



TRONDHEIM KOMMUNE

Tråanten tjielte

Bystyrets vedtak av 07.03.2024:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg - Tungasletta, og del av Bromstadekra som vist på to kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll, datert 31.10.2022, senest datert 18.12.2023 med bestemmelser senest datert 21.12.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 21.12.2023.

Det skal plantes gatetrær langs traséen der bredden på midtrabatt eller gatedeler gjør dette mulig og trafiksikkerhetsmessig forsvarlig.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-12.

Det er avvik mellom planbeskrivelsen og vedtaket. Avviket omhandler planting av gatetrær i midtrabatt og gatedeler langs traséen.

Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg - Tungasletta, og del av Bromstadekra, r20210022, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 21.12.2023

Dato for godkjenning av bystyret : 07.03.2024

Dato for siste endring iht. bystyrets vedtak : 20.03.2024

Innledning

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll som plankonsulent, på vegne av forslagstiller som er Mobilitets- og samferdselsenheten i Trondheim kommune.

Hensikten med planen er å legge til rette for en sammenhengende løsning for syklende og gående langs Bromstadruta som er en del av vedtatt hovednett for sykkel i Trondheim. Bromstadruta er cirka 3 km lang og går fra Persaunet til Sildråpevegen. Med tiltaket får man et gjennomgående tilbud som skal være attraktivt for gående og syklende året rundt.

Bromstadruta er delt i tre deler hvor det utarbeides egen reguleringsplan for hver av delene:

Plan 1: Reguleringsplan for Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg

Plan 2: Reguleringsplan for Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg – Tungasletta, og del av Bromstadekra

Plan 3: Reguleringsplan for Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen.

Foreliggende forslag gjelder plan 2.

Postadresse:

ORGNVN

Byplankontoret

Postboks 2300 Torgarden

7004 TRONDHEIM

Besøksadresse:

Erling Skakkes gate 14

Telefon:

72 54 25 00

Organisasjonsnummer:

NO 942 110 464

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

www.trondheim.kommune.no



Planomriss av delstrekning 2, av Bromstadruta.

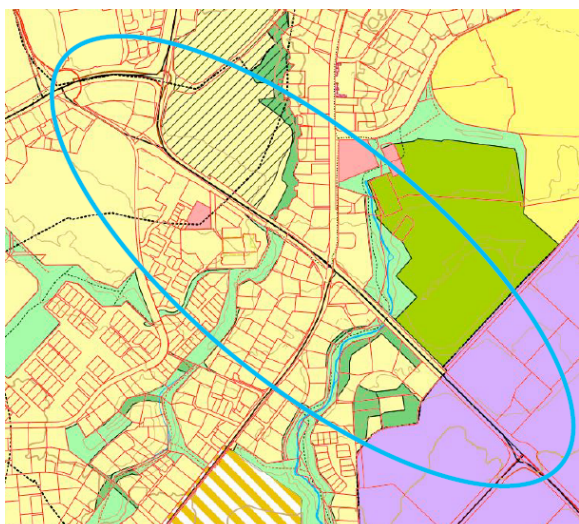
Planbeskrivelsen bygger på plankonsulentens beskrivelse av planforslaget.

Planstatus

I gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024 er området vist som bolig, parkering og uterom. I tillegg er det langs strekningen definert sykkelveg, gangveg, turvegrasé, hovedveg og kollektivtrasé. En utvidelse til sykkelveg med fortau med grøntdeler vil berøre eksisterende boligeiendommer og næringseiendommer.

Prosjektet er en del av sykkelstrategi for Trondheim (2014-2025). Sykkelstrategien legger opp til et sammenhengende nett for sykling som binder bydeler sammen.

Formannskapet behandlet 20.10.2020 sak [285/20](#), [Planlegging av sykkeltilbud på Bromstadruta og Brøsetruta](#), der det ble fattet følgende vedtak: «*Formannskapet ber Kommunedirektøren gå videre med planlegging av sykkeltilbud langs Bromstadruta og Brøsetruta*».



Utsnitt fra Kommuneplanens arealdel 2012-2024.

Det er utarbeidet et forprosjekt for Bromstadruta. Forprosjektet konsentrerer seg om løsninger som gir sikker og god framkommelighet for syklende og gående. I løpet av planprosessen har det i tidlig fase blitt skissert et kollektivfelt langs Bromstadvegen. Det er en løsning som er arealkrevende og øker behovet for erverv til offentlig grunn, og det ble besluttet at prosjektet ikke skulle videreføre kollektivfelt i løsningene.

Prosjektet er i stor grad tilpasset til dagens situasjon, og det ble valgt en nøktern standard i løsningene, som likevel sikrer framkommelighet for syklister og gående.

Oversikt over tilstøtende reguleringsplaner:

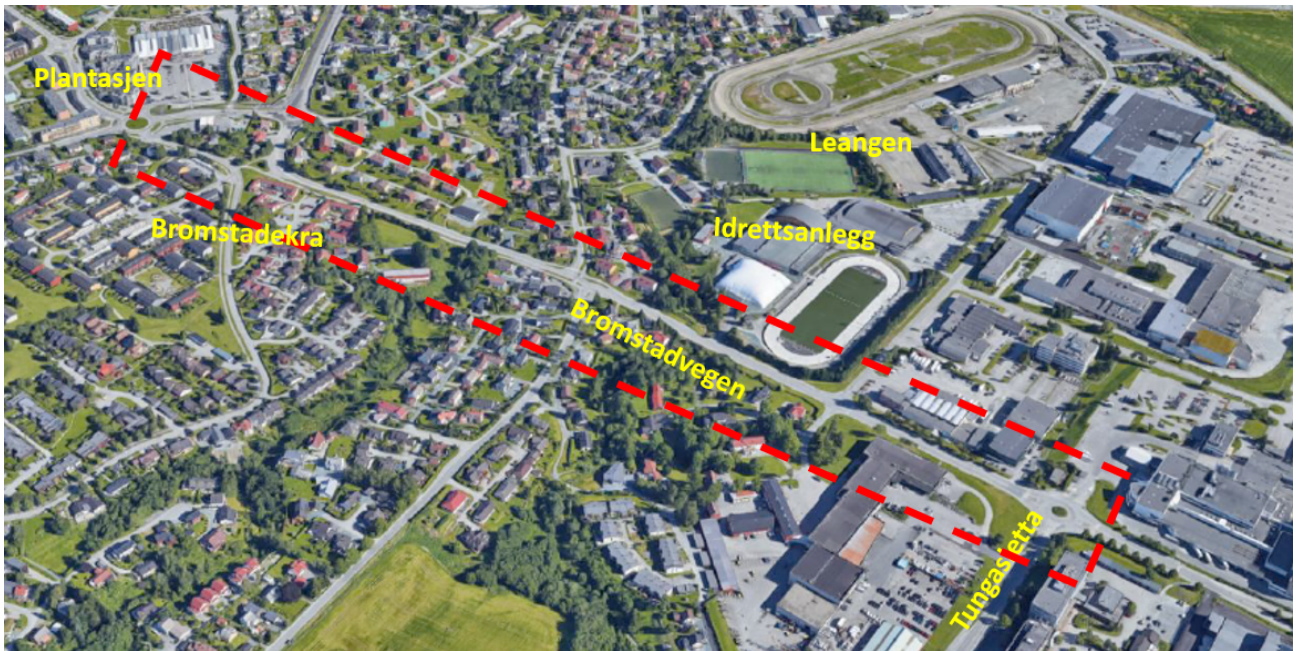
| PLANID | PLANNAVN | Formål |
|-----------|--|--------------------------|
| r1083i | Endring av reguleringsplanen for nordre del av Bromstad | Bolig |
| r0206 | Området Bromstadvegen – Brøsetvegen, Dalkantvegen – Innherredsveien | Bolig |
| r310a | Bebyggelsesplan for Bromstad boligområde /Bromstad 3, gnr 13/199 | Bolig |
| r20150009 | Bromstadekra 70, gnr/bnr 13/267 m.fl. | Bolig, samferdselsanlegg |
| r0168f | Bromstadvegen 47A, 47B, 49, 49B og 49C og del av veggrunn | Bolig og trafikk |
| r20100026 | Brøset | Trafikk |
| r0207y | Reguleringsplan for eiendommene Brøsetvegen 34 og 38, gnr. 14/3 og 8 i krysset Børsetvn./ Bromstadvn., Trondheim | Bolig, friområder |

| | | |
|-----------|--|---|
| r1079 | Brøset (r20100026), Bromstadvegen, Omkjøringsvegen, Granåsvegen, Granåslia, Hallfred Høyems veg, Universitetsområdet – Omkjøringsvegen | Bolig, industri, trafikk |
| r0207i | Begrenset område av Innherredsveien, Brøsetvegen, Dalkantvegen, Tungavegen og Bromstadvegen | Sentralidrettsanlegg, trafikk, gartneri |
| r1079a | Området Brøsetvegen, Bromstadvegen, ny veg til Tungaområdet og veg til universitetsområdet | Bolig, industri, trafikk |
| r1079m | Brøsetvegen 46 og 48, gnr 14 bnr 25 og 99 | Bolig |
| r1079o | Tungavegen 37, gnr 15 bnr 34 | Bolig |
| r20170034 | Tungavgen 1, gnr/bnr 4/13, 4/2 m.fl. | Bolig, samferdsel, grønt off. tjenesteyting |
| r1079g | Felleskjøpet Trondheim, Tunga, gnr. 15/24, 34 og 57 | Industri |
| r0366 | Omkjøringsvegen- Vegskillet – Ladeforbindelsen, samt to- plankryss veg Tunga | Bolig, forretning, industri, off. bygninger, trafikk, friområde |
| r20100015 | Tungasletta 6, gnr/bnr 15/77 | Kombinert, bebyggelse og anleggsformål (industri), samferdsel |

