

Oppdragsgiver

Trøndelag fylkeskommune

Rapporttype

Planbeskrivelse til detaljregulering

Dato

25.10.2023, revidert 31.05.24

Detaljregulering for UTLEIRVEGEN, SYKKELVEG MED FORTAU OG STØYSKJERMING



UTLEIRVEGEN, SYKKELVEG MED FORTAU OG STØYSKJERMING

Oppdragsnr.: 1350049145
Oppdragsnavn: Utleirvegen, sykkelveg med fortau og støyskjerming
Dokument nr.:
Filnavn: Planbeskrivelse Utleirvegen23.10.23_31.05.24.docx

Revisjonsoversikt

Revisjon	Dato	Revisjonen gjelder	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
00	25.10.23	Opprinnelig planbeskrivelse	ANMB	TKL	SS
01	31.05.24	Mindre justering knyttet til formål	TKL	TKL	SS



Innhold

1. Bakgrunn	1
1.1 Hensikten med planen.....	1
1.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold	1
2. Planprosessen	2
2.1 Oppstartsmøte.....	2
2.2 Varsel om oppstart.....	2
2.3 Øvrig medvirkning	2
3. Planstatus og rammebetingelser	3
3.1 Statlige planer og føringer.....	3
3.2 Kommunale (overordnede) planer	3
3.2.1 Kommuneplanens arealdel	3
3.2.2 Andre kommunale (overordnede) planer	4
3.3 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner	4
3.4 Tidligere vedtak i saken.....	5
3.5 Krav om konsekvensutredning.....	5
3.6 Analyser og utredninger.....	5
4. Eksisterende forhold	6
4.1 Beliggenhet.....	6
4.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk.....	7
4.3 Stedets karakter og landskap.....	9
4.4 Kulturminner og kulturmiljø.....	9
4.5 Naturmangfold.....	9
4.6 Trafikkforhold	12
4.7 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder	15
4.8 Barns interesser	16
4.9 Universell tilgjengelighet	16
4.10 Teknisk infrastruktur.....	16
4.11 Grunnforhold	18
4.12 Støyforhold.....	20
4.13 Forurensning i grunn	20
5. Planforslaget	21
5.1 Planens hensikt, avgrensning	21
5.2 Reguleringsformål.....	21
5.3 Utforming sykkelveg og fortau.....	22
5.4 Grøntarealer	30
5.5 Trafikk.....	31
5.6 Bebyggelse	31
5.7 Bestemmelsesområder	32
5.8 Støy	32
5.9 Teknisk infrastruktur	33
5.10 Grunnforhold	34
5.11 Universell utforming	34
5.12 Risiko- og sårbarhet.....	34
6. Virkninger	36

6.1	Stedets karakter, byform, estetikk og landskap.....	36
6.2	Forholdet til naturmangfoldloven.....	36
6.3	Kulturminner og kulturmiljø.....	36
6.4	Trafikkforhold.....	36
6.5	Friluftsliv, rekreasjonsinteresser og uteområder.....	37
6.6	Barns interesser.....	37
6.7	Folkehelse og kriminalitetsforebygging.....	37
6.8	Universell tilgjengelighet.....	37
6.9	Støy og luft.....	37
6.10	Klimapåvirkning.....	38
6.11	Vannmiljø.....	38
6.12	Eiendomsmessige konsekvenser for grunneiere.....	38
6.13	Byveksttalen, nullvekstmålet i personbiltrafikk.....	38
6.14	Anleggsperioden.....	38
7.	Innkømne innspill.....	39
8.	Referanser/Kilder.....	47
9.	Vedlegg.....	47

1. Bakgrunn

1.1 Hensikten med planen

Planforslaget har som formål å legge til rette for ny sykkelveg med fortau og støyskjerming langs Utleirvegen på strekningen mellom Steindalsvegen og Blaklivegen, en strekning på ca. 1,44 km. Traseen ligger på Utleirvegens østside. Den følger i all hovedsak samme trase som dagens fortau, og det skal utføres en breddeutvidelse for opparbeiding av rabatt/trafikkdel, sykkelfelter, fortau og snøopplag på sykkelvegen og fortauets innside. I tillegg til opparbeidelse av sykkelveg med fortau skal reguleringsplanen også avklare hvor det er behov for langsgående støytiltak for boligene langs veien.

Ved separasjon av gående og syklende vil strekningen oppleves tryggere og mer trafiksikkert for de ulike brukerne. Det er vedtatt politisk at hovedrutene for sykkel skal planlegges med separate anlegg for sykkel.

Reguleringsarbeidet bygger på gjennomført forprosjekt, se vedlegg 4.7

1.2 Forslagsstiller, plankonsulent, eierforhold

Forslagsstiller er Trøndelag fylkeskommune. Prosjektleder er Siri Solem.

Rådgivende konsulent er Henning Larsen/Rambøll. Oppdragsleder er Trude Krokenes Lian, 46409302, trude.lian@henninglarsen.com

2. Planprosessen

2.1 Oppstartsmøte

Oppstartsmøte ble avholdt 26.08.2022. Deltakende i møtet var representanter fra Trondheim kommune v/ byplankontoret, Trøndelag fylkeskommune og Henning Larsen/Rambøll. PlanID ble satt til r20220029.

2.2 Varsel om oppstart

Varsel om oppstart av reguleringsarbeidet ble annonsert i Adresseavisen 9. februar 2023.

Samme dag ble det sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter etter adresselister fra Trondheim kommune og Byggesøknaden.no. Sammen med varselet ble det invitert til folkemøte, se pkt. 3.4. Frist for uttalelser var 17. mars.

Det kom inn 20 skriftlige høringsuttalelser. Høringsinnspillene er oppsummert i kapittel 7 «Innkomne innspill» sammen med forslagsstillers kommentarer.

2.3 Øvrig medvirkning

Gjennom planprosessen har det vært avholdt følgende møter:

Folkemøte 7. mars 2023

Tilknyttet oppstartsvarsling ble det avholdt folkemøte for å informere om prosjektet og planprosessen, samt gi mulig for innspill og spørsmål i møtet. Det var totalt ca. 30 oppmøtte. Deltakere fra prosjektet holdt presentasjon om bestillingen, planprosessen, forprosjektet og støy.

I tillegg til folkemøte har det i arbeidet med *forprosjektet* blitt gjennomført flere møter med naboer og andre berørte.

3. Planstatus og rammebetingelser

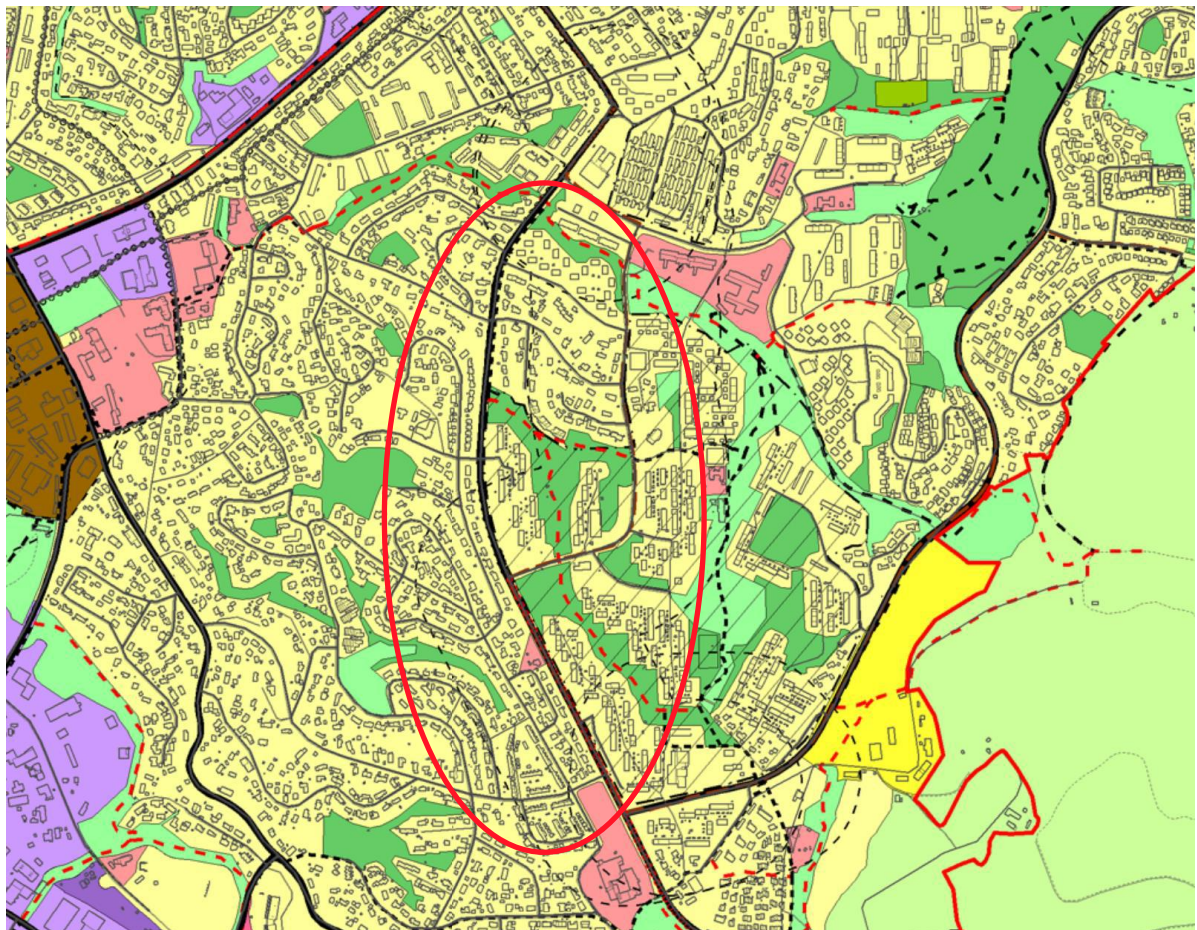
3.1 Statlige planer og føringer

- 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

3.2 Kommunale (overordnede) planer

3.2.1 Kommuneplanens arealdel

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.



Figur 1: Utsnitt av plankart for kommuneplanens arealdel

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

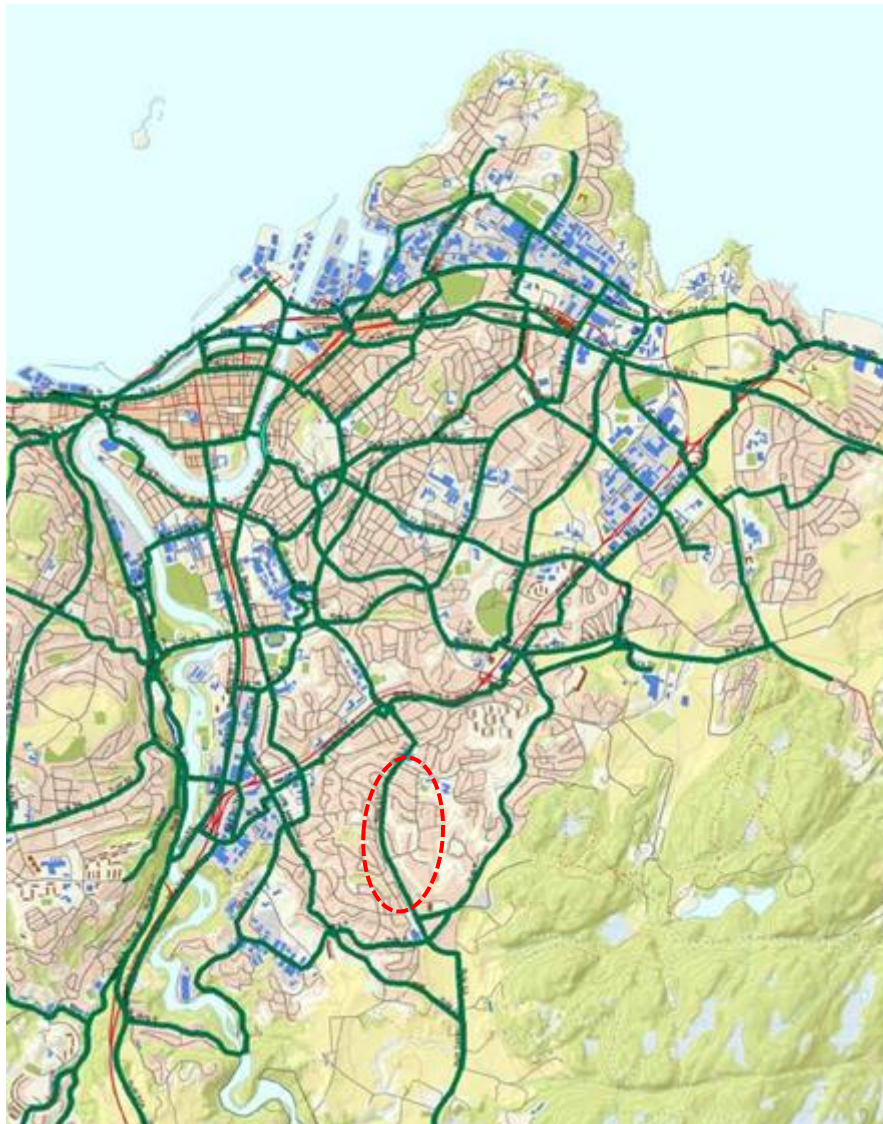
3.2.2 Andre kommunale (overordnede) planer

Sykkelstrategi 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.

Sykkelstrategien legger opp til at sykkelbyen Trondheim er slik i 2025:

- *Vi sykler dobbelt så mye som i 2009.*
- *Et 180 kilometer langt, sammenhengende nett for sykling binder bydeler sammen.*
- *Halvparten av dette nettet består av sykkelveg, sykkelfelt og andre løsninger særlig tilrettelagt for syklist.*
- *Det finnes mange trygge og attraktive p-plasser for sykler i byen.*
- *Syklistene synes sykkelanleggene er godt driftet og vedlikeholdt året rundt.*
- *Alle opplever at det er trygt å sykle i Trondheim.*



Figur 2: Utsnitt fra sykkelstrategien til Trondheim kommune, med planområdet markert.

3.3 Gjeldende, tilgrensende og overlappende reguleringsplaner

Det er 6 gjeldende reguleringsplaner langs området. Oversikt viser reguleringsplaner som berøres av planforslaget.

Tabell 1: Gjeldende reguleringsplaner som påvirkes av planforslaget.

PLANID	PLANNAVN	VEDTAKSDATO
r1112	Steindal, Hoeggen, Solberg, Risvold, Blaklieggen, Steinan Øvre, Utleiren m.fl.	26.11.1968
r1112d	Endret regulering for blokkbebyggelsen ved Olav Vasseljens veg	08.07.1969
r1112ø	Endret reguleringsplan for eiendommen Solborg II, gnr.78/137	08.10.1981
r1112ac	Reguleringsplan for del av eiendommen Ullins veg, gnr.78/3	26.01.1983
r1112aq	Rimfaksevegen, Hoeggen, 78/2 m.fl.	13.12.2007
r1112f	Eiendommene Risvold, Blaklieggen, Blakli, Uteiren, deler av Hoeggen m.fl. mellom Utleirvegen, Ytre Ringveg	18.11.1970

3.4 Tidligere vedtak i saken

Reguleringsplanens hovedtiltak er forankret i Miljøpakkens handlingsprogram for 2023-2026.

3.5 Krav om konsekvensutredning

Det er vurdert om det er behov for KU i forbindelse med planarbeidet, jamfør Forskrift om konsekvensutredninger av 21. juni 2017 med vedlegg. I Vedlegg 1 og 2 til forskrift om KU angis hva som automatisk fører til konsekvensutredning og hva som skal vurderes om bør konsekvensutredes.

Planen er vurdert til ikke å utløse krav til konsekvensutredning.

3.6 Analyser og utredninger

Grunnlag for regulering av støyskjerming er et forprosjekt utarbeidet av ÅF Engineering på oppdrag fra Statens vegvesen, Region Midt i 2019. Både støykrav og beregningsmetode fra forprosjektet må gjennomgås for å sikre at riktige støytiltak blir valgt.

Reguleringsplanen skal bygge 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.

