



TRONDHEIM KOMMUNE

Tråanten tjielte

Utleirvegen, strekningen Steindalsvegen - Blaklivegen sykkelveg med fortau og støyskjerming, r20220029, detaljregulering, sluttbehandling

Planbeskrivelse

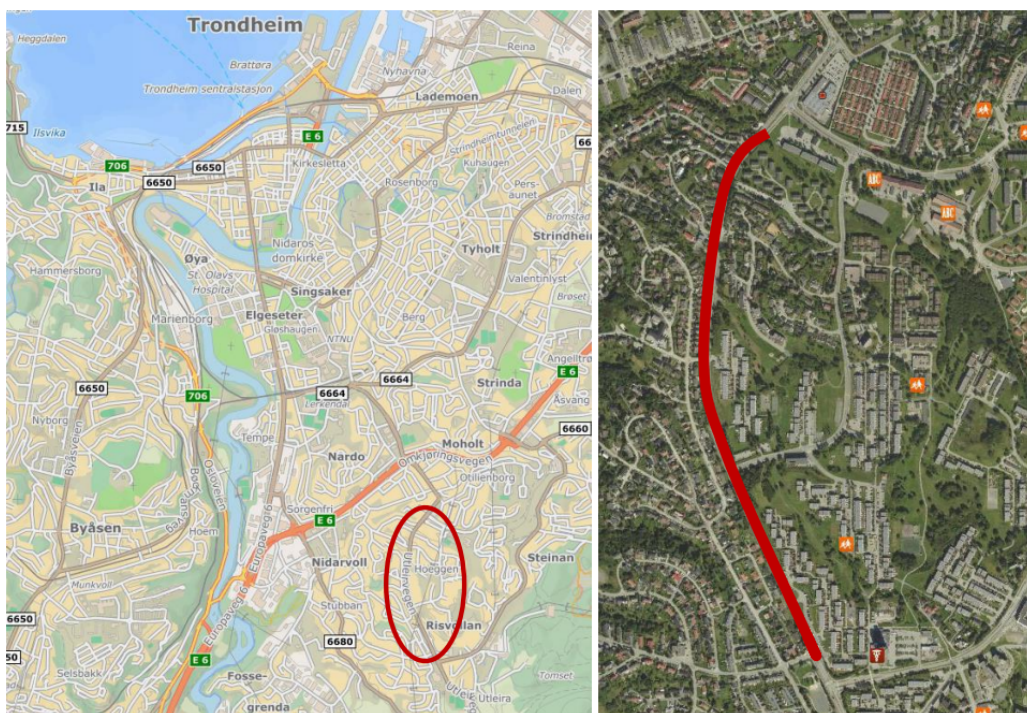
Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 8.11.2024

Dato for godkjenning av bystyret : 19.12.2024

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Henning Larsen som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Trøndelag fylkeskommune.

Hensikten med planen er å legge til rette for ny sykkelveg med fortau samt støyskjerming langs Utleirvegen på strekningen mellom Steindalsvegen og Blaklivegen, en strekning på ca. 1,44 km. Traseen ligger på Utleirvegens østside. Strekningen er delstrekning 3 av Nardoruta, som er en sammenhengende hovedsykkelveg mellom Lerkendal og Risvollan.



Varslet planområde ligger langs Utleirvegen på Nardo i Trondheim

Postadresse:
Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
72 54 25 00

Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

Planstatus

Statlige planer og føringer

- Statlige planretningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging (2008)
- Statlig planretningslinje for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)
- Rikspolitisk retningslinje for barn og unge (1995)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging

Kommunale planer og føringer

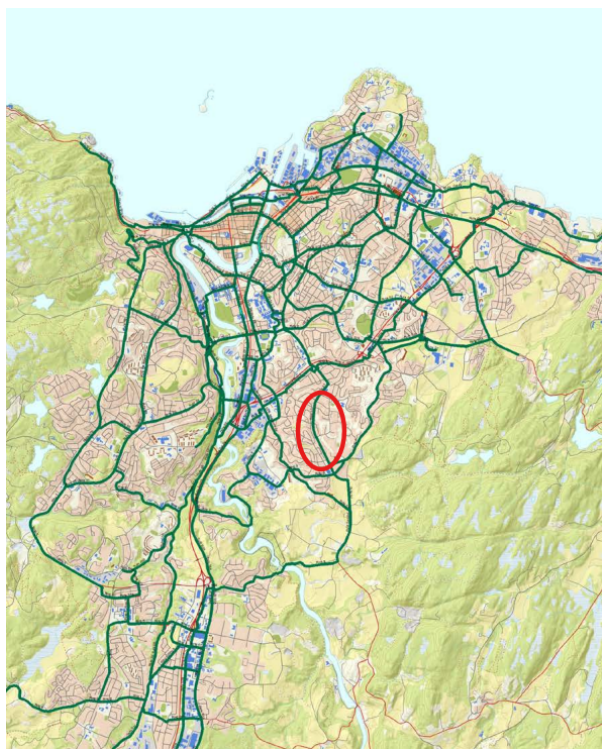
Kommuneplanens arealdel, KPA 2012-2024

Planområdet er i gjeldende kommuneplans arealdel (2012-2024) i hovedsak avsatt til kjøreveg, boligbebyggelse og grønnstruktur. En utvidelse av sykkelveg med fortau vil berøre eksisterende boligområder og grøntområder.

Store deler av planområdet ligger tilgrensende til og en del innenfor hensynssone for kulturmiljø 5.1 Risvollan som omfatter rekkehusutbygging fra årene omkring 1970, samt også et av byens første moderne høyhus.

Sykkelstrategien for Trondheim (2014-2025)

Sykkelstrategien legger opp til et sammenhengende nett for sykling som binder bydeler sammen. Strategien skal nå visjonen om at Trondheim skal være Norges beste sykkelby. For å nå dette er det satt opp tre mål: flere syklist, tryggere å sykle og enklere å sykle.



Planstrekningen på Utleirvegen er en del av planlagt hovednett for sykling i sykkelstrategien.

Tidligere vedtak i saken

- Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning.
- Reguleringsplanens hovedtiltak er forankret i Miljøpakkens handlingsprogram for 2023-2026

Analyser og utredninger

- Grunnlag for regulering av støyskjerming er et forprosjekt utarbeidet av ÅF Engineering på oppdrag fra Statens vegvesen, Region Midt i 2019.
- Reguleringsplanen bygger på Premissnotat utarbeidet av Trøndelag fylkeskommune, datert 28.05.21, sist revidert 13.08.21.
- Rambøll har i 2021/2022 gjennomført et forprosjekt for strekningen, hvor man har sett på plassering av støyskjermer, samt utforming av sykkelveg og fortau, i tillegg til plassering av belysningspunkter, VA løsning m.m.
- Det er en pågående byggeplanlegging for nabo- og lokale støyskjermer på begge sider av veien. Dette er tiltak som ikke nødvendigvis ligger langs sykkelvegen med fortau, som her skal reguleres. Nabo- og lokale støyskjermer behøver ikke regulering og kan derfor bygges forutsatt enighet med grunneiere. Dette gjøres av COWI. Det er opprettet dialog og samarbeid mellom Rambøll og COWI for å koordinere prosjektene.

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

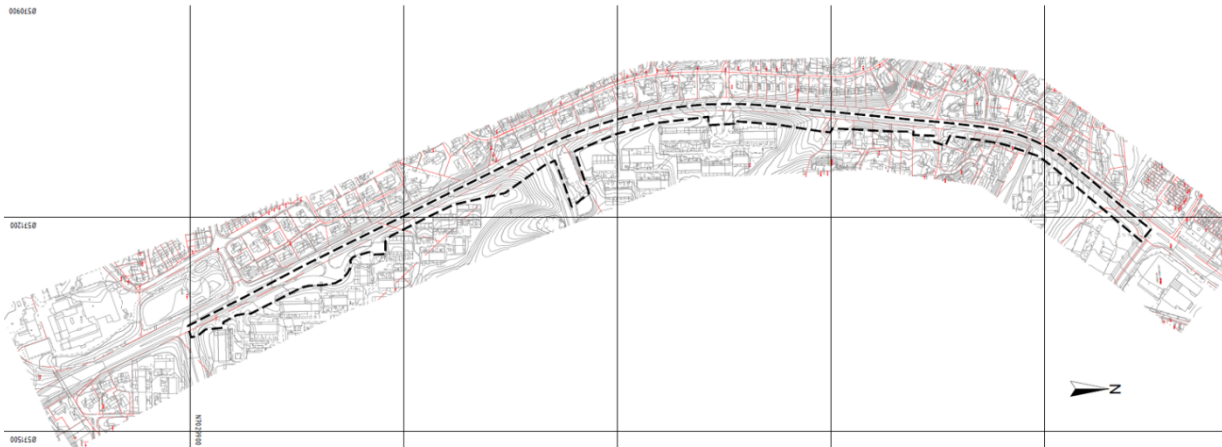
Planstrekningen ligger langs østsiden av Utleirvegen og er avgrenset av krysset ved Steindalsvegen i nord og Blaklivegen i sør.

Kryssløsningene i hver av endene av strekningen er ikke en del av reguleringsplanen.

I hver ende av planområdet ligger henholdsvis Nardocenteret og Risvollansenteret.

Planstrekningen fra Nardocenteret til Risvolla





Varslet planområde er ca 35 daa, 1,4 km langt og går fra Steindalsvegen i nord til Blaklivegen i sør.

Utleirvegen, dagens situasjon og trafikkforhold

Langs Utleirvegen (fylkesvei 6658) er det i dag gang- og sykkelveg adskilt med en trafikkdeler mot kjørevegen langs hele strekningen på begge sider av veien. Gang- og sykkelvegene på begge sider av kjørevegen er ca 3 meter brede. Gang- og sykkelvegene på østsida har stedvis dårlig kvalitet, og er ujevn langs deler av traséen. Rabatten mellom sykkelveg og kjørebane er ca 2 meter bred. Trafikktellinger for gående og syklende mangler.



Eksisterende gang – og sykkelveg på den østre siden av Utleirvegen. Dette er den nordre delen av planområdet, sett mot nord. (Foto: Rambøll)

Vegen er forkjørregulert, og har en fartsgrense på 50 km/t. ÅDT er 6100-7600, med 9-14 % tungtransport. Vegen betjener boligbebyggelsen i området og er en hovedveg til området Stubban og Risvollan, og knytter disse områdene til Othilienborg og E6. Vegnettet langs Utleirvegen består hovedsakelig av samleveger og hovedveger. Vegen har også en betydelig andel tynge anleggstrafikk, spesielt til og fra store grustak og fyllplasser i Bratsberg/Klæbu-

området.

Kollektivtilbud

Det ligger kun én holdeplass på østsiden av Utleirvegen innen planområdet, som er i bruk og som vil bli berørt. Holdeplass «Venusvegen» betjenes av bussrute nr 11, som går tur/retur opp Steindalsvegen, langs Risvollvegen og videre langs Utleirvegen til Blaklivegen. Bussrute 11 har 10 minutters frekvens i rushtid 20 og minutters frekvens i lavtrafikk i begge retninger. Holdeplassen betjenes også av rute 51 (arbeidsbuss), og 115 (nattbuss).

Trafikkulykker

Det er registrert tre ulykker mellom sykkel og bil langs Utleirvegen, samt én ulykke mellom fotgjenger og bil. Ulykkene mellom sykkel og bil har skjedd i kryssområder. De siste ti årene har det vært én dødsulykke, som skjedde i krysset mellom Ullins veg og Utleirvegen, på vestre siden av Utleirvegen.

Tilstøtende arealbruk og landskap

Området rundt planområdet består i hovedsak av boligbebyggelse, i form av både eneboliger og småhusbebyggelse, samt større borettslag med tilgrensende hager og grøntområder, samt noe parkering og kjøreareal.