Planområdet, eksisterende forhold

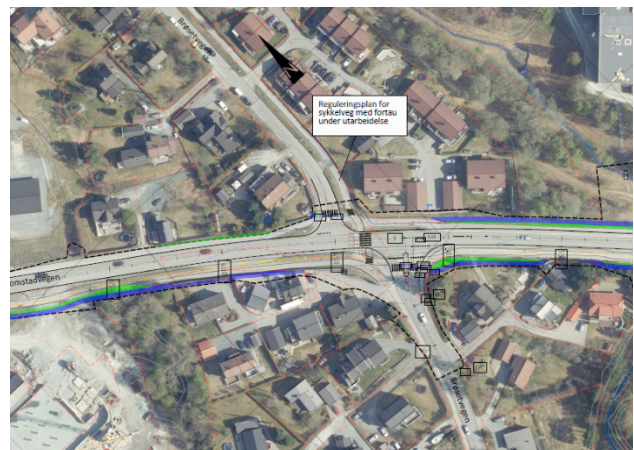
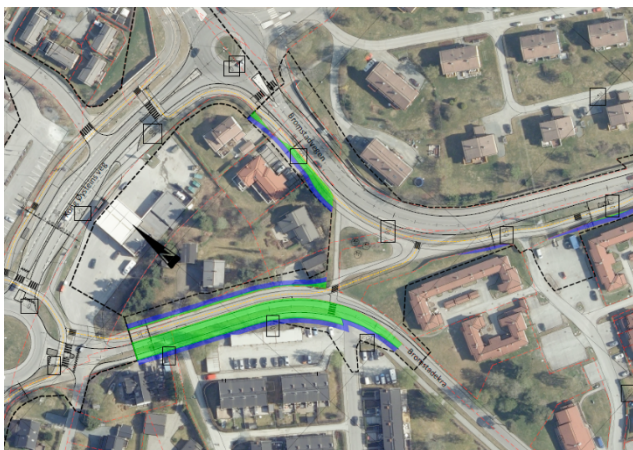
Beliggenhet, avgrensning

Bromstadrutas delstrekning 2 går primært langs Bromstadvegen. Planområdet strekker seg fra nordvest i Bromstadekra til rundkjøringen tilkoblet Tungasletta i sørøst. Del 2 har en lengde på ca. 900 meter og et areal på ca. 31,6 dekar.



Berørte eiendommer

Det er utarbeidet egne tegninger som viser hvilke eiendommer som blir berørt av planforslaget og omfanget av grunnverv ved gjennomføring av reguleringsplanen (W-tegninger). I tillegg til erverv av areal innenfor regulert bredde vil det bli behov for midlertidig arealbeslag i anleggsperioden, samt noe permanent erverv av sideareal for eventuelle murer, grøfter, skjæringer som må til for å gjennomføre prosjektet. Sideareal skal settes i stand etter anleggsgjennomføring.



Eksempel på W-tegninger. Grønt = viser behov for permanent erverv. Blått = viser midlertidig erverv.

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Planområdets nærområde består av boligbebyggelse og tilgrensende hager, grønnstruktur, idrettsanlegg og næringsanlegg. Dagens sykkelløsning varierer mellom gang- og sykkelveg og fortau, der syklister må velge mellom å sykle på fortau eller i vegbanen. Bromstadvegen har flere vegkryss med dårlig utforming for syklende og gående.

Langs Bromstadekra er det ensidig fortau og gang- og sykkelveg. En rabatt på over to meter gir tilstrekkelig arealer for snøopplag ved gang- og sykkelvegen, men ikke for fortauet som har en bredde på omtrent 1,5 meter. Langs Bromstadekra er det mange som velger å sykle i vegbanen og det er mulige konflikter mellom fotgjengere og syklister langs gang- og sykkelveg og fortau.



Bromstadekra, ensidig fortau og gang- og sykkelveg

Bromstadvegen, fra rundkjøringen ved Kong Øysteins veg, starter med tosidig fortau og utflytende parkerings- og avkjørselsforhold ved Bromstadvegen 25. Etter bussholdeplassene ved Strindheim hageby fortsetter fortauet på nordsiden, mens gang- og sykkelvegen fra Bromstadekra kommer inn på sørsiden. Bromstadvegen inngår i Miljøpakkens hovedsykkelnett, men mangler separering av gående og syklende. I dagens situasjon må syklende og gående passere gjennom ventesonene for bussholdeplassene for å komme frem.

I krysset mellom Bromstadvegen og Brøsetvegen mangler det også separering av gående og syklende. Krysset ved Brøsetvegen er utflytende og uoversiktlig og med uklare vikepliktsforhold. Bussene som går mot sentrum i Brøsetvegen har vikeplikt for all kryssende trafikk i Bromstadvegen, og kan derfor oppleve forsinkelser. I krysset er det et systemskifte for sykkeltilbudet på sørsiden, som går fra gang- sykkelveg i vest til fortau videre østover. Eksisterende plattform til buss kan potensielt skape konflikt mellom gående og syklende.



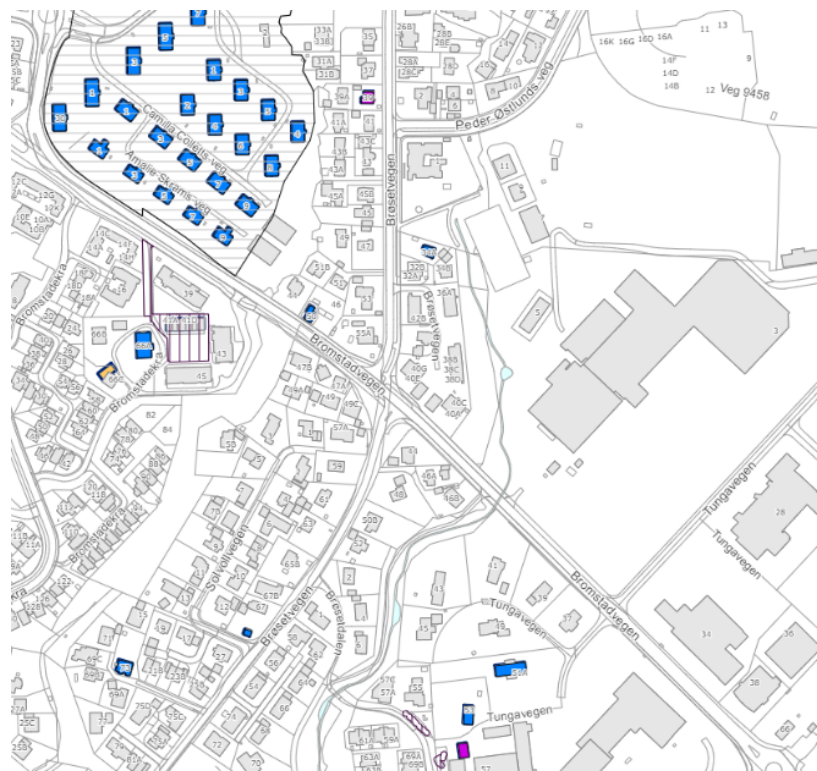
Krysset Bromstadvegen og Brøsetvegen

Stedets karakter og landskap

Planområdet er relativt flatt. Langs Bromstadvegen ligger det boliger og tilgrensende hager. På nordsiden av Bromstadvegen er det en lang støyskjerm, og lengre øst passerer ruta Leangen idrettspark. Bromstadruta passerer ravinedalen med Brøsetbekken som kommer fra Tunga og går gjennom tettbebyggelsen på Tunga. Vegetasjonen er av typen gråor-heggeskog og ruderater. Det går en tursti langs bekkedraget.

Kulturminner og kulturmiljø

I følge databasen for kulturminner (kulturminnesok.no) vises det ingen fredede kulturminner eller SEFRAK-registrerte bygninger innenfor plangrensen. Bromstadruta passerer Bromstadvegen 50, Strindheim Hageby og Bromstad gård som har antikvarisk verdi og ligger innenfor hensynssone, men tiltaket vi ikke komme i konflikt med noen av disse.



Fra Trondheim kommunes kulturminnekart.

Naturverdier

Det er foretatt en utsjekk i Naturbasen til Miljødirektoratet og i Artsdatabankens artskart. Brøsetbekken ligger i planområdet og er et viktig bekkedrag hvor de økologiske funksjonene bør opprettholdes. Det går en tursti langs bekken.

I og rundt planområdet har fugleartene hauksanger (CR – kritisk truet), gulspurv (VU - sårbar), kornkråke (VU), hønehawk (VU), vipe (CR), konglebit (NT – nær truet), tjeld (NT), samt veps (EN- sterkt truet) blitt observert og registrert. I området vokser det blant annet legepestrot (SE – svært høy risiko) og tromsøpalme (SE).

