



Detaljregulering av Del av Klæbuveien fra Bakkehellet, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 30.11.2022

Dato for godkjenning av bystyret : 02.02.2023

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trondheim kommune Miljøpakken.

Hensikten med planen er å sikre myke trafikanter, ved å etablere et trafikksikkert gangtilbud langs vestre del av Klæbuveien. Fortau er regulert for strekningen i dag, gjennom planen r20120052 – *Øystein Møylas veg 14, 16 og 18*, men denne planen inkluderer ikke nødvendige skråninger og midlertidig anleggsbelte. Strekningen som reguleres er ca. 150 meter. Vegen er skoleveg til Nidarvoll barneskole og Sunnland ungdomsskole. I tillegg er Klæbuveien en del av hovedsykkelnettet.

Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget, men det er gjort endringer i forbindelse med planarbeidet.



Figur 1 Oversiktskart (til venstre) og planavgrensning (til høyre)

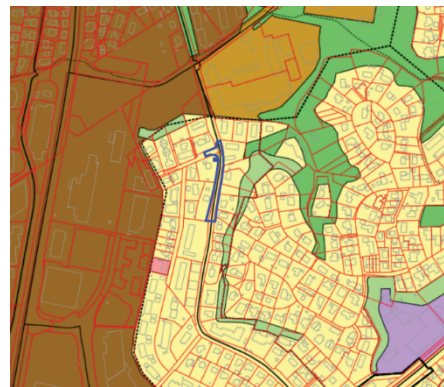
Planstatus

Kommuneplanens arealdel (KPA)

Planområdet er vist som eksisterende boligformål i KPA. Klæbuveien er markert som eksisterende sykkelveg. Planinitiativet er i hovedsak i tråd med overordnet plan.

Reguleringsplanstatus

Gjeldende regulering for området er r20120052 – Øystein Møylas veg 14, 16 og 18.



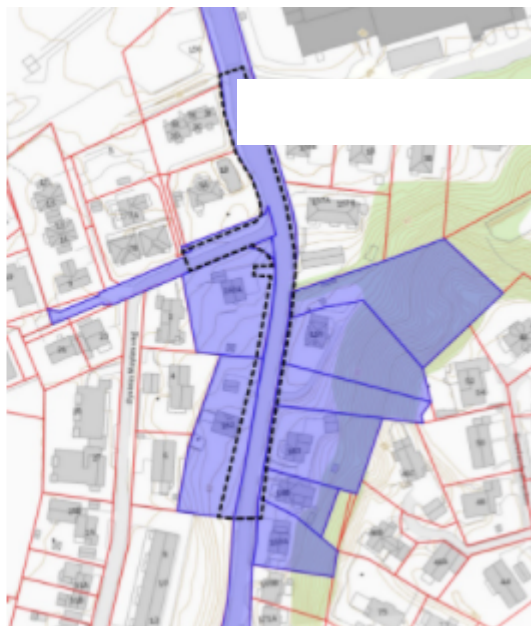
Figur 2 Utsnitt fra KPA

Tilgrensende planer som delvis berøres er: rR374a (1996) - Klæbuvegen 160, gnr 62 bnr 211, R0374 (1996) - Klæbuvegen, S.P. Andersens veg – Omkjøringsvegen.

Planområdet, eksisterende forhold

Veggrunnen eies av Trondheim kommune. Planforslaget berører imidlertid 12 private boligeiendommer, på øst- og vestsiden av Klæbuveien. Planforslaget berører følgende private eiendommer:

| Gnr | Bnr | Hjemmelshaver |
|-----|-----|-------------------|
| 62 | 1 | TRONDHEIM KOMMUNE |
| 72 | 34 | TRONDHEIM KOMMUNE |
| 62 | 419 | TRONDHEIM KOMMUNE |
| 62 | 528 | TRONDHEIM KOMMUNE |
| 62 | 517 | Privat eier |
| 72 | 69 | Privat eier |
| 72 | 209 | Privat eier |
| 62 | 215 | Privat eier |
| 72 | 31 | Privat eier |
| 71 | 11 | Privat eier |
| 71 | 12 | Privat eier |
| 71 | 46 | Privat eier |
| 72 | 31 | Privat eier |
| 62 | 211 | Privat eier |
| 71 | 10 | Privat eier |
| 71 | 9 | Privat eier |



Figur 3 Oversikt berørte eiendommer

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet

Planområdet ligger i Klæbuveien, mellom avkjørsler til Øystein Møylas veg og Anton Grevskotts veg, ca. 2,5 km fra Trondheim sentrum. Planområdet er ca. 3,0 daa.

Dagens og tilstøtende arealbruk

Planområdet inkluderer deler av Klæbuveien og Øystein Møylas vei, samt deler av tilgrensende boligtomter. Alle tilgrensende eiendommer er bebyggt med boliger.

Landskapsbilde og kulturminner

Landskapsmessig utgjør planområdet avslutningen på en landskapshylle som ligger på langs av Sunnlandsskrenten. Klæbuveien skrår ned mot nord og flater ut der den møter Øystein Møylas vei.

Langs veien ligger småhusbebyggelse, med avkjørsler til hver eiendom.

Kommunens flomkart viser ikke kryssende eller langsgående flomveier i berøring med planområdet.



