertrafikk, bl.a. løsning med gang- og sykkelveg med 3,0 meters rabatt. Dette alternativet ville medført vesentlig grunnerverv og høye forstøttingsmurer. En har derfor valgt å gå videre med en fortausløsning, noe som i større grad tilsvarer eksisterende reguleringsplan (r1101l).

Det er gjort en grundig vurdering av muligheten for å redusere behovet for erverv ved å stramme opp dagens kjøreveg. Sporinger viser at dagens vegbredde i stor grad må opprettholdes for å gjøre plass til møtende buss- og lastebiltrafikk.

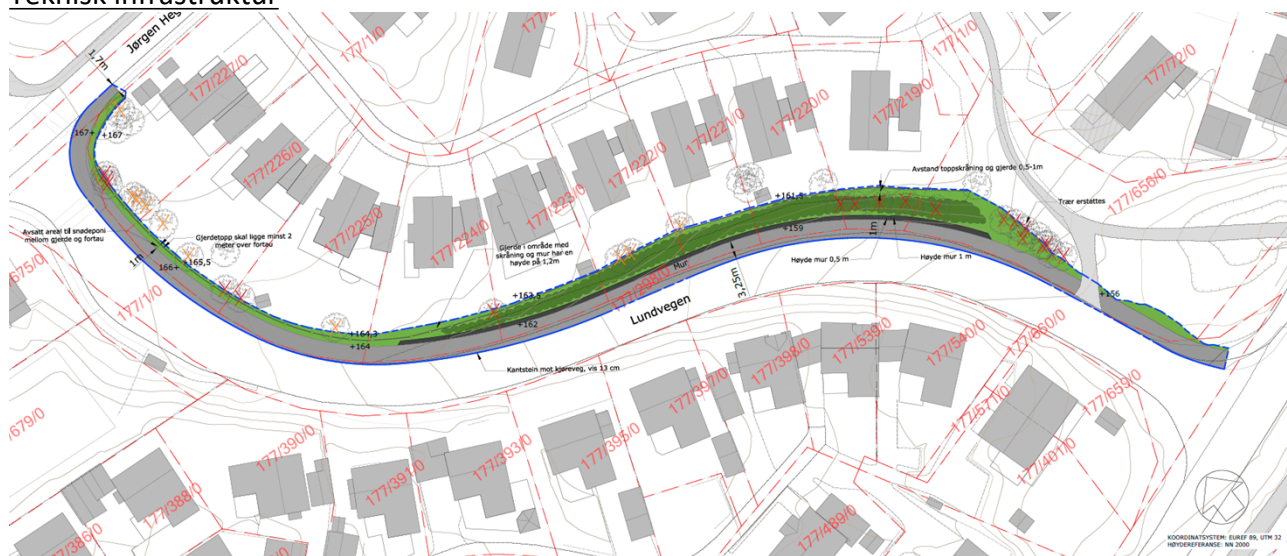
Det planlegges etablert et fortau langs kjørevegens østside (o_SF2) med bredde 3.25 m, inkludert skulder på 0.25 m. Bredden oppnås delvis ved å stramme inn dagens kjørebaneareal. Det vil også

bli behov for noe erverv av privat grunn. Fortau på vestre side av Lundvegen (o_SF1) videreføres som gangforbindelse til bussholdeplass.



Den nye fortaulsøsningen vil være omtrent 250 meter i lengde, og vil følge eksisterende vegtrasé mellom Ringvålvegen og Jørgen Hegstads veg/Nertrøa. Dette vil gi en variert grad av stigning, med høyeste verdi opp til ca. 6,2%.

Teknisk infrastruktur



Illustrasjonsplan

Belysning

Reguleringsplanen legger til rette for etablering av belysningspunkt i arealformål annen veggrunn – tekniske anlegg (o_SVT), langs fortau på østre side av Lundvegen.

Støttemur

Tiltaket medfører behov for støttemur med høyde på 0,5 m til 1,0 m over asfaltert fortau for nedre del av strekningen (o_SVT). Muren er nødvendig for å minimere skråningsutslag og dermed nødvendig erverv fra tilgrensende private hageareal. I forbindelse med detaljreguleringen er det prosjektert en sammenhengende støttemur med en lengde på ca. 111 meter, som strekker seg langs eiendommene 177/219 - 177/224, inkludert deler av 177/225 samt friområdet i sørøst.