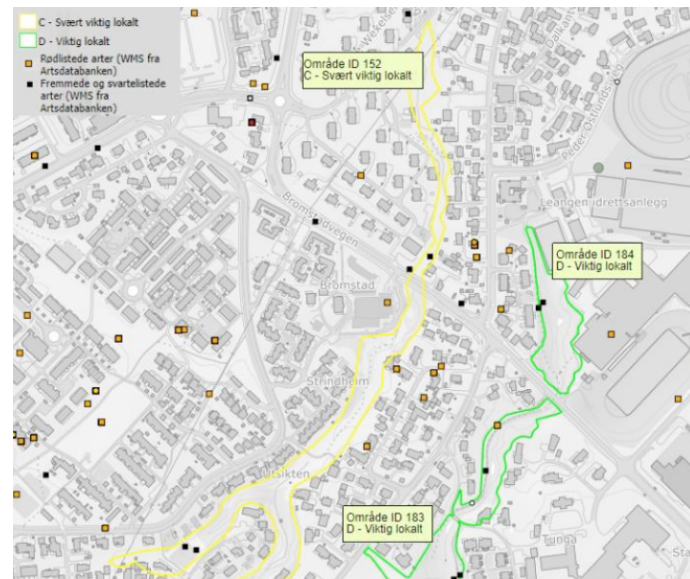
Rekreasjonsverdi/rekreasjonsbruk, uteområder

Bromstadvegen benyttes i dag som kjøreveg for bil. Langs vegen er det fortau på nordsiden og gang- og sykkelveg som skifter til fortau sør for vegen. Deler av det statlig sikrede friluftslivsområdet Brøsetstien ligger innenfor planområdet, og er en grønnkorridor med svært stor verdi. Solvollvegen-Bromstadekra grenser til planområdet og er også en grønnkorridor med svært viktig verdi.

Barns interesser

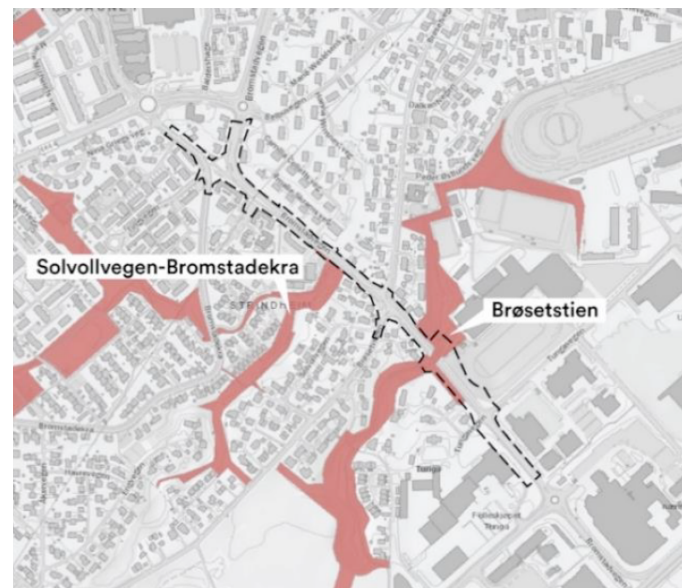
Bromstadruta går forbi flere barnehager og en skole. Nord for planområdet ligger Strindheim skole, med en kapasitet på 551 elever. Store deler av Bromstadruta er derfor viktige traseer for skolebarn. I tillegg er den viktig for foresatte med barn i barnehage.

| Skole og barnehager i nærområdet | Kapasitet |
|----------------------------------|------------|
| Strindheim skole | 551 elever |
| Leangen kulturbarnehage | 62 barn |
| Baldershage barnehage | 61 barn |
| Bromstad barnehage | 55 barn |
| Tyholttunet barnehage | 41 barn |



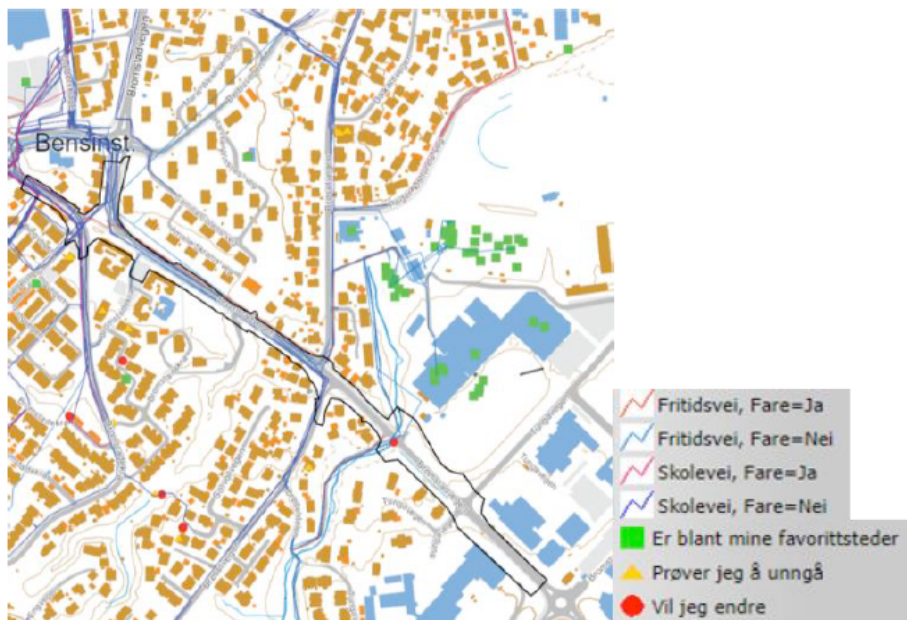
Naturverdier

(<https://miljostatus.miljodirektoratet.no/>)



Rekreasjonsverdier i og rundt planområdet
(naturbase.no)

Trondheim kommune gjennomførte barnetråkkregistreringer i 2014. Resultatet viser at Bromstadekra og Bromstadvegen er hyppig brukt som skoleveg og oppleves trygt. I tillegg til skoler og barnehager ligger Leangen idrettsanlegg like ved planområdet og er et viktig målpunkt for flere idretter og aktiviteter.



Figuren er hentet fra Trondheim kommunes barnetråkkregistreringer fra 2014

Trafikkforhold

Bromstadvegen er en hovedveg og kollektivtrasé man ønsker færrest mulig avkjørsler fra.

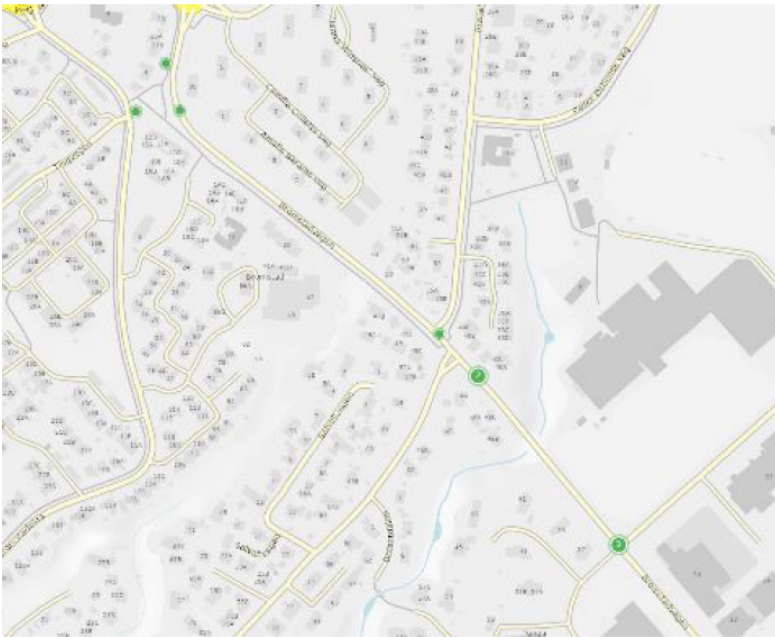
| Strekning | ÅDT | Fartsgrense km/t | Trafikkulykker, 2010-2021 |
|---------------|-----------|--------------------|---------------------------|
| Bromstadvegen | 7400-9600 | 30 km/t og 50 km/t | 8 |
| Bromstadekra | 1100 | 30 km/t | 1 |
| Brøsetvegen | 2600 | 30 km/t og 50 km/t | 1 |

Det er systemskifter for gående og syklende på de tre vegene som er inkludert i planen. Løsningene skifter mellom gang- og sykkelveg, fortau og blandet trafikk. Bromstadruta er skoleveg og et viktig målpunkt er Leangen idrettspark.

Trafikkulykker

Ulykkeskart (fra vegkart.no) viser registrerte personskadeulykker for perioden 2010-2021. Det har skjedd to ulykker ved kollektivholdeplass i øst, tre ulykker ved Bromstad - Brøsetkrysset, og tre ulykker i rundkjøringen Bromstadvegen - Tungasletta. Av de åtte ulykkene er det fire som involverer myke trafikanter. I 2021 ble det registrert en trafikkulykke mellom en fotgjenger og syklist på fortauet ved Bromstadvegen 25. Etablering av en gjennomgående sykkeltrasé som

skiller de gående og syklende fysisk, vil øke trafikksikkerheten for de myke trafikantene. I Bromstadekra er det kun registrert en trafikkulykke.