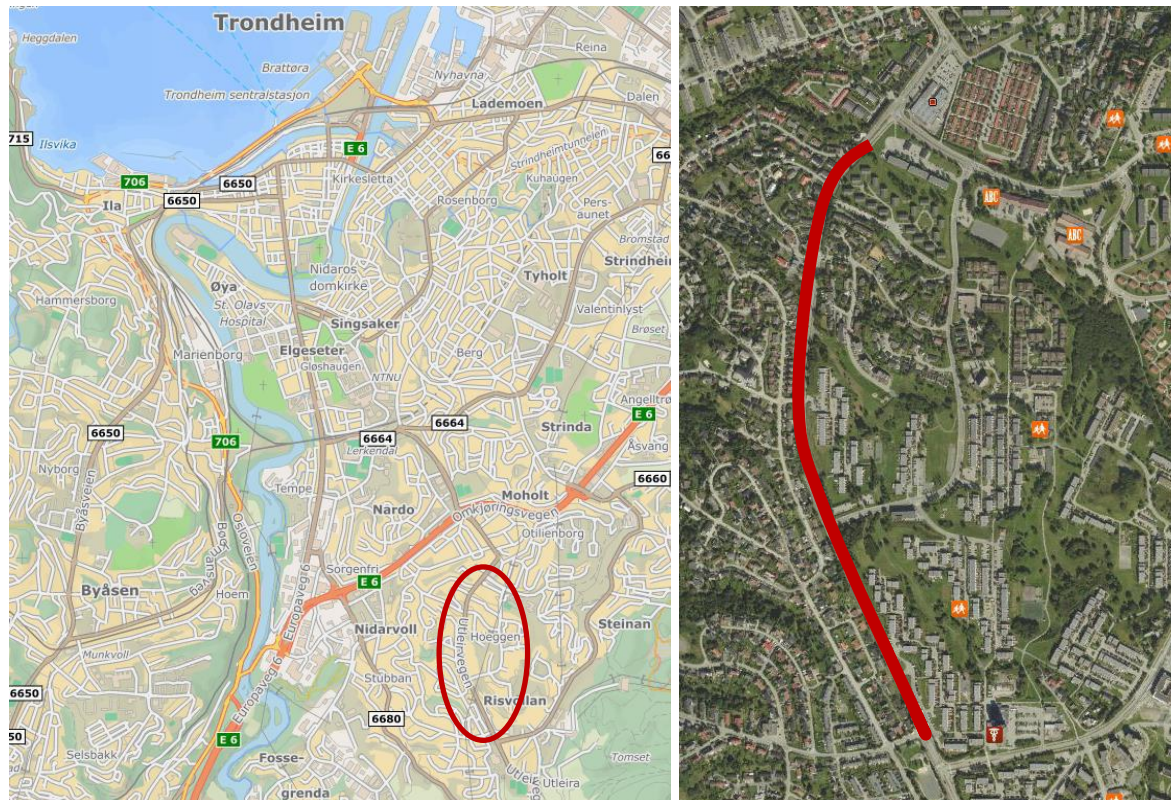
Det er en pågående byggeplanlegging for nabo- og lokale støyskjermer på begge sider av veien. Dette er tiltak som ikke nødvendigvis ligger langs sykkelvegen med fortau, som her skal reguleres. Men dette er tiltak som vil bli etablert på privat grunn for så å bli overdratt til grunneier. Nabo- og lokale støyskjermer behøver ikke regulering og kan derfor bygges forutsatt enighet med grunneiere. Prosjektet med nabo- og lokalskjermer gjøres av COWI. Det er opprettet dialog og samarbeid mellom Rambøll og COWI for å koordinere prosjektene.

4. Eksisterende forhold

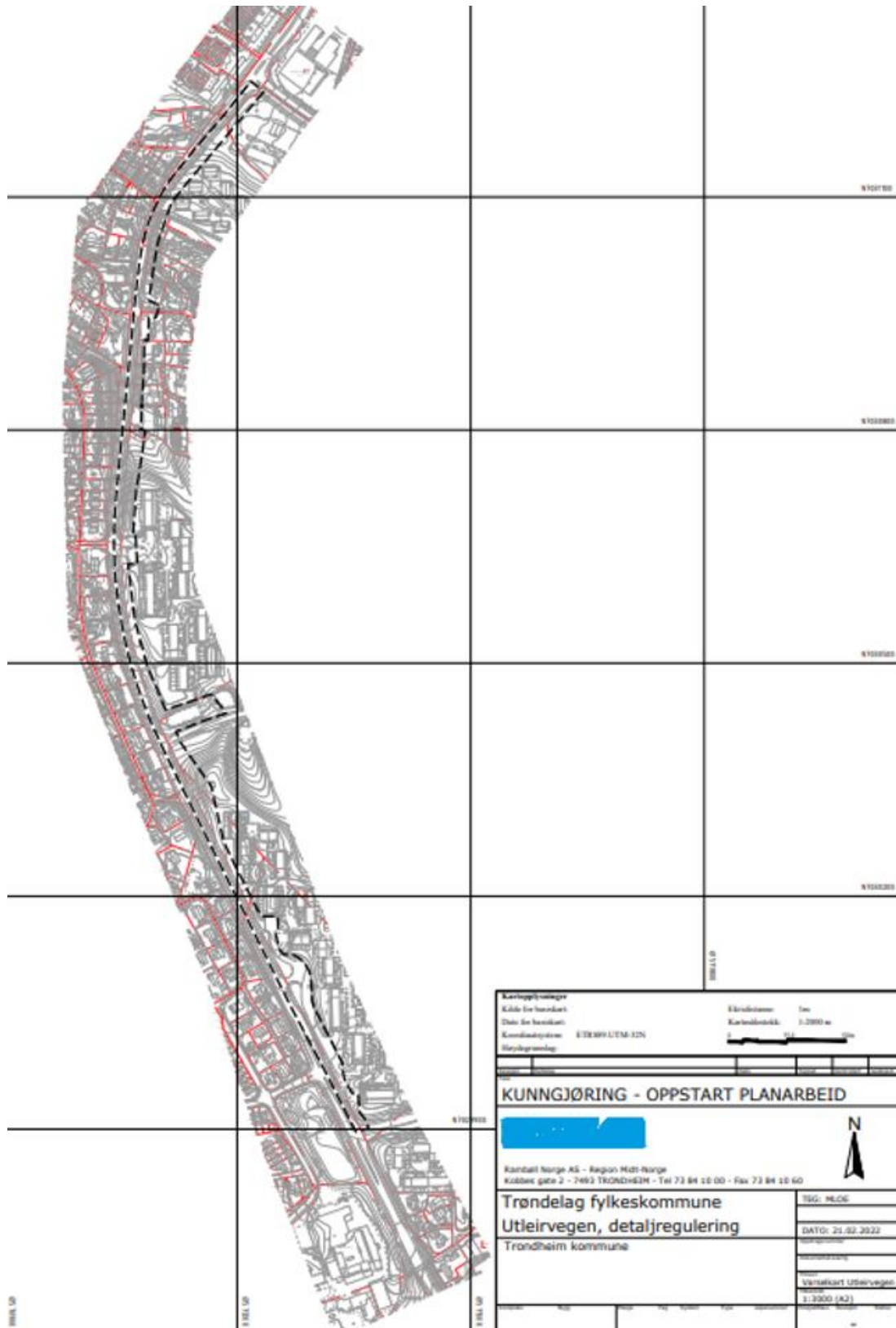
4.1 Beliggenhet

Planområdet ligger langs Utleirvegen, i Trondheim kommune, 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. Strekningen er på totalt ca. 1,4 km og tiltaket planlegges på østsiden av Utleirvegen.

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.



Figur 3: Varslet planområde ligger langs Utleirvegen på Nardo i Trondheim.



Figur 4: Varslet planområde har en størrelse på ca. 35 daa.

4.2 Dagens arealbruk, tilstøtende arealbruk

Langs Utleirvegen er det i dag gang- og sykkelveg adskilt med en trafikdeler mot kjørevegen langs hele strekningen på begge sider av veien.

Planområdets nærområde 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.



Figur 5: Utleirvegen, ved Johan Cappelens veg 32 (Skjerm bilde fra Google Maps)



Figur 6: Utleirvegen, ved Rimfaksevegen 7 (Skjerm bilde fra Google Maps)



Figur 7: Ullins veg x Utleirvegen (Skjerm bilde fra Google Maps)

4.3 Stedets karakter og landskap

Hele vegstrekningen går gjennom et område som har et relativt grønt preg, med mye tett vegetasjon på begge sider av veganlegget. Kjørvegen 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.

Den aktuelle strekningen av Utleirvegen er anlagt i nivå med opprinnelig terreng nærmet Nardosenteret i nord, og ligger deretter i løsmasseskjæring gjennom en gammel terrenngrygg mellom Gimlevegen og Utleirvegen. Derfra følger vegen ei gammel bekkeravine opp mot Risvollanplatået. Terrenget i området er i stor grad omarbeidet i forbindelse med at området ble utbygd på 1960 – 1980-tallet, og det ble etablert bebyggbare tomter og opparbeidet veger, VA og annen infrastruktur. Terrenngrygger er nedplanert og gamle bekkedalene er gjenfylt.

Planområdet strekker seg fra nordligste punkt på ca. kote 70 til det sørligste på ca. kote 122 i sør. Terrenget har en jevn stigning fram til omkring profil 1100. De siste 300-400 meterne er det flatt.

4.4 Kulturminner og kulturmiljø

Det er foretatt en utsjekk i databaser for kulturminner (kulturminnesok.no). Det vises ingen fredede kulturminner eller SEFRAK-registrerte bygninger innenfor plangrensen.

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.

4.5 Naturmangfold

Det er foretatt en utsjekk i Naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i Artsdatabankens artskart. 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.

www.naturbase.no

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.

Vegetasjon

I dag er trevegetasjonen langs Utleirvegen variert og artsrik. Her finner vi utvokste og flotte eksemplarer av flere treslag, men også døde og døende trær på grunn av dårlig skjøtsel og brutal beskæring («topping»). Noen av treslagene som ble plantet på 1980-tallet er i dag svartelistet, eksempelvis platanlønn, gullregn og ungarsk syrin. Når fremtidige skjæringer er planlagt, bør disse stikkes opp, og vegetasjonen i grensesnittet mot omgivelsene bak planlagt skjæring må vurderes med tanke på hva som kan/bør søkes bevart. Svartelistet trevegetasjon må vurderes spesielt, og evt. fjernes.

Steindalsvegen – Ullins veg



Figur 8: Området sørover fra Steindalsvegen.

Dagens rabatt langs kjørevegen er 2,3 – 2,5 meter bred. Ved at det nå foreslås å anlegge en 2 meter bred rabatt mot vegen vil denne gi plass for både støyskjerm og en trerekke. I bakgrunnen sees almetrær i plenen til venstre – alm er en rødlistet art. Ellers sees en hekk av søtmispel langs gang/sykkelvegen i bakgrunnen. Deler av denne vegetasjonen må tas vekk for å få gjennomført prosjektet.



Figur 9: Området sør for Ullins veg (Skjermbilde fra Google).

Strekningen har variert trevegetasjon, men mange dårlige/døde trær. Her finnes arter som bjørk, poppel, lerk, hegg, or, selje, pil, blågran m.fl.

Ullins veg – Adolf Øiens veg



Figur 10: Området sørover fra Ullins veg. Variert trevegetasjon, men mye dårlige/døde trær (Skjerm bilde fra Google).

Adolf Øiens veg- Risvollvegen- Blaklivegen



Figur 11: Området ved Risvollvegen x Utleirvegen (Skjerm bilde fra Google].

På begge sider av Risvollvegen er det plantet inn kraftig trevegetasjon, med variert vegetasjon som bl.a. hengebjørk, hagtorn, pil, leddved, or, kirsebær, blågran m.fl.



Figur 12: Området nord for krysset Utleirvegen x Blaklivegen (Skjerm bilde fra Google)

4.6 Trafikkforhold

Planområdet ligger langs Utleirvegen (Fv. 6658), fra Steindalsvegen til Blaklivegen. Veggen er forkjørregulert, og har en fartsgrense på 50 km/t. Langs planområdet er ÅDT 6100-7600, med 9-14% tungtransport. Veggen betjener boligbebyggelsen i området samtidig som den er en hovedveg til området Stubban og Risvollan, og knytter disse områdene til Othilienborg og E6. Vegnettet langs Utleirvegen består hovedsakelig av samlevegger og hovedvegger. Veggen har også en betydelig andel tyngre anleggstrafikk, spesielt til og fra store grustak og fyllplasser i Bratsberg/Kløbu-området.

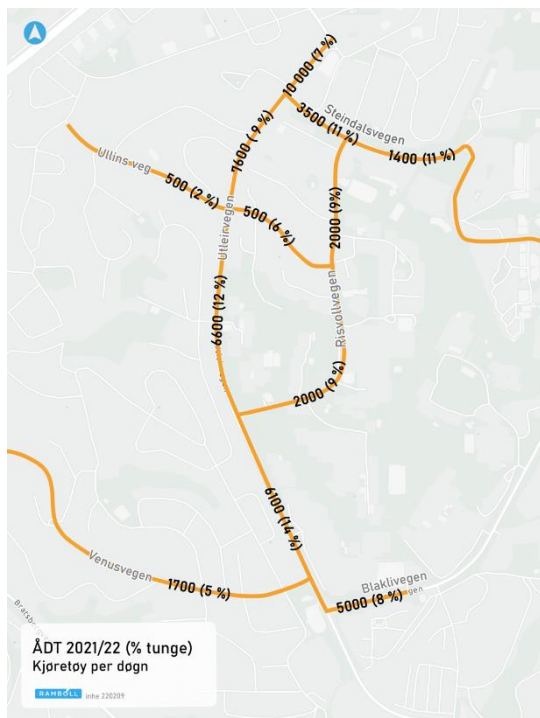
For fotgjengere og syklister er det i dag en samlet gang- og sykkelveg langs Utleirvegens østside, fra Othilienborgvegen fram til Kastbrekkvegen. Det er tilsvarende gang- og sykkelveg på Utleirvegens vestside, som følger hele Utleirvegen. Gang- og sykkelvegen har stedvis dårlig kvalitet, og er ujevn langs deler av traséen.

Tabell 2: Navn og fartsgrense på vegger innenfor planområdet (NVDB, 2023)

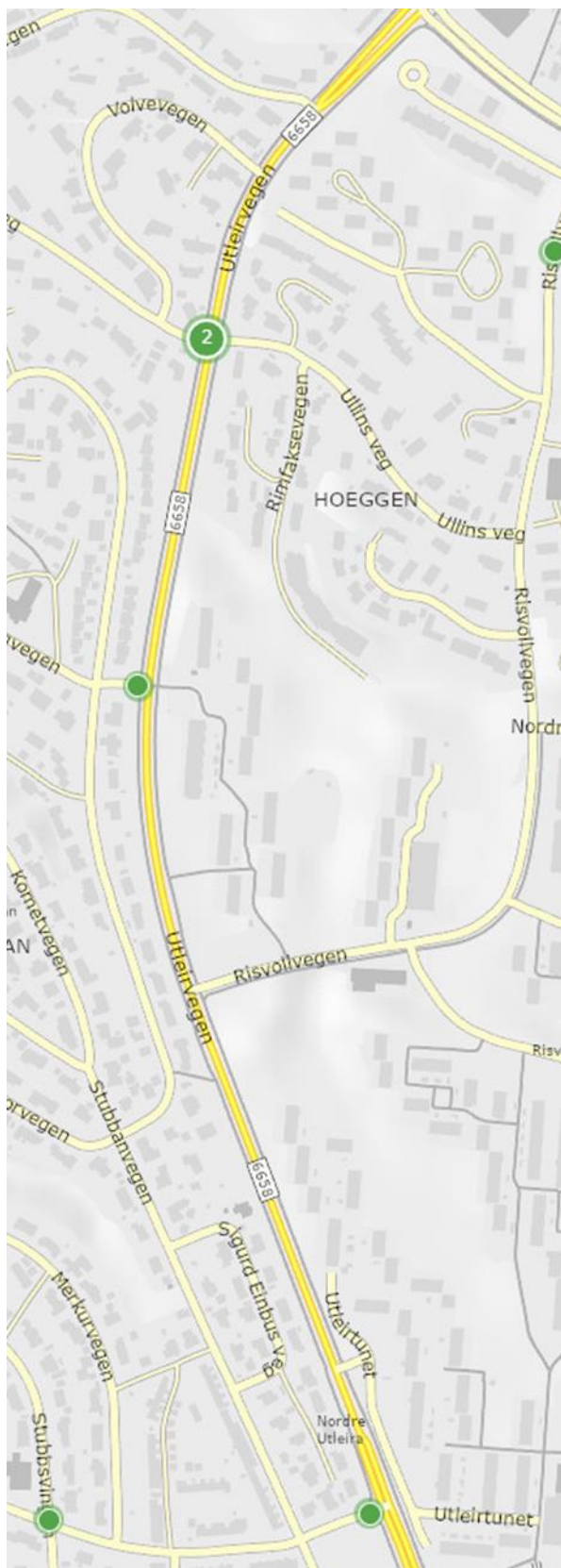
Vegnavn	Fartsgrense (km/t)
Utleirvegen	50
Steindalsvegen	40
Ullins veg	30
Risvollvegen	40
Venusvegen	30
Blaklivegen	30



Figur 13: Eksisterende gang- og sykkelveg langs Utleirvegen (Foto: Rambøll)



Figur 14: Årsdøgntrafikk for vegene innenfor planområdet (Rambøll, 2023)



Figur 15: Trafikkulykker 2013 – 2023

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 Ullins veg x Utleirvegen.