Figur 4 Bjørkeallé langs vestsiden av Klæbuveien berøres ved bygging av fortauet (venstre side på bildet)



Figur 5 I dag avsluttes fortau brått ved Øystein Møylas veg 14, 16 og 18

Noen av naboeiendommene (se figur 7) har bolighus med klassifisering klasse B og C i Byantikvarens aktsomhetskart. Tiltaket vurderes ikke å komme i konflikt med bebyggelsen. Langs vestsiden av Klæbuveien er det en ensidig allé med fullvokste bjørketrær.



Figur 6 Temakart - antikvarisk verdi



Figur 7 Temakart - biologisk mangfold

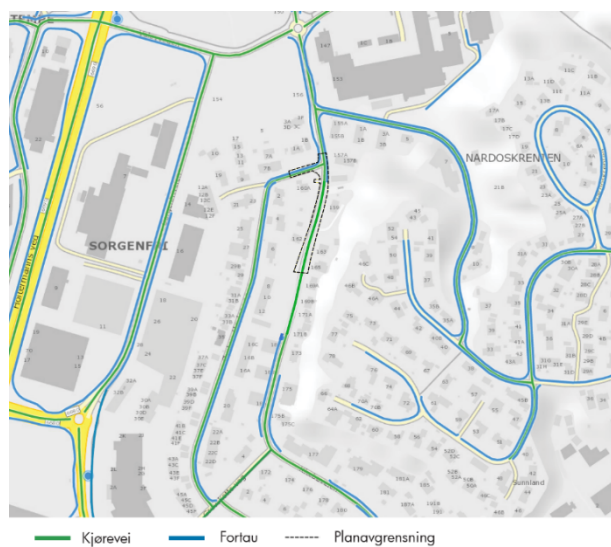
Biologisk mangfold

Sunnlandskrenten er vist med naturverdi C - svært viktig lokalt naturområde (se figur 8 over). Planavgrensningen berører svakt ytterkanten av denne sonen ved Klæbuveien. Tiltaket innebærer flytting av veien ca. 2,0 meter østover med oppføring av støttemurer mot terrenget langs østsiden av Klæbuveien. Det vurderes at tiltaket ikke kommer nevneverdig i konflikt med naturverdiene innenfor sonen.

Trafikkforhold

Vegbredden i Klæbuveien er 5,5 meter. Registrert ÅDT for strekningen i Statens Vegvesens database er 1277, men dette antas å være målt nord for Øystein Møylas veg. Klæbuveien sør for Øystein Møylas vei vil kunne ha en ÅDT på anslagsvis 800 (10 % tungtrafikkandel).

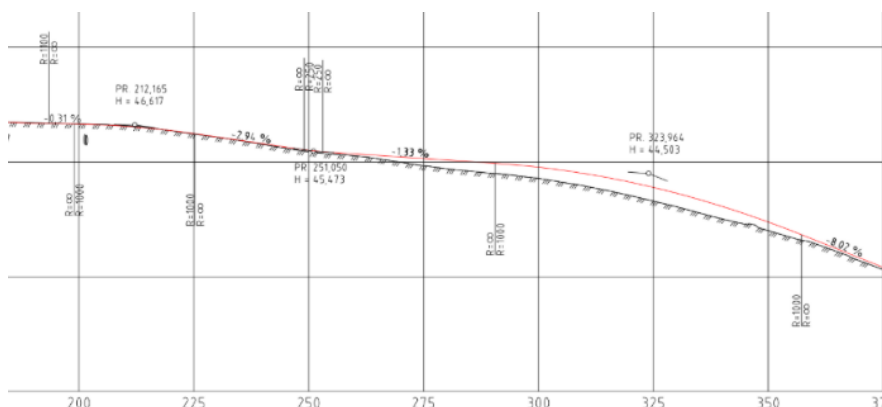
Det er registrert fire ulykker i det aktuelle området. Ved Bakkehellet i nord er det registrert to møteulykker mellom personbil og sykkel med lettere skader. Ved Klæbuveien 175 er det registrert en akeulykke mellom kryssende person og varebil, lettere skader. Ved kurven ved Klæbuveien 177 er det registrert møteulykke mellom personbiler, som medførte lettere skader. Ingen av ulykkene er av nyere dato (2002 er nyeste).



Figur 8 Trafikkforhold (fortau og kjøreveg)

Universell utforming

Klæbuveien har partier med ca. 8 % stigning (1/12,5) og oppfyller dermed ikke kravene til universell utforming.



Figur 9 Utklipp vegprofil Klæbuveien

Grunnforhold

Geoteknisk utredning viser at det generelt er angitt tykk havavsetning i store deler av området bortsett fra i toppen av Sundlandsplatået i øst. Her er det angitt et øvre lag av elveavsatt materiale.

Utførte poretrykkmålinger viser at grunnvannstanden ligger dypt i skråningen ned fra Sunnlandsskrenten og også dypt videre ned i skråningen ned mot Øystein Møylas veg. Grunnvannstanden ligger ca. 12 meter under veglinja rundt profil 200.

Barn og unges interesser

Barnetråkk viser at den aktuelle delen av Klæbuveien ikke er en hyppig brukt skoleveg i dag. Planområdet mangler et sikkert gangtilbud, og kan dermed være lite attraktivt for barn å ferdes her. Strekingen er en viktig forbindelse mellom sentrum og bydeler mot sør for både syklende og gående.