Ulykkeskart fra vegkart.no. Grønne punkter viser hvor det har skjedd ulykker.

Kollektivtilbud

Det finnes flere kollektivholdeplasser langs planområdet. Holdeplass Strindheim Hageby og Bromstadsvingen dekkes av linje 10, 12 og 15, og holdeplass Gartnerhallen dekkes av linje 10 og 15. Holdeplassene er utformet som busslommer langs veien, og de er anvist med egne skilt.



Blå strek viser busstrasé og grønne prikker er holdeplasser

Fremtidig metrobuss fra Lade og Strindheim er under utredning. Det er foreløpig uavklart om metrobussen skal gå Bromstadvegen til Brundalen/Granåslia, eller om den skal gå Kong Øysteins veg via Valentinlyst og Brøset til Granåslia.

Universell utforming

Det er kun taktile heller og ledelinjer ved rundkjøringen i Kong Øysteins veg, ellers er det minimalt tilrettelagt for universell utforming innenfor planområdet i dag. Det mangler ledelinjer for passasjerene på alle plattformene, samt at plattformbredden på holdeplassene er for smal. Dette kan føre til konflikt, spesielt mellom passasjerer, syklistene og andre på hjul.



Fortauet ved rundkjøring i Tungasletta er utflytende/gruslagt og dette kan skape farlige

situasjoner (skli på grusen).



Ingen taktile heller eller ledelinjer i krysset Brøsetvegen x Bromstadvegen.



Ved rundkjøringen Bromstadvegen og Kong Øysteins veg er det eneste området innenfor plangrensen med taktile heller og ledelinjer.

Teknisk infrastruktur

Elektro

Det finnes flere lysmaster i planområdet. Dersom disse kommer i konflikt med tiltaket vil de flyttes til ny plassering.

Vann og avløp (VA)

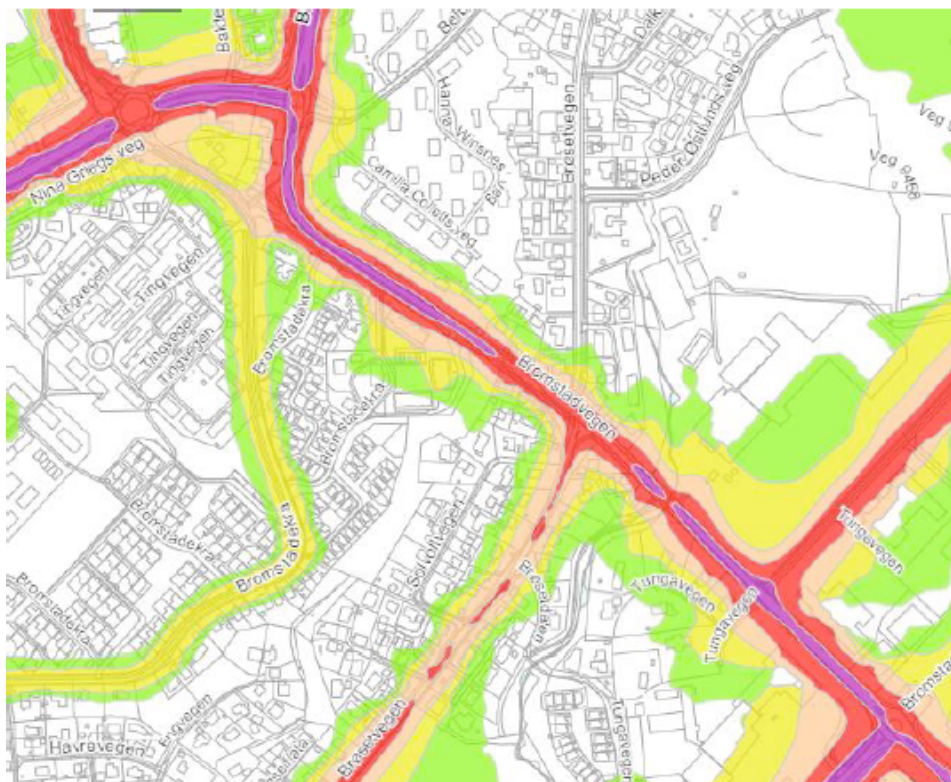
Det er eksisterende vannledninger, spillvannsledninger og overvannsledninger langs hele traseen. Ved en utbygging av VA-nett må nøyaktig plassering og dimensjoner kontrolleres. Det er utarbeidet en overordnet VA-plan for ytterligere beskrivelse.

Grunnforhold

Ruta ligger i områder hvor løsmassene i stor grad er fast leire. Det er ikke kjente forekomster av torv eller kvikkleire langs traseen. Ved Strindheim servicesenter er det mistanke om forurensning. Kartlegging/undersøkelse skal gjennomføres før det bygges sykkelveg med fortau.

Støy

Planområdet ligger i gul og rød støysone. Utbygging av sykkelveg med fortau genererer ikke støy foruten under selve anleggsperioden.



Støykartet er hentet fra Trondheim kommunes hjemmeside

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk og arealformål

Planforslaget legger til rette for etablering av et sammenhengende hovednett for sykkel. Sykkelveg med fortau gir god framkommelighet for syklister og gående. Den nye sykkelvegen tilknyttes eksisterende sykkelveg i øst og kobles sammen med planlagte sykkelveger sørover.

| Reguleringsformål (PBL §12-5) | Betegnelse i plankart | Størrelse i dekar (daa) |
|----------------------------------|-----------------------|-------------------------|
| Nr.1 Bebyggelse og anlegg | | |
| Boligbebyggelse (1110) | B | 5,6 |
| Industri (1340) | IND | 2,0 |
| Idrettsanlegg (1400) | IDR | 2,0 |
| <i>Sum bebyggelse og anlegg</i> | | <i>9,6</i> |

| Nr.2 Samferdselsanlegg og infrastruktur | | |
|---|------|-------------|
| Kjøreveg (2011) | SKV | 8,6 |
| Fortau (2012) | SF | 5,6 |
| Gangveg/gangareal/gågate (2016) | GG | 0,1 |
| Sykkelanlegg (2017) | SS | 3,1 |
| Annen veggrunn – grøntareal (2019) | SVG | 2,6 |
| Kollektivholdeplass (2073) | SKH | 0,4 |
| <i>Sum samferdselsanlegg og infrastruktur</i> | | <i>20,3</i> |
| Nr.3 Grønnstruktur | | |
| Blå/grønnstruktur (3002) | BG | 1,3 |
| Turveg (3031) | GT | 0,1 |
| Friområde (3040) | FRI | 0,2 |
| <i>Sum grønnstruktur</i> | | <i>1,5</i> |
| PBL § 12-6 Hensynssonetabell | | |
| Frisikt | H140 | 0,5 |
| Høyspenningsanlegg (inkl. høyspentkabler) (370) | H370 | 0,9 |
| <i>Sum hensynssoner</i> | | <i>1,4</i> |
| PBL §12-7 Bestemmelsesområder | | |
| Midlertidig bygge- og anleggsområde (237) | #AR | 9,6 |
| <i>Sum bestemmelsesområder</i> | | <i>9,6</i> |

Utforming sykkelveg og fortau

Planforslaget omfatter en ca. 1000 m lang trasé for syklende og gående langs Bromstadekra og Bromstadvegen. Sykkelvegen legges på sørsiden av vegen i Bromstadvegen. Bredden på sykkelveg er 3 meter, og fortau 2,5 meter inkludert skulder på 0,5 meter som er nødvendig for en hovedsykkelrute med høy vinterdriftsstandard. Mellom sykkelvegen og kjørebane for bil er det en trafikkdeler med varierende bredde. Av estetiske og miljømessige årsaker er det tenkt trær i trafikkdeleren der bredden er minimum 2,0 m.

Bromstadekra – kryss Bromstadvegen

I Bromstadekra er sykkelveg med fortau lagt på nordsiden av vegen. Sykkelvegens plassering på nordsiden medfører at kjørevegen må flyttes. Her blir senterlinjen på vegen flyttet 3,5 meter sørover slik at dagens gang- og sykkelveg på sørsiden gjøres om til et vanlig fortau. Det nye fortauet på nordsiden vil gå ca. 1 m innenfor private eiendomsgrenser, og det tilstrebes en reetablering av vegetasjon der det er både hensiktsmessig og mulig.

Fra Bromstadekra kobles sykkelvegen østover med Bromstadvegen via grøntområdet. Kobling mot planlagt sykkelveg med fortau langs Kong Øysteins veg ivaretas i separat reguleringsplan for Fernanda Nissens veg.



I Bromstadekra kobles sykkelvegen med sykkelveg i Bromstadvegen som vist i illustrasjonen over. Illustrasjonen er ikke orientert mot nord.

Strekningen Bromstadvegen – kryss Bromstadekra

Sykkelvegen med fortau legges langs Bromstadvegen på sørsiden av veien. Planen tar hensyn til eiendommene og avkjørslene som ligger nært østsida av rundkjøringen. Det er gjort justering av trafikkdeler mellom kjøreveg og parkering for å tilpasse seg tilgrensende eiendommer.

