

Detaljreguleringsplan Saksvikkorsen,

Planbeskrivelse



1. Bakgrunn

1.1. Plankonsulent, forslagsstiller

Malvik kommune er forslagsstiller og Asplan Viak AS er plankonsulent for forslaget.

1.2. Hensikten med planen

Hensikten med planen er å øke trafikksikkerheten langs Saksvikkorsen mellom Markabygdsvegen/Væresvegen (Trondheim kommune) og Sigurd Slembes veg (Malvik kommune) med etablering av fortau. Det mangler i dag ca 180 meter med fortau langs Saksvikkorsen, fra bussholdeplassen i Saksvikkorsen fram til krysset Markabygdvegen/Væresvegen i kommunegrensen mellom Trondheim og Malvik.

Tiltaket har to overordnede prosjektmål:

- Etablere en sammenhengende og trafikksikker adkomsttrasé fra Væretrøa til Saksvik, slik at gående og syklende har bedre tilknytning til blant annet skole og idrettsanlegg ved Saksvik.
- Sikre ferdsel for kollektivreisende på bussrute 79 og forbedre kollektivtilbudet over Saksvikkorsen.

Prosjektet er en del av et større arbeid i Malvik kommune for sammenhengende infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende. Prosjektet ligger i kommunegrensen mellom Trondheim og Malvik, og det er derfor utarbeidet to stk reguleringsplaner – en for hver kommune. Dette planforslaget gjelder tiltak innenfor Trondheim kommune.

2. Planstatus og rammebetingelser

2.1. Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Følgende statlige føringer og retningslinjer vil ligge til grunn for planarbeidet:

- Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- Nasjonale forventinger til regional og kommunal planlegging 2023-2027
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging T1442-2021

2.2. Overordnede planer

Tiltaket er et prosjekt under miljøpakken for å sikre sammenhengende infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende. Dette er i tråd med byvekstavtalen som er inngått mellom Staten og Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal. Avtalen skal bidra til at kommunene når nullvekstmålet om å få størst mulig andel av fremtidig persontransport til å skje med gange- sykkel og kollektivløsninger, samt å få mer attraktive by- og tettstedsentra. Dette er også i tråd med ønsket utvikling i *Regional plan for arealbruk 2022-2030*, om å sikre bærekraftig areal- og transportstruktur, som underbygger nullvekstmålet, og gir sammenhengende og attraktive nett for gående og syklende.

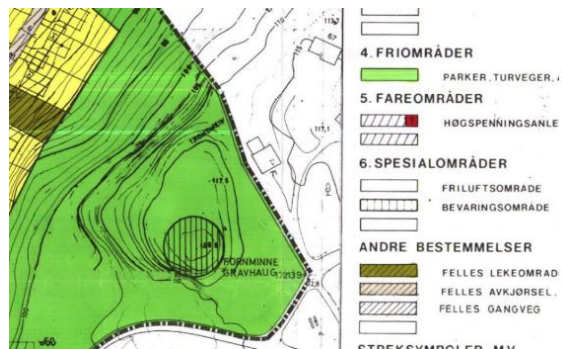
2.3. Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

Planarbeidet er også i tråd med Byutviklingsstrategi for Trondheim - strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050. Å legge til rette for sammenhengende gang- og sykkelveg/ fortau er i tråd med punkt 1.1.3 om å forbedre mobilitetstilbudet ved «å utvikle infrastruktur som legger til rette for at det blir lettere å velge gange, sykkel eller kollektiv som transportmiddel for daglige reiser.»

2.4. Gjeldende reguleringsplaner



Figur 1 Utsnitt reguleringsplan 117c Væretrøa (Kilde: Trondheim kommune)



Figur 2 Utsnitt reguleringsplan r0117g Være Østre, gnr. 27 bnr. 2, Utvidelse av Væretrøa

I Trondheim kommune er vegkrysset i dag uregulert. Planforslaget berører deler av gjeldende r0117g Være Østre, gnr. 27 bnr. 2 Utvidelse av Væretrøa boligområde. Tilgrensende reguleringsplan er plan 117c Væretrøa, reguleringsendring.

2.5. Tidligere vedtak i saken

Planforslaget behandles både i Trondheim kommune og Malvik kommune for den del av forslaget som ligger innenfor den respektive kommunen. Det er ikke gjort tidligere vedtak i saken i noen av kommunene.

2.6. Krav om konsekvensvurdering.

Planen er vurdert opp mot forskrift om konsekvensutredninger, og er ikke funnet å komme inn under krav om konsekvensvurderinger.

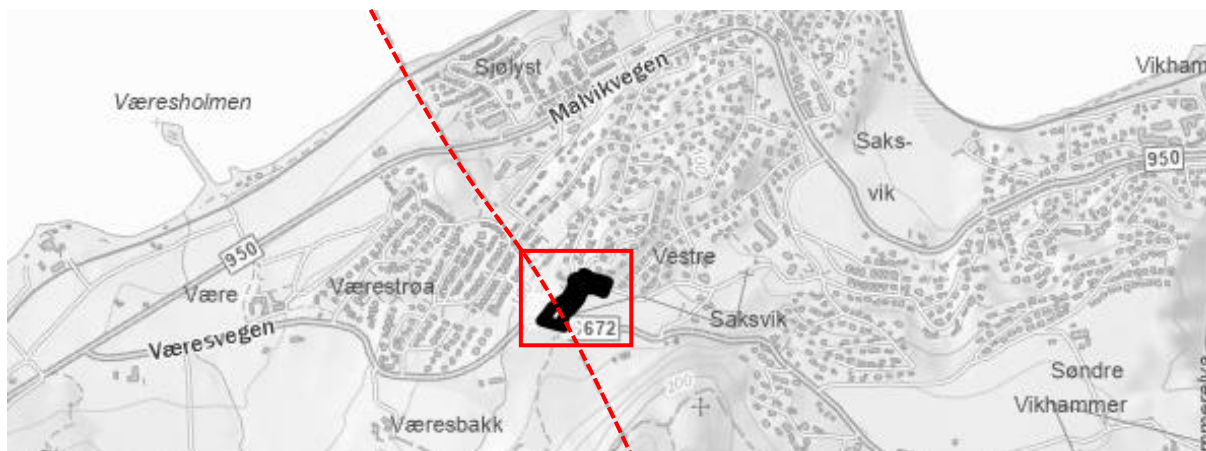
3. Beskrivelse av planområdet, eksisterende forhold

