



Detaljregulering av Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg, planbeskrivelse, sluttbehandling

Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 21.12.2023

Dato for godkjenning av (vedtaksorgan) : 07.03.2024

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 det vedtatte hovednettet for sykkel i Trondheim. Bromstadruta er delt i tre deler hvor det utarbeides egen reguleringsplan for hver av delene.

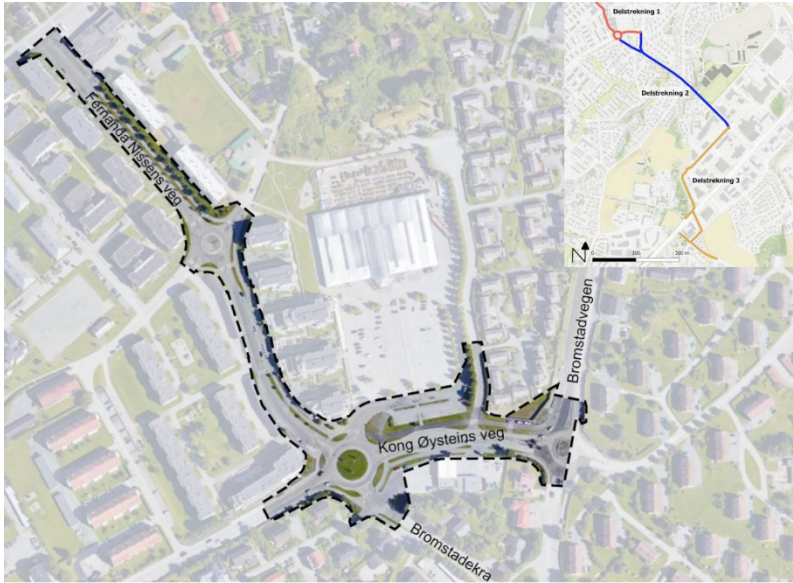
Plan 1: Reguleringsplan for Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg

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.

Planbeskrivelsen gjelder plan 1.

Sykkelveg med fortau planlegges etter norm hvor det langs kjørebanelen er rabatt på minimum 1,5 meter, sykkelveg på 3 meter og fortau 2,5 meter inkludert skulder. Behovet for erverv av eiendom avhenger spesielt av hvor bred rabatt/trafikkdelers som velges. Rabattbredden varierer langs strekningen. Rabatt er viktig for trafiksikkerheten, men den er også viktig for å gi rom for grønt, gatelyst, skilt, sykkelparkering, snøopplag og bussholdeplasser.



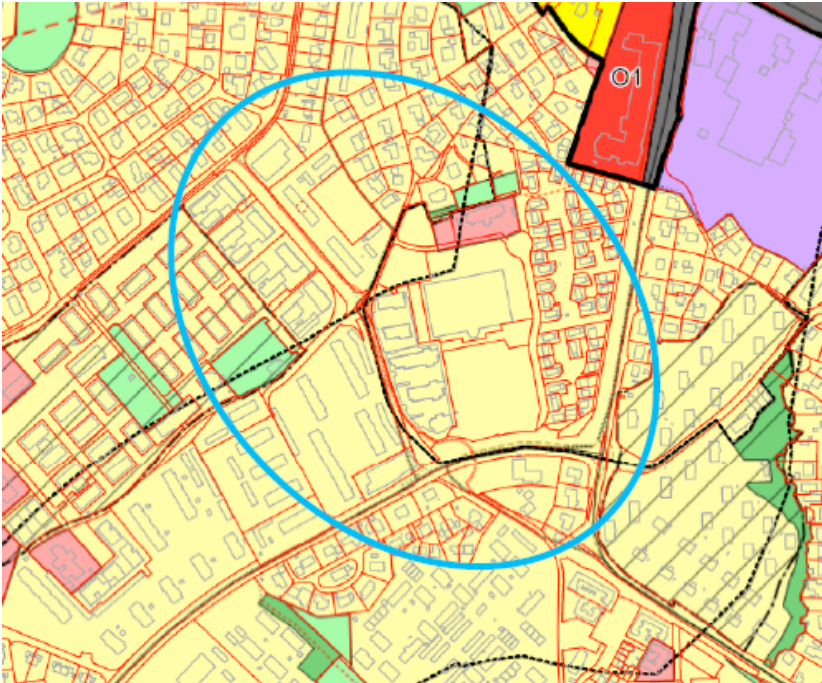
Planomriss av strekningen som går fra Persaunvegen til og med deler av Kong Øysteins veg

En viktig utfordring for planen er å ivareta trafikksikkerheten langs ny trasé. Spesielt gjelder dette i kryss hvor det kan være vanskelig å få til helhetlige løsninger for å styre syklistere og fotgjengere riktig. Det er noen private avkjørsler til Fernanda Nissens veg som må ivaretas med tanke på blant annet frisikt og utkjøring. To punkter med nedgravde avfallscontainere langs strekningen må flyttes da de er i konflikt med vegføringen. Planen inneholder en større rundkjøring som er tenkt opparbeidet med sykkelrundkjøring.

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, turvegtrasé, hovedveg og kollektivtrasé. En utvidelse til sykkelveg med fortau vil berøre eksisterende boligeiendommer og næringsseiendommer. Prosjektet er en del av sykkelstrategi for Trondheim (2014-2025). Sykkelstrategien legger opp til et sammenhengende nett for sykling som binder bydeler sammen. For å få fortlgang i prosessen ble det fremmet sak i formannskapet med følgende vedtak (arkivsak 20/67185): «*Formannskapet ber Kommunedirektøren gå videre med planlegging av sykkeltilbud langs Bromstadruta og Brøsetruta*».