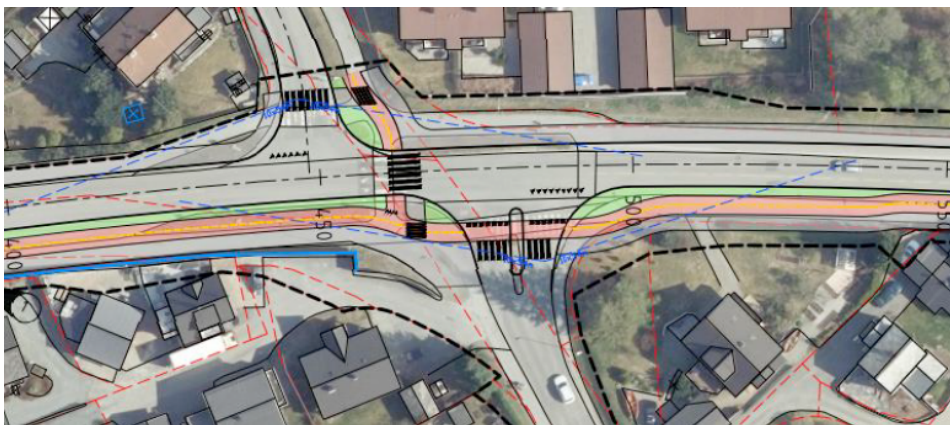
Kollektivholdeplassen inn mot sentrum reguleres av trafiksikkerhetsmessige årsaker som en busslomme. For å få nok areal må dagens støyskjerm tas ned og erstattes av en ny støyskjerm omtrent 2 m lenger ut fra dagens veg. Holdeplass fra sentrum flyttes fra kurven og ut på rettlinje lenger øst, dette for å ivareta universell utforming. Det står en høyspentmast rett ved kjørebanelen og ny holdeplass, og denne beholdes videre på samme sted.



Ny situasjon langs deler av Bromstadvegen ved Strindheim hageby. Illustrasjon ikke orientert mot nord.

Krysset mellom Bromstadvegen og Brøsetvegen

Planforslaget legger opp til to vikepliktsregulerte T-kryss ved Brøsetvegen, slik det er i dag. Sykkelveg med fortau legges på sørsiden av Bromstadvegen og krysser Brøsetvegen på denne siden. Sykkelvegen legges 5 m inn i Brøsetvegen og utformes og skiltes som prioritert sykkelkryssing. Gangfeltet over Bromstadvegen bør utformes som et opphøyd bredt gangfelt for å sikre lav hastighet for alle kjørende.

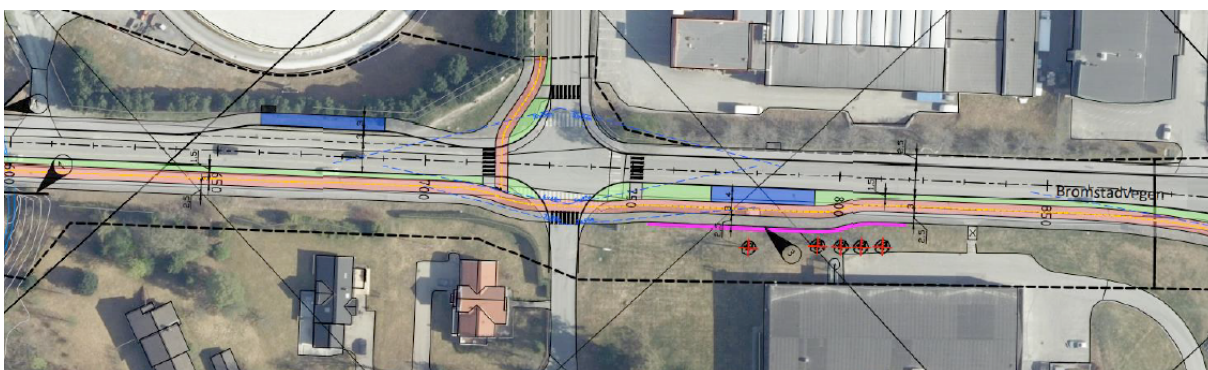


Ny situasjon i krysset mellom Bromstadvegen og Brøsetvegen. Sykkelveg vises med oransje farge. Grønt er trafikkdeler mellom sykkelveg og kjøreveg.

Det er i dag en støyskjerm langs eiendommene på sørsida. Denne støyskjermen må tas ned i anleggsfasen når man bygger sykkelveg med fortau, for så å bli reetablert etterpå. Anleggsarbeidet vil berøre eiendommene, men det er trolig ikke behov for permanent erverv av areal i forbindelse med etableringen av sykkeltilbudet.

Strekningen fra krysset med Brøsetvegen og til Tungavegen

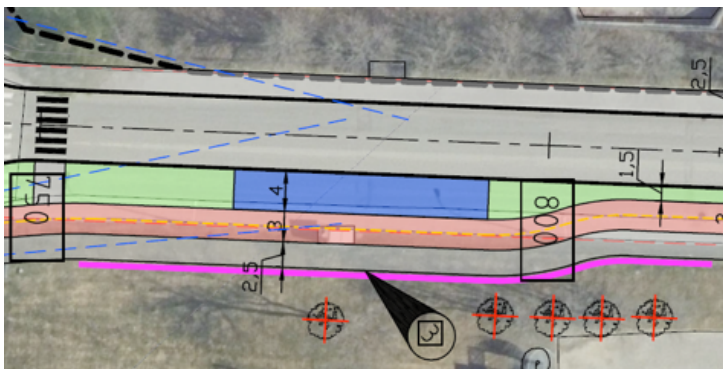
Langs Bromstadvegen legges sykkelveg med fortau med en trafikkdeler med bredde på ca. 1,5 m. Med trafikkdeler med bredde 1,5 m vil det sannsynligvis ikke bli plantet trær der.



Ny situasjon ved Leangen idrettspark og krysset med Tungavegen

Krysset mellom Brøsetvegen og Tungavegen vil bli et vikepliktsregulert x-kryss som i dag. Forskjellen ligger i at geometrien strammes opp og at det etableres gangfelt over alle vegarmene i krysset. Kryssing for sykkel på tvers av den forkjørsregulerte Bromstadvegen er tenkt etablert som et ekstra bredt gangfelt.

I området ved holdeplass i retning fra sentrum er det en skråning opp til Bromstadvegen 57 (Felleskjøpet). Her må det etableres en ny mur og en skråning på baksiden av holdeplassen, og det medfører at fem eksisterende trær sannsynligvis må fjernes.



Illustrasjonen og bildet viser trær som sannsynligvis må fjernes ved Bromstadvegen 57. Støttemur er vist som rosa linje.

Beplantning, grøntarealer

Der bredden på rabatten er over 2 meter kan det plantes trær, busker, stauder og hvitkløver. Innenfor siktlinjene skal det ikke beplantes vegetasjon som kan bli høyere enn 0,5 m.

Det er laget en planteplakat som viser aktuelle arter som kan plantes. Planteplakaten viser bilder av arten, med en kort oppsummering av plantens egenskaper. Artene er valgt ut basert på at de har god toleranse for salt og generell «vegslitasje». Planteplan med planteliste tar utgangspunkt i planteplakaten.

Planforslaget har som mål å etablere åpen infiltrasjon i rabatter og sideterreng der det er mulig.

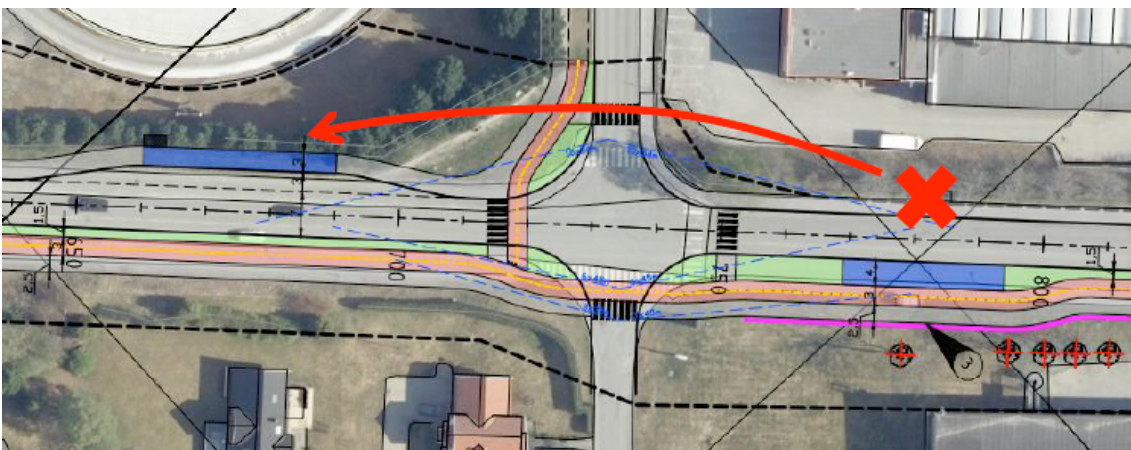
Kollektivholdeplasser

Bussholdeplassen i retning sentrum som heter Strindheim Hageby vil bli liggende på samme sted som i dag, men skal bli en tydeligere busslomme enn i dagens situasjon. Holdeplassen i retning fra sentrum er i dag plassert midt i en sving, men vil i ny situasjon bli flyttet lengre øst slik at holdeplassen ligger på rettstrekning.



