



TRONDHEIM KOMMUNE

Byplankontoret

Rambøll

Vår saksbehandler
Andreas Gustafsson

Vår referanse
22/15871-5 (147380/22)
oppgis ved alle henvendelser

Deres referanse

Dato
18.11.2022

Tilbakemeldingsbrev etter oppstartsmøte Sverresborgruta delstrekning 1-3

Anbefaling om oppstart av privat reguleringsplanarbeid

Bakgrunn

Vi viser til materiale mottatt 17.6.2022 og 23.9.2022, samt til oppstartsmøte med kommunen 15.9.2022 og 17.10.2022.

Planarbeidet gjelder detaljregulering av tre deler av en strekning som er hovedrute for sykkel. Ruten kalles for "Sverresborgruta" og går fra Sverresborg til Dalgård og Stavset. En stor del av strekningen går langs Gamle Oslovei og Odd Husbys veg.

Planenes planidenter og navn skal være:

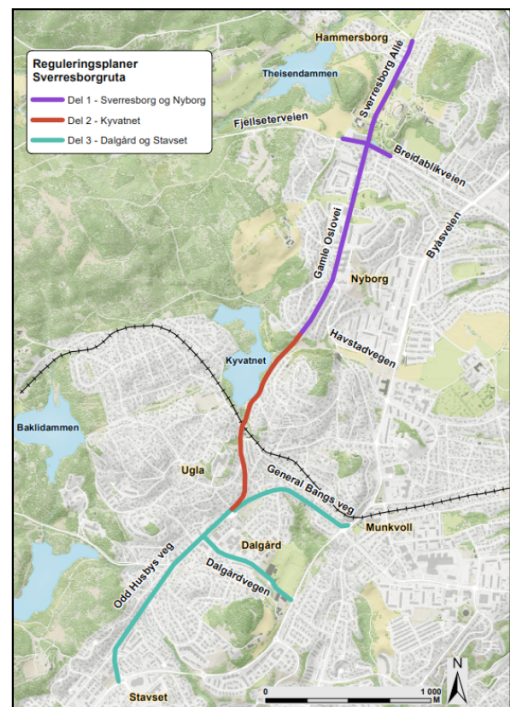
- r20220041 Sverresborg alle og deler av Gamle Oslovei, Fjellseterveien og Breidablikkveien
- r20220042 Del av Gamle Oslovei og Kyvatnet
- r20220043 Odd Husbys veg, Dalgårdvegen og General Bangs veg

Plankonsulent er Rambøll AS ved:

- Randi Trøan, randi.troan@ramboll.no
- Eirik Lind, eirik.lind@henninglarsen.com

Forslagsstiller er Miljøpakken ved Mobilitet- og samferdselsheten i Trondheim kommune ved:

- Birgit Høyland,
birgit.hoyland@trondheim.kommune.no
- Grete Lilleøkdal Ørsnes,
grete.lilleokdal.orsnes@trondheim.kommune.no



Postadresse:
TRONDHEIM KOMMUNE
Byplankontoret
7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:
Erling Skakkes gate 14

Telefon:
+47 72542500

Organisasjonsnummer:
NO 989 091 409

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

Internettadresse:

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:

- Andreas Gustafsson, andreas.sone.gustafsson@trondheim.kommune.no
- Andreas Berggren Kjønsvik, andreas.kjonsvik@trondheim.kommune.no
- Thea Bruun-Olsen Cegla, thea.cegla@trondheim.kommune.no

Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en høystandard hovedrute for sykkel, "Sverresborgruta", sykkelveg med fortau på en ca. 6,4 km lang strekning. Strekningen starter i krysset mellom Roald Amundsens veg og Sverresborg alle, går langs Sverresborg alle, og videre langs Gamle Oslovei og Odd Husbys veg. Hovedruten avsluttes ved rundkjøringen med Byåsveien på Stavset. General Bangs veg og Dalgårdvegen, samt to korte strekninger i Fjellseterveien og Breidablikkveien, er også inkludert i planarbeidet.