Utleirvegen sørover ved ved Johan Cappelens veg 32 (Google street view)

Hele vegstrekningen går gjennom et område som har et relativt grønt preg, med mye tett vegetasjon på begge sider. Kjørevegen ligger stedvis med god avstand og skjerming til tilgrensende boliger da flere boliger ligger høyere i terrenget, samt med grønne arealer og vegetasjon, som buffer mot veg.

Planområdet strekker seg fra nordligste punkt på ca. kote 70 til det sørligste på ca. kote 122. Terrenget stiger fra og med profil 50 og 200 meter fremover. Ved Ullins veg (profil 350-400) er terrenget litt lavere og stiger deretter med ca 6 % ca 1 km frem til Utleirtunet 8. Deretter stiger terrenget svakt frem til Blaklivegen lengst sør i planområdet.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ingen fredede kulturminner eller SEFRAK-registrerte bygninger innenfor plangrensen i databaser for kulturminner (kulturminnesok.no). Store deler av planområdet ligger tilgrensende til og innenfor hensynssone for kulturmiljø 5.1 Risvollan, som bl.a. legger til grunn at den kulturhistorisk verdifulle bebyggelsen og områdenes særpregede miljø har, herunder landskapsverdier, søkes bevart.

Naturmangfold

Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og Artsdatabankens artskart er sjekket ut. Det er ikke registrert verneområder, artsfredning eller annen fredning, viktige artsforekomster eller trekkveier i planområdet. Det er heller ikke registrert nasjonalt eller regionalt viktige kulturlandskap eller statlig sikrede friluftsområder. Det er ikke registrert prioriterte arter, truede eller nær truede arter på Norsk rødliste for arter 2010, utvalgte naturtyper eller truede eller nær truede naturtyper på Norsk rødliste for naturtyper 2011 i planområdet.

Trevegetasjonen langs Utleirvegen variert og artsrik. Det finnes utvokste og flotte eksemplarer av flere treslag, men også døde og døende trær på grunn av dårlig skjøtsel og brutal beskjæring («topping»). Noen av treslagene som ble plantet på 1980-tallet er i dag svartelistet, eksempelvis platanlønn, gullregn og ungarsk syrin.

Rekreasjonsverdi og bruk av uteområder



Ifølge Naturbase.no grenser deler av friluftsområdet «Fredlybekken – Steinåsen, ID: FK00018700» til planområdet i nord, og dette er en grøntkorridor registrert som et svært viktig friluftsområde.

Lengre sør i planområdet grenser friluftsområdet «Risvollan, ID: FK00018822» til planområdet. Dette er grøntkorridorer som i hovedsak er lokalisert i områdene rundt rekkehusbebyggelsene på Risvollan, og som er registrert som et svært viktig friluftsområde.

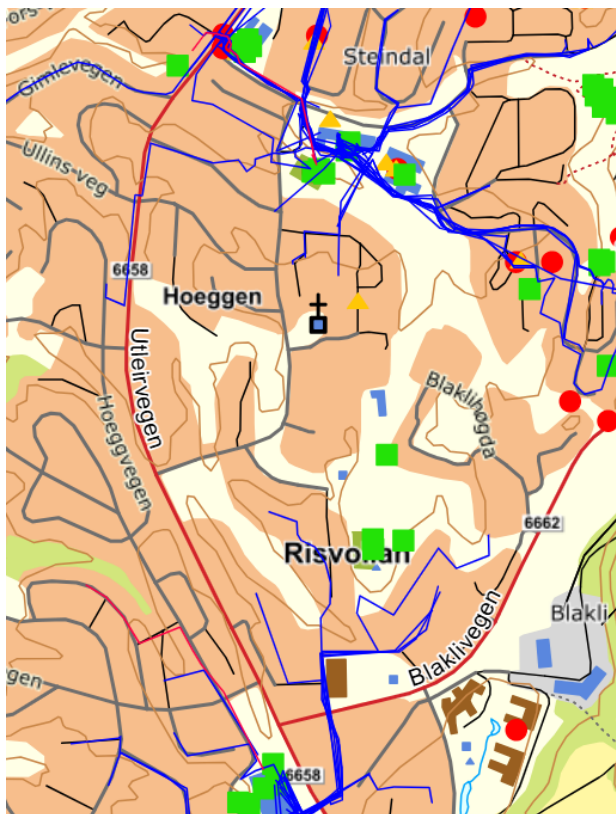
Begge friluftsområdene/grøntkorridorene benyttes til rekreasjon, lek og opphold, i tillegg til å fungere som snarveger mellom bebyggelsen i området, samt som skoleveg til Steindal og Hoeggen skole.



TRONDHEIM KOMMUNE

Tråanten tjielte

Barns interesser



Barnetråkk 2014 (Trondheim kommunes kart)

Utleirvegen går gjennom et område med nærhet til flere skoler og barnehager.

Bebyggelsen i planområdet sogner til Steindal barneskole og Utleira barneskole, samt Hoeggen ungdomsskole. Det ligger ingen barnehager i umiddelbar nærhet til planområdet, men det er flere barnehager på østsiden av Risvollveien.

Barnetråkk viser at Utleirvegen i mindre grad benyttes som skoleveg, men at det oppleves trygt for de som bruker denne veien. Det kommer også frem at noen barn og ungdommer benytter seg av snarvegene og smettene øst for Utleirvegen når de går til og fra skolen.

Universell utforming

På østsiden av veien er det lite tilrettelagt med universell utforming. Sør i planområdet ved Utleirtunet er det imidlertid taktile heller og ledelinjer på begge sider av Utleirvegen.

Elektro

Det finnes flere veglysmaster i planområdet. Flere master vil komme i konflikt og må flyttes.

Vann og avløp

Det er eksisterende vannledninger, spillvannsledninger og overvannsledninger langs hele traseen. Ved en utbygging av VA-nett må nøyaktig plassering og dimensjoner kontrolleres. Det er utarbeidet en overordnet VA-plan i forbindelse med planarbeidet.

Grunnforhold og stabilitet

Området er undersøkt for skredfare og det er ikke funnet fare for steinsprang, jordskred eller kvikkleireskred ifølge Norges geologiske undersøkelser (skrednett.no). NGUs kart over kvikkleirefare forholder seg imidlertid kun til områder som er større enn 10 mål.

Jordsmonnet i området består av gammel havbunn. Undersøkelser viser at det øverste laget består av tørrskorpeleire eller jordmasser som er fylt på oppå et lag med fast leire. I noen av

Postadresse:
Trondheim kommune
Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

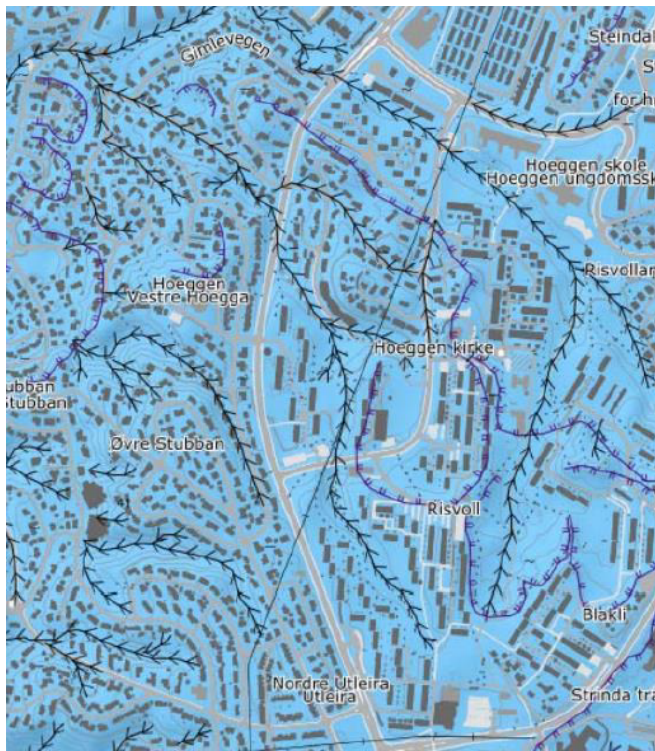
Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
72 54 25 00

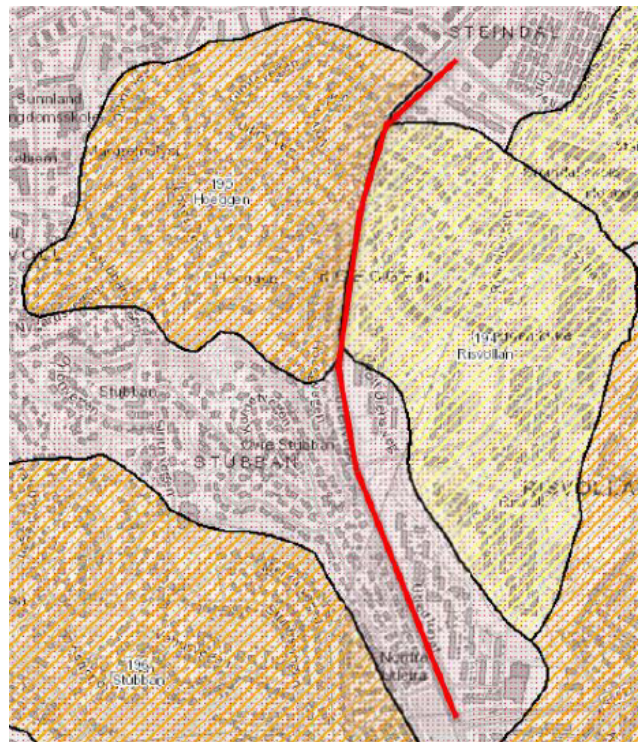
Organisasjonsnummer:
NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no
www.trondheim.kommune.no

høydedragene er det funnet et lag med leire som kan bli ustabil hvis den blir forstyrret, men dette laget ligger dypt, ca. 10-15 meter under bakken. I området ved krysset Ullins veg og Utleirvegen er det fjellgrunn som ligger ganske nært overflaten, ca. 3-8 meter under bakkenivå.



Jordsmonnen i området består av tykk havsavsetning, som her vises med lyseblå farge (Trondheim kommunes kart).



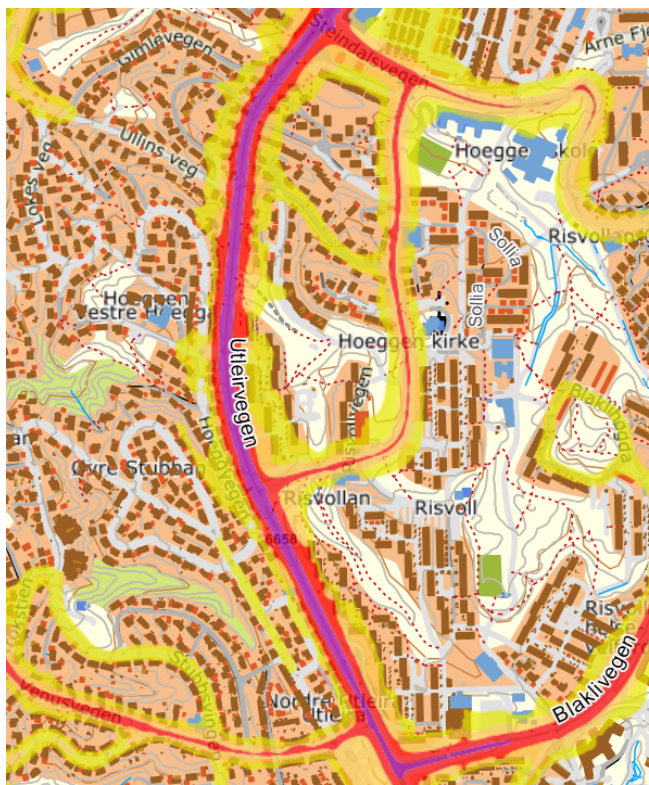
Faresoner for kvikkleireskred i området
gul skravur = lav faregrad
oransje skravur = middels faregrad

Området har tidligere vært sikret mot skred ved at høydedrag er gjort lavere, raviner og dalbunn er fylt igjen, og gamle bekker er lagt i rør. Områdestabiliteten anses med dette å være god og robust.