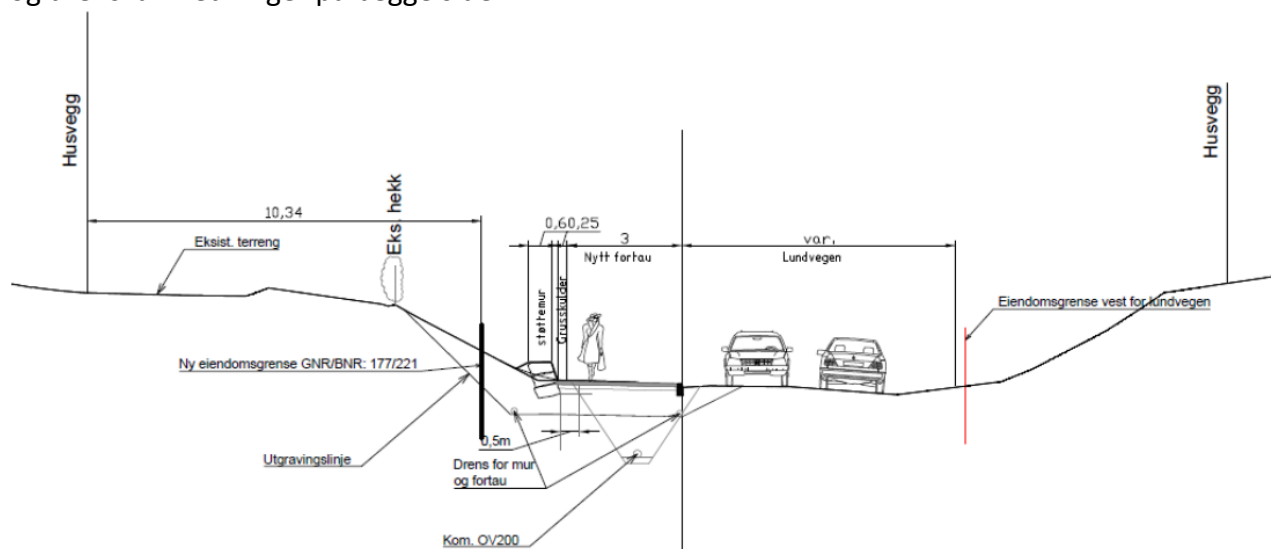
Snølagring

I KPAs generelle bestemmelse §13.9 stilles det krav til en meters sone for snøopplag langs kommunal veg. Lundvegen ligger relativt høyt i landskapet (kote +156 til +167), og snømengdene

er dermed noe høyere enn gjennomsnittet for Trondheim kommune. I planforslaget legges det opp til snøopplagsone (o_SVT) med to meters bredde langs Lundvegens sørlige segment. Da fortaustiltaket vil medføre størst arealmessig ulempe for de fire øverste eiendommene, på østsiden av Lundvegen, foreslås det at snøopplagssonen (o_SVT) reduseres til en meter for den aktuelle strekningen. Den samme strekningen har imidlertid muligheter for snøopplag på vestre side (o_SVG).

Overvann

I forbindelse med tiltaket bør eksisterende overvannsledning lokaliseres og fjernes. I detaljreguleringen foreslås det at ny overvannsledning legges i fortaustraseen med tilhørende sluk, og drens vannledninger på begge sider.



Snitt ved Jørgen Hegstads veg 13, sett mot nord

Bussholdeplass

Eksisterende bussholdeplass videreføres i planen, vist som o_SKH. Planbestemmelsen åpner for at bussholdeplassen kan utformes både som kantstopp og busslomme. Kantstopp kan medføre forbikjøringer når buss står ved holdeplass, men for å unngå dette vil det i henhold til utredningen om valg av holdeplass bli etablert midtdele i Lundvegen.

Støyskjerming

Det er ikke lagt inn støyskjerm i planforslaget. Etablering av fortau vil ikke, i seg selv, endre støyforholdene.

Eventuelle tiltak mot støy i Lundvegen bør vurderes uavhengig av planarbeidet.

Innsynskjerming

Etter innspill fra naboeiendommene på østsiden av Lundvegen er bestemmelsene til sluttbehandling endret slik at de tillater en skjerm på maksimalt 1,5 meter høyde utenfor byggegrensen og mot støttemur. Skjermene har ikke funksjon som støyskjerm, og vil ikke komme til hinder for friskt eller snøopplag. Bestemmelsene sikrer at de plasseres minimum 0,5/1,0 meter fra formålsgrense mellom bolig og annen veggrunn.

