



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Planident: r20170038

Arkivsak: 17/30113

Detaljregulering av Midteggan, Metrobusstasjon, offentlig ettersyn

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 5.1.2018

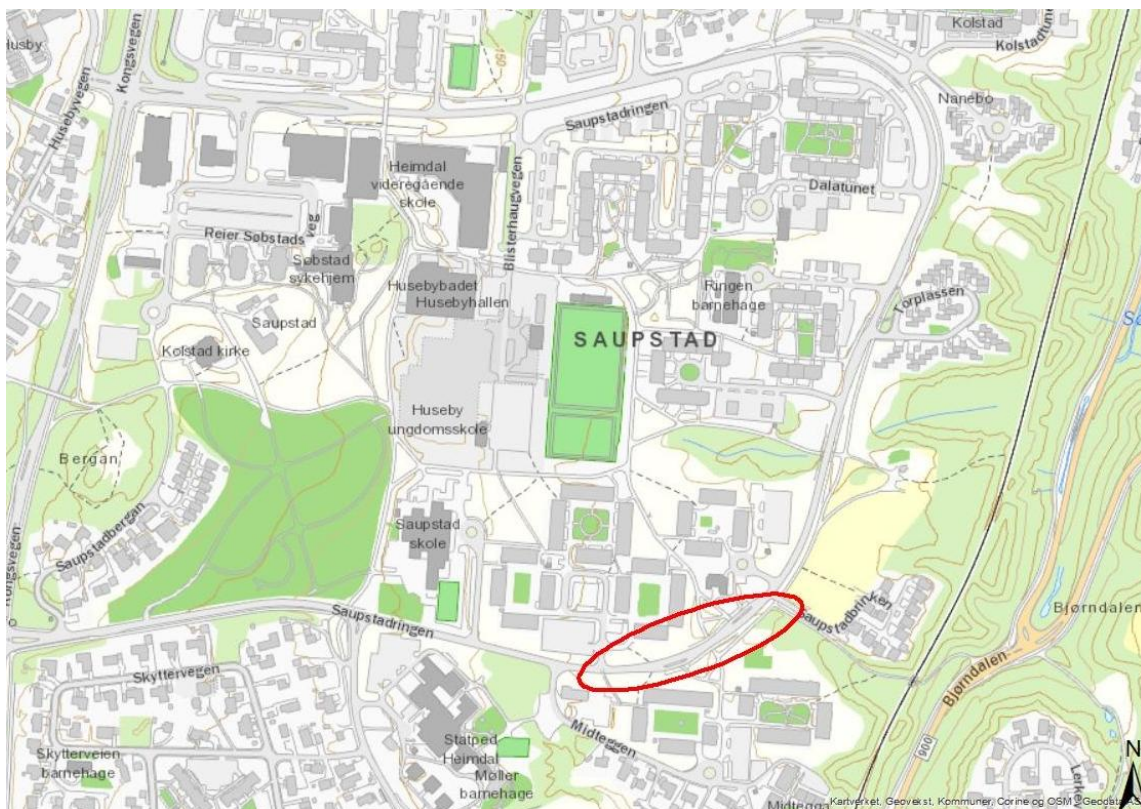
Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : <dato>