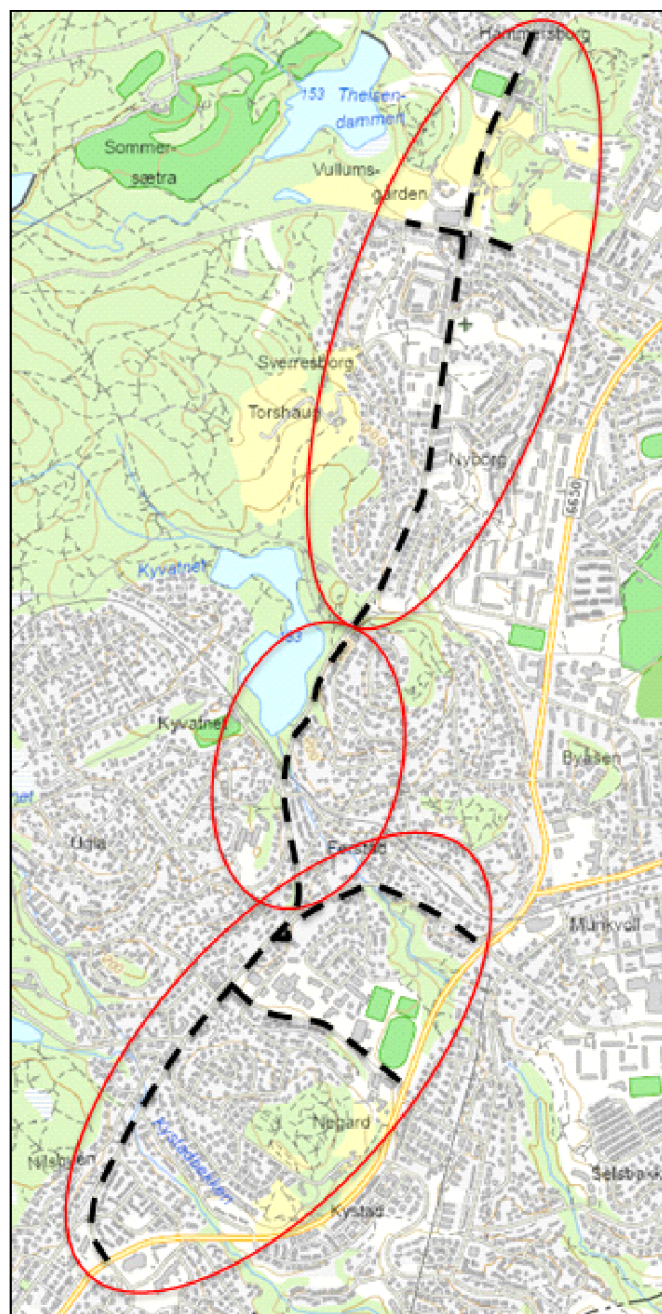
Det er vedtatt at adskilt sykkelveg med fortau benyttes som standardløsning på hovedrutene for sykkel, noe Sverresborgruta mangler i dag. Det er tosidig sykkelfelt fra Sverresborg alle til krysset mellom Gamle Oslovei, Torshaugveien og Johan Falkbergets vei. På resten av strekningen er det gang- og sykkelveg, med unntak av ca. 350 m med fortau forbi Kyvatnet. Ruta er hovedveg, kollektivtrasé, skoleveg og en viktig forbindelse med mange viktige målpunkt i nærheten. Med tiltaket vil man få et gjennomgående tilbud med vedtatt standardløsning.

Før oppstart av planprosessen har [formannskapet i møte den 1.3.2022](#) behandlet valg av alternativ til regulering langs Kyvatnet. Det ble vedtatt at Sverresborgruta sendes videre til regulering med sykkelveg langs Kyvatnet og ny kulvert for gående og syklende under Ugla bru.

Forholdet til overordnede strategier og planer

Sykelstrategi for Trondheim 2014 – 2025

Sykelstrategi for Trondheim er utarbeidet av Trondheim kommune, Sør-Trøndelag fylkeskommune og Statens vegvesen. Strategien ble vedtatt i bystyret i Trondheim kommune våren 2014. Sykelstrategien skal bidra til å alminneliggjøre sykling i Trondheim. Tiltaksbeskrivelsen inneholder bl.a. forslag til bedre og flere fysiske anlegg for syklister. Trondheim skal få



Sverresborgruta er vist med sort stiplet strek, mens inndelingen i delområder er vist med røde sirkler.

et sammenhengende hovednett for sykkel med høy standard. En stor del skal bestå av sykkelveg med fortau, der syklistene og fotgjengere har hver sine felt.

Mobilitetsstrategi for Trondheim (2022)

Strategien er en overordnet temaplan for mobilitetsarbeidet i Trondheim kommune. Det vil si at målene og handlingene som vises til i strategien skal legges til grunn for utarbeidelse av samfunnsplaner, arealplaner, innspill til kommunal planstrategi og handlings- og økonomiplaner, og samarbeid med andre aktører og myndigheter. Hovedgrepene i strategien er:

- Gange som førstevalg
- Attraktivt og sammenhengende sykkeltilbud
- Effektivt kollektivtilbud
- Trafikkdemping i bydelene
- Aktiv parkeringspolitikk
- Levende gater

Byvekstavtale

Det er inngått en byvekstavtale mellom Trondheim kommune, Melhus kommune, Malvik kommune, Stjørdal kommune, Trøndelag fylkeskommune og Staten. Byvekstavtalen ble vedtatt den 15.3.2019. Det overordnede målet for byvekstavtalen er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange. Løsningene som velges må bidra til å sikre bedre framkommelighet totalt sett, spesielt ved å tilrettelegge for attraktive alternativer til privatbil. Et av tiltakene denne avtalen skal finansiere er utbygging av hovedruter for sykkel.

