



## Detaljregulering av Fv 6692, Innherredsveien, fra Saxenborg allé til Stadsing Dahls gate, sluttbehandling

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 17.6.2019

Dato for godkjenning av bystyret : 29.8.2019

### Innledning

Reguleringsplanforslaget til sluttbehandling er utarbeidet av Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Miljøpakken. Planen var til førstegangsbehandling i bygningsrådet 20.3.2018, med høringsfrist 19.5.2018. Planforslaget ble supplert til sluttbehandling 22.5.2019.



Illustrasjon 1: Kart over området. Planområdets beliggenhet er markert med ring.

### Hensikten med planen

Innherredsveien, fra Bakke bru til Strindheim, skal få ny utforming og bruk som følge av ny Strindheimtunnel. Det skal tilrettelegges for gjennomføring av nødvendige tiltak for utvikling av Innherredsveien som en moderne og framtidsrettet hovedveg inn til Trondheim sentrum, med fokus på fremkommelighet for kollektivtrafikk og tilbudet for gange og sykkel. Reguleringsplanen har til hensikt å gi like god eller bedre framkommelighet for busser i Innherredsveien, forbedre framkommeligheten for syklende og gående, sørge for best mulig trafikksikkerhet, og legge til rette for hyggelige oppholdsplasser i tilknytning til veganlegget. Det tas med sideareal til veggen der det er behov for å vurdere avkjørselssanering.

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

### **Planstatus**

#### Tidligere vedtak i saken

Det er ikke truffet reguleringsvedtak i saken tidligere.

*Overordnede vedtak for ombygging av Innherredsveien:*

Ot.prp. Nr 76 (2000-2001) slo fast at en av forutsetningene for bygging av ny E6, herunder Strindheimtunnelen, var en "nedbygging av Innherredsveien og Mellomveien frå fire- til tofelts veg etter at ny Ev 6 er ferdig". Bygging av Strindheimtunnelen var dermed den opprinnelige bakgrunnen for prosjektet i Innherredsveien. Det har derfor blitt jobbet med dette siden 2006/2007.

St.prp. nr. 31 (2008-2009) gjorde det klart at Innherredsveien "vil være en fremtidig hovedferdselsåre for kollektivtrafikk".

Prop. 1 S (2011-2012) framholder at det skal gjøres "nødvendige miljøtiltak på det avlastede vegnettet. Her inngår blant annet bygging av gang- og sykkelveger".

*Politiske vedtak for Innherredsveien:*

Formannskapet 16.10.2012 Gatebruksplan Innherredsveien:

Det ble gjort et vedtak på at to alternative løsninger for gatebruksplan Innherredsveien skulle vurderes i det videre arbeidet. Alternativ 1 med miljøgateprofil og alternativ 2 med midtstilt superbusstrasé.

Da formannskapet ble forelagt de to alternativene gjorde de følgende vedtak (sak 149/13):

«Formannskapet 25.06.2013 E6/Rv 706 Innherredsveien, prinsippsak VEDTAK:

1. I arbeidet med reguleringsplan for rv 706 Innherredsveien legges alternativ 2 til grunn for strekningen Bakke bro – Mellomveien. Alternativ 1 legges til grunn for strekningen Stadsingeniør Dahls gate – Strindheim. På strekningen Mellomveien - Stadsingeniør Dahls gate videreføres foreløpig dagens situasjon med 4 felt og sidestilte kollektivfelt.
2. Formannskapet ber om at følgende trafikkregulerende tiltak gjennomføres for å overføre mer trafikk til Strindheimtunnelen, og for å sikre bussene tilnærmet uhindret framkommelighet på strekningene med blandet trafikk:
  - a) Det innføres tilfartskontroll i fire sidegater: Stadsingeniør Dahls gate, Thomas von Westens gate, Persaunevegen og Falkenborgvegen.
  - b) Det etableres tilfartskontroll der kollektivfeltene slutter slik at bussene slipper først fram i kryssene.
  - c) I gater med blandet trafikk detekteres bussene slik at kryssene åpnes for tømning av hindrende biltrafikk før bussene ankommer.
  - d) Det gjennomføres tiltak for å hindre gjennomgangstrafikk i bolig-gater på Persaune og Tyholt for å sikre at den avviste biltrafikken i størst mulig grad benytter Strindheimtunnelen.
3. Bussen gis maksimal prioritering i signalanleggene på hele strekningen. Kollektivfeltene videreføres helt inn i kryssene med Stadsingeniør Dahls gate, Thomas von Westens gate, Persaunevegen og Falkenborgvegen. Det vurderes å etablere kollektivfelt inn mot kryssene også på strekningen Stadsingeniør Dahls gate – Thomas von Westens gate.
4. Trapper bygges inn i fasade der trappene begrenser fortausbredde på hele strekningen.
5. Rundkjøringen ved Solsiden vurderes bygd for gjennomkjøring for buss i midten og midtstilt kollektivfelt helt fram til rundkjøringen på begge sider, jf. løsningen ved Hillevåg i Stavanger. Denne utformingen på rundkjøringen, midtstilt trasé til Buran og den solide fundamenteringen av busstraseen skaper en meget robust løsning for busstrafikken og legger et godt grunnlag for en eventuell framtidig baneløsning.

6. Det er et mål å få sammenhengende, separat sykkeltrase med høy standard og trafikksikre løsninger på strekningen. Gang- og sykkelvegen i alléen i Lademoen park vurderes delt og gitt fast dekke, slik at gangvegen legges på nordsiden av trerekkene.
7. Sykkeltraseen mellom Lademoen park og Solsiden legges i Biskop Sigurds gate/Ulstadløkkveien/ Østersunds gate/ Strandveiparken. Det legges stor vekt på en sikker og effektiv kryssing av Mellomveien og hjørnet av Lademoen park.
8. Formannskapet ber om at det arbeides for å finne løsninger som eliminerer/reducerer behovet for å flytte muren øst for krysset med Nonnegata, både for å redusere kostnader og potensielle konflikter
9. Avkjørslene på sørsiden av Innherredsveien på strekningen Stadsingeniør Dahls gate - Thomas von Westens gate vurderes omlagt/stengt i forbindelse med ombyggingen av fortauene.
10. Ombyggingen av Innherredsveien er en del av E6 Øst-prosjektet, og gjennomføringen er avhengig av totaløkonomien i prosjektet. Det kan derfor bli nødvendig å tilpasse løsningene ytterligere til den økonomiske rammen.
11. Senest to år etter ferdigstillelse evalueres trafikksituasjonen, med vekt på kollektivtransportens framkommelighet og virkningen av de trafikkregulerende tiltakene. I den forbindelse vurderes også utformingen på strekningen Mellomveien – Stadsingeniør Dahls gate.
12. Strekningen Sluppen – Prinsen kinosenter i Holtermannsveien/ Elgeseter gate skal også planlegges for midtstilt kollektivtrase, jf vedl. 9 og 10.»

#### *Nasjonal transportplan og Byvekstavtalen:*

I Miljøpakkesammenheng ble prosjektet tatt inn som del av Handlingsprogrammet høsten 2013. I gjeldende Nasjonal transportplan (NTP) 2018-2029 kommer det klart frem at "For å sørge for god mobilitet for stadig flere innbyggere i byområdene, samtidig som klimagassutslipp og lokal luftforurensning reduseres, må trafikken i vesentlig større grad avvikles med kollektivtransport, sykkel og gange." "Det må bli mer effektivt, sikkert og attraktivt å reise kollektivt, sykle og gå, og det må bli enklere å bytte mellom transportformene."

Byvekstavtalen mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten ved Samferdselsdepartementet (2019-2029) har som mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykling og gange (nullvekstmålet), jamfør Nasjonal transportplan 2018-2029.

#### Føringer for planen

##### *Gå- og sykkelstrategi for Trondheim*

Sykkelstrategi for Trondheim 2014-2025 ble vedtatt i bystyret 24. april 2014. Innherredsveien inngår som en del av hovedsykkelrute S1 som går fra sentrum via Strindheim til Brundalen/Ranheim. Gåstrategi «Gå mer- kjør mindre» ble vedtatt i bystyret 16. juni 2016. Innherredsveien inngår som en naturlig del av et fremtidig hovednett for gående.

##### *Metrobuss*

Strekningen er del av kollektivbuen som går fra Sluppen til Strindheim, og rutestrukturen og holdeplasstrukturen for Metrobuss, vedtatt i fylkestinget og bystyret april 2016, blir førende for reguleringsplanen. Innherredsveien er hovedtrasé for linje M1 i planområdet, og også for M2 fra rundkjøring ved Solsiden til Mellomveien, vest for planområdet. I reguleringsplanen nedlegges holdeplassene ved Rosendal og Saxenborg allé, og Rønningsbakken holdeplass oppgraderes. Plassering og størrelse på stasjonene er i henhold til holdeplasstrukturen overordnet utredet i superbussprosjektet i 2013.

### Trafikkavvikling

Foreslåtte reguleringsplan baserer seg på en detaljeringsfase for utforming av gateløp, kryssløsninger og løsninger inn mot sidearealene. Det detaljerte grunnlaget som lå ute til offentlig ettersyn har vært gjenstand for TS-revisjon (Trafikksikkerhetsvurdering) og endelig foreliggende forslag er blant annet et resultat av tilbakemeldinger fra revisjonen.

Det er utført nye trafikkberegninger (AIMSUN) i forbindelse med revisjon av planforslaget.

### Prøveprosjekt for Innherredsveien

Statens vegvesen foreslo tidlig i 2015 å sette i gang et «Prøveprosjekt» i Innherredsveien for å teste ut i skala 1:1 hva en reduksjon i vegkapasiteten vil ha å si for avvisning av gjennomgangstrafikk og bussenes framkommelighet. Det har vært et sterkt engasjement i bydelen hvor beboere har gjenopprettet Lademoen velforening. Disse har engasjert seg politisk og jobbet med Trondheim kommune og Statens vegvesen med tanke på gjennomføring av Miljøgateprosjektet og prøveprosjektet. Det er gjennomført flere møter mellom velforeningen, Trondheim kommune og Statens vegvesen.

Politiske vedtak fra formannskapet og fylkesutvalget har ligget til grunn for gjennomføring av prøveprosjektet:

- «Innherredsveien skiltes med gjennomkjøring forbudt på strekningen mellom Sirkus shopping i øst og rundkjøringen ved Solsiden i vest.»
- «Vegen snevres inn til ett kjørefelt i hver retning på strekningen i forsøksperioden.»
- «Forsøksperioden settes til 6 måneder med oppstart våren 2017.»
- «Hvis forsøket medfører betydelig trafikk i sidegatene til Innherredsveien eller redusert framkommelighet for kollektivtrafikken, skal prosjektet kunne avsluttes på kort varsel og veien tilbakeføres til dagens 4 felt.»

Siden juli 2017 har prøveprosjekt vært prøvd ut i Innherredsveien, med reduksjon av antall kjørefelt, gjennomkjøringsregulering og gjennomgående sykkelveg mellom rundkjøringen ved Solsiden i vest og Bromstadvegen i øst. Forsøket er evaluert ved å se på endringer i antall gående og syklende langs Innherredsveien, endringer i kjøremønster for bil og endringer i reisetid for buss langs strekningen. Fartsgrensen ble satt ned fra 50 til 40 km/t mellom Saxenborg allé og Strandveien holdeplass som del av prøveprosjektet.



Illustrasjon 2: Prøveprosjektets utstrekning. Kilde: "Rapport for evaluering av trafikale effekter av prøveprosjekt i Innherredsveien".

Evalueringsrapporten for prøveprosjektet var vedlagt planen til høring og offentlig ettersyn. Rapporten viser at trafikkmengden og gjennomkjøringstrafikken for bil er redusert for hele strekningen av prøveprosjektet, inkludert i planområdet. Gjennomsnittshastigheten på biltrafikk er også redusert. Trafikkmengden i Strindheimtunnelen har samtidig økt, det kan se ut til at 1 500 kjt/døgn eller 15 prosent av trafikken er flyttet fra Innherredsveien til Strindheimtunnelen. Ytterligere 500 kjt/døgn er flyttet til andre ruter. Det er ikke funnet spor av overføring av trafikk til Haakon VII's gate, Stadsingeniør Dahls gate eller Festningsgata, men det har vært noe trafikkøkning i Hans Finnes gate og Mellomveien.

