



Detaljregulering av Saksvikkorsen, gnr/bnr 27/9 mfl., detaljregulering, r20240015, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 22.07.2025

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 20.11.2025

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Asplan Viak AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Malvik kommune.

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

Det er to overordnede prosjektmål med å etablere en sammenhengende og trafiksikker adkomst fra Væretrøa til Saksvik:

- Gående og syklende skal få bedre ferdselstilbud til blant annet skole og idrettsanlegg ved Saksvik.
- Kollektivreisende skal få trafiksikker forbindelse til bussholdeplassen.

Malvik kommune arbeider for et sammenhengende vegsystem for gående, syklende og kollektivreisende. Dette prosjektet er en del av dette arbeidet. Tiltaket ligger på begge sider av kommunegrensen mellom Trondheim og Malvik, og det er derfor utarbeidet to reguleringsplaner – en for hver kommune. Dette planforslaget gjelder tiltak innenfor Trondheim kommune.



Figur 1: Oversiktskart som viser planforslagets beliggenhet helt øst i Trondheim kommune, mot grensen til Malvik kommune

Planstatus og rammebetingelser

Statlige retningslinjer/rammer/føringer

Følgende statlige føringer og retningslinjer ligger til grunn for planarbeidet:

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

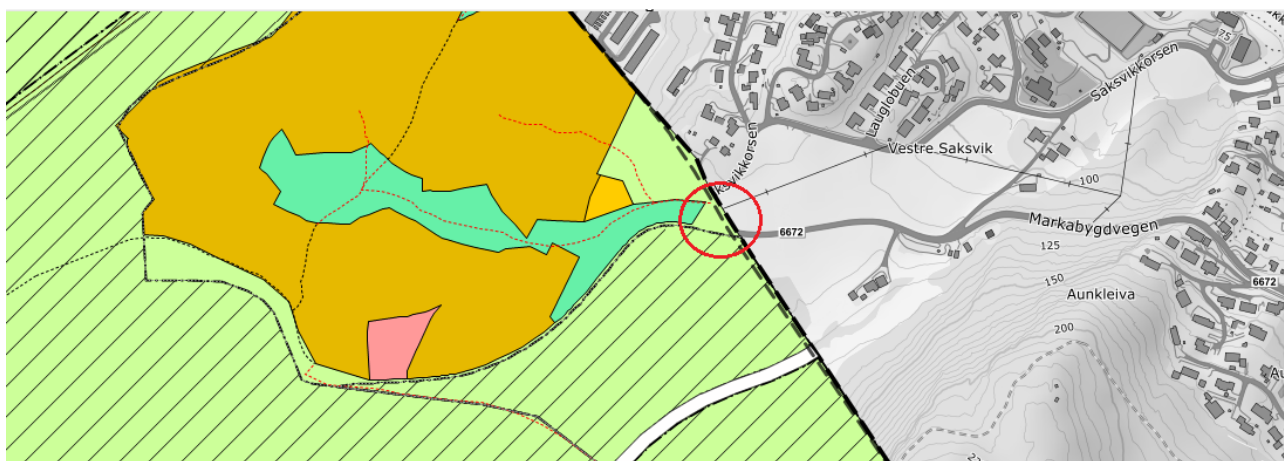
Overordnede planer

Tiltaket er et miljøpakkeprosjekt for å sikre sammenhengende infrastruktur for gående, syklende og kollektivreisende. Dette er i tråd med byvekstavtalen som er inngått mellom Staten og Trøndelag fylkeskommune og kommunene Trondheim, Malvik, Melhus, Orkland, Skaun og Stjørdal. Avtalen skal bidra til at kommunene når nullvekstmålet for persontrafikk, samt å få mer attraktive by- og tettstedssentra.

Regional plan for arealbruk 2022-2030, gir føringer for å sikre bærekraftig areal- og transportstruktur, som underbygger nullvekstmålet, og gir sammenhengende og attraktive nett for gående og syklende.

Kommunale overordnede vedtak og temaplaner

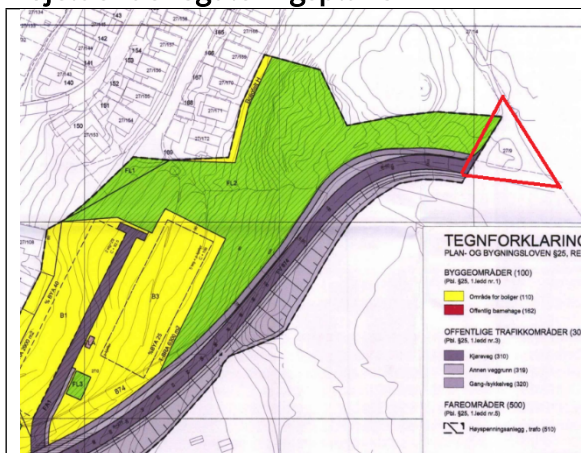
Planområdet er i gjeldene kommuneplanens arealdel 2022 -2034 (KPA) vist som LNF-område. Væresvegen er ikke vist i KPA.



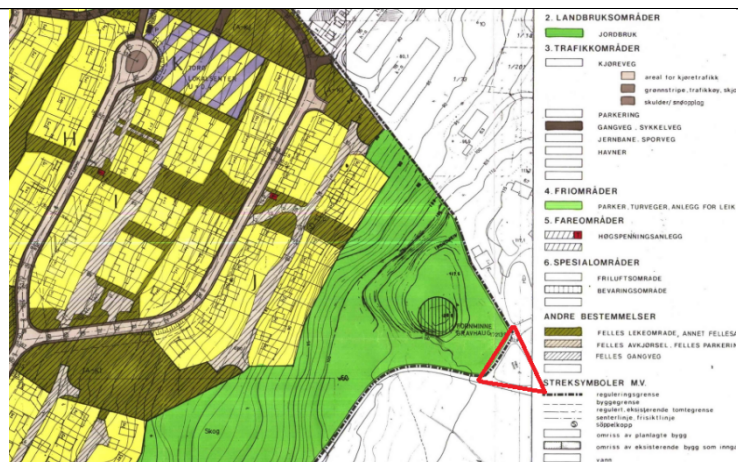
Figur 2: Utsnitt Kommuneplanens arealdel 2022 - 2034

Byutviklingsstrategi for Trondheim - strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050, punkt 1.1.3 sier at mobilitetstilbudet skal forbedres ved «å utvikle infrastruktur som legger til rette for at det blir lettere å velge gange, sykkel eller kollektiv som transportmiddel for daglige reiser.»

Gjeldende reguleringsplaner



Figur 3: Utsnitt reguleringsplan 117c Væretrøa (Kilde: Trondheim kommune)



Figur 4: Utsnitt reguleringsplan r0117g Være Østre, gnr/ bnr 27/2, Utvidelse av Væretrøa

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

Krav om konsekvensvurdering.