Teknisk infrastruktur

Det ligger en overvannsledning i Øystein Møylas veg. Eksisterende vannledninger ligger i Klæbuveien og Øystein Møylas veg. Det ligger en privat vannledning og en fellesledning parallelt med tiltaket i Klæbuveien.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Reguleringsplanen fremmes primært for å få et formelt grunnlag for erverv og bygging av fortau langs Klæbuveien. Området reguleres til:

Boligbebyggelse og anlegg:

- Boligbebyggelse (B1 og 2)

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur:

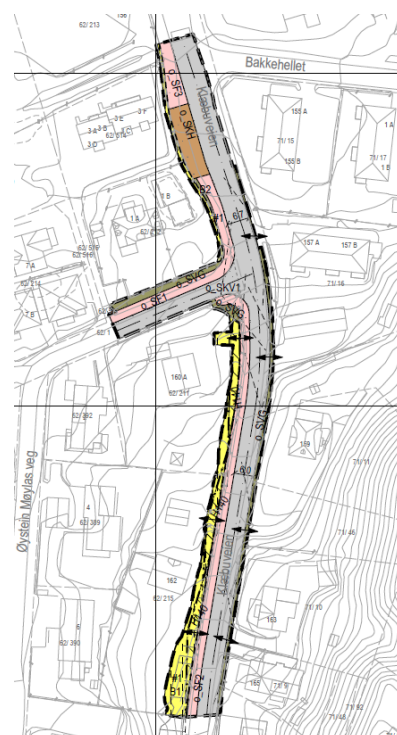
- Kjøreveg (o_SKV1)
- Fortau (o_SF1-3)
- Annen veggrunn – grøntareal (o_SVG)
- Kollektivholdeplass (o_SKH)

Bestemmelsesområder:

- Midlertidig bygge- og anleggsområde (#1)

Hensynssoner:

- Frisikt (H140)



Figur 10 Plankart Klæbuveien

Beskrivelse av tiltaket

Prosjektet omfatter etablering av fortau langs vestre side av Klæbuveien. Samtidig koordineres tiltaket med oppgradering/nyanlegg for vann- og avløpsnett.

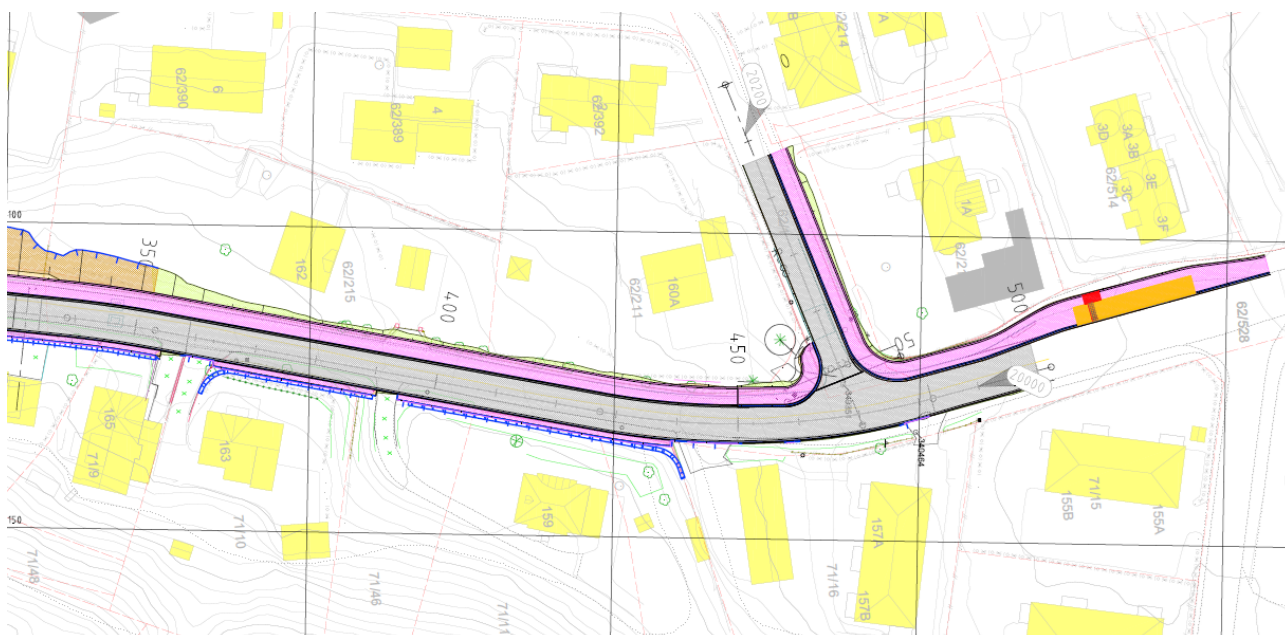
Opparbeidelse innebærer noe sideforskyving av kjørebanelen, vegutvidelse for etablering av fortau og opparbeidelse av en del støttemurer. Gjennomføring av prosjektet er utfordrende i og med at det er strekningsvist utfordrende sideterreng og bebyggelse tett på vegen. Reguleringen medfører

berøring av tilstøtende naboeiendommer i stor grad langs begge sider av vegen. Opparbeidelse innebærer fjerning og/eller flytting av flere store busker og trær langs Klæbuveien.

Tiltaket er detaljprosjektert og man er nå i grunnervervsfasen for å oppnå nødvendige avtaler for permanente og midlertidige inngrep.

Veganlegg, kjørevei, fortau og kollektivholdeplass

Fortau opparbeides i henhold til Trondheim kommunes normkrav. Bredde på asfaltert fortau er 2,5 m + skulder 0,5 m. Vegbredden varierer noe, men er 5,0 m i Øystein Møylas veg og i hovedsak 6,0 m i Klæbuveien. Kollektivholdeplass reguleres til kantsteinsstopp med plass til leskur. Bestemmelsene inneholder retningslinjer om at det ved utforming av holdeplassen skal hensynta konflikt mellom av- og påstigende og forbigående syklister og gående.