Byutviklingsstrategi for Trondheim strategi for areal- og transportutvikling fram mot 2050

Planarbeidet er hovedsakelig i tråd med byutviklingsstrategien for Trondheim. Hovedruta for sykkel er i tråd med punkt 1.1.3 om å forbedre mobilitetstilbudet ved «å utvikle infrastruktur som legger til rette for at det blir lettere å velge gange, sykkel eller kollektiv som transportmiddel for daglige reiser.».

Deler av foreslått trasé krysser markagrensa, noe som avviker med punkt 1.4.1 om bl.a. at markagrensa ligger fast.

Kommuneplanens arealdel 2014-2022

Planforslaget er i stor grad i samsvar med hovedtrekk og rammer i gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA). Deler av traseen er vist som gangveg, sykkelveg, kollektivlinje og hovedveg. Strekningen går gjennom arealer avsatt til boligbebyggelse, idrettsanlegg, offentlig eller privat tjenesteyting, grønnstruktur, LNFR-areal, bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone. Markagrensa utfordres ved Sverresborg og ved Kyvatnet. Turvegtraseer, gangveger og sporveg krysser traseen.

Ruta går gjennom Sverresborg lokale sentrum og frem til Stavset lokale sentrum. Nederste del av General Bangs veg er innenfor bestemmelsesområdet til Munkvoll lokalsenter.

Ved Sverresborg alle berører traseen hensynssone for bevaring av kulturmiljø ved Trøndelag Folkemuseum («Sverresborg») og hensynssone for bevaring av kulturmiljø ved gårdsanlegget Nøysomhet («Wullumsgården»), Blyberget og del av Bymarka. Hensynssonen for gårdsanlegget er ved en inkurie ikke med i plankartet til gjeldende kommuneplanens arealdel. Hensynssonen er likevel beskrevet i ett vedlegg til arealdelen, se figur på neste side.

2.1 Blyberget og Teisendammen, inkl. gårdsanlegget Nøysomhet ("Wullumsgården").

Markant landskapsformasjon med tidlige og nyere historiske elementer; Teisendammen som representant for de oppdemmede vannene i Ilavssdraget, Wullumsgården som ytterst særpreget og meget godt bevart tidlig 1800-talls gårdsanlegg. Strategisk beliggenhet som den klart mest markante "innfallsporten" til Bymarka; viktig som oppsluttende miljø for Sverresborgområdet østenfor (område 2.2)

Utsnitt fra Hensynssoner utvalgte kulturmiljø, vedlegg 5 til kommuneplanens arealdel 2012-2024.

Nytt forslag til Kommuneplanens arealdel 2022-2034

Bygningsrådet vedtok 18.10.2022 å legge forslag til ny arealdel ut til offentlig ettersyn og sende det på høring med diverse endringer. Ny vedtatt arealdel kan få betydning for planforslaget. Det er blant annet lagt inn areal for offentlig og privat tjenesteyting rundt Sverresborg lokalsenter.

Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med tre reguleringsplaner for strekningen.

Det er viktig at planarbeidene tar med seg hele vegenes bredde i planavgrensningene ved varsel om oppstart. Planavgrensningene må muliggjøre alternative trasévalg der dette kan være nødvendig. Det anbefales at et større planområde varsles ved oppstart, og heller reduseres i løpet av planprosessen fram til utleggelse til høring.

Dersom det går lang tid mellom varsel om oppstart av planarbeidet og innsending av komplett planforslag, kan det bli behov for å varsle grunneiere/festere og naboer på nytt eller orientere om status for planarbeidet.

Ved stillstand i prosessen med å utarbeide plan i mer enn ett år, vil saken bli avsluttet og planomrisset som ligger i kommunens kartløsning blir fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før saken avsluttes. Eventuell ny henvendelse i saken etter dette vil da bli registrert som ny sak.

Viktige utfordringer i planområdet

Nytt arealbehov til nye tiltak i tettbebygde strøk er utfordrende, da man skal balansere eksisterende verdier mot nye tiltak. En oppgradering til hovedsykkelrute krever at det avsettes areal til sykkelveg med fortau og grøntdel. I dette etablerte området vil dette få konsekvenser for eksisterende boligeiendommer, næringseiendommer, natur- og kulturverdier, lokale sentra, skole- og idrettsanlegg, markagrensa og friluftsområde. Tiltaket krever at mer areal reguleres til samferdselsanlegg. Trasevalg og standard på veger og stier må avveies mot eksisterende verdier og behovet for grunnerv. Omfanget av konsekvenser er avhengig av valg av løsninger.