Radon

Basert på det nasjonale aktsomhetskartet for radon hos Miljøstatus.no er Utleirvegen innenfor kategorien «moderat til lav», som er laveste kategori med registrerte nivå.

Støyforhold



I dag er det etablert noen støyskjermer både på vestsiden og østsiden av veggen. På østsiden av veggen er det i tillegg til ordinære støyskjermer også stedvis satt opp hjemmesnekrede plankeskjermer for å skjerme mot støy.

Trafikkstøy stammer i hovedsak fra ordinær biltrafikk, men også fra tungtrafikk, blant annet til og fra grustaket i Bratsberg, samt busstrafikk, og støy oppleves for mange beboere som krevende.

Forurensing i grunn

Det er utført en vurdering på grunnlag av Miljødirektoratets og Trondheim kommune grunnforurensningsdatabase, gjennomgang av kjent historisk virksomhet i området og historiske flyfoto. Vurderingen konkluderer med at det er liten sannsynlighet for at grunnen i tiltaksområdet er forurenset, men forurensing kan ikke utelukkes.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk og arealformål

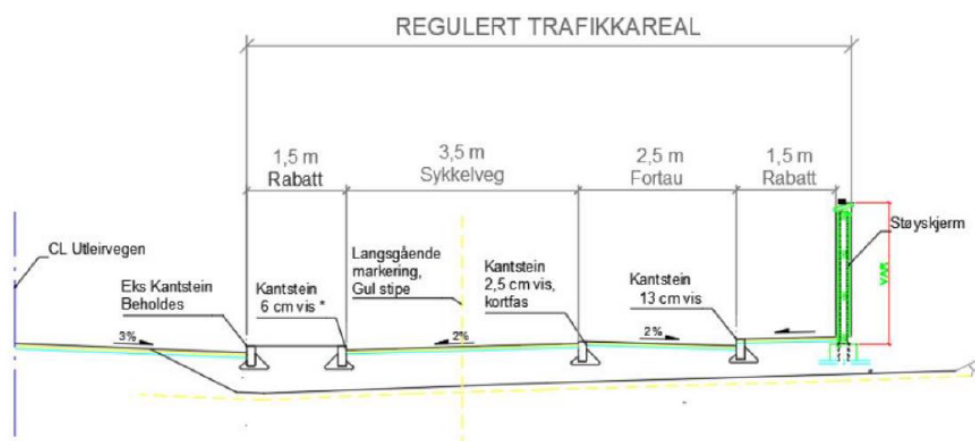
Planforslaget legger til rette for etablering av et sammenhengende hovednett med god framkommelighet hele året for syklende og gående ved å regulere sykkelveg med fortau. Planstrekningen er ca. 1,4 km.

I tillegg til areal for etablering av sykkelveg med fortau og støyskjerming, tar planavgrensningen også høyde for tilstrekkelig areal til midlertidig rigg – og anleggsområder, samt terrenginngrep i forbindelse med etablering av tiltakene.

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr. 1 Bebyggelse og anlegg		
Boligbebyggelse (1110)	B	0,3
Øvrige kommunaltekniske anlegg (1560)	ØK	42 m ²
Sum bebyggelse og anlegg		0,4
Nr. 2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
Kjøreveg (2011)	KV	0,9
Fortau (2012)	FO	3,5
Gang- og sykkelveg (2015)	GS	0,1
Gangveg/gangareal/gågate (2016)	GG	0,1
Sykkelanlegg (2017)	SA	4,7
Annen veggrunn – grøntareal (2019)	AVG	8,9
Kollektivholdeplass (2073)	KH	0,1
Parkeringsplasser (2082)	PP	31 m ²
Sum samferdselsanlegg og infrastruktur		18,2
Totalt alle kategorier		18,6
PBL §12-7 Bestemmelsesområder		
Midlertidig bygge- og anleggsområde	#BO1 - 5	0,5
Sum bestemmelsesområder		0,5

Størrelse for ulike arealformål i planen (daa)

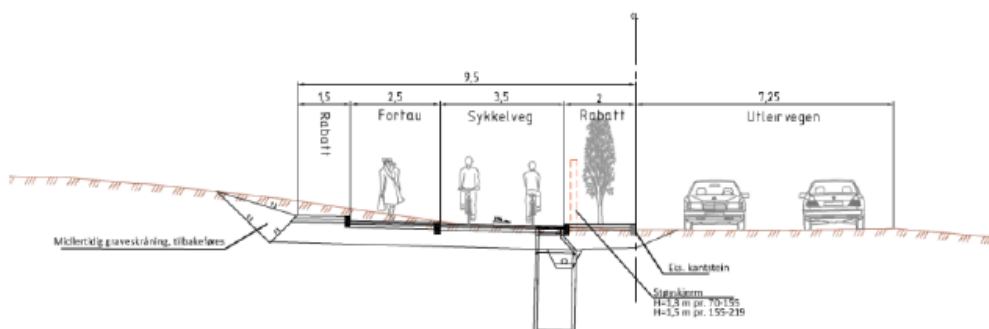
Traseen ligger på Utleirvegens østside. Vegbredden i Utleirvegen skal ikke justeres og prosjektet starter i eksisterende kantsteinslinje på østsiden av Utleirvegen. Breddene for profilens arealer varierer litt langs strekningen, men det er tatt utgangspunkt i premissnotat for Utleirvegen (Trøndelag fylkeskommune 2021) som viser trafikkdeler/rabatt mellom kjøreveg og sykkelveg 1,5 meter, sykkelveg 3,5 meter, fortau 2,5 meter og ytre rabatt 1,5 meter, se tegning nedenfor. Det plantes trær i rabatten mellom kjøreveg og sykkelveg. Reguleringsplanen legger også til rette for langsgående støyskjermer. For å unngå store inngrep i skråninger er det foreslått tre lengre støttemurer og en kortere støttemur.



Fra premissnotat for Utleirvegen

Profil 0 – 300 meter, Steindalsvegen til Ullins veg

Sykkelvegen med fortau starter i nord, ved krysset til Steindalsvegen. Traséen starter som en samlet gang- og sykkelveg med 5 meters bredde, som etter ca. 15 meter separeres. Sykkelvegen starter med ca. 3 meters bredde og øker gradvis til normløsningen på 3,5 meter. Tilsvarende øker fortauet fra 2 meter til 2,5 meter.



Normalprofil for profil 0-300 meter

Snarveg til parkeringsplassen sør for Johan Cappelens veg 31 hensyntas i utformingen.

Støyskjerm 1, som er 150 meter lang og har maksimalt 1,8 meter høyde over fortau. Den etableres mellom sykkelveg og kjøreveg for bil på strekningen Olav Vasseljens veg 6 – Johan Cappelens veg 32.

Støttemur 1 er ca 110 meter lang og etableres mot bebyggelsen øst for nytt fortau fra snarvegen til parkeringsplassen sør for Johan Cappelens veg frem til litt før kryssing med Ullins veg.

Støyskjerm 2 er ca 50 meter lang, har en høyde på maksimalt 2,2 meter over gangveg og står i stor grad på Støttemur nr 1. Støttemurene etableres for å minimere inngrepet i sideterrenget.



Tegnforklaring

- Eiendomsgranse
- Ny støttemur
- Ny støyskjem
- Ny beplantning, tre

Hatch veg

- Eks. kjøreveg/asfaltert areal
- Fortau
- Sykkelveg
- Robott/trafikkdeleer - Kløver
- Skråningsutslag
- Skråningsutslag, midlertidig

Merknader

- 1 Eksisterende tre/hekk, fjernes/flyttes. Trær innenfor siktsoner skal være oppstøttet
- 2 Midlertidig utslag ved etablering av tiltak
- 3 Ny støyskjem (1) høyde 1,8 m pr. 70-155, høyde 1,5 m pr. 155-219
- 4 Ny støyskjem (2) høyde 2,2 m
- 5 Overgang mellom støyskjem og mur, evt. kombinert murg skjerm L=10 m
- 6 Eks. støyskjem (3) må delvis reetableres
- 7

Illustrasjonstegning for profil 0-300 meter



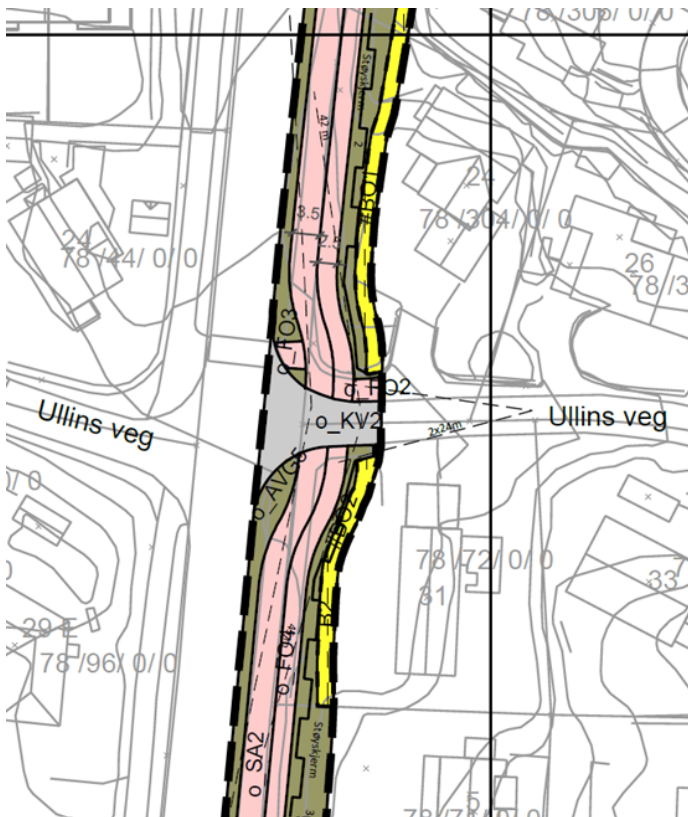
Den nordligste delen av ny sykkelveg med fortau sett fra krysset med Stendalsvegen sørover. Støyskjem 1 står på midtdeleren.



Ny sykkelveg med fortau sett omtrent fra krysset med Ullins veg sørøver. Støyskjem 2 på Støttemur 1 til høyre i bildet.

Profil 300 – 600 meter, Ullins veg – Adolf Øiens veg

Traséen krysser Ullins veg 5 meter inntrukket fra Utleirvegen, som gir bedre trafiksikkerhet, og gir rom for at bil kan stanse mellom sykkelveg og Utleirvegen.