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

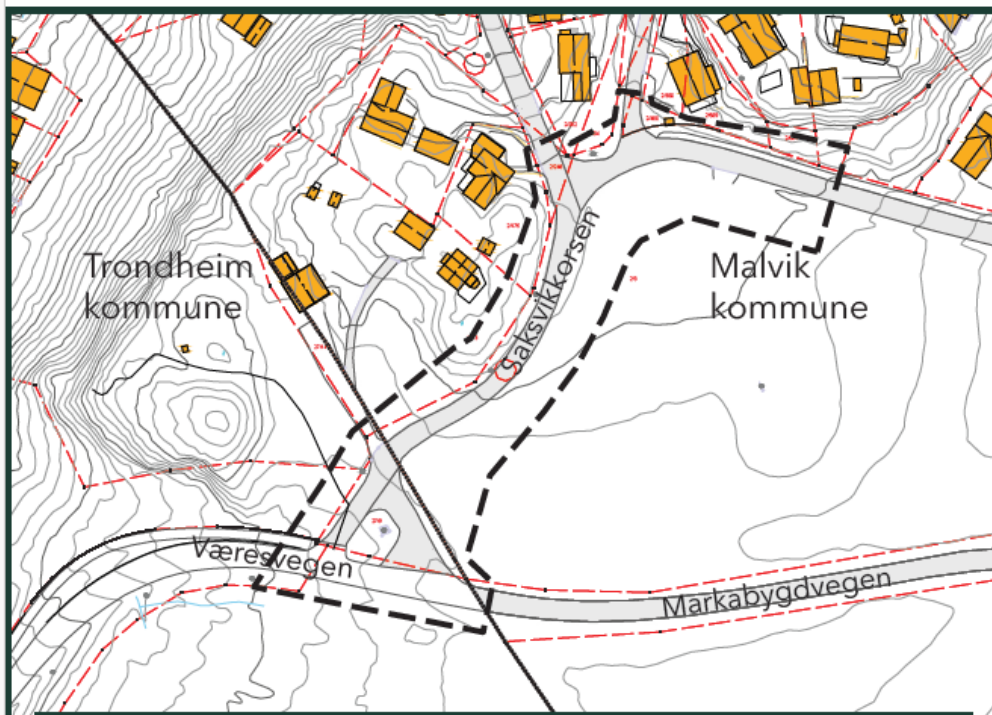
Planområdet, eksisterende forhold

Berørte eiendommer

Følgende eiendommer er berørt av planforslaget

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

Beliggenhet, avgrensning, størrelse på planområdet



Figur 5: Planavgrensning ved varsel om oppstart i henholdsvis Trondheim kommune og Malvik kommune. I forbindelse med planprosessen ble plangrensen justert ved at Væresvegen er tatt ut av planområdet.

Øltaket ligger i hovedsak i Malvik kommune, men dagens kryss mot Væresvegen ligger innenfor Trondheim kommune. Planområdet i Trondheim kommune ca. 1,3 daa.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk, og stedets karakter, landskap

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

Planområdet befinner seg på en liten høyde øverst i Saksvika, der vegen og topografien flater ut. Vestover faller terrenget nokså bratt ned mot Trondheimsfjorden og Væresholmen. Vest for vegen stiger terrenget på mot en liten høyde. Krysset som reguleres grenser mot landbruksarealer i øst og Strindheim marka i sør. Nordvest for krysset ligger et tilrettelagt friområde med kulturminner.

I Malvik kommune går vegen Saksvikkorsen langs sørsiden av et eneboligområde som ligger langs kollene i landskapet. Boligområdet består av småhusbebyggelse og eneboliger fra hovedsakelig 60-70-tallet. Langs østsiden av vegen ligger det et større jordbruksareal.



Figur 6 Planområdet sett fra vest, fra Væresvegen
Kilde: Google streetview

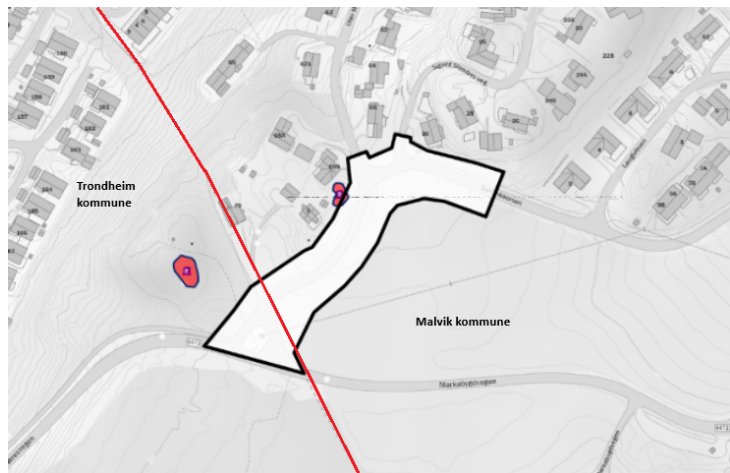


Figur 7: Planområdet sett fra nord, fra Saksvikkorsen. Kilde: Google streetview

Kulturminner og kulturmiljø

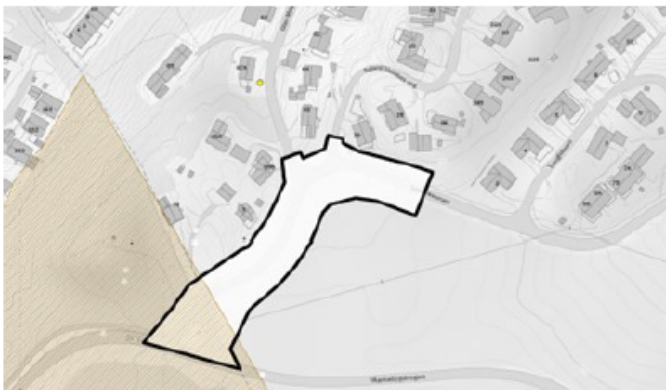
Innenfor Trondheim kommune ligger en gravrøys fra bronsealder-jernalder (ID 45909-1) nordvest for planområdet. Det går en sti fra dagens kryss nordover til kulturminnet Saksvikkorset, der det sto et kors i Middelalderen. St. Olavsleden går forbi langs Væresvegen.

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



Figur 8: Plassering av kulturminner forhold til planområdet.

Naturverdier



Figur 9: Beiteområde for rådyr i skravur

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

Rekreasjonsverdi og uteområder

Rett vest for planområdet ligger Være friluftsområde og nærturterreng, og i sør grenser området mot Strindamarka. Begge områdene er i Naturbasen vist som svært viktige friluftsområder.



Figur 10: Viktige friluftslivsområder i området. Kilde: Miljødirektoratets naturbase



Figur 11: Hovedsti inn i Strindheimsmarka til venstre i bildet (Kilde Google Streetview)

Sør for krysset Væresvegen/Saksvikkorsen går en hovedturveg inn i Strindamarka.

Vest for vegen går en tursti til Saksvikkorset, et stoppested langs Pilegrimsleden (Romboleden og St. Olavsleden)

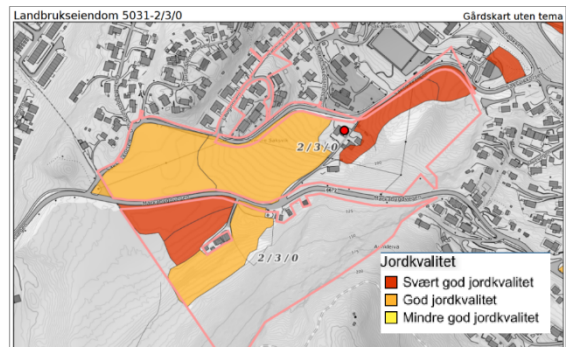
I Kommunedelplan for friluftsliv og grønne områder er det også synliggjort en turveg til tettbebyggelsen på Væretrøa. Denne er per i dag ikke opparbeidet.



Figur 12: Turveg til Saksvikkorset. (Kilde: Google Streetview)

Landbruk

Jordet øst for Saksvikkorsen tilhører gården Vestre Saksvik. Driftsarealet er på ca. 30,7 daa, hvorav ca 100 m² ligger i Trondheim kommune. Driftsarealet består av fulldyrka jord med god jordkvalitet. Inn mot planområdet er jorden relativt flat. I dag dyrkes det gras på området. Det er registrert floghavre på eiendommen.



Figur 13: Jordkvalitet på den aktuelle landbrukseiendommen. Kilde: Nibio kilden.