3.1. Berørte eiendommer

Følgende eiendommer er berørt av planforslaget

Gnr./Bnr.	Kommune	Eier
27/2	Trondheim	Kjetil Wæhre
27/9	Trondheim	Malvik kommune
27/14	Trondheim	Kjetil Wæhre
27/207	Trondheim	Eid av 60 privatpersoner (seksjonseiere)
27/208	Trondheim	Trøndelag fylkeskommune

3.2. Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet



Figur 3 Plassering av planområdet på grensen mellom Trondheim og Malvik kommune (rød firkant). Kommunegrensen mellom Trondheim og Malvik kommune er markert med rød stiplet linje.

Planområdet ligger i hovedsak i Malvik kommune og inkluderer områder i Trondheim kommune. Dagens kryss mot Væresvegen ligger innenfor Trondheim kommune. Foreslått planområde er ca. 6,4 daa innen begge kommuner.

3.3. Dagens bruk og tilstøtende arealbruk, og stedets karakter, landskap

Planområdet benyttes i dag som vegforbindelse og busstrasé mellom Væretroa og Saksvik.

Planområdet befinner seg på en liten høyde, der vegen og topografien flater ut. I Malvik kommune går vegen Saksvikkorsen langs sørsiden av et større eneboligområde som ligger langs kollene i landskapet. Langs Saksvikkorsen sin vestre side ligger det småhusbebyggelse og eneboliger fra hovedsakelig 60-70-tallet. Langs østsiden av vegen ligger det et større jordbruksareal.

Planområdet ligger i hovedsak langs et nokså flatt parti øverst i Saksvika. Vestover faller terrenget nokså bratt ned mot Trondheimsfjorden og Væresholmen. Vest for vegen stiger terrenget på mot en liten høyde.

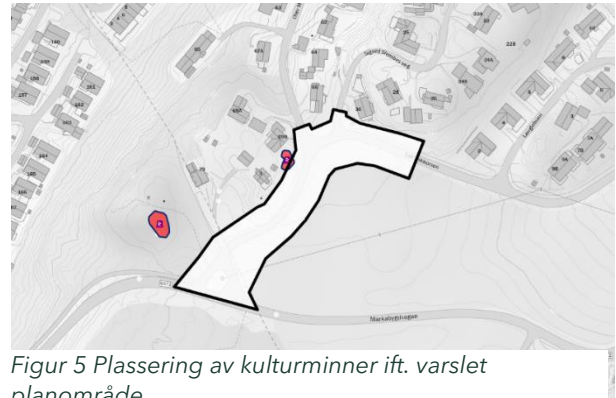


Figur 4 Til venstre: Bilde av strekningen sett fra nord, med bebyggelsen til høyre og jordet til venstre. Til høyre: Krysset fra Væresvegen mot Saksvikkorsen som er en del av planområdet.

3.4. Kulturminner og kulturmiljø

Innenfor Malvik kommune ligger det en gravrøys fra bronsealder- jernalder (ID 64200) tett inn mot planområdet. Det ligger en gravrøys fra bronsealder-jernalder (ID 45909-1) innen Trondheim kommune litt lengre sørvest. Kulturminnene vil ikke bli direkte eller indirekte berørt av tiltakene i planen.

Det går en sti fra krysset mot fylkesvegen nordover til kulturminnet Saksvikkorset, der det sto et kors i Middelalderen. St. Olavsleden går forbi langs fylkesvegen.



Figur 5 Plassering av kulturminner ift. varslet planområde.

3.5. Naturverdier



Figur 6 Beiteområde for rådyr i skravur.

I Trondheim kommune ligger planområdet innenfor et større beiteområde for rådyr som brer seg nord og sør for E6 rundt Være. Det er ikke gjort øvrige funn av naturverdier eller rødlistearter innen planområdet ifølge søk i Naturbase og Artskart/Artsdatabanken. Det er gjort funn av fremmedartene hagelupin og boakjølneegl lengre ned i Væresvegen utenfor planområdet.

3.6. Rekreasjonsverdi og uteområder

Rett vest for planområdet ligger Være friluftsområde og nærturterreng, og i sør går det sti opp til Strindamarka. Begge områder er i Naturbase vist som svært viktige friluftsområder. Området gir også tilkomst for flere turstier. Sør for krysset Væresvegen/Saksvikkorsen går det hovedturveg inn i marka.

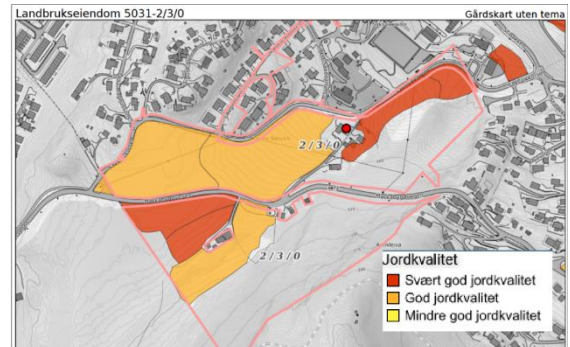
I tillegg ligger adkomst til Saksvikkorset, et stoppested langs Pilegrimsleden (Romboleden og St. Olavsleden), inn vest for vegen Saksvikkorsen i dag. Det er også synliggjort en turveg til tettbebyggelsen på Væretrøa i KPA Trondheim som kommer opp i nærheten av stien til Saksvikkorset. Denne er ikke opparbeidet. Både Malvik og Trondheim kommune har kommet med innspill om det er mulighet for å tilrettelegge for utfartsparkering til turområdene i sør i forbindelse med planen, og Trøndelag fylkeskommune ønsker at trygge løsninger for kryssing av veg til friluftsområdene sikres i planen.