Innledning

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

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

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

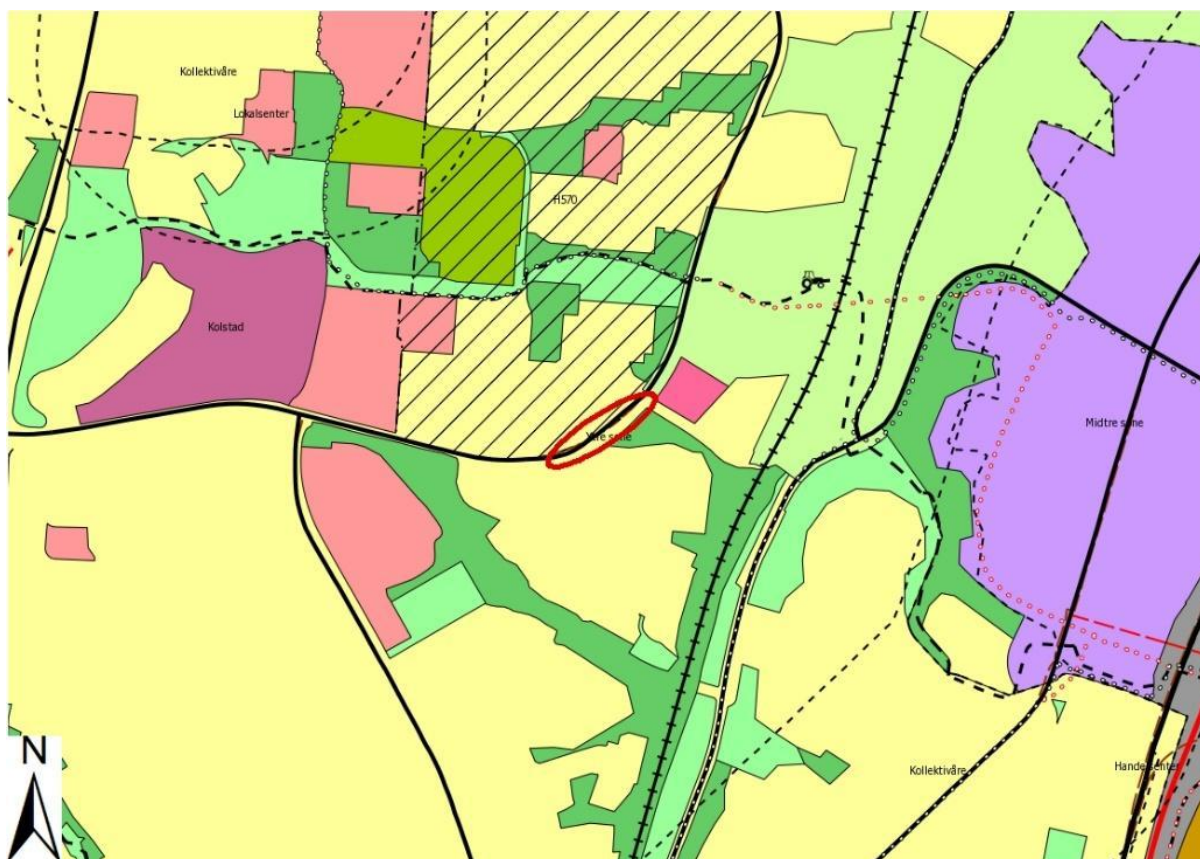


Oversiktskart som viser planområdets beliggenhet.

Planstatus

Kommuneplanens arealdel 2012-2024

Planområdet er i gjeldende kommuneplanens arealdel 2014-2024 vist som eksisterende boligbebyggelse, hovedveg og kollektivtrasé, samt hensynssone for bevaring av kulturmiljø. Planforslaget er i hovedtrekk i samsvar med rammer i overordnet plan.



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

Reguleringsstatus

Gjeldende reguleringsplaner for planområdet er:

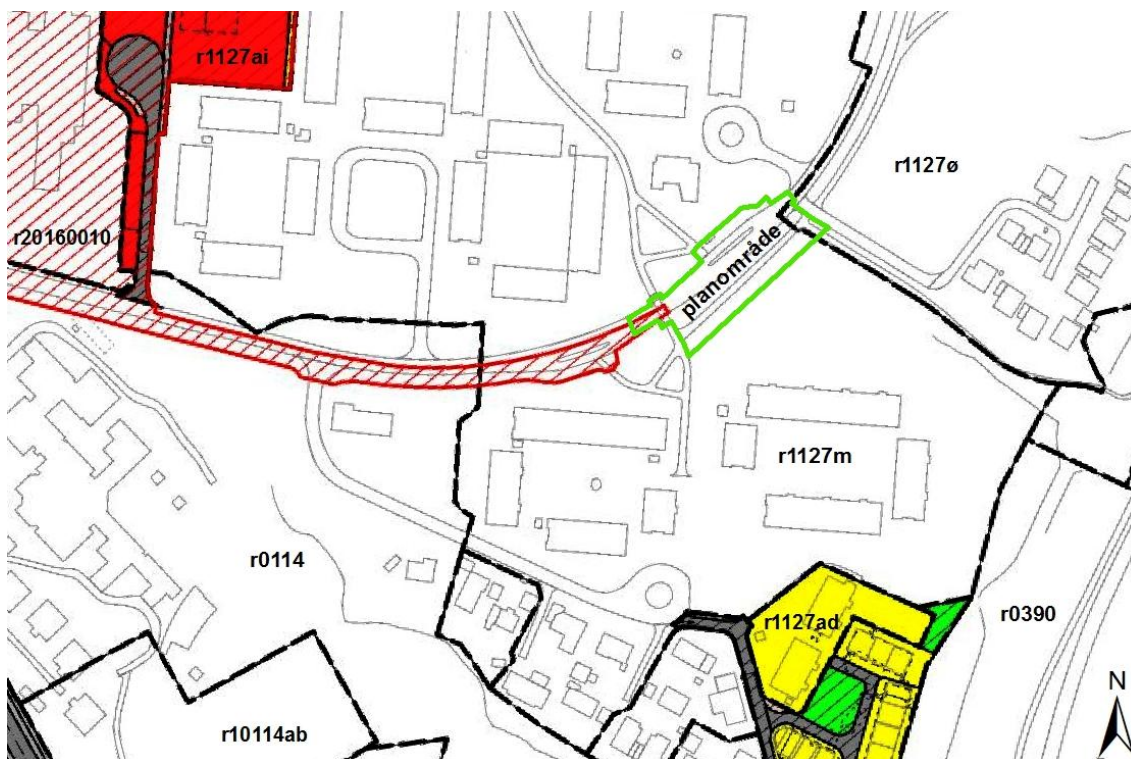
- R1127m, Saupstad, gnr. 197/4 m.fl., vedtatt 19.9.1974
- R1127ø – Reguleringsplan for Rosten fritidsfelt og Marinborg, gnr. 315/13, vedtatt 20.2.1986

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

Pågående planer

Planområdet grenser til pågående detaljregulering av Saupstadringsen 87, r20160010, som skal legge til rette for bygging av ny barneskole og ungdomsskole på tomte som i dag rommer Saupstad barneskole. I denne planen reguleres MetroBussholdeplassen på andre siden av Saupstadringsen, i retning mot sentrum, samt gang- og sykkelveg på sørsiden av Saupstadringsen. Deler av planen overlapper med reguleringsplan for Midteggan MetroBusstasjon. Planforslaget ble vedtatt lagt ut til offentlig ettersyn i sak 207/17 i bygningsrådets møte 21.11.2017.