Målpunkt

Området Risvollan/Utleira/Steindal har tre skoler i umiddelbar nærhet til planområdet. Steindal og Utleira barneskoler, samt Hoeggen ungdomsskole. Det er et godt utbygd nett av fortau og snarveger i området, så det er nærliggende å tro at de fleste som skal gå og sykle til skolen vil bruke et internt vegsystem fremfor Utleirvegen. Dette ble bekreftet i barnetråkkregistreringer gjennomført av Trondheim kommune i 2014.

I hver sin ende av planområdet ligger henholdsvis Nardosenteret og Risvollansenteret. Sentrene inneholder matbutikk, apotek, frisør, kiosk og andre mindre butikker. Risvollansenteret har i tillegg legesenter. Begge sentrene har en restaurant.

Det er flere mindre idrettsflater i umiddelbar nærhet til planområdet. Disse ligger ved skolene i området, men også større og mindre ball-løkker, en Diskgolf-park, og kunstgressbanen ved Utleirahallen. Området har også gode muligheter for utfart til Estenstadmarka.

Kollektivtilbud

Det ligger kun én holdeplass på østsiden av Utleirvegen langs denne strekningen, holdeplass Venusvegen, som er i bruk og som vil bli berørt av nytt tiltak. Holdeplassen betjenes av buss nr. 11 som går langs Utleirvegen. Denne bussruten går tur/retur opp Steindalsvegen, langs Risvollvegen og videre langs Utleirvegen til Blaklivegen. Bussrute 11 har 20 minutters frekvens i begge retninger i lavtrafikk, og 10 minutters frekvens i rushtid. I tillegg til rute 11 betjenes holdeplassen Venusvegen av rute 51 (arbeidsbuss), og 115 (nattbuss).



Figur 16: Holdeplass Venusvegen, i nordgående retning.

4.7 Rekreasjonsverdi / rekreasjonsbruk, uteområder



Figur 17: Oversikt over registrerte friområder (Naturbase.no)

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

Noe 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 og «smett» mellom bebyggelsen i området, samt som skoleveg til Steindal og Hoeggen skole.

4.8 Barns interesser

Utleirvegen går gjennom et område med nærhet til flere skoler og barnehager. Bebyggelsen nord i planområdet sogner til Steindal barneskole, mens bebyggelse sør for Risvollvegen sokner til Utleira barneskole. All bebyggelse som grenser til planområdet sokner til Hoeggen ungdomsskole.

Det ligger ingen barnehager i umiddelbar nærhet til planområdet, men det er flere barnehager på østsiden av Risvollveien.

Skoler og barnehager	Elever
Steindal skole	328 elever
Hoeggen ungdomsskole	424 elever
Utleira skole	498 elever
Spiren bhg	48 barn
Soltunet familiebarnehage	100 barn
Blakli barnehager	130 barn

Trondheim kommune gjennomførte barnetråkkregistreringer i 2014. Resultatet viser at Utleirvegen i mindre grad benyttes som skoleveg, men at det oppleves trygt for de som bruker denne vegen. 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.

4.9 Universell tilgjengelighet

Det er i hovedsak taktile heller og ledelinjer på vestsiden av Utleirvegen som varselsfelt ved overgangsfelt. På østsiden av vegen er det lite tilrettelagt for universell utforming i dag. Sør i planområdet ved Utleirtunet er det imidlertid taktile heller og ledelinjer på begge sider av Utleirvegen.

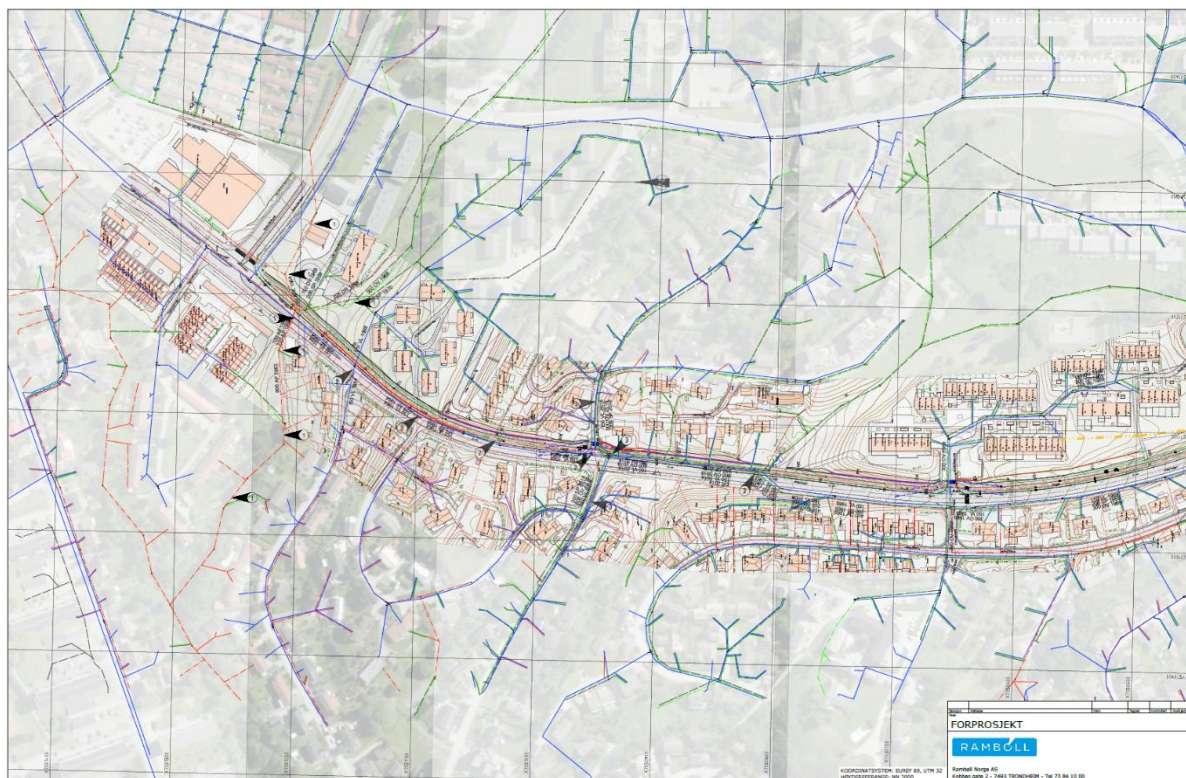
4.10 Teknisk infrastruktur

Elektro

Det finnes flere veglysmaster i planområdet. Flere master vil komme i konflikt og må flyttes. Eldre master skal byttes ut med nyere modeller.

Vann og avløp

Eksisterende vann- og avløpsledninger innenfor og rundt planområdet er vist på figur under. Det er eksisterende vannledninger, spillvannsledninger og overvannsledninger langs hele traseen. Ved en utbygging av VA-nett må nøyaktig plassering og dimensjoner kontrolleres. Se vedlagt overordnet VA-plan for ytterlig beskrivelse (Vedlegg 4.3 og 5.7).



Figur 18: Oversiktstegning VA med ortofoto, nordre del (Rambøll, 2022)

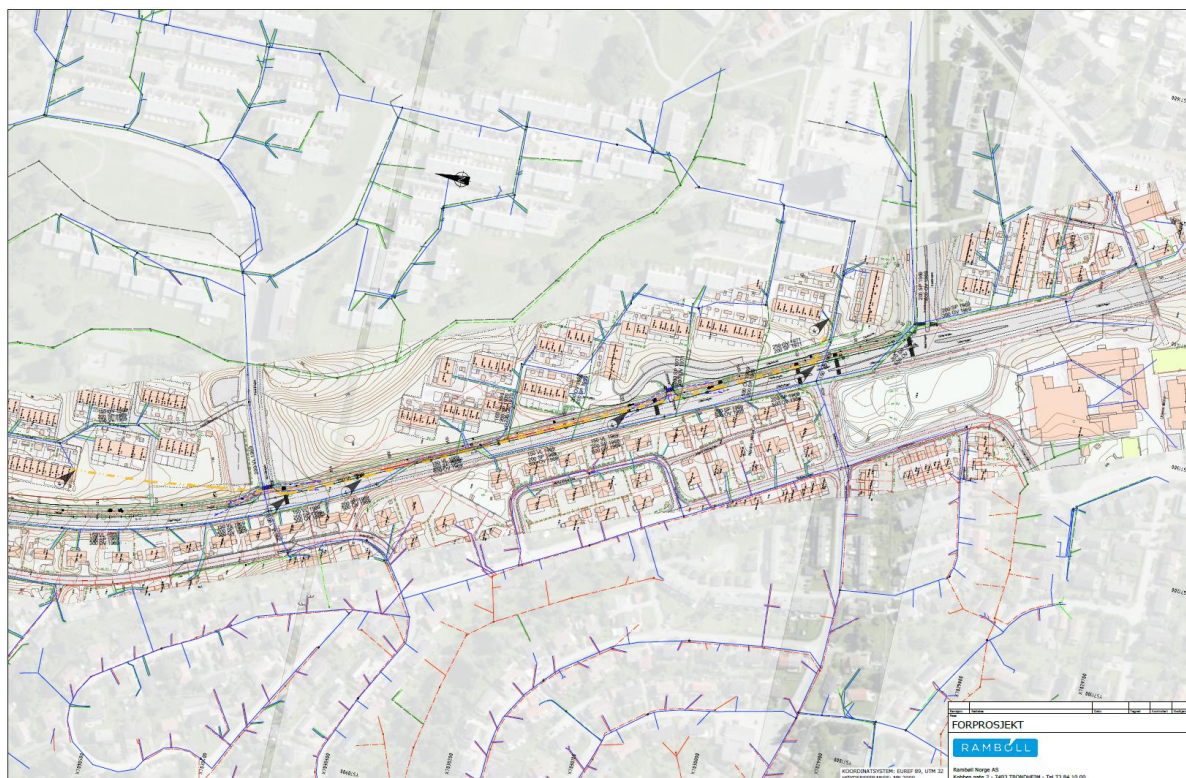
Steindalsvegen – Ullins veg

Øvre del av Fredlybekken krysser Utleirvegen ved Steindalsvegen, denne er del av et pågående avløp-separeringsprosjekt i Trondheim kommune. Det må gjøres avsjekk med prosjektet for koordinering ved videre prosjektutvikling av Utleirvegen. Langs denne delstrekningen er en vannledning (VL) 150mm i grått støpejern fra 1964 med hyppige brudd og behov for utskiftning iht Trondheim kommune. Det er også en avløp-felles (AF) 225mm fra 1964 som ikke ser ut til å være tilknyttet boliger.

Overvann kan tilknyttes overvannsledning ved Ullins veg 31 og Fredlybekken. Det vil ikke gis tillatelse fra Trondheim kommune til tilknytning overvann fra sykkelveg til kommunalt nett ut over det som er beskrevet langs dette delstrekket. Det er også private stikkledninger som må ivaretas i en anleggsfase.

Ullins veg – Adolf Øiens veg

Ullins veg ble separert i 2018 og i den forbindelse ble det også lagt nye ledninger fram til Utleirvegen 68 (Risvolla urbanhydrologiske målestasjon). Overvann kan tilknyttes overvannsledning ved nr. 68 og ved Ullins veg 31. Det vil ikke gis tillatelse fra Trondheim kommune til tilknytning overvann fra sykkelveg til kommunalt nett ut over det som er beskrevet langs dette delstrekket. VL 150 som krysser Utleirvegen ved nr. 68 har behov for utskiftning iht Trondheim kommune. Det er også private stikkledninger som må ivaretas i en anleggsfase.



Figur 19: Oversiktstegning VA med ortofoto, søndre del (Rambøll, 2022)

Adolf Øiens veg – Risvollvegen

Kommunale VAO-ledninger fra Adolf Øiens veg krysser Utleirvegen ved Adolf Øiens veg og de må hensyntas i videre prosjektutvikling. Det vil ikke gis tillatelse fra Trondheim kommune til tilknytning overvann fra sykkelveg til kommunalt nett langs dette delstrekket. Langs delstrekningen er en privat fjernvarmeledningstrase for Risvolla borettslag som krysser/er i sykkelvegtraseen og Risvollvegen.

Risvollvegen – Blaklivegen

Kommunale ledninger ligger i hovedsak på andre siden av vegen og berøres derfor ikke av planlagt utbygging. Ved Utleirtunet 4-8 er kommunale ledninger i planområdet og de må hensyntas i videre prosjektutvikling. Det vil ikke gis tillatelse fra Trondheim kommune til tilknytning overvann fra sykkelveg til kommunalt nett langs dette delstrekket. Langs delstrekningen er en privat fjernvarmeledningstrase for Risvolla borettslag, den er tegnet i dagens g/s-veg men nøyaktig plassering er ikke kjent.

Fjernvarme

Statkraft varme sitt konsesjonsområde grenser mot reguleringsplan Utleirvegens øvre grense og det er ikke ledninger innenfor planområdet. Risvolla borettslags private fjernvarmeledninger ligger dels i dagens gang og sykkelveg og må hensyntas ifm utbygging av ny gang/sykkelveg og støyskjerm.

4.11 Grunnforhold

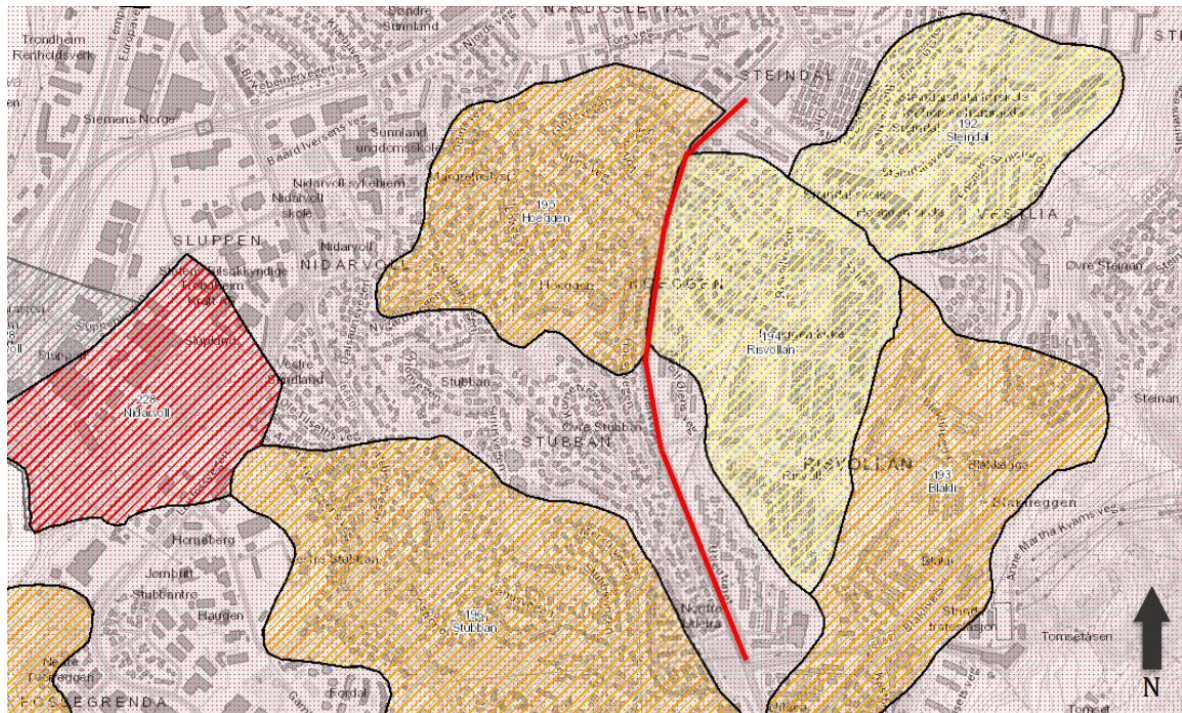
På karttjenesten til Norges geologiske undersøkelser (skrednett.no) er det ikke merket av skredhendelser (steinsprang, leirskred, jordskred, flomskred eller snøskred) eller fare for kvikkleire for planområdet. Kvikkleirefaren forholder seg imidlertid kun til registreringer for arealer større enn 10 daa. Dette må ses i sammenheng når områdestabiliteten vurderes.

Et utsnitt fra kvartærgeologisk kart er vist i figur under, og viser at løsmassene i området består av tykk havavsetning.



Figur 20: Utklipp fra Skrednett.no

Tidligere utførte undersøkelser viser generelt at det er det topplag av tørrskorpeleire eller oppfylte masser over middels fast til fast leire. I enkelte terrenngrygger, ved krysset mot Ullins veg og rekkehusene i Adolf Øiens veg 1, er det ved ca. 10 – 15 meters dybde en overgang til sprøbruddeleire. I undersøkelser utført langs Utleirvegen, blant annet i foten av de nevnte terrenngryggene, er det utelukkende registrert ikke-sensitiv leire. Berg ligger grunt i området ved krysset mellom Ullins veg og Utleirvegen. Her er berg registrert fra ca. 3 – 8 meter under terrengnivå. Grunnvannstanden ventes å stå dypt i høydedragene og opp imot terreng i lavbrekkene. Dr.techn. Olav Olsen AS (OO) er engasjert av Rambøll Norge AS for å utføre en geoteknisk vurdering i forbindelse med reguleringsplanarbeidet.