Trafikkforhold

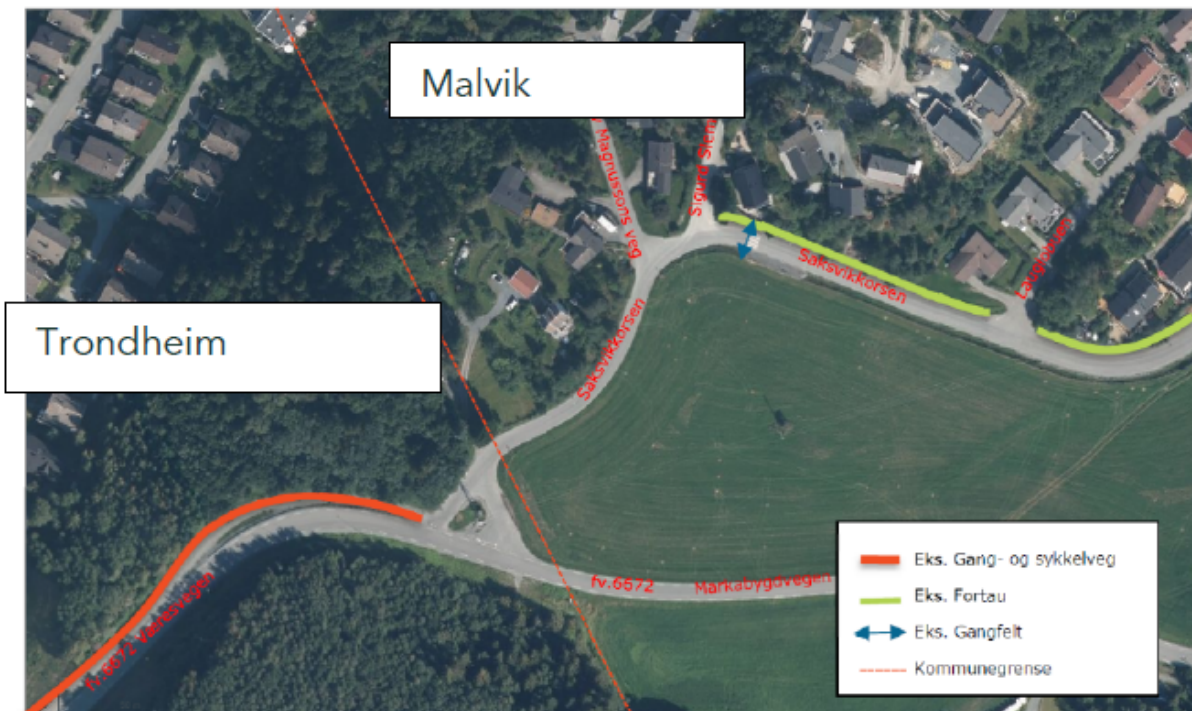
Vegsystem, trafikkmengder og ulykker:

Den totale strekningen hvor det planlegges fortau starter i Trondheim kommune, i krysset Væresvegen/Markabygdvegen X Saksvikkorsen. Den følger langs Saksvikkorsen (kommunal veg) fram til bussholdeplassene øst for Sigurd Slembes veg (Malvik kommune). Strekningen er ca. 180 meter. Dagens veg er ca. 5,25 meter bred og har ikke fortau.

Fylkesveg 6672, Væresvegen, har ifølge NVDB fartsgrense 50 km/t og ÅDT på 2000 kjøretøy i døgnet (12% tunge). Saksvikkorsen har fartsgrense 30 km/t, og har ikke registrert trafikk i NVDB. COWI har i konseptvalgrapporten for miljøpakkeprosjektet anslått ca. 500-1000 i ÅDT ut fra trafikkmengden langs fylkesvegen.

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

Gående og syklende:



Figur 14: Dagens tilbud for gående og syklende. Kilde: Konseptvalgrapport, Cowi 2024.

På nordsiden av Væresvegen er det en gang- og sykkelveg på strekningen fra Malvikvegen til krysset med Saksvikkorsen, men ikke videre langs Markabygdvegen. Saksvikkorsen har fortau langs nordsiden av vegen, på strekningen fra Sigurd Slembes veg og fram til krysset med Stibakken i øst. Mellom Væresvegen og Sigurd Slembes veg, på en strekning på ca 180 meter, mangler det et eget tilbud for gående. Tilliggende boliggate Olav Magnussons veg, Sigurd Slembes veg og Lauglobuen har blandet trafikk.

Kollektiv:

Mellom Sigurd Slembes veg og Lauglobuen er det fotgjengerfelt over til bussholdeplass på sørsiden av Saksvikkorsen. Bussrute 79 mellom Strindheim og Vikhammeråsen går gjennom planområdet. Den har frekvens på én avgang i timen på hverdager og på lørdager i hver retning. I rushtid er det 2- 4 avganger i timen i hver retning. Søndager er det avgang hver 1,5 time i hver retning. Holdeplasser er utformet som kantstopp og merket med skilt. Ved holdeplassen er det oppført gjerde for å skille området fra jordbruksarealene i sør. Krysset Saksvikkorsen X Væresvegen har tidligere fungert som snuplass for buss, men brukes ikke lenger til det.

Sosial infrastruktur og barns interesser

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

Teknisk infrastruktur

Energiforsyning: Det står en høyspentmast og en liten trafo mellom de to vegene i dagens kryss mot Væresvegen/Markabygdvegen. Høyspentledningen er planlagt lagt ned under bakken på sikt, men for tiden er det ikke planer om å fjerne selve trafoen. Trafoen legger føringer for hvordan kjøreveg og gang- og sykkelveg kan plasseres. Gatebelysning ligger i dag langs vestsiden av Saksvikkorsen.

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

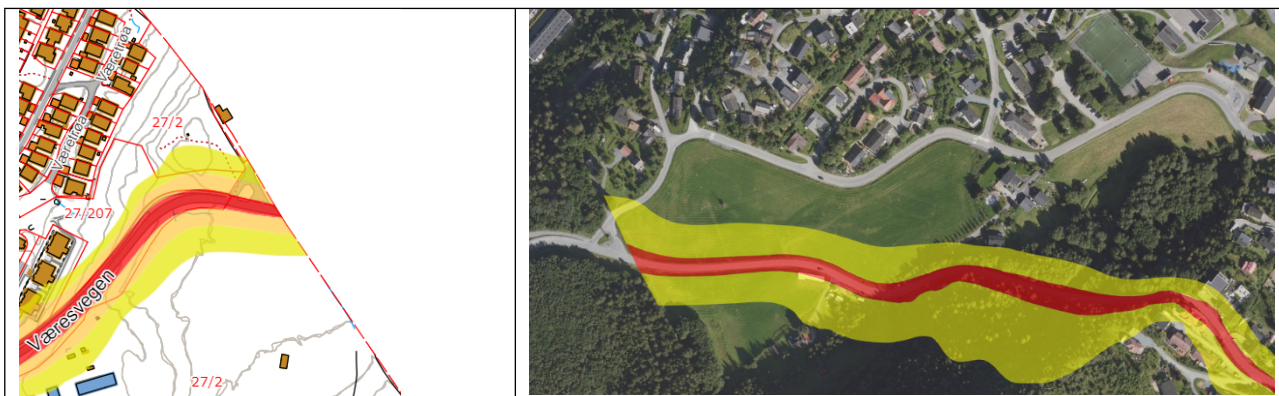
Overvann: Saksvikkorsen ligger i et høybrekk mellom tre større nedbørsfelt. Væresvegen i Trondheim kommune er en dokumentert flomveg iht. Trondheim kommunes kartløsning.

Grunnforhold

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

Støy og luft

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



Figur 15: Støysonekart fra TKs kartsider til venstre. Støysonekart fra [Støysoner for riks og fylkesveger](#) til høyre.

Med bakgrunn i angitt ÅDT for tilliggende veger, er det svært lite sannsynlig at trafikken i området gir forekomster av luftforurensning som overskrider angitte grenseverdier i T-1520.