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



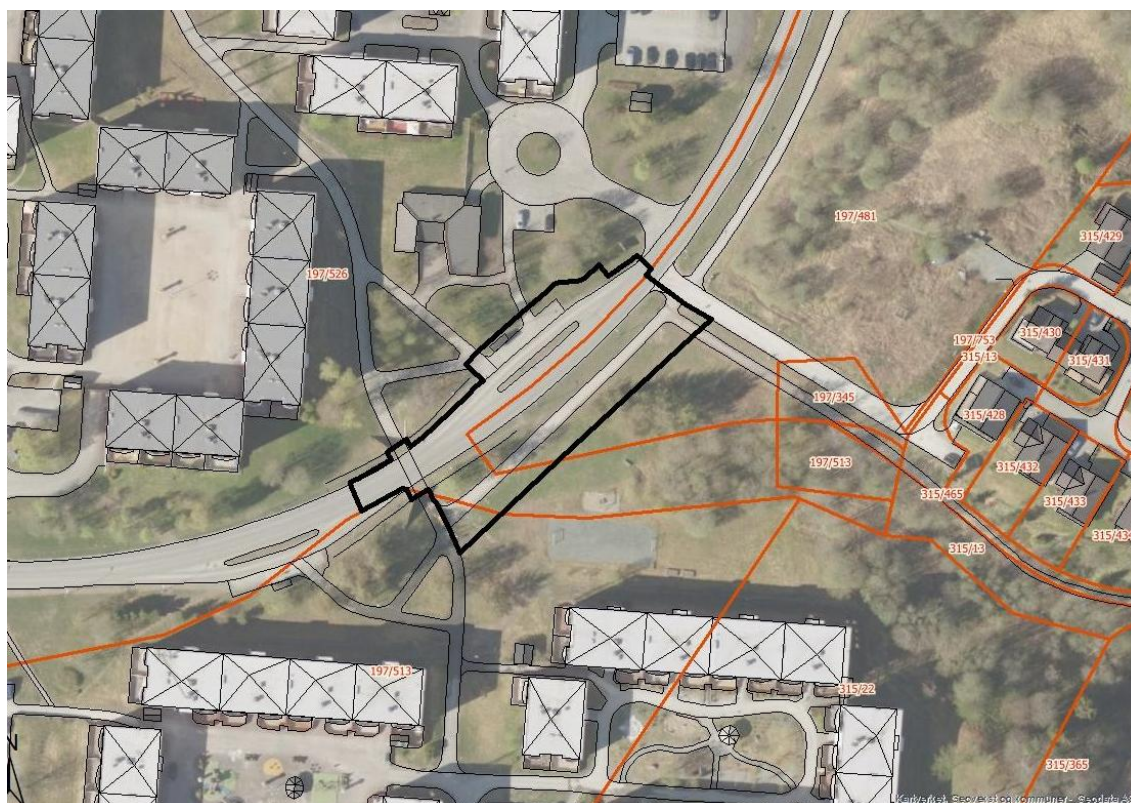
Utsnitt av gjeldende reguleringsplaner og pågående planarbeid i området. Planområdet er vist med grønn strek.

Planområdet, eksisterende forhold

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

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

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



Svart linje viser planområdets avgrensning. Røde linjer viser eiendomsgrenser.

Dagens og tilstøtende arealbruk

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

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

Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

Planområdet ligger i et forholdsvis flatt, lukket landskapsrom i Saupstadringen på Saupstad. Saupstadringen går i en ring gjennom Saupstad/Kolstad, som er en karakteristisk bydel i Trondheim. Drabantbyen ble bygget på slutten av 60-tallet og begynnelsen av 70-tallet, og er kjent som den "hvite bydelen". Holdeplassen ligger innenfor område som er avsatt til hensynssone "bevaring av kulturmiljø" i kommuneplanens arealdel. Hensikten med hensynssonen er at bebyggelse av kulturhistorisk verdi og områder med særpreg skal søkes bevart. Innenfor Saupstadringen er Kolstad kirke registrert som et kulturminne. Det ligger ingen andre kjente kulturminner i nærheten av planområdet som må tas hensyn til i planleggingen.

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

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Trondheim kommune har gjort registreringer av fremmede arter i området. Det ble ikke gjort noen funn annet enn stedegne trær som bjørk, furu, selje, rogn og lerk innenfor planområdet.

Det er ikke registrert svartelistede eller andre fremmede arter i eller i umiddelbar nærhet til planområdet.

Trafikkforhold

Kjøretrafikk

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

Myke trafikanter

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

Rekreasjon og barn og unges interesser

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

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

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

Saupstadrunnen er en 3 km lang runde på Saupstad og er en del av Trondheim kommunes og Trondhjems turistforenings satsning på nærturer i Trondheim.