Figur 21: Faresoner for kvikkleireskred. Kilde: Olav Olsen

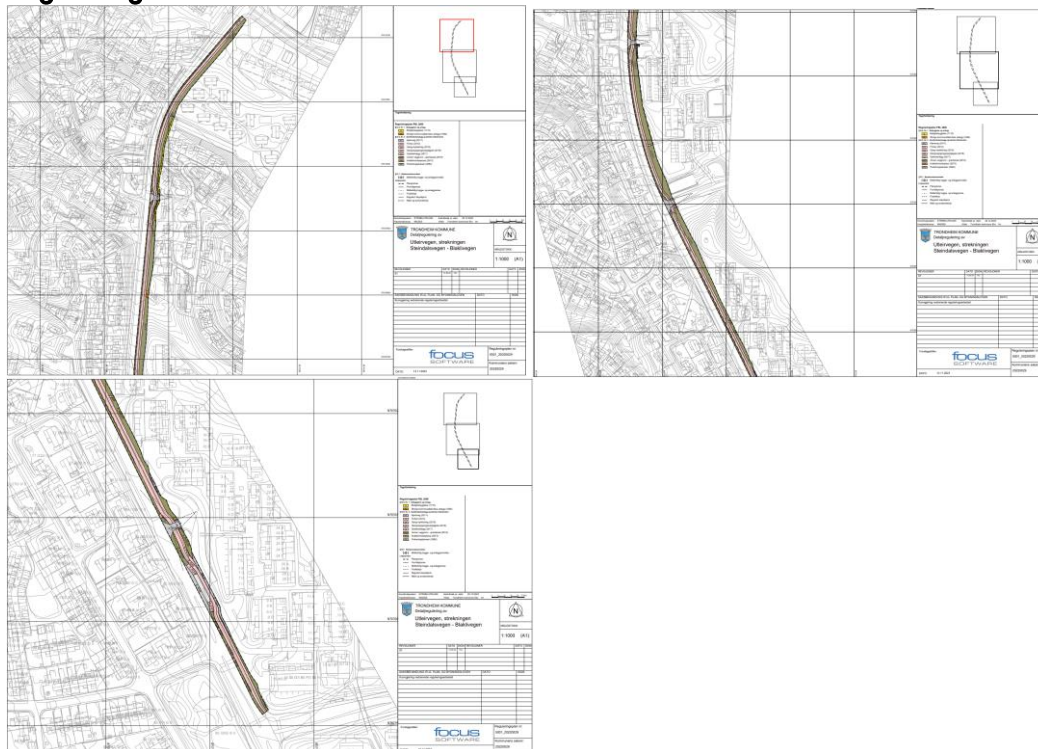
5. Planforslaget

5.1 Planens hensikt, avgrensning

Planforslaget har som formål å legge til rette for ny sykkelveg med fortau og støyskjerming langs Utleirvegen på strekningen mellom Steindalsvegen og Blaklivegen, en strekning på ca. 1,44 km. Traseen ligger på Utleirvegens østside. Den følger i all hovedsak samme trase som dagens fortau, og det skal utføres en breddeutvidelse for opparbeiding av rabatt/trafikkdeler, sykkelfelter, fortau og snøopplag på sykkelvegen og fortauets innside.

I tillegg til opparbeidelse av sykkelveg med fortau skal reguleringsplanen også avklare hvor det er behov for langsgående støytiltak for boligene langs veien.

5.2 Reguleringsformål



Figur 23: Forslag til plankart.

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		
<i>Kjøreveg (2011)</i>	KV	0,9
<i>Fortau (2012)</i>	FO	3,5
<i>Gang-/sykkelveg (2015)</i>	GS	0,1

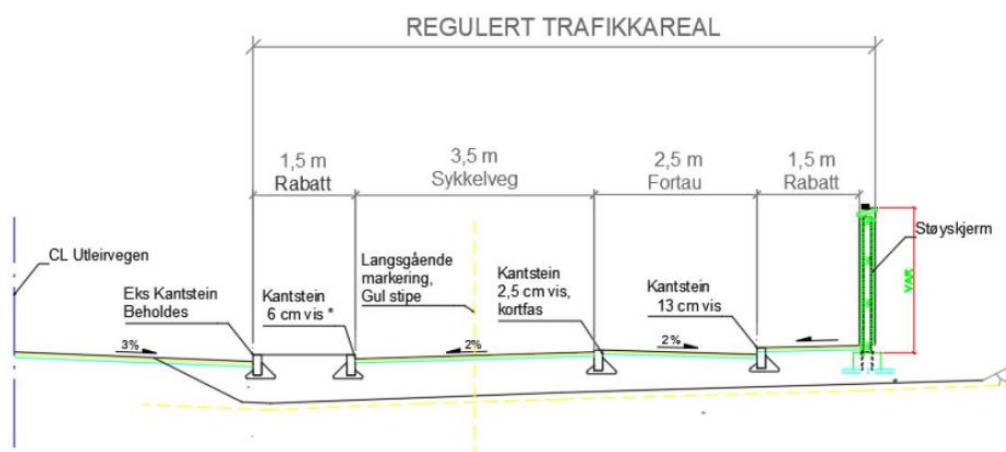
<i>Gangveg/gangareal/gågate</i>	GG	0,1
<i>Sykkelanlegg (2017)</i>	SA	4,8
<i>Annen veggrunn – grøntareal (2019)</i>	AVG	9,0
<i>Kollektivholdeplass (2073)</i>	KH	0,1
<i>Parkeringsplasser (2082)</i>	PP	31 m ²
Sum samferdselsanlegg og infrastruktur		18,2
Totalt alle kategorier		18,8
PBL §12-7 Bestemmelsesområder		
<i>Midlertidig bygge- og anleggsområde</i>	#B01 - 5	0,5
Sum bestemmelsesområder		0,3

5.3 Utforming sykkelveg og fortau

Planforslaget omfatter en ca. 1450 m lang trasé for syklende og gående langs østsiden av Utleirvegen, med langsgående støyskjermer langs deler av strekningen. Siden dette blir en hovedsykkelrute med høy vinterdriftsstandard kan fortauet bygges med bredde inklusiv skulder. Mellom sykkelvegen og kjørebane for bil er det en trafikkdelel med varierende bredde. Der er av estetiske og miljømessige årsaker ønskelig med trær i trafikkdelel der bredden blir minimum 2,0 m.

Standardkrav - normløsning

Linjeføringen ligger i bunn kantsteinslinje langs østsiden av Utleirvegen. Derav er det lagt inn standard trafikkdelel/rabatt med bredde 1,5 m, sykkelveg på 3,5 m, fortau på 2,5 og ytre rabatt med standardbredde 1,5 m. I normalprofiler der man må etablere mur for å bevare bebyggelse på skjæringstopp og samt inn mot kryss/avkjørsler, er bredden på ytre rabatt redusert til 0,5 m. Normalprofilen er i henhold til forslag til utformingskrav for sykkelveg med fortau, fra premissnotatet for Fv. 6658 Utleirvegen.



Figur 24: Normløsning

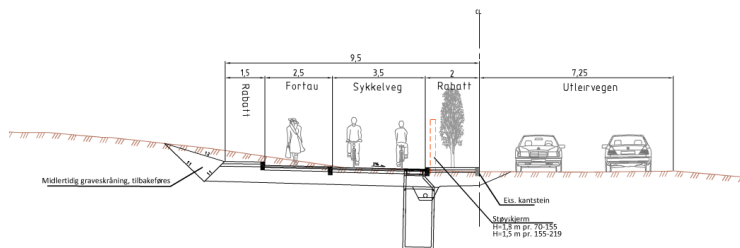
Anbefalt løsning

Anbefalt løsning i forprosjektet er utarbeidet i henhold til normløsningen skissert over. For å unngå store inngrep i skråninger er det foreslått tre lengre murer og en kortere mur. Disse vil kunne etableres innenfor formålet «annen veggrunn – grøntareal».

Vegbredden i Utleirvegen skal ikke justeres, og prosjektet starter i eksisterende kantsteinslinje på østsiden av Utleirvegen.

Profil 0 - 300, Steindalsvegen til Ullins veg

NORMALPROFIL SYKKELVEG MED FORTAU UTLEIRVEGEN
Linje 20000 PR. 120
M = 1.100 (A1)



Figur 25: Normalprofil for strekningen, Rambøll.

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. Snarveger nord og sør for Johan Cappelens veg 31 hensyntas i utformingen.

Ny støyskjerm etableres langs midtrabatten på strekningen Olav Vasseljens veg 6 – Johan Cappelens veg 32. Eksisterende støyskjerm ved Ullins veg 24 og 28A er delvis på mur langs fortau. Støyskjermene reguleres i plankartet, se mer i kap. 6.6.



Figur 26: Perspektiv fra profil 50, Rambøll.



Figur 27: Perspektiv fra profil 190, Rambøll.

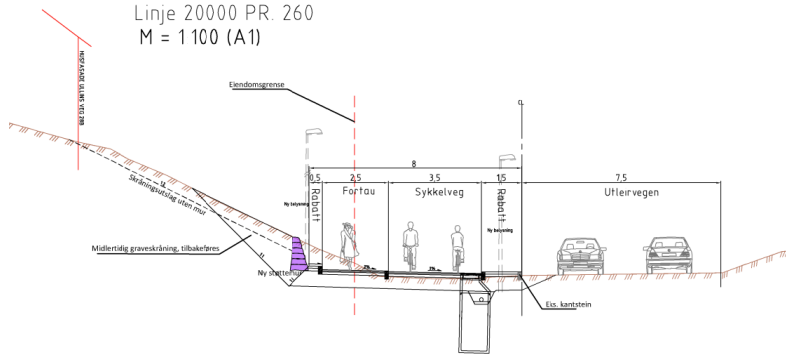


Figur 28: Perspektiv fra profil 300, Rambøll.

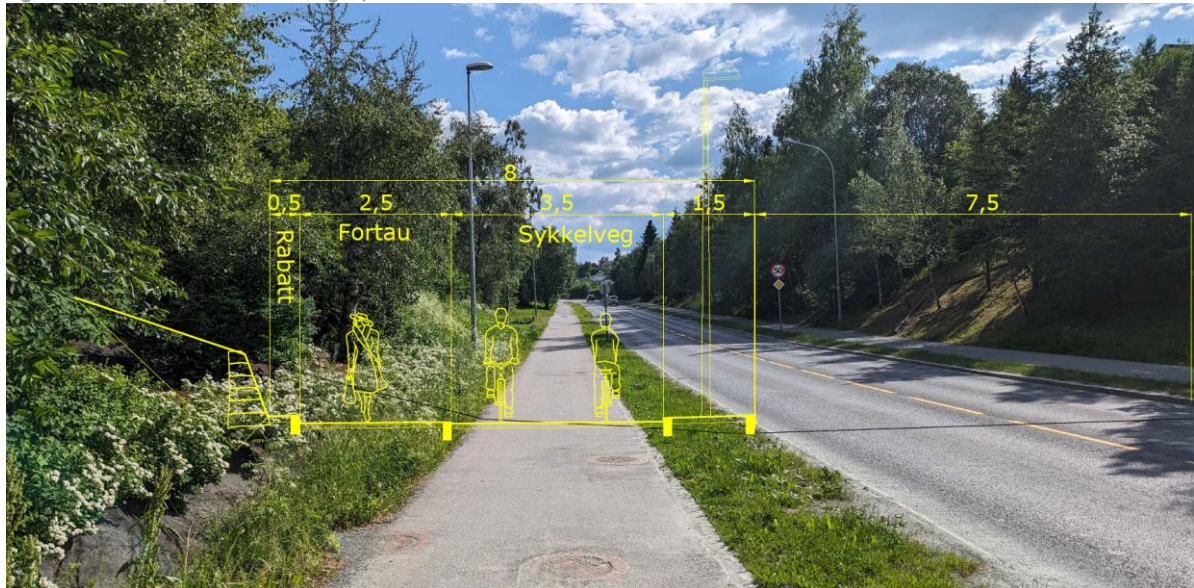
Veglinja ligger i all hovedsak i nivå med dagens terreng, og tilstøtende terreng i øst er i all hovedsak flatt/slakt fallende. Det etableres lokalt noen mindre løsmasseskjæringer. Veglinja ligger med skjæring inn mot skråningen i øst, opp mot bebyggelsen i Johan Cappelens veg 26 – 32, og det etableres støttemur for å redusere inngrepet. Utførte undersøkelser (R.1001) viser fast ikkesensitiv leire. Det må påregnes noe fyllmasse der veglinja krysser den gamle Fredlydalen. Det er ikke identifisert noen geotekniske utfordringer i tilknytning til tiltaket.

Profil 300 - 600, Ullins veg – Adolf Øiens veg

NORMALPROFIL SYKKELVEG MED FORTAU UTLEIRVEGEN
 Linje 20000 PR. 260
 M = 1 100 (A1)



Figur 29: Normalprofil for strekningen, Rambøll.



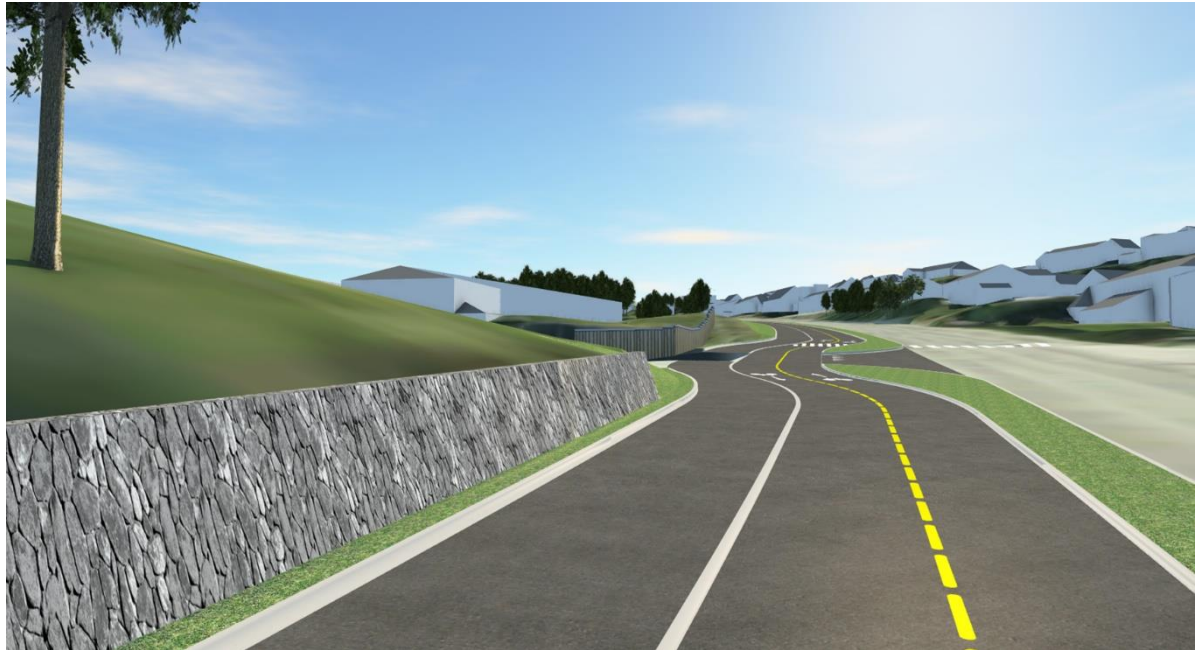
Figur 30: Illustrasjonssnitt, Rambøll.



Figur 31: Plan- og profiltegnning for 300 – 600, Rambøll

Sykkelvegen med fortau reguleres iht. normløsning. Traséen krysser Ullins veg 5 meter tiltrukket fra Utleirvegen, som gir bedre trafikksikkerhet, og gir rom for at bil kan stanse mellom sykkelveg og Utleirvegen. Det legges til rette for kryssing av sykkelveg i sammenkobling til videre kryssing av Utleirvegen.

Veglinja ligger med skjæring inn mot skråningen i øst, opp mot bebyggelsen Ullins veg 24 – 28, Rimfaksevegen 5-11 og Adolf Øiens veg 1. Det etableres støttemurer langs disse strekningene for å redusere inngrepet fra løsmasseskjæring i skråningen.



Figur 32: Perspektiv fra profil 600, Rambøll

Ny støyskjerm på ca. 50 meter reguleres inn langs Ullins veg 24 og fram til krysset Utleirvegen x Ullinsveg. Like lang støyskjerm etableres langs Ullins veg 31, og erstatter det eksisterende gjerdet. Detaljer om disse støyskjermene i kap. 6.6. Langs strekningen ligger Risvollan urbanhydrologiske målestasjon. Denne reguleres inn med formålet *øvrige kommunaltekniske anlegg*, og sikres adkomst via fortau.