Figur 11 Vegplan



Figur 12 Perspektiv fra vegmodell – Kryss Klæbuveien - Øystein Møylas veg Fugleperspektiv fra vegmodell

Virkninger av planforslaget

Overordnede planer

Planforslaget er i tråd med kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA). Planforslaget berører planene r374a og r374 som viser boligformål for arealer som forutsettes brukt til nødvendige støttemurer og oppfylling for opparbeidelse av fortau.

Vurdering etter naturmangfoldloven

Tiltaket er vurdert opp mot relevante paragrafer (§§ 8-12) i Naturmangfoldloven. Konsekvenser av tiltaket er vurdert gjennom kunnskap om naturmiljøet i planens influensområde, innhentet fra Miljødirektoratets naturbase og Artsdatabankens artskart. Kravet til kunnskapsgrunnlaget (§ 8) vurderes å være oppfylt.

Kommunedirektøren vurderer at reguleringsplanen redegjør tilstrekkelig for planens virkninger for naturmangfoldet. Føre-var-prinsippet (§ 9) kommer derfor ikke til anvendelse. Tiltaket anses å være i tråd med lovens bestemmelser om forvaltningsmål for naturtyper og økosystemer (§ 4) og arter (§ 5). Ingen naturlig forekommende naturtyper, økosystemer eller arter vil få sitt utbredelsesområde eller sitt mangfold redusert som følge av tiltaket. Den samlede belastningen på aktuelle økosystemer vurderes heller ikke å være uakseptabel høy (§ 10). Det legges opp til å gjennomføre tiltaket slik at skader på naturmangfoldet begrenses i størst mulig grad.

Fjerning av trær langs Klæbuveien vurderes ikke å ha nevneverdig påvirkning på biologiske funksjoner i nærområdet. Sunnlandskrenten, øst for planområdet utgjør en tydelig og robust korridor for dyre- og fugleliv. Det kan være aktuelt å plante nye trær langs gaten, inne på de private eiendommene. Dette er ikke sikret i planen, men erstatning av tapt vegetasjon vil være del av grunneierforhandlingene som igangsettes etter at reguleringsplanen er vedtatt. Det er ikke prioritert å sikre plass til en ny langsgående trerekke, da man ikke har villet ekspropriere unødig tilleggsareal fra private grunneiere. Fortau og nytt overvannsanlegg i Klæbuveien leder overvann langs veien, bort fra eiendommene, og vil eliminere eventuelt tilstrømming av overvann fra Nardoskrenten/Klæbuveien.

Trafikkforhold

Trafikksikkerhet

I dag mangler det fortau på deler av Klæbuveien. Planforslaget gir et lengre sammenhengende fortau langs Klæbuveien, og reduserer dermed faren for møteulykker og farlige forbikjøringer av myke trafikanter langs Klæbuveien. Tiltaket vil dermed bidra til betydelig økt trafikksikkerhet i området. Planforslaget flytter innkjørsel til Klæbuveien 160 a ca. 15 m lengre sør, og gir dermed en mer oversiktlig og trafikksikker utkjøring. Øvrige adkomster forblir uendret.

Vegforhold

Planforslaget opprettholder regulert vegbane. Opparbeidelse medfører noen mindre sideforskyvninger av Klæbuveien i forhold til dagens trasé. Innkjørsel til Klæbuveien 160 a flyttes ca. 15 m lengre sør, og gir dermed bedre sikt mot trafikk som kommer ned Klæbuveien.

Kollektivtilbud

Etablering av fortau langs Klæbuveien vil gi tryggere vei til bussholdeplass for beboere langs Klæbuveien. Det legges også til rette for kantsteinsstopp og leskur på holdeplassen Sorgenfri. Universell utforming skal legges til grunn for utforming av kantstopp.

Støy og støv

Etablering av fortau langs Klæbuveien vil ikke endre dagens forhold for støy og støv i den permanente situasjonen. I anleggsperioden vil man derimot kunne forvente midlertidig forhøyet nivå av støy og støv, noe som kan medføre ulemper for berørte naboer. For å oppnå tilfredsstillende miljøforhold i anleggsfasen skal luftkvalitets- og støygrenser som angitt i Miljøverndepartementets retningslinjer for behandling av luftkvalitet og støy i arealplanleggingen, T-1520 og T-1442, legges til grunn.

Teknisk infrastruktur

Tiltaket koordineres med oppgradering/nyanlegg for vann- og avløpsnett. VA-plan er utarbeidet av Asplan Viak for Trondheim kommune, i samråd med Trondheim kommune kommunalteknikk. Det er vurdert av Trondheim kommune at planen ikke trenger rekkefølgebestemmelser knyttet til VA, da planer allerede er utarbeidet i henhold til kommunens normer. To sandfang justeres i henhold til VA-plan etter justering av fortausutforming ved krysset Øystein Møylas veg.



Figur 13 Utklipp fra anbudstegning HC101, Asplan Viak, 03.04.20

Grunnforhold/geoteknikk

Geoteknisk utredning redegjør for stabilitet og nødvendige tiltak. Stabiliteten til fylling på venstre side av veglinja er tilfredsstillende. Det er også oppnådd tilfredsstillende stabilitet for hele skråninga.