Noen av de viktigste utfordringene i planområdet vil være:

- Forholdet til private bolig- og næringseiendommer.
- Forholdet til eksisterende trær og trekker.
- Forholdet til kulturmiljø og kulturverdier, spesielt ved Sverresborg og ved Kyvatnet.
- Forholdet til natur- og friluftsområdet ved Kyvatnet. Dette er en svært utfordrende del av strekningen.
- Utforming av traseen gjennom de lokale sentra på Sverresborg og Dalgård.
- Trafikksikkerheten langs ny trasé. Dette gjelder spesielt i kryss, systemskifter, adkomster og siktforhold. Det kan bli stor fart på syklistene når det bygges sykkelveg med fortau.
- Inngrep i skole- og idrettsanlegg ved Dalgård.

Råd for videre planarbeid

Viktige utfordringer i planområdene, delstrekningene 1-3:

Delstrekning 1: Sverresborg alle og deler av Gamle Oslovei, Fjellseterveien og Breidablikkveien

Hovedutfordringen langs delstrekningen er verdier knyttet til kulturhistoriske verdier ved Trøndelag Folkemuseum og Wullumsgården, Sverresborg lokale sentrum, trekker og forholdet til markagrensa. Det grønne har stor verdi i dette området, og sammenhengen mellom landskap, kultur- og naturmiljø er viktig. Sverresborg alle er et viktig landskapselement, som det er uheldig å gjøre store endringer i. Det er viktig å gi rom til museumsanlegget, og Byplankontoret er generelt skeptiske til inngrep på anlegget.

Prosjektet må ta hensyn til at det i [forslaget til ny KPA](#) er foreslått å regulere areal til ny skole på Hammersborg langs Sverresborg alle. Strekningen skal kunne fungere som trygg skoleveg etter en ev. skoleutbygging her.

Sverresborg lokale sentrum er et svært viktig målpunkt. Byplankontoret ønsker en grundig vurdering av løsning med sykling i høy fart som førsteprioritet gjennom sentrumsarealet som skal være en trygg og attraktiv møteplass med urbane kvaliteter. Det er viktig at planlegging og prosjektering i lokale sentrum skjer på de gåendes premisser.

Konsekvenser av ulike kryssløsninger må beskrives og konsekvenser drøftes.

Byplankontoret stiller spørsmål til om rundkjøring er riktig grep i et lokalsenter og hvordan det vil prioritere trafikantgrupper i praksis. Det må redegjøres for hvordan foreslått rundkjøring ved Sverresborg ivaretar gående og syklende, god trafikkflyt og god utforming av det lokale sentrumet. Rundkjøring er lite urbant, og ikke ønsket midt i et lokalt sentrum. Det vil oppleves mindre fotgjengervennlig enn dagens løsning, der fotgjengere kan krysse på skrå i vrimlefasen. Inngrep i hageanlegget til Trøndelag Folkemuseum må belyses. Busstopp bør ligge i tilknytning til hovedinngangen til museet. Det må fremlegges trafikkberegninger for rundkjøring sammenlignet med dagens situasjon.

Det må beskrives hvordan tiltak i planforslaget ivaretar at dette området skal være bymessig utformet. Kvaliteter må sikres i planbestemmelsene.

Det er utfordringer ved utkjøring fra varelevering ved Byåsen Butikksenter og fra parkeringsanlegget under Sverresborgsenteret.

Tiltakets innvirkning på næringslivet må beskrives, herunder tap av parkeringsplasser og endringer av adkomstforhold til blant annet Sverresborg museum, Byåsen Butikksenter, Sverresborgsenteret, Coop Prix Sverresborg, og Bunnpris & Gourmet Nyborg.

Kryssløsning i krysset mellom Gamle Oslovei/Johan Falkbergets vei/Torshaugveien må beskrives.

Lommen ved Nyborg skole brukes til henting/bringing, og er regulert som avlastningslomme i gjeldende reguleringsplan for Nyborg skole. Det må redegjøres for konsekvenser dersom den foreslås flyttes eller fjernet.

Planarbeidet bør koordineres med pågående planarbeid i r20220005 - *Bukkvollan 1, 3 og 7 og Gamle Oslovei 37*.

Delstrekning 2: Del av Gamle Oslovei og Kyvatnet

Hovedutfordringen langs delstrekningen er store verdier knyttet til natur og friluftsliv. Planinitiativet utfordrer markagrensa.