Figur 7 Viktige friluftslivsområder i området.
Kilde: Miljødirektoratets naturbase

3.7. Landbruk

Jordet øst for Saksvikkorsen tilhører gården Vestre Saksvik. Driftsarealet er på ca. 30,7 daa og består av fulldyrka jord med god jordkvalitet. Delen av jordet inn mot planområdet er relativt flat, og jordstykket heller etterhvert nedover mot Saksvik. Det dyrkes det gras på området i dag. Det er også gjort jordsmonnkartlegging i området, der jorden innenfor plangrensen er kartlagt til jord med god jordkvalitet. Se også omtale i vedlegg 7 Matjordplan. Det er også registrert floghavre på eiendommen.



Figur 8 Jordkvalitet på den aktuelle landbrukseiendommen. Kilde: Nibio kilden.

3.8. Trafikkforhold

Vegsystem, trafikkmengder og ulykker: Strekningen starter i krysset med fv. 6672 Væresvegen/Markabygdvegen (Trondheim kommune), og følger langs Saksvikkorsen (kommunal veg) fram til bussholdeplassene øst for Sigurd Slembes veg (Malvik kommune). Strekningen er ca. 180 meter. Dagens veg er ca. 5,25 meter bred og har ikke fortau i dag.

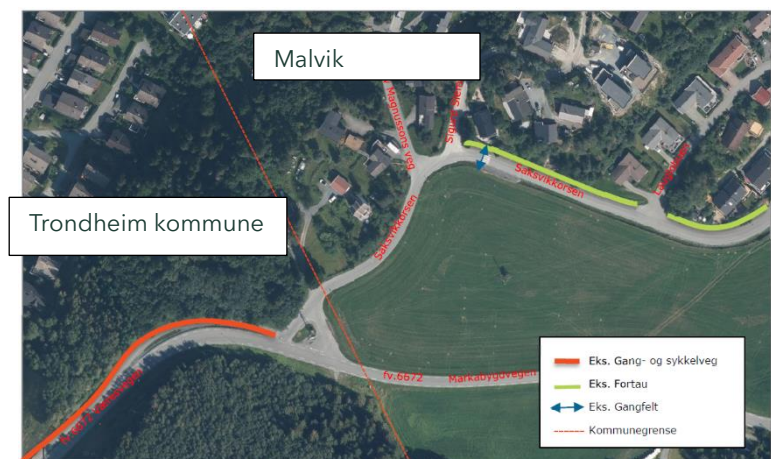
Fylkesveg 6772 har ifølge NVDB fartsgrense 50 km/t og ÅDT på 2000 kjøretøy i døgnet (12% tunge). Saksvikkorsen har fartsgrense 30 km/t, og har ikke registrert trafikk i NVDB. COWI har i konseptvalgrapporten anslått ca. 500-1000 i ÅDT ut fra trafikkmengden langs fylkesvegen.

Det har ikke vært ulykker i umiddelbar nærhet til planområdet de siste 10 årene ifølge NVDB.

Gående og syklende: Væresvegen har

gang- og sykkelveg langs nordsiden av vegen fra Malvikvegen til krysset med Saksvikkorsen, men ikke videre langs Markabygdvegen. Det er fortau langs Saksvikkorsen langs nordsiden av vegen fra bussholdeplassene i Saksvikkorsen fram til krysset med Stibakken i øst. Ny gang- og sykkelveg innen planområdet vil bidra til å binde de to eksisterende forbindelsene sammen. Tilliggende boligater Olav Magnussons veg, Sigurd Slembes veg og Lauglobuen har blandet trafikk.

Kollektiv: Mellom Sigurd Slembes veg og Lauglobuen er det fotgjengerfelt over til bussholdeplass på sørsiden av Saksvikkorsen. Bussrute 79 mellom Strindheim og Vikhammeråsen går gjennom planområdet. Den har frekvens på én avgang i timen på hverdager og på lørdager i hver retning. I rushtid er det 2- 4 avganger i timen i hver retning. Søndager er det avgang hver 1,5 time i hver retning. Holdeplasser er utformet som kantstopp og merket med skilt. Ved holdeplassen er det



Figur 9 Dagens tilbud for gående og syklende. Kilde: Konseptvalgrapport, Cowi 2024.

oppført gjerde for å skille området fra jordbruksarealene i sør. Krysset mot fv. 6672 har tidligere fungert som snuplass for buss, men er ikke lenger i bruk.

3.9. Sosial infrastruktur og barns interesser

Saksvikkorsen er viktig for lokale reiser mellom Værestrøa og Saksvik og er tilknyttet en rekke bolig-gater i øvre del av Saksvik. Det ligger viktige målpunkt som barnehager, skoler og idrettshaller på begge sider av forbindelsen. Det er ikke gjennomført barnetråkk for området. Det ligger en lekeplass ved Lauglobuen som antas også kan være et attraktivt målpunkt.

3.10. Teknisk infrastruktur

Energiforsyning: Det står en høyspentmast og en liten trafo mellom de to vegene i dagens kryss mot Væresvegen/Markabygdvegen. Høyspentledningen er planlagt lagt ned under bakken på sikt. Det er per tid ikke planer om å fjerne selve trafoen. Gatebelysning ligger i dag langs vestsiden av Saksvikkorsen.

Vann og avløp: Prosjektet grenser til VA-ledninger i både Malvik kommune i øst og Trondheim kommune i vest. I Trondheim kommune vest i planområdet ligger ett kommunalt sluk ved høyspentmast i trafikkøy i krysset mellom Væresvegen og Saksvikkorsen.

Overvann: Saksvikkorsen ligger i et høybrekk mellom tre større nedbørsfelt. Væresvegen i Trondheim kommune er en dokumentert flomveg iht Trondheim kommunes kartløsning.

3.11. Grunnforhold

Det er gjennomført grunnundersøkelser innen planområdet. Grunnforholdene i området er gode og består av et lag med organisk (matjord) på opp mot 0,5 meter, over leire, silt, sand og grus, og karakteriseres som tørrskorpe over faste masser eller berg. Det er gjennomført grunnundersøkelser og vurdering av områdestabilitet. Områdestabilitet vurderes å være ivaretatt. Planene vurderes gjennomførbar uten større geotekniske utfordringer. Det er stilt krav i bestemmelsene til geoteknisk prosjektering før tillatelse til tiltak kan gis.