Utgraving for støttemurer på høyre side av veglinja mellom profil 220 og 450 utføres under gitte forutsetninger. Det må ikke graves brattere enn helning 1:1, samtidig som det skal graves seksjonsvis (maksimalt 5-10 meter til full dybde av gangen). Byggetiden skal kortes ned mest mulig og graveskråninger tildekkes for å unngå utvasking ved nedbør. Det skal utarbeides en plan for gjennomføringen av disse arbeidene av entreprenør som godkjennes av geotekniker.

Følgende terrenginngrep på følgende eiendommer er planlagt:

| Eiendom | Tiltak |
|----------------|--|
| Klæbuvegen 163 | Veranda må støttes opp da utgraving strekker seg inn under verandaens fundamenter. |
| Klæbuvegen 165 | Tilpasse graving rundt verandaens søylefundamenter. |

| | |
|-----------------|---|
| Klæbuvegen 169B | Veranda må støttes opp da utgraving strekker seg inn under verandaens fundamenter. Husets fundamentnivå mot Klæbuvegen (del uten garasje) må graves fram og måles inn før utgraving for mur begynner. Det må mest sannsynlig graves brattere enn 1:1 og det er derfor viktig å korte ned anleggstiden med åpen graveskråning så mye som mulig. Det forutsettes at geotekniker rådføres når fundament er målt inn. |
| Klæbuvegen 171B | Veranda må trolig støttes opp da utgraving kommer veldig nærme verandaens |

Anleggsgjennomføring

Hele anlegget planlegges oppdelt i flere faser for å ivareta geoteknisk stabilitet og fremkommelighet for alle beboere i området.

I anleggsfasen vil Klæbuveien være stengt for gjennomkjøring, men atkomst til boliger skal sikres. Kjøremønster vil skifte i flere omganger under anleggsfasen, men i hovedsak planlegges omkjøring av lokal trafikk i Øystein Møylas veg – Anton Grevskotts veg, med midlertidig utkjøring via kulvert under Omkjøringsvegen. Omkjøring for buss planlegges via Bratsbergvegen - Sorgenfrivegen.

Driftsfasen/vedlikehold

Fortau opparbeides i 2,5 m bredde + 0,5 m skulder som kan brukes til blant annet snøopplag.

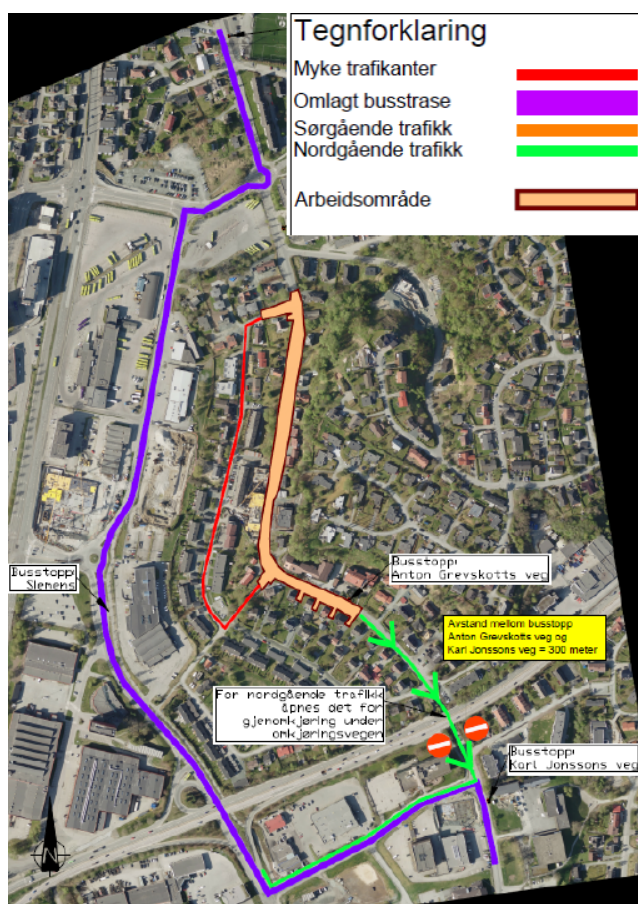
Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

Risiko- og sårbarhetsanalysen som legges ved saksframlegget, identifiserer *Løsmasseskred* (jordskred) som aktuell tema for vurdering av risiko- og sårbarhet ved gjennomføring av reguleringsplanen.

Planen sikrer at gjennomføring av bygging gjøres i tråd med geoteknisk prosjekteringsrapport der det skal fremgå om det er behov for geoteknisk oppfølging av spesielle arbeider i byggeperioden.

Nullvekstmålet

For å nå målet om nullvekst i biltrafikken, er det behov for bedre tilrettelegging for gående og syklende. Klæbuveien er en viktig forbindelse for både arbeidsreiser og fritidsreiser mellom sentrum og bydelene Nidarvoll/Stubban. Et forbedret fotgjengertilbud langs Klæbuveien kan legge til rette for at flere vil benyttes seg av miljøvennlig transportmiddel. Det planlagte fortauet vil også



Figur 14 Omkjøring ved anleggsgjennomføring

gi bedre fremkommelighet for både gående og syklende i området. Slik tilrettelegging er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og for å fremme en positiv folkehelse.

Naboer

Reguleringen medfører inngrep på naboeiendommene Klæbuveien 160a og Klæbuveien 162. Alt areal som forutsetter permanent erverv er allerede regulert til offentlig fortau gjennom r20120052. Det er utarbeidet ervervstegninger som viser omfanget av midlertidig og permanent erverv av eiendommene:

For Klæbuveien 160a innebærer reguleringen permanent erverv av ca. 39 m² boligtomt. I tillegg til dette trengs midlertidig erverv av ca. 93 m² til skråning og anleggsområde.