Når det gjelder støyrefleksjon til motsatt side av Lundvegen så skal skjermen være lav (1,5 m). Det er begrenset hvor mye lydølger som treffer gjerdet og reflekteres tilbake. Gjerdet skal heller ikke være helt tett, så en del av lydølgene vil også passere (ikke reflekteres tilbake). Terrengets og boligens plassering i forhold til reflekterende flate vil også ha en del å si. I dette tilfellet trekkes skjermene et stykke bort fra veggen og da treffer en del av lydølgene bakken som er absorberende.



Grov skisse av hvordan en lav innsynsskjerm på 1,5 meter kan bli seende ut.

Universell utforming

Av topografiske årsaker er eksisterende vegtrasé utformet med en stigningsgrad, som på det meste er mellom 6% og 7%. Som følge av dette er det ikke realistisk å ivareta Statens vegvesens anbefaling om under 5% stigning (Statens vegvesens håndbok V129) for hele strekningen av det nye fortauet.

Friområde / grønnstruktur / turveg

Friområde (o_GF) videreføres fra eksisterende reguleringsplaner r0095 og r1101I. Tursti/skiløype (o_GT) sikres også gjennom detaljreguleringen.

Graveskråning og midlertidig sikringsgjerde

Områdene langs Lundvegen som reguleres til boligformål (B), kan benyttes til nødvendig skjæring/fylling for vegsystemet. Det reguleres videre midlertidig bygge- og anleggsområde langs fortaustiltaket i sin helhet (#1). Dette for å ivareta graveskråning, inkl. sikringsgjerde i anleggsperioden.

Anleggsrigg

Det foreslås at anleggsrigg legges til friområdet i krysset mellom Lundvegen og Ringvålvegen (#1-2). det aktuelle området er noe marginalt. Derfor er det jobbet med å finne alternative lokasjoner for anleggsrigg. Foreløpige muligheter som er blitt identifisert er «Torvsletta» (kommunal eiendom), på sørsiden av Ringvålvegen, og «Trekanttomba» hvor fremtidig butikk ved bussholdeplass er planlagt etablert. Bruk av denne tomta forutsetter imidlertid at tiltaket gjennomføres før utbygger har behov for arealet til egen utbygging.

Plan for bygg- og anleggsperioden skal beskrive vegdekke, planting, støttemurer, kabler, ledninger, skjæringer, fyllinger og sideterreng. I tillegg skal denne planen redegjøre for gjennomføring av anleggsperioden, samt trafikkavvikling og -sikkerhet.



Mulige plasseringer av anleggsrigg

Virkninger av planforslaget

Hensikten med planforslaget er å gi bedre trafiksikkerhet langs Lundvegen. Planforslaget er vurdert til å ha positiv virkning for miljø og samfunn.

Tiltaket vil ha en viss innvirkning på eksisterende vegetasjon i vegskråninger og private hager, men ikke vesentlig mer enn gjeldende reguleringsplan.

De største negative virkningene av tiltaket vil være forbundet med trafikkavvikling og støy i anleggsfasen. Tiltaket vil ha en viss innvirkning på eksisterende vegetasjon i vegskråninger og private hager, men ikke vesentlig mer enn gjeldende reguleringsplan.

Tiltakets permanente virkninger vil være økt trafiksikkerhet og mobilitet for myke trafikanter som beveger seg fra Lundåsen til Metrobussholdeplass og butikk ved Østre Lund.

Tiltaket er etterspurt av svært mange beboere på Lundåsen. Berørte grunneiere har så langt i planprosessen stilt seg positive til etablering av fortau langs Lundvegen, og vist forståelse for at noe areal må avstås for at tiltaket skal kunne bli realisert. Gjennom medvirkningsprosessen har det likevel blitt registrert innspill om at mest mulig privat hageareal ønskes bevart, noe Trondheim kommune har forståelse for. Buffersonen for tekniske anlegg er i forbindelse med planprosessen blitt justert fra to til én meter langs de mest berørte eiendommene i nord, med hensikt å redusere behovet for grunnerverv. Etter høring er det lagt til en bestemmelse hvor det åpnes for at de mest berørte eiendommene kan etablere en lavere innsynsskjerm i skråningen/sonen mot fortau. Skjermene er ikke vurdert til å gi negative konsekvenser med tanke på støyrefleksjon til motsatt side av Lundvegen.