3.12. Støy og luft

Det er i dag rød og gul støysone rundt fv. 6672. Støysonen strekker seg et stykke opp langs Saksvikkorsen. Tiltaket medfører ikke økt biltrafikk langs strekningen.



Figur 10 Støysonekart fra [Støysoner for riks og fylkesveger](#) til venstre. Støysonekart fra TK's kartsider til høyre.

Med bakgrunn i angitt ÅDT for tilliggende veger, er det svært lite sannsynlig at trafikken i området gir forekomster av luftforurensning som overskrider angitte grenseverdier i T-1520. Tiltaket i seg selv vil heller ikke utløse økt trafikk.

4. Beskrivelse av planforslaget

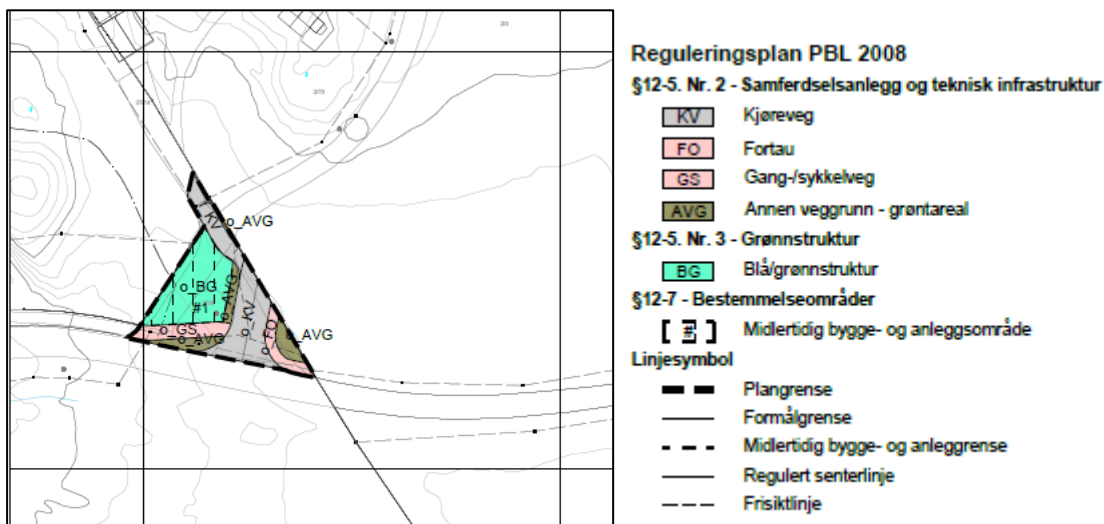
4.1. Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Planforslaget ligger i kommunegrensen mellom Malvik og Trondheim kommuner (rød stiplet linje). Kryssutforming mot Væresvegen/Markabygdvegen med kryssing over Saksvikkorsen ligger i Trondheim kommune. Innenfor Trondheim kommune er planområdet ca. 0,8 daa, som inkluderer kryssområdet mot Væresvegen/Markabygdvegen og tilbakeføring av vegareal til blågrønnstruktur. Samt tilrettelagt kryssing i øst over Væresvegen til turveg sør for fylkesvegen.

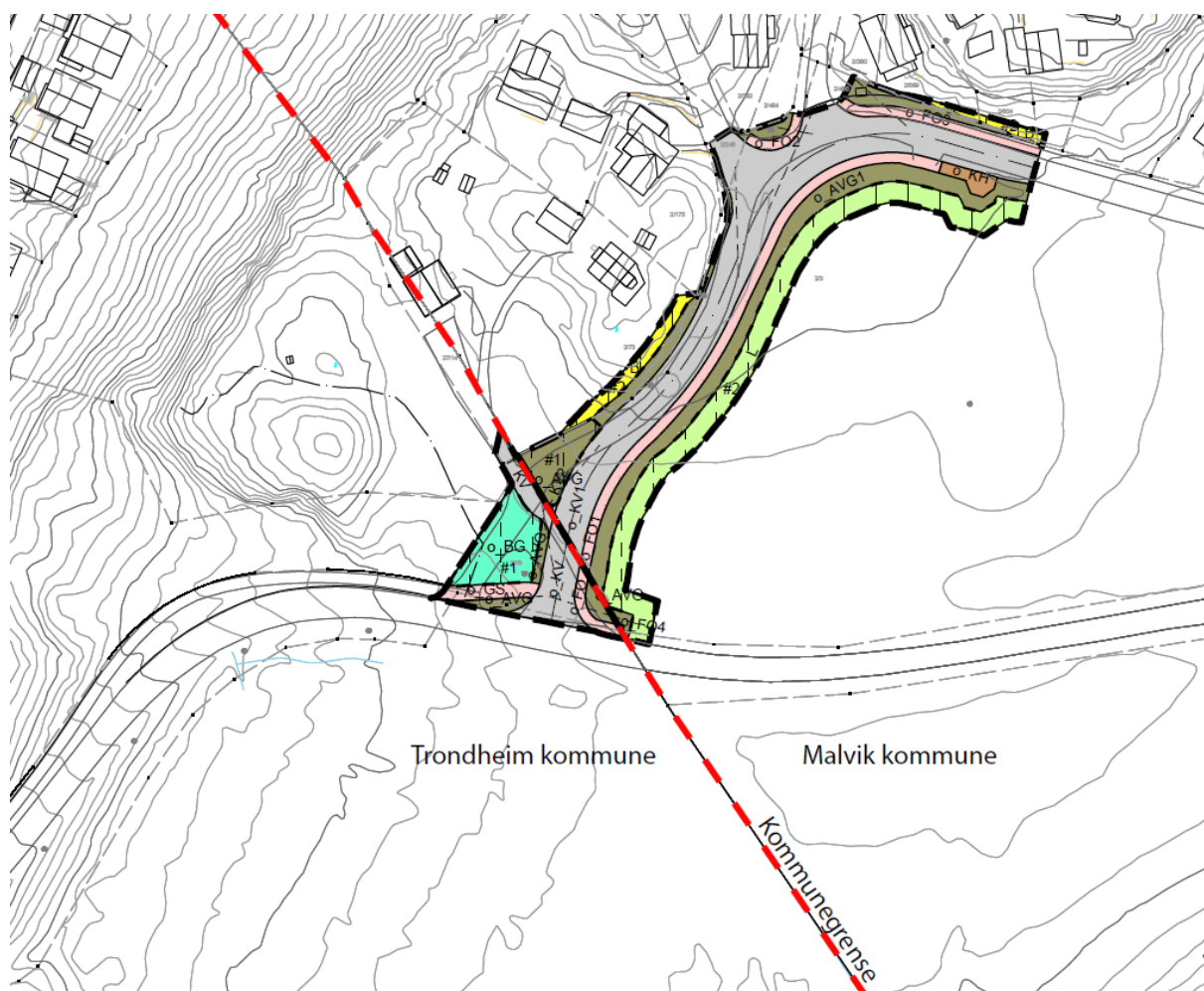
Aktuelle reguleringsformål i Trondheim kommune er kjøreveg, fortau, gang- og sykkelveg, annen veggrunn og grønnstruktur.