Profil 600 - 850, Adolf Øiens veg - Risvollvegen



Figur 33: Plan- og profiltegning for 600 – 850, Rambøll

Sykkelveg og fortau fortsettes bredder iht. normløsning. Krysningspunktet for sykkelveg og fortau er trukket 5 meter tilbake. Det legges til rette for kryssing av sykkelveg og Utleirvegen ved Hoeggvegen.

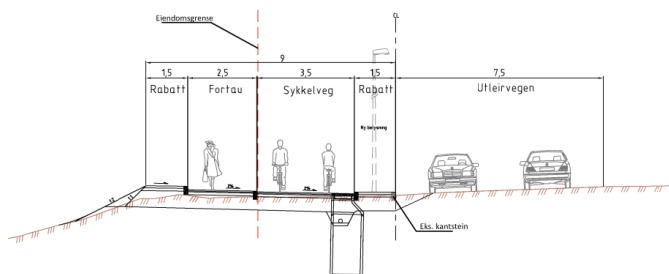
Nordligste del av eksisterende støyskjerm trekkes tilbake inntil 1,5 meter. Justert løsning og øvrig eksisterende løsning reguleres inn i plankart, fra Adolf Øiens veg og fram til gangveg ved Adolf Øiens veg 7. Det er løsmasseskjæringer langs strekningens sørligste del, med opptil 5 meter skråningsutslag.



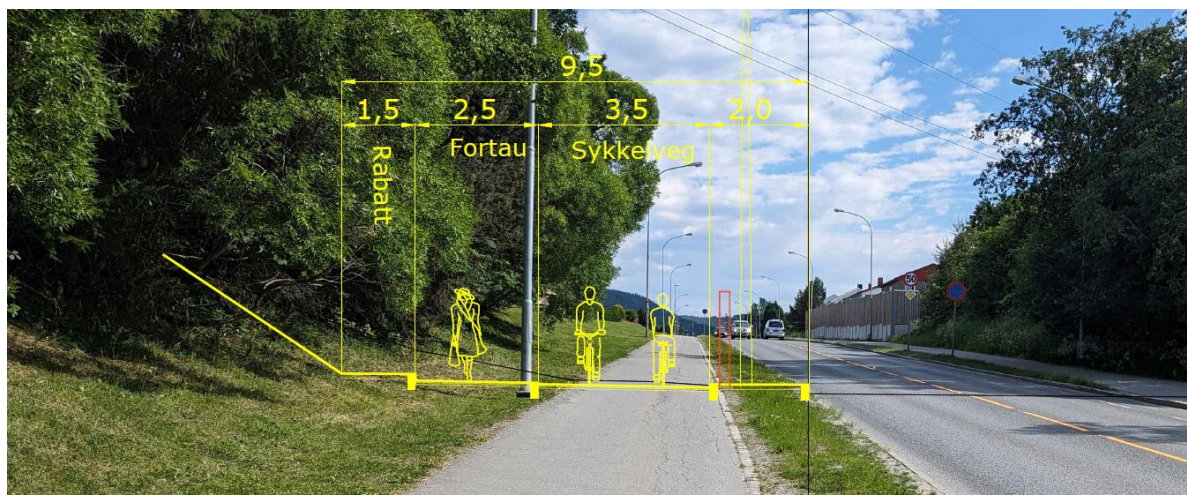
Figur 34: Perspektiv fra profil 850, Rambøll.

Profil 850 - 1150, Risvollvegen til Utleirtunet

NORMALPROFIL SYKKELVEG MED FORTAU UMLEIRVEGEN
 Linje 20000 PR. 810
 M = 1100 (A1)



Figur 35: Normalprofil for strekningen, Rambøll



Figur 36: Illustrasjonssnitt, Rambøll.



Figur 37: Plan- og profiltegnning for 850-1150, Rambøll

Sykkelveg og fortau fortsettes bredder iht. normløsning. Krysningspunktet for sykkelveg og fortau er trukket 5 meter tilbake ved Risvollvegen. Det legges til rette for kryssing av sykkelveg videre til Utleirvegen.

Det etableres ny støyskjerm i midtrabatten mot Utleirvegen, parallelt med Utleirtunet 2-8.

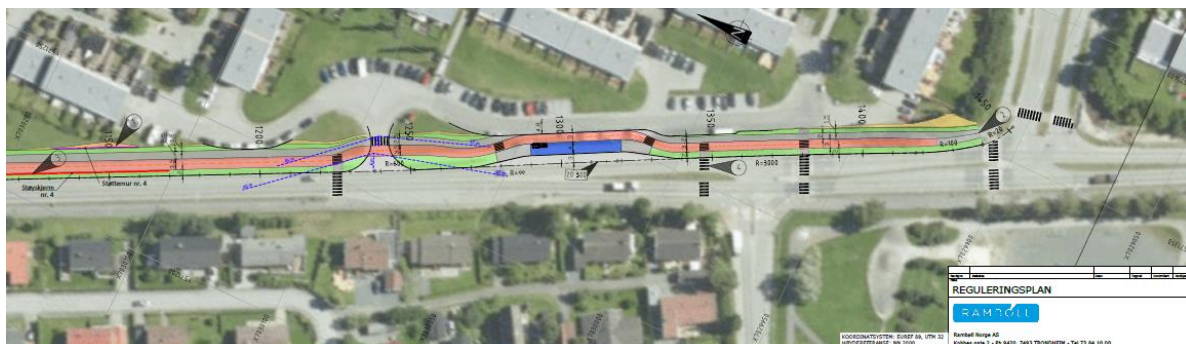


Figur 38: Perspektiv fra 1110, Rambøll.

Løsningen gir noen mindre løsmasseskjæringer langs strekningen, og langs Utleirtunet 2 etableres det støttemur for å minimere inngrep.

En høyspent kraftlinje krysser planområdet på denne strekningen. Denne må hensyntas i anleggsfasen, og for fysisk arbeid med maskiner nærmere en 30 meter fra linja må dette meldes inn til nettselskapet. I forhold til vei er det kun høyde som er underlagt krav. Dvs vei kan bygges helt under linja, men det må være et minimum på 7.2 meter opp til nederste trådfase.

Profil 1150 - 1440, Utleirtunet til Risvollvegen



Figur 39: Plan- og profiltegning for 1150 - 1440.

Langs Utleirtunet reguleres sykkelveg med fortau med bredder iht. normløsning, med strekningsvis lite buffer til vegen i øst. Sykkelveg og fortau krysser Utleirtunet med tilbaketrukket løsning som tidligere skissert.

Det reguleres kollektivholdeplass for «Venusvegen», med 4 meter dyp plattform, mulighet for busskur og tilhørende busslomme. Forbi holdeplass legges sykkelvegen om på baksiden av holdeplassen, i 3 meter bredde. Tiltaket vil beslaglegge opptil 2,4 meters bredde langs ca. 60 meter av strekningen. Dette vil i praksis redusere antallet av uregulerte parkeringsplasser langs denne vegen. Fortauet planlegges med to krysningspunkter via holdeplassen, så holdeplassen i praksis blir en del av traséen for fotgjengere. Dette for å i størst mulig grad redusere bredden på

tiltaket og dermed beslagent på Utleirtunet øst for traséen. I tilknytning til kollektivholdeplass reguleres det inn mulighet for ny kryssing av Utleirvegen, rett sør for holdeplassen.

Sykkelveg med fortau videreføres med henholdsvis 3 og 2 meters bredde og smalnes gradvis, før de samles som gang- og sykkelveg utenfor planområdet.

5.4 Grøntarealer

Annen veggrunn - grønt

Planforslaget legger opp til at man skal sikre en god buffer mellom kjøreareal og ny sykkelveg, og det er i hovedsak avsatt 1,5 meter med grøntrabatt mellom sykkelveg og kjørevege. Der det er behov for støytiltak langs strekningen, er rabatt mellom kjørevege og sykkelveg utvidet til 2 meter, for å få plass til støyskjermer og evt. vegetasjon samt belysning i trafikkdeleren.

På østsiden av nytt sykkelanlegg legger planen opp til en grønn buffer på utsiden av fortauet, i varierende bredder. I tillegg er det på østsiden av Utleirvegen noen delstrekninger hvor terrenget stiger bratt opp fra dagens fortau/gangveg. Dette gjør at en utvidelse for å anlegge både toveis sykkelveg og ny gangveg stedvis vil medføre større terrenginngrep i form av nye skjæringer i de etablerte vegskråningene. Mye av dagens tre- og buskvegetasjon vil derfor måtte tas vekk og gjenplantes med ny vegetasjon. I forprosjektet er det gjort en tverrfaglig gjennomgang av skjæringer (GEO, LARK, RIB m.fl.) hvor en i felleskap har foreslått å etablere lavere terrengmurer og også stedvis foreslått skjærping av skråningsvinklene for å redusere omfanget av nye vegskjæringer i de etablerte vegskråningene.

Gjennom planarbeidet er det gjort vurderinger knyttet til bredden av grønntarealene, og hvor stor buffer det er hensiktsmessig å regulere inn. Langs Utleirtunet ligger tiltaket tett på den kommunale vegen, og det er derfor prioritert en smalere buffer nord for krysset Utleirvegen x Utleirtunet. Langs kollektivholdeplassen er buffer nedprioritert, for å ikke beslaglegge mer enn nødvendig for å kunne sikre en fullbreddeløsning og samtidig opprettholde Utleirtunet som kjørevege.

Alle grønne arealer tilknyttet vegformålet reguleres til annen veggrunn, hvor det tillates offentlige grøfter, skjæringer, fyllinger, beplantning, skilt, tekniske installasjoner, leskur, belysning, rekkverk, murer, støyskjermer, sittebenker og andre elementer som tilhører formålet, herunder drenering og overvannshåndtering. I rabatter og annen veggrunn på 2 meter og over skal det plantes trær for å minimere de harde asfaltflate og øke oppsug av vann. Der hvor rabatter er mindre enn 2 meter foreslår man fordrøynings tiltak. Valg av fordrøynings tiltak, samt plassering, detaljeres i neste planfase.

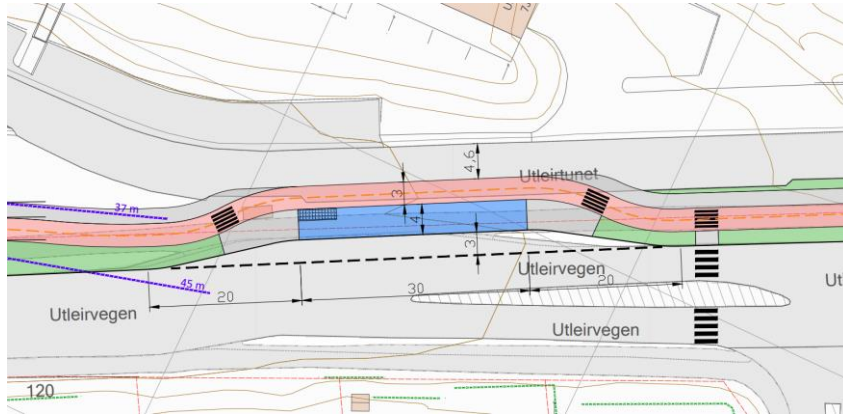
Grønt preg - vegetasjon

Etablering av ny sykkelveg med fortau langs Utleirvegen omfatter tiltak i et område med klare og gode grønne kvaliteter som det er viktig at ikke svekkes. Planforslaget har gjort en overordnet kartlegging av vegetasjon og trær langs strekningen som blir berørt av tiltaket, og i hovedsak er det vegetasjon i form av hekker og trær som blir berørt. Eksisterende vegetasjon vil bli bevart i størst mulig grad.

I plankartet er det lagt inn 5 bestemmelsesområder for midlertidig bygge- og anleggsgfase (#1-5). For å etablere støyskjermer og sykkelveg med fortau er prosjektet avhengig av midlertidig tilgang på disse arealene. Områdene vil istandsettes til opprinnelig stand når byggeperioden er over. Arealformålet under det midlertidige er satt til blant annet boligformål, parkering, felles annen veggrunn og kjørevege, og eksisterende reguleringsplaner for disse områdene skal fortsatt gjelde for disse formålene.

5.5 Trafikk

Bussholdeplass



Figur 40: Illustrasjon som viser opparbeidelse av bussholdeplass, Venusvegen.

Langs strekningen ligger det pr. i dag kun bussholdeplass *Venusvegen* som er i bruk i nordgående kjøreretning. Kollektivholdeplassen (o_KH) reguleres med en bredde på 4 meter, og skal etableres som busslomme hvor syklende ferdes bak leskuret/plattformen. For å redusere bredden på tiltaket legges fortauet via holdeplass for fotgjengere, se 6.3 – profil 1150-1440.

Det er i planarbeidet vurdert ulike løsninger for utforming av holdeplassen, og både kantstopp og busslomme er vurdert i arbeidet. Kantstopp medfører mindre inngrep på tilstøtende trafikkarealer/arealer brukt til parkering, men er vurdert til å medføre flere negative konsekvenser for den generelle trafikkavviklingen i området, og det er derfor vurdert at anbefalt løsning vil være busslomme.

Bussholdeplass *Venusvegen*, som går i nordgående retning, videreføres. Forprosjektet anbefalte kantstopp som beste løsning, grunnet plassmangel. Etter dialog med Trøndelag fylkeskommune, er det ønskelig å beholde utformingen som busslomme framfor kantstopp, for å redusere tilbakeblokkering fra Risvollvegen. Holdeplass med plattform og busslomme reguleres derfor inn, med tilknyttet fortau. Denne utformingen krever mer areal i bredden enn kantstoppet, og medfører derfor at antallet parkeringsplasser langs sørøstlig side av Utleirtunet vil reduseres for å få plass til tiltaket. Det sikres også etablering av barrierer langs nordre og søndre side holdeplassen, for å sikre at fotgjengere og kollektivreisende krysser sykkelvegen på de krysningpunktene som gir best sikt og tryggest overgang.

Parkering

Ved å regulere dagens nordgående bussholdeplass, Venusvegen, som busslomme, med sykkelveg og fortau på baksiden av holdeplassen vil ca. 7 antall parkeringsplasser langs Utleirtunet bortfalle. Dette er uregulerte parkeringsplasser langs kommunal veg, som benyttes av blant annet beboere ved Utleirtunet.

Areal avsatt til parkering (f_PP) og kjøreveg (o_KV7 og o_KV8) er tatt med i planen for å sikre areal til midlertidig bygge- og anleggsområde. Se kap. 5.4 og 5.7.

5.6 Bebyggelse

Areal avsatt til boligbebyggelse (B) er tatt med i planen for å sikre areal til midlertidig bygge- og anleggsområde. Se kap. 5.4 og 5.7.

5.7 Bestemmelsesområder

Planforslaget legger opp til fem bestemmelsesområder.
Midlertidig bygge- og anleggsområde (#BO1 - 5).

Innenfor bestemmelsesområde BO1 -5 skal det tilrettelegges for midlertidig bygge- og anleggsområde. Arealene skal tilbakeføres til opprinnelig stand etter at byggearbeidene er ferdigstilt.

5.8 Støy

I dokumentet «Retningslinjer og bestemmelser – Kommuneplanens arealdel 2012-2024» henviser Trondheim Kommune til retningslinje T-1442 for vurderinger av støy ved etablering av nye, eller utbedring av eksisterende samferdselsanlegg. I T-1442 og tilhørende veileder M-2061, omtales etablering av gang- og sykkelveg som en type tiltak som vanligvis ikke medfører økte støynivåer hos naboer, og dermed ikke utløser krav om støytiltak. Det er i bestillingen fra Miljøpakken til fylkeskommunen at formålet til evt. støytiltak er «å redusere støy både utendørs (til under 60 dB) og innendørs (til under 38 dB).»

I bestillingen er det ikke presisert hvilken enhet som skal benyttes. Kravene som er satt er relativt milde og det må forventes at støysituasjonen etter tiltakene vil være tilsvarende som i dag.

Basert på teksten fra Miljøpakken er det prosjektert etter følgende grenseverdier:

- Uteoppholdsarealer: Ett privat uteoppholdsareal per boenhet skal ha støynivå under Lden 60 dB (Lden < 60 dB)
- Innendørs støynivåer: Støynivå innendørs i støyfølsomme rom skal være lavere enn LAeq,24h 38 dB (LAeq,24h < 38 dB)

Som en del av reguleringsarbeidet er det opprettet beregningsmodeller for fremtidig situasjon, hvor ny gang- og sykkelveg er inkludert. Støysoner er beregnet i 1,5 meters høyde, som er den høyden som brukes for å vurdere støy på uteoppholdsarealer på bakkenivå. Fasadenivåer på boliger er beregnet ca. 1,8 m opp på fasade i hver etasje.

Trafikktall er delvis hentet fra nasjonal vegdatabank (NVDB), og i tillegg er det utført trafikktellinger av enkelte veger. For persontrafikk er det lagt til grunn nullvekst i trafikken. ÅDT- tallene er dermed like i fremtidig situasjon som i dag. Derimot er andelen tungtrafikk på Utleirvegen fremskrevet til år 2032 iht. landsdekkende prognoser for trafikkvekst.