Byplankontoret opplever trasévalget forbi Kyvatnet som en utfordrende løsning, da føringen av traseen har store negative konsekvenser for natur- og friluftsverdier langs Kyvatnet. Byplankontoret mener at den foreslåtte løsningen forringer den eksisterende kantsonen og badeplassen langs vannet. I forprosjektet er det vurdert flere trasévalg, men løsningene oppleves som lite smidige i krav til bredde og separering. Byplankontoret ser behovet for å kunne gå ned på ideelle krav til utforming på denne strekningen for å bevare eksisterende kvaliteter.

De negative konsekvensene må beskrives grundig. Det må redegjøres for planforslagets påvirkning på naturverdier og friluftsinnteressene ved Kyvatnet. Det må blant annet beskrives hvordan ulike aldersgruppers tilgjengelighet til vannet skal ivaretas, og hvilke konsekvenser reduksjon av offentlig friareal og parkeringsareal har for tilgjengeligheten.

Byplankontoret er skeptisk til tenkt bryggeløsning mellom Kyvatnet og sykkelvegtraseen. Det vil bli mye mindre skjermende natur mellom vegen og badeplassen, og en mindre attraktiv løsning for familier med små barn. Trafikksikkerheten i overgangen mellom badeplass, fortau og hurtigsykkelveg må dokumenteres og avbøtende tiltak legges inn i planen.

Det må foreligge en beskrivelse av tiltak ved Uglabekken.

Planarbeidet må koordineres med pågående planarbeid i r202000024 - *Gamle Oslovei 83 og 85*. I dette planforslaget som er ferdig med høringsfasen og skal til sluttbehandling, er det foreslått fortau på østsiden av Gamle Oslovei.

Opparbeiding av sykkelveg med fortau forutsetter at eksisterende gruslager flyttes. Det må redegjøres for ny plassering, hvorfor foreslått plassering er å foretrekke og hva som er arealbehovet. Arealet som foreløpig er foreslått avsatt til nytt gruslager består av skog som er registrert som viktig lokalt. I tillegg ligger arealet tett på skole, skoleveg, bolighus og bussholdeplass. Det bør derfor vurderes om gruslageret kan plasseres et annet sted enn på

foreslått tomt. Nytt areal til gruslager bør ha tilstrekkelig areal til buffer/vegetasjonsskjerm rundt lageret, så det ikke blir så synlig for omgivelsene. Det bør vurderes om deler av Uglabekken kan åpnes opp dersom gruslageret flyttes fra dagens plassering.

Planen må ta hensyn til snarvegen fra Ugla ungdomsskole og ned til Gamle Oslovei.

Delstrekning 3: Odd Husbys veg, Dalgårdvegen og General Bangs veg

Hovedutfordringen langs delstrekningen er utforming gjennom Dalgård lokale sentrum, tiltak i skoleområdet, forholdet til naturverdier og inngrep på private eiendommer.

Byplankontoret stiller spørsmål ved om det er nødvendig med sykkeltrasé langs både Dalgårdvegen og General Bangs veg. Det er konfliktfylte traseer, med inngrep på skole- og idrettsområde langs Dalgårdvegen og store inngrep på private eiendommer langs General Bangs veg. Vi ber derfor om at trafikkmålinger og antatt økt trafikk etter utbygging fremlegges i planforslaget.

Odd Husbys veg

Det må beskrives hvordan planforslaget ivaretar en bymessig utforming ved Dalgård lokale sentrum. Kvaliteter må sikres i bestemmelsene.

Det er positivt at gangfelt foreslås flyttet nord for Dalgårdvegen. Dette fører til at barn og unge slipper å krysse Dalgårdvegen på veg til skolen og idrettsanlegget.

Det bør vurderes om foreslått busstopp kan flyttes lenger nord for å unngå inngrep i Stolpstubekken.

Dalgårdvegen

Det er viktig å ivareta barn og unges interesser. Et skille mellom gående og syklende langs Dalgårdvegen kan være et positivt bidrag til dette, men foreslått trasé går inn på areal som i dag er brukt av barn og unge, både blant annet ved skolen og idrettsbanen. Det må redegjøres for hvordan disse arealene skal erstattes, jf. Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging punkt 5, bokstav d: *“Ved omdisponering av arealer som i planer er avsatt til fellesareal eller friområde som er i bruk eller er egnet for lek, skal det skaffes fullverdig erstatning”.*

Dalgårdvegen heller slakt nedover mot barnehage/skole/idrettsanlegg, noe som kan gi stor fart og potensielle konflikter med brukere. Det bør vurderes avbøtende tiltak med fokus på barn og unges sikkerhet.

Fjerning av trær ved utearealene til Dalgård skole må beskrives grundig, også med konsekvenser for barn og unges mulighet for lek.