For Klæbuveien 162 innebærer reguleringen permanent erverv av ca. 30,5 m² boligtomt. I tillegg til dette trengs midlertidig erverv av ca. 219 m² til skråning og anleggsområde.



Figur 15 Ervervstegning - Klæbuveien 160A (figur til venstre) og Klæbuveien 162 (figur til høyre)

Interessekonflikter - avveining av virkninger

Det mangler per i dag grunneieravtaler for å kunne etablere fortau langs Klæbuveien.

Motforestillingene ligger i reguleringsplanens konsekvenser for egen eiendom, bl.a. at planen medfører fjerning av trær på eiendommene i forbindelse med fortausetablering og anleggsgjennomføring generelt. De har også ønsket at veikroppen flyttes østover, slik at en større andel av arealbeslaget legges på tilgrensende eiendommer i øst. Kommunedirektøren vurderer at påvirkningen på naboeiendommene i planforslaget er balansert. Noen naboer på østsiden får sine eiendommer redusert med støttemurer, mens eiendommene på vestsiden mister vegetasjon.

Det er i varslingsperioden kommet inn merknad fra eier av Klæbuveien 160A som understreker at

det viktigste for dem er å kunne beholde de to store grantrærne nord på eiendommen. Det er etter dette gjort en justering av fortausutformingen rundt disse for å øke sannsynligheten for at det ene grantreet overlever anleggsfasen. Det andre vurderes fremdeles å være så nær gravesonen at det vurderes som urealistisk at det vil kunne overleve. Fjerning av rotsonen i den grad som er nødvendig for framføring av fortauet vil kunne gi stor risiko for rotvelt. Treet er over 10 meter høyt og vil derfor kunne medføre en sikkerhetsrisiko for forbi-passerende og for eiendommen/beboerne.

Følgende vegetasjon er registrert og berøres av tiltaket:



Figur 16 Vegetasjon som berøres av tiltaket.

Kløbuveien 162 Vegetasjon på eiendommen som ikke berøres av terrenginngrep, er ikke registrert på kartet over (figur 18).

| Nr. | Norsk navn (forenklet) | Botanisk navn (forenklet) | Tilstand/ kommentar | Innmålte elementer | Ca. høyde/ alder | Mengde til erstatning | Forsøkes flyttes |
|-----|------------------------|---------------------------|---|--------------------|------------------|-----------------------|------------------|
| 1 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. | x | 10-20 m | 1 stk. | Nei |
| 2 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. | x | 10-20 m | 1 stk. | Nei |
| 3 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. | x | 10-20 m | 1 stk. | Nei |
| 4 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. | x | 10-20 m | 1 stk. | Nei |
| 5 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. To-stammet tre. | x | 10-20 m | 1 stk. | Nei |
| 6 | Hagtorn | Crataegus | God tilstand. Stor busk. | x | - | 11 stk. | Ja |
| 7 | Syrin | Syringa | God tilstand. <i>Totalt 4 stk., men 2 stk. ser ut til å være utenfor eiendomsgrensen (senter av måling).</i> | x | - | 2 stk. | Ja |
| 8 | Snøbær | Symphoricarpos | God tilstand. | x | - | 5 m | Ja |
| 9 | Spirea | Spiraea | God tilstand. <i>Nært tiltaket, men søkes bevart. Fare for senskader.</i> | x | - | 1 stk. | Ja |

Klæbuveien 160A Vegetasjon på eiendommen som ikke berøres av terrenginngrep, er ikke registrert på kartet over (figur 18).

| Nr. | Norsk navn (forenkl.) | Botanisk navn (forenkl.) | Tilstand/ kommentar | Inn-målte elementer | Ca. høyde/ alder | Mengde til erstatning | Forsøkes flyttes |
|-----|-----------------------|--------------------------|--|---------------------|------------------|---|------------------|
| 1 | Gran | Picea | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. <i>Fortausutforming krympet i planforslaget for bedre avstand til rotsonen. (ikke vist i illustrasjon L-09 over) God mulighet for å beholde treet.</i> | x | 10 - 20 m | 1 stk. (0 stk. om treet kan beholdes) | Nei |
| 2 | Gran | Picea | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. | x | 10 - 20 m | 1 stk. | Nei |
| 3 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. Flerstammet. | x | 10 - 20 m | 1 stk. | Nei |
| 4 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. | x | 10 - 20 m | 1 stk. | Nei |
| 5 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. | x | 10 - 20 m | 1 stk. | Nei |
| 6 | Bjørk | Betula | God tilstand. Stort tre i klimaksfase. | x | 10 - 20 m | 1 stk. | Nei |
| 7 | Rhododendron | Rhododendron | 1 stk. busk. God tilstand. Plassert utenfor eiendomsgrense | x | - | 0 | Ja |
| 8 | Svartsurbær | Aronia | 1 stk. busk. God tilstand. Plassert midt på eiendomsgrense | x | - | 1 stk. | Ja |
| 9 | Snøbær | Symphoricarpos | Samlepost. Busker i god tilstand. Én busk nord, like ved eksisterende innkjørsel står nært tiltaket, men søkes bevart. Fare for senskader. | x | - | 8 stk. + 26 m ² (Åtte enkeltbusker + to felt på hhv. 16m ² og 10m ²) | Ja |
| 10 | Spirea | Spiraea | 1 stk. busk i god tilstand. | x | - | 1 stk. | Ja |
| 11 | Bjørk | Betula | Lite nyplantet tre. Vekstfase. Flerstammet | x | 3 - 7 m | 1 stk. | Ja (3-5 m) |
| 12 | Bjørk | Betula | Lite nyplantet tre. Vekstfase. | x | 3 - 7 m | 1 stk. | Ja (3-5 m) |
| 13 | Bjørk | Betula | Lite nyplantet tre. Vekstfase. | x | 3 - 7 m | 1 stk. | Ja (3-5 m) |

Barn og unges interesser

Den aktuelle fortausstrekningen er et «manglende ledd» for trygg ferdsel for gående og syklende langs Klæbuveien. Tiltaket vil gjøre det lettere og tryggere å gå og sykle inn mot sentrum.