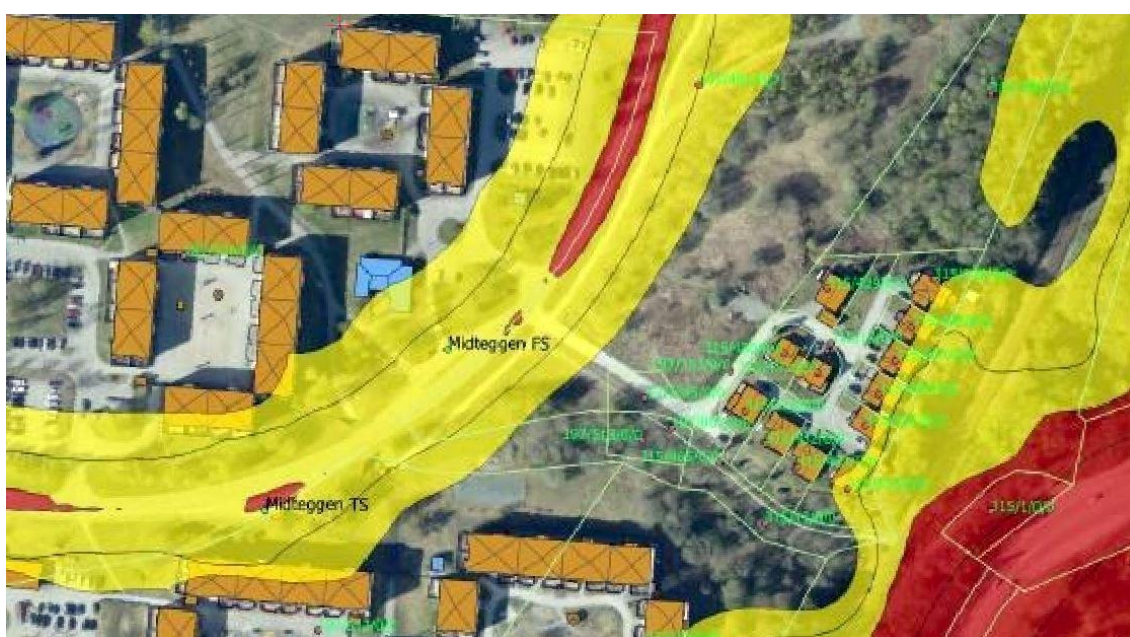
Kart som viser trafikkforhold og bevegelseslinjer i Saupstadområdet.

Støy- og støvforhold

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



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

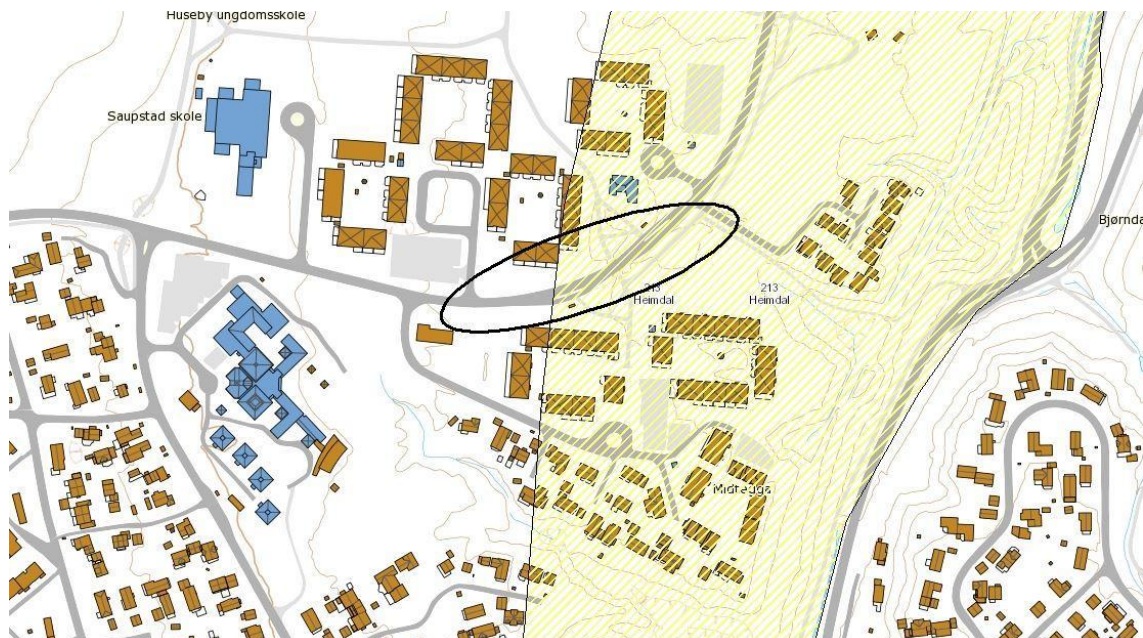


Støynivå beregnet 4 meter over bakken. Gul sone: 55-64.9 db Iden. Rød sone: => 65 db Iden.