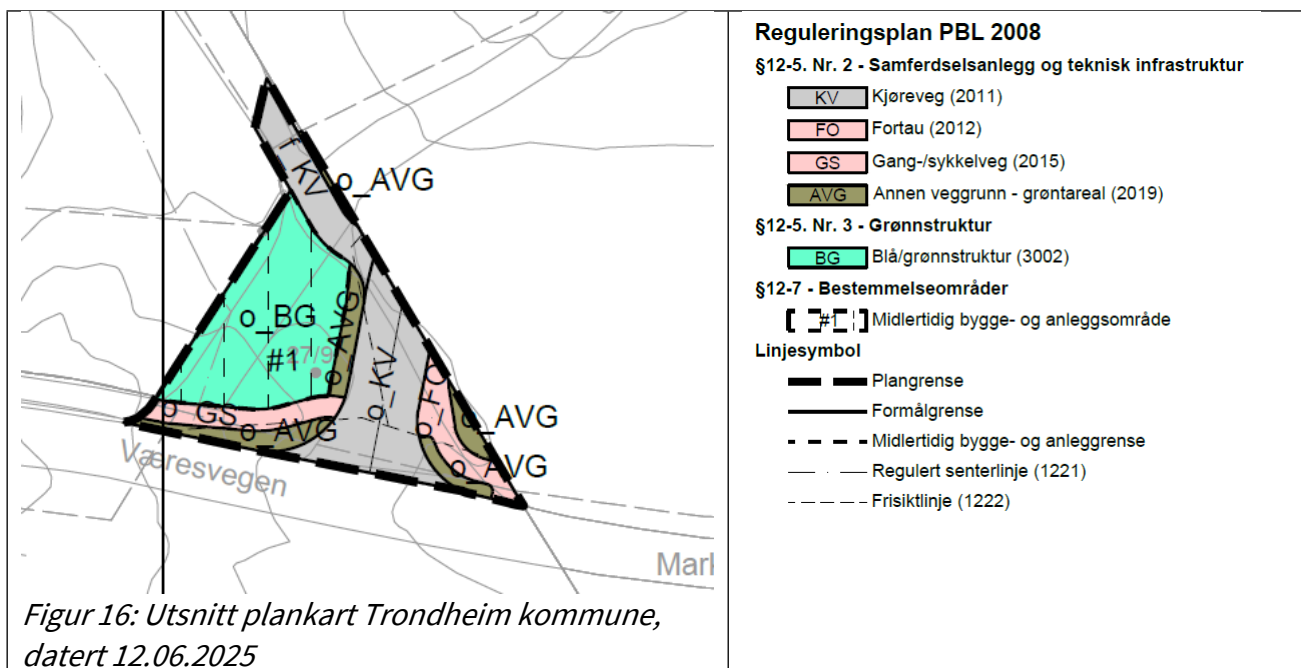
Beskrivelse av planforslaget

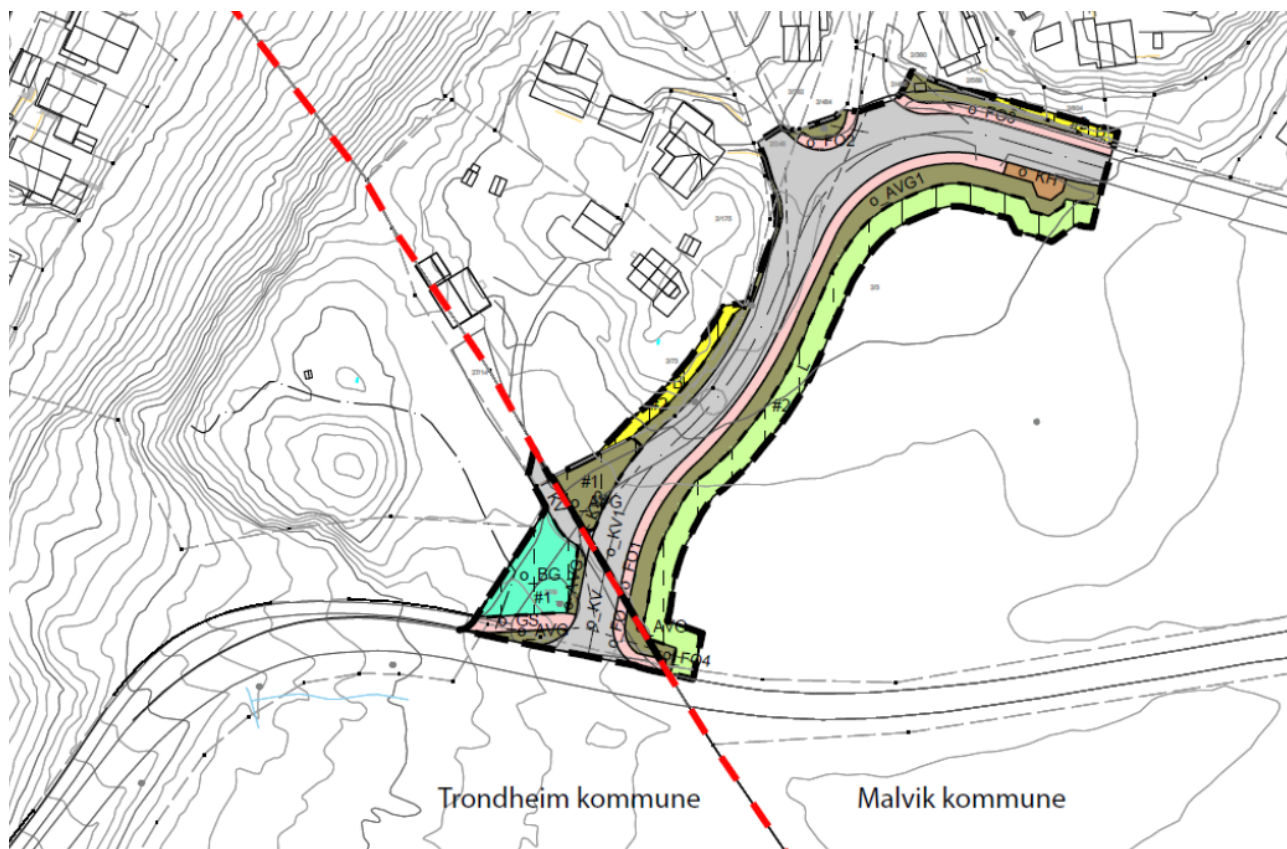
Planlagt arealbruk, reguleringsformål

Det totale vegprosjektet ligger i både Malvik og Trondheim kommune. Planområdet i Trondheim omfatter krysset mellom Væresvegen og Saksvikkorsen, og tilrettelagt kryssing i øst over Væresvegen til turveg sør for fylkesvegen. Vegareal som går ut av bruk vil bli endret til offentlig blågrønnstruktur.

Planområdet ca. 1,0 daa.

Aktuelle reguleringsformål er kjøreveg, fortau, gang- og sykkelveg, annen veggrunn - grøntareal og blågrønnstruktur.



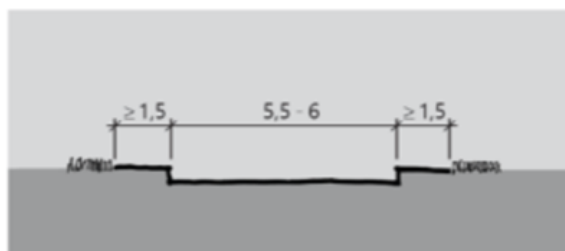


Figur 17: Tiltaket ligger på tvers av kommunegrensen mellom Malvik og Trondheim kommune. Illustrasjonen viser grensesnittet mellom detaljreguleringen i Trondheim kommune og detaljreguleringen i Malvik kommune (plankart i Malvik kommune datert 20.11.24).