Figur 11 Illustrasjon som viser kommunegrensen.



Figur 12 Plankart Trondheim kommune, datert 21.1.25

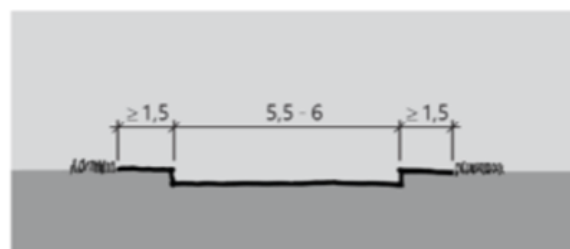


Figur 13 Tiltaket ligger på tvers av kommunegrensen mellom Malvik og Trondheim kommune. Illustrasjonen viser grensesnittet mellom detaljreguleringen i Trondheim kommune og detaljreguleringen i Malvik kommune (plankart i Malvik kommune datert 20.11.24).

4.2. Trafikkløsninger

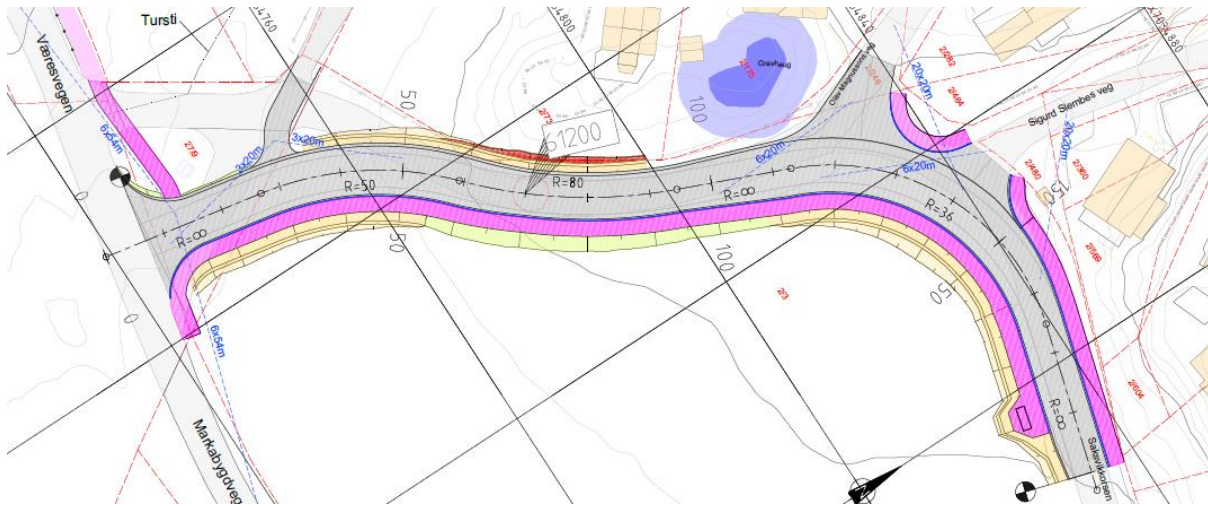
Utforming av veger

Dagens veglinje langs Saksvikkorsen justeres for å gi bedre sikt, trafiksikkerhet og møtebredde i området langs det nye fortauet. Saksvikkorsen skal opparbeides etter vegklasse *boliggate med buss* iht SVVs håndbok N100, med 5,5-6 meter bredde inkludert vegskulder. Dette gir 2,75 m per kjørefelt + 2x0,25 m skulder som kantsteinsklaring. Der det ikke er kantstein legges til grunn en skulderbredde på 0,5 m. Vegen er i tillegg breddeutvidet etter sporing for dimensjonerende kjøretøy



Figur 14 Overordnet boliggate/boligveg med fortau (mål i m), etter SVVs håndbok N100.

(15 meter buss) for hvert enkelt kjørefelt etter N100. Da linjeføringen for Saksvikkorsen er tilpasset dagens vegføring er det flere kurver tett på hverandre med motsatt retning. Det er lagt til grunn at to større kjøretøy skal kunne møte hverandre og passere forbi hverandre. For vegen Saksvikkorsen vi dette medføre at så godt som ingen steder langs strekningen har vegbredde 6 meter, men har tillagt breddeutvidelse med overganger for hele strekningen. Kantsteinen regnes som en del av fortauets bredde på 2,5 meter.



Figur 15 C-tegning av kjøreveg og nytt fortau langs Saksvikkorsen. Eksisterende vegger er markert med lysere grått.

Ny veglinje medfører også en oppstramming av krysset mot Markabygdvegen/Væresvegen i Trondheim kommune, der dagens to vegarmer er slått sammen til ett t-kryss (reguleres innen Trondheim kommune). Annen veggrunn o_AVG er avsatt til grøft og fyllinger. Innen o_AVG tillates det oppføring av gjerde for å skjerme dyrka marka fra ferdsel.