Holdeplassen i retning sentrum vil bli liggende likt dagens plassering, men vil oppgraderes. Holdeplass i retning fra sentrum vil flyttes østover

Holdeplassen *Gartnerhallen*, i retning sentrum, blir flyttet omtrent hundre meter lengre vest enn dagens holdeplass. Holdeplassen vil også bli utformet som lomme med leskur. Trafikkklomme brukes for å unngå tilbakeblokkering til krysset. På motsatt side beholdes dagens løsning med kantstopp.



Gartnerhallen i retning til sentrum flyttes. Sykkelveg legges bak holdeplass i retning fra sentrum.

Risiko og sårbarhet (ROS)

Det er identifisert ni uønskede hendelser i ROS-analysen som er utarbeidet for planforslaget: Flom i sjø og vassdrag, urban flom/overvann (lokale forhold), forringelse for planter, fugler, dyr, fisk, ulykker på veg til/fra/ved planområdet, ulykker med gående og syklende, høyspentlinje, trafiksikkerhet i anleggsperioden, akutt forurensning og skade på vannledning/vannforsyning.

Med utgangspunkt i risikovurderingen i ROS-analysen anbefales det tiltak som er innarbeidet i reguleringsplanen, og som anbefales for videre planer for prosjektet.

Virkninger av planforslaget

Landskap og steds karakter

Dagens veganlegg utvides og dette gjør at det blir mer asfalt og harde flater enn tidligere. Tiltaket er ikke vurdert å påvirke 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.

Grønnstruktur, naturmiljø og 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 er vurdert å ikke komme til anvendelse. Dersom det ved utbygging påtreffes fremmede arter skal dette håndteres etter planbestemmelsene. Det er ingen dyrearter som er vurdert påvirket av tiltaket.

Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

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

Grunnforhold/forurenset grunn

Grunnet mistanke om forurensning i grunnen ved Strindheim servicesenter undersøkes denne før tiltaket settes i gang i henhold til forurensningsforskriften. Ved eventuelle funn skal det gjøres tiltak etter tiltaksplanen som skal utarbeides før anleggsstart. Dette er ivaretatt i planbestemmelsene. Ellers påvirkes ikke tiltaket andre geotekniske forhold.

Friluftsliv, rekreasjonsinteresser og uteområder

Natur- og friområder i nærheten av planområdet vil ikke bli berørt av tiltaket. Tiltaket øker trafiksikkerheten for syklende og gående på strekningen sammenliknet med dagens situasjon. Tiltaket ivaretar alle overganger og forbindelser som er der i dag. Tiltaket antas å øke antall gående og syklende, også i rekreasjonsmessig sammenheng.

Trafikk og vegforhold

Tiltaket for sykkelveg med fortau 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.

Kollektivtrafikk

Trondheim kommune har flere pågående prosjekter i Østbyen som Bromstadruta, Brøsetvegen, Brøsetruta og Brundalsforbindelsen. Prosjektene ligger langs strekninger som er tiltenkt brukt til en ny høyfrekvent busslinje mellom Østbyen og sentrum, og det er satt i gang et prosjekt for å utrede mulige tiltak som sikrer fremkommelighet for bussen på disse strekningene. Dette

inkluderer endringer som ikke krever store infrastrukturtiltak, slik som endret kjøremønster og andre reguleringer av trafikk. Prosjektet vil brukes som et grunnlag for pågående og framtidige prosjekter som skal sikre effektiv fremkommelighet for bussen i øst. I prosjektet utredes tiltak som f.eks. kollektivprioritering, feltreservasjon, forkjørsregulering og signalprioritering i kryss i tillegg til mindre punkt- og strekningstiltak. Det er fortsatt uklart hvor framtidige busslinjer skal gå, men om de skal gå i Bromstadvegen vil det også bli vurdert hvilke tiltak som skal gjennomføres for å sikre bussfremkommelighet. Det er vurdert at bussfremkommelighet kan sikres med det vegarealet som ligger i planen, og at eget kollektivfelt vil være unødig inngripende på naboeiendommene.

Barn og unges interesser

Barn og unges interesser vurderes å være godt ivaretatt med gode opparbeidede løsninger for syklende og gående.

Forurensning

Støy

Sykkeltiltaket vil ikke øke støynivået i permanent fase, og da har ikke prosjektet krav om å tilby avbøtende støytiltak. Fra støyretningslinjen T-1442/21: *For mindre tiltak som ikke omfattes av punktlisten over og som ikke øker støynivået, eksempelvis gang- og sykkelveger, er det ikke nødvendig å gjøre avbøtende tiltak. Det er heller ikke nødvendig å gjøre tiltak dersom grenseverdiene ikke er overskredet.*

Luftforurensning

Tiltaket for å etablere sykkelveg er et ledd for å imøtekomme nullvekstmålet til kommunen slik at Bromstadvegen blir en trygg veg for syklende og gående som fører til at flere velger miljøvennlige transportmidler som ikke medfører luftforurensning. Luftforurensning under anleggsperioden er vurdert i ROS-analysen.

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.

Vannmiljø

Det er ingen bekker som vil bli berørt av tiltaket. Det vil ikke bli tilført forurensende stoffer via avrenning som forverrer/endrer vannmiljøet som følge av tiltaket.

Folkehelse

Sykkelveg med fortau langs Bromstadruta kan 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 gjøre nærliggende uteopphold- og rekreasjonsarealer mer tilgjengelige for syklende og gående, og

dette ansees som positivt for folkehelsen.

Byvekstavtalen, nullvekstmålet i personbiltrafikk

Trondheim kommune inngikk 22.5.2023 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal, Malvik, Melhus, Skaun og Orkland 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.

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. Det er viktig at trafikken kan ledes forbi i anleggsperioden på en sikker måte uten tilbakeblokkering. Rabatter blir det siste som bygges ferdig og de vil til dels være overkjørbare i anleggsperioden.

Grunnerverv

Gjennomføring av planforslaget medfører at vegareal blir utvidet sammenlignet med dagens situasjon. Dette vil medføre inngrep i private eiendommer langs strekningen, og det vil være behov for å innløse deler av eiendommene. Disse arealene består stort sett av mindre stripeparseller i form av uteområder for boligeiendommer uten at det får følger for den etablerte bebyggelsen. Planområdet er relativt flatt og dette begrenser behovet for skjæringer/fyllinger og støttemurer noe.

Det er utarbeidet egne tegninger som viser omfanget av grunnerverv ved gjennomføring av reguleringsplanen (W-tegninger). I tillegg til erverv av areal innenfor regulert bredde vil det bli behov for midlertidig arealbeslag i anleggsperioden samt permanent erverv av sideareal for murer, grøfter mv.



Skravur merket #AR viser areal som erverves midlertidig og tilbakeføres til grunneiere når sykkelveg med fortau er ferdigbygd.

Innspill til planforslaget

Varsel om oppstart av reguleringsarbeider ble annonsert på Miljøpakkens nettsider samt i Adresseavisen. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter med frist for uttalelser 03.09.2021.

Det er avholdt egne møter med berørte grunneiere for å drøfte mulige løsninger/konsekvenser av planforslaget. Befaringer og særmøter med grunneiere er gjennomført med de som ba om det.

Reguleringsforslaget var til offentlig ettersyn i perioden fra 28.02.2023 til 12.05.2023. Det kom inn totalt 13 merknader til planen. Trøndelag fylkeskommune fikk utsatt frist for å komme med innspill til Bromstadruta del 1 og del 2 som behandles parallelt.

Statsforvalteren i Trøndelag, 25.04.2023

Friluft

Brøsetstien registrert som svært viktig friluftsområde, og vi forutsetter at dette området ikke vil bli berørt av tiltaket slik som beskrevet i planbeskrivelsen.

Vassdrag

Planområdet går gjennom flere bekkedrag og ravinesystem som er et viktig leveområde for flere arter. Det er derfor positivt at bekkene skal holdes åpne og at det søkes å bevare eksisterende vegetasjon. Turvegen i området skal ha en bredde på 2,5 meter, og det kan vurderes om det er mulig å innskrenke bredden for å beholde mer av kantvegetasjonen. Vi forutsetter for øvrig at tiltaket ikke forringer situasjonen og vannkvaliteten i bekkene slik det fremgår av planbeskrivelsen.

Støy og luft

Det går frem av planbeskrivelsen at støyskjermen langs med eiendommene på sørsiden må tas ned midlertidig under anleggsfasen. Klima- og miljøavdelingen forutsetter at det likevel sikres tilfredsstillende støynivå under anleggsfasen i tråd med planbestemmelse § 7.1 og T-1442/21.

Universell utforming

Tekniske krav gitt i regelverket må ivaretas i utforming av samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur.

Kommentar

Friluft: Ingen endringer i planen, innspill ivaretatt i planforslaget.