Prøveprosjektet har gitt bussene bedre framkommelighet. Gjennomsnittlig reisetid med buss fra Strandveien til Strindheim er redusert i begge retninger og reisehastigheten, som også inkluderer holdeplasstid, er økt i begge retninger. Antall gående i Innherredsveien har økt i øst, i den delen planområdet omfatter, men er uendret i vest. Antall syklende har økt. Evalueringsrapporten viser at det er de syklende som har fått størst forbedring gjennom prøveprosjektet.

Forsøksstrekningen har redusert fartsgrense, nytt opphøyd gangfelt og smalere kjørebane, som gir tilfredsstillende varig trafiksikkerhetseffekt. Hastighetsnivået øst for Thomas von Westens gate er fortsatt for høyt og må følges opp. Oppsummert har prøveprosjektet fjernet en del biltrafikk, gitt vesentlig økt sykkeltrafikk og noe økt gangtrafikk i Innherredsveien. Endringene er gjennomført uten at det har gått ut over framkommeligheten til bussen. Samlet sett vurderes prøveprosjektet som vellykket med tanke på å gi gående og særlig syklende et bedre tilbud uten at framkommeligheten for buss har blitt dårligere. Gata fungerer godt for buss og for bil med bare to kjørefelt, og trafikkmengden er redusert med de positive virkningene det har for barrierer, støy og trafiksikkerhet.

Gjennomkjøringsforbudet og den reduserte hastigheten som praktiseres i prøveprosjektet bør etter rådmannens syn opprettholdes. Det kan ikke sikres i planen, ettersom det er skiltvedtak, men planen legger imidlertid til grunn at både gjennomkjøringsforbudet og den reduserte hastigheten opprettholdes.



Illustrasjon 3: Foto av prøveprosjektet med tre kjørefelt, sperrefelt og sykkelveg inn mot kryss med Thomas von Westens gate. Kilde: "Rapport for evaluering av trafikale effekter av prøveprosjekt i Innherredsveien"

Planforslaget er i tråd med hovedløsningene i prøveprosjektet.

Formannskapet vedtok i sak nr. 74/18 den 20.3.2018, i forbindelse med at Evalueringsrapport for Innherredsveien ble lagt frem, at "Formannskapet anbefaler at permanente tiltak for planlegging og utbygging av Innherredsveien utføres i tråd med gjennomførte systemløsning i prøveprosjektet. I tillegg ivaretas sykkel slik at de syklende får et trygt og lett forståelig tilbud gjennom alle kryss".

Det er i Fylkesutvalgssak 91/18 vedtatt at systemløsning i prøveprosjektet skal ligge til grunn for videre arbeid med utformingen av gata.

#### Planprogram/krav om konsekvensutredning

Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning, da tiltaket er ansett å være positivt pga. store dreneringsproblemer. De øvrige ulempe tiltaket eventuelt medfører er vurdert å bli belyst tilstrekkelig ved en ordinær planprosess.

#### Gjeldende planer

*Kommuneplanens arealdel 2012–2014*



*Illustrasjon 4: Utsnitt av strekningen fra Kommuneplanens arealdel 2012-2014.*

I kommuneplanens arealdel (2012–2014) er Innherredsveien avsatt til fjernveg/kollektivåre. Omkringliggende areal er avsatt til sentrumsformål (brunt), boligbebyggelse (gult) og et område avsatt som hensynssone, kulturmiljø Saxenborg. Nord for planområdet er det avsatt område til grav- og urnelund (lilla). Det foretas en mindre justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate. Ut over dette synes reguleringsplanen ikke å avvike fra overordnede planer.

#### *Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner*

Planen erstatter eller berører flere gjeldende reguleringsplaner i området. Disse vil med denne planen endres eller erstattes helt. Oversikt og status for tilgrensende planer:

*Tabell 1:*

Plannr.	Vedtaksdato	Plannavn
R 0306	12.06.1914	Reguleringsplan for de østlige og sydlige bydeler

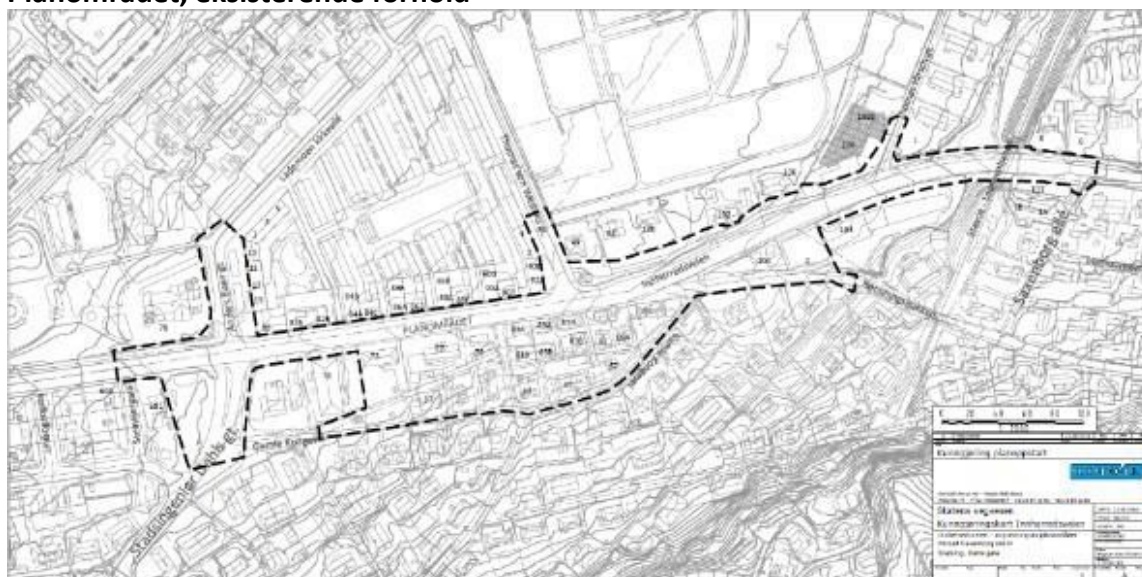
R 280 b	25.06.1937	Thomas von Westens gate – Innherredsveien til gamle bygrense omkring Katrinelyst hovedgård
R 31a	20.11.1950	Regulering omkring Konsul Lorcks gt og en del av Saxenborg
R 0016	02.03.1955	Regulering av Innherredsveien nr 71 og 73
R 0031	18.03.1955	Saxenborg. Innherredsveien, Rønningsbakken og Stavne –Leangenbanen
R 588	21.01.1960	Reguleringsplan for offentlig vegnett innenfor området Innherredsveien – Anders Buens gate – Lademoen kirkeallé – Thomas von Westens gate, Trondheim
R 606	12.06.1961	Thomas v. Westens gate – Lademoen Kirkeallé – Anders Buens gate – Mellomveien
R 1110 c	14.02. 1980	Reguleringsplan for forbindelse mellom Stadsingeniør Dahls gate og Innherredsveien
R 0368 a	29.08.1995	Thomas von Westens gt./Innherredsveien. Fotgjengerundergang – regulering. Erstatte R-368
R 1110 h	23.10.1997	Endret regulering for Gamle Kongeveg ved Stadsingeniør Dahls gate
R 381 a	04.03.1999	Endret reguleringsplan for Innherredsveien på strekningen Thomas Hirsch gate – Persaunevegen, med tilliggende områder
R425	27.09.2001	Reguleringsplan for ny godsterminal på Leangen
R 0306 aj	11.12.2006	Gamle Kongevei 66, 9/147, mindre vesentlig reguleringsendring og fradeling

Det er varslet oppstart av regulering av tre tilgrensende områder:

Tabell 2:

Plannr.	Plannavn
R20130036	Innherredsveien 103 (til sluttbehandling 18.6.2018)
R20120038	Innherredsveien 96, 98, 100,102 og 106 (ikke vært til politisk behandling)
R20180017	Innherredsveien 108 (til førstegangsbehandling høsten 2019)

### Planområdet, eksisterende forhold



Illustrasjon 5: Kartet viser planavgrensningen med stiplet svart linje.

En rekke eiendommer grenser til planområdet. Et fåtall av disse vil bli direkte berørt av planutformingen, i den forstand at det blir behov for erverv. Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke eiendommer/deler av eiendommer planområdet berører, slik det fremkommer i kommunens eiendomsregister.

Tabell 3:

GNR/BNR	ADRESSE	GNR/BNR	ADRESSE
411/95	Innherredsveien 69A	9/436	Gamle Kongevei 63
411/234	Veggrunn (Steinkjergata)	9/156	Gamle Kongevei 65
411/114	Innherredsveien 69C	9/246	Gamle Kongevei 67
411/277 og 9/790	Veggrunn (Stadsingeniør Dahls gate)	9/28	Veggrunn (Gml Kongevei)
9/24	Innherredsveien 71	9/893	Veggrunn (Rønningsbakken)
9/208	Innherredsveien 73	9/247	Innherredsveien 101
9/296	Innherredsveien 75	9/207	Rønningsbakken 2
9/26	Innherredsveien 77	9/798	Rønningsbakken 2 (?)
9/773	Innherredsveien 79	9/551	Innherredsveien 103
9/771	Tomtegrunn	9/869	Veggrunn (Innherredsveien)
9/145	Gamle Kongevei 57	411/219	Innherredsveien 78 (Lademoen kirke)
9/770	Tomtegrunn	411/242	Veggrunn
9/146	Gamle Kongevei 59	411/201	Anders Buens gt 13,15,17 og 19
9/151	Gamle Kongevei 61	411/100	Innherredsveien 80
9/133	Innherredsveien 81 A og 81 B	411/101	Innherredsveien 82A og 82B kirkeallé)
9/135	Innherredsveien 85A	411/102//27-34	Innherredsveien 84A
9/795	Innherredsveien 85B	411/103	Innherredsveien 84C
9/140	Innherredsveien 87	411/110//86	Innherredsveien 86A
9/139	Innherredsveien 89A	411/105	Innherredsveien 86D
9/162	Innherredsveien 91	411/275	Innherredsveien 96
411/110//102	Innherredsveien 88A	411/276	Innherredsveien 98, 100 og 102
411/107	Innherredsveien 88F	411/111	Innherredsveien 106
411/110//118	Innherredsveien 90A	9/42, 9/722, 9/868, 9/866, 7/120, 9/686	Veggrunn (Innherredsveien)
411/109	Innherredsveien 90F	9/799 og 9/800	Innherredsveien 108
411/110//135, 136, 2 og 4	Innherredsveien 92A og 92B, Thomas v Westens gt 2 og 4	9/410	Thomas Hirsch gt 1
411/231	Veggrunn (Thomas v Westens gt)	9/753 og 9/585	Innherredsveien 113
411/214 og 411/212	Lademoen kirkegård	9/585	Saxenborg allé 1A og 1B

### Beliggenhet

Planområdet ligger cirka 1 km øst fra Trondheim sentrum, og går langs Innherredsveien fra Saxenborg allé i øst til og med Stadsingeniør Dahls gate i vest.

### *Dagens bruk og tilstøtende arealbruk*



Planområdets nåværende arealbruk er i hovedsak veggrunn og arealer i tilknytning til Innherredsveien. Tilstøtende arealbruk er bolig, med innslag av næringsstomter og arealer under transformasjon til boligbebyggelse. Det er i tillegg tre bensinstasjoner på strekningen, Lademoen kirke og Rosendal teater.

### *Stedets karakter*

Innherredsveien i planområdet bærer preg av å være en veg i overgang til å bli bygate. Den har en variasjon mellom blokker og lavere trehusbebyggelse, som ligger som frittliggende hus eller tett opp til gata som byhus.



*Illustrasjon 6: Planområdet øst og vest for Thomas von Westens gate.*

### *Planområdet øst for Thomas von Westens gate*

Lengst øst i planområdet krysser Stavne-Leangenbanen veien over en bru. Det er bussholdeplass på begge sider av vegen, og fortau og sykkelfelt på begge sider under brua. Vest for brua krysser Thomas Hirsch gate vegen i nord, og dagens næringsbebyggelse og bensinstasjon er planlagt erstattet av boligprosjekter på begge sider av Innherredsveien. På strekket mellom Thomas Hirsch gate og Thomas von Westens gate deler fotgjengere og syklister areal, og Innherredsveien er vanskelig å krysse. På denne strekningen står en trerekke på nordsiden av vegen. Rønningsbakken og Gamle Kongevei kommer sammen i et kryss med Innherredsveien i sør, der det er bussholdeplass på begge sider av vegen. Ved krysset med Thomas von Westens gate er det en fotgjengerundergang.