Begrunnelse for valg av kryssløsning: Væresvegen kommer i bratt stigning og krapp sving opp mot dagens avkjørsel til Saksvikkorsen. Å få en samlet avkjørsel i den østlige avkjørselen vil øke trafiksikkerhet med tanke på sikt nedover i bakken. Stopp og start for større kjøretøy vil være enklere der bakken flater ut ved den østlige avkjørselen. Gangfelt over Saksvikkorsen kan etableres i en avstand 5m fra kjørebane kant Væresvegen. Løsningen gir ideell plassering for tilrettelagt kryssing for fotgjengere i øst over Væresvegen/Markabygdvegen mot eksisterende tursti i sør. Fotgjengere ledes på fortau og gangveg mot tilrettelagt kryssing. Plassering av dagens trafo kan beholdes.

Tilgjengelighet for gående og syklende

I Malvik kommune etableres nytt fortau langs østsiden av Saksvikkorsen i 2,5 meters bredde, o_FO1, som forbinder Væresvegen/Markabygdvegen med offentlig bussholdeplass. Dagens fortau ved Sigurd Slembeveg, går langs nordsiden av Saksvikkorsen og fortsetter østover. Det etableres

også fortau mellom Sigurd Slembes veg og Olav Magnussons veg for trygg kryssing til nordside av veg og videre ferdsel langs bolig gatene.

Innenfor Trondheim kommune forlenges gang- og sykkelvegen fram til kryssing over o_KV Saksvikkorsen, og det etableres et lite fortau videre langs Markabygdvegen, som gir tilrettelagt kryssing over til eksisterende turveg langs sørsiden av fylkesvegen. Deler av denne (o_FO4) ligger innen Malvik kommune.



Figur 16 Fortauet sett fra krysset i sør. Dagens boligbebyggelse på venstre side.

Felles atkomstveger, eiendomsforhold

Endret veglinje gir noe justering av adkomst til gnr/bnr 2/73, som vil få forlenget avkjørsel (f_KV) ut mot Saksvikkorsen.

4.3. Planlagte offentlige anlegg

Alle samferdselsanleggene (o_KV, o_FO, o_GS, o_BG og o_AVG) blir offentlige anlegg, og skal driftes og vedlikeholdes av kommunen.

4.4. Tilknytning til infrastruktur

Vann og avløp: Vannforsyning og spillvannsnettet blir ikke berørt av prosjektet.

Overvann: Trondheim kommune stiller krav til lokal overvannsdisponering gjennom 3-trinnsstrategien. Det er også ønskelig å bruke grøftevolum som fordrøyning. Det er dårlige infiltrasjonsmuligheter i planområdet grunnet grunt fjell og leire, men så mye overvann som mulig er etterstrebet ført til terreng eller til åpne vegggrøfter.

Overvann til terreng og kommunalt VA-system i Trondheim er likevel minimal. Det er planlagt nye stikkrenner og grøfter langs veg og fortau som vil bidra til å sikre avrenning av overvann til terreng og eksisterende VA-ledninger.

Belysning: Vegbelysning langs strekningen ligger i dag langs vestsiden av vegen, og må legges om som følge av justering av veglinjen og krysset. Plassering vil holdes langs vestsiden av vegen, men nøyaktig plassering må avklares i detaljprosjektering.

4.5. Miljøoppfølging, miljøtiltak

Forurenset grunn: Trondheim kommune melder om generell mistanke om forurensning i overflatemassene langs veg. Det er derfor tatt inn rekkefølgekrav om tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn, evt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten.

Fremmede arter: Det er registrert fremmede arter vest for planområdet langs Væresvegen. For at det ikke skal spres eller tilføres nye fremmede arter i forbindelse med tiltak, er det sikret rekkefølgekrav til registrering av fremmede arter i bestemmelsene.

4.6. Universell utforming

Tiltaket er i all hovedsak universelt tilgjengelig. Dagens veglinje har et parti på ca. 25 meter med stigning 7,5% (1:13). Iht. SVVs håndbok N100 skal maksimal stigning utenfor tettstedsområder være 8%. Ny veg vil baseres på dagens vegoverdekning, og det er dermed ikke rom for vesentlig forbedring av stigning.

4.7. Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

Det er utarbeidet egen ROS-analyse, se vedlegg 3. Det er ikke gjort funn av uønskede hendelser som gir behov for avbøtende tiltak i planen. Områdestabilitet og overvannshåndtering er vurdert i egne fagrapporter.

4.8. Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp

Tiltaket er søkt redusert i omfang for å begrense nye arealinngrep på uberørte areal. Området er relativt flatt og har eksisterende vegareal som gjenbrukes i stor grad, som gir redusert behov for terrenginngrep ift. et mer kupert område. Samtidig vil opparbeidelse av samferdselsareal, inkludert fortau, gi klimagassutslipp gjennom massehåndtering/massebalanse, materialbruk og anleggsperiode. Fra og med 1.1.2024 stilles det skjerpede krav til klima- og miljøsensyn ved offentlige anskaffelser. Nye krav vektlegger at klima- og miljømessige løsninger skal vektlegges ved tildeling av oppdrag til entreprenør med minst 30%. Dette kan være tiltak som å sikre massebalanse, ombruk, bruk av miljøvennlige materialer, bruk av elektriske kjøretøy og verktøy, som alle er tiltak som vil være aktuelle for prosjektet på Saksvikkorsen.

5. Virkninger av planforslaget

5.1. Landskap (nær- og fjernvirkning)



Planforslaget vil gi minimalt med landskapsendringer. Tiltaket etableres i hovedsak over eksisterende veggrunn, med noe utvidelse av veg og tilrettelegging for fortau og en mindre skjæring inn mot vest.

Figur 17 Oversiktsillustrasjon av tiltaket fra Markabygdvegen i sør.

5.2. Byform, stedskarakter og viktige siktlinjer

Tiltaket vil gi svært små endringer på stedets karakter. Mot krysset mot Saksvikkorsen/Væresvegen vil vegarealet strammes inn til ett samlet t-kryss, som gir mindre vegareal og areal til tilbakeføring til blågrønnstruktur, og det vil framstå som grønnere enn i dag.



Figur 18 Oversiktsillustrasjon fra kollektivholdeplassen mot sør som viser hvordan nytt fortau kobler seg mot eksisterende fortau langs nordsiden av Saksvikkorsen.