Vassdrag: Ingen endringer i planen, innspill ivaretatt i planforslaget. Turveg er regulert med bredde 2,5 meter. Justert i plankart.

Støy og luft: Plan for anleggsgjennomføring skal ivareta utfordringer knyttet til støy.

Planbestemmelser justeres etter skrivefeil.

Universell utforming: Ingen endringer i planen, innspill ivaretatt i planforslaget.

NVE, 30.03.2023

På grunn av stor saksmengde har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle reguleringsplaner som kommer på høring. NVE minner om at det er kommunen som har ansvaret for at det blir tatt nødvendig hensyn til flom- og skredfare, overvann, vassdrag og energianlegg i arealplaner, byggetillatelser og dispensasjoner. Dette gjelder uavhengig av om NVE har gitt råd eller uttalelse til saken. Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Kommentar:

Innspillet medfører ingen endringer i planen.

Trøndelag politidistrikt, 22.03.2023

På tegninger over strekningen, er det skissert at sykkelfelt er inntegnet helt inntil, og over vegbanen. Dette mener Politiet er en løsning som strider med Vegtrafikklovens bestemmelser om at syklende er å regne som kjørende, og at disse har vikeplikt for kjørende på veg der syklende krysser vegbanen. Slike krysningspunkter der syklende krysser vegbanen er et ulykkespunkt, hvor politiet kan vise til flere trafikkulykker.

For å gjøre krysningen for syklister så trygg som mulig, mener Politiet at vegmerking av sykkelfelt må opphøre i en forsvarlig avstand før krysningsspunktet, slik at syklende blir gjort klar over at de krysser som gående for å hevde vikeplikt ifra trafikanter på kryssende veg.

Kommentar

Når syklende krysser Bromstadvegen vil de ikke ha prioritet, men over Brøsetvegen og Tungavegen er det planlagt sykkelprioritet. Dette i henhold til N300 Trafikkskilt. N300 Trafikkskilt er klar på hva som skal til for å kunne forkjørregulere en sykkelveg. Dette er SKAL-krav. Fravikmyndighet for N300 er Vegdirektoratet.

Det skal være en sammenhengende sykkelrute hvor alle kryss med sideveger skal ha samme regulering.

- Parallell veg skal være forkjørregulert.
- Sykkelvegen skal være utformet for rask og trafikksikker sykling.
- Mellom kryssene skal sykkelvegen være adskilt fra parallell veg og skilt fra fortau i samsvar med gjeldende regler i N100.
- Kryss med sekundærveg som pålegges vikeplikt skal være utformet etter geometri- og siktkrav i N100, og skal kunne skiltes og oppmerkes i henhold til krav i N302 og for skilt 3.4.1 202 «Vikeplikt».
- Sykkelvegen skal være skiltet med skilt 520 «Sykkelveg», ha en kjørebanebredde på minimum 3,0 m og være merket med gul midtlinje.

Planforslaget er i tråd med føringene for prioritering av syklister over Brøsetvegen og Tungavegen.

Trøndelag fylkeskommune (TRFK), 16.05.2023

TRFK har innspill på hvordan planavgrensninga er satt, viktigheten av framkommelighet for kollektivtransport og viktigheten av Brøsetstien som krysses med kulvert av Bromstadruta del 2.

TRFK forutsetter at det før sluttbehandling av planen gjøres en vurdering av hvordan vedtaket i programrådet er ivaretatt og at planbeskrivelsen belyser hvilke konsekvenser planforslaget har for kollektivtrafikken, inkludert en redegjørelse for kostnaden ved ombygging av gaten. Uten en slik vurdering mener fylkeskommunen at saken ikke er tilstrekkelig opplyst ved politisk sluttbehandling.

Trøndelag fylkeskommune, som forvalter av kollektivtrafikken, støtter innspill som fremmes av AtB i egen uttalelse i saken. AtB mener at Bromstadruta må ivretas som en mulig viktig strekning for fremtidig metrobussrute, ikke minst fordi mange utbyggingsprosjekter i Trondheim Øst forventes å lede til et økt reisebehov.

Kommentar

Planavgrensningen ble diskutert ved planoppstart, men i og med at delstrekningene behandles parallelt må hele strekningen ses på i sammenheng. Brøsetstien skal ikke berøres av tiltaket.

Kommunedirektøren legger til grunn at vi lykkes med målene i Miljøpakken og at vi unngår en stor økning i personbiltrafikk. Trafikkanalysen viser at ny utforming av krysset fungerer godt med dagens trafikkmengder. Kommunedirektøren mener det er urealistisk å nå målet om reduksjon i personbiltrafikk dersom en må velge mellom sykkel eller kollektiv. Det er avgjørende å lykkes med begge deler. Det skyldes blant annet at mange personer bytter mellom å sykle på noen reiser og reise kollektivt på andre, og at folk som sykler avlaster kollektivtrafikken slik at det blir mer plass på bussene til de som har behov for å reise med buss.

Trafikkregulerende tiltak, som endring av kjøremønster for bil, tilfartskontroll og lignende kan gjøre at det ikke er behov for ombygging av veger eller erverv. Når det blir avklart om ny busslinje skal gå i Bromstadvegen vil det også bli vurdert hvilke tiltak som skal gjennomføres for å sikre bussfremkommelighet.

Trafikkanalysen for sykkeltiltaket viser at krysset Bromstadvegen x Brøsetvegen fungerer godt med dagens trafikkmengder og fremtidige trafikkmengder. Vikepliktsprinsippene i krysset gjør at bussene i Bromstadvegen fortsatt vil ha prioritet, mens bussene i Brøsetvegen mot sentrum må vike for trafikken i Bromstadvegen og vil fortsatt kunne oppleve forsinkelser i rushperioder.

Fremtidig høyfrekvent busslinje fra Strindheim til Rotvoll er under utredning. Det er ikke avklart hvilken trasé busslinjen vil følge, men Bromstadvegen er en mulighet som vurderes. Kommunedirektørens vurdering er at bussfremkommelighet sannsynligvis kan sikres med vegarealet som ligger i planen.

AtB, 12.05.2023

AtB anbefaler at planene for Bromstadruta legges i bero inntil overordnede planer er vedtatt, eventuelt redegjør for hvordan planene for Bromstadruta sikrer å ikke være til hinder for eventuell fremtidig kollektivløsning.

AtB regner med at det vil være stor motvilje mot å rive opp en nybygd sykkelveg.

AtB etterlyser en kollektivstrategi med tydelige retningslinjer for hvilke transportmidler som skal prioriteres i ulike deler av Trondheim, og helst ned på gatenivå.

AtB viser til Mobilitetsstrategien for Trondheim og skriver at for å lykkes med mål om 20 % reduksjon i biltrafikk er vi avhengig av gode driftsvilkår for kollektivtrafikken. Temakart for KPA viser Bromstadvegen som hovedtrasé for kollektiv.

AtB oppfordrer til å vurdere andre kryssløsninger som styrker bussens driftsvilkår. AtB synes det er utfordrende at Miljøpakkeprosjekt synes å ikke ta innover seg ulempene prosjektet medfører for bussen. Spør om det er tilstrekkelig vektet fordeler for sykkel opp mot ulemper for buss.

Kommentar:

Kommunedirektøren ønsker ikke å legge planer for sykkeltiltak på Bromstadruta i bero. Planene er i tråd med overordnede planer i Trondheim kommune, blant annet kommuneplanens arealdel, mobilitetsstrategien og sykkelstrategien. Kommunedirektøren legger til grunn at vi lykkes med målene i Miljøpakken og at vi unngår en stor økning i personbiltrafikk.

Trafikkanalysen viser at ny utforming av krysset fungerer godt med dagens trafikkmengder. Det er planer om å utarbeide en utredning om kollektivtiltak for Trondheim øst (vedtak i programrådet 24. august 2023), denne vil vurdere aktuelle tiltak for å redusere biltrafikk. Mulige løsninger kan være trafikkregulerende tiltak for å sikre lav nok årsdøgntrafikk til at bussen er sikret fremkommelighet, ombygging av kryss for å gi mer kollektivprioritering eller det mest inngripende tiltaket, som vil være å utvide vegen med egne kollektivfelt. Trafikkregulerende tiltak, som endring av kjøremønster for bil, tilfartskontroll og lignende kan gjøre at det ikke er behov for ombygging av gata eller erverv. Når det blir avklart om ny busslinje (eventuelt metrobuss) skal gå i Bromstadvegen vil det også bli vurdert hvilke tiltak som skal gjennomføres for å sikre bussfremkommelighet. Kommunedirektørens vurdering er at bussfremkommelighet sannsynligvis kan sikres med vegarealet som ligger i planen.

Kommunedirektøren planlegger for at Bromstadvegen skal tilrettelegge for både gange, sykling og effektiv kollektivtransport. Tilrettelegging for kollektivtransport kan løses uten å rive opp sykkelvegen.

Kommunedirektøren arbeider med overordnede planer på samferdsel (samferdselsplan for Trondheim, ny kommuneplanens arealdel og utredning av kollektivtiltak - rute øst) og Trøndelag fylkeskommune jobber med å forberede for nytt mobilitetsanbud fra 2029.