Reguleringsplan PBL 2008

§12-5. Nr. 1 - Bebyggelse og anlegg

- B Boligbebyggelse (1110)
- ØK Øvrige kommunaltekniske anlegg (1560)

§12-5. Nr. 2 - Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- KV Kjøreveg (2011)
- FO Fortau (2012)
- GS Gang-/sykkelveg (2015)
- GG Gangveg/gangareal/gågate (2016)
- SA Sykkelanlegg (2017)
- AVG Annen veggrunn - grøntareal (2019)
- KH Kollektivholdeplass (2073)
- PP Parkeringsplasser (2082)

§12-7 - Bestemmelseområder

- #B0 Midlertidig bygge- og anleggsområde

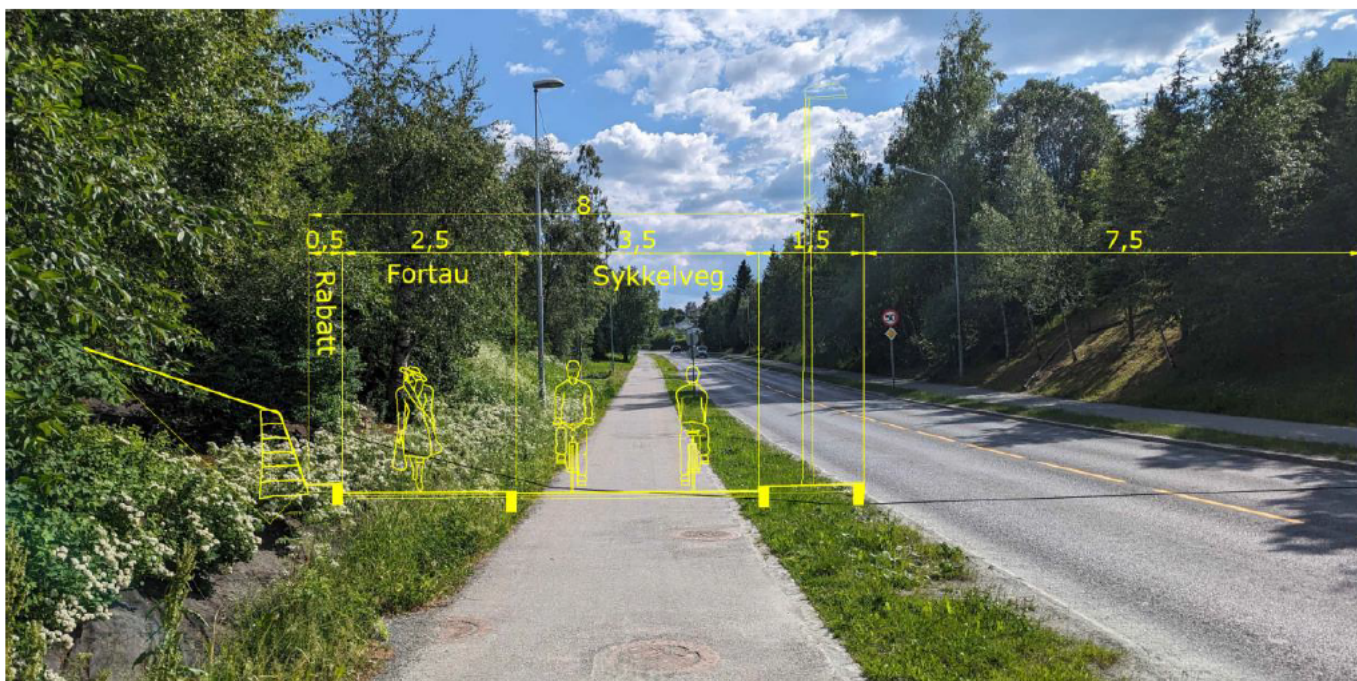
Linjesymbol

- Plangrense
- Formålgrense
- Midlertidig bygge- og anleggsrense
- Frisiktlinje
- Regulert støyskjem
- Måle og avstandslinje

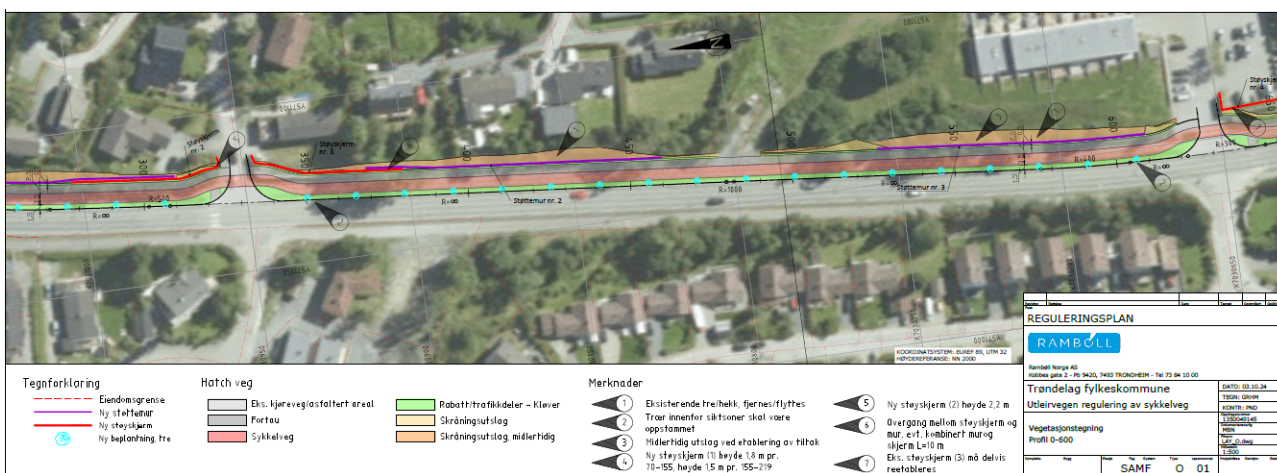


TRONDHEIM KOMMUNE

Tråanten tjelste



Illustrasjonssnitt for denne strekningen. Den nåværende rabatten smalnes litt og vegtraseen utvides med sykkelveg, fortau, rabatt og støttemur østover.



Støy-skjerm 3 er ca 50 meter lang og har maksimal høyde 2,2 meter over gangveg.

Støttemur 2 er ca 90 meter lang og overlapper støy-skjerm 3 med ca 10 meter.

Støttemur 3 ligger i slutten av denne delstrekningen og er ca 80 meter lang.

Profil 600 – 850 meter, Adolf Øiens veg – Risvollvegen

Breddene på vegarealene er likt som i illustrasjonssnittet i den foregående delstrekningen.

Krysningspunktet for sykkelveg og fortau er trukket 5 meter tilbake.

Postadresse:

ORNAVAVN

Byplankontoret

Postboks 2300 Torgarden

7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:

Holtermanns veg 7

Telefon:

72 54 25 00

Organisasjonsnummer:

NO 942 110 464

E-postadresse: byplan.postmottak@trondheim.kommune.no

www.trondheim.kommune.no



Tegnforklaring	Hotch veg		Merknader
<ul style="list-style-type: none"> --- Eiendomsgrense --- Ny støttemur --- Ny støyskjem Ny beplantning, tre 	<ul style="list-style-type: none"> Eks. kjørevegs/faltert areal Forfau Sykkelveg 	<ul style="list-style-type: none"> Robott/trafikkdeler- kløver Skråningsutslog Skråningsutslog, midlerhidig 	<ul style="list-style-type: none"> 1 Eksisterende tre, fjernes 2 Midlerhidig utslog ved etablering av tilhak 3 Eks. støyskjem (3) må delvis reetableres pga. sikt 4 Fylling 5 Trær innenfor siktsoner skal være oppstommet 6 Skjæring helning 1:1,5 7 Ny støyskjem (4), høyde 1,5 m pr. 990-110, høyde 1,7 m pr. 1100-1170

Støyskjem 4 er en del av eksisterende støyskjem, som trekkes tilbake ca 1,5 meter på en strekning på ca 30 meter for å gi plass til ny sykkelveg. Gjenstående eksisterende støyskjermen på denne delstrekningen er ca 130 meter lang.





Illustrasjonsbilde fra litt sør for Risvollvegen sørover.

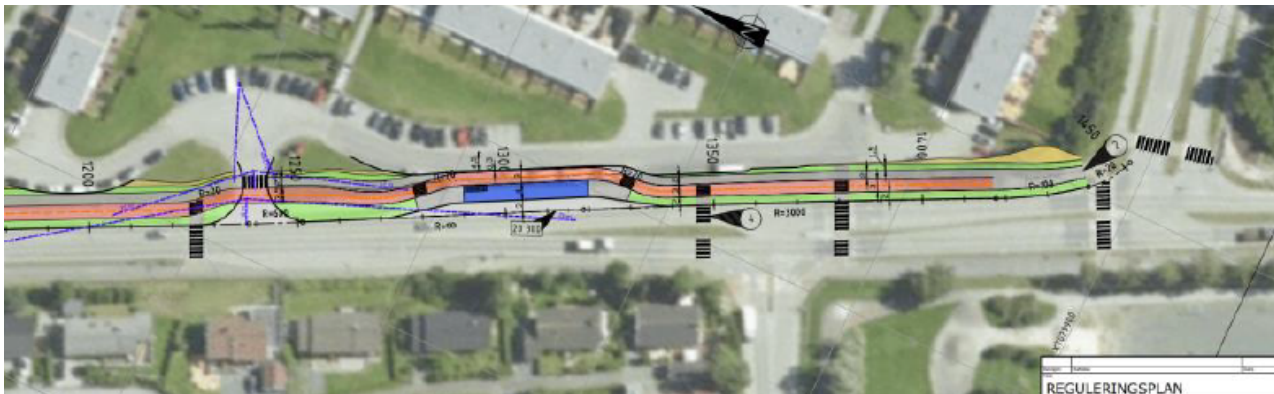
Profil 1190 – 1440 meter, Utleirtunet til Blaklivegen

Sykkelveg og fortau krysser vegen Utleirtunet, som ligger i nordre delen av denne delstrekningen, med tilbaketrukket løsning som skissert i tidligere kryss og fortsetter med normerte bredder frem til bussholdeplassen «Venusvegen». Herfra sørover er det strekningsvis lite buffer til vegen Utleirtunet i øst.

Bussholdeplassen «Venusvegen» er den eneste bussholdeplassen på planstrekningen og betjenes av busser i retning nordover mot sentrum. Bussholdeplassen reguleres med lomme, plattformen er 4 meter dyp og 30 meter lang og har mulighet for busskur.

Sykkelvegen legges på baksiden av bussholdeplassen i 3 meter bredde. Dette vil beslaglegge opptil 2,4 meters bredde langs ca. 60 meter av vegen Utleirtunet. Fortauet får ikke plass bak bussholdeplassen. Gående ledes derfor med to krysningspunkter over sykkelvegen og ventearealet på bussholdeplassen. Venteplattformen for busspassasjerer blir altså en del av traséen for fotgjengere.

Sykkelveg med fortau videreføres sør for bussholdeplassen med henholdsvis 3 og 2 meters bredde og samles som gang- og sykkelveg i sørenden av planområdet.



Tegnforklaring

- Eiendomsgrænse
- Ny støttesjerm
- Ny støttesjerm
- Ny beplantning tre

Hotch veg

- Eks. kjørefelt/støttemur
- Forbau
- Sykkelveg
- Rabatttrafikkdeleer - Kløver
- Skråningsutslag
- Skråningsutslag, midlertidig

Merknader

- 1 Ny støttesjerm (4), høyde 15 m pr. 990-1100, høyde 17 m pr. 1100-1170
- 2 Midlertidig utslag ved etablering av tilhok
- 3 Trær innenfor siktsoner skal være oppstammet



Illustrasjonsbilde som viser oversikt over strekningen lengst i sør, fra Utleirtunet til Blaklivegen.

Annen veggrunn – grønt

Alle grøntarealer reguleres til annen veggrunn, med tillatte elementer som grøfter, beplantning, skilt, tekniske installasjoner, leskur, belysning og støttesjermer.

Planforslaget regulerer en grønn buffer mellom kjøreareal og ny sykkelveg. Hovedsakelig er det avsatt 1,5 meter grøntrabatt, men utvidet til 2 meter der det er støyskjerm. På andre siden av ny sykkelveg med fortau varierer bredden på grønnbufferen. Langs vegen Utleirtunet varierer bufferens bredde både på øst- og vestsidene av sykkelveg med fortau. Ved kollektivholdeplassen og Utleirvegen 1 er bufferen på østsiden tatt ut grunnet plassmangel.