5.3. Tiltakets virkning på eksisterende terreng og omgivelser.

Planforslaget tar utgangspunkt i dagens veganlegg, men vil gi behov for noe mer skjæringer og fyllinger mot tilliggende terreng for å tilrettelegge for fortau. Område regulert til Blågrønn struktur innen Trondheim kommune vil få en bedre tilpasning mot dagens grønnstruktur med fjerning av vegareal og reetablering av vegetasjon.

5.4. Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget vil ikke komme i berøring med hensynssoner for kulturminner i Trondheim eller Malvik kommune. Trøndelag fylkeskommune har vurdert at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner innen Trondheim kommune. Trøndelag fylkeskommune har til varsel om oppstart meldt behov for arkeologiske registreringer i den delen av planområdet som ligger innenfor Malvik kommune. Det er lagt til grunn at arkeologiske undersøkelser og evt innarbeiding av resultater fra disse må skje før sluttbehandling av detaljreguleringen i Malvik kommune, dette er sikret i bestemmelsene i Malvik kommune.

5.5. Naturverdier og vurdering etter Naturmangfoldsloven

Det er gjort en gjennomgang av relevante karttjenester for naturverdi og artsmangfold. Det er ingen funn som tilsier at tiltaket vil føre til negative virkninger for naturmangfoldet.

Vurdering etter naturmangfoldsloven §8-12: Kunnskapsgrunnlaget vurderes samlet sett som ganske godt, basert på tilgjengelige databaser. Tiltaket har i hovedsak inngrep knyttet til eksisterende veginfrastruktur og sannsynligheten for at bedre kunnskap vil kunne gi endrede konklusjoner er liten. Det er registrert beiteområde for rådyr innen planområdet i Trondheim kommune. Tiltaket gir ikke inngrep i tilliggende grønnstruktur og lite inngrep i landbruksområdet. Det vurderes som lav sannsynlighet for at tiltaket vil gi negativ påvirkning for rådyr på beiteområdet som helhet, da det er store arealer som kan benyttes og dyrene kan bevege seg fritt. Området har kollektivtrafikk og ferdsel i dag, og anleggsperiode vil trolig ikke gi vesentlig endring av aktiviteten i området. Det forutsettes at det blir brukt miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder i anleggs- og driftsfase. Det

er ikke funnet at tiltaket vil gi miljøskade på naturmangfold. Det er gjort grep for å plassere vegtrasé og fortau på en slik måte at man reduserer inngrep i LNF-områder i størst mulig grad.

5.6. Friluftsliv

Planområdet ligger i nærheten av flere turstier. Tilkomst til hovedturveg sør for Væresvegen er sikret gjennom tilrettelagt kryssing over fra østsiden av Saksvikkorsen (i Trondheim kommune). Det er også sikret etablering av tursti mellom gang- og sykkelveg langs Væresvegen og Saksvikkorset innen blågrønn struktur (BG) i bestemmelsene for Trondheim kommune (§3.2-1). Det er i tillegg muliggjort etablering av sykkelparkering innen dette området som vil bidra positivt til valg av andre transportmidler.

Det er ikke sikret utfartsparkering i planforslaget jf. tilbakemeldinger fra Trondheim og Malvik kommune. Utfartsparkering er ikke en del av tiltaket, og det er ikke sikret finansiering til prosjektering eller opparbeidelse gjennom Miljøpakkeprosjektet. Det forutsettes at kommunene avklarer og utreder et slikt behov videre gjennom et eget prosjekt, der også trafikale konsekvenser framkommer. Evt. villparkering som kan oppstå langs Fylkesvegen må løses gjennom skilting og myndighetsoppfølging. Bedre tilrettelegging for gående og syklende kan gjøre at flere går og sykler til startpunkt for turveger.



Figur 19 Utsnitt fra O-tegning som viser påkobling til eksisterende turveger vest for Saksvikkorsen og sør for Væresvegen, samt tilrettelegging for sykkelparkering.

5.7. Trafikkøkning, vegforhold.

Planforslaget medfører ikke økt trafikk langs Saksvikkorsen. Det vil gi en utbedret veglinje på strekningen og bedre møtebredder for buss og personbil. Planforslaget gir også utbedring av kryssløsning til ett enkelt T-kryss mot Markabygdvegen/Væresvegen etter N100 og Trondheim kommunes normtegninger. Avkjørselen er sporet for dimensjonerende kjøretøy.

Trafikksikkerhet

Tiltaket vil gi økt trafikksikkerhet da det sikrer fortau langs en strekning der det tidligere ikke har vært tilbud for gående, og som kobler seg opp mot eksisterende gang- og sykkeltilbud. I tillegg legges det til rette for trygg kryssing over Saksvikkorsen langs fylkesvegen med gode sikthorisonter.



Figur 20 Nytt T-kryss mellom Saksvikkorsen og Væresvegen/Markabygdvegen- Gang- og sykkelvegen forlenges fram til kryssing over Saksvikkorsen, og det tilrettelegges for kryssing over fylkesvegen.

Ved detaljering vil det være aktuelt med gangfelt og skilting i kryssingspunktet over Saksvikkorsen. Fortau langs Væresvegen muliggjør tilrettelagt og samlet kryssing fra nordsiden av fylkesvegen mot turveg på sørsiden av fylkesvegen. Avstand fra sving ned Væresvegen er god og tilrettelagt kryssing vil ha gode siktforhold.

5.8. Barns interesser

Tiltaket vil være positivt med tanke på å sikre trygg ferdsel for barn og unge i området, samt gi mer oversiktlige kryssinger av kjøreveg.

5.9. Forurensning, støy, utslipp til luft, forurensning av vann og grunn

ÅDT forbi eiendommene er lav og endres ikke som følge av planen, og det er derfor vurdert at endringene med høy sannsynlighet vil gi liten endring av dagens støybilde. Det er ikke registrert forurenset grunn innen området.