Kommuneplanens arealdel 2012-2024 (KPA)

Oversikt over tilstøtende reguleringsplaner:

PLANID	PLANNAVN	Formål
r0455	Persaunet	Bolig
r0161	Pineberg, Sommerro og deler av Baldershage	Bolig
r0342h	Baldershage med tilliggende eiendommer og Fernanda Nissens veg 43, 13/15	Bolig, trafikkområder, forretning, fellesområder
r20160038	Fernanda Nissens veg, gnr/bnr 13/51	Bolig
r20100042	Fernanda Nissens veg 43	Bolig
r0206b	Reguleringsplan for rundkjøring i krysset Kong Øysteins veg/Bromstadvegen samt 5 eiendommer	Byggeområder, trafikkområdet og fellesareal for eiendom
r0126a	Bromstad – Tyholtmo m.fl.	Bolig
r-342f	Endret bebyggelsesøknad for del av Baldershage	Felles lekeareal

Planområdet, eksisterende forhold

Beliggenhet

Denne delen av Bromstadruta starter fra vest i krysset Persaunvegen og Fernanda Nissens veg. Strekningen fortsetter til Kong Øysteins veg med tverrforbindelse til Bromstadvegen via Bromstadekra. Strekningen har en lengde på ca. 600 meter og et areal på ca. 24 dekar.

Planområdets nærområde består av dagligvarebutikk, Plantasjen, bensinstasjon og

boligbebyggelse. Dagens løsning har mange systemskifter med gang- og sykkelveg, sykkelfelt og fortau. Ruta krysser flere kryss med dårlig utforming for syklende og gående.



Coop Prix ligger i krysset Persaunvegen og Fernanda Nissens veg. Delstrekningen fortsetter østover mot Bromstadvegen.

Planområdet omfatter eiendommene:

GNR/BNR	EIER	Størrelse (daa)
9/666	Trondheim kommune	3,5
12/83	Trøndelag fylkeskommune	43
12/99	Certas Energy Norway AS	4,1
12/271	Moum parkering AS	9,7
12/274	Trondheim kommune	4,6
13/41	Trondheim kommune	4,2
13/51	Baldershage borettslag	19,1
13/52	Baldershage borettslag	1,2
13/53	Moum Eiendom AS	1,1

Dagens bruk og tilstøtende arealbruk

Fernanda Nissens veg

Fernanda Nissens veg er en kommunal veg som strekker seg fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. I Fernanda Nissens veg er det i dag et tosidig fortau som går over til ensidig fortau og gang- og sykkelveg fra Tessems veg. Løsningen er ikke godt tilrettelagt for sykkel der man må sykle på fortauet eller i vegen. Ved dagligvarebutikk i krysset til Persaunvegen er det utflytende forhold

og vanskelig å se hva som er fortau, parkering eller kjøreareal. Ingen av gangfeltene på denne delen av strekningen er universelt utformet.

Kong Øysteins veg

Kong Øysteins veg er fylkesveg. Den aktuelle delen av vegen har både tosidig gang- og sykkelveg og sykkelfelt. Dette medfører systemskifter i sykkeltilbudet. Mellom rundkjøringene i Kong Øysteins veg er det parvise busslommer. Det er avkjørsler langs vegen som potensielt kan skape konflikter. På grunn av signalanlegg for fotgjengerne, gir det en liten omveg for fotgjengere som går langs Bromstadvegen, og det er relativt lang ventetid i signalanlegget. Tellingene viste at det signalregulerte gangfeltet brukes hyppig av skolebarn.

Stedets karakter og landskap

Planområdet er relativt flatt. Strekningen langs Fernanda Nissens veg består i dag av en trerekke som skiller fortauet og vegen. På innsiden av fortauet mot bolighusene er det en blanding av tysk asal, rognasal og mindre busker. Trerekken i dagens trafikkdel er i god stand og holder en opprett vekst med tett krone.

Kulturminner og kulturmiljø

Det er ikke registrert fredede kulturminner eller SEFRAK-registrerte bygninger innenfor plangrensen.

Naturverdier

Det er foretatt en utsjekk i naturbasen til Direktoratet for naturforvaltning og i artsdatabankens artskart. Innenfor planområdet er det registrert kaie, konglebit (fugl), brunrotte og grevling. Ingen av disse er rødlistet.

Det er registeret et område med hauksanger (kritisk truet), tyrkerdue (nær truet), kornkråke, hønsehauk (nær truet), gulspurv (nær truet), fiskemåke (nær truet) og stær (nær truet) i nærheten av planområdet nord for Kong Øysteins veg.

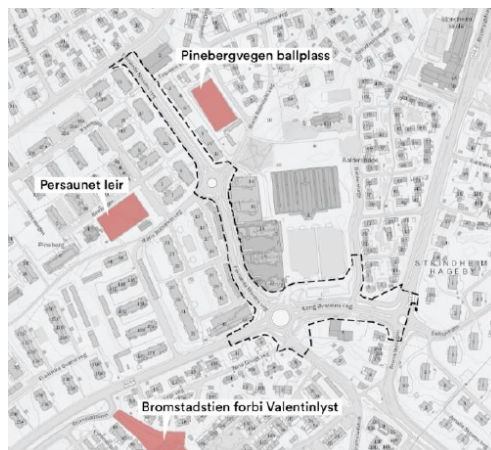
Det er gjort en registrering av den fremmede arten fôrvalurt langs østsiden av Kong Øysteins veg.

Utover dette er det ikke andre registreringer av prioriterte arter, truede eller nær truede arter eller naturtyper innenfor planområdet.

Rekreasjonsverdi

Strekningen Fernanda Nissens veg benyttes i dag primært som kjøreveg for bil og har fortau som løsning for gående og syklende.

Naturbase (Miljødirektoratet) viser ingen registrerte friluftsområder innenfor planområdet, men det ligger friluftsområder i nærområdet til strekningen. Pinebergvegen ballplass og Persaunet leir ligger omtrent 35-45 meter fra planområdet og er av svært viktig verdi.