Terrenginngrep i eksisterende vegskråninger minimeres ved lavere terrengmurer og justerte skråningsvinkler. Grøntarealenes bredde er vurdert og tilpasset lokale forhold.

Grønt preg - vegetasjon

I hovedsak er det vegetasjon i form av hekker og trær som blir berørt. Eksisterende vegetasjon bevares i størst mulig grad. Trær skal plantes i rabatten mellom sykkelveg og kjørebane for bil. Fem bestemmelsesområder, BO#1-5, er midlertidig avsatt til bygge- og anleggsfase. Områdene skal istandsettes til opprinnelig stand etter byggeperioden.

Universell utforming

Planområdet har krevende stigningsforhold med tanke på universell utforming. Enkelte punkter, spesielt i nordre deler av planområdet, har stigningsforhold på 6 - 8,3 %. Bestemmelsene sikrer sittebenker/hvilerepos med en avstand på maks 100 meter mellom hver sittebenk/hvilerepos, langs de strekningene som har stigningsforhold over 1:20 (5 %) i tråd med TEK. Sittebenkene/hvilereposene plasseres i annen veggrunn på østsiden av fortauet.

Risiko- og sårbarhet

Planforslaget skal særlig ivareta følgende 3 hendelser:

- Støv og støy; trafikk inkl. Anleggsfasen.
- Ulykke i av- og påkjørsler(motorkjøretøy).
- Ulykker med gående /syklende.

Med utgangspunkt i risikovurderingen ble det anbefalt at følgende tiltak vurderes innarbeidet i reguleringsplanen og videre planer for prosjektet:

Nr.	Hendelse/fare	Beskrivelse av tiltak
8	Nedbør	I rabatter og annen veggrunn på 2 meter og over skal det plantes trær for å minimere de harde asfaltflater og øke oppsug av vann. Der hvor rabatter er mindre enn 2 meter foreslår man fordrøynings tiltak. Valg og plassering av fordrøyningsløsning må detaljprosjekteres i neste planfase. Dette sikres i bestemmelser.
28	Støv og støy; trafikk	Bestemmelsene stiller krav til støy og støv i anleggsperioden. T1442 setter grenseverdier for støy i anleggsperioden.
35	Fare for akutt forurensning	Miljøriskovurdering i forbindelse med detaljprosjektering, SHA-risikovurdering, internkontrollforskriften og HMS-rutiner oppfølges innenfor lovlig rammeverk.
36	Støy og støv fra trafikk, inkl. anleggsfasen	Bestemmelsene stiller krav til støy og støv i anleggsperioden. T1442 setter grenseverdier for støy i anleggsperioden.
42	Ulykke i av- og påkjørsler (motorkjøretøy)	Siktlinjer iht. SVV Håndbok N100 og lav beplantning sikres i regulerings-bestemmelser.
43	Ulykker med gående /syklende	Tiltaket bør evalueres/overvåkes etter ferdig utbygging for å vurdere behovet for skadereduserende tiltak. Sykkelvegen med fortau er lagt 5 m inn i offentlig veg og utformes og skiltes som prioritert sykkelkryssing. Nytt gangfelt over Utleirvegen bør utformes som et opphøyd bredt gangfelt for å sikre lav hastighet for alle kjørende.
44	Ulykke ved anleggsgjennomføring	Bestemmelsene stiller krav til støy og støv i anleggsperioden. Det forutsettes at HMS-rutiner oppfølges innenfor lovlig rammeverk.
49	Fremtidige klimaendringer	I rabatter og annen veggrunn på 2 meter og over skal det plantes trær for å minimere de harde asfaltflater og øke oppsug av vann. Der hvor rabatter er mindre enn 2 meter foreslår man fordrøynings tiltak. Valg og plassering av fordrøyningsløsning må detaljprosjekteres i neste planfase. Dette sikres i bestemmelser.

Følgende tabell viser hvordan planforslaget endrer risikonivå for de enkelte uønskede hendelsene eller farene:

Redusert risiko	Uendret risiko	Økt risiko
-----------------	----------------	------------

Nr.	Hendelse/fare	Endring i risiko - Anleggsfase	Endring i risiko - Permanent
8	Nedbør	Uendret risiko	Uendret risiko
28	Støv og støy; trafikk	Økt risiko	Redusert risiko
35	Fare for akutt forurensning	Økt risiko	Uendret risiko
36	Støy og støv fra trafikk, inkl. anleggsfasen	Økt risiko	Uendret risiko
42	Ulykke i av- og påkjørsler (motorkjøretøy)	Økt risiko	Redusert risiko
43	Ulykker med gående /syklende	Økt risiko	Redusert risiko
44	Ulykke ved anleggsgjennomføring	Økt risiko	Uendret risiko
49	Fremtidige klimaendringer	Uendret risiko	Uendret risiko

Det må rettes spesiell oppmerksomhet på støy og støv og trafiksikkerhet. En tilstrekkelig god og omfattende plan for anleggsgjennomføring, som ivaretar alle påpekte forhold er viktig.

Virkninger av planforslaget

Landskap og grønt preg

Det grønne preget på strekningen svekkes noe ved at eksisterende gang- og sykkelveg utvides til sykkelveg med fortau, og at asfaltflaten langs strekningen dermed blir 3 - 3,5 meter bredere enn i dag. Tiltaket vil ikke påvirke stedets landskapsform. Revegetering av sidearealer sikres i bestemmelsene.

Ifølge *Formingsveilederen for hoversykelruter i Trondheim* vil beplantning langs sykkelveg bidra til gode opplevelser. Beplantning i rabatter vil bidra til å skape en grense og avstand mot kjørebane og beskytte myke trafikanter. Etablering av trekke kan få bilister til å senke farten siden trærne, sammen med andre vertikale objekt, gir perspektivvirkning og får vegen til å føles smalere.

Det reguleres inn trær i rabatten mellom sykkelveg og kjørebane. Anbefalt bredde for rabatter med trær i er ifølge Vegesenet's håndbok N100 4 meter, men 2 - 2,5 meter kan aksepteres. Rabatten i planforslaget er imidlertid kun 1,5 meter bred på ca en tredjedel av strekningen. I den øvrige delen, der rabatten er to meter, er det støyskjerm på cirka halvparten av strekningen, og dette gir mindre plass for trær. I største delen av planen er rabatten altså smalere enn hva som er akseptabelt når man skal ha trær. En rabatt som er smalere enn akseptabel bredde kan gi problemer ved at trærne brer seg ut over kjørefeltene for sykkel eller bil, og trærne vil særlig komme i konflikt med lastebiler og busser. Videre vil etablering av trær i en slik rabatt føre til problemer for trærnes levedyktighet, da de får lite plass både til røtter og trekrone.

Dårlige vilkår for å etablering av trær kan medføre at trærne ikke klarer å etablere seg og vokse, og eventuelt vil dø. Byrommet langs Utleirvegen vil oppfattes som mindre attraktivt for de som ferdes langs gata, særlig de gående, når det mangler trær, eller trærne er små og glisne.

Naturmangfoldloven

Tiltaket vil ikke påvirke forhold som er i strid med naturmangfoldloven. Kunnskapsgrunnlaget ansees som oppfylt jf. § 8. Tiltaket er begrenset i omfang og § 9 om føre-var-prinsippet og § 10 om samlet belastning kommer ikke til anvendelse.

Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget berører hensynssone for kulturmiljø 5.1 Risvollan, som bl.a. legger til grunn at den kulturhistorisk verdifulle bebyggelsen og området's særpregede miljø har, herunder landskapsverdier, søkes bevart. Det er vurdert at plantiltaket, i form av etablering av nye støyskjermer og utvidelse av tilbudet til myke trafikanter ikke kommer i konflikt med

hensynssonen.

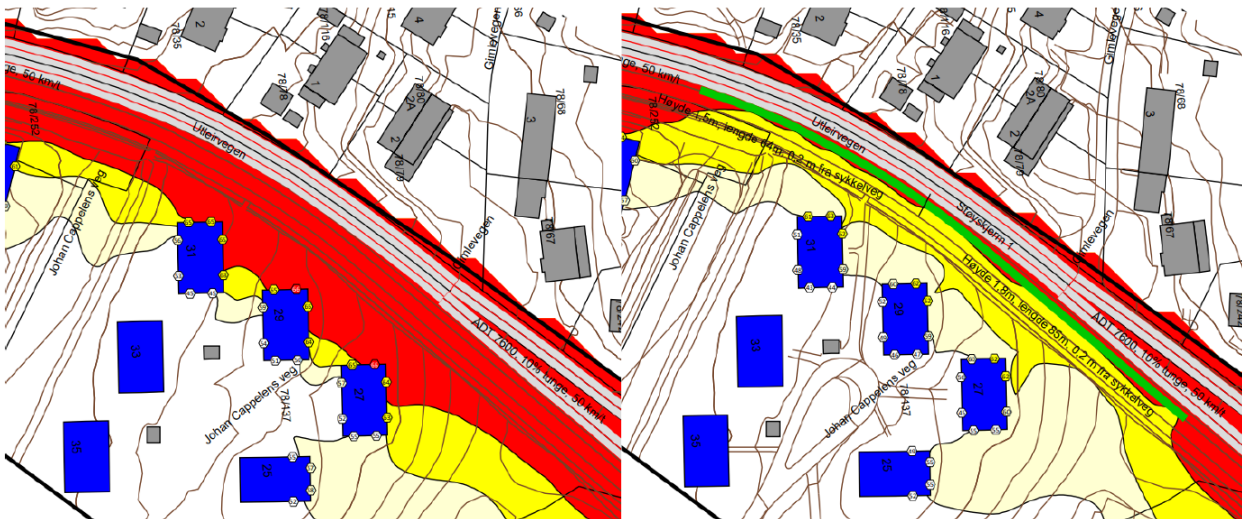
Støytiltak

Ny sykkelveg med fortau medfører ikke støy i seg selv, men beboere i området er plaget av eksisterende støy fra biltrafikk i Utleirvegen. Formålet med støyskjermene er å redusere støynivåer på fasader av støyfølsom bebyggelse og på uteoppholdsarealer. Støyskjermer gir best reduksjon av støynivåer på bakkenivå og første etasje. Deretter forventes mindre reduksjon oppover i etasjene.

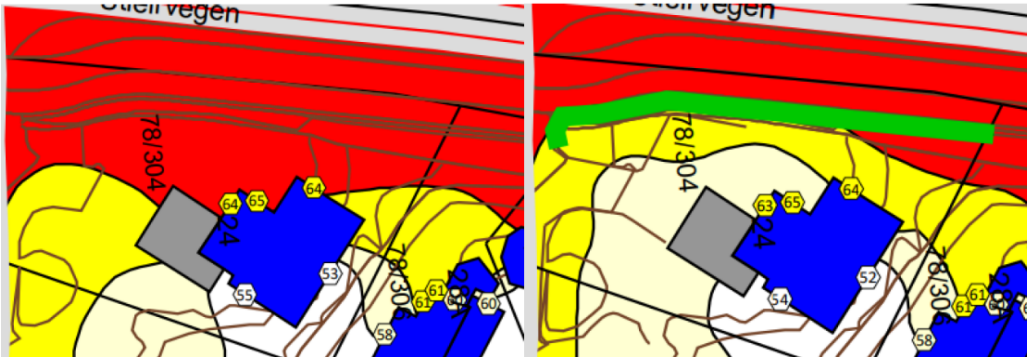
Prosjektet har som mål å redusere støynivåer utendørs på uteoppholdsarealer til under 60 dB. Den anbefalte grenseverdien i retningslinje T-1442 er på $L_{den} \leq 55$ dB, men man ønsker å unngå enda mer omfattende støytiltak enn de som reguleres i planen. Ifølge Arkitekturstrategien for Trondheim skal støyskjermer helst unngås. Det er derfor lagt inn bestemmelser for å heve den utseendemessige kvaliteten til støyskjermene.