### *Planområdet vest for Thomas von Westens gate*

Den karakteristiske blokkbebyggelsen på Voldsminde definerer gatens nordside. De har atkomst og uteoppholdsareal mot nord, og bort fra Innherredsveien. Mellom lamellene er det gjenbygd med lavere bygg. Dette gir strekningen mellom Thomas von Westens gate og Anders Buens gate en sammenhengende, utadrettet fasade, med butikker på gateplan.

Langs sørsiden av Innherredsveien ligger en delvis verneverdig trehusbebyggelse med firemannsboliger fra begynnelsen av 1800-tallet. Byggene er delvis tilbaketrasket og delvis i kant med dagens fortau. Hageanlegg er delvis intakt, delvis tatt i bruk som atkomstveger og gårdsplasser med parkering. Bebyggelsen på sørsiden har i stor grad direkte avkjørsel fra Innherredsveien. Rosendal teater ligger også langs sørsiden av gaten, der det er bussholdeplass.

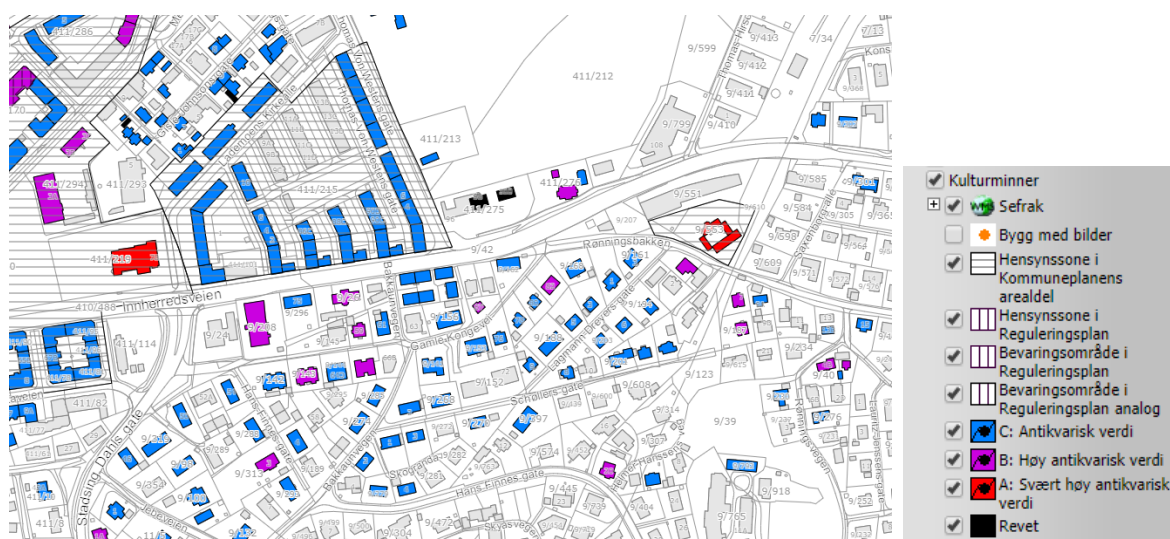
Lengst vest i planområdet krysser Innherredsveien Stadsingeniør Dahls gate/Anders Buens gate. I kryssets kvadranter ligger Uffa-tomta, bensinstasjon, dagligvarebutikk og Lademoen kirke. Det er bussholdeplass på nordsiden av gata ved Lademoen kirke.

### *Kulturminner og kulturmiljø*

Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor planområdet, men mange bygninger med vernestatus. Se aktsomhetskartet under.

I kommuneplanens arealdel er Lademoen parkanlegg, området rundt Lademoen kirke og Voldsminde avsatt som hensynssone kulturmiljø. Hensynssonen strekker seg helt ut til

Innherredsveien og inkluderer gang- og sykkelvegen gjennom parken. Anders Buens gate, som planforslaget berører, ligger innenfor hensynssonen.



Illustrasjon 7: Aktsomhetskart kulturminner med hensynssoner fra kommuneplanens arealdel.

Bebyggelsen på Voldsminde og Lademoen er registrert i Riksantikvarens “NB!- registeret” med nasjonal interesse i by, som vist i figuren under.



Illustrasjon 8: Nasjonale interesser i by. Kilde: Riksantikvarens “NB!-registeret”.

### Naturverdier

Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på den norske rødlista for arter. Det er heller ikke registrert utvalgte naturtyper, truede eller nær truede naturtyper på rødlista for naturtyper i planområdet. Lademoen kirkegård er registrert som viktig parklandskap i Naturbasen (BN00087413), men ikke som naturtype. Lademoen park er registrert i Naturbasen (BN00087410) som viktig parklandskap, men ikke som naturtype.



Illustrasjon 9: Kilde: Miljødirektoratets kart.naturbase.no om Naturverdier

### Rekreasjonsverdier, barn og unges bruk av området

Pilegrimsleden krysser Innherredsveien ved Stadsingeniør Dahls gate. Innherredsveien går dels i Lilleby skolekrets og dels i skillet mellom Lade og Strindheim skolekretser. Krysset Innherredsveien/Thomas von Westens gate er del av skoleveien for barn som skal til Lilleby skole, med undergang under Innherredsveien.



Illustrasjon 10: Pilegrimsleden (venstre) og skolekretser (høyre).

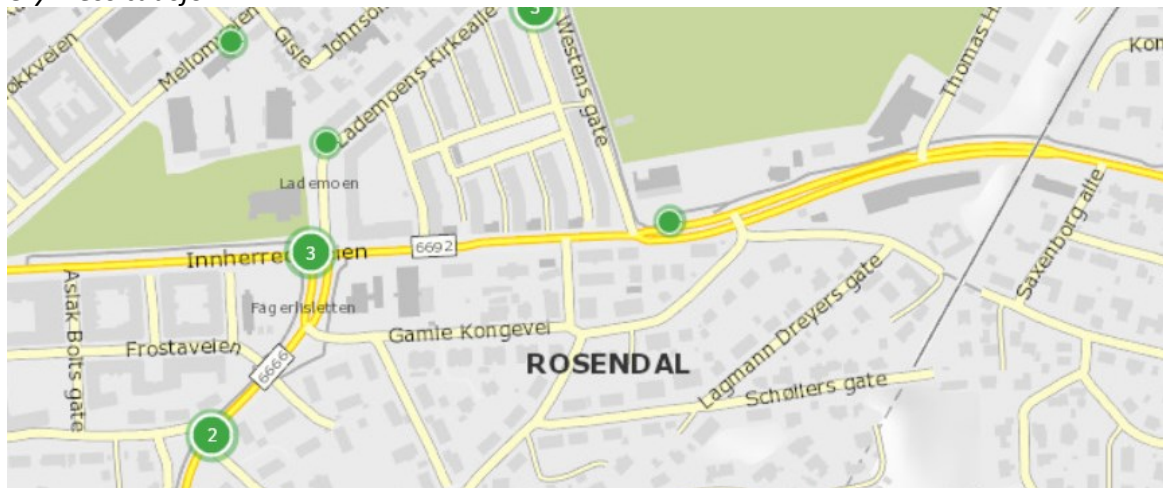
### Trafikkforhold

#### Kapasitet

Før Strindheimtunnelen åpnet i 2014 hadde Innherredsveien innenfor planområdet ÅDT på 17 000–18 000. Trafikktellinger for 2018 (NVDB) viser følgende:

Innherredsveien ved Bakke kirke:	ÅDT 9 600 (16 prosent tunge kjøretøyer)
Innherredsveien ved Fjæregata:	ÅDT 7 400 (15 prosent tunge kjøretøyer)
Innherredsveien ved Saxenborg allé:	ÅDT 6 320 (19 prosent tunge kjøretøyer)
Strindheimtunnelen:	ÅDT 21 120 (7 prosent tunge kjøretøyer)

#### Ulykkessituasjon



Illustrasjon 11: Punkter for trafikkulykker med registrerte trafikkskade fra etter 1.1.2014, fra kart over trafikkulykker på SVVs digitale vegkart.

Kartet over viser Statens vegvesens register over trafikkskade innenfor planområdet. Ulykkene er marginalisert på strekningen etter at Strindheimtunnelen åpnet. Bak tallene er alle uskadd eller lettere skadd, og planområdet anses å ha en god trafiksikkerhet i dagens situasjon.

#### Støy- og luftforurensning fra trafikk

Utendørs støynivå langs strekningen er i dag opptil 70 dB ved fasade. Boligene i Innherredsveien 75, 81A, 85A og 91 fikk støytiltak i 2004-2005. Etter åpning av Strindheimtunnelen er trafikken i

Innherredsveien mer enn halvert. Skiltet hastighet er 40 km/t. Støynivået langs Innherredsveien forventes derfor å bli redusert med mellom 3 – 7 dB sammenlignet med situasjonen før åpning av Strindheimtunnelen. Det foreligger ikke målinger av luftkvalitet i området.

### Annen infrastruktur

#### Høyspenningsanlegg

Det er ingen luftspenn med høyspent i eller nær planområdet. Veglys er delvis anlagt med luftspenn i østre del av planområdet.

#### Vann og avløp

Det er gjennomført et forprosjekt hvor eksisterende ledningsnett er vurdert, med registrering av brudd og skader. Forprosjektet er slutført med forslag til tiltak, og mange av tiltakene er gjennomført. Videre pågår arbeid med detaljprosjektering av tiltak, og disse planene gjelder fremfor forprosjektet til Statens vegvesen.

Tiltakene innebærer anlegg på tilstøtende areal/tomter. Det er naturlig at tiltakene gjennomføres samtidig som bygging av ny Innherredsvei.

### Grunnforhold

Kvartærgeologisk kart viser at avsetningene i planområdet mest sannsynlig består av tynn til tykk hav- eller strandavsetning. Trondheim kommunes kart viser en oversikt over grunnundersøkelser som er utført i området og en oversikt over registrerte kvikkleiresoner. Det er angitt kvikkleiresoner og borepunkter hvor det er registrert kvikk/sensitiv leire (røde punkter) som er relevante for planområdet. Utførte grunnundersøkelser og utbyggingsprosjekter i området vises med rosa og grønne punkter.

Det er gjennomført geoteknisk vurdering til reguleringsplan (nr. Ud1033A-GEOT-R02). Grunnforholdene er 2-2,5 m sand (fyllmasser, også innhold av silt, grus og humus) over leire eller kvikkleire.

Det er gjennomført geoteknisk vurdering fra Bassengbakken til Saxenborg allé (nr. Ud1033A-GEOT-R02). Der det graves i leire eller kvikkleire er det angitt ulike føringer for hva som tillates ved grunnarbeider med tanke på gravedybde og skråningshelning på graveskråning. Det skal ikke bygges noen større konstruksjoner over bakken, de geotekniske problemstillingene vil kun være knyttet til masseutskiftning for vegbane og VA-arbeider. Vurderingen konkluderer med at det ikke er fare for områdestabilitet, men at må gjøres detaljprosjektering for geoteknikk på byggeplannivå som ivaretar sikker gjennomføring ved masseutskiftning, tillatt gravehelning, setningsproblematikk ved grunnvannsendring og graving nær eksisterende bygg, plassering VA med mer. Se vurdering i eget vedlegg.



Illustrasjon 12: Oversikt over utførte grunnundersøkelser og kvikkleiresone som berører planområdet.

### Forurensning i grunnen

Det er gjennomført en vurdering av potensialet for forurensning i grunn, se vedlegg. I figuren under markerer blå sirkel berørt bensinstasjon. Aktsomhetskartet markerer to områder i tilknytning til planområdet (lilla). Begge er bensinstasjoner. Det er i tillegg vurdert som sannsynlig med forurensning i grunn på automatstasjonen i Innherredsveien 101 (blå ring).



Illustrasjon 13: Aktsomhetskart for forurenset grunn.

### Risiko og sårbarhet

Det er utarbeidet risiko- og sårbarhetsanalyse for temaene trafiksikkerhet, støy, forurensning og grunnforhold. Konklusjoner fra ROS-analysen er gjengitt i avsnittet "Virkninger av planforslaget", og hele ROS-analysen er vedlagt.

### Beskrivelse av planforslaget

#### Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Reguleringsplanen dekker totalt cirka 25 dekar, hvor det aller meste er samferdselsanlegg.