Nærmiljø/friluftsliv

Planforslaget innebærer ikke permanent omdisponering av friluftsområder ved Lund. Friluftsområdet som inngår i planavgrensningen, videreføres fra reguleringsplan r0095 som friområde. Det foreslås videre at noe av det aktuelle friområdet kan brukes til mulig midlertidig anleggsrigg i forbindelse med gjennomføring av tiltaket. Turstien/skiløypa som går igjennom området vil imidlertid bli sikret og holdt åpen for fotgjengerferdsel i hele anleggsperioden. Planforslaget har tatt med deler av turstien og for å legge til rette for en god kobling mellom nytt

fortau og eksisterende tursti/skiløype, samt gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen. Friluftsområdet/turstien skal sikres i anleggsfasen og dette er sikret i bestemmelsene § 8.1.

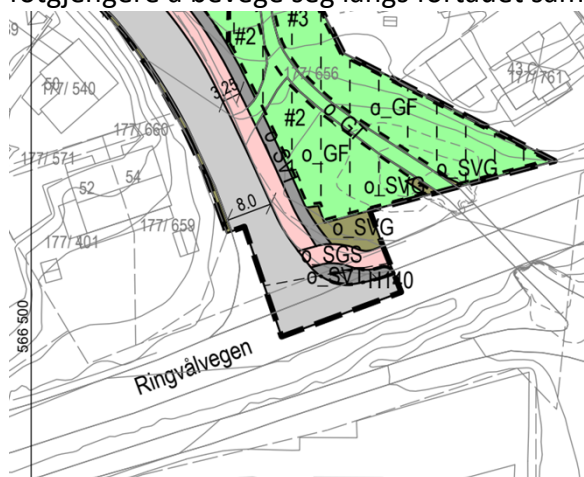
Biologisk mangfold/ fremmede arter

Tiltaket kan potensielt bidra til spredning av fremmede arter som blant annet slirekne, basert på registreringer gjort i nærheten av planområdet. Bestemmelse om massehåndtering ved funn av fremmede arter sørger for redusert risiko i denne sammenheng. Bestemmelsen sikrer også kartlegging av fremmede arter før anleggsarbeidet starter opp.

Trafikkforhold

I dag må man gå i kjørebanelen for å komme seg mellom Lundåsen og Metrobusstasjonen ved Østre Lund. Planforslaget legger til rette for bedre koblingen og trafikksikkerhet ned til Ringvålvegen med nytt fortau. Fortauet skal slutte der hvor gang- og sykkelveg langs Ringvålvegen skal krysse Lundvegen og fortsette vestover. Tiltaket vil dermed bidra til betydelig økt trafikksikkerhet i området.

Det er potensial for konflikt mellom syklende og gående når syklister velger å ferdes på fortauet. Spesielt gjelder dette i det bratteste partiet. Reguleringsforslaget legger derfor til rette for at ferdelsesarealet kan opparbeides til 3 meter. Med en bredde på 3 meter vil det bli tryggere for fotgjengere å bevege seg langs fortauet samtidig som det er syklister der.



Planforslaget legger til rette for kobling til gang og sykkelveg langs Ringvålvegen.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Risiko- og sårbarhetsanalysen som legges ved saksframlegget, identifiserer 12 aktuelle hendelser som har betydning for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen. Det må rettes spesiell oppmerksomhet mot geoteknikk. Andre utpekte tema er naturmiljø og vannkapasitet.

Ved å gjennomføre de foreslåtte avbøtende tiltakene mot farer og uønskede hendelser, vil risikonivået holdes uendret eller reduseres på en tilfredsstillende måte når planen skal gjennomføres. Gjennomføringen av planforslaget innebærer at risikoen for uønskede hendelser stort sett reduseres i den permanente situasjonen.

Støy og støv

Etablering av fortau langs Lundvegen vil ikke endre dagens forhold for støy og støv i den permanente situasjonen. I anleggsperioden vil man derimot kunne forvente midlertidig forhøyet nivå av støy og støv, noe som kan medføre ulemper for berørte naboer. For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i

Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442/2016, legges til grunn. Det er imidlertid ikke uvanlig at beboere kan oppleve støv- og støyulempes selv om grenseverdiene er oppfylt. Ulemper som berørte naboer opplever ved bygg- og anleggsaktiviteter, kan ofte reduseres ved at anleggsansvarlig har en åpen dialog med naboer og lokale myndigheter. I anleggsfasen kan det oppstå utfordringer relatert til støy og støv. Det er også viktig å være oppmerksom på trafikkavvikling og -sikkerhet. Da Lundvegen er eneste adkomstveg til boligfeltene ved Lundåsen er det særskilt viktig at fremkommelighet for utrykningskjøretøyer ivaretas. Dette temaet er også omtalt i ROS-analysen som medfølger planforslaget.