Der sykkelveg og fortau bytter plass (“switch-løsning”) må det gjøres en trafiksikkerhetsvurdering av om fordelene er større enn ulempene. En slik løsning bør skje øst for Anders Wigans veg, slik at fortauet kommer nærmest torg og bebyggelse som bygges i r20200008 - *Odd Husbys veg og Anders Wigans veg, gnr/bnr 104/7 og 104/1152 m.fl.* En buffersone på 0,5 m mellom parkerte biler og sykler er ikke tilstrekkelig for å unngå ulykker ved åpning av bildører ut mot sykkelvegen.

Den øvre rundkjøringa i Dalgårdvegen brukes til henting og bringing av barn til skole og barnehage. Det bør gjøres en vurdering av fremtidig hente-/bringesituasjon dersom denne muligheten fjernes. En slik vurdering bør inneholde beregninger for trafikkflyt. Fotgjengere vil behøve å krysse sykkeltraseen, og det må gjøres tiltak som prioriterer de gående og deres sikkerhet.

Innstramming av avkjørsel ved snuplassen i enden av Dalgårdvegen kan medføre utfordringer for større kjøretøy, da deres sporing viser at det er trangt i dagens situasjon. Det bør være mulig å snu her samtidig som det står busser i busslommen på motsatt side av avkjørselen.

Overgangen over vegen fra skole/barnehage og til grøntområde (sti ned fra Kystadhaugen) må sikres i planforslaget.

General Bangs veg

Mange private hager, gjerder og støyskjermer blir berørte av tiltaket, og konsekvenser for bruken av private bygg og anlegg må beskrives. Ved Ferstadbakken vil foreslått gjerde komme helt inn i hjørnet av en garasje.

Det foreligger skiltvedtak om innføring av forkjørsvog i General Bangs veg, Trondheim Parkering tar saken videre.

Generelle råd:

Samferdsel og vegutforming

- Det bør vurderes om det er satt av nok areal til snøopplag, 2 m der dette er mulig.
- Det bør vurderes å utbedre dårlig fortaustilbud i nærhet til tiltaksområdet.
- Høyder på skjæringer, murer og støyskjermer og konsekvenser tiltaket har på bebyggelse må beskrives og illustreres.
- Trafikksituasjonen/-sikkerheten der eksisterende busslommer blir gjort om til kantstopp skal dokumenteres, spesielt der det fortsatt vil ligge en busslomme på motsatt side av vegen og man risikerer farlige forbikjøringer. Flere av bussholdeplassene er for korte til å bli betjent av leddbuss. Det bør vurderes om holdeplassene bør reguleres som en del av tiltaket, eventuelt uten krav om opparbeidelse.
- Behovet og mulighetene for å samle/legge om eventuelle avkjørsler som kommer i konflikt med tiltaket bør vurderes, for å redusere konfliktnivået mellom syklende og kjørende.
- Viktige gangforbindelser over vegen må ivaretas. Enkel og trygg kryssing for å komme til viktige turdrag/friområder bør være en del av planforslaget.
- Planforslaget kan ikke sluttbehandles før søknad om å avslutte lysanlegg er godkjent av Vegdirektoratet. Søknad må senest sendes når planforslaget legges ut på høring. Fravik fra kravene til rundkjøring må i så fall også være godkjent.

Trær og alleer

- Tiltaket berører mange trær og flere markante alléer. Mange trær forutsettes fjernet, og noen steder erstattes. Eksisterende trær bør ivaretas der dette er mulig, og store trær bør prioriteres, både av hensyn til kulturlandskap, naturverdier og overvann. Det må gjøres en tilstandsvurdering av berørte trær og planmaterialet må tydelig beskrive konsekvensen for trær og kantvegetasjon.

- Der trærne er foreslått bevarte må det avsettes nok areal over og under bakken. Der det ikke er mulig å bevare eksisterende trær bør det ved nyplanting sikres tilstrekkelig grobunn til at treet kan vokse seg like stort som eksisterende trær som ble fjernet. Det bør vurderes å redusere bredden på veganlegget enkelte steder, alternativt benytte tekniske løsninger slik at man kan beholde eksisterende trerekker. I planforslaget skal det utarbeides en oversikt over antall trær, kantvegetasjon og annet sideareal som berøres langs hele strekningen, for å vurdere hva som må sikres i bestemmelser og plankart.

Barn og unge

- Det er mange barn som frekventerer strekningen i dag til skole og ulike fritidsformål. Trygg skoleveg må sikres i planen. Plan for sikker gjennomføring av bygge- og anleggsvirksomheten må utarbeides.