Tabell 4: Tiltakets reguleringsformål

REGULERINGSFORMÅL	BETEGNELSE (jfr plankart)	STØRRELSE (KVM)
§12-5. Nr.1 - Bebyggelse og anlegg		
Bensinstasjon/vegserviceanlegg	BV	49
Boligbebyggelse	B	183

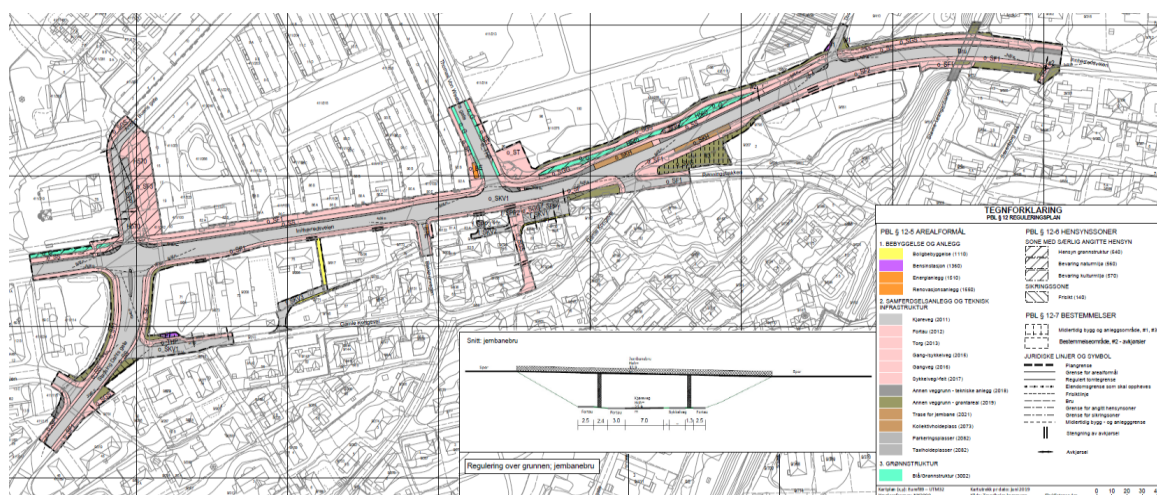
Energianlegg	o_BE	28
Renovasjonsanlegg	f_BRE	12
<b>Sum areal denne kategori:</b>		<b>277</b>
§12-5. Nr.2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur		
Annen veggrunn- grøntareal	o_SVG	2517
Annen veggrunn - tekniske anlegg	o_SVT	1170
Fortau	o_SF, o_SF1	5447
Gang- og sykkelveg	o_SGS	2039
Gangveg/gangareal/gågate	o_SGG	
Kjøreveg	o_SKV, f_SKV1-4	9668
Kollektivholdeplass	o_SKH	306
Taxiholdplass	o_THP	
Parkeringsplasser	o_SPP, f_SPP1-3	2397
Sykkelveg/-felt	o_SS	406
Torg	o_ST	<b>23950</b>
<b>Sum areal denne kategori:</b>		<b>813</b>
§12-5. Nr.3 - Grønnstruktur		
Grønnstruktur	o_G	813
<b>Sum areal denne kategori:</b>		<b>813</b>

Tabell 5: Arealoppgaver

§12- 6 HENSYNSSONER	BETEGNELSE (jfr plankart)	STØRRELSE (KVM)
Frisikt	H140	329
Hensyn grønnstruktur	H540	
Bevaring naturmiljø	H560	499
Bevaring kulturmiljø	H570	2403
BESTEMMELSESMOMRÅDER	BETEGNELSE (jfr plankart)	STØRRELSE (KVM)
Rigg – og anleggsområde	#1	700
Vilkår for bruk av areal-avkjørsler	#2	145

### Plan over to nivå

Reguleringsplan utarbeides i to nivå, på grunnen og over grunnen. Formålet over grunnen er jernbanebrua til Stavne- Leangenbanen over Innherredsveien. Denne reguleres til offentlig trasé for jernbane (o\_STJ). I det følgende redegjøres det for planens forslag på nivå 2, dvs. på grunnen.



Illustrasjon 14: Plankart

Det henvises til vedlagte plankart, bestemmelser og illustrasjoner. Reguleringskartet viser ikke feltoppmerkinger, svingebevegelser eller andre oppmerkinger. Oppmerkingene er ikke en del av reguleringen, men tas med i illustrasjonsplanen for å lette beskrivelsen og forståelsen av denne.

Planforslaget regulerer i prinsippet ikke trafikkavviklingen. Løsningen er likevel avhengig av at tiltenkt trafikkregulerende tiltak gjennomføres for at ønsket avvikling og trafiksikkerhet skal oppnås.



Illustrasjon 15: Illustrasjonsplan

Under kommer en forenklet strekningsvis beskrivelse av planforslaget. Beskrivelsen er oppdatert med endringer etter offentlig ettersyn.

#### *Planområdet øst for Thomas von Westens gate*

Planområdet begynner i øst ved Saxenborg allé, øst for broen hvor Stavne-Leangenbanen går over Innherredsveien. Bussholdeplassene ved Saxenborg allé fjernes. Gatetverrsnittet har fortau på begge sider, to kjørefelt og sykkelveg med fortau i nord med buffersone/rabatt mot kjørebanelen. Flere avkjørsler stenges, eller opprettholdes kun så lenge tilstøtende tomt har næringsvirksomhet. Videre vestover legges sykkelvegen på utsiden av alléen ved Katrinelyst. Fortauet går gjennom alléen, og de fleste av trærne i trekken ved Katrinelyst bevares. Det legges inn to hensynssoner; én for bevaring av naturmiljø øst for metrobusstasjonen for å bevare trealleen, og én for grønt bak og vest for stasjonen for å ivareta eksisterende grøntpreg i området. Ved Rønningsbakken/Thomas von Westens gate er det lagt Metrobuss-stasjon på begge sider med kantsteinsstopp for å sikre framkommelighet for buss og enkel av- og påstigning for passasjerene. Plattformene blir tilknyttet sykkelparkering. Fortau og sykkelveg er separert ved krysset over Thomas von Westens gate. Siden gatetverrsnittet er smalt her har det vært diskutert om sykkelveg bør opphøre før kryssing for å legge til rette for vrimleareal ved krysningspunktet og øke syklistenes oppmerksomhet. Endelig løsning avklares etter TS-revisjon (trafiksikkerhetsrevisjon) i forbindelse med videre detaljering av prosjektet. Det opprettes nytt fotgjengerfelt over Innherredsveien ved krysset med Thomas von Westens gate, og eksisterende undergang bevares i tråd med ønsker fra FAU ved Lilleby skole. Undergangen skal oppgraderes. Det tilrettelegges for et torg ved krysset. Det legges til rette for taxiholdeplasser i Thomas von Westens gate, for god overgangsmulighet fra buss.

På sørsiden av vegen omdisponeres areal for parkering, gårdsareal og nedgangen til undergangen noe for å kunne slå tre avkjørsler sammen til en. Det legges opp til felles renovasjonspunkt i

Bakkaunvegen for å unngå avfallshåndtering fra Innherredsveien. Veggen fra fotgjengerundergangen og sørover til Gamle Kongevei skal fungere som adkomst for flere eiendommer.



Illustrasjon 16: Perspektiv sett mot øst ved Metrobuss-holdeplass i retning sentrum i Rønningsbakken, før krysset med Thomas von Westens gate.



Illustrasjon 17: Planområdet sett mot vest, ved krysset med Thomas von Westens gate, med torg og trapp til undergang på nordsiden av Innherredsveien.

#### *Planområdet vest for Thomas von Westens gate*

Fortauene reguleres inntil vegglivet, og er i hovedsak 3,0 meter på begge sider, med opptil 3,5 meter og ned til 2,5 meter på deler av strekningen. Det etableres sykkelveg langs fortauet på nordsiden, og vegetasjonsfelt på inntil 1,3 meter med høye trær. Det tilrettelegges for to kjørefelt, med ekstra svingefelt mot Thomas von Westens gate og Stadsingeniør Dahls gate. Flere av dagens avkjørsler på sørsiden foreslås stengt og erstattet med ny avkjørsel fra Gamle Kongevei. Dette krever endring av eiendomsgrenser, jf. detaljert beskrivelse som var vedlagt saken til offentlig ettersyn. Det foreslås nedgravde containere i enden av Bakkaunvegen, som vil kreve avtale om arealbruk eller erverv med grunneier.



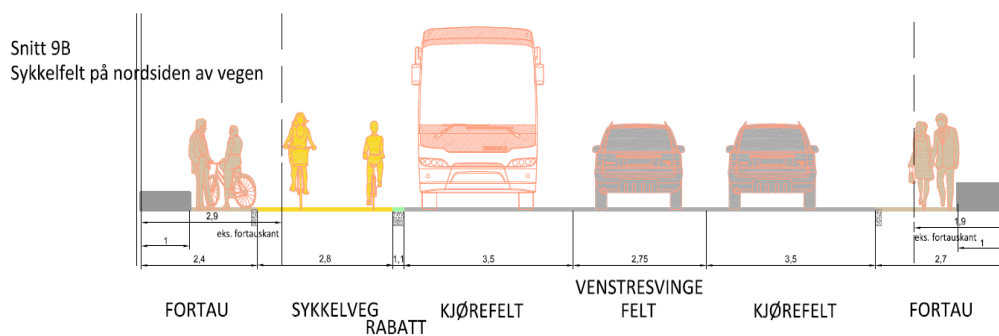


Illustrasjon 18: Illustrasjon fra funksjonsbebyggelsen ved Voldsminde. Her tilrettelegges det for fortau, sykkelveg og mer beplantning langs gata.

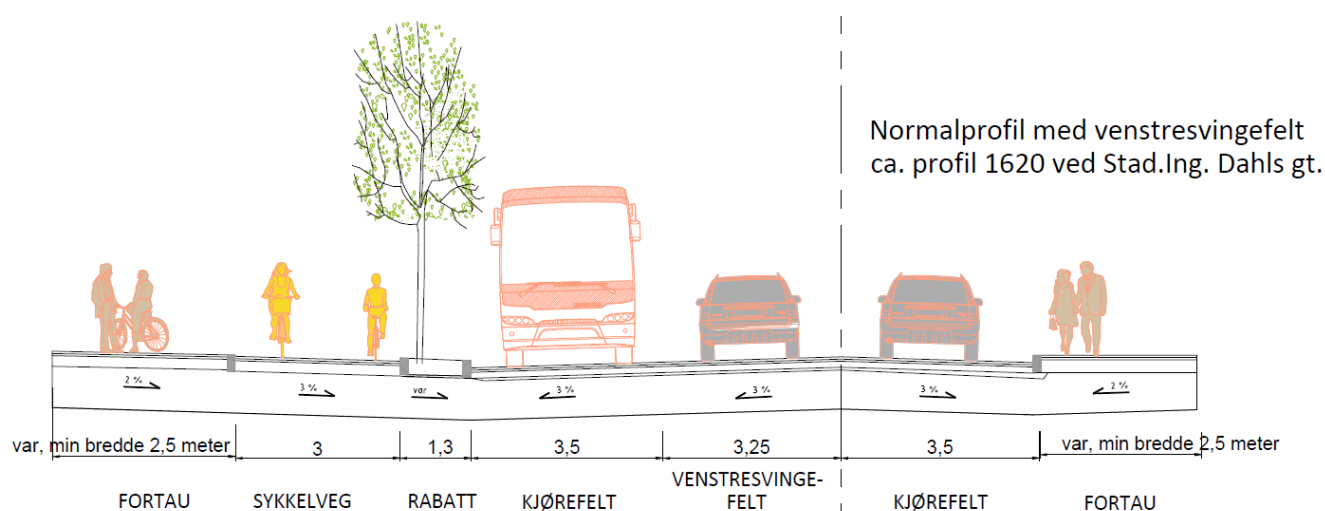


Illustrasjon 19: Utsnitt sett ovenfra fra strekningen langs Voldsminde.

Snittet under viser breddene ved venstresvingefeltet mot Thomas von Westens gate og ved venstresvingefeltet mot Stadsingeniør Dahls gate. Det viser også eksisterende fortausbredde med vertikale linjer og bredde før prøveprosjektet.



Illustrasjon 20: Snitt fra krysset ved Thomas von Westens gate sett østover, som viser fortausbredder på begge sider av gaten med venstresvingefelt.



Illustrasjon 21: Snitt gjennom Innherredsveien på østsiden av krysset Anders Buens gate/Stadsing Dahls gate, og vest for krysset med Thomas von Westens gate, sett mot Rønningsbakken. Snittet viser fortausbredder ved venstresvingefeltet opp mot Stadsingeniør Dahls gate.