Ifølge støyberegningene vil støyskjermene gi en vesentlig merkbar endring i støynivåer for flere boenheter langs strekningen. Ettersom langvarig eksponering for støy kan resultere i stress og sykdom hos mennesker vurderes støyskjermene å gi en positiv helsemessig konsekvens og medfølgende samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Nedenfor vises virkningen av de fire nye støyskjermene i prosjektet.



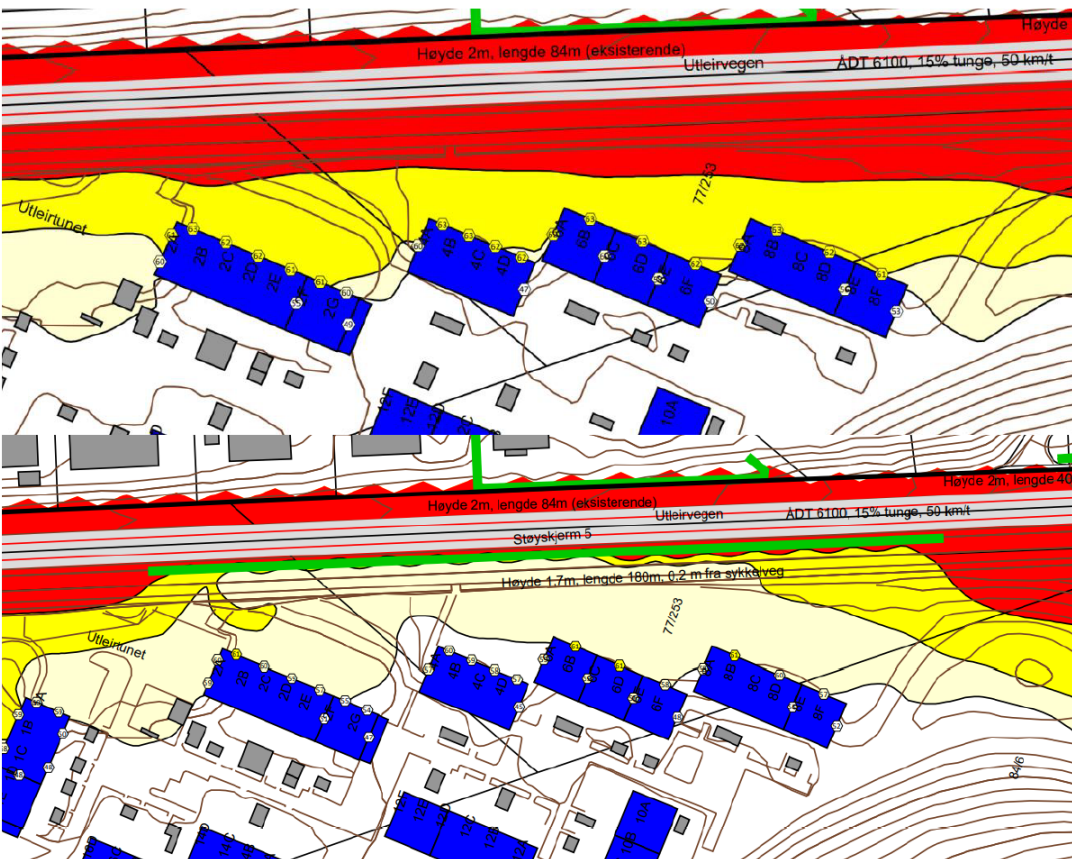
Støysonekart Johan Cappelen's veg. T.v.: Uten støyskjerm, t.h.: med støyskjerm



Støysonekart Ullins veg 24. T.v.: Uten støyskjerm, t.h.: med støyskjerm



Støyskjerm forbi Ullins veg 31. T.v.: Uten støyskjerm, t.h.: med støyskjerm



Støyskjerm langs Utleirtunet 2-8. Øverst: Uten støyskjerm, nederst.: med støyskjerm

Generelle trafikkforhold

Trafikkøkning

Realisering av tiltaket vil ikke medføre økt biltrafikk, men heller legge opp til at flere kan benytte sykkel og gange som et alternativ til bruken av bil.

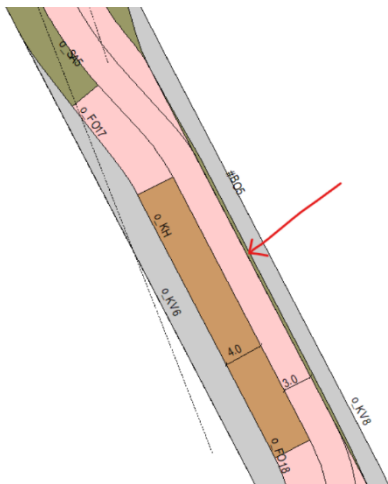
Ulykker

Selve tiltaket fremmer ikke trafikkøkning på bilvegen, men skal være et tiltak for å øke andel myke trafikanter. Det vil derfor bli en høyere andel som krysser veganlegget, som kan føre til konflikter mellom syklende og kjørende. Dette er vurdert som en del av ROS-analysen.

Bussholdeplass, løsning med lomme, sykkelveg og fortau

Både kantstopp og busslomme er vurdert for holdeplassen. Kantstopp medfører mindre arealbeslag, men gir negative konsekvenser for trafikkavviklingen. Eksisterende trafikkdeler hindrer utrykningsetater fra å kjøre forbi busser ved kantstopp. Bussholdeplassen reguleres derfor med lomme. Lomme tar mer plass enn kantstopp og medfører at sykkelvegen beslaglegger ca 7 stykk uregulerte parkeringsplasser langs veggen Utleirtunet. Med lommeløsning får fortauet ikke plass bak bussholdeplassen og gående ledes derfor over sykkelvegen og ventearealet på bussholdeplassen tilbake over sykkelvegen til fortsetting av fortauet i andre enden av bussholdeplassen. Det er trolig at en del gående heller går på sykkelvegen bak bussholdeplassen eller ut i kjørebanelen for bil på Utleirtunet.

I løsningen med lomme ligger sykkelvegen altså kant i kant med kommunal veg. En 30 cm bred rabatt reguleres inn som avbøtende tiltak mot at biler som står parkert langs Utleirvegen og må rygge ut fra parkeringsplassen kjører inn på sykkelvegen:



Elektro

Med skissert løsning vil eksisterende veglysmaster og annet elektrisk anlegg komme i konflikt og må flyttes til ny plassering.

Grunnforhold

Byggingen av sykkelveien med fortau vil medføre noen mindre inngrep i skråningene mot

faresone 194 «Risvollan» med kvikkleirefare klassifisert som lav. Undersøkelser viser at leira som kan bli ustabil stort sett ligger dypt inne i skråningene, og det er ikke funnet slik leire i bunnen av daler og raviner.

Tiltaket vurderes til å ikke påvirke områdestabiliteten. Geoteknisk prosjektering må være ferdig før teknisk plan kan godkjennes.

Universell utforming

Tiltaket vil forbedre tilgjengeligheten i forhold til dagens situasjon, selv om fullstendig universell utforming ikke kan oppnås. Reguleringsplanen legger til rette for muligheter for hvile langs strekningen og med et separert tilbud for fotgjengere og syklist, vil det oppleves tryggere å ferdes i området.

Friluftsliv og uteområder

Planforslaget vil gjennom en breddeutvidelse av dagens gang- og sykkelveg berøre randsonen av flere registrerte viktige friluftsområder i området. Det vurderes imidlertid at arealbeslaget er så ubetydelig at det ikke får konsekvenser for bruken av de registrerte friluftsområdene. Tiltaket legger til rette for å øke bruken av gange og sykkel, også i rekreasjonsmessig sammenheng.

Barns interesser

Plantiltaket vil ikke få negative konsekvenser for barn og unge i området. Ny sykkelveg med fortau vil forbedre forholdene for myke trafikanter og barn og unge i området, og tilrettelegge for blant annet tryggere skoleveg.

Folkehelse og kriminalitetsforebygging

Det nye separerte gang- og sykkeltilbudet langs Utleirvegen vil bidra til at folkehelsen bedres ved at det legges til rette for at folk kan sykle og gå mer effektivt og trygt langs strekningen. Når det gjelder kriminalitetsforebygging og opplevelsen av trygghet for gående kan denne imidlertid bli redusert siden gående blir adskilt fra kjørevegen med lange støyskjermer. Dette bidrar til mindre sosial kontroll langs strekningen.

Klima

Bygging av sykkelveg med fortau parallelt med dagens veg vil medføre økt areal av harde flater i området. Dette må det tas hensyn til ved dimensjonering av overvannssystem.

Vannmiljø

Rekreasjonsområdet «Fredlybekken – Steinåsen» grenser til planområdet i nord. Dette bekkeløpet vil ikke bli påvirket av tiltaket.

Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere

Langs planområdet er det i stor grad skråninger og grøntarealer som ikke er i privat bruk. Tiltaket er derfor hovedsakelig i lite konflikt knyttet til erverv. Det er likevel enkelte eiendommer som vil bli mer berørt. Det er ønskelig å beslaglegge minst mulig privat areal ved etablering av sykkelveg med fortau og støyskjerm. Det er derfor lagt inn et midlertidig bygge- og anleggsformål der det er nødvendig å komme til for å etablere tiltaket, men det ikke er ønskelig å beslaglegge etter opparbeidet løsning.

Prosessen med erverv vil foregå i etterkant av reguleringsprosessen.

Anleggsperioden

Hovedprinsippet er at tovegs bil- og busstrafikk opprettholdes i anleggsperioden. Anleggsdrift kan holde seg på siden og noe innpå vegbanen og gjennomføres i seksjoner. Hvilken rekkefølge som velges er ikke avgjørende. Det som er viktig er at trafikken kan ledes forbi i anleggsperioden på en sikker måte, uten tilbakeblokkering over kryss. Rabatter blir det siste som bygges ferdig. De vil til dels være overkjørbare i anleggsperioden. Trafikksikkerhet i anleggsperioden ivaretas i plan for anleggsgjennomføring.

Byvekstvtalen

Tiltak som forbedrer forholdene for gående, syklende og kollektivtrafikk, og dermed potensielt øker andelen bærekraftige reiser, er positive og i tråd med byvekstvtalen 6.9.2023. Adskilt fortau gir mer trygghet for gående. Omgivelsenes opplevelseskvalitet er spesielt viktig for gående, men er også viktig for syklende. Planens mangel på areal som kan gi gode vekstforhold for trær gir imidlertid usikkerhet om tiltaket kommer å tiltrekke seg flere gående og syklende.

Næringsutvikling

Foruten at traseen er hovedsykkelrute er den også en viktig næringstrafikkåre bl.a. for pukkverk sør for Risvollan, noe som årsaker støy og støv i området. Støyskjermene som reguleres i planen er et viktig tiltak for å lindre ulempene. Det er i tillegg viktig at trafikkdelen mellom sykkelveg og kjørebane danner en grønn barriere mellom kjøreveg og myke trafikanter.

Innspill til planforslaget og medvirkningsprosess

Planoppstart

Oppstartsmøte med Byplankontoret ble avholdt 26.8.2022. Varsel om oppstart ble annonsert i Adresseavisen 9.2.2023. Varsel om oppstart ble samtidig sendt til grunneiere, gjenboere, myndigheter og andre parter. Det ble avholdt folkemøte tirsdag 7. mars kl. 18 på Hoeggen skole, i «Storstua». Det kom 21 innspill til varsel om oppstart for planen.