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

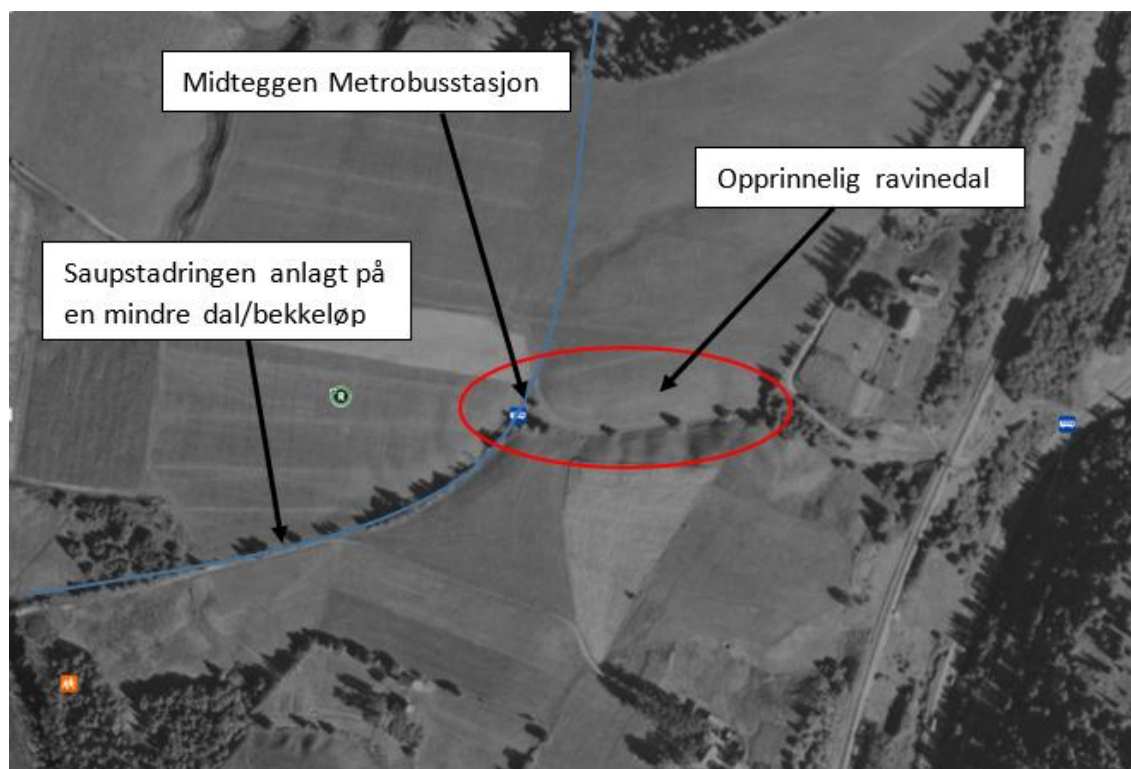
Grunnforhold

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



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

Terrenget i planområdet er relativt flatt, på ca. kote +135 til +137, og skrår bratt ned mot Bjørndalen ca. 170 meter øst for planområdet. Fra ca. 70 meter i nordøstlig retning faller terrenget ned i en ravinedal som leder terrenget noe slakere ned mot Bjørndalen. Disse ravinedalene er typiske for området i sin helhet. På flyfoto fra 1947 vises det at denne ravinedalen opprinnelig strekte seg lengre mot vest og gikk gjennom planområdet. Dalen ble oppfylt i forbindelse med utbygging av området. Dagens undergang for gang- og sykkelveg er i tillegg anlagt langs dette dalløpet, og det vil derfor trolig være noe mindre fyllmasser her. I tillegg viser flyfotoet at Saupstadringen også trolig er anlagt på en gjenfylt dal/bekkeløp. Fyllmasser forventes derfor under MetroBusstasjonen, men mengde og sammensetning av disse er foreløpig ukjent.



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

Risiko og sårbarhet (eksisterende situasjon)

Holdeplass fra sentrum ligger innenfor kvikkleireområde av lav aktsomhet.

Området ligger innenfor område for bevaring av kulturmiljø.

Det har vært en ulykke i kryss rett vest for planområdet.

Teknisk infrastruktur - VA og fjernvarme

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

Teknisk infrastruktur - Elektro- og signalanlegg

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

Universell utforming

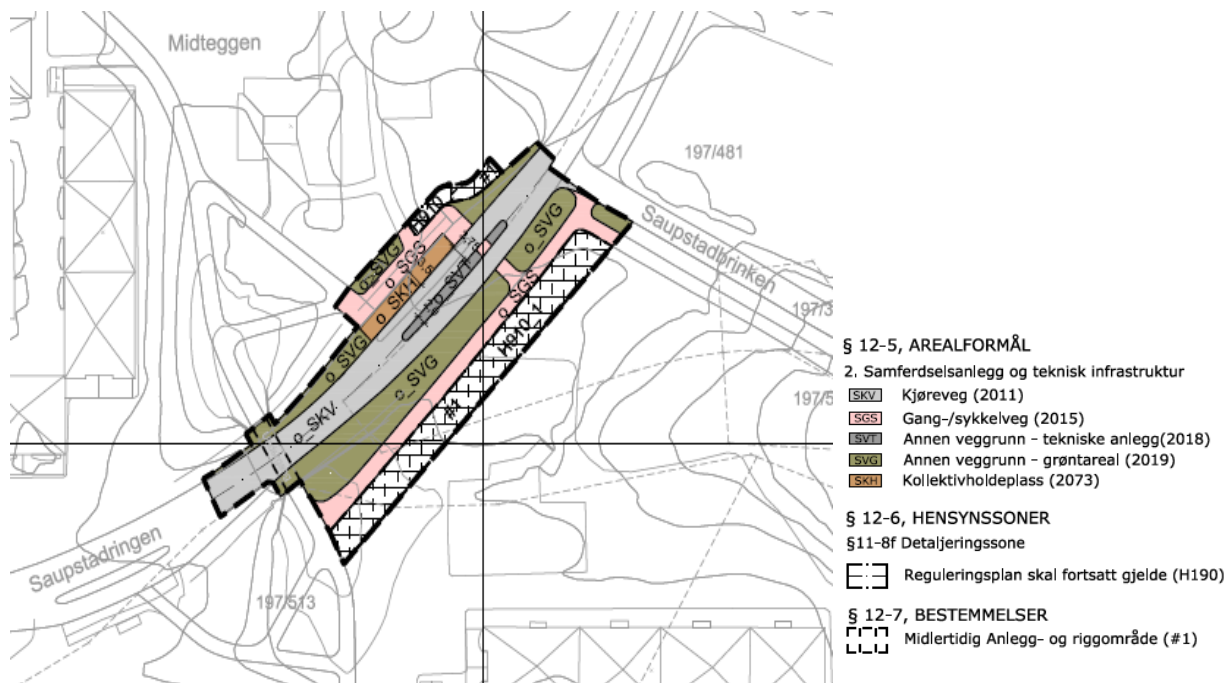
Dagens holdeplasser er ikke universelt utformet.