Krysset med Anders Buens gate strammes opp for å gi kortere krysningslengde for fotgjengere, og bedre trafikksikkerhet for syklister. Anders Buens gate får 3,0 meter bredt fortau mot kirken, og et område avsatt til areal for opphold og byliv der reguleringsformålet er satt til fortau (o\_F1). Dette skal detaljplanlegges og utformes i samarbeid med Trondheim kommune. Det foreslås 13 parkeringsplasser og innkjøring til tilliggende eiendommer over fortau. Holdeplassen Rosendal legges ned på begge sider av krysset. Vest for krysset fortsetter løsningen med to kjørefelt, sykkelveg utenfor alleen ved Lademoenparken og gangveg gjennom alleen ved siden av parken. I Anders Buens gate plasseres fortau på vestsiden av kjørevegen. Hensynssone kulturmiljø fra kommuneplanen ivaretas.

Krysset med Stadsingeniør Dahls gate er strammet opp sammenlignet med dagens situasjon. Buss er dimensjonerende kjøretøy for den foreslåtte utformingen. I Stadsingeniør Dahls gate er det sykkelfelt på begge sider av gaten med sykkelboks ned mot krysset. Drosjeholdeplassen i Anders Buens gate foreslås flyttet til Gamle Kongevei.



Illustrasjon 22: Oversiktsbilde over krysset Stadsingeniør Dahls gate/Innherredsveien med Lademoen kirke på venstre side.

### Bebyggelse

Det planlegges ikke ny bebyggelse innenfor planområdet. Bebyggelsesområder tas med der det er behov for midlertidig riggområder og frisktsoner, etablering av renovasjonspunkt og justering av eiendomsgrenser. For områder regulert til bebyggelse skal gjeldende planbestemmelser videreføres.

### Byliv, bomiljø og landskap

Bomiljø og bokvalitet langs Innherredsveien er blitt bedre etter at Strindheimtunnelen åpnet. Reguleringsplanen bidrar til økt fokus på myke trafikanter og økt byliv ved tilrettelegging for bredere fortau og sykkelveg, tilrettelegging for gatemøblering og opphold der det er aktive fasader, flere fotgjengerkryssinger og smalere kjørebane. Det er tilrettelagt for torg langs strekningen, og økt bruk av beplantning, som vil bidra til å skape et godt bymiljø.

På strekningen fra Anders Buens gate til Thomas von Westens gate skal det opparbeides vegetasjon og sitteplasser mellom byggene. Det er tilrettelagt for søyletrær og espalierer i en buffersone mellom sykkelveg og kjørebane, som skiller gående og syklende tydelig fra kjørevegen. Løsningen kan også bidra til fartsreduksjon for syklistene, da det må tas hensyn til aktivitet på tilgrensende fortau. Plassering av høye trær ut mot kjørebanen kan potensielt også ha en fartsreduserende effekt på motoriserte kjøretøy.

Øst for Thomas von Westens gate svinger gateløpet langs alleen ved Katrinelyst (se illustrasjon 16), og fortauet ligger delvis på et lavere nivå langs boligene. Det tilrettelegges for trær langs fortauet foran Innherredsveien 103, og en forlengelse av parken som er synliggjort i planforslaget ned langs Rønningsbakken. Denne delen av gaten har stort potensial for å få et frodig, grønt preg.

### Trafikkløsninger

#### *Bilveg og Metrobusstrasé*

Reguleringsplanen tar utgangspunkt i redusert trafikkmengde i Innherredsveien etter at Strindheimtunnelen ble åpnet. Planen legger opp til gjennomgående to kjørefelt for bil og kollektivtrafikk, med ekstra venstresvingefelt i kryssene ved Stadsingeniør Dahls gate. Trafikk er testet for løsning både med og uten venstresvingefeltene. Beregningene viser at det kan føre til 30 sekund forsinkelse for bussen i rushtimen om det ikke etableres venstresvingefelt mot Thomas von Westens gate. I Stadsingeniør Dahls gate er framkommelighet for buss god også uten venstresvingefelt, ifølge trafikkberegningene, og feltet er lagt inn for å sikre framkommelighet for buss ved en eventuell fremtidig trafikkøkning av privatbil i Innherredsveien. Modellberegningene håndterer kun motorisert trafikk i gata, og håndterer ikke mulig endrede vegvalg eller endrede framkomstmiddel. Utfordringen for strekningen fra Stadsingeniør Dahls gate til Thomas von Westens gate er særlig trafikken som kjører på tvers fra Rosenborg mot Lade. Prognosene som modellberegningene viser for trafikkutviklingen for alle trafikantergrupper på lang sikt har derfor en stor usikkerhet.

Strekningen tilrettelegges for metrobuss gjennom god vegutforming og redusert «støy» i trafikkbildet, derfor saneres de fleste direkteavkjørsler i Innherredsveien. Dagens fire holdeplasser reduseres til to ved Rønningsbakken. Disse får Metrobuss-standard. Tidligere bussholdeplass ved Rosendal teater vil få cirka 300 meter å gå til ny metrobusstasjon i Rønningsbakken. Ny metrobusstasjon ved Lademoen park/Mellomveien er ikke vedtatt enda, men en mulig plassering er cirka 250 meter fra dagens holdeplass ved Rosendal.

I reguleringsprosessen er det stilt spørsmål ved om tilgjengeligheten og framkommeligheten til Rønningsbakken holdeplass blir god nok for de gående i framtiden. Rønningsbakken holdeplass vil

få et økt passasjergrunnlag fra de som i dag benytter holdeplassen på Rosendal. Det er etterspurt en overordnet vurdering av holdeplassplassering i området, med avveining mellom framkommelighet for metrobuss og tilgjengelighet for passasjerer til holdeplassene, for å vurdere om Rosendal holdeplass bør bevares. Det er utfordrende å få plass til et ekstra stasjonssett ved Stadsingeniør Dahls gate, spesielt langs nordsiden av krysset, der ny stasjon inn mot byen vil komme i konflikt med hensynssone kulturmiljø ved Lademoen kirke (under sterkt vern) og trealleen. Etablering av stasjoner her vil og føre til svært smalt fortau og sykkelveg østover mot Voldsminde, spesielt dersom venstresvingefeltet på strekningen opprettholdes. Arealet brukt til venstresvingefelt mot Stadsingeniør Dahls gate bør derfor brukes til areal for myke trafikanter. Plassering av ny stasjon her vil også ligge svært tett på stasjonene på Buran og Rønningsbakken, med cirka 250–300 meter til neste stasjon, og gi økt reisetid for bussen, slik at en slik vurdering vil måtte innebære at en ser på stasjonsplasseringen for hele Innherredsveien i sammenheng.

### *Sykkelveg med fortau*

Planforslaget legger opp til bredere fortau med helårsstandard på begge sider av Innherredsveien. Det er foreslått tre nye krysningsspunkt i plan ved Thomas von Westens gate, Rønningsbakken og Thomas Hirsch gate for å sikre bedre tilgjengelighet på tvers av gata. Oppstramming av kryssområder medfører kortere og tryggere gangkryssinger. Tofelts kjørebane vil i tillegg gjøre det enklere å krysse gaten enn tidligere.

Det er i planforslaget valgt å legge sykkelløsningen fra prøveprosjektet til grunn for utforming av reguleringsplanen, da denne har forankring hos både politikere og beboere. Det planlegges sykkelveg med fortau langs nordsiden av gata gjennom hele planområdet, og systemskifte til sykkelfelt og sykkelboks i Stadsingeniør Dahls gate i tråd med dagens løsning. Sykkelvegen i Innherredsveien vil inngå i hovedsykkelrute S1. Det er allerede bygd sykkelveg med fortau nord for planområdet fra Persaunevegen til Skovgård, og sør for planområdet fra Bassengbakken til Solsiden og Verftsbrua. Det er dermed et ensartet system av sykkelveg med fortau på store deler av hovedsykkelruta S1. Det legges også til rette for best mulig signalprioritering av myke trafikanter i kryssområdene.

I reguleringsprosessen er det stilt spørsmål ved om en løsning med sykkelfelt istedenfor sykkelveg med fortau kan skape en funksjonell løsning for syklistene, samtidig som andre og mer urbane kvaliteter på strekningen kan oppnås. Resultatene fra evalueringen av prøveprosjektet har vært svært positive, med fordobling av antall syklistene i gaten. Forslagsstiller mener at valg av en annen sykkelløsning som sykkelfelt vil kreve ny uttesting på prøveprosjektnivå da man ikke vet om denne løsningen vil medføre like positive resultater for syklistene, og dessuten vil føre til flere systemskifter for syklistene langs hovedruten. Sykling rett ved siden av store busser i sykkelfelt oppleves også som utrygt for mange. I Innherredsveien ble det i regi av NTNU (PHD-arbeid) gjennomført en spørreundersøkelse i etterkant av prøveprosjektet der blant annet syklistene er spurt om hvilken sykkelløsning som er foretrukket i denne delen av Innherredsveien. I undersøkelsen kommer «sykkelvei der planter skiller syklistene fra vegbanen» best ut ved rangering gjort av over 500 respondenter. Se vedlegg 11.

### *Frisikt*

Alle kryss og avkjørsler er vurdert ut fra gjeldende krav om frisikt. På plankartet er frisiktsonene lagt inn som hensynssoner og frisiktlinjene påtegnet.

### *Torg*

Det foreslås å sette av areal, kalt «Torg», ved krysset med Thomas von Westens gate, med hensikt å bidra til byliv og tilrettelegge for mer opphold og aktivitet langs gata. Det planlegges å anlegge

en romslig plass med gjenkjennbare elementer fra utformingskonseptet for Innherredsveien. Illustrasjonen viser en romslig utesofa under espalier og leketilbud for de minste. Her kan det beplantes, settes ut benker og bord, treningsapparater eller lignende, samt salgsboder og annet, avhengig av lokalt behov og ønske. Nedgangen til kulvert er foreslått som et romslig trappeløp med beplantning. Utformingen bør planlegges i samarbeid med Trondheim kommune før opparbeidelsestiltak iverksettes. Det er startet opp en reguleringsplan for Innherredsveien 96-106 (R20120038) der torget er en del av planområdet. Denne planen må harmonere med planen for Innherredsveien.



*Illustrasjon 23: Foreslått utforming for torget ved Thomas von Westens gate og Innherredsveien. Undergang åpnes opp og det tilrettelegges for opphold.*

Det foreslås også et torgområde ved Anders Buens gate som reguleres som fortau (o\_F1). Over dette tillates det kjøring til eiendommene, men ikke parkering av kjøretøy.

#### *Annen veggrunn - grøntanlegg og tekniske anlegg*

Soner som hører veganlegget til, men som skal fungere som buffer, vegetasjonsone eller rabatter, er regulert som annen veggrunn. Disse har ingen annen benevnelse i plankartet enn fargekoden og synliggjøres i tegnforklaringen.

#### *Avkjørsler*

De fleste direkteavkjørsler saneres. Alle sanerte avkjørsler vil få en alternativ og sikrere adkomst i Innherredsveien eller sidegate. Dette er et gjennomgående tema for alle delstrekninger i redegjørelsen og i henhold til politisk vedtak i formannskapet 25. juni 2013.

#### Universell utforming

Alle uteområder underlegges kravene i TEK 10 til universell utforming. Ett unntak er undergangen under Innherredsveien ved Thomas von Westens gate. Her ivaretas universell utforming ved at det også er kryssing i plan. Begge busstasjonene opparbeides, og kanter for vegkryssing/fotgjengerfelt skal ivareta kravene til universell utforming.

#### Tilknytning til infrastruktur

*Vann, avløp*

Det er gjennomført et forprosjekt hvor eksisterende ledningsnett er vurdert, med registrering av brudd og skader. Forprosjektet er slutført med forslag til tiltak, og mange av tiltakene er gjennomført. Videre pågår arbeid med detaljprosjektering av tiltak, og disse planene gjelder fremfor forprosjektet til SVV.

Tiltakene innebærer anlegg på tilstøtende areal/tomter. Det er naturlig at tiltakene gjennomføres samtidig som bygging av ny Innherredsvei. Det blir derfor sikret riggområder også for dette tiltaket i reguleringsplanen.