Stier/snarveger/trapper

- Stier, snarveger og trapper som blir berørt av tiltaket må beskrives. Viktige gangforbindelser over veg må ivaretas. Planarbeidet må se på hvor turdrag/friområder går slik at kryssing blir enkelt for publikum og man ikke får farlige og uoversiktlige kryssinger.

Overvannshåndtering

- Plan for overvannshåndtering må utarbeides.
- Ved nyetablering av grønnstruktur bør trær og vegetasjon plasseres slik at overvann ledes til vegetasjonen, og dermed kan brukes til vanning.

Parkeringsplasser

- Konsekvenser for parkeringsplasser og ladeinfrastruktur må beskrives.

Støy

- Der bilvegen flyttes må det vurderes om dette gir økt trafikkstøy for eksisterende bebyggelse. Når støyskjermer må reetableres som følge av prosjektet, bør det foretas en støyberegning basert på dagens trafikk tall for å sikre at ny skjerm vil ha tilstrekkelig effekt 10-15 år fram i tid.

Universell utforming

- Det bør sikres sammenhengende naturlige ledelinjer langs gangveg med avsatt plass til benker der dette er mulig.
- Det er gjort en kartlegging av universell utforming på Sverresborg, Dalgård og Stavset. Denne kan ses på norgeskart.no, karttema *Tilgjengelighet*.

Klima- og miljø

- Kommunen oppfordrer til:
 - Energieffektiv bygging. Det bør redegjøres for totalt energiforbruk og for miljøoppfølging i anleggsfasen, herunder rivning av eksisterende anlegg og massetransport.
 - Gjenbruk og bruk av miljøvennlige byggematerialer.
 - Massebalanse og gjenbruk av masser innenfor planområdet.
- Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut.

- Det må legges inn bestemmelser om forurensset grunn og kartlegging og håndtering av fremmede arter.

Vann og avløp

- Egen uttalelse er vedlagt tilbakemeldingsbrevet.

Anleggsfasen

- Det må redegjøres for anleggsperioden, inkl. trafikk, støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt m.m.
- Det må utredes hvor mye areal som trengs til skråning/fylling og midlertidig anleggsområde. Dette må sikres i planene.
- Det må redegjøres for trafiksikkerhet og universell utforming i anleggsfase. Anleggsfasen/plassering av rigg osv. må ivareta trygg skoleveg og ferdsel, da mange barn og unge benytter strekningen som skole/fritidsveg.
- Det må være tett dialog med TRV i anleggsfasen. Utbygger/entreprenør må informere om vegstrekning som blir berørt, omfang, tidsperiode, stengt/delvis stengt osv. i forkant av anleggsarbeid på delstrekningene. Behovet for fremsetting av beholdere må vurderes dersom TRV ikke kommer frem til de pga. arbeidet. Det kan være behov for midlertidig løsning der det er nedgravde containere som kommer i konflikt med tiltaket i anleggsfasen. Dette må planlegges og godkjennes.

Krav til komplett planmateriale

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med [Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker](#) som beskriver hva som er obligatorisk for et komplett planforslag.

Vedlagt sjekkliste med obligatoriske vedlegg, illustrasjoner og utredning/beskrivelse må sees i samarbeid med råd for videre arbeid som er gitt i tilbakemeldingsbrevet.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med [kart- og planforskriften, kapittel 3](#).

Planprogram og konsekvensutredning

Byplankontoret har vurdert at planarbeidet for delstrekning 1, *Sverresborg alle og deler av Gamle Oslovei, Fjellseterveien og Breidablikkveien* kan falle inn under forskrift om konsekvensutredning § 10, da tiltaket berører kulturminner/kulturmiljø på begge sider av traseen ved Sverresborg alle. Byplankontoret har vurdert at det ikke skal utarbeides konsekvensutredning. Konsekvenser av tiltaket skal beskrives i planbeskrivelsen.

Byplankontoret har vurdert at planarbeidet for delstrekning 2, *Del av Gamle Oslovei og Kyvatnet*, faller inn under forskrift om konsekvensutredning § 10, da traseen berører leveområder for truede arter og et svært viktig friluftsområde. Tiltak kan få vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Byplankontoret har derfor vurdert at det skal utarbeides konsekvensutredning for denne delstrekningen. Det kreves ikke fastsatt planprogram, men reglene for konsekvensutredning gjelder. I konsekvensutredningen må man se på de vurderte alternativene. Dette innebærer minimum 0-alternativet, løsningen langs Kyvatnet og løsningen langs Gamle Oslovei slik de foreligger i forprosjektet, samt en tilpasset løsning der man går ned på standard.

Byplankontoret har vurdert at delstrekning 3, *Odd Husbys veg, Dalgårdvegen og General Bangs veg* ikke faller inn under forskrift for konsekvensutredning, og det skal derfor ikke utarbeides planprogram eller konsekvensutredning. Konsekvenser av tiltaket skal beskrives i planbeskrivelsen.