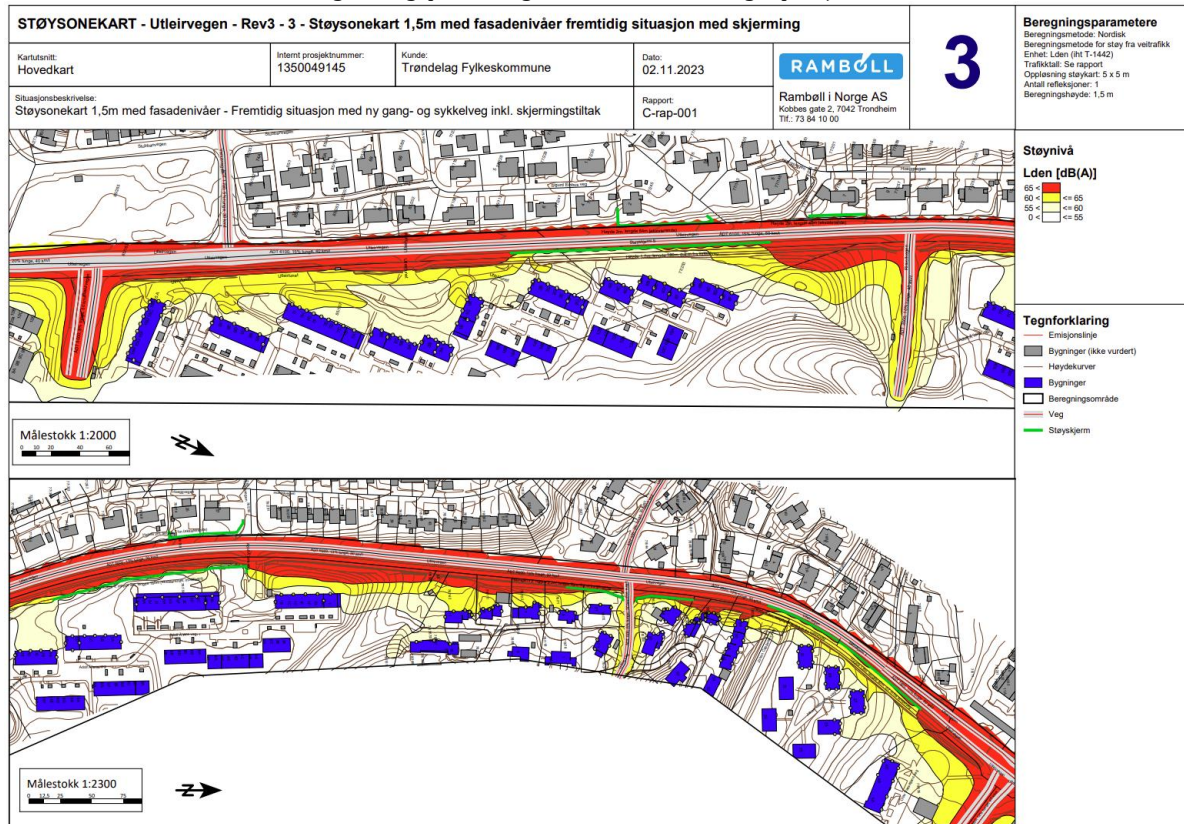
Støyskjerming

Målet med støyskjermer er å oppnå støynivåer i første etasje og på uteoppholdsarealer på bakkenivå som tilfredsstillende prosjektets målsetninger. I tillegg vurderes effekten av langsgående skjermer i høyere etasjer, da resulterende støynivåer vil kunne påvirke omfanget av lokale tiltak. I dette prosjektet har Rambøll Norge AS ansvar for støyskjerming langs veg på østsiden av Utleirvegen (fra Steindalsvegen til Blaklivegen) i reguleringsfasen. COWI AS har ansvar for lokal skjerming på eiendommer i byggefasen, og for langsgående skjermer på vestsiden av Utleirvegen. Langs strekningen vil det på grunn av terrenget og støyens innfallsvinkel mot boliger ikke være hensiktsmessig med langsgående skjermer overalt.

Det er ved hjelp av beregninger synliggjort effekten av langsgående skjermer både i midtrabatt mellom Utleirvegen og ny gang- og sykkelveg og mellom ny gang- og sykkelveg og boligene langs hele strekningen. Man har i samarbeid med Fylkeskommunen og COWI blitt enige om hvor langsgående skjerm er hensiktsmessig og ikke. I tillegg er det i utformingen av støyskjermer tatt hensyn til innspill fra blant annet landskapsarkitekt og samferdsel for å oppnå de beste løsningene. En spesielt viktig vurdering ved plassering av støyskjermene, er hensynet til sikt. Plankartet viser frisisiklinjer for å ivareta trafiksikkerheten i kryss for alle trafikanter. Utformingen av støyskjermene er også utformet for å i størst mulig grad ta hensyn til siktforholdene, samtidig som støyforholdene skal håndteres.

I figur under vises resultater etter støyberegninger for fremtidig situasjon med ny gang- og sykkelveg før skjermingstiltak. Resultatene viser at flere boliger langs Utleirvegen har støynivåer på uteoppholdsarealer over tiltaksgrensen. I støysonkartene er støynivåer over tiltaksgrensen vist med rødt og gult, mens nivåer under denne er vist med lysegult og hvitt.

Basert på resultater fra støysonekartet ovenfor er det gjort beregninger av ulike løsninger for støyskjerming langs Utleirvegen for å skjerme fasader i de laveste etasjene og uteoppholdsarealer på bakkenivå. Ved hver av boligene er det tatt en avgjørelse på om langsgående skjerming eller lokale tiltak på eiendommene er mest hensiktsmessig. Lokale tiltak omfattes ikke av reguleringsplanen, og vil bli håndtert i et eget prosjekt hvor COWI er konsulent.



Figur 41: Støysonekart for framtidig situasjon med skjerming (Rambøll, 2023)

Basert på beregningene anbefales fire nye langsgående støyskjermer. I tillegg må eksisterende støyskjerm ved Adolf Øiens veg 3 flyttes lenger nord for å gi plass til gang- og sykkelveg. Tiltakene er:

- Støyskjerm 1: Støyskjerm i midtrabatt langs Johan Cappelens veg 27-31. Høyde 1,5-1,8 meter og total lengde 150 meter.
- Støyskjerm 2: Støyskjerm ved Ullins veg 24 delvis på mur langs ny gangveg. Høyde 2,2 meter over gangveg og total lengde 49 meter.
- Støyskjerm 3: Støyskjerm ved Ullins veg 31 som erstatter dagens skjerm. Ny skjerm plasseres på utsiden av gang- og sykkelvegen inntil eiendomsgrensen. Høyde 2,2 meter og lengde 50 meter.
- Støyskjerm 4: Eksisterende støyskjerm ved Adolf Øiens veg 3 modifiseres lengst nord. Medfører ingen endring i støynivåer ved boliger.
- Støyskjerm 5: Støyskjerm i midtrabatt langs Utleirtunet 2-8. Høyde 1,7 meter og total lengde 180 meter.

Plassering av støyskjermene vises på plankartet. Videre utforming og materialbruk vil håndteres i byggesaken, men planbestemmelse sikrer at støyskjermer ikke blir monotone i uttrykket.

5.9 Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

Det er utarbeidet en overordnet VA – plan for tiltaket som avdekker følgende tiltak ved ombygging:

- Ved Steindalsvegen må koordinering mot prosjektet «Separering Fredlybekken» gjennomføres i videre prosjektutvikling. Det kan være aktuelt med tiltak på ledninger som krysser Utleirvegen før eller i forbindelse med etablering sykkelveg.
- Mellom Steindalsvegen og Ullins veg ønsker kommunalteknikk et VA-forprosjekt for detaljering av ny vannledning. Det må etableres overvannsledningsnett på strekningen.

- Kryssende vannledninger ved Utleirvegen 68 og Utleirtunet 8 har behov for utskiftning.
- Fra Utleirvegen 68 til Blaklivegen må det etableres overvannsledningsnett.
- Før støyskjerm 4 kan etableres må kommunale vannledninger legges om, et VA-forprosjekt bør gjennomføres for detaljering og valg av løsning.
- Før støyskjerm 4 og støttemur 4 kan etableres må nøyaktig plassering av private fjernvarmeledninger avdekkes og nødvendige tiltak må vurderes.

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 fordrøyningstiltak. VA – plan viser en mulig plassering av et regnbed, men videre detaljering og plassering må detaljprosjekteres i neste planfase. Planbestemmelser sikrer at fordrøyningstiltak skal etableres innenfor areal regulert til annen veggrunn.

Se også tegninger GH01, GH02 og GH03 i tillegg til vedlegg 4.3 for mer detaljert beskrivelse av tiltak for vann og avløp.

Elektro

Med skissert løsning vil eksisterende veglysmaster og annet elektrisk anlegg komme i konflikt og må flyttes til ny plassering. Ny plan for belysning langs strekningene må utarbeides som en del av detaljprosjekteringen etter reguleringsfasen. Belysning langs vegen og belysning ved gangfelt vil bli etter gjeldende krav.

5.10 Grunnforhold

For planområdet er det ikke behov for utredning i henhold til NVEs veileder 1/2019, og planlagte tiltak kan utføres uten ytterligere sikringstiltak mot områdeskred. Det er ikke identifisert tiltak hvor det er behov for vurdering av lokalstabilitet og setninger.

Langs enkelte deler av strekningen er det vurdert etablering av støttemur for å redusere omfanget av inngrep i skråningene.

Se vedlegg 4.2 for mer detaljert beskrivelse tilknyttet geotekniske forhold.

5.11 Universell utforming

Planområdet har krevende stigningsforhold vedrørende universell utforming. Enkelte punkter, spesielt i nordre deler av planområdet, har stigningsforhold på 6 - 8,3%. Dette gjør det utfordrende å sikre universell utforming i ny utforming.

Som en del av planforslaget åpnes det for etablering av sittebenker og andre sittemuligheter innenfor formålet «annen veggrunn». Dette vil være naturlig å plassere i partiene med mest stigning, og vil kunne gjøre det mer tilgjengelig og oppnåelig for trafikanter med nedsatt funksjon å bevege seg langs strekningen. Benk må eventuelt plasseres til side for fortau, på et horisontalt plan, med ekstra areal slik at rullestolbrukere, folk med rullator eller barnevogn kan ha et stabilt sted å være i ro, uten å komme ut i trafikkarealet.

Etableringen av adskilt fortau og sykkelveg vil også kunne gjøre det mer attraktivt å bevege seg langs strekningen. Løsningen vil kunne redusere konflikten mellom transportgrupper, og gi en økt trygghetsfølelse ved ferdsel i området. Systemskifter vil bli etablert på en måte som er enkel, intuitiv og orienterbar for alle. Holdeplasser og gangfelt skal utformes i henhold til krav om universell utforming, slik som taktile linjer og riktig høyde på kantstein.

5.12 Risiko- og sårbarhet

Det er identifisert 7 uønskede hendelser i ROS-analysen. Kun 3 av hendelsene havner innenfor gul risikoklasse hvor tiltaks skal vurderes. De resterende havner alle i grønn risikoklasse, hvor tiltak ikke er nødvendig. Til tross for at det ikke er påkrevd viser analysen likevel hvordan man har jobbet med tiltak som er positivt for de ulike hendelsene.

Planforslaget skal særlig ivareta følgende 3 hendelser:

Støv og støy; trafikk inkl. anleggsfasen, ulykke i av- og påkjørsler (motorkjøretøy) og ulykker med gående /syklende.

Med utgangspunkt i risikovurderingen i denne analysen anbefales det at følgende tiltak vurderes innarbeidet i reguleringsplan 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 fordrøyningstiltak. Valg og plassering av fordrøyningstiltak må detaljprosjekteres i neste planfase. Dette sikres i bestemmelser.
28	Støv og støy; trafikk	Bestemmelsene stiller krav til støv og støy i anleggsperioden. T1442 setter grenseverdier for støv 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 støv og støy i anleggsperioden. T1442 setter grenseverdier for støv 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 støv og støy 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 fordrøyningstiltak. Valg og plassering av fordrøyningstiltak må detaljprosjekteres i neste planfase. Dette sikres i bestemmelser.

Følgende tabell viser hvordan planforslaget endrer risikonivå for de enkelte uønskede hendelsene eller farene. Det forutsettes at risikoreduserende tiltak gjennomføres som beskrevet i foregående kapittel.

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 støv og støy og trafikkssikkerhet. En tilstrekkelig god og omfattende plan for anleggsgjennomføring, som ivaretar alle påpekte forhold er viktig. Ansvar vil ligge på entreprenør.

Analysen viser at det gjennom planlegging og risikoreduserende tiltak vil være mulig å redusere antall uønskede hendelser, eller redusere konsekvensen av disse.

Det kan konkluderes med at prosjektet i seg selv ikke vil medføre større farer enn hva som kan aksepteres. Ved gjennomføring av påkrevde tiltak og avbøtende tiltak, er det vurdert at dette vil redusere risikoen for og konsekvensene av de ulike hendelsene til et akseptabelt nivå. Det må rettes fokus mot disse forholdene i den videre planprosessen.

Se vedlegg 4.1 for fullstendig rapport.

6. Virkninger

I dette kapitlet beskrives virkninger av at planen gjennomføres.

6.1 Stedets karakter, byform, estetikk og landskap

Tiltaket vil ikke medføre negative konsekvenser for stedets overordnede karakter og landskapsform. Området er i dag i hovedsak preget av dagens infrastruktur, og tiltaket vil dermed ikke forringe området overordnede karakter nevneverdig. Etablering av ny sykkelveg med fortau med tilhørende anlegg vil kunne oppleves som en forbedring av dagens situasjon, og innebære at området får et estetisk løft mtp. arealer som benyttes til offentlig trafikkarealer. Områdets grønne arealer vil reduseres noe som følge av en breddeutvidelse av gang- og sykkelarealene, men området overordnede grønne preg vil likevel ikke påvirkes negativt.

Dagens veganlegg for myke trafikanter oppgraderes og det tillegges for noe mer asfalt enn tidligere, men det påvirker ikke landskapet betraktelig. Det er et mål i prosjektet å etterlate pene sidearealer med beplantning av de tresortene som finnes i dag, samt andre grønne overflater i restarealene. Revegetering etter tiltaket er forankret i planbestemmelsene.

6.2 Forholdet til 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.

Dersom det ved utbygging påtreffes fremmede arter skal dette håndteres etter planbestemmelsene.

6.3 Kulturminner og kulturmiljø

Planforslaget berører 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. 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. Området er i dag bebygd med både støyskjermer og gang- og sykkelveg, og tiltaket vil ikke innebære en betydelig endring i forhold til dagens situasjon.

Det er ellers ingen kulturminner eller kulturmiljø som berøres av tiltaket.

6.4 Trafikkforhold

Trafikkøkning

Realisering av tiltaket vil ikke medføre en trafikkøkning på veg, men heller legge opp til at flere kan benytte sykkel og gange som et alternativ til bruken av bil. Med tanke på trafikkmengde på selve fylkesvegen når det gjelder motortrafikk, kan man anta at sykkeltilrettelegging og økt trygghetsfølelse for gående bidrar i en positiv retning

mht. nullvekst i fossil trafikk eller i beste fall en marginal nedgang for øvrig trafikk. Dette anses som svært positivt, og i tråd med kommunes målsetning om redusert bilkjøring.

Planforslaget innebærer en vesentlig forbedring av forholdene for myke trafikanter sammenlignet med dagens situasjon, og legger til rette for økt bruk av nytt anlegg.

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 (se vedlegg 4.1). Se også trafikkvurdering i vedlegg 4.6.

Kollektivtilbud og parkering

Planforslaget berører kun en kollektivholdeplass, Venusvegen. Holdeplassen etableres som busslomme, med sykkelveg og fortau på baksiden av leskuret. Dette medfører at ca. 7 av dagens parkeringsplasser langs Utleirtunet vil forsvinne.

Planforslaget vil ellers ikke få konsekvenser for andre holdeplasser eller busstilbudet i området.

6.5 Friluftsliv, rekreasjonsinteresser 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 øker trafikk sikkerheten for syklister og andre myke trafikanter på strekning enn slik det er i dag. Tiltaket ivaretar alle eksisterende overganger og forbindelser, og legger til ny overgang over Utleirvegen. Tiltaket legger til rette for å øke bruken av gange og sykkel, også i rekreasjonsmessig sammenheng.

6.6 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. Barn og unges interesser vurderes å være godt ivaretatt med gode opparbeidede løsninger for myke trafikanter.

6.7 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. Tiltaket vil også gjøre nærliggende uteopphold- og rekreasjonsarealer mer tilgjengelige for myke trafikanter, dette ansees også som positivt for folkehelsen.

6.8 Universell tilgjengelighet

Tiltaket vil forbedre tilgjengeligheten enn 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 syklister, vil det oppleves tryggere å ferdes i området.