Beskrivelse av planforslagetPlanlagt arealbruk, reguleringsformål

Området reguleres til kjørevege, gang-/sykkelveg, annen veggrunn – tekniske anlegg, annen veggrunn – grøntareal og kollektivholdeplass.

Tabellen under viser arealformål i planen, feltnavn og størrelse.

Arealformål	Sosi	Feltnavn	Vertikalnivå	daa
SAMFERDSEL OG TEKNISK INFRASTRUKTUR				
Kjørevege	2011	o_SKV	På grunnen	0,73
Gang-/sykkelveg	2015	o_SGS	På grunnen	0,48
Annen veggrunn – tekniske anlegg	2018	o_SVT	På grunnen	0,05
Annen veggrunn – grøntareal	2019	o_SVG	På grunnen	0,73
Kollektivholdeplass	2073	o_SKH	På grunnen	0,09
Anlegg- og riggområde		#1		0,60
Hensynssone der gjeldende regulering skal gjelde		H910		0,60
PLANOMRÅDE, totalt			På grunnen	2,68



Illustrasjon av plankartet, nedfotografert.

Beskrivelse av tiltaket

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

Det reguleres areal for kollektivholdeplass for å kunne etablere en kantstoppholdeplass med en plattform på 25 meter og med bredde 3,5 meter (SKH) i Saupstadrøingen. Det skal etableres sykkelparkering for minimum 6 sykler på plattformen. Disse skal være plassert i en egen sone og være tilgjengelig fra begge kortsider. Holdeplassen vil ha tilnærmet lik beliggenhet som dagens holdeplass. Dagens busslomme erstattes av ny plattform og kjørebane, leskur, grøntarealer og gangveg.

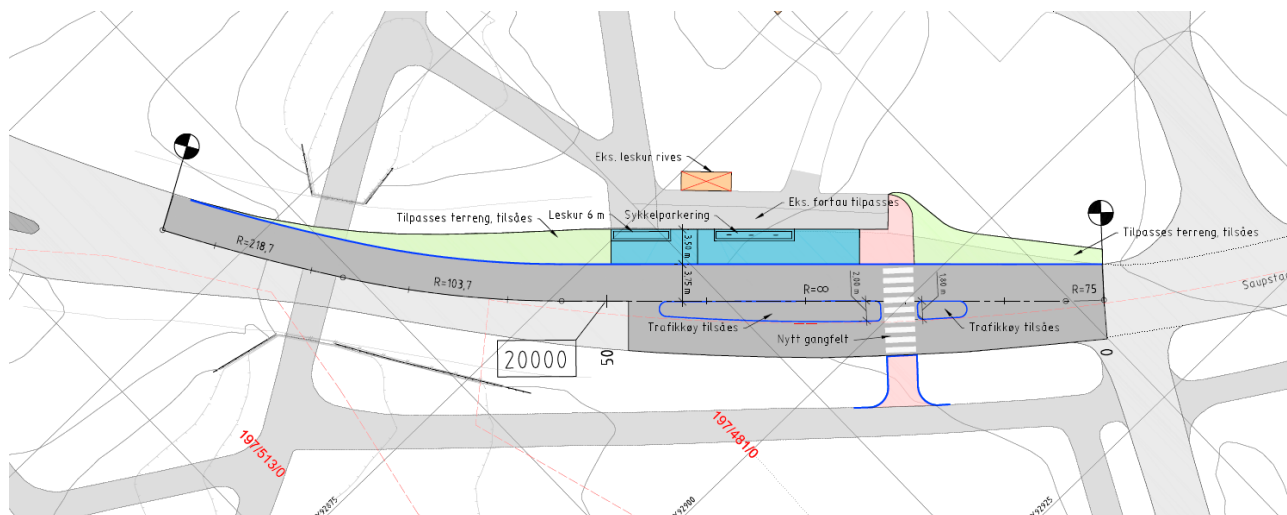
Eksisterende gangveger rundt blir videreført slik de er i dag. Alle gangarealene regulert som *gang-/sykkelveg* (SGS) er offentlige og vil være universelt utformet med bl.a. fast dekke. Generelt skal framkommelighet og orienterbarhet sikres ved skilting og merking iht. håndbok for universell utforming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

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

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

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

Områder som er vist som *H 910_1* og *H910_2*, er områder der gjeldende reguleringsplan r1127m fortsatt skal gjelde.