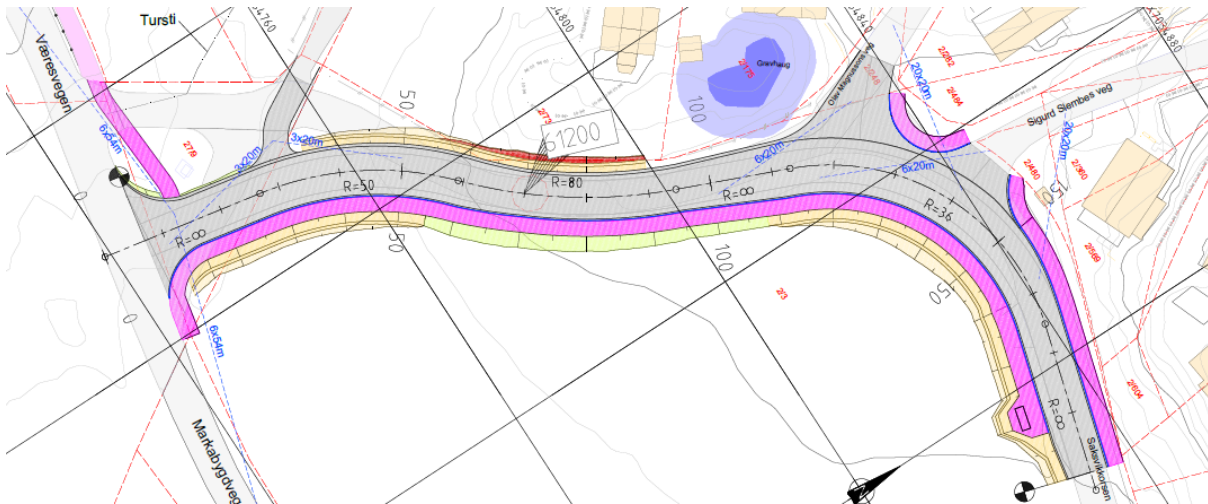
Trafikkløsninger

Utforming av veger

Dagens veglinje langs Saksvikkorsen justeres for å gi bedre sikt, trafiksikkerhet og møtebredde i området langs det nye fortauet. Saksvikkorsen skal opparbeides etter vegklasse *boliggate med buss* i henhold til SVVs håndbok N100, med 5,5-6 meter bredde inkludert vegskulder. Dette gir 2,75 m per kjørefelt + 2x0,25 m skulder som kantsteinsklaring. Der det ikke er kantstein legges til grunn en skulderbredde på 0,5 m. Vegen er i tillegg breddeutvidet etter sporing for dimensjonerende kjøretøy (15 meter buss) for hvert enkelt kjørefelt etter N100. Da linjeføringen for Saksvikkorsen er tilpasset dagens vegføring er det flere kurver tett på hverandre med motsatt retning. Det er lagt til grunn at to større kjøretøy skal kunne passere forbi hverandre.



Figur 19: Overordnet boliggate/boligveg med fortau (mål i m), etter SVVs håndbok N100.



Figur 19: Vegtegning av kjørevei og nytt fortau langs Saksvikkorsen. Eksisterende veier er markert med lysere grått. (Vegtegningen er dreid i forhold til retning mot nord, se nordpil).

Den nye veglinjen medfører en oppstramming av krysset mot Markabygdvegen/Væresvegen i Trondheim kommune. Dagens to vegarmer er slått sammen til ett t-kryss. Annen veggrunn o_AVG er avsatt til grøft og fyllinger. Innen o_AVG tillates det oppføring av gjerde for å skjerme dyrka marka fra ferdsel.

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

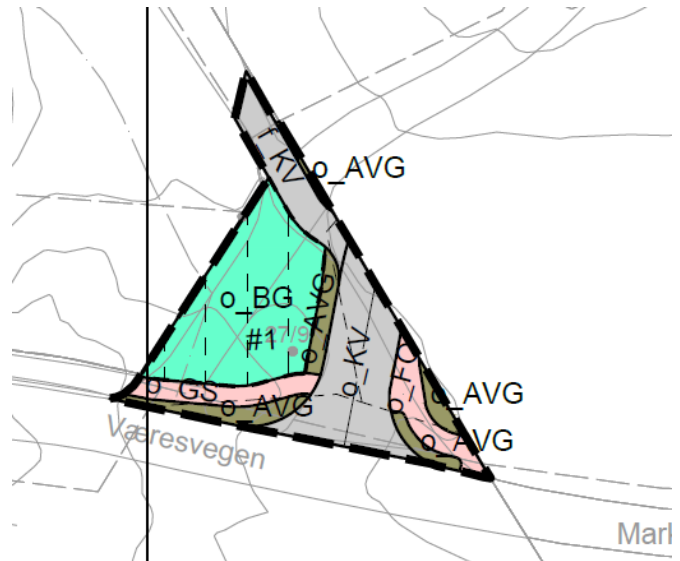
Tilgjengelighet for gående og syklende

I Malvik kommune etableres nytt fortau langs østsiden av Saksvikkorsen i 2,5 meters bredde, som forbinder Væresvegen/Markabygdvegen med offentlig bussholdeplass. På nordsiden av Saksvikkorsen forlenges dagens fortau ved Sigurd Slembesveg, fram til Olav Magnussons veg for trygg kryssing til nordside av veg og videre ferdsel langs bolig gatene.



Figur 20: Fortauet sett fra krysset i sør. Dagens boligbebyggelse på venstre side.

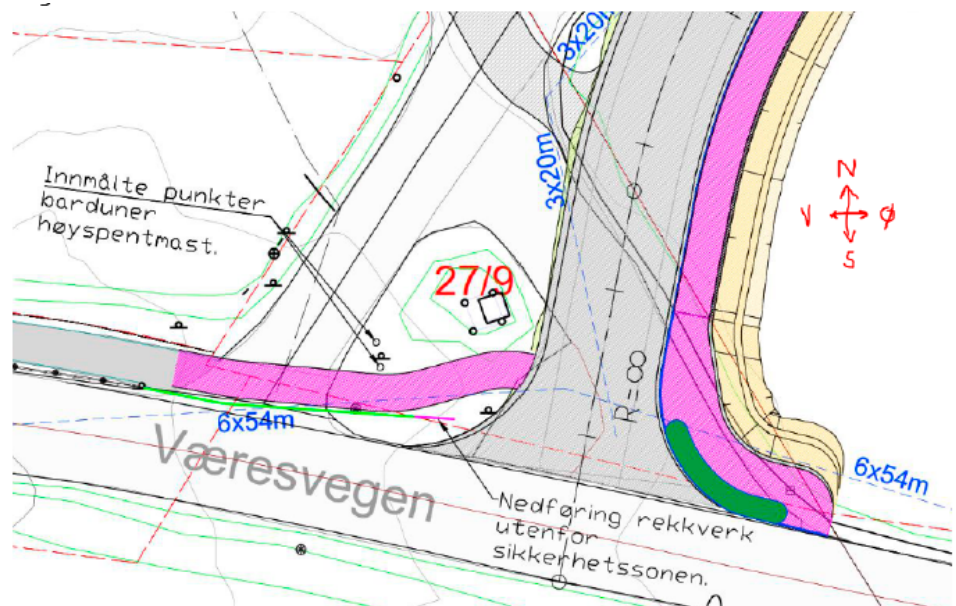
Innenfor Trondheim kommune forlenges gang- og sykkelvegen fram til kryssing over o_KV Saksvikkorsen, og det etableres et fortau i 2,5 meters bredde videre langs Saksvikkorsen og Markabygdvegen, som gir tilrettelagt kryssing over til eksisterende turveg langs sørsiden av fylkesvegen.



Figur 21: Utsnitt plankart

Trafikksikkerhet

Eksisterende trafo, høyspentmast og eksisterende gang- og sykkelveg langs Væresvegen begrenser linjeføringen for ny gang- og sykkelveg. På en strekning på 14 meter er det derfor ikke mulig å etablere en trafikkdel på 1,5 meter mellom kjørevege og gang- og sykkelveg, i tråd med krav i N100. Som kompensasjon



Figur 22: Skisse for rekkverk

settes det opp rekkverk mellom Væresvegen og gang- og sykkelvegen. Deler av midtrekkverket med høyde 0,75 meter med utbøyning og nedføring vil komme innenfor siktsonen i krysset. Dette vurderes som nødvendig for å ivareta sikkerheten til myke trafikanter. Plassering og utforming av rekkverket er godkjent som fravik av fylkeskommunen som er vegmyndighet i brev av 04.07.2025. (2023/23713-50)

Forsterket belysning av krysområdet i samsvar med krav 4.6.1- 2 i håndbok N100 og eventuelle andre sikringstiltak knyttet til trafoen, som ligger i sikkerhetssonen, vil løses i forbindelse med detaljprosjektering og teknisk godkjenning av planene.