Planbeskrivelsen

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planene. Planbeskrivelsene bør normalt ikke overstige 15-20 sider.

Risiko- og sårbarhetsanalyse

Reguleringsforslagene skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal inneholde kildehenvisning med dato og begrunnelse for konklusjoner i analysen. Det er enighet om at analysene skal bl.a. omfatte følgende tema:

- Grunnforhold, områdestabilitet
- Forurensset grunn
- Trafikkavvikling i anleggsperiode
- Anleggstrafikk og massetransport
- Støy i anleggsperiode
- Økt støybelastning
- Kilder til akutt forurensing i/ved planområdet
- Tiltak i planområdet som medfører fare for akutt forurensing
- Kilder til permanent forurensing i/ved planområdet
- Ulykke i av-/påkørsler
- Ulykke med gående/syklende
- Andre ulykkespunkter langs veg
- Infrastruktur for forsyning av VA, strøm, varme m.m. Se vedlagt innspill fra Kommunalteknikk angående VA.

For delstrekning 1, *Sverresborg alle og deler av Gamle Oslovei, Fjellseterveien og Breidablikkveien*, og delstrekning 2, *Odd Husbys veg, Dalgårdvegen og General Bangs veg*, inkluderes temaer knyttet til natur og kultur i planbeskrivelsen. Disse temaene er bl.a.:

- Forholdet til naturmangfoldloven § 8-12
- Naturtyper/naturområder/sårbare arter
- Fremmede arter
- Vassdragsområder/vannmiljø
- Kulturminner/ kulturmiljø m.m.

For delstrekning 2, *Deler av Gamle Oslovei og Kyvatnet* inkluderes temaene knyttet til natur og kultur i konsekvensutredningen.

Illustrasjoner

Planforslaget skal illustreres i tråd med Trondheim kommunes [illustrasjonsveileder for plansaker](#). Byplankontoret mener følgende bør illustreres:

- Vegtegninger og snitt
- Lett forståelige illustrasjonsplaner som bl.a. viser behov for skjæringer, fyllinger, murer osv.
- Nærvirkninger og nytt gatebilde langs strekningen

Illustrasjonsmaterialet må gjøres lesbart og realistisk. Illustrasjonene må vise stigningsforhold.

Annet

Beskrivelsen av planforslaget og illustrasjoner må være i samsvar med det som sikres i plan og bestemmelser.

Det oppfordres til å bruke et klart og brukervennlig språk, jamfør prinsippene i [Trondheim kommunes språkprofil](#).

Eventuelle uterom, byggverk og parkeringsplasser skal utformes i tråd med [bystyrets vedtak av 02.09.2021](#).

Samarbeid

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsler om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart.

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget. Tjenesteområdene i Trondheim kommune må involveres i den videre prosessen dersom foreslåtte tiltak i planforslaget griper inn i areal til offentlige funksjoner.

Medvirkning

Det må legges til grunn en god medvirkningsprosess. Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste. Berørte skoler og barnehager skal varsles direkte til rektor og FAU.

Plankonsulent/forslagsstiller skal holde åpne informasjonsmøter. Møtene bør fortrinnsvis annonseres samtidig med varsel om oppstart.

Til varsel om oppstart må tiltaket belyses med bedre illustrasjoner enn de som foreligger per nå, der inngrep som følge av tiltaket må vises tydelig, og i en målestokk som gjør illustrasjonene godt forståelige.

Behandlingsfrist

Dette er et kommunalt planarbeid og ordinært frist- og gebyrreglement gjelder ikke.

Gebyr

Det er enighet om at behandlingskostnadene faktureres Miljøpakken i Trondheim kommune i henhold til avtale om timeoppdrag.

Med hilsen
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli
byplansjef

Andreas Gustafsson
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg:

- Planinitiativ Sverresborgruta – Sverresborg og Nyborg
- Planinitiativ Sverresborgruta – Kyvatnet
- Planinitiativ Sverresborgruta – Dalgård og Stavset
- Forprosjektrapport Sverresborgruta
- Planavgrensning Sverresborg alle og deler av Gamle Oslovei, Fjellseterveien og Breidablikkveien
- Planavgrensning Del av Gamle Oslovei og Kyvatnet
- Planavgrensning Odd Husbys veg, Dalgårdvegen og General Bangs veg
- Utfylt sjekklister med krav til komplett materiale
- Innsjikt fra Kommunalteknikk VA
- Adresseliste for samrådsparter

Kopi:

Miljøpakken v/ Mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune
Trøndelag fylkeskommune
Statsforvalteren i Trøndelag