Illustrasjon av planlagte tiltak.

Virkninger av planforslaget

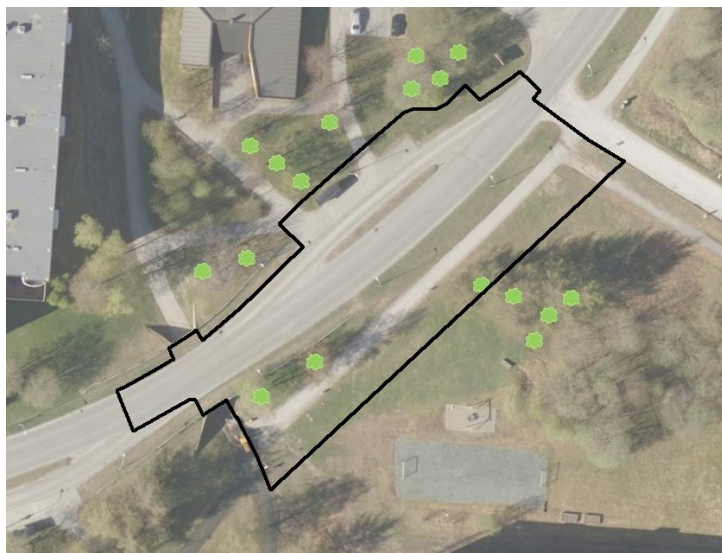
Overordnede planer

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

Landskapsbilde/bybilde/kulturminner

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

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



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

Nærmiljø/friluftsliv

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

Biologisk mangfold/ fremmede arter

Temaet er utredet ut fra de fem prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12. Planen vurderes ikke å gi vesentlige negative konsekvenser for naturmangfoldet.

Det er ikke påvist naturmangfold av betydning som blir berørt av tiltaket. Naturbasen viser ingen naturvernområder, registrerte naturtyper, utvalgte naturtyper innenfor eller i umiddelbar nærheten av planområdet. Det vurderes at det er liten sannsynlighet for at det finnes forekomster av sjeldne arter eller viktige naturtyper innenfor planområdet, da området ligger ved eksisterende boliger og veg. Kunnskapsgrunnlaget vurderes å være tilfredsstillende.

Det er gjort registreringer av fremmede arter. Det ble ikke gjort noen funn annet enn stedegne trær som bjørk, furu og lerk innenfor planområdet.

Tiltakets samlede ulemper for naturmiljø vurderes til å være langt mindre enn de samfunnsmessige fordelene som oppnås ved å gjennomføre tiltaket.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner som vil komme i konflikt med planområdet. Iht. kulturminnelovens § 8 er det generell aktsomhets- og meldeplikt. Dersom det under arbeidet i marka skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, skal arbeidet stanses og Sør-Trøndelag fylkeskommune skal varsles.

Hensynssone for bevaring av kulturmiljø vurderes å ikke bli negativt berørt som følge av tiltaket.

Trafikkforhold

Eksisterende gang- og sykkelveger beholdes slik de ligger i dag, på begge sider av vegen. Etablering av en ny fotgjengerovergang over Saupstadringen vil forbedre fremkommeligheten til stasjonen. Bygging av midtrabatten bedrer trafiksikkerheten ved at den vanskeliggjør forbikjøring, og gir fotgjengere muligheten til et stopp midtveis i kryssingen.

Støy og støv

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

Det er ikke forventet at området vil bli eksponert for ekstra svevestøv enn dagens nivå i etterkant av etablering av ny MetroBusstasjon.

Teknisk infrastruktur

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

Grunnforhold

Dersom fyllmassene består av humus-/organiskrike materialer, kan det medføre en setningsfare, og et større omfang av masseutskiftning bør utføres. Geoteknisk vurdering av grunnforholdene ved prosjektering og utgraving er derfor nødvendig slik at endelig omfang av masseutskiftningen og tilstrekkelig vegoverbygning kan bestemmes.

Det skal lages tiltaksplan for forurenset grunn etter forurensningsforskriftens kapittel 2.

Anleggsgjennomføring

Det må etableres en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Denne skal bl.a. redegjøre for trafikkavvikling i anleggsfasen. Det er lagt inn bestemmelsesområder i planen som muliggjør bruk av arealer til midlertidig anlegg- og riggområde.

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

Driftsfasen/vedlikehold

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

Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Oppsummering av samlet risikovurdering nedenfor.

Samlet risikovurdering:

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

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og/eller ha alvorlige til svært alvorlige konsekvenser, krever tiltak. Hendelser med slikt risikonivå, samt forslag til avbøtende tiltak, kommenteres her nærmere:

Pkt 2. Kvikkleireskred

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

Geoteknisk prosjektering må være ferdig før utbyggingstiltak kan igangsettes.

Pkt. 58. Ulykke med farlig gods

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

Avbøtende tiltak: Ingen spesielle.

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

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

Avbøtende tiltak: Ingen spesielle.

Pkt. 61. Ulykke i av-/påkjørslar.

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

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

Pkt. 62. Ulykke med gående/syklende.

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

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

Pkt. 63. Andre ulykkespunkt langs veg eller jernbane.