Kommuneplanens arealdel viser de viktigste traseene for kollektivtrafikk og sykling. I dette prosjektet mener kommunedirektøren at vi har lykkes med å legge til rette for en god situasjon for både gående, syklende og kollektivtrafikken.

Statkraft varme AS, 28.03.2023

Prosjektet er planlagt gjennomført i et område med eksisterende fjernvarmenett i bakken. Utførelse av tiltaket krever forsiktighet og nøyaktighet slik at ytre kappe av rør og øvrige fjernvarmeinfrastruktur ikke skades. Selv en liten punktering av ytre plastkappe til rør kan medføre fare og lekkasje på både kort og lang sikt. Statkraft ønsker å involveres tidlig og tett i planarbeidet for å kunne vurdere eventuelle behov for tiltak og være en rådgiver til prosjektet vedrørende rørtraséen.

Kommentar:

Innspillet medfører ingen endringer i planen, men tas med videre til neste fase.

Tensio TS AS, 28.03.2023

Tensio informerer om hva som finnes av eksisterende infrastruktur innenfor planområdet.

Kommentar:

Innspillene medfører ikke endringer i planen, men tas med videre til prosjektering av anlegget.

Bromstadvegen 47A, 20.03.2023

Nabo håper det tas hensyn til at tunge kjøretøy ikke kan snu inne på området og at renholdsverket og nabos firmabil som er 12 meter er avhengig av å rygge ned for ikke å lage farlige situasjoner ved og måtte rygge ut på Brøsetvegen. Det bør også være glass i støyskjermen for at kjørende lavere kjøretøy ikke skal komme i fare med kryssende raske syklistene som ikke kjenner denne utkjøringen som er litt skjult for mange.

Kommentar:

Reguleringsplanfasen har som mål å etablere de overordnede rammene for prosjektet, mens detaljprosjekteringsfasen tar seg av de mer konkrete og spesifikke aspektene, inkludert støyskjerm og vegutforming. Dette i dialog med grunneier.

Bromstadvegen 23, 02.06.2023

Nabos innspill har i hovedsak gått ut på støyproblematikk og størrelse på arealbehov da alle soverom ligger mot Bromstadvegen. På denne bakgrunn har nabo et ønske om å flytte trasé mot Strindheim hageby for å begrense støyproblematikken og minske arealbehov. I følge mottatte tegninger ser det ut til at det eneste som er endret er bredden på grøntareal mot vegen som er tydelig bredere enn forventet. Nabo er undrende over hvordan sykkelveg med fortau svinger ut i Bromstadvegen 25 med et tydelig smalere grønt felt langs vegen. Føler fortsatt mye er uavklart, og tegningsmaterieell blir ikke nøyaktig nok og avvikene vil komme. Imøteser videre dialog slik at vi for alle parter kommer ut med en løsning alle parter kan være fornøyd med.

Kommentar:

Det er vanskelig å få til god geometri på krysset om dette skal sideforflyttes mot Strindheim hageby samtidig som at det er veldig fordyrende å flytte hele kryssområdet. Planforslaget er ikke endret siden befaring. Grunnen til at det er smalere grøntareal foran Bromstadvegen 23 enn langs med nr. 25 er at det foran nr. 23 er at en må ha tilstrekkelig areal til parkeringsplasser og for å kunne snu bilene på egen eiendom.

Langs med nr. 23 er normen for sykkelveg med fortau fulgt samt at kravet om oppstillingsareal på minimum 2 meter foran gangfelt er innarbeidet, noe som fører til bredere grøntareal.

Bromstadvegen 23, 24.04.2023

Nabo ønsker at bredden på samferdselsareal må reduseres til et minimum. Bredden på Trondheim kommunens snøryddingsutstyr kan tilpasses traseen. Som referanse vises til bredden på sykkel- og gangarealet på østsiden av Sirkus Shopping, ved bussholdeplassen. Der er det og vil det være betydelig større sykkel- og gangtrafikk enn i Bromstadekra og ved eiendommer vendt mot Bromstadvegen.

Viser til befaring 09.09.2021 med deltagere fra Trondheim kommune og Rambøll. Naboene har et ønske om å flytte trasé mot Strindheim hageby for å minske støy og inngrep hos oss, da det ikke berører hager på motsatt side. Dette ble kommunisert på befaring 09.09.2021. Tegninger mottatt i dag er ikke i samsvar med hva som ble kommunisert på befaring, grøntareal er vesentlig større enn hva de forventet og gjør de usikre på om markeringene oppmåler foretok på befaring stemmer i dag, dvs. større inngrep på deres eiendom. Nabo er litt undrende over hvordan sykkelveg og fortau svinger ut i Bromstadveien 25 med et tydelig smalere grønt felt langs vegen. Føler fortsatt mye er uavklart her - tegningsmateriellet er i en målestokk som det er vanskelig å forholde seg til. Imøteser videre dialog.

Kommentar:

Trondheim kommune har normer for prosjektering av sykkelveg med fortau som prosjektet må følge, så det er ved helt spesielle situasjoner dette avvikes fra.

Støyskjerm vurderes i detaljprosjektering og i samarbeid med grunneier. Bygging av sykkelveg med fortau gir ikke krav om bygging av støyskjerm da tiltaket ikke øker biltrafikk.

Tungavegen 39, 21.03.2023

Viser til mottatt melding om offentlig ettersyn av arealplanforslag datert 02.03.2023. Med referanse til tidligere kommunikasjon vedrørende denne saken ber hen om at kommunen plasserer stiplede strek på utsiden av hekkbeplantingen mot Bromstadvegen. Dette for å unngå eventuelle misforståelser når arbeidet starter.

Kommentar:

Plangrensen ved eiendommen er nedjustert fra 8 meter til 4 meter, og ligger da på utsiden av hekkbeplantning.

Sissel Arctander, Advansia, 21.04.2023

Planen berører del av Agris eiendom.

Erstatning av trær og landskap

I planbeskrivelsen sies det at trærne trolig må fjernes på grunn av støttemur. Agri mener planen helst bør bevare trærne, men er åpen for at de kan erstattes, men det forutsetter bedre sikring av erstatning i bestemmelsene. Dersom trærne må fjernes må de erstattes. I bestemmelsene er

erstatning et krav, men samtidig tar man forbehold med å skrive «dersom det lar seg gjøre». Agri mener at det er unødvendig å ta dette forbeholdet. Det sies i kapittel om landskap og steds karakter at det er et mål at prosjektet skal etterlate pene sideareal. Vi mener at bestemmelsene ikke sikrer dette tydelig nok. Bussholdeplass, støttemur og grønt må utformes utfra at området skal være attraktivt for framtidig utvikling, uansett om det er boliger eller næring her. Bestemmelsene må kreve entydig at trær erstattes, og sette krav til estetisk kvalitet på mur og terrengtilpasning.



Kapasitet i avkjørsel mot Tungavegen 57

Avkjørselen til eiendommen fra Bromstadvegen må reguleres slik at det er kapasitet for vekst i denne avkjørselen. Det kan komme flere boliger i området, og det blir flere gående og syklende, samt flere bilturer. Det er derfor viktig at sykkelveg og trafikksikkerhet løses på en måte som gjør at eiendommen kan ha god utnytting.

Kommentar:

Planbestemmelsene er justert til sluttbehandling.

Dagens kryssløsning er vurdert til å ha god nok kapasitet. Eventuelle endringer i arealbruk og boligutvikling i området vil være gjenstand for separate vurderinger og godkjenninger som er utenfor omfanget av denne planen.

Tungavegen 37, 23.04.2023

Selv om tidligere innspill fra berørte grunneiere er delvis ivaretatt, er det fortsatt bekymringer knyttet til planforslaget.

Hovedfokus ligger på å unngå erverv/ekspropriasjon av privat eiendom langs Bromstadvegen og Tungavegen, med vekt på alternative løsninger som ikke krever dette. Det påpekes at dagens sykkelveg brukes i begrenset grad, spesielt på vinterstid, og det stilles spørsmål ved behovet for en bredere sykkeltrasé. Vedlikehold og brøyting av sykkelvegen påpekes som viktige faktorer for

å sikre bruksvennligheten. Det uttrykkes også bekymring for busstopp-plassering nær Bromstadvegen og Tungavegenkrysset, samt for trafiksikkerheten ved et dobbelt gangfelt og sykkelvei som krysser Bromstadvegen. Eiendommens bruk som anleggsområde under byggeperioden ønskes ikke, og det oppfordres til å ta nødvendige forhåndsregler for å unngå skade på eksisterende vegetasjon. Til slutt, på bakgrunn av den økende trafikken på Bromstadvegen og Tungavegen, henstilles det til å utføre en utredning om forventet fremtidig trafikkbilde og vurdere støyskjerming langs Bromstadvegen.

Kommentar:

I detaljprosjektering vil det vurderes alternative løsninger for å minimere inngrep på privat eiendom. Dette i dialog med grunneier.

I prosjekteringen vil det bli gjort vurderinger for å sikre at sykkelvegen er funksjonell og tilgjengelig året rundt, samtidig som det tas hensyn til kostnader og miljøpåvirkning.

Plan for anleggsgjennomføring tas i neste fase i samråd med grunneier.

Avsluttende kommentar

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