Teknisk infrastruktur

Tiltaket vil mest sannsynlig utløse behov for flytting av overvannsledning, inkludert sluk. Det forutsettes videre at det koordineres med el-etater før oppstart av arbeid, da det eksisterer strøm og telekabler innenfor tiltaksområdet.

Nullvekstmålet

Et forbedret fotgjengertilbud for beboere ved Lund kan legge til rette for at flere vil reise kollektivt. Det planlagte fortauet vil også gi bedre fremkommelighet for sykkel i området. Slik tilrettelegging er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og for å fremme en positiv folkehelse. Det vil bli lettere å velge sykkel eller gange for å komme seg til planlagt nærbutikk.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres gjennom denne organisasjonen. Trondheim kommune finansierer vedlikehold og drift. Tiltaket vil medføre økte driftskostnader for kommunen med tanke på offentlig fortau.

Planlagt gjennomføring

Utbygging kan settes i gang så snart nødvendige tillatelser foreligger og byggeplan er ferdigstilt. Tidsperspektiv for gjennomføring av prosjektet avhenger av finansiering og av avtaler med grunneiere. Det mest realistiske scenarioet for byggestart er i løpet av 2022. Det er imidlertid ambisjoner om å komme i gang allerede i 2021.

Innspill til planforslaget

Oppstartsmøte med Trondheim kommune ble holdt 10.12.2019.

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 18.12.2019 og på www.ramboll.no/www.miljopakken.no. Berørte naboer og offentlige myndigheter ble varslet per brev datert henholdsvis 17.12.2019 og 20.12.2019.

Det ble avholdt informasjonsmøte for berørte grunneiere og andre interessenter ved Åsheim ungdomsskole 09.01.2020. Det ble videre gjennomført individuelle informasjonsmøter/befaringer med samtlige berørte grunneiere 23.01.2020. Frist for innspill til detaljregulering var 02.02.2020.

Innspill til planforslaget ved offentlig ettersyn

Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn 14.7.2020 med frist for å komme med uttalelser fram til 28.9.2020. Det kom inn totalt seks merknader i forbindelse med offentlig ettersyn.

Under følger kommunedirektørens kommentarer til uttalelsene. Kommunedirektøren anser alle

innkomne merknader som godt nok vurdert og avklart eller fulgt opp. Planforslaget kan sluttbehandles.

Fylkesmannen i Trøndelag (FMT), datert 22.09.2020

Fylkesmannen anbefaler at det tas inn en bestemmelse som sikrer at det tas tilstrekkelig grep for å hindre spredning av eventuelle uønskede fremmede arter.

Fylkesmannen mener at det bør stilles kvalitetskrav som sikrer universell utforming som eget punkt i bestemmelsene jf. Universell utforming av uteområder – krav og anbefalinger.

For å sikre at personer med nedsatt funksjonsevne har mulighet til å benytte gang- og sykkelvegen på en likestilt måte vil fylkesmannen gi faglig råd om at det tas inn en bestemmelse som stiller konkrete kvalitetskrav til universell utforming.

Fylkesmannen gir således faglig råd om at det tas inn i bestemmelsen 8.1 en konkret henvisning til gjeldende kapittel for bygge- og anleggsfaser i aktuelle retningslinjer. Retningslinjer for behandling.

Kommentar:

Bestemmelse om påkrevd befarings og massehåndtering ved funn av fremmede arter tas med i detaljreguleringen.

Ny fortausløsning langs Lundvegen vil forbedre fremkommeligheten for alle myke trafikanter. Tiltaket må imidlertid, av naturlige årsaker, legges langs eksisterende vegtrasé, som ikke har stigningsgrad som tilfredsstillende krav til universell utforming (6% til 7% for enkelte strekninger). Løsningen aksepteres som følge av omfanget av inngrep og kostnader det ville medført å endre Lundvegens trasé til å imøtekomme Statens vegvesens anbefalte stigningsgrad. Det stilles ut over dette krav om at universell utforming følges opp i henhold til TEK17.

Bestemmelsens punkt 8.1, siste setning endres til følgende: "For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal støy og luftkvalitetsgrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen, kapittel 4 og Miljøverndepartementets retningslinje for behandling av luft i arealplanleggingen, kapittel 6 følges".