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

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

Pkt. 67. Ulykker ved anleggsgjennomføring

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

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

Konklusjon:

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

Nullvekstmålet

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken er det behov for større kapasitet i kollektivtilbudet. I Trondheim har vi valgt å endre busstilbudet ved å gå over til MetroBuss-systemet. Ryggraden i systemet er tre linjer (M1, M2 og M3) med ekstra lange busser som i så stor grad som mulig skal ha egen trasé. Foreliggende reguleringsplanforslag gir grunnlag for erverv og opparbeidelse av nødvendig areal for etablering av MetroBusstasjon Midteggan.

Naboer

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

Barn og unges interesser

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

Universell utforming

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

Interessekonflikter

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

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket finansieres av Trondheim kommune og dekkes av MetroBuss.

Planlagt gjennomføring

Før utbyggingstiltak igangsettes skal det utarbeides komplette byggeplaner for hele tiltaket. Geoteknisk prosjektering skal være ferdig før teknisk plan kan godkjennes. Det skal utarbeides en tiltaksplan for forurenset grunn. Det skal også lages en plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen. Disse skal godkjennes av kommunen før utbyggingstiltak kan igangsettes. Offentlige veganlegg som er detaljvklart i plan, og som anlegges i henhold til vegloven, er unntatt søknadsplikt.

Innspill til planforslaget

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 30.9.2017 og på Trondheim kommune sine nettsider. Grunneiere og berørte naboer er varslet per brev 10.10.2017, og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 26.9.2017 og med nytt varslingsbrev pga. utvidet plangrense datert 12.10.2017. I forbindelse med varsling av oppstart av planen har det kommet seks innspill til planarbeidet.

Fylkesmannen i Sør-Trøndelag (FMST), datert 17.10.2017

Fylkesmannen har ingen merknader til arealbruken. Det forutsettes at det gjøres en vurdering av støysituasjonen for nærliggende boliger i henhold til notat fra Fylkesmannen datert 8.9.2017 om "Støyvurdering i forbindelse med miljø- og sikkerhetstiltak". Fylkesmannen ber om at støyvurderingen synliggjøres i planbeskrivelsen.

Asfalt og annen veggrunn anses i utgangspunktet som forurenset masse og må håndteres deretter. Tilfredsstillende håndtering av forurenset grunn må beskrives i plandokumentene og sikres gjennom bestemmelsene.

Fylkesmannen forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS- analyse) i tråd med PBL § 4-3, og viser til DSB sin veileder "samfunnssikkerhet i arealplanlegging". ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan, og avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Fylkesmannen og Sør-Trøndelag fylkeskommune har begge ansvar for å ivareta universell utforming i planleggingen, og har inngått avtale med fylkeskommunen om at de ivaretar universell utforming i uttalelser til plansaker.

Kommentar:

Støynivå er beregnet og kartfestet, og beskrevet i planbeskrivelsen. Det er stilt krav om miljøteknisk undersøkelse i bestemmelsene. ROS-analyse er utarbeidet og finnes som vedlegg til reguleringsplanen.

Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK), datert 6.10.2017

Fylkeskommunen kan ikke se fra kulturminneregisteret at det er registrert automatisk fredede kulturminner. Det minnes om den generelle aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven, og om § 1-1 i plan- og bygningsloven, som sier at prinsippene om universell utforming skal ivaretas i planleggingen og kravene til det enkelte byggetiltak.

Kommentar:

Bussholdeplassene vil bli tilrettelagt for personer med funksjonsnedsettelser.

Statens vegvesen, datert 18.10.2017

Dagens holdeplasser ligger i en kurve i Saupstadringen. Dette kan være uheldig både av hensyn til tilfredsstillende sikt og god tilgjengelighet for passasjerer. Det er derfor viktig å tilstrebe at plattformene blir liggende på rett linje.

Det må sikres tilfredsstillende sikt iht. krav i N100 Veg- og gateutforming for å forhindre at det oppstår trafikkfarlige forbikjøringer mens bussen står ved plattformen. Av hensyn til god tilgjengelighet for passasjerer, må det dokumenteres med sporingskurver at bussen kan komme seg inntil plattformen med alle dørene. Dette i henhold til prinsippene for universell utforming. Det må videre sikres gode gangatkomster til undergangen, slik at den blir brukt framfor at fotgjengere krysser Saupstadringen i plan.

Kommentar:

Ny plattform etableres i en rettlinje slik at busser kommer seg inn til plattform med alle dørene. I tillegg er det rettlinje både før og etter plattformen. Ny holdeplass blir etablert som kantsteinstopp og det blir etablert ny trafikkøy som hindrer forbikjøringer når buss står ved plattform.

Gangvegnett til undergangen blir opprettholdt og nytt gangfelt blir etablert i plan. Gangfelt får trafikkøyer på hver side og gode siktforhold. Intensivbelysning vil bli vurdert i detaljplanleggingen.

Bane NOR, datert 18.10.2017

Planområdet berører ikke jernbanens interesser og Bane NOR har derfor ingen merknader.

Direktoratet for mineralforvaltning, datert 28.9.2017

DMF kan ikke se at planen berører registrerte forekomster av mineralske ressurser av regional, nasjonal eller internasjonal verdi, bergrettigheter eller masseuttak i drift, og har dermed ingen merknader til varslet om oppstart.

Mattilsynet, datert 9.10.2017

Har ingen merknader til oppstartsvarselet.

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.