Friluftsområder

Trafikkforhold

Vegnett

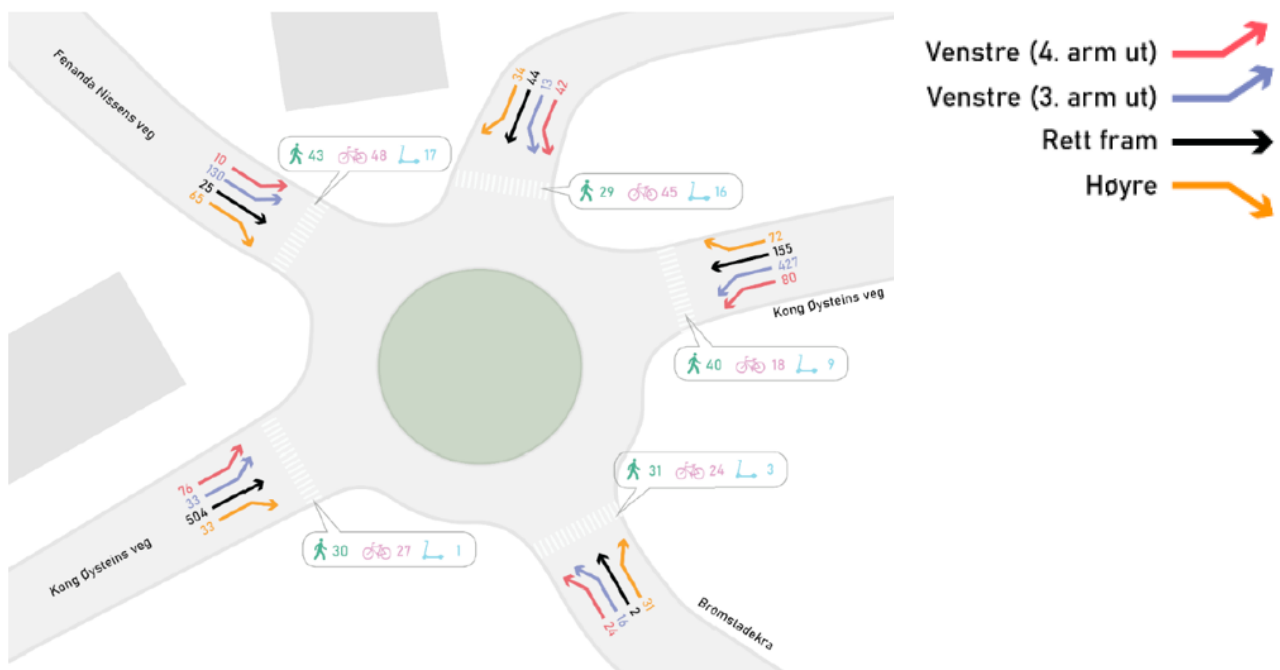
Vegnettet langs Bromstadruta består hovedsakelig av samleveger og hovedveger. Kong Øysteins veg er definert som hovedveg og er en del av det indre ringvegsystemet rundt sentrum. Det går for tiden ikke buss i Fernanda Nissens veg.

Strekning	ÅDT	Fartsgrense
Fernanda Nissens veg	3000 – 4600	40 km/t
Kong Øysteins veg	12 200	50 km/t

Det er systemskifter for gående og syklende, og løsningene skifter mellom gang- og sykkelveg, sykkelfelt, fortau og blandet trafikk. Strekningen er skoleveg, og et viktig målpoint er Leangen idrettspark. Etablering av en gjennomgående sykkelløsning som i større grad skiller de gående og syklende fysisk, vil øke trafikksikkerheten for de som ferdes her.

Trafikkbelastning fem-armet rundkjøring

Rambøll har gjennomført trafikkteiling av kjøretøy, gående og syklende i rundkjøringen mellom Fernanda Nissens veg og Kong Øysteins veg 14. – 16. september 2021. Tallene på figuren er antall kjøretøy i timeintervallet 15:15-16:15. Samlet dokumentasjon om trafikkteilinger var vedlagt saken til høring.



Trafikkmengder i fem-armet rundkjøring

Personskadeulykker

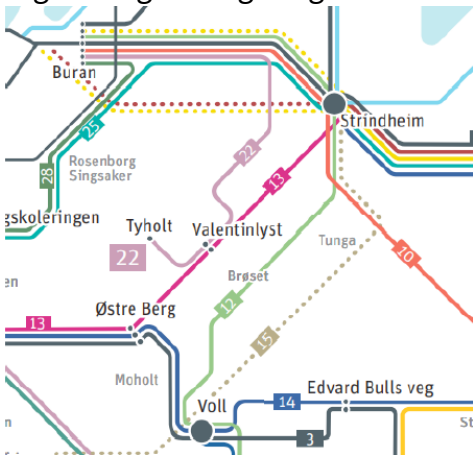
Kong Øysteins veg mellom Bromstadvegen og Fernanda Nissens veg er del av en ulykkesstrekning. Det betyr at det har skjedd minimum ti ulykker med personskade i løpet av de fem siste årene. De aller fleste ulykkene var med lettere skade som utfall, og kun en ulykke var med alvorlig personskade. I 2018 var det en påkjøring av kryssende fotgjenger langs Fernanda Nissens veg. I 2016 var det en påkjøring bakfra-ulykke i rundkjøringen Kong Øysteins veg.



Registrerte trafikkulykker fra vegkart.no

Kollektivtilbud

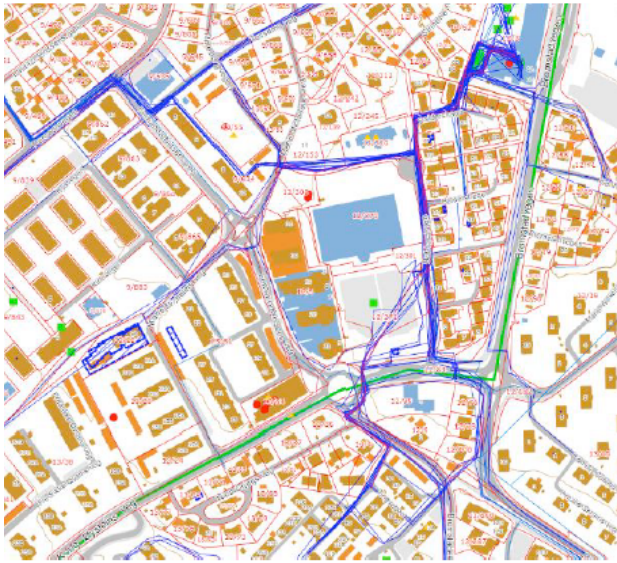
Fremtidig metrobuss fra Lade og Strindheim er under utredning, men det er foreløpig uavklart om metrobussen skal gå videre østover opp Bromstadvegen til Brundalen/Granåslia, eller om den skal gå opp Kong Øysteins veg via Valentinlyst og Brøset til Granåslia. Langs Kong Øysteins veg retning vest og øst går det bussruter med høy frekvens (12 busser maks i timen).



Dagens bussruter/linjekart

Barns interesser

Hele Bromstadruta går gjennom to barneskolekretser, Strindheim og Åsvang. Strindheim ligger på vestsiden av E6 Omkjøringsvegen og Åsvang ligger på østsiden. Begge skolene er relativt store barneskoler. Store deler av Bromstadruta er viktige traseer for skolebarn. I tillegg er Leangen idrettspark et viktig målpunkt for flere typer idretter og aktiviteter. Trondheim kommune gjennomførte barnetråkkregistreringer i 2014. Resultatet viser at Kong Øysteins veg er hyppig brukt som skoleveg og oppleves trygg.



Barnetråkkregistreringer (2014)

Universell utforming

Det er ingen separert løsning for syklende langs strekningen, og det sykles både i kjøreveg, på fortau og på gang- og sykkelvegen. Dette kan føre til konflikter, særlig mellom gående og syklende samt syklende og bilister. Det er i liten grad lagt til rette for universell utforming ved gangfelt hvor det mangler nedsenket kantstein og taktile heller.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp

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

Elektro

Det finnes flere eksisterende veglysmaster i planområdet. Dersom disse kommer i konflikt med tiltaket bør de flyttes til ny plassering.

Grunnforhold

Ruta ligger i områder hvor løsmassene i stor grad er fast leire. Det er ikke kjente forekomster av torv eller kvikkleire langs traseen.

Bromstadruta passerer bensinstasjonen Strindheim servicesenter der det kan være mistanke om forurensning. Kartlegging/undersøkelse skal gjennomføres før det anlegges ny gang- og sykkeltrasé.

Støy

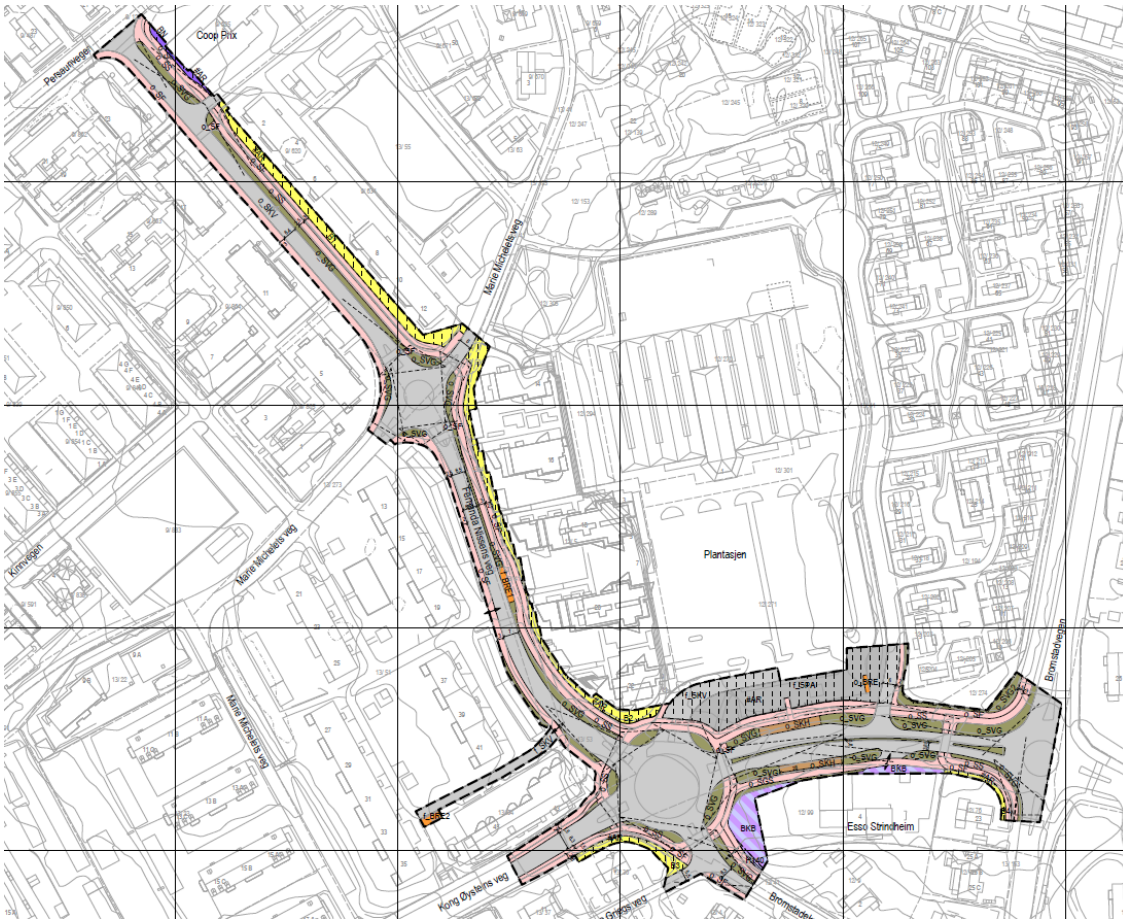
Planområdet ligger i gul og rød støysone. Foruten i selve anleggsperioden, genererer ikke bygging av sykkelveg og fortau økt støynivå.

Beskrivelse av planforslaget

Planlagt arealbruk og arealformål

Planforslaget legger til rette for etablering av et sammenhengende hovednett med god framkommelighet hele året for syklende og gående ved å regulere sykkelveg med fortau. Strekningen er ca. 600 meter. Den nye sykkelvegen tilknyttes eksisterende sykkelveg i øst og kobles sammen med planlagte sykkelveger sørover.

REGULERINGSFORMÅL (PBL §12-5)	BETEGNELSE (jf. Kart)	STØRRELSE (daa)
Nr.1 Bebyggelse og anlegg		
Boligbebyggelse (1110)	B	1,7
Næringsbebyggelse (1300)	BN	0,1
Renovasjonsanlegg (1550)	BRE	0,1
Forretning/kontor (1810)	BKB	0,6
Sum bebyggelse og anlegg		2,3
Nr.2 Samferdselsanlegg og infrastruktur		
Kjøreveg (2011)	SKV	9,4
Fortau (20)	SF	3,7
Sykkelanlegg (2017)	SS	2,4
Annen vegg grunn – grøntareal (2019)	SVG	2,7
Kollektivholdeplass (2073)	SKH	0,2
Parkering (2080)	SPA	1,3
Sum samferdselsanlegg og infrastruktur		19,6
PBL § 12-6 Hensynsonetabell		
Frisikt	H140	0,0
Sum hensynssoner		0,0
PBL §12-7 Bestemmelsesområder		
Midlertidig bygge- og anleggsområde (237)	#AR	3,6
Sum bestemmelsesområder		3,6



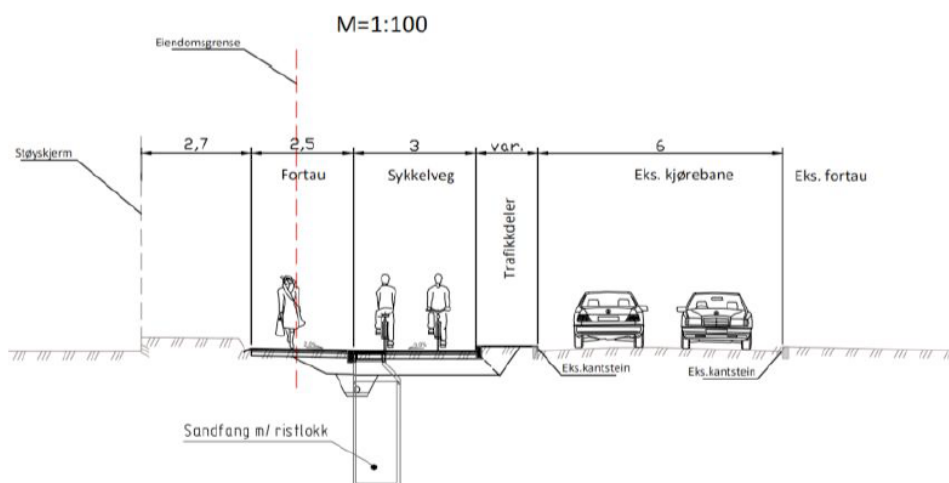
Plankart

Sykkelveg med fortau legges på østsiden av Fernanda Nissens veg og nordsiden av Kong Øysteins veg. Bredden på sykkelvegen er 3 meter, fortau er 2,5 meter. Trafikkdeler har varierende bredde.

Fernanda Nissens veg

I nord starter sykkelveg med fortau fra Persaunvegen ved Coop Prix. Det er i dag fortau forbi butikken som vil bygges om til sykkelveg med fortau med trafikkdeler. Kobling mot planlagt sykkelveg med fortau langs Persaunvegen må løses i en eventuell plan for løsning i den vegen.

Planforslaget vil i størst mulig grad unngå inngrep på privat eiendom ved å redusere breddene og tilpasse løsningene. Derfor er fortausbredden redusert fra 3,0 til 2,5 meter som vil gi mindre inngrep i private eiendommer, men også mindre plass til snøopplag. Trafikkdeler fra Persaunvegen og bort til rundkjøringen mellom Fernanda Nissens veg og Marie Michelets veg er regulert til 2,3 meter. Dette er bredt nok for ny treplanting som krever minimum 2 meter mellom kantstein.

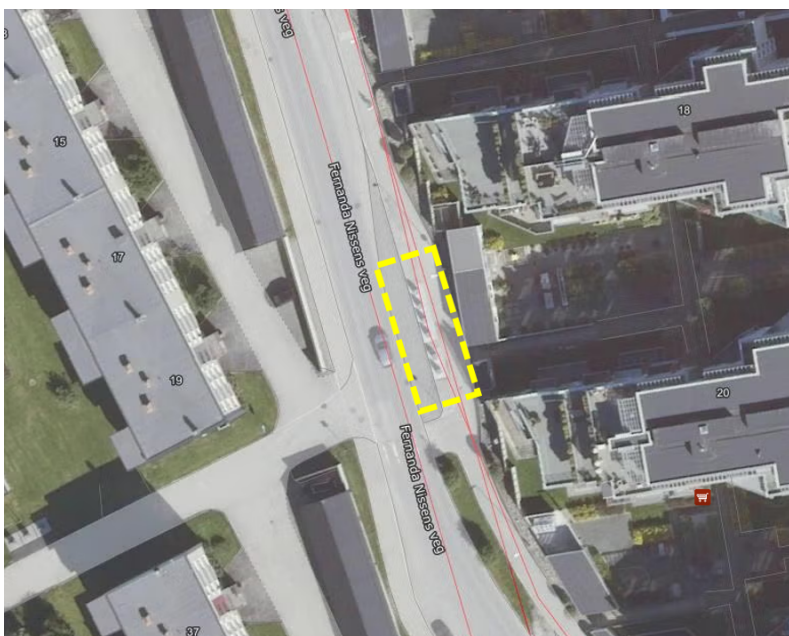


Normalprofil - varierende bredde på trafikkdeiler

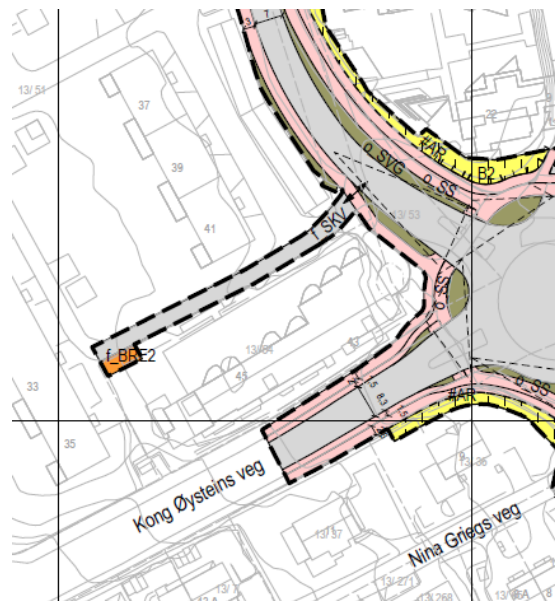
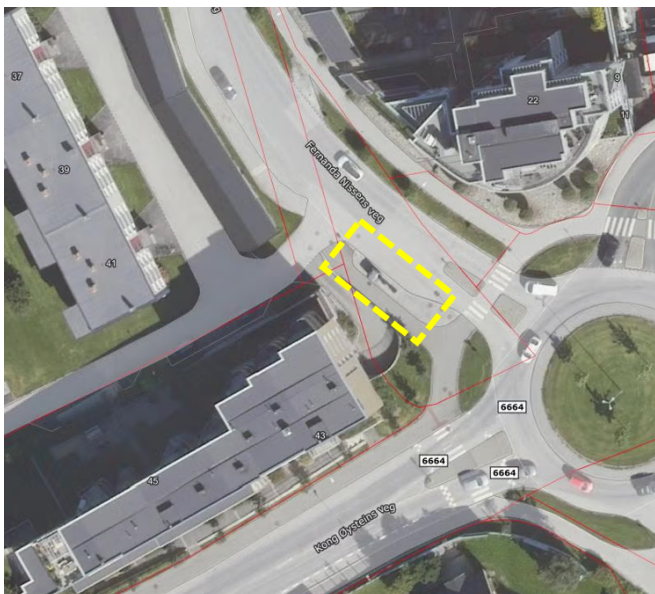
Mellom rundkjøringene Fernanda Nissens veg x Marie Michelets veg og Fernanda Nissens veg x Kong Øysteins veg varierer bredden på trafikkdeiler fra 0,5 til 3,0 meter.

Renovasjonsanlegg ved Balders Terrasse

På østsiden av Fernanda Nissens veg mellom rundkjøringene, er det et anlegg for nedgravde avfallscontainere. Her er det også en lomme der renovasjonsbilene kan stå når containerne tømmes. Denne lommen blir det ikke plass til når man etablerer sykkelveg med fortau. Containerne flyttes nærmere vegbanen og må tømmes fra vegen.



Renovasjonsanlegg for Balders terrasse

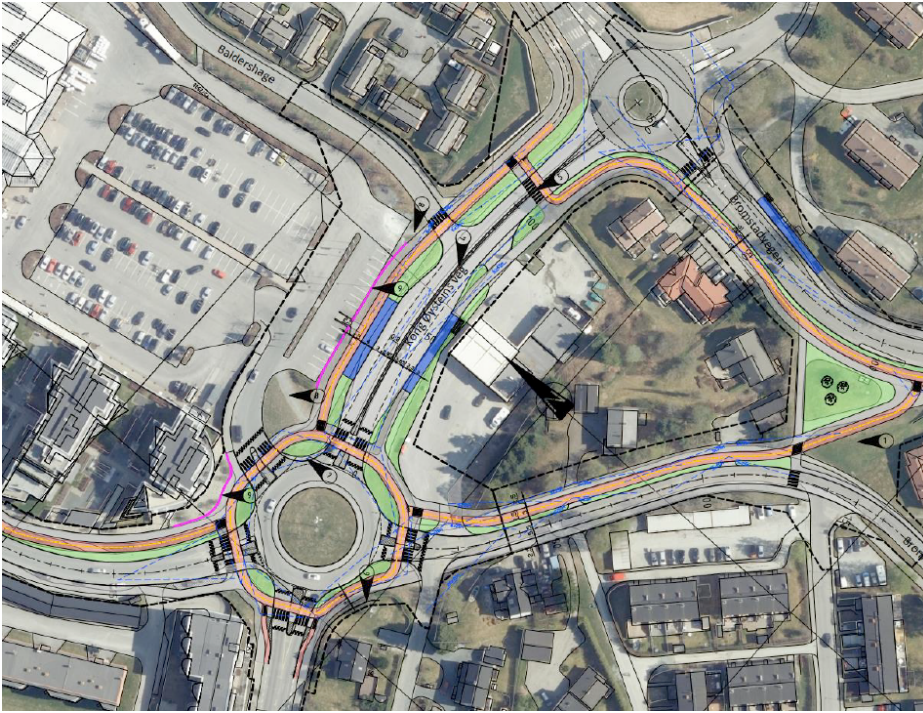


Renovasjonsanlegg for Balders terrasse III (Fernanda Nissens veg 45) må flyttes. Ny plassering f BRE2 er endret etter høring.

Det er nedgravde containere lengst sørvest i Fernanda Nissens veg. I dag er det en stopplomme langs containerne hvor renovasjonsbilen kan stå. Med ny sykkelveg er det ikke lenger plass til denne stopplommen, og renovasjonsbilen må da stå i kjørebanen under tømning. Dette er uheldig med tanke på trafiksikkerhet.

Kong Øysteins veg

I Kong Øysteins veg er sykkelvegen lagt på nordsiden langs Plantasjen. Langs hele strekningen mellom rundkjøringene er det en trafikkdelel som skiller mellom bilvegen og sykkelvegen. Bussholdeplassen er plassert mellom vegen og sykkelvegen. Det er planlagt videre kobling til sykkelveg i Kong Øysteins veg i vest og Bromstadvegen i øst.



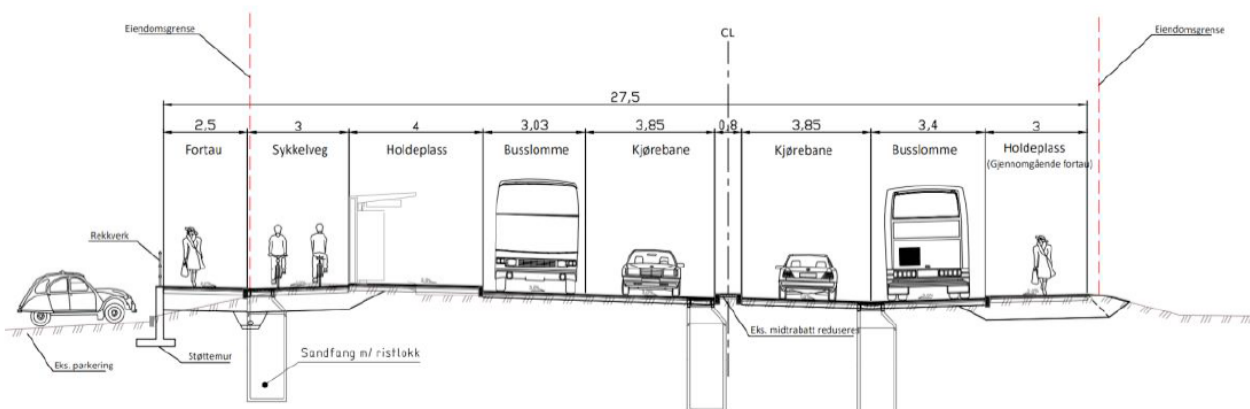
Situasjonsplan for Kong Øysteins veg øst mot Bromstadvegen



Rundkjøring mellom Fernanda Nissens veg og Kong Øysteins veg

Planforslaget legger opp til tovegs sykkelveg i rundkjøringen i Kong Øysteins veg. Inn til rundkjøringen kommer tovegs sykkelveg fra vest langs Kong Øysteins veg på nordsiden av veien, på nordsiden av Bromstadekra og på østsiden av Fernanda Nissens veg. Sørøver i Kong Øysteins veg er det envegs sykkeltilbud i form av sykkelfelt. Det er valgt å legge tovegs sykkeltilbud i en ring rundt rundkjøringa med ca. 5 m avstand mellom ytterkant av sirkulasjonsarealet og opphøyde gangfelt med sykkelkryssing i alle vegarmene.

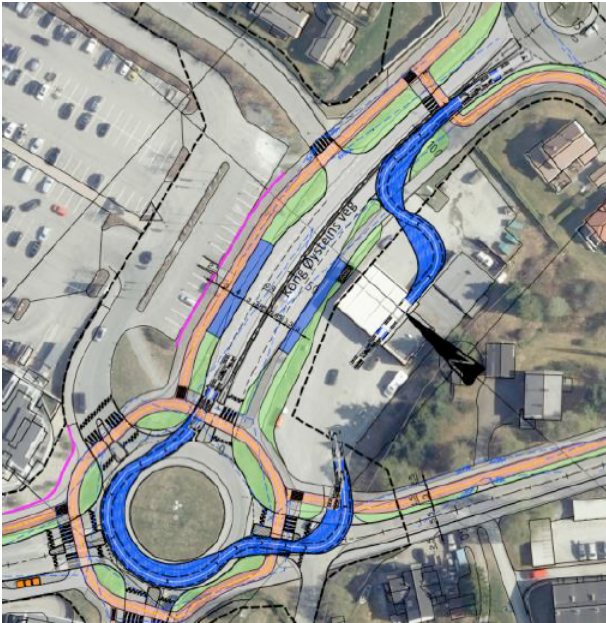
Tovegs sykkelring i en rundkjøring er foreløpig ikke bygd i Norge. Løsningen er bygd i Sverige, Nederland og Polen, men det er lite erfaringsdata tilgjengelig. Sykkelkryssing gir prioritet for syklister og bil får vikeplikt. Dette gir bilen enda et vikeforhold i tillegg til vikeplikt for gangfeltet med sykkelkryssing og deretter for de som kommer syklende i rundkjøringen. Løsningen er laget på bakgrunn av Oslostandarden, og Statens vegvesens formingsveileder for hovedsykkelruter i Trondheim. Siden det ikke er erfaring med en slik løsning i Norge, kan man se for seg at man kan bruke de prioriterte sykkelkryssingene i rundkjøringen som et case i et prøveprosjekt med før- og etterundersøkelser. Da vil man følge med på/overvåke spesielt trafikksikkerhet og interaksjon mellom syklister og øvrige trafikanter.



Snitt Kong Øysteins veg

Kjøreveg og sidearealer

I ny situasjon vil dagens sykkelfelt langs Kong Øysteins veg bli fjernet og dagens midtrabatt vil få redusert bredde. Dette gir bredde til sykkelveg med fortau og mindre inngrep på nærliggende eiendommer. Ved å beholde en fysisk rabatt opprettholdes dagens kjøremønster. Inn til Balders hage er det høyre av og høyre på, og dette gjelder også for bensinstasjonen på motsatt side. Dagens signalregulerte gangfelt opprettholdes, men kryssingslengden blir redusert og det vil gi litt bedre avvikling.



Sporingsanalyse med vogntog inn og ut fra Essostasjonen

Beplantning, grøntarealer

Det er utarbeidet tegninger (o-tegninger) som viser eksempel på hvordan vegetasjon skal etableres langs Bromstadruta. Prinsippet med planteplanen er at der bredden på rabatten er over to meter kan det plantes trær, ellers kan det plantes busker, stauder og hvitkløver der hvor dette er mulig. Innenfor siktlinjene skal det ikke beplantes vegetasjon som kan bli høyere enn 0,5 m i henhold til siktkravene som er definert i Statens vegvesens håndbok N100. Ved utplassering av arter, vil det bli tatt i bruk sikt- og breddeanalyse for å kontrollere at man har valgt arter som kan stå i de ulike sonene. I Fernanda Nissens veg bør det ses på muligheten for å flytte eksisterende buskvegetasjon lengre inn på tomten.



Eksempel på O-tegning som viser hvilke arter som skal plantes ut i de ulike sonene langs strekningen

Det er laget en planteplakat som viser aktuelle arter som kan plantes ut i de ulike sonene strekningen er delt inn i. Det er en sone for trær, sone for hvitkløver og sone for vegetasjon. 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.

Kollektivholdeplass

Bussholdeplassene i Kong Øysteins veg vil bli liggende som busslommer på omtrent samme sted som i dag. Plattformen til holdeplassen i nord er 29 meter, med 17 meter på både inn- og utkjøringslengden. Holdeplassen i sør har en plattformlengde på 28 meter, med 17 meter på innkjøringslengden og 18 meter på utkjøringslengden. Ved bussholdeplassen på nordsiden av Kong Øysteins vil sykkelveg med fortau bli lagt på baksiden av plattformen. Det gir bedre framkommelighet, sikkerhet og lesbarhet for gående og busspassasjerer. Her må leskur plasseres på plattformen. På motsatt side beholdes dagens løsning der gang- og sykkelvegen går via plattformen og leskuret plasseres på baksiden av plattformen.

Teknisk infrastruktur

Vann og avløp (VA)

Fernanda Nissens veg

Det var tidlig et eget møte med de ansvarlige for vann og avløp i Trondheim kommune for å avdekke behov for endringer og utskiftninger langs de ulike delstrekningene. På denne

delstrekningen er det avdekket behov for ny overvannsledning til Persaunvegen, flytting/nye sandfang og nye vannledninger.

Kong Øysteins veg

For VA er det i rundkjøring Fernanda Nissens veg/ Kong Øysteins veg foreløpig avdekket behov for en ny overvannsledning til Bromstadekra, og ny overvannsledning i Fernanda Nissens veg.

Elektro

Fernanda Nissens veg

Eksisterende lysmaster vil komme i konflikt med skissert løsning og må derfor flyttes.

Kong Øysteins veg

Det er flere lysmaster som kommer i konflikt med ny løsning i Kong Øysteins veg og Baldershage som derfor må flyttes i tillegg til skap og installasjoner som også må tas hensyn til.

Universell utforming

Stigningsforholdene til gang- og sykkeltraseen vil være innenfor kravene til universell utforming og ligger på 0,2 - 3,2 %. Systemskifter etableres på en måte som er enkel, intuitiv og orienterbar for alle. Holdeplasser og gangfelt må utformes i henhold til krav om universell utforming med taktile linjer og riktig høyde på kantstein i henhold til Trondheim kommunes normtegninger. Belysning langs vegen og belysning ved gangfelt vil bli etter gjeldende krav, og det må gjøres egne vurderinger av belysning ved tovegs sykkelveg i rundkjøringa Kong Øysteins veg og Fernanda Nissens veg.

ROS-analyse

Det er identifisert sju uønskede hendelser i ROS-analysen. Urban flom/overvann, forringelse av plante-, fugle- og dyreliv, forurenset grunn, ulykker med gående og syklende, trafikksikkerhet i anleggsperioden, akutt forurensning og skade på vannledning/vannforsyning.

Virkninger av planforslaget

Landskap og stedskarakter

Landskapet vurderes å bli mindre endret. Dagens veganlegg utvides og det vil bli mer asfalt enn tidligere, men dette 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.

Grønnstruktur og naturmiljø

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.

Kulturminner og kulturmiljø, eventuell verneverdi

Det er ingen kulturminner eller kulturmiljø som berøres av tiltaket.

Grunnforhold

Det er mistanke om forurensning i grunnen ved bensinstasjonen. Før anleggsstart må tiltaksplan for håndtering av forurenset grunn være godkjent av forurensningsmyndigheten. Alternativt må dokumentasjon av at grunnen ikke er forurenset forevises forurensningsmyndigheten. Ellers påvirker ikke tiltaket andre geotekniske forhold.

Forholdet til naturmangfoldloven

Dersom det ved utbygging påtreffes fremmede arter skal dette håndteres etter planbestemmelsene. Det er ingen dyrearter som er vurdert påvirket av tiltaket.

Friluftsliv, rekreasjonsinteresser og uteområder

Det ligger natur- og friområder i nærheten av planområdet. Tiltaket øker trafikksikkerheten for syklister og andre myke trafikanter på strekningen i forhold til slik det er i dag. Tiltaket ivaretar alle dagens overganger og forbindelser. Tiltaket antas at vil øke bruken av gange og sykkel, også i rekreasjonsmessig sammenheng.

Trafikk og vegforhold

Tiltaket for sykkelveg med fortau legger ikke til rette for trafikkøkning på bilvegen, men skal være et tiltak for å øke andel syklende og gående. 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 som ble utarbeidet til planforslaget.

Trafikkflyt

Framtidig utforming av rundkjøringene gir tilnærmet lik avvikling som med dagens utforming. Utformingen er tilpasset en økning i antallet gående og syklende.

Kong Øysteins veg er aktuell som ny metrobusstrasé i framtida. Holdeplasser som ligger i reguleringsplanen er ikke tilpasset metrobusser, men kan justeres dersom det legges en metrobuslinje i veien.

Det vil være stor befolkningsvekst i Østbyen. Kommunedirektøren mener derfor det er viktig å få på plass infrastruktur for sykkel og gange slik at man reduserer biltrafikken på veien som vil skape problemer for fremkommeligheten for kollektivtrafikken. I dette prosjektet mener kommunedirektøren at fordeler for sykkel er vektet opp mot ulempene for buss.

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 veien 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 skal gå i Bromstadvegen vil det også bli vurdert hvilke tiltak som skal gjennomføres for å sikre bussfremkommelighet.

Barns interesser

Barn og unges interesser vurderes å være godt ivaretatt med gode opparbeidede løsninger for myke trafikanter. Dagens lysregulerte gangfelt i Kong Øysteins veg beholdes, da dette er viktig for trafiksikkerheten til barn.

Forurensning

Støy

Sykkeltiltaket vil ikke øke støynivået i permanent fase, og derfor har ikke prosjektet krav om å tilby avbøtende støytiltak.

Luftforurensning

Tiltaket for å etablere sykkelveg er for å imøtekomme nullvekstmålet til kommunen, og kan føre 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 og lignende Innenfor planområdet. Det vil ikke bli tilført forurensning via avrenning som forverrer/endrer vannmiljøet i aktuelle resipienter.

Folkehelse