Felles atkomstveger

Fordi den østre vegarmen vil Olav Magnussons veg 73 og Saksvikkorsen 3 få forlenget avkjørselen (f_KV) ut mot Saksvikkorsen.

Planlagte offentlige anlegg

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

Tilknytning til infrastruktur

Vann og avløp:

Vannforsyning og spillvannsnettet blir ikke berørt av prosjektet.

Overvann:

Trondheim kommune stiller krav til lokal overvannsdisponering gjennom 3-trinnsstrategien. Det er også ønskelig å bruke grøftevolum som fordrøyning. Det er dårlige infiltrasjonsmuligheter i planområdet grunnet grunt fjell og leire, men så mye overvann som mulig er etterstrebet ført til terreng eller til åpne vegggrøfter. Det er planlagt nye stikkrenner og grøfter langs veg og fortau som vil bidra til å sikre avrenning av overvann til terreng og eksisterende VA-ledninger.

Belysning:

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

Blågrønn struktur

Dagens vestlige vegarm opparbeides som blågrønnstruktur (ca. 0,3 daa). Blågrønnstrukturen skal opparbeides med en tursti som forbinder gang- og sykkelvegen med pilgrimsleden mot turmålet Saksvikkorset. Rekkefølgebestemmelse sikrer at området opparbeides med stedegen vegetasjon og det tillates sykkelparkering og hvilebenk i området.

Miljøoppfølging, miljøtiltak

Forurensset grunn:

Det er generell mistanke om forurensning i overflatemassene langs veg. Det er derfor tatt inn rekkefølgekrav om tiltaksplan for håndtering av forurensset grunn, eventuelt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurensset forevises forurensningsmyndigheten.

Fremmede arter:

Det er registrert fremmede arter vest for planområdet langs Væresvegen. For at det ikke skal spres eller tilføres nye fremmede arter i forbindelse med tiltak, er det sikret rekkefølgekrav til registrering av fremmede arter i bestemmelsene og bekjempelse av disse ved eventuelle funn.

Universell utforming

Tiltaket er universelt tilgjengelig. Ny veg vil baseres på dagens vegoverdekning, og det er dermed ikke rom for vesentlig endring av stigning.

Risiko- og sårbarhet (planlagt situasjon)

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

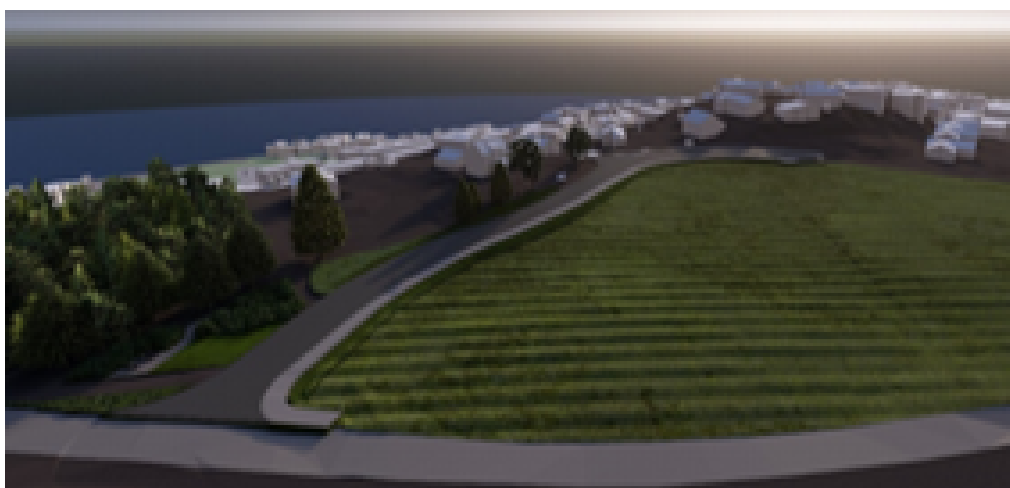
Tiltak i planen som bidrar til å redusere klimagassutslipp

Tiltaket er søkt redusert i omfang for å begrense nye arealinngrep på uberørte areal. Eksisterende vegareal gjenbrukes i stor grad. Det reduserer behovet for terrenginngrep. Samtidig vil opparbeidelse av samferdselsareal, inkludert fortau, gi klimagassutslipp gjennom massehåndtering/massebalanse, materialbruk og anleggsperiode. For å redusere negative konsekvenser vil tiltak som for eksempel å sikre massebalanse, ombruk, bruk av miljøvennlige materialer, bruk av elektriske kjøretøy og verktøy være aktuelle tiltak ved gjennomføring av prosjektet.

Virkninger av planforslaget

Landskap (nær- og fjernvirkning)

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



Figur 23: Oversiktsillustrasjon av tiltaket sørfra

Byform, stedskarakter og viktige siktlinjer

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

Tiltakets virkning på eksisterende terreng og omgivelser.

Planforslaget tar utgangspunkt i dagens veganlegg, men vil gi behov for noe mer skjæringer og fyllinger mot tilliggende terreng for å tilrettelegge for fortau. Området regulert til blågrønn struktur vil få en bedre tilpasning mot dagens grønnstruktur ved at vegareal fjernes og det etableres vegetasjon.

Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget vil ikke komme i berøring med hensynssoner for kulturminner. Trøndelag fylkeskommune har vurdert at det er liten risiko for at planen vil komme i konflikt med automatisk fredete kulturminner.

Naturverdier og vurdering etter Naturmangfoldsloven

Ved gjennomgang av relevante karttjenester for naturverdi og arts mangfold er det gjort funn som tilsier at tiltaket vil føre til negative virkninger for naturmangfoldet.

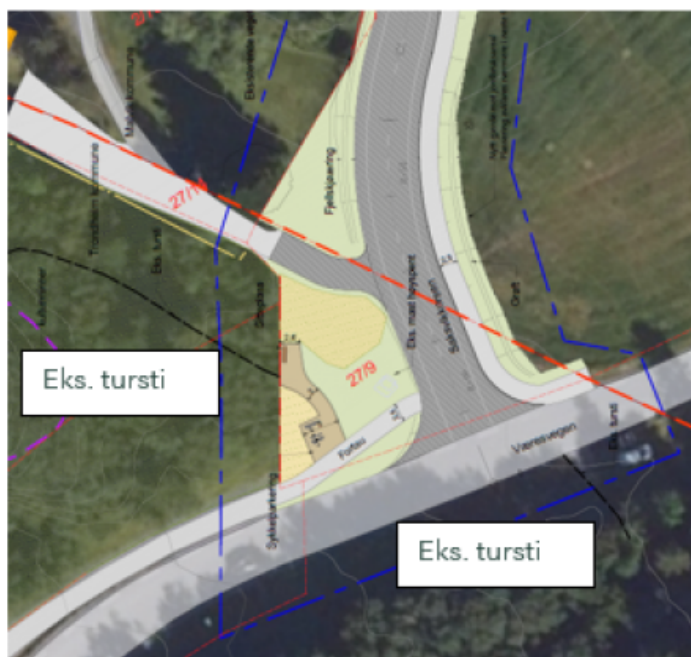
Vurdering etter naturmangfoldsloven §8-12: Kunnskapsgrunnlaget vurderes samlet sett som ganske godt, basert på tilgjengelige databaser. Tiltaket har i hovedsak inngrep knyttet til eksisterende veginfrastruktur og sannsynligheten for at bedre kunnskap vil kunne gi endrede konklusjoner er liten. Det er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

Friluftsliv

Planområdet ligger i nærheten av flere turstier. Tilkomst til hovedturveg sør for Væresvegen er sikret gjennom tilrettelagt kryssing over fra østsiden av Saksvikkorsen.