5.10. Jordressurser

Planforslaget berører matjord fra ett jorde som i hovedsak består av én eiendom, Vestre Saksvik gård, gnr/bnr 2/3, i Malvik kommune. I tillegg ligger et lite areal av jordet innenfor gnr/bnr 27/9, i Trondheim kommune. Det er ikke gjennomført befarings eller grunnundersøkelser, og beskrivelse av matjord som berøres er gjort på bakgrunn av informasjon hentet fra NIBIOs kart- Kilden. De aktuelle arealene som omdisponeres permanent og midlertidig er kartlagt til jord med god jordkvalitet. Eiendommen er registrert i Mattilsynets floghavreregister, og matjord kan dermed ikke flyttes ut av eiendommen. Anbefalt løsning for bevaring av matjord er dermed at grunneier selv benytter matjorden for best mulig nytte, enten som form av jordforbedring eller oppdyrking av dyrkbar jord innenfor eiendommen. Planen medfører permanent tap og midlertidig beslag av matjord i kanten av jordet mot nordvest inntil den kommunale vegen Saksvikkorsen.



Figur 21 Flyfoto med inntegnet planavgrensning samlet for tiltaket, areal som reguleres fra LNF til annet formål (gul farge) og midlertidig bygge- og anleggsområde med tilhørende bestemmelser (grønn farge).

Permanent beslag er ca. 1,5 daa, og midlertidig beslag utgjør ca. 0,9 daa. Det skal i anleggsperioden redegjøres for om det er mulig å redusere beslag ytterligere. Matjord er omtalt i planbestemmelsene for begge kommuner under §2.2 og kap. 5: Rekkefølgebestemmelser.

5.11. Virkninger som følge av klimaendringer

Det er ikke funnet at planforslaget har slike utfordringer. Se ROS-analyse, vedlegg 3 og VAO-plan vedlegg 6.

5.12. Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Tiltaket er svært positivt med henblikk på folkehelse, da det tilrettelegger for gående og syklende samt tilkomst til kollektivholdeplass, tilkomst til turveger og tilbakefører vegareal til grønnstruktur og tilrettelegging for sykkelparkering.

5.13. Samlet vurdering av klimafotavtrykk

Tiltaket vil forbinde eksisterende gang- og sykkelveger i området og gjøre det enklere å gå og sykle, samt gi trygg tilkomst til kollektivtilbudet. Da formålet med tiltaket er å sikre gode forbindelser for gående og syklende, som i seg selv vil være et klimapositivt tiltak, er det ikke utarbeidet eget klimagassregnskap for tiltaket. En klimagassberegning må evt utføres i forbindelse med byggeplanlegging, når man har mer oversikt over masser og materialforbruk. Tiltaket vil medføre noe omdisponering av landbruksjord (ca. 1,5 daa), som vil være negativt i et CO₂-regnskap, men tilbakefører også noe areal til blågrønnstruktur (ca. 0,3 daa), som vil være positivt.

5.14. Nullvekstmålet

Tiltaket er i tråd med nullvekstmålet, og tilrettelegger i stor grad for økt ferdsel av gående og syklende, samt forbedret forbindelse til kollektivholdeplasser.

5.15. Anleggsperioden

Det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i denne perioden (ref. bestemmelsene §5.1). Bestemmelsesområdene skal sikre opparbeidelse og rigg-områder i anleggsperioden.

Det er ikke avklart om busstilbud/ordinær trafikk skal kunne kjøre gjennom planområdet i anleggsperioden. Tilkomst til private eiendommer skal ivaretas. Det skal sikres trygg ferdsel for myke trafikanter i løpet av byggefasen. Sikring mot kulturminnet som ligger inn mot planområdet må ivaretas i byggefasen.

5.16. Prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet.

Det er vurdert at det er akseptabelt med et mindre beslag av dyrka jord for å sikre trafikk sikker forbindelse for gående og syklende gjennom området, som kan gi økt bruk av miljøvennlige transportmidler.

6. Planlagt gjennomføring

6.1. Tidsplan og anleggsperiode

Malvik kommune ønsker byggestart på prosjektet høsten 2025, dette må tilpasses sluttvedtak i reguleringsprosessen.

6.2. Økonomiske konsekvenser

Tiltaket er et kommunalt prosjekt og vil videre medføre drifts og vedlikeholdskostnader for kommunene, samt kostnader til grunnerverv innen Malvik kommune for permanent og midlertidig beslag av dyrka jord.

6.3. Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Før tiltak igangsettes skal følgende være gjennomført/utarbeidet:

- Plan for bygge- og anleggsfasen
- Arkeologiske undersøkelser
- Geoteknisk prosjektering
- Teknisk planer for veg og blå/grønnstruktur (godkjennes av vegeier)
- Registrering av fremmede arter
- Redegjørelse for behandling av overvann.
- Undersøkelse om det foreligger forurensede masser/evt tiltaksplan for behandling av forurensede masser.

7. Planprosess og innkomne innspill

7.1. Planoppstart, medvirkningsprosess

Planarbeidet er varslet i Malvik og Trondheim kommune. Planen ble varslet i Malvik kommune 3.11.23 til berørte parter og myndigheter, samt i Bladet. Varslingen hadde frist for innspill 6.12.23. I Trondheim kommune ble det varslet oppstart til berørte parter og myndigheter 31.5.24, med annonsering i Adresseavisen 4.6.24. Frist for innspill var 28.6.24. Til varslingene kom det inn totalt 9 innspill, derav flere med henvisninger til første varsling i Malvik kommune (Statsforvalteren, Fylkeskommunen). Merknadene oppsummert i eget vedlegg. Viktige innspill har gått på å minimere inngrep i landbruksjorda, tilrettelegging for sykkelparkering og forbindelser til turveger, hensyn til kulturminner og behov for arkeologiske registreringer, samt utbedring av krysset mot fylkesvegen. Dette er svart ut i planmaterialet.

Det er som en del av planprosessen avholdt eget møte med Trøndelag fylkeskommune og AtB, der snuplass for buss har vært tema. Møtet konkluderte md at snuplassen ikke tas inn i planarbeidet. Planforslaget vil ikke være til hinder for at AtB/ Trøndelag fylkeskommune på et senere tidspunkt kan regulere en løsning med snuplass.

8. 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. Byplankontorets innstilling til reguleringsforslaget framgår av brevet av med delegert vedtak om offentlig ettersyn og høring.