6.9 Støy og luft

Tiltakene som følger av den nye reguleringsplanen skaper ikke mer trafikkstøy i seg selv, ut over en helt marginal økning i støy fra snørydding og brøyting av nytt trafikkareal. Heller ikke med tanke på luftforurensing vil tiltaket i seg selv gi økte ulemper.

Det anses som positivt for området og beboere langs Utleirvegen at det foreslås etablert flere nye støyskjermer, i tillegg til at det også pågår et prosjekt vestsiden av vege, i regi av Cowi.

De fem regulerte støyskjermene langs Utleirvegen er ved hjelp av støyberegninger vurdert til å gi en vesentlig merkbar endring i støynivåer for flere boenheter langs Utleirvegen. Endringen er størst og mest merkbar i første etasje, med reduksjon på 5 dB eller mer. I andre etasje og høyere er endringen ikke merkbar ved Ullins veg, men det

vil bli merkbart i Johan Cappelens veg og Utleirtunet 2, 4, 6 og 8. Ettersom langvarig eksponering for støy kan resultere i stress og sykdom hos mennesker vurderes støyskjermene å ikke bare gi en merkbar reduksjon i støynivåer, men også en positiv helsemessig konsekvens og medfølgende samfunnsøkonomisk nytteverdi. Se vedlegg 4.8 for utdypende informasjon knyttet til opplevd reduksjon av støy for boliger.

Tiltaket for å etablere sykkelvei er for å imøtekomme nullvekstmålet til kommunen slik at Utleirvegen blir en trygg gang- og sykkelveg som fører til at flere velger miljøvennlige transportmidler som ikke medfører luftforurensning. Luftforurensning under anleggsperioden er vurdert i ROS-analysen.

6.10 Klimapåvirkning

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.

6.11 Vanmiljø

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

6.12 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. Gjennom planforslaget ønskes det å beslaglegge minst mulig areal i privat bruk 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.

Se vedlegg 5.5, som viser midlertidig og permanent beslag i forbindelse med etablering av tiltaket.

6.13 Byvekstavtalen, nullvekstmålet i personbiltrafikk

Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport.

Planen bidrar positivt til nullvekstmålet i personbiltrafikken siden man legger til rette for gåing og sykling der det i dag ikke finnes et tilstrekkelig trygt tilbud.

6.14 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. Entreprenør vil på eget initiativ utarbeide plan for anleggsgjennomføring. Trafikksikkerhet i anleggsperioden ivaretas i plan for anleggsgjennomføring.

7. Innkomne innspill

Det kom inn totalt 21 innspill. 2 av innspillene omhandlet ikke plansaken, og er ikke lagt ved reguleringsplanen. Under er innspillene oppsummert og besvart av forslagsstiller. Alle innspill er vedlagt planforslaget.

Offentlige etater

Statsforvalteren i Trøndelag, datert 09.03.2023

- Klima og miljø

For Statsforvalteren er det viktig å sørge for at nasjonale og regionalt viktige hensyn til klima, klimatilpasning, naturmangfold, landskap og geologisk mangfold tas vare på i arealforvaltning. At tiltak ikke fører til for stor forurensning, støv og støy er også viktig.

- Naturmangfold

Naturmangfold og geologisk mangfold skal vurderes etter prinsippene i §§ 8-12 i naturmangfoldloven og vurderes etter forvaltningsmålene i §§ 4 og 5. Gjelder for naturtyper, arter og geologisk mangfold. For å kunne si noe om virkningen av tiltaket på naturverdier bør derfor naturtyper og arter i området være tilstrekkelig kjent. Trondheim kommune arbeider også med åpning av Fredlybekken, som renner innenfor planområdet.

- Fremmede arter

Det er registrert fremmede arter i området, og det skal sikres at disse ikke spres eller at nye tilføres. Dersom det skjer, bør dette bekjempes.

- Klima

Det skal i planen innarbeides tiltak eller virkemidler for å redusere utslipp av klimagasser, ivareta klimatilpasning som hensyn, og eventuelt tiltak for mer effektiv energibruk og miljøvennlig energibruk, jf. Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning. Håndtering av overvann skal vurderes i planarbeidet. Overvann bør løses på overflaten, fortrinnsvis gjennom naturlige løsninger. God overvannshåndtering er viktig for å sikre robuste anlegg som kan håndtere forventede klimaendringer som økt nedbørintensitet og -mengde.

- Forurensning

Tiltakshaver skal vurdere om det er forurensning i grunnen der det skal bygges og graves. Ved bekreftet eller mistanke om forurenset grunn skal tiltakshaver undersøke grunnen. Ved forurensning i området så skal tiltakshaver lage tiltaksplan.

- Bygge og anleggsfasen

Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende og ny bebyggelse i området i bygge- og anleggsperioden. Ber om kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Det kan med fordel konkretiseres hvordan trafikkavvikling og bygge- og anleggsvirksomheten skal gjennomføres.

- Massehåndtering

Det skal synliggjøres i planforslaget hvordan og hvor jord- og steinmasser skal mellomlagres og brukes. Overskuddsmasser av jord- og stein som oppstår i forbindelse med anleggsarbeid er normalt å anse som næringsavfall, selv om massene ikke er forurenset av helse- eller miljøfarlige stoffer. Næringsavfall skal leveres til godkjent mottak hvis det ikke kan gjenvinnes.

Som hovedregel skal masser utnytted eller gjenvinnes, før deponi vurderes som en løsning. Forutsetter at slike vurderinger blir gjort tidlig i et utbyggingsprosjekt, slik at deponering kan unngås. Varig lagring av masser må søkes om tillatelse fra Statsforvalteren etter at arealbruken er planavklart.

- **Barn og unge & Helse og omsorg**

For folkehelse og barn og unges interesser er tiltaket positivt.

Adskilte gang- og sykkelveier og krysningspunkter med god sikkerhet og fremkommelighet vil øke bruken av sykkel og gange som transportform. At strekningen er skolevei styrker må særlig hensyntas i videre planarbeid. Positiv til at det gjøres vurdering og utredning for bedring av støyforhold langs Utleirvegen.

Vil understreke viktigheten av å etablere god dialog med berørte grunneiere, både for at de skal oppleve seg ivaretatt, og på overordnet nivå for å styrke legitimiteten til arbeidet med å utvikle nettverket av gang- og sykkelveier. Anleggsarbeidene vil komme nært boliger og kan påvirke trafikksikkerheten. Det må derfor være bestemmelser som stiller krav knyttet til støy, støv, fremkommelighet, samt sikkerhet for myke trafikanter og naboer. Plan for anleggsfasen må vise hvordan dette skal ivaretas. Minner også om hensynet til universell utforming. Tekniske krav gitt i regelverket må ivaretas. Personer med redusert syn, hørsel, orienteringsevne og gangfunksjon vil ha særlig nytte av at gående og sykklister er adskilt, at det er tydelige ledelinjer og at det er god oversikt inn mot krysningspunkter.

Forslagsstillers vurdering

- Tas til orientering.
- Tas til orientering. Åpning av Fredlybekken innenfor planområdet refereres til i plandokumentene.
- Tas til følge. Bestemmelse som sikrer uønsket spredning og håndtering av fremmede arter sikres i plan.
- Tas til orientering. Det er som en del av planarbeidet utarbeidet en overordnet VA – plan.
- Tas til følge. Håndtering av forurenset grunn sikres i planbestemmelsene.
- Tas til følge. Kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen og sikres i planbestemmelsene.
- Tas til følge. I planbestemmelsene er håndtering av forurensede masser og næringsavfall sikret.
- Tas til orientering.

Trøndelag fylkeskommune, datert 20.03.2023

- **Fylkesveg, trafikksikkerhet**

Tiltakshaver i planen, og har derfor ingen merknader til oppstartsvarelet.

- **Friluftsliv, nærmiljø**

Formålet fremmer friluftsliv og er positivt for nærmiljøet ettersom ruta er både skoleveg og andre viktig forbindelse til målpunkter. Støyskjerming er positivt for nærmiljøet og de som bor langs Utleirvegen. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør fremgå av planforslaget.

- **Kulturminner nyere tid**

Store deler av planområde ligger tilgrensende til og innenfor hensynssone for kulturmiljø 5.1 Risvollan. Tiltakene for etablering av gang- og sykkelvei samt vurdering av støyskjerm/ støyreducerende tiltak for tilgrensende boliger bør ses i et helhetlig perspektiv for ivaretagelse av bomiljø, gatemiljø og visuell kontakt og opplevelse av området. Omfang av terrenginngrep og behov for støttemurer og skjæringer bør kartlegges og utredes. Støyskjerm vurderes i en kulturmiljøvurdering ofte som et visuelt negativt tiltak. Støyskjermingstiltak bør sikre en visuell og estetisk god samhandling mellom gate og bomiljøene, også på tvers av gaten, noe som i det tilfellet her vil ligge utenfor planavgrensningen. Vi ber derfor om at det vurderes alternative løsninger som gir en merverdi for bomiljøet både innenfor og utenfor planområdet.

- **Kulturminner eldre tid**

Etter vår foreløpige vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering.*
- *Tas til orientering. Universell utforming omtales og beskrives i plandokumentene.*
- *Forslagsstiller vurderer ikke at tiltaket i særlig grad påvirker kulturmiljøet hensynssonen har som formål å sikre. Tiltaket i reguleringsplanen er i alle hovedsak en oppgradering av dagens situasjon, med utvidelse av en allerede eksisterende trasé for gående og syklende og noe nyetablering av støyskjermer. Utleirvegen er en romslig veg, separert fra bomiljøene langs traséen. Tiltaket kommer ikke spesielt nært på bomiljøet i området, og med utgangspunkt i at reguleringsplanen legger til rette for en oppgradering av dagens situasjon heller enn en tydelig nyetablering, vurderes det at dette ikke medfører særlig endring i påvirkningen på bo- og kulturmiljøet.*
- *Tas til orientering. Den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8 legges inn i bestemmelsene.*

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE), datert 21.02.2023

- NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Innspillet inneholder for øvrig generell veiledning.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering.*

Statens vegvesen, datert 27.02.2023

- Positiv til planarbeidet. Ber om at plangrensen blir vurdert nøye, spesielt i kryss og avkjørsler, for å sikre seg arbeidsrom og gode siktforhold der det kan være utfordrende. Gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på foreløpig informasjon, og vil komme tilbake med mer i senere høringsuttalelse.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering.*

AtB, datert 06.03.2023

- AtB betjener holdeplassen Venusvegen innenfor planområdet og like utenfor ligger holdeplassene Asbjørn Øverås veg og Risvolla senter. Deler av planområdet betjenes av linje 11, 51 (arbeidslinje) og 115 (nattbuss).
- Positive til anbefalt løsning der busslomme omgjøres til kantstopp, og støtter foreslått plassering og utforming av holdeplass Venusvegen. For øvrig vises til Statens vegvesens håndbøker.
- Oppfordrer om at prosjektet tilrettelegger for etablering av sanntidsskjerm med trekkør til leskur, hvor det er mulig å trekke kabel med faststrøm fra K-kasse.
- I forprosjektet foreslås det trukket sperrelinjer forbi holdeplassen Venusvegen ved omgjøring til kantstopp for å hindre forbi kjøring av vanlige kjøretøy når bussen stopper. Dette er en løsning med preventiv effekt, men kan gi falsk trygghet. Optimalt sett vil fysiske innretninger (vegdele, etc.) gi best resultat. Samtidig er det viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater mv.
- Ber om at anleggsfasen 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, og ber om tidlig involvering. Ber om at framkommelighet for kollektivtrafikken og hensyn til myke trafikanter sikres i bestemmelsene.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering. Foreslått kantstopp er som en del av gjennomført planarbeid omgjort til busslomme. Dette er gjort for å unngå tilbakeblokkering av ordinær trafikk langs Utleirvegen i de tilfeller hvor buss stopper ved kantstoppet.*
- *Tilrettelegging av el til sanntidsskjerm vil være aktuelt i neste prosjektfase.*
- *Foreslått kantstopp er som en del av gjennomført planarbeid omgjort til busslomme*
- *Tas til orientering. Framkommelighet for kollektivtrafikken og hensyn til myke trafikanter sikres i bestemmelsene.*

Norges Handikapforbund, datert 13.03.2023

- Mener det er viktig at skillet mellom fortau og sykkelvei blir så plan som mulig. Har eksempler der høydeforskjell blir bratt og utfordrende for personer med rullestol når snø, parkerte sykler, gravearbeid m.m. skaper hindring på fortau. Fortauet bør helst være så bredt at man i størst mulig grad kan unngå å bruke sykkelvegen, men ved behov må det være mulig å kunne bruke rullestol mellom fortau og sykkelveg.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til følge. Høydeforskjell mellom sykkelveg og fortau er planlagt til 2 cm.*

Tensio, datert 14.03.2023

- Har kabelanlegg innenfor planområdet, samt en høyspennings kraftlinje. Disse må det tas hensyn til i arbeidet. På strekningen er det i dag eldre høyspenningskabler som Tensio TS vurderer å fornye, samtidig som det vurderes en utvidelse. Det må derfor på hele strekning settes av plass/trase for høyspenning kabelanlegg. Utbygger må også vurdere om høyspenningskraftlinja kommer i konflikt med anleggsarbeidet.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas ikke til følge.*

Tensio, datert 21.09.23

- I forhold til vei er det kun høyde som er underlagt krav. Dvs vei kan bygges helt under linja, men det må være et minimum på 7.2 meter opp til nederste trådfase. For bygninger er det andre krav. For fysisk arbeid med maskiner nærmere en 30 meter fra linja må dette meldes inn i vår kundeportal. <https://ts.tensio.no/servicedesk-og-min-side> gravearbeider: <https://ts.tensio.no/tjenester/graving#q13>

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering. Dette sikres i bestemmelsene.*

Private aktører

Risvollan borettslag, datert 10.03.2023

- Hvorfor er parkeringsplassen ved Risvollvegen inkludert i varslet planomriss?
- Stiller spørsmålstegn rundt trafikkikkerheten ved utkjørsel til p-plassen i Utleirtunet. Ved utvidelse av gang- og sykkelveg her, vil dette bli et svært kritisk punkt. Eksisterende støyskjerm må vurderes bygget om.
- Utleirtunet 2-8: Vil støyskjermingstiltak for disse boligene bli framlagt av Rambøll AS eller COWI AS?
- Det ser ikke ut til å være gjort støyberegninger for Adolf Øiens veg 7. Denne rekken ligger også langs Utleirvegen. Har denne blitt avglemt? Beboerne her klager også på sjenerende trafikkstøy. Vi ønsker at støyskjerm også vurderes her.
- Ønsker en avklaring vedrørende fordelingen mellom COWI AS og Rambøll AS, og hvem som er ansvarlig for hvilke støyskjermingstiltak.
- Tiltaket viser gjennom forprosjektet at Risvollan BRL, vil miste ca. 2 p-plasser. 1 ved Adolf Øiens veg og 1 ved Utleirtunet. Borettslaget ønsker å vite hva slags kompensasjon som vil bli gitt for tap av areal.

Forslagsstillers vurdering

- *Parkeringsplassen ved Risvollveien ble vurdert som mulig riggområde, men er tatt ut av planforslaget.*
- *Tas til følge. Eksisterende støyskjerm vil bli justert for å ivareta trafikkikkerhet og sikt.*
- *For Utleirtunet 2-8 vil støyskjermingstiltak omfatte langsgående skjerm i reguleringsplanen.*
- *Tas til orientering. Det er gjennomført en støyberegning for A.Ø. veg 7 i forbindelse med planarbeidet, og denne rekken med bebyggelse ligger utenfor kravet til støyskjerming.*
- *Tas til følge. Avklaring vedrørende deling mellom COWI AS og Rambøll AS vil bli belyst i planbeskrivelsen. Reguleringsplan omfatter kun langsgående skjerm. Naboskjermer og lokale tiltak tilbys der det er*

uhensiktsmessig med langsgående skjerming gjennom prosjektet hvor COWI er med som konsulent. For langsgående skjerming på østsiden vil dette bli regulert sammen med sykkelveg og fortau.

- *Kompensasjon av tapt areal kompenseres gjennom grunnervervsavtaler og det benyttes i utgangspunktet standard satser for slikt. Grunnervervsavtaler inngås ikke før etter vedtatt reguleringsplan.*

Naboutvalget, B-feltet v/ Risvollan borettslag, datert 17.03.2023

- Har deltatt på møte vedrørende støyprosjektet for vestsiden av Utleirvegen. Tiltaket som ble lagt fram innebærer ikke støyskjerm, men "glassvegger/levegger" som skal bygges tett inntil husveggene. Naboutvalget mener at dette er en dårlig løsning. Naboutvalget har også fått tilbakemeldinger fra flere beboere på aktuelle adresser om at en slik løsning vil forringe uteområdet og ikke føre til en forbedring. Mener at støyskjermer er den beste løsningen for alle boenheter langs Utleirvegen på østsiden.
- Mener at det må lages støyskjermer i Utleirvegen helt fram til krysset Utleirvegen/Blaklivegen. Dette innebærer at boenheter med adresse Utleirtunet nr. 1, 3, 5, 7 og 9 skal ha samme løsning som beboere i Utleirtunet 2, 4, 6, 8.
- En alternativ løsning for boenheter i nr. 1, 3, 5, 7 og 9 er å få laget støyskjerm utenfor området som beboerne disponerer som terrasse/hageområde. Det skal være god plass til støyskjerm utenfor dette området.