Bestemmelsene sikrer også etablering av en tursti mellom gang- og sykkelveg langs Væresvegen og Saksvikkorset innen blågrønn struktur (BG.)

Innenfor blågrønnstrukturen er det i tillegg mulig å etablere sykkelparkering. Det vil bidra positivt til valg av andre transportmidler enn bil.



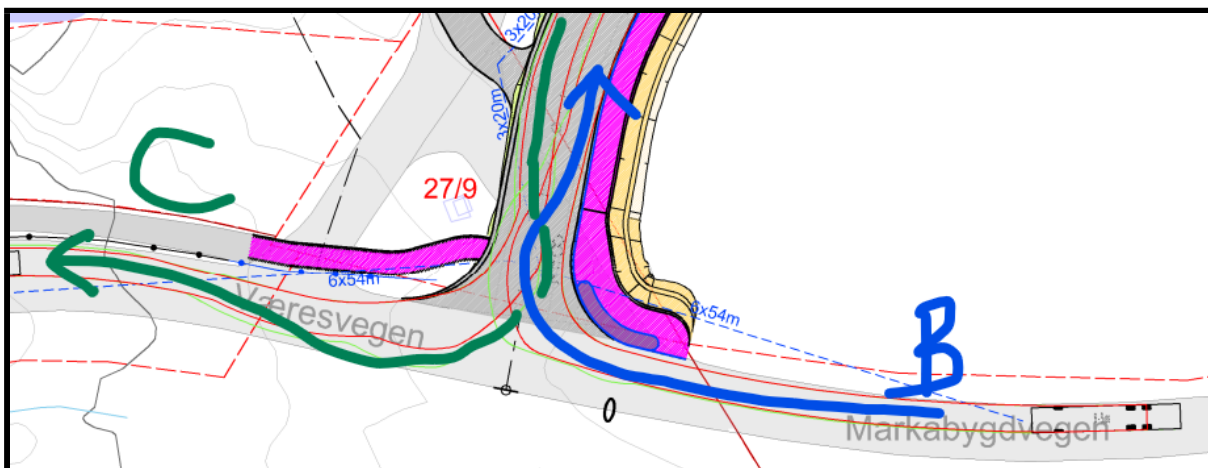
Figur 24: Utsnitt fra O-tegning som viser påkobling til eksisterende turveger vest for Saksvikkorsen og sør for Væresvegen, samt tilrettelegging for sykkelparkering.

Ved planoppstart og høring har både Malvik og Trondheim kommune gitt innspill om å legge til rette for utfartsparkering til turområdene i sør. Dette er ikke etterkommet. Utfartsparkering er ikke en del av Miljøpakkeprosjektet og det finnes ikke finansiering til prosjektering eller opparbeidelse gjennom miljøpakken. Eventuell utfartsparkering kan avklares og utredes gjennom et eget prosjekt i kommunene, der også trafikale konsekvenser må utredes.

Eventuell villparkering som kan oppstå langs fylkesvegen må løses gjennom skilting og myndighetsoppfølging. Bedre tilrettelegging for gående og syklende kan gjøre at flere går og sykler til startpunkt for turveger.

Trafikk – og vegforhold.

Planforslaget medfører ikke økt kjøretrafikk langs Saksvikkorsen. Kryssløsningen er forbedret til ett enkelt T-kryss mot Væresvegen/ Markabygdvegen, etter N100 og Trondheim kommunes normtegninger. Avkjørselen er sporet for buss som dimensjonerende kjøretøy.



Figur 25: Sporing for Boggi buss (renovasjonsbil) med kjøremønster B og C

Fremkommeligheten sikres med sporing i forhold til tre ulike kjøremåter (A, B og C), hvor kjøremåte A betyr at kjøretøyet skal kunne foreta all sin bevegelse innenfor eget kjørefelt (også gjennom kryssområder).

For Saksvikkorsen er arealet knapt, trafikkmengden er lav (ÅDT=ca. 650) og antall større kjøretøy er få (4%). Det tilsier at krysset kan dimensjoneres med kjøremåte B eller C. Innsving med kjøremåte B er uproblematisk. Det er flere forhold på stedet som gjør det vanskelig å legge til rette for kjøremåte B også for utsving. Det gjelder både tekniske installasjoner, kryssende gang- og sykkelveg, stigning og siktforhold samt tilgjengelig areal. For utsving gjelder derfor kjøremåte C, som, med tanke på den lave trafikkmengden, er godt nok her.

Planen vil gi en utbedret veglinje på strekningen og bedre møtebredder for buss og personbil.

Trafikksikkerhet

Tiltaket vil gi økt trafikksikkerhet da det legges til rette for fortau som kobler seg opp mot eksisterende gang – og sykkeltilbud. I tillegg legges det til rette for trygg kryssing over fylkesvegen med gode siktforhold. Ved detaljering vil det være aktuelt med forsterket belysning, gangfelt og skilting i kryssingspunktet over Saksvikkorsen. Fortau langs Væresvegen muliggjør tilrettelagt og samlet kryssing fra nordsiden av fylkesvegen mot turveg på sørsiden av fylkesvegen. Avstand fra sving ned Væresvegen er god og tilrettelagt kryssing vil ha gode siktforhold.

Barns interesser

Tiltaket vil være positivt med tanke på å sikre trygg ferdsel for barn og unge i området.

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

ÅDT i krysset og å Saksvikkorsen er lav og endres ikke som følge av planen. Det er derfor vurdert at endringene med høy sannsynlighet vil gi liten endring av dagens støybilde. Det er ikke registrert forurensset grunn innen området.

Jordressurser

Planforslaget berører matjord fra ett jorde som i hovedsak består av én eiendom, Vestre Saksvik

gård, gnr/bnr 2/3, i Malvik kommune. I tillegg ligger et lite areal av jorden innenfor gnr/bnr 27/9, i Trondheim kommune. Det er ikke gjennomført befaring eller grunnundersøkelser, og beskrivelse av matjord som berøres er gjort på bakgrunn av informasjon hentet fra NIBIOs kart-Kilden.

De aktuelle arealene som omdisponeres permanent og midlertidig er kartlagt til jord med god jordkvalitet.

Eiendommen er registrert i Mattilsynets floghavreregister, og matjord kan dermed ikke flyttes ut av eiendommen. Anbefalt løsning for bevaring av matjord er dermed at grunneier selv benytter matjorden for best mulig nytte, enten som form av jordforbedring eller oppdyrking av dyrkbar jord innenfor eiendommen.

Planen medfører permanent tap og midlertidig beslag av matjord i kanten av jorden mot nordvest inntil den kommunale vegen Saksvikkorsen.

Permanent beslag er totalt ca. 1,5 daa, og midlertidig beslag utgjør ca. 0,9 daa. Det skal i anleggsperioden redegjøres for om det er mulig å redusere beslag ytterligere.

Bestemmelsene sikrer håndtering av matjorda i tråd med Matjordplanen for fortau Saksvikkorsen, datert 06.02.2025.

Virkninger som følge av klimaendringer

Hverken ROS-analysen eller VAO-plan har avdekket utfordringer for planforslaget knyttet til klimaendringer.

Samlet vurdering av virkninger for folkehelse

Tiltaket er positivt med henblikk på folkehelse, da det tilrettelegger for gående og syklende, sykkelparkering, trygg adkomst til kollektivholdeplass og turveger. I tillegg tilbakeføres vegareal til grønnsstruktur.