Ni innspill kom fra offentlige etater, de omhandlet bl.a. klima og miljø, trafikksikkerhet, barn, helse, friluftsliv, nærmiljø, universell utforming, kulturminner, kabelanlegg og høyspentlinjer,

bygge- og anleggsfasen samt kollektivtrafikk. AtB uttalte at de støtter at bussholdeplassen utformes som kantstopp, som ble foreslått i oppstartsfasen.

Det kom tolv innspill fra private aktører. De største temaene omhandlet støyskjermene og utformingen av dem, erverv og kompensasjon samt trafiksikkerhet. Støyskjerming er ønsket av beboerne i området.

Innspillene finnes i planbeskrivelsen i høringsdokumentene.

Høring og offentlig ettersyn

Planforslaget ble lagt ut på høring 6. juni 2024, og frist for uttalelser var 15. august 2024.

Trøndelag fylkeskommune sendte selv plansaken på høring i tråd med PBL § 3-7. Etter høringsfrist ble det klart at Statsforvalteren ikke hadde fått høringsbrevet. Høringsbrevet ble sendt til Statsforvalteren og det ble sjekket at høringsbrevet hadde blitt sendt ut på riktig måte til etater og berørte. Det kom inn 9 uttalelser fra myndigheter, og parter og 8 uttalelser fra private grunneiere.

Uttalelsene er oppsummert i tabellen under sammen med forslagsstillers og Byplankontorets kommentarer.

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
Overordnede myndigheter			
4.9.2024	Statsforvalteren	Kun merknad/faglig råd: «Vi vil gi faglig råd om at bestemmelsene tydelig sikrer at det skal etableres sittebenker/hvilepos langs de strekningene som har stigningsforhold over 1:20 (5%) i tråd med TEK»	Tas til følge. Ny planbestemmelse §4.3 sikrer at det skal etableres sittebenker/hvilepos langs de strekningene som har stigningsforhold over 1:20 (5%) i tråd med TEK.
20.8.2024	Trøndelag Fylkeskommune v/seksjon kommunal	Kun merknad/faglig råd: Universell utforming: Planområdet har krevende stigningsforhold som gjør det utfordrende å oppfylle kravene til universell utforming. Enkelte punkter har stigningsforhold på 6 - 8,3%. Det er positivt at det er åpnet for etablering av sittemulighet i AVG. Holdeplasser og gangfelt skal utformes universelt.	Tas til orientering. Til info sikrer man nå også etablering av sittebenker/hvilerepos i planbestemmelsene. Dette er ivaretatt i planforslaget.

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
		<p>Kun merknad/faglig råd</p> <p>Kulturminner: Totalt vurderes ikke tiltaket å medføre en særlig endring i påvirkningen på bo- og kulturmiljøet på grunn av at tiltaket medfører oppgradering av dagens situasjon</p> <p>Eldre tids kulturminner ivaretas i planbestemmelse.</p> <p>Fylkesveg: Planavgrensning og valg av løsning ved krysset Utleirvegen/Steindalsvegen: Plankartet viser et systemskifte, hvor løsning for gange og sykkel går fra sykkelveg med fortau (o_SA1/o_FO1) over til felles gang- og sykkelveg (o_GS) inn mot krysset Utleirvegen/ Steindalsvegen (heretter omtalt Steindalskrysset). Det er en overlapp mellom to planer ved Nardosenteret.</p> <p>Det er uavklart hvordan løsning for gange og sykkel vil bli på strekningen mellom Steindalskrysset og krysset Othilienborgvegen/Utleirvegen.</p> <p>Dette utredes videre i reguleringsplan Fv. 6658 Torbjørn Bratts veg og del av Utleirvegen i Trondheim kommune.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering. Etter dialog med vegforvaltning, og med grunnlag i uavklarte forhold i tilstøtende plan, har vi blitt enige om at plangrensen i Utleirvegen øst flyttes sørover, slik at de to tilgrensendeplanene grenser mot hverandre, uten overlapp. Felt o_GS vil dermed utgå fra planen.</p>
20.09.24	Statens Vegvesen	<p>Vi ber om at siktlinjer blir målsatt. Vi registrerer at siktlinjene ikke er tatt inn i reguleringsbestemmelsene og ber om at dette blir gjort sammen med aktuelle mål.</p> <p>Deler av strekningen har fall/stigning på nærmere 6 %. Dette medfører at syklister vil få stor fart inn mot kryss/avkjørsler. Vi ber derfor om at stigningsgrad blir hensyntatt og at siktforholdene blir ivaretatt – aller helst bedre enn minimumskravene i håndbøkene (N100 etc.).</p>	<p>Tas delvis til følge. Det legges inn målsatte siktlinjer. Følgende bestemmelse ligger allerede inne i planforslaget: «Innenfor siktlinjene for kjøreveg og gang- og sykkelveg skal det ikke beplantes vegetasjon som kan bli høyere enn 0,5 m. Innenfor siktlinjer for gangfelt tillates det ikke beplantning».</p> <p>Tas til orientering. Siktkrav er ettergått, og skal opparbeides i tråd med plankartet.</p>

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
		<p>Ytterligere avbøtende tiltak bør vurderes nærmere for å unngå uheldige situasjoner med kjøretøy fra sideveg.</p> <p>Statens vegvesen forutsetter videre at forlengelsen av sykkelveg m/fortau helt nord, utenfor plangrensen, blir ivaretatt skikkelig slik at kryssing av Steindalsvegen skjer på en trafiksikker måte for myke trafikanter.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>Dette er utenfor plangrensen og må tas i planen nord for denne.</i></p>
7.6.2024	Sametinget	<p>Det er lite sannsynlig at tiltaket vil komme i konflikt med automatisk fredete samiske kulturminner. Sametinget har derfor ingen kulturmiljøfaglige merknader til planen. Minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten som bør nevnes i reguleringsbestemmelsene under eget punkt:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Skulle det under anleggsarbeid komme fram spor etter eldre aktivitet i området, må tiltaket umiddelbart stanses. Melding sendes Sámediggi – Sametinget omgående, jf. kulturminneloven § 8 annet ledd. Vi forutsetter at dette pålegget videreformidles til dem som skal utføre arbeidet 	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til følge. Planbestemmelse §6.5 oppdateres til også å omfatte Sametinget.</p>
18.6.24	Trøndelag brann- og redning	<p>Det må legges til rette for at brann- og redningstjenesten skal kunne utføre effektiv rednings- og slukkeinnsats, uansett årstid. Dette innebærer blant annet at følgende må planlegges tidlig i prosessen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • kjørbare adkomst og oppstillingsplasser for utrykningskjøretøy. • vannforsyning til brannsløkking. 	<p>Tas til orientering</p> <p>Dette er ivaretatt i plan.</p>
6.9.2024	Norges vassdrags- og energi-direktorat NVE	<p>NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelse og dispensasjoner.</p>	<p>Tas til orientering.</p>

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
23.8.24	Mattilsynet	<p>Det er viktig å opprettholde leveringssikkerheten og å unngå forurensing av vannet ute i distribusjonssystemet</p> <p>Videre ga vi innspill om at det ved forvaltning av jordressurser og under anleggsarbeider finnes krav i planbestemmelsene til å undersøke om det finnes planteskadegjørere etc. i aktuelle områder. Dette for å unngå spredning av alvorlige planteskadegjørere.</p> <p>Det bør gjøres vurdering av om det tidligere har vært dyrket mark og landbruksdrift i aktuelt område. Planteskadegjørere kan finnes i jord i mange år. Vi gjør oppmerksom på planteskadegjørere ikke trenger være fremmede arter.</p>	<p>Tas til orientering</p> <p>Tas til følge. Planbestemmelse §6.4 oppdateres til også å omtale planteskadegjørere.</p> <p>Tas til følge. Planbeskrivelsen oppdateres med relevant informasjon knyttet til dette.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>Konsulentens planbeskrivelse opplyser at det gjennom studier av historiske bilder ikke fremkommer at området har vært dyrket mark eller at det har vært landbruksdrift i området de siste 70 årene.</i></p>
11.09.24	Trøndelag Politidistrikt	<p>Politiet ber om at det gjennomføres en Trafikksikkerhetsrevisjon av prosjektet i Utleirvegen, hvor utfallet av denne legges til grunn for videre arbeid med strekningen.</p>	<p>Tas til følge. Det gjennomføres en TS revisjon som en del av planarbeidet.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>TS-revisjon er levert.</i></p>
11.09.2024	AtB, datert	<p>Holdeplass Venusvegen retning sentrum planlegges oppgradert. Det foreslås en løsning med 4m bred plattform med plass til leskur på plattformen, dette er positivt.</p> <p>AtB mener det er uheldig at foreslått fortau legges over plattformen på Venusvegen holdeplass da de mener at gående sannsynligvis i praksis vil gå på sykkelvegen. Om de går over plattformen vil de komme i konflikt med de som venter på bussen.</p> <p>Vi viser til Mobilitetsstrategien for Trondheim kommune der utredningen viste at en dobling av kollektivandelen må til, og at kollektivreiser må erstatte flest bilreiser for å skulle oppnå nullvekstmålet i 2030 og få redusert bilbruken med 20%. Vi oppfordrer derfor til at det etableres</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering. Størrelse på leskur avklares ikke i reg. plan.</p>

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
		<p>større leskur på holdeplassene for å ta høyde for dagens reisende og fremtidige antall kollektivreisende.</p> <p>Med dobling av antall kollektivreiser så vil det i 2030 være ca. 34 samtidige på holdeplassen med behov for le. Med så mange samtidig ventende på holdeplass er det uheldig at det planlegges for at gående på fortauet skal gå over plattformen. Vi har forståelse for at det er ønskelig å gjøre et minimalt arealinngrep, og at et fullverdig gang- og sykkelsystem vil komme i konflikt med kjøreveg Utleirtunet. Det er relativ høy trafikk på Utleirvegen med ÅDT 7500, men en buss vil ha en stopptid på ca. 15 sek ved betjening av holdeplassen, slik at vi oppfordrer til at det gjøres trafikkberegninger for å se modellert tilbakeblokkering som et grunnlag for en nærmere vurdering om holdeplassen kan utformes som kantstopp med gang- og sykkelsystem i bakkant.</p> <p>Vi oppfordrer om at prosjektet tilrettelegger for etablering/videreføring av sanntidsskjerm med trekkør til leskur, hvor det er mulig å trekke kabel med faststrøm fra K-kasse.</p> <p>Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.</p>	<p>Tas til orientering. Begrunnelse for etablering av busslomme i stedet for kantstopp er knyttet til fremkommelighet for blålysetater i dette området. Planbeskrivelsen er oppdatert slik at dette kommer tydeligere frem i planforslaget.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>Bussholdeplassløsningen er uheldig for gående.</i></p> <p>Tas til orientering. Etablering av trekkør m.m vil skje i detaljprosjektering.</p> <p>Tas til orientering. Dette sikres i planbestemmelse § 6.1.</p>