Forslagsstillers vurdering

- *Reguleringsplan omfatter kun langsgående skjerming på østsiden av Utleirvegen. Naboskjermer og lokale tiltak tilbys der det er uhensiktsmessig med langsgående skjerming gjennom prosjektet hvor COWI er med som konsulent. For langsgående skjerming på østsiden vil dette bli regulert sammen med sykkelveg og fortau.*
- *Det er gjennomført en støyutredning, og boliger som ligger innenfor kravet som er satt, vil få tilbud om støyskjerm.*
- *Utforming av langsgående støyskjermer vil skje i neste prosjektfase og er ikke en del av reguleringsplan.*
- *Plassering og utforming av naboskjermer og lokale tiltak vil skje gjennom prosjekt hvor COWI er konsulent, og omfattes ikke av reguleringsplanen.*

Marte Sæter og Eirik Haugslid Musum, datert 11.03.2023

- Ønsker ikke sykkelveg eller flere inngrep på sin tomt, men dersom dette blir ekspropriet må dette kompenseres riktig. Frykter at tiltaket påfører tap av tomteareal, parkeringsplasser, hageområde og et betydelig verditap på resterende eiendom. Utleiedel vil kunne miste p-plass, som vil kunne gi økonomisk konsekvens.
- Nylig satt opp 2,2m høyt gjerde langs Utleirvegen grunnet støy og innsyn, som vil måtte fjernes og dermed gir økonomisk tap.
- Stiller seg kritisk til plassering av ny støyskjerm, og mener dette vil gi langt høyere støynivå. Vil ha en plan for støyforbedrende tiltak til fasaden.
- Basert på foreløpige tegninger skal planlagt sykkelveg legges på innsiden av støyskjerm, som vil gi innsyn. Krever etablering av en tilsvarende skjermvegg som i dag, for å unngå innsyn. Mister også dagens søppeloppstillingsplass. Alternative plasser kan bli utenfor Trondheim renholdsverks føringer, og derfor medføre bot.

Forslagsstillers vurdering

- *Kompensasjon av tapt areal kompenseres gjennom grunnervervsavtaler og det benyttes i utgangspunktet standard satser for slikt. Grunnervervsavtaler inngås ikke før etter vedtatt reguleringsplan.*
- *Gjerde satt opp på privat initiativ vil bli erstattet av en regulert støyskjerm.*
- *Ny støyskjerm vil komme nærmere huset lengst nord der den følger gangvegen litt lenger inn på tomten enn den eksisterende. Lenger sør er avstanden til huset ca. 1 meter kortere, men til gjengjeld er fremtidig skjerm lenger i sør. Dette skyldes breddeutvidelse av sykkelveg og fortau, samt behov for sikt. Det er en svært liten forskjell i støyens innfallsvinkel på huset, i tillegg til at fremtidig skjerm vil gå lenger mot sør og således skjermes en lengre strekning av veien. I støyprosjekteringen er det vurdert mange ulike støyskjermer for Ullins veg 31, og man har landa på den anbefalte støyskjermer som resultat av en optimaliseringsprosess der valgt løsning er den som gir mest skjerming i forhold til dimensjonene. Det vil si at om skjermen hadde blitt*

lenger eller høyere ville den ikke gitt merkbart større reduksjon av støynivåer uten å bli for omfattende. Ny skjerm vil også bygges med materialer av slik kvalitet at man oppnår så god støyskjerming som en støyskjerm kan gi. Huset vurderes for lokale støytiltak dersom utredningen viser at det er behov for tiltak. Det er COWI som står for befaring av boliger og prosjektering av lokale støytiltak iht. prosjektets ambisjoner. De tar hensyn til støyskjermen som ligger inne i reguleringsplan, og gjør egne beregninger av støynivåer på eiendommen som benyttes til å utarbeide forslag til tiltak.

- *Sykkelveg med fortau vil legges på utsiden av ny støyskjerm, og vil skjerme for innsyn. Ny plassering av renovasjonspunkt omfattes ikke av reguleringsplan.*

Wivian Wedøy, datert 17.03.2023

- **Beplantning**

Ser ikke at beplantning til syklende og gående kan forsvare erverv på de tilstøtende eiendommene.

Beplantningen bør være på de private eiendommene. Det vil også være en stor utfordring å få nyplantede trær til å overleve veisaltet på vinteren.

- **Støyskjerm og sykkelvei**

Ved å sette støyskjerm mellom veien og gang – og sykkelveien vil det bli nesten umulig for biler å vite om det kommer en syklist i full fart og skal krysse veien. Miljøpakken setter ned fartsgrensen for biler, det bør også innføres fartsgrenser for syklist og bøter ved brudd på reglene.

- Den foreslåtte planen viser behov for stort erverv med inngrep på egen eiendom, Rimfaksevegen 7. Store inngrep i denne skråningen gir stor høydeforskjell og behov for spunting for å hindre utgliding av de tilstøtende massene. Frykter rystelser, og medfølgende utgliding og skader på huset og teglsteinforblendingen. Har tidligere opplevd rystelser og medfølgende skader ved utførelse av anleggsarbeid i nærområdet.
- Tidligere arbeid langs Utleirvegen har medført at den gamle høye hekken som skjermet for innsyn langs hele eiendommen og tre store trær måtte fjernes. Hekken og trærne ble plantet langs den nye eiendomsgrensen.

Forslagsstillers vurdering

- *Erverv av privat grunn til det formål å sikre grønt handler om å sikre tilstrekkelig med areal til skråningsutslag, samt en grønn buffer mellom kjøreveg og sykkelanlegg.*
- *Foreslåtte støyskjermer skal planlegges i tråd med kravene til sikt, både for bilister og myke trafikanter. Det er ikke mulig å sette fartsgrense for syklist, men anlegget vil utformes slik at hastighet vil senkes ved kryss m.m*
- *Planforslaget legger opp til etablering av støttemur for å ta opp høyde, samt for å hindre utglidning.*
- *Vegetasjon som ligger på privat grunn vil bli erstattet om ønskelig.*

Catherine Liv Churchill, på vegne av huseierlaget Steindalsflate VI, datert 13.03.2023

- Mener at sykkelvegen bør legges i fortsettelse av sykkelvegen fra Risvollan, både for å få en sammenhengende sykkelveg, og fordi det er plass der uten å ta av tomtene på den andre siden av veien der rekkehusene i Utleirvegen 33-37 har sin adkomst og der Yggdrasilv. 9 og 11 har fått innvilget tillatelse til utbygging av garasjer.
- I de utlagte dokumentene for sykkelvegen er sti tegnet inn på eiendommen til Yggdrasilveien 9 og 11, med fortsettelse på andre siden av Utleirvegen der det skal settes opp støyskjermer. Denne stien skal ikke gå der, og ber om at kartet rettes opp. Viser også til eksisterende reguleringsplan og andre dokumenter der det er vurdert å ikke etablere turveg.

Forslagsstillers vurdering

- *Planforslaget omfatter sykkelveg og anlegg på Østsiden av Utleirvegen.*
- *Kartet som vises til er kommuneplanens arealdel. Dette er et grunnlagskart i planprosessen, og er ikke noe forslagsstiller har mulighet til å endre. Det ligger ingen føringer om å legge til rette for turveg i forbindelse med dette prosjektet.*

Øyvind Rabliås, datert 17.03.2023

- I Figur 2 i dokumentet "Utleirvegen Detaljregulering Planinitiativ" er det stiplet inn en sti gjennom vår eiendom, Yddrasilvegen 11. Dette kan ikke godtas. Denne delen av eiendommen er et viktig rekreasjonsområde for beboerne i Yddrasilvegen 9 og 11, som består av 10 enheter som eier dette området sammen. Naboer i nærliggende huseierlag bruker også dette området. Denne stien er utredet tidligere. Har lagt ved utklipp av «Fredlybekken, øvre del», detaljregulering foreslått av Trondheim kommune avd. Kommunalteknikk datert 17.09.2015. Her er det ikke ført sti gjennom eiendommen. Stien er i stedet ført opp til Tors veg og Gimlevegen til venstre på bildet. Regner med at inntegningen av denne stien var en glipp og at den blir fjernet i fremtidige illustrasjoner.

Forslagsstillers vurdering

- *Kartet det vises til er kommuneplanens arealdel. Dette er et grunnlagskart i planprosessen, og er ikke noe forslagsstiller har mulighet til å endre. Det ligger foreløpig ingen føringer om å legge til rette for turveg i forbindelse med dette prosjektet. Planforslaget som blir henvist til er ikke vedtatt.*

Rune Stoum Hanssen, Hoeggvegen 13, datert 14.02.2023

- Positiv til reguleringsplanen.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til orientering.*

Arne Eggen, datert 04.03.2023

- Påpeker faktafeil i trafikkmengdene. I tilsendt materiale står det at årsdøgntrafikk (ÅDT) for Blaklivegen – Risvollvegen er 7300 med 7% tungtrafikk og for Risvollvegen – Ullins veg 7000 og 12% tungbiltrafikk. Synes tallene er rare ettersom all lastebiltrafikk går ned Utleiravegen i tillegg til at Baklivegen – Risvollvegen har ca. 160 busspasseringer pr døgn som også kjører inn Risvollvegen, med ÅDT på 450 og 18% tungtrafikk. Dersom disse tallene ligger til grunn for støyberegningene, er dette feil.

Forslagsstillers vurdering

- *Tas til følge. Det er i planarbeidet opparbeidet nye støyberegninger basert på oppdaterte ÅDT tall.*

Ingrid Grimstad, datert 04.03.2023

- I møte onsdag 01.02. fikk beboere i Utleirtunet 1, 3, 5, 7, 9 og 15A presentert et forslag til støyskjerming som ikke var knyttet til planlagt opparbeidelse av gang og sykkelveg, men som «binger» tilknyttet husveggene i respektive adresser. Dette er en løsning som ikke ble godt mottatt. Løsningen vil medføre en sterk forringelse av uteområdet, ikke en forbedring. Det ble også informert om at støydemping er mest effektivt når den står nærmest støykilden. Det ble i møtet stilt spørsmål om hvorfor det ikke kunne planlegges samme løsning for Utleirtunet 1, 3, 5, 7 og 9 som for Utleirtunet 2, 4, 6, 8. i Risvollan Borettslag.

Forslagsstillers vurdering

- *Reguleringsplan omfatter kun langsgående skjerming på østsiden av Utleirvegen. Naboskjermer og lokale tiltak tilbys der det er uhensiktsmessig med langsgående skjerming gjennom prosjektet hvor COWI er med som konsulent.*
- *Det er gjennomført en støyutredning, og boliger som ligger innenfor kravet som er satt, vil få tilbud om støyskjermer.*
Utforming av langsgående støyskjermer vil skje i neste prosjektfase og er ikke en del av reguleringsplan. Plassering og utforming av naboskjermer og lokale tiltak vil skje gjennom prosjekt hvor COWI er konsulent, og omfattes ikke av reguleringsplanen.

Innspill som omhandler tiltak på vestsiden av Utleirvegen

Siri Holst Volden, datert 16.02.2023

- Vi i Hoeggvegen 25 lurer på om vårt nåværende gjerde blir revet og bygget nytt, eller om det blir stående som det er? Det ble satt opp for noen år siden i fellesskap med nr. 27.

Forslagsstillers vurdering

- *Hoeggvegen ligger på vestsiden av Utleirvegen og inngår ikke i reguleringsplanen.*

Roger Johannes Nilssen, datert 16.03.2023

- Innspill gjelder bussholdeplass «Venusvegen» i sørgående retning.
Det kommer en del støy fra holdeplassen, både fra kjøring og passasjerer. Det kommer også mye støy fra holdeplassen. Frykter at problemet blir verre med kantstopp, da også trafikken bak må bremse/akselerere mer. Opplever innsyn fra holdeplassen, som er plagsomt, spesielt i kjelleretasje.
- Har tidligere henvendt seg til fylkeskommunen og argumentert for behov for støyskjerm langs Sigurd Einbusveg 14. Tomta påvirkes av bussholdeplassen, og sokkelleiligheten har areal mot bussholdeplassen som eneste uteområde.
- Den ekstra støyen som følger av dette tiltaket ikke er så stor, men kommer på toppen av en allerede betydelig støyplage fra trafikken i Utleirvegen. Opplever dagens støynivå som uakseptabelt og det går ut over livskvaliteten. Det eneste tiltaket som virkelig hjelper er en støyskjerm. Ber om at det samtidig settes opp støyskjerm langs eiendommen Sigurd Einbus veg 14 dersom tiltak gjøres på bussholdeplassen.

Forslagsstillers vurdering

- *Sørgående bussholdeplass og Sigurd Einbus veg 14 ligger på vestsiden av Utleirvegen og inngår ikke i reguleringsplanen. Vurderinger av støytiltak langs vestsiden av Utleirvegen er gjennomført i et annet prosjekt, og vil ikke være en del av denne detaljreguleringen.*

Jan Tore Bjørgum, Hoeggvegen 9, datert 13.02.2023

- Er tidligere informert om at støy/støyskjerming vil bli 2,8-3m høye. Har blitt lovet støyskjerming siden 1997. Grunnet den voldsomme trafikkøkningen har han byttet vinduer og kledning på huset for å kunne bo der. Ønsker å få vite om kostnadene til dette vil bli dekt. Kan ikke ha vinduer/balkongdør åpen grunnet støy. Har blitt tilbudt 70.000 kr, som er veldig lite. Det står ingenting om hvor mye av eiendommen som blir kjøpt opp.

Forslagsstillers vurdering

- *Innspillgivers eiendom ligger på vestsiden av Utleirvegen og inngår dermed ikke i reguleringsplanen.*
- *Vurderinger av støytiltak langs vestsiden av Utleirvegen er gjennomført i et annet prosjekt, der COWI er plankonsulent.*

8. Referanser/Kilder

- Planlegging.no
- Kommuneplanens arealdel og samfunnsdel
- Statens vegvesen. Vegvesen.no/fag/
- Miljostatus.no
- <http://geo.ngu.no/kart/arealisNGU/>
- www.skrednett.no
- www.seeiendom.no
- Vidar Asheim og Anne Elgersma: Landskapsregioner i Norge –landskapsbeskrivelser - NIJOS rapport 2/98 - ISBN 82-7464-131-0
- Institutt for Skog og Landskap: Landskapsregioner i Norge – kart
- Miljodirektoratet.no: Naturbase kart
- Artsdatabanken 2010. Tjenesten Artskart. <http://artskart.artsdatabanken.no/>.
- Kulturminnesok.no
- Askeladden – database for kulturminner
- SEFRAK
- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (2011)
- Regjeringen.no: Statlige planretningslinjer

9. Vedlegg

1 Planmateriale

- 1.1 Plankart, datert 13.11.2023, sist revidert 31.05.24.
- 1.2 Planbestemmelser, datert 14.09.2023, sist revidert 31.05.24.

2 Saksfremlegg og møtereferat

- 2.1 Planinitiativ, datert mars 2022
- 2.2 Referat oppstartsmøte, datert 15.12.2022
- 2.3 Referat oppstartsmøte, kommunalteknikk

3 Varslingsmateriale

- 3.1 Varslingsannonse, Adressa
- 3.2 Varslingskart
- 3.3 Varslingsbrev
- 3.4 Innspill
- 3.5 Innspillsbehandling

4 Utredninger og dokumentasjon

- 4.1 ROS – analyse, datert 04.07.2023, revidert 31.05.24.
- 4.2 Geoteknisk notat, utarbeidet av Olav Olsen, datert 20.05.2022
- 4.3 Overordnet VA – plan, utarbeidet av Rambøll, datert 30.06.2023
- 4.4 Naturmangfold notat, utarbeidet av Rambøll, datert 23.02.2022
- 4.5 Kartlegging forurenset grunn notat, utarbeidet av Rambøll, datert 31.01.2022
- 4.6 Trafikkvurdering Utleirvegen, utarbeidet av Rambøll, datert 13.06.2023
- 4.7 Forprosjekt, utarbeidet av Rambøll, datert mai 2022
- 4.8 Notat « Støyskjermer og opplevd reduksjon av støy», utarbeidet av Rambøll.

- 5 Tegninger
- 5.1 B – tegninger
- 5.2 C – tegninger, Plan og profiltegninger
- 5.3 F – tegninger, Normalprofiler og detaljer
- 5.4 Illustrasjonssnitt
- 5.5 W – tegninger, Ervervskart, utarbeidet av Rambøll, datert 30.05.2024
- 5.6 Støysonekart, utarbeidet av Rambøll, datert 16.04.2023 og 02.11.2023
- 5.7 VA- tegning, utarbeidet av Rambøll, datert 30.06.2023