Statens vegvesen (SVV), datert 19.08.2020

Statens vegvesen er positiv til at det legges bedre til rette for myke trafikanter. Det vises videre til uttalelse fra Trøndelag fylkeskommune.

Kommentar:

Merknad tas til etterretning

Trøndelag fylkeskommune TRFK, datert 07.10.2020

TRFK minner om den generelle aktsomhets og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.

Gjennomføringsavtale Tiltak på fylkesveg krever at det inngås en gjennomføringsavtale med Trøndelag fylkeskommune (TRFK). For utarbeiding av gjennomføringsavtale, ta kontakt med postmottak@trondelagfylke.no, og merk henvendelsen med «Vegforvaltning/Gjennomføringsavtale».

Kommentar:

Merknad tas til etterretning

Øvergeilan 20, 29.08.2020

Det uttrykkes bekymring for at det nye fortauet kan bli svært glatt på vinterstid. Det vil trolig rase ned snø fra skjæringstoppen i bakkant, med påfølgende isdannelse på fortauet. Med helning av fortauet, kan fotgjengere lett havne ut i vegbanen.

Det må følgelig etableres en fysisk hindring for å unngå dette. Med hensyn til strøing på Lundåsen, er det lite trolig at dette vil være tilstrekkelig sikring.

En prosjektert løsning må være detaljert med tverrprofiler. Merknadsinnsender ber om å få tilsendt byggeplan for tiltaket.

Kommentar:

Når detaljregulering er vedtatt vil fortauet opparbeides og driftes iht. Trondheim kommunes standarder for utforming, feiing, brøyting, strøing etc.

Siden prosjektet nå er i reguleringsprosess, er det for tidlig å oversende byggeplan

Øvergeilan 28, 03.09.2020

Det ytres sterkt ønske om at fortau langs Lundvegen etableres så fort som mulig, senest før vinteren. Innspillsinnsender viser til at det bor flere tusen personer på Lundåsen. Som følge av det nye busstilbudet har persontrafikken langs hovedvegen, som har en uoversiktlig sving og 30-sone, økt. Dette inkluderer barn, personer med barnevogn og eldre. Det vises videre til at det ikke finnes noe reelt alternativ for å komme seg ned til metrobussholdeplassen og Lund Østre/Kattem. Stien som går på østre side av vegtraseen er ikke optimal, spesielt ikke på vinteren da den er dekket av glatt is. Noe må gjøres fort om det ikke skal skje en ulykke. Innspillsinnsender kvier seg personlig for å kjøre bil på den aktuelle strekningen.

Kommentar:

Det er svært vanskelig å forutse når et fortau vil kunne være ferdigbygd. Det er et mål om å ferdigstille reguleringsplanen i løpet av 2020.

Et realistisk anslag for byggestart vil være i løpet av 2022, men det jobbes parallelt med detaljprosjektering for å kunne bygge i 2021. Bygging i 2021 forutsetter bl.a. at man kommer tidlig nok i land med grunnverv.

Jørgen Hegstads veg 11, 10.09.2020

Ifølge saksdokumentene er det foretatt telling av trafikk i Lundvegen. Grunneiere av 177/222 mener å ha observert at dette ble foretatt våren/sommeren 2020. Det påpekes at hvis så er tilfelle vil denne tellingen ikke gi et riktig bilde av trafikkbelastningen som følge av koronarestriksjoner. Beboere langs Lundvegen har opplevd et adskillig mindre belastende trafikkbilde i form av støy i perioden mars-juli.

Grunneiere av 177/222 uttrykker at de ser fram til at arbeidet med fortauet kommer fort i gang. Det ses også fram til videre diskusjoner rundt støy, og ikke minst innsynstiltak berørte naboer.

Kommentar:

Trafikkmengden som fremkommer i planbeskrivelsen, er basert på en trafikkmengde (ÅDT-årsdøgntrafikk) oppgitt av Statens vegvesen (2016). Byplankontoret har videre gjort to tellinger ved Lundvegen, en i uke 45/2019 og en i uke 26/2020. Trafikkmengden (ÅDT) var ved begge tellingene akkurat like stor (3350 kjøretøy per døgn).

Det er et mål å ferdigstille reguleringsplan ila 2020 med bygging i 2021

Tiltaket utløser ikke krav til støyskjerming, jf. retningslinje for støy i arealplanlegging T - 1442.

Innsynstiltak er det åpnet for i bestemmelsene og vil vurderes i forbindelse med ervervsprosess og en eventuell byggesøknadsbehandling.

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. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.