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
Berørte private parter			
6.6.2024	Morten K. Johansen, Hoeggvegen 5	Støyskjerm bør prioriteres her på grunn av at krysset Utleirvegen – Risvollvegen, der kryssing av sykkelveg medfører økende støyproblematikk. Det ligger også fotgjengerfelt og busslomme i dette området.	Dette området ligger utenfor planområdet, og er ikke en del av planarbeidet.
24.6.2024	Huseierlaget Stendalsflata IV v/Ole Oldervik, Yggdrasilvegen 9 og 11 (i alt 10 familieboliger)	<p>Utleirvegen har i dag stor trafikk (ÅDT opptil 10 000) og det bli sannsynligvis mer pga. utbygging av bydelen. Mye tungtrafikk og høy fart medfører at støy- og støvplagen er stor.</p> <p>Er positive til gang- og sykkelløsning på østsiden. Håper tiltaket vil gjøre det mer attraktivt å sykle og dermed begrense økningen i biltrafikken. Håper også at den foreslåtte beplantningen nær vegen vil gjøre den visuelt smalere og slik bidra til å dempe hastigheten. Dagens veg oppmuntrer til høy fart. Målet bør være ulike tiltak som får farten ned farten til 40 km/t. Dette vil være positivt både for trafikksikkerhet, støv og støy.</p> <p>Krysset mellom Utleirvegen og Steindalsvegen bør være med i planen og strammes inn. I dag er svingradiene store og det oppmuntres til stor fart gjennom krysset. Lysregulert fotgjengerovergang ved Nardosenteret er skoleveg for mange skolebarn og med den høye farten i krysset mellom Utleirvegen og Steindalsvegen medfører det at trafikksikkerhetssituasjonen i dette krysset oppleves som utrygg.</p> <p>I Yggdrasilvegen 9 og 11 merker vi godt trafikkstøyen fra Utleirvegen. Vi ønsker derfor støyskjerming på vestsiden av Utleirvegen sørover fra våre garasjer som ligger langs Utleirvegen.</p>	<p>ÅDT i planområdet er 6100-7600, med 9-14% tungtransport.</p> <p>For persontrafikk er det lagt til grunn nullvekst i trafikken og formålet med planen er at flere skal sykle slik at det blir mindre trafikk, støv og støy.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>Det er dessverre avsatt begrenset areal for beplantning langs vegen.</i></p> <p>Krysset mellom Utleirvegen og Steindalsvegen ligger utenfor planområdet, og er ikke en del av dette planarbeidet.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>Vil inngå i oppstartet reguleringsplan nord for denne.</i></p> <p>Dette området ligger utenfor planområdet, og er ikke en del av planarbeidet.</p>

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
11.08.2024	Huseierlaget Stendalsflata 2 v/Vegard Hagerup (i alt 10 familie- boliger)	<p>Utleirvegen har i dag stor trafikk med ÅDT opptil 10.000, og det blir mer på grunn av forventet utbygging av bydelen. Det er mye tungtrafikk og høy fart. Støy og støvplagen er stor.</p> <p>Det er ikke foreslått støyskjerming for Utleirvegen 33-39, selv om boligene er i gul støysone.</p> <p>Uteplassene ligger vendt fra vege, men vi vil peke på at disse boligene har hovedsoverom i 2. etasje, vendt ut mot Utleirvegen.</p> <p>Trafikkmengden i henhold til støyrapporten forventes å stige til 12.500 i 2043 og det er derfor ønskelig at settes inn støyskjermingstiltak her.</p> <p>Vi er positive til den foreslåtte gang- og sykkeløsningen, og at den legges på østsiden av Utleirvegen. Vi håper tiltaket vil gjøre det mer attraktivt å sykle og dermed begrense økningen i biltrafikken.</p> <p>Vi håper også at den foreslåtte beplantningen nær vege vil gjøre den visuelt smalere og bidra til å dempe hastigheten. Dagens løsning oppmuntrer til høyere hastighet.</p> <p>Å holde hastigheten nede er gunstig både for trafiksikkerhet, støy og støv og er slik et folkehelseiltak. Målet bør være ulike tiltak som får den reelle hastigheten ned til 40 km/t, i dag er den betydelig over 50.</p>	<p>Tas til orientering.</p> <p>Langsgående støyskjerm opparbeides i tråd med gjeldende krav, og det gjøres oppmerksom på at det er uteoppholdsarealer som i hovedsak skjermes. Lokale støytiltak på fasade omfattes ikke av dette planforslaget.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p>Tas til orientering.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>Det er dessverre avsatt begrenset areal for beplantning langs vege, og det er usikkert om trær vil få gode nok vilkår for å kunne gjøre vege visuelt smalere og dempe hastigheten.</i></p> <p>Tas til orientering.</p>
		<p>Mener at krysset mellom Utleirvege og Steindalsvege bør med i planen og strammes inn. I dag er svingradiene store, og det oppmuntrer til stor fart gjennom krysset. Kryssradien bør reduseres for å redusere farten.</p> <p>Den lysregulerte forgjengerkryssingen ved Nardosenteret er skoleveg for mange grunnskolebarn i området, også fra vårt huseierlag.</p>	<p>Dette området ligger utenfor planområdet, og er ikke en del av planarbeidet.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>Vil inngå i oppstartet reguleringsplan nord for denne.</i></p>

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
		<p>Den store svingradien gjør at mange biler fra Steindalsvegen kommer i stor fart og ikke stopper for lyskrysset - det er mye kjøring på rødt lys. Skolebarna føler dessuten fotgjengerkryssingen nederst i Steindalsvegen som utrygg og følger derfor det smale fortauet på nordsiden av Steindalsvegen framfor den mer naturlige (og isolert sett sikrere) gang- og sykkelvegen på sørsiden av Steindalsvegen. Det samme gjelder mye av sykkeltrafikken i retning av Vestlia. Trafikksituasjonen føles som utrygg.</p>	
12.08.24	Huseierlaget Stendalsflata1v /Øystein F. Strømme (i alt 10 familieboliger)	Stiller seg bak Steindalsflaten 2 sine innspill (oppsummert over)	Visert til kommentarer for Huseierlaget Stendalsflata 2 (over)
20.08.2024	Fredrik Neeb	<p>Det er etablert en eksisterende bussholdeplass. Spørsmålet er om den nye sykkelstien og fortauet skal følge denne eksisterende bussholdeplassen, eller om den gamle bussholdeplassen skal fjernes. Er det vurdert å fjerne bussholdeplassen, gitt at den ikke er i bruk? Dette tiltaket vil redusere behovet for ekspropriasjon av eiendommene til Ullinsvei 28A og 28B</p> <p>Det er angitt at det skal etableres en støttemur. Når denne er ferdigstilt, er det uklart om ansvaret for muren ligger hos kommunen eller om det overdras til eiendommen. Dersom ansvaret overdras til eiendommen, oppstår spørsmål om garantien for muren. Følger garantien kjøpsloven? I så fall, vil kommunen anses som "selger" og eiendommen som "kjøper"?</p> <p>Krav om tiltak for å måle og dokumentere rystelser Eiendommens beliggende nært til Utlerveien er sterkt påvirket av tungtrafikken i området. Det er registrert betydelige rystelser i huset, noe som kan medføre skader på grunnmuren. På bakgrunn av</p>	<p>Den gamle bussholdeplassen vest for Ullinsvei 28A og 28B er i dag avviklet og ikke i drift. Arealet foreslås innlemmet i nytt anlegg for gående og syklende.</p> <p>Støttemur som foreslås etablert skal ligge på offentlig areal, og vil således eies av kommunen.</p> <p><i>Byplans kommentar:</i> <i>Fylkeskommunen erverver areal som er nødvendig for anlegget.</i></p> <p>Tiltaket med etablering av sykkelveg med fortau, samt etablering av langsgående støyskjermer, vil ikke påvirke forhold knyttet til rystelser og vibrasjoner. Tiltaket har som mål å</p>

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
		<p>dette krever vi at kommunen stiller med en rystelsesmåler som kan registrere og lagre informasjon om rystelser og vibrasjoner. Dette vil være et viktig redskap for måling og dokumentasjon i forbindelse med eventuelle skader på grunnmuren når arbeidet startet.</p>	<p>øke andel syklende og gående, og dermed redusere andel som kjører bil i området.</p>
14.08.24	Marte Sæter	<p>Tiltaket vil påvirke vår eiendom betydelig gjennom tap av tomteareal, parkeringsplasser, hageområde, og det økonomiske tapet knyttet til både eiendommen og utleieenhet.</p> <p>Vi ønsker klarhet i følgende punkter:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Kompensasjon for tap av tomteareal, parkeringsplasser, utviklingsmuligheter og endringer i gårdsplass: Hvordan vil vi bli kompensert for tapet av disse områdene, som er essensielle for både vår bolig og utleieenhet? 2. Kompensasjon for økonomisk tap: Hvordan vil vi bli kompensert for det økonomiske tapet som følge av redusert verdi og inntekt fra utleieenheten? 3. Vi ønsker en detaljert plan for støyforbedrende tiltak på fasaden av huset med tanke på at gjerdet kommer nærmere huset, slik at vi kan sikre at støynivået ikke øker med det nye støygjerdet. <p>I tillegg opplever vi allerede vibrasjoner i huset når biler kjører forbi, og vi ønsker å vite hvilke tiltak som vil bli iverksatt for å redusere disse vibrasjonene.</p> <p>Vi ber om en tidsramme for når vi kan forvente svar og når tiltakene vil bli iverksatt</p>	<p>Fylkeskommunen vil etter vedtak av plan igangsette prosesser knyttet til erverv. Kompensasjon og erstatning er ikke noe som innlemmes i arbeidet med reguleringsplanen.</p> <p>Lokale støytiltak m.m omfattes ikke av dette planarbeidet</p>
14.08.2024	Thomas Alexander Sjøberg	<p>En form for skjerming (Støyjerde e.l.) er forventet for området rundt Rimfaksevegen 11, da det er direkte utarbeidelse på eksisterende tomt samt at gang og sykkelsti blir rett utenfor huset uten noen form for adskillelse. Dette påvirker både støy og sjeanse for beboere.</p>	<p>Langsgående støyskjerm opparbeides i tråd med gjeldende krav, og det gjøres oppmerksom på at tiltaket i form av etablering av sykkelveg med fortau i seg selv ikke utløser krav til støyskjerming. Lokale støytiltak på</p>

Dato	Merknads-giver	Oppsummering	Forslagsstillers kommentar
			fasade omfattes ikke av dette planforslaget.
14. 08. 2024	Risvolla Borettslag v/Trond Tillman Hansen	<p>Risvolla Borettslag sendte inn innspill om støyskjerm for Adolf Øiens veg 7A-F og ser at rekken ligger utenfor kravet til støyskjerming iht. Deres tilbakemelding. Støyberegningene her ble gjort før støyskjerm på vestre side langs Utleirvegen ble etablert. Illustrasjon:</p> <p>Etter at denne har kommet opp oppleves lydbilde som veldig endret for beboerne her. Hvordan det blir når veien i tillegg skal utvides med separert gang- og sykkelvei, slik at skog/trær/kratt må tas ned (mot Adolf Øiens veg 7) er vanskelig å si. Borettslaget ønsker derfor at en ny støymåling gjennomføres, også med tanke på at beskyttende vegetasjon vil forsvinne. Beboerne her klager mye på trafikkstøy og støyskjerming er sterkt ønsket. Innspill fra beboere i Risvolla borettslag:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <p>Uteoppholdsplasser er sterkt eksponert mot støy og støv, og det betviles at de ligger utenfor område som krever tiltak.</p> <p>Støynivået har blitt merkbart høyere ved bygging av ny støyskjerm på vestsiden av Utleirvegen på grunn av refleksvirkning. Dette bekreftes også av beboere i Adolf Øiens veg 10. Vi ønsker gjennom en støyvurdering en bekreftelse på at den reelle effekten er medtatt i støyberegninger.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ønsket skjerm lengde er kun på 40-50 m - Støyberegningen legger til grunn at «ÅDT- tallene er dermed like i fremtidig situasjon som i dag». <p>Dette fremstår som urealistisk på grunn av pågående og fremtidig utbygging.</p>	<p>Langsgående støyskjerm opparbeides i tråd med gjeldende krav, og det gjøres oppmerksom på at alle støyskjermer etableres med støyabsorberende materiale slik at man unngår refleksjon av at støy. Vegetasjon som må fjernes som følge av etablering av tiltaket vil reetableres der hvor dette er ønskelig fra grunneieres side.</p>

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.