#### *Renovasjon*

Plassering av renovasjonscontainere foreslås ved Bakkaunvegen. Arealene avsatt til dette formålet i reguleringsplanen er tilstrekkelig for tre nedgravde containere. Anlegget er tenkt å være felles for Innherredsveien 81A, 81B, 83A, 83B, 85A, 85B, 87, 89A og 89B.

Renovasjonsløsningen er justert noe etter høring da det er avklart at anlegget i Bakkaunvegen også vil ha nok kapasitet til å håndtere Innherredsveien 87, 89A og 98B. Dermed er tidligere areal avsatt til renovasjon ved ny felles avkjørsel tatt bort. Dette er også gunstig for å unngå at renovasjonsbiler må rygge seg inn i avkjørselen.

#### Gjennomføring, miljøoppfølging

Forslaget til reguleringsplan er et tiltak for å øke andelen miljøvennlige reiser, både for kollektiv, gående og syklende. I forbindelse med opparbeidelsen stilles det krav om grunnundersøkelser og eventuell tiltaksplan skal følges.

#### *Rekkefølgekrav*

Pbl. § 12-7 nr. 12 hjemler «krav om nærmere undersøkelser før gjennomføring av planen, samt undersøkelser med sikte på å overvåke og klargjøre virkninger for miljø, helse, sikkerhet, tilgjengelighet for alle, og andre samfunnsinteresser, ved gjennomføring av planen og enkelttiltak i denne».

Det gis rekkefølgebestemmelse om gjennomføring av grunnundersøkelser med tanke på forurenset grunn på Innherredsveien 101 før utbygging kan skje på denne tomte.

### **Virkninger av planforslaget**

#### *Overordnet plan*

Det foretas en mindre justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate. Ut over dette synes reguleringsplanen ikke å avvike fra overordnede planer.

#### *Stedets karakter, byform og estetikk*

Planforslaget strammer opp gateløpet og legger til rette for økt bruk av sykkel og gange, som får mer plass i gatetverrsnittet. Det tilrettelegges for mer beplantning langs gata, mellom kjøreveg og sykkelveg, og mellom bebyggelsen, samt at trealleen øst for Thomas von Westens gate bevares. Mindre trafikk, bedre tilrettelegging for myke trafikanter, opparbeiding av torg på to steder, og mer beplantning og trær i gaterommet antas å virke positivt på stedets karakter. Tiltakene kan virke estetisk positivt på området dersom det stilles høye krav til detaljløsninger og praktiske tiltak.

#### *Kulturminner og kulturmiljø*

Registrerte kulturminner i området blir ikke berørt. En mindre justering av hensynssone for kulturmiljø går på å trekke grensen ut av gateløpet og til fortauskanten.

### Naturmangfoldloven

Planområdet berører ikke områder med registrerte naturverdier, biologisk mangfold, verdifull vegetasjon, viltinteresser eller økologiske funksjoner. Planforslaget tar hensyn til eksisterende trerækker langs Innherredsveien. Det er lagt inn hensynssone for trerækken utenfor Katrinelyst. Selv om planområdet ikke er befart med tanke på naturmangfold vil en anta med stor sikkerhet at tiltakene ikke vil virke negativt på naturmiljøet.

### Rekreasjonsinteresser, bruk, folkehelse, uteområder

De nye torgområdene kan opparbeides etter behov og ønsker fra lokalbefolkningen for å bidra i stedets sosiale liv. Bedre tilrettelegging for sykkel og gange er positivt for folkehelsa.

### Støy

Tiltakene omfatter:

- Nedbygging av gata til en gjennomgående tofelts gate, med unntak av strekningene med venstresvingefelt til Stadsingeniør Dahls gate og Thomas von Westens gate.
- Bygging av tovegs sykkelveg med fortau på nordsiden av Innherredsveien.
- Breidere fortau på sørsiden.
- Dagens holdeplasser ved Rosendal og Saxenborg allé blir slått sammen og bygd med Metrobuss-standard ved Rønningsbakken.

Dette er tiltak som kommer inn under definisjonen for «miljø- og trafiksikkerhetstiltak» i T-1442. Etter T-1442/2016 bør miljø- og sikkerhetstiltak som ikke forverrer støyforholdene ved eksisterende virksomhet som hovedregel kunne gjennomføres uten samtidig utbedring av støyforholdene.

Det er gjennomført en egen støyutredning av strekningen til sluttbehandling, der Statens vegvesen anbefaler at det ikke gjennomføres støytiltak langs strekningen grunnet vesentlig støyreduksjon som følge av omlegging av trafikk til Strindheimtunnelen, og at store felles uteareal nord for Innherredsveien har tilfredsstillende støynivå (under 55 dB). Utredningen er godkjent av fylkesmannen som svar på deres innsigelse etter offentlig ettersyn. Se oppsummering av innsigelsen sist i planbeskrivelsen, under "*Sammendrag av merknader med kommentarer etter offentlig ettersyn*".



*Illustrasjon 24: Støysoner fra 2018 etter at prøveprosjektet ble innført (med sykkelveg, endret fartsgrense og endringer i plassering av kjørefelt), støynivå 4 meter over bakken.*

Figuren viser beregnede støysoner i 4 meter høyde over terreng, basert på dagens trafikkmengde/tungtrafikkandel på strekningen etter at prøveprosjektet ble innført, og forutsatt reduksjon av fartsgrensen til 40 km/t.

Figuren viser videre at Innherredsveien 75, 77, 81A, 83A, 85A, 87 og 91 sør for Innherredsveien og Innherredsveien 80, 82, 84A, 86A, 88A, 90A, 92A og 106 nord for Innherredsveien har bygningsfasader i rød støysone.

I følge utredningen har ingen bygg estimert innendørs støynivå over 35 dB. Selv om det er noe usikkerhet i verdiene er eventuelle overskridelser små, og kostnadene ved gjennomføring av detaljerte befaringer innendørs og eventuelle tiltak vil ikke stå i forhold til nytten som oppnås. Innherredsveien 84A, 86A, 88A, 90A og 92A har beregnet høyeste fasadenivå 66 og 67 dB, og har til sammen 15 private balkonger mot Innherredsveien. Befaringer må gjennomføres for å kunne avgjøre om støynivået er over 55 dB og hva som eventuelt må gjøres for å bringe støynivået ned til 55 dB. For noen av de private uteplassene kan det være tilstrekkelig med mindre tiltak som for eksempel absorbenter under balkongen over. For andre er det mest sannsynlige tiltaket innglassing. Nabobygget Innherredsveien 82 A og B har til sammen 13 balkonger mot Innherredsveien og høyeste fasadenivå 65 dB. Med bare 1 dB lavere støynivå enn nabobygget, vurderes det som riktig å behandle disse boenhetene likt med de andre boenhetene nevnt i avsnittet over.

### *Gateutforming*

Det foreslås et smalere gateløp der det i hovedsak er ett kjørefelt i hver retning, noe som gir bedre forhold for gående og syklende, og større muligheter for å opparbeide oppholdssoner og beplantning langs gata. Sammen med utadrettet virksomhet i førsteetasjer langs gata, vil dette gi et godt grunnlag for å støtte opp under eksisterende og framtidig byliv i gata.

### *Stasjonsplassering*

Det skal etableres færre holdeplasser/stasjoner langs strekningen. Dette er forankret overordnet i metrobusprosjektets rutestruktur, og vil gi bedre fremkommelighet for bussene. Stasjonene ved Rønningsbakken og Buran (utenfor planområdet) vil fange opp passasjerer fra både eksisterende og nye boligområder. Det er i forbindelse med forprosjekt for gata sett på optimalisert plassering av holdeplassene med tanke på framkommelighet for gående og syklende forbi stasjoner.

### *Avkjørsler*

En rekke avkjørsler foreslås sanert i henhold til politisk vedtak i formannskapet, sak 149/13, den 25.6.2013. Atkomst til eiendommene samles og ledes i hovedsak til sidevegene i området. Dette vil bedre trafikkavvikling og trafikksikkerhet i Innherredsveien, men samtidig kreve areal til adkomster på de tomter hvor omleggingen skjer.

### *Barns interesser*

Barn og unges interesser ivaretas og forbedres i og med at forholdene for myke trafikanter bedres. Biltrafikkmengden går ned og trafikkbildet antas å bli tryggere. Undergang under Innherredsveien ved Thomas von Westens gate beholdes og utbedres for å ivareta hensyn til skoleveg for barn ved Lilleby skole.

### *Universell utforming*



Alle planlagte tiltak vil være tilgjengelig for alle, med unntak for kulverten under Innherredsveien. Det vil bli lysregulert kryssing av Innherredsveien, noe som vil ivareta kravene til universell utforming.

### *Ros-analyse*

Ros-analysen konkluderer med følgende:

- Det vil være en viss risiko knyttet til anleggsvirksomheten. Det må kreves gode varslings tiltak i forbindelse med anleggsvirksomheten.
- Videre er det viktig å etablere og drifte gode frisktsoner for inn- og utkjøring til eiendommene med direkteavkjørsel.
- Forurenset grunn må undersøkes før utbyggingstiltak iverksettes. Det samme gjelder undersøkelser vedrørende stabilitet i grunnen.

### *Teknisk infrastruktur*

Teknisk infrastruktur i grunn gjennom området må påregnes skiftet og oppgradert.

### *Økonomiske konsekvenser for kommunen*

Tiltaket vurderes i utgangspunktet til ikke å ha økonomiske konsekvenser for Trondheim kommune. Det vil likevel være spørsmål om kostnader til oppgradering av teknisk infrastruktur i grunnen.

Planavgrensningen omfatter deler av "Uffa-tomta" med gårdsnummer/bruksnummer 411/277 som kommunen eier.

### *Konsekvenser for næringsinteresser*

Næringsinteresser blir berørt ved at automatstasjons-tomta (Innherredsveien 101) helt eller delvis må utgå som næringstomt. Næringsinteresser blir også berørt når drosjeholdeplassen foreslås flyttet til Gamle Kongevei og Thomas von Westens gate.

### *Interesse motsetninger*

Det er en utfordring å få nok plass til trafikantgruppene som skal ivaretas i planområdet, og dette gir målkonflikter mellom trafikantgruppene som skal prioriteres. Selv om det er enighet om at gående, syklende og kollektivtrafikk skal ha høyeste prioritet i Innherredsveien, prioriteres biltrafikk og kollektiv over gående på deler av strekningen, ved at bil får eget areal for ikke å forsinke kollektivtrafikken (svingefelter). Kvaliteter for de gående som fortausbredde, oppholdsarealer, byrom og trær er flere steder i Innherredsveien i konflikt med målene om en effektiv gjennomfartsåre for buss. I planprosessen har det vært uenighet internt i kommunen og mellom Rådmannen og stat/fylke om plassering av holdeplasser og behovet for venstresvingefelt. Rådmannen har stilt spørsmål ved om holdeplassplasseringen i planforslaget har god nok tilgjengelighet for passasjergrunnet i området, og om prioriteringen av venstresvingefeltene ved Stadsingeniør Dahls gate og Thomas von Westens gate.

Miljøpakken anbefaler venstresvingefelt for å unngå tilbakeblokkeringer og redusert framkommelighet for bussen, samt for å ivareta trafikksikkerhet for gående og syklende som skal krysse ved venstresvingende trafikk. Selv om reduksjon av kjørefelt til ett kjørefelt i hver retning generelt sett gir bedre forhold for gående og syklende, er det fortsatt utfordrende å oppnå optimale forhold for myke trafikanter over alt. Utfordringene er størst ved Voldsminde, inn mot kryssene ved Thomas von Westens gate og Anders Buens gate. Her er det både et smalt gatetverrsnitt og trappeløp som stikker ut i fortausarealet i et begrenset område.

Mot sluttbehandling er det gjort trafikkmodellering for å se om det er mulig å fjerne venstresvingefeltene for å oppnå mer plass til gående og syklende. Beregningene viser at fjerning av venstresvingefeltet mot Thomas von Westens gate kan føre til 30 sekund forsinkelse for bussen i rushtimene, fordi bussene må stå i kø bak venstresvingende trafikk. Miljøpakken konkluderer med at venstresvingefeltet må opprettholdes her for å ivareta framkommelighet for bussen, på tross av at dette vil medføre et kort parti med smalere fortau enn foretrukne bredde på 3,0 meter. Forholdene for gående og syklende vil likevel bli bedre enn før innføringen av prøveprosjektet, og det smale partiet er begrenset til et par meter på hver side av veggen. Miljøpakken mener at uten venstresvingefelt vil også biler som skal inn i Thomas von Westens gate komme i konflikt med myke trafikanter som krysser gata, og at dette gir dårlig trafiksikkerhet for gående og syklende i krysset.

Dersom venstresvingefeltet mot Thomas von Westens gate tas ut av planen vil dette gi areal til bredere fortau, sykkelveg og buffersone med trær og møblering. Svingefeltet gir mulighet for en egen fase for kryssing av Thomas von Westens gate, men det vil samtidig skape smale fortau tett på kjørebanelen, med busstrafikk, som vil gjøre situasjonen mindre trygg for de gående til og fra Rønningsbakken holdeplass. Det er spesielt viktig å skape en trygg og attraktiv gangakse fra vest fordi mange av passasjerene som tidligere brukte holdeplassen på Rosendal nå kommer til å bruke holdeplassen på Rønningsbakken.

Det er gjort tilsvarende trafikkberegninger for venstresvingefeltet i Stadsing Dahls gate. Konklusjonen i trafikkberegningen er at venstresvingefeltet ikke gir forsinkelse for bussen, og trolig kan fjernes, men ved økt biltrafikkmengde og/eller pga usikkerhet i modellen ønsker Miljøpakken at dette beholdes for å sikre framkommelighet for bussen i krysset. Rådmannen ønsker ikke å tilrettelegge for økt biltrafikk i Innherredsveien, og mener at en eventuell usikkerhet i modellberegningene ikke bør veie tyngre enn muligheten for bredere areal til gående og syklende.

Det er flere av grunneierne som er imot de foreslåtte avkjørselssaneringene.

#### *Konsekvenser for klima og det ytre miljø*

Forslaget til reguleringsplan er i sin helhet et miljøtiltak der det fokuseres på å utvikle et godt og sikkert kollektivtilbud, samt opparbeidelse av sykkelveger og fortau slik at befolkningen kan reise miljøvennlig, og aller helst ved bruk av gange eller sykkel. I forbindelse med opparbeidelsen stilles det krav om grunnundersøkelser og at eventuell tiltaksplan skal følges.

#### *Avveining av virkninger*

Tiltaket bidrar til bedre og sikrere ferdsel for myke trafikanter langs Innherredsveien, og bedrer framkommeligheten for Metrobuss. Nedbygging av gata til to kjørefelt bidrar til mindre støv og støy fra trafikk.

Av vesentlige virkninger har det vært mest oppmerksomhet rundt sanering av avkjørsler og stenging av kryss, og påvirkning dette har for naboer og næringsdrivende i området.

Avkjørselssaneringen vil bedre trafikkavvikling og trafiksikkerhet i Innherredsveien, men samtidig kreve erverv av areal til adkomster på de tomter hvor omleggingen skjer. Flere av grunneierne er imot de foreslåtte avkjørselssaneringene. Næringsinteresser blir berørt ved at automatstasjons-tomta (Innherredsveien 101) helt eller delvis må utgå som næringstomt, drosjeholdeplassen foreslås flyttet til Gamle Kongevei og Anders Buens gate foreslås stengt.

Det foretas en mindre justering av hensynssone for kulturmiljø ved Anders Buens gate.

## Planlagt gjennomføring

### Midlertidige anleggsbelter

Der det kreves murverk, gjerder eller på annen måte er vurdert behov for å komme til anlegget i byggefasen er det foreslått midlertidig anleggs- og riggområde. Dette er områder som reguleringsmessig får beholde formålet under fra gjeldende regulering av aktuelt område. Midlertidige anleggsbelter er angitt med #1 på plankartet.

### Midlertidige avkjørsler

Plankartet angir to avkjørsler som tillates inntil bruken av tilstøtende tomter endres. Disse er angitt med #2 på plankartet og angår Innherredsveien 106, 108/108B og 113.

### Utbygging/Gjennomføring

Innherredsveien er fylkesveg, og utbygging skjer på bakgrunn av bevilgning over offentlige budsjetter. Der tiltaket innebærer erverv eller tiltak på privat grunn må også vegeier bekoste dette. En ser derfor ikke at det er grunnlag for å legge kostnader på private aktører i området. Unntaket er nye avkjørsler fra byggeprosjekter som er under regulering i naboområdene. Her må opparbeidelse bekostes av disse prosjektene fullt og helt.

### Utbyggingsavtaler

Det legges ikke opp til inngåelse av utbyggingsavtaler i forbindelse med implementering av reguleringsplanen.

## Innspill til planforslaget

### Planoppstart, medvirkningsprosess

Oppstartsmøte ble avholdt 19.6.2014. Det ble varslet oppstart 13.4.2013 og på nytt 1.9.2014 på grunn av utvidelse av plangrensen.

Det er gjennomført møter med naboer og myndigheter, se tabell under:

Dato		Inviterte aktører	Tema
15.01.2014	Koordineringsmøte	Innherredsveien 103 Voll Arkitekter	Grenseflata mellom planene og føringer for planarbeidet
30.01.2014	Koordineringsmøte	Rosendal kino v/Skibnes Arkitekter	Orientering om utbyggingsplaner for Rosendal kino
04.04.2014	Dialogmøte	Innherredsveien 96-106 v/Trondheim kommune	Gjensidig orientering – avklaringer vedr atkomst.
07.04.2014	Dialogmøte	Beboere Innherredsveien 75, 77 og 79, Gamle Kongeveg 57	Generell informasjon, planstatus, atkomster, parkering og avkjørselssanering
23.04.2014	Dialogmøte	Innherredsveien 108 (Statoil) (begge sider)	Generell informasjon, plangrense, status, atkomster og avkjørselssanering
25.04.2014	Dialogmøte	Rosendal kino v/Kopreitan	Diskutere planer for Innherredsveien og Rosendal
19.06.2014	OPPSTARTSMØTE Trondheim kommune	Trondheim kommune	Formelt oppstartsmøte. Referat foreligger
01.07.2014	Befaring	Beboere Innherredsveien 75, 77 og 79, Gamle Kongeveg 57	Avkjørsel og atkomst-tematikk. Det skal utarbeides forslag til nye løsninger.
21.08.2014	Koordineringsmøte	Voll arkitekter og	Atkomst og renovasjon Innherredsveien

		Renholdsverket	103
11.11.2014	Koordineringsmøte	Innherredsveien 103 v/Voll Arkitekter	Drøfte avkjørselsløsninger
18.12.2014	Koordineringsmøte	Rosendal kino v/Kopreitan	Drøfte felles avkjørselsløsninger
29.01.2015	Dialogmøte	Innherredsveien 108 – begge Statoiltomtene	Gjennomgang av status i planarbeidet
03.02.2015	Koordineringsmøte	Innherredsveien 96-106 (Trondheim kommune)	Parkering, atkomster og avkjørselssanering
11.02.2015	Dialogmøte	Beboere Innherredsveien 75, 77 og 79, Gamle Kongeveg 57	Generell informasjon, planstatus, atkomster, parkering og avkjørselssanering
11.02.2015	Dialogmøte	Beboere Innherredsveien 83a, 83b, 85a, 85b, 89, 91 og Gamle Kongeveg 67	Generell informasjon, planstatus, atkomster, parkering og avkjørselssanering
12.02.2015	Dialogmøte	Sameiet Innherredsveien 71 (Shell-stasjonen)	Generell informasjon, planstatus, atkomster og avkjørselssanering
18.03.2015	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune, AtB.	Gjennomgang av foreliggende planforslag
18.03.2015	Dialogmøte	Beboere Innherredsveien 81a, 81b, 83b, 85a, 85b, Gamle Kongeveg 67	Oppfølging, atkomster og avkjørselssanering
11.6.2015	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, STFK, AtB.	Gjennomgang av planforslag
15.6.2015	Dialogmøte	Beboere Innherredsveien 81a, 81b, 83b, 85a, 85b, Gamle Kongeveg 67	Status, skisser, atkomst og renovasjon
14.1.2016	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune	Gjennomgang av planløsning – forslag til endringer
09.2.2016	Drøftingsmøte Innherredsveien 103	Trondheim kommune, WSP, Voll arkitekter, SVV	
09.2.2016	Beboermøte med huseiere i Gamle Kongevei 67	Grunneier SVV	SVV forpliktelser; Renovasjonspunkt opparbeides ved Gamle Kongeveg. Huseier lager situasjonsplan og kostnadsoverslag.
22.2.2016	Samhandlingsmøte	STFK, SVV	
04.3.2016	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	Løsning sykkelveg i Stadsing Dahls gt, Anders Buens gt, Flytting av taxiholdeplass, mm.
16.3.2016	Møte med beboere vedr avkjørselssanering	SVV, Rambøll	Møte med beboere i Innherredsveien vedr. Omlegging av avkjørsel. (mot Gamle Kongeveg)
05.4.2016	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	Gjennomgang av plankart og bestemmelser
02.5.2016	Samhandlingsmøte	Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	
18.8.2016	Informasjons/drøftingsmøte	Kirkelig fellesråd, Sogneprest i Lademoen kirke, Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	Drøfting av mulige virkninger av stenging av Anders Buens gate med tanke på Lademoen kirkes aktiviteter.
25.8.2016	Informasjonsmøte	Trondheim kommune, SVV, Rambøll.	Åpent informasjonsmøte med beboerne på Lademoen vedr mulig stenging av Anders Buens gate
22.2.2018	Dialogmøte	Trondheim kommune, SVV, Norgestaxi og Nidaros taxi	Drøfting av plassering og behov for taxiholdeplass.

4.2.2019	Arbeidsmøte byplan	Trondheim kommune – byplankontoret, SVV, Asplan Viak	Gjennomgang av merknader og behov for endringer av plan etter offentlig ettersyn
28.2.2019	Dialogmøte 1	Statlige og kommunale etater, næringsliv, beboere og berørte	Presentasjon av prosjektets innledende faser, utfordringer kvaliteter og konsepttanker.
13.3.2019	Samrådsmøte Trønderenergi	Trønderenergi Nett, Asplan Viak	El-løsninger og behov for oppgradering langs strekningen. Plassering av trafo ved Thomas von Westens.
18.3.2019	Arbeidsmøte byplan	Trondheim kommune – byplankontoret, SVV, Asplan Viak	Gjennomgang av avtalte endringer.
18.3.2019	Samrådsmøte	Miljøpakken – sykkelgruppa, SVV	Gjennomgang av sykkelløsninger til sluttbehandling.
22.3.2019	Samrådsmøte AtB	AtB, SVV, Asplan Viak	Gjennomgang av strekning Bassengbakken til Saxenborg allé med innspill fra AtB.
26.3.2019	Dialogmøte 2	Statlige og kommunale etater, næringsliv, beboere og berørte	Presentasjon av forslag til utforming for delstrekning Bassengbakken til Saxenborg allé.
3.4.2019	Arbeidsmøte byplan	Trondheim kommune – byplankontoret, SVV, Asplan Viak	Gjennomgang av supplert materiale.
11.4.2019	Samrådsmøte varelevering	LUKS, ASKO, Bring, Otts, Trondheim kommune, Norges lastebileierforbund, SVV, AV	Kartlegging av dagens situasjon varelevering, behov og endringer langs gaten i framtiden.

I tillegg har det har vært flere møter om prøveprosjektet med Lademoen velforening og Syklistenes landsforening.

#### Sammendrag av merknader med kommentarer etter offentlig ettersyn

Planen ble lagt ut til offentlig ettersyn 20.3.2018 med høringsfrist 19.5.18. Det kom inn 12 merknader etter offentlig ettersyn, derav et varsel om innsigelse fra Fylkesmannen i Trøndelag. Innspillene er oppsummert under.

#### Fylkesmannen i Trøndelag, 30.5.2018

- Positivt at planen skal sikre framkommelighet for buss, forbedre framkommeligheten for syklende og gående, sørge for best mulig trafiksikkerhet samt legge til rette for hyggelige oppholdsplasser i tilknytning til veganlegget.
- Til tross for vesentlig reduksjon i biltrafikk og redusert hastighet er det fortsatt flere av boligene langs vegen som blir liggende i rød støysone. Fylkesmannen har innsigelse til planen inntil det er gjort støyberegninger for støyfølsom bebyggelse i rød støysone som viser støysituasjonen etter gjennomføring av planen med ny trafiksituasjon.
- Hensynet til barn og unge bør vurderes spesielt når det er snakk om trafikkregulerende tiltak.
- Etter åpningen av Strindheimtunnelen har det vært en gledelig utvikling når det gjelder nedgang i ulykker i Innherredsveien samt utviklingen av lokalmiljøet for de som bor og oppholder seg i området nært vegen. Ytterligere trafikkregulerende tiltak som styrer kjøretøy til Strindheimtunnelen vil bidra til å videreutvikle bokvaliteten i området. Etableringen av Innherredsveien som hovedveg til sentrum for myke trafikanter gjør det lettere å velge sykkel og gange som transportform, og vil bidra til mer hverdagsmosjon. Samtidig oppnås at stadig mer av de sentrale deler av byen kan oppleves fra sykkel.

- Planområdet ligger innenfor en kvikkleiresone. Fylkesmannen forutsetter at kommunen rådfører seg med NVE som er sektormyndighet på skred og flom og at deres retningslinjer og anbefalinger blir hensyntatt i arbeid med planen.

#### *Kommentar*

Det er avholdt et møte med Fylkesmannen og Trondheim kommune den 11.6.2018 angående Fylkesmannens innsigelse på støy. Det er utarbeidet en støyfaglig utredning med beregninger og vurderinger for å svare ut innsigelsen (se vedlegg 7), det ble avholdt oppfølgingsmøte 21.3.2019 og Fylkesmannen har godtatt utredningen. Se også *Virkinger av planforslaget* under *Støy*. Geotekniske vurderinger er gjennomført, se avsnitt om geoteknikk og vedlegg 8 og 9. Øvrige merknader er ivaretatt i planen.

#### Trøndelag fylkeskommune, 10.05.2018

- Det er ingen registrerte automatisk fredede kulturminner innen området, men fylkeskommunen minner om den generelle aktsomhetsplikten etter §8 i kulturminneloven.
- Innherredsveien er en hovedtrasé for den kommende Metrobuss og viktig trasé for bybusser og regionbusser, og fremkommelighet for buss bør være et viktig moment i reguleringsplanen.
- Det bør vurderes egen sykkelløsning på strekningen samt mulige tiltak i kryssområdene slik at syklende får et trygt og forståelig tilbud ved alle kryss.

#### *Kommentar*

Hensikten med reguleringsplanen er å legge til rette for en effektiv kollektivåre og gode forhold for myke trafikanter. Det legges opp til en løsning med sykkelveg med fortau på nordsiden av strekningen, i tråd med løsningen i prøveprosjektet. I tillegg ses det på gode løsninger for kobling av sykkelløsningen i Stadsingeniør Dahls gate til systemet i Innherredsveien.

#### Statens vegvesen, 15.05.2018

Statens vegvesen mener det er uheldig at en stenging av Anders Buens gate ikke er avklart fra kommunens side. En stenging av Anders Buens gate vil blant annet medføre at all varelevering til eiendommen Innherredsveien 80 og adkomst til Lademoen kirke vil måtte foregå gjennom Lademoen Kirkeallé. Dette gir en ulogisk adkomst, samt det vil medføre mer trafikk gjennom Lademoen Kirkeallé, spesielt ved arrangement i kirka.

Den eksisterende undergangen ved Thomas von Westens gate planlegges ytterligere oppgradert, men kan ikke ivareta universell utforming. Statens vegvesen mener at det er viktig at funksjonen til undergangen ivaretas som en sikker, planfri kryssing spesielt for de yngste.

#### *Kommentar*

Anders Buens gate holdes åpen i planforslaget til sluttbehandling, og trafiksikkerhet for syklister blir ivaretatt ved tilbaketrunket kryssing. Undergang ved Thomas von Westens gate opprettholdes i planforslaget og skal utbedres i forbindelse med gjennomføring.

#### TrønderEnergi Nett AS, 3.5.2018

Viser til vedlagte kart angående potensielle konfliktpunkter mot TrønderEnergi Nett sine anlegg. Konfliktene må utredes, og TrønderEnergi Nett må involveres i arbeidet for å ha mulighet til å planlegge og budsjettere sine arbeider.

TrønderEnergi Nett ønsker at det innreguleres areal til ny nettstasjon over bakken i området regulert til torg i planen for Innherredsveien 96-106. Nettstasjon under bakkenivå vil da kunne fjernes. Dagens plassering utgjør en risiko i forhold til betjening samt at den er til hinder for drift

og vedlikehold av fortau og veg. Den har også begrensninger knyttet til levering av miljøvennlig energi.

#### *Kommentar*

Plankonsulent har i samrådsmøte med Trønderenergi 13.3.2019 blitt enig om at flytting av nettstasjon kan gjøres i forbindelse med tilgrensende plan r20120038, da man i dette planforslaget ikke vet hvordan bebyggelse inn mot o\_Torg er tiltenkt, og dermed hvor nettstasjon helst bør plasseres i området for å passe inn med framtidig bebyggelse.

#### Kirkelig fellesråd, 9.5.2018

Kirkelig fellesråd ønsker ikke at det etableres gang- og sykkelveg på Kirkelig fellesråds eiendom langs Anders Buens gate.

#### *Kommentar*

Det ble avholdt møte med Byplankontoret, Miljøpakken og Kirkelig fellesråd 1.6.2018. Det skal tilstrebes å opprettholde/ivareta dagens fortausareal. Fortausbredde foran kirken er foreslått redusert fra 5 meter til 3 meter til sluttbehandling for å redusere inngrepet på kirkens eiendom. Holdeplass for taxi foreslås flyttet til Gamle Kongevei.

#### Lademoen Sokn, 8.5.2018

AU i Lademoen menighetsråd ønsker ikke at Anders Buens gate stenges på grunn av behovet for god tilgjengelighet ved store arrangementer og større gravferder og gudstjenester. Ønsker at krysset gjøres mer oversiktlig og gis et mer bymessig preg. Ønsker befaring om kirkens behov og ønsker.

#### *Kommentar*

Merknaden tas til etterretning. Anders Buens gate holdes åpen for innkjøring til kirken, og får en utforming som ivaretar trafikksikkerhet for myke trafikanter.

#### Borettslaget Innherredsveien 85 B v/styreleder Ragnhild L. Daae, 11.5.2018

Borettslaget stiller seg positiv til tiltaket. Tiltaket vil gi et løft for syklistene og gående og vil bedre bomiljøet betraktelig. I tillegg er borettslaget positiv til å få en tryggere utkjørsel fra boligen. Ber om at følgende blir vurdert:

- Utrykningskjøretøy og da spesielt brannbil må ha tilgang til å komme inn i bakgården mellom Innherredsveien 85 A og B
- Borettslagets fem parkeringsplasser må ivaretas
- Dispensasjon for beboere for å kjøre rett frem i krysset ved Stadsingeniør Dahls gate
- Hvor plassering av renovasjonspunkt blir, og om det er mulighet for returpunkt for glass/metall.

#### *Kommentar*

Det er gjort sporingsanalyser som viser at det er mulig for utrykningskjøretøy å manøvrere seg mellom fasadene. I tillegg er det avklart med brann- og redningstjenesten at dette skal være mulig. Miljøpakken har vært i kontakt med Renholdsverket for å avklare mulighet for en nedgravd løsning. Det er lagt opp til å etablere en nedgravd løsning for Innherredsveien 81A, 81B, 83A, 83B, 85A, 85B, 87, 89A og 89B i Bakkaunvegen.

#### Rosendal teater v/WSP, 23.4.2018

Atkomst til Rosendal teater er ikke ivaretatt i plankartet.

*Kommentar*

Tas til etterretning. Dagens atkomst er ivaretatt i plankartet til sluttbehandling.

Sameiet Innherredsveien 87, 16.5.2018

Sameiet mener at reguleringsplanen legger opp til svært negative konsekvenser for eiendommen Innherredsveien 87 på grunn av blant annet etablering av 6 m bred adkomstveg på tvers av tomten, stenging av avkjørsel fra Innherredsveien mellom Innherredsveien 85 og 87 og flytting av parkeringsplasser. I tillegg er sameiet negative til at det etableres offentlig sykkelveg på vestsiden av eiendommen. Undergangen bør også vurderes avvirket, da gaten vil få mindre trafikk i framtiden.

*Kommentar*

I forbindelse med planarbeidet er alle avkjørsler direkte ut i Innherredsveien blitt vurdert omlagt/stengt, for å gi kollektivtrafikken bedre framkommelighet i gata. I tillegg ønsker man trafiksikre løsninger for alle trafikanter. Dette er i henhold til vedtak i Formannskapet i Trondheim kommune 25. juni 2013. Løsningen for dagens avkjørsler ved Innherredsveien 83A, 85A og 91 har vært å etablere en felles avkjørsel ved Innherredsveien 91 som er mer trafiksikker og bedre tilrettelagt med tanke på sikt. Ved å optimalisere trappegangen til undergangen får man frigjort areal på sørsiden som kan brukes til å etablere en felles avkjørsel ved Innherredsveien 91. Det er avholdt møte med FAU og elevrådet ved Lilleby skole angående bevaring av undergangen. Tilbakemeldingene fra disse møtene er at undergangen er godt brukt av skolebarn og ønskes beholdt. Undergangen ble opprinnelig bygget ved innføring av 6-årsreformen.

Sameiet Voldsminde v/Arild Krogh, 12.4.2018

Gjør oppmerksom på at det i dag stopper renovasjonskjøretøy også på nordsiden av Innherredsveien. Dette på grunn av manglende kommunal drift og vedlikehold på eiendom 411/215 og påfølgende flytting av containere. Parkeringsreguleringen på området medfører også en del feilparkering. Etablering av gjerde langs Innherredsveien vil gjøre renovasjon vanskelig.

*Kommentar*

Renovasjonshåndtering skal ikke foregå i Innherredsveien. Eiendom 411/215 er privat, og sameiet må gå i dialog med renholdsverket, Trondheim kommune og Trondheim parkering for å finne en løsning på dette. Det innarbeides i bestemmelsene at det ikke kan etableres gjerde langs gaten.

Tore Meisfjord (Gamle Kongevei 67), 14.5.2018

Viser til tidligere henvendelse datert 14.4.2016 som ikke er svart ut. Denne henvendelsen gjelder avkjørselsløsning og renovasjonsløsning for Gamle Kongevei 67. Eierne er negative til at det legges opp til avkjørsel ut i Innherredsveien og ønsker avkjørsel direkte ut i Gamle Kongevei.

*Kommentar*

Boligen har i dag adkomst fra Innherredsveien. Reguleringsplanforslaget opprettholder denne adkomsten fra Innherredsveien. Da renovasjonshåndtering til boligen fra Innherredsveien ikke tilfredstilles må Statens vegvesen besørge at renovasjon blir håndtert fra Gamle Kongevei. Dette kan være i form av tilskudd til adkomst til nytt sted for renovasjon. Grunneier må da eventuelt utarbeide tegningsgrunnlag og kostnadsoverslag for ønsket løsning slik at Statens vegvesen kan vurdere hva som kan finansieres med tanke på renovasjon.

Syklistenes landsforbund, 1.6.2018

Syklistenes landsforbund har gitt innspill til fysiske tiltak knyttet til utforming av sykkelvegen og trafiksikkerhet knyttet til denne. Disse er som følger:



- Bredder på sykkelveg minst 4 m for bedre trygghetsfølelse
- Fysisk skille mellom syklende og motorvogn for bedre trafiksikkerhet og større trygghetsfølelse
- På strekningen Saxenborg allé – Thomas von Westens gate bør sykkelvegen legges på sørsiden av trekken for å få bredere sykkelveg
- Støyskjermen ved Thomas Hirsch gate bør fjernes for å bedre siktforholdene
- For krysset med Thomas von Westens gate bør det etableres opphøyd sykkelkryssing uten signalanlegg for at syklister skal få en lettforståelig og trygg kryssing
- Anders Buens gate bør stenges ved Innherredsveien for å gi økt trygghet og fremkommelighet for syklende.

#### *Kommentar*

Løsningene for sykkel som nå foreligger er diskutert og avklart med sykkelgruppa i Miljøpakken i møte 18.3.2019. Dette gjelder blant annet at bredden på sykkelveg blir 3 m, det etableres trafikdeler mellom sykkelveg og kjøreveg på størstedelen av strekningen, sykkelvegen legges langs Innherredsveien på strekningen fra Thomas von Westens gate til Thomas Hirsch gate, og Anders Buens gate blir ikke stengt. I Thomas Hirsch gate trekkes sykkelvegen 5 meter inn i avkjørselen for å bedre trafiksikkerheten. Det er søkt og innvilget fravik på dette punktet. En eventuell etablering av opphøyd gangfelt i krysset med Thomas von Westens gate må vurderes i forbindelse med byggeplan.

#### **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.