Universell utforming

Klæbuveien har ca. 8 % stigning (1:12,5) og vil dermed ikke være universelt utformet. Tiltaket medfører ingen endring i dagens stigningstall. For syns- og hørselshemmede vil et trygt gangtilbud adskilt fra buss og bil være en klar forbedring. Opparbeidelse av kantsteinsstopp vil gi rom for ledelinjer for synshemmede.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

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

Planlagt gjennomføring

Fremdrift

Tiltaket er opprinnelig en del av prosjekt 92260437 – "Klæbuveien fortau og VA-anlegg" for strekningen fra Øystein Møylas veg til Klæbuveien 182. Da man ikke har oppnådd enighet om nødvendig grunnerverv med naboer er denne del av strekningen foreløpig tatt ut av planene. Det er fortsatt et ønske om å realisere hele strekningen samtidig, for å minimere rigggkostnader. Om man får til dette avhenger av fremdrift på planprosessen og påfølgende avtaleinngåelser med berørte eiendomsbesittere. Den aktuelle fortausstrekningen vil da muligens kunne bli gjennomført som siste byggetrinn.

Rekkefølgekrav

En gjennomføring av tiltaket forutsetter at det inngås frivillige avtaler om erverv eller ufrivillige (ekspropriasjon) avtaler med de berørte grunneierne. Tiltaket vil medføre behov for å fjerne en del vegetasjon, inklusive trær. Erstatning av tapt vegetasjon vil være del av grunneierforhandlingene som igangsettes etter at reguleringsplanen er vedtatt. Etter anleggsfasen vil det berørte arealet være privat grunn, og grunneiere vil dermed selv bestemme om de ønsker å erstatte de berørte trærne med nye trær. Hvis kommunen skulle sikret opparbeidelse av ny bjørkeallé langs Klæbuveien ville dette forutsatt frivillig eller ufrivillig erverv av nødvendig areal til dette. Dette vurderes å være ytterligere inngrep på de berørte eiendommene.

Innspill til planforslaget

Igangsatt regulering ble kunngjort i Adresseavisen 02.12.2020 og på internett, <https://www.trondheim.kommune.no/kunngjoring-arealplan>. Grunneiere, berørte naboer og offentlige myndigheter er varslet per brev datert 30.11.2020. Innspillene gikk stort sett ut på: innhold i ROS-analyse, universell utforming, trafiksikkerhet under anleggsfasen og bevaring av trær langs private tomter. Innspillene er vurdert og i hovedsak ivaretatt i planforslaget.

Planforslaget lå ute til offentlig ettersyn i perioden 03.08.2021 til 27.09.21. På bakgrunn av innkomne merknader ble det foreslått endringer i planforslaget. Det justerte planforslaget ble derfor sendt ut på begrenset høring fra 02.05.2022 til 27.05.2022 til parter som berøres direkte av endringene. Det kom totalt inn ti merknader som er svart ut under.

Merknader ved ordinær høring:

Statsforvalteren i Trøndelag, datert 22.09.2021

Statsforvalteren er positiv til bygging av fortau langs Klæbuveien og vurderer tiltaket som et samfunnsnyttig tiltak som bidrar til å oppfylle målet i byvekstavtalen om at veksten i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange.

Statens vegvesen, datert 18.08.2021

Statens vegvesen er positiv til at det tas initiativ for å lage bedre løsninger for myke trafikanter.

AtB, datert 27.09.2021

1. AtB mener at holdeplassen (o_SKH) må opparbeides sammen med fortauet.
2. Det er en svak høyrekurve i etterkant av kantstoppet. AtB og operatør oppfordrer til at det etableres dobbel sperrelinje for å hindre farlige forbikjøringer av buss på holdeplass.
3. Plankartet viser en vegbredde 6,0 m på deler av Klæbuveien. AtB og operatør oppfordrer til at vegen får 6,5 m vegbredde. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,25 m.
4. AtB anbefaler at alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser tilrettelegger for muligheten for utbygging av fremtidig reiseinformasjon. Vi oppfordrer derfor om at det tilrettelegges for etablering av sanntidsskjerm. Sanntidsinformasjon krever faststrøm. AtB ønsker at det legges et trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en K- kasse til leskur.
5. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. AtB ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Kommentarer:

1. Holdeplassen vil bli opparbeidet som en del av byggeprosjektet når Miljøpakken bygger dette anlegget.
2. Sperrelinjer reguleres ikke i plankartet.
3. Klæbuveien ligger på en smal hylle i terrenget. Ved etablering av langsgående fortau er det ikke prioritert å oppnå full bredde 6,5 m for å minimere terregutslag på naboeiendommene.
4. Planen avsetter nok areal til holdeplass, men utforming av holdeplassen gjøres i forbindelse med prosjektering og gjennomføring av planen.
5. Bestemmelsene sikrer at plan for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i bygge- og anleggsfasen skal redegjøre for trafikkavvikling, massetransport, driftstider, trafiksikkerhet for gående og syklende. Planen må godkjennes av Trondheim kommune.