Samlet vurdering av klimafotavtrykk

Formålet med tiltaket er å sikre gode forbindelser for gående og syklende, som i seg selv vil være et klimapositivt tiltak. Tiltaket vil medføre noe omdisponering av landbruksjord, totalt ca. 1,5 daa, derav ca. 0,1 daa i Trondheim kommune. Det vil være negativt i et CO₂-regnskap. Samtidig tilbakeføres ca. 0,3 daa vegareal til blågrønnstruktur, noe som vil være positivt.

Det er ikke utarbeidet eget klimagassregnskap for tiltaket. Bestemmelsene stiller krav om klimaregnskap i forbindelse med byggeplanleggingen, når man har mer oversikt over masser og materialforbruk.



Figur 26: Flyfoto med inntegnet planavgrensning samlet for tiltaket, areal som reguleres fra LNF til annet formål er vist med gul farge; midlertidig bygge- og anleggsområde med tilhørende bestemmelser er vist med grønn farge.

Nullvekstmålet

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

Anleggsperioden

Det skal utarbeides en plan for bygge- og anleggsfasen for beskyttelse av omgivelsene mot støy og andre ulemper i denne perioden. Gjennom bestemmelse sikres at bygge- og anleggsområdet istandsettes og opparbeides etter teknisk godkjent plan etter avsluttet anleggsperiode.

Adkomst til private eiendommer skal ivaretas. Det skal sikres trygg ferdsel for myke trafikanter i løpet av byggefasen og adkomsten til Saksvikkorset skal ivaretas. Det er ikke avklart om busstilbud/ordinær trafikk skal kunne kjøre gjennom planområdet i anleggsperioden.

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

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

Planlagt gjennomføring

Tidsplan og anleggsperiode

Malvik kommune planlegger byggestart på prosjektet høsten 2025.

Økonomiske konsekvenser

Det er ingen kjente økonomiske konsekvenser for kommunen utover driftsansvar som følge av ny offentlig blågrønnstruktur. Erverv av privat eiendom dekkes av prosjektet.

Gjennomførbarhet for tiltak i planen

Det er ingen kjente forhold som medfører at tiltaket ikke er gjennomførbart. Før tiltaket igangsettes skal følgende være gjennomført/utarbeidet:

- Plan for bygge- og anleggsfasen
- Arkeologiske undersøkelser
- Geoteknisk prosjektering
- Teknisk planer for veg (skal være godkjent av vegeier)
- Teknisk plan for blå/grønnstruktur (skal være godkjent av kommunen)
- Kartlegging av fremmede arter
- Redegjørelse for behandling av overvann.
- Undersøkelse om det foreligger forurensede masser og ved behov utarbeidet tiltaksplan for behandling av forurensede masser.

Planprosess og innkomne innspill

Kunngjøring og varsling av planoppstart

Berørte parter og myndigheter ble skriftlig varslet om planoppstart 31.05.2024. I tillegg ble oppstart annonsert i Adresseavisen 04.06.24. Til varsel om oppstart for Trondheim kommune kom det inn fem merknader.

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

Offentlig ettersyn og høring

Planforslaget for Trondheim kommune ble lagt ut på offentlig ettersyn og høring 17.03.2025 som et delegert vedtak fattet av Byplansjefen. Offentlig ettersyn ble annonsert i Adresseavisen 24.03.2025. Innen høringsfristen 05.05.2025 kom det inn fire høringsmerknader, derav tre av offentlige myndigheter. AtB fikk utsatt høringsfrist til 19.05.2025.

Fylkeskommunen sendte en innsigelse til planforslaget. Innsigelsen gjaldt plassering av gang- og sykkelveg og fortau i forhold til kryssområdet og fylkesvegen. Innsigelsen er løst, nødvendig fravik for plassering av rekkverk i siktsonen er gitt 04.07.2025. Innsigelsen er trukket i brev av 14.07.2025.

Merknadene er oppsummert i tabellen nedenfor.

Oppsummert merknad	Byplankontorets kommentar
<u>26.03.2025 - Statens vegvesen</u> Statens vegvesen har en forventning om at fortauet tilrettelegges for myke trafikanter i tråd med prinsippene om universell utforming	Tiltaket er universelt tilgjengelig, og ivaretar krav til stigning iht. SVVs håndbok N100.
<u>28.04.2025 – Statsforvalteren</u> Tiltaket berører matjord og Statsforvalteren viser til foreslått bestemmelse om å vurdere ytterligere minimering av inngrep i anleggsfasen og om håndtering av berørt matjord, samt matjordplanen som følger planforslaget og har ingen avgjørende merknader til planen. Statsforvalteren gir faglig	Merknaden tas til orientering. Innsigelse fra Fylkeskommunen medfører et ytterligere beslag på dyrka mark på ca. 20 m2 for å sikre tilstrekkelig avstand mellom fortau og fylkesveg. Det vurderes likevel å være et minimalt beslag, og det vil arbeides videre med å redusere inngrep i anleggsfasen. Bestemmelsene er oppdatert i tråd med anbefalingen.

råd om å ta inn en bestemmelse som sikrer grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6.3 i T-1520 og kapittel 6.3 i T-1442/2021 og om at tabell 4 og 5 i T-1442/21 gjøres gjeldende.	
<u>02.05.2025 – Trøndelag fylkeskommune</u> Med grunnlag i plan- og bygningslovens § 5-4, trafiksikkerhet langs fylkesveg, og med hjemmel i Håndbok N100, som er utarbeidet med hjemmel i Samferdselsdepartementets forskrifter etter vegloven §13, fremmet fylkesdirektøren innsigelse til planforslaget inntil o_FO trekkes 5 meter tilbake i kryssområdet, og at fortauet i sin helhet på videre utstrekning mot øst, legges med en avstand på minimum 1,5 meter fra fylkesvegen.	Innsigelsen er imøtekommet. Nødvendig fravik fra krav 4.1.1.6-1 i N100 er godkjent i brev av 04.07.2025. Innsigelsen er trukket i brev av 14.07.2025.
<u>19.05.2025 – AtB</u> AtB har gitt en samlet uttalelse for planforslag i begge kommunene. For Trondheim kommune påpeker AtB at traseen er definert som hovednett for kollektivtrafikk og 6,5 meter er minimum bredde for bussene. Det er viktig å sikre god framkommelighet for kollektivtrafikken, der vegbredden vurderes innskrenket ber de om at det sikres areal for forsvarlig framføring av buss og møtebredde for store kjøretøy AtB anmoder om at busstilbudet ivaretas gjennom anleggsperioden da det ikke er reelle alternative forbindelser på strekningen. De ønsker god dialog med prosjektet for å finne gode løsninger på dette.	Planforslaget sikrer med mer enn 6,5 meter bredde god møtebredde for buss. Byplankontoret vurderer at det av hensyn til å ivareta mest mulig matjord vil være uheldig med ytterligere breddeutvidelse og at foreslåtte bredder er tilstrekkelige for å imøtekomme kollektivtransportens behov også i fremtiden. Plankonsulent har i kommentar til oppsummerte høringsmerknader (2023/23713-52) redegjort for at forslagsstiller forsikrer at de legger til grunn god videre dialog med AtB med tanke på kollektivtilbud i anleggsperioden.
<u>07.04.2025 - Jean-Paul Grabner von Rosenberg</u> Innsenderen og beboere i Væretrøa er skuffet over at AtB ikke ønsker å etablere en rundkjøring nå.	Merknaden tas til orientering. Det ble avholdt møte med AtB og Fylkeskommunen i planprosessen angående

Beboerne ser ikke nødvendigheten av at bussrute 44 kjøres tallrike ganger inn og ut av boligfeltet, hvor det faktiske behovet ikke gjenspeiler bussfrekvensen. Boligfeltet brukes mye av myke trafikanter, vegstandarden er ikke dimensjonert for busstrafikk.	behovet for eventuell videre tilrettelegging for buss innen planområdet. Det ble ikke funnet at det var behov for dette.
--	---

Avsluttende kommentar

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