NVE, datert 27.09.2021

Den geotekniske vurderingsrapporten til Rambøll er utarbeidet i 2018 i henhold til gammel kvikkleireveileder (NVE 7/2014). Ny kvikkleireveileder (NVE 1/2019) ble publisert i 2020 og skal legges til grunn i alle reguleringsplaner som ikke ble vedtatt innen ny veileder trådte i kraft 10.02.2021.

NVE forutsetter at det før godkjenning av planforslaget redegjøres for om ny veileder medfører vesentlige endringer i sikkerhetsnivå for prosjektet. Dersom ny veileder ikke medfører vesentlige endringer i sikkerhetsnivå, er det tilstrekkelig at geoteknisk fagkyndig bekrefter dette i en uttalelse som legges ved reguleringsplanen.

Kommentar:

Det er gjennomført en ny vurdering etter ny kvikkleireveileder (1/2019). Det konkluderes at tiltaket ikke ligger i terreng som kan være utsatt for områdeskred og det er ikke behov for videre

utredelse iht. prosedyren gitt i NVEs veileder 1/2019. Sikkerhet mot kvikkleireskred ansees derfor som ivaretatt iht. byggteknisk forskrift TEK17 § 7-3 og NVEs veileder 1/2019. Merknaden vurderes dermed som innfridd.

Klæbuveien 160, datert 22.09.2021 og ved advokatkontoret Nordenfjeldske på vegne av Klæbuveien 160 og 162 datert 23.12.2021

Merknadshaverne takker for at deres merknader ved varsling delvis er tatt i betraktning og etterkommet, men er skuffet over at den ikke tas hensyn til i sin helhet. De ønsker at alle trær langs deres eiendom bevares. De hadde ønsket andre løsninger, og viser til et eksempel der deler av veien snevres inn, slik at det heller kan opparbeides med grønt i veibanen. De ønsker at kommunen tilbyr erstatning av trær som ikke kan bevares.

Kommentar:

Det er etter tidligere innspill fra nabo arbeidet med å komprimere utforming på krysset for å forsøke å bevare trær langs eiendommen.

Dagens avkjørsel fra Klæbuveien 160 flyttes med hensyn til trafikksikkerhet. Avkjørselen utgjør en fjerde arm i et T-kryss, og avkjørselen vurderes som en uoversiktlig og lite trafikksikker løsning. Avkjørselen flyttes for å oppnå bedre synlighet og sikt ved utkjøring, samt å ikke komme i konflikt med nytt krysningspunkt for fotgjengere.

Klæbuveien er en gjennomfartsåre for både buss og gående/syklende og det er ikke ønskelig å legge hindringstiltak i veibanen som foreslått av nabo. Videre kreves ikke reetablering av vegetasjon langs strekningen, da dette ville forutsette et ytterligere inngrep i eiendommene for å sikre retten til dette. Avtaler for eventuell kompensasjon for tapte trær og grunn utarbeides uavhengig av reguleringsplanen.

Plassering av nytt fortau langs Klæbuveien er bestemt ut ifra en avveining av konsekvenser for eiendommene på begge sider av Klæbuveien. Det vurderes at konsekvensene for grunneiere langs veien er tilnærmet balansert. Begge sider må avgi noe grunn, og påregne inngrep i terreng og vegetasjon i hager.

Merknader innkommet ved begrenset høring:

Statens vegvesen, datert 10.05.2022

Statens vegvesen støtter endringene som legges til grunn for å muliggjøre fortausløsning og eventuell opparbeidelse av bussholdeplass.

Trøndelag fylkeskommune, datert 18.05.2022

Fylkeskommunen har ingen merknader til foreslåtte endringer.

Statsforvalteren i Trøndelag, datert 19.05.2022

Statsforvalteren har ingen merknader til planen.

Voll arkitekter på vegne av Klæbuveien 162, datert 25.05.2022

Eier av Klæbuveien 162 ønsker å oppføre nye boliger på tomte, i den forbindelse ønsker tiltakshaver at avkjørselspil fra gjeldende reguleringsplan videreføres i ny plan. Videre er det ønske om at regulert støttemur langs Klæbuveien forlenges. Tiltakshaver er ellers positiv til bygging av fortau langs Klæbuveien.

Kommentar:

Avkjørselspil videreføres i plankartet. Avkjørsel som oppfyller tekniske krav må etableres som følge av en eventuell byggesak. Planen står ikke i veien for fremtidig fortetting på eiendommen, og det skal være mulig å opparbeide en avkjørsel her. Ved gjennomføring av planen vil hensyn til den enkelte eiendom ses på med tanke på behov for støttemurer, fylling o.l.

AtB, datert 25.05.2022

AtB viser til deres innspill til planen i forbindelse med offentlig høring.

Kommentar:

Se kommentarer til AtB sine innspill datert 27.09.2021 over.

Avsluttende kommentar

Planbeskrivelsen beskriver formål, hovedinnhold, forhold til overordnede rammer og retningslinjer og virkninger, i tråd med § 4- 2 i plan- og bygningsloven. Den begrunner utforming av plan og bestemmelser. Planbeskrivelsen bygger på utredninger som følger saken. Kommunedirektørens innstilling til reguleringsforslaget framgår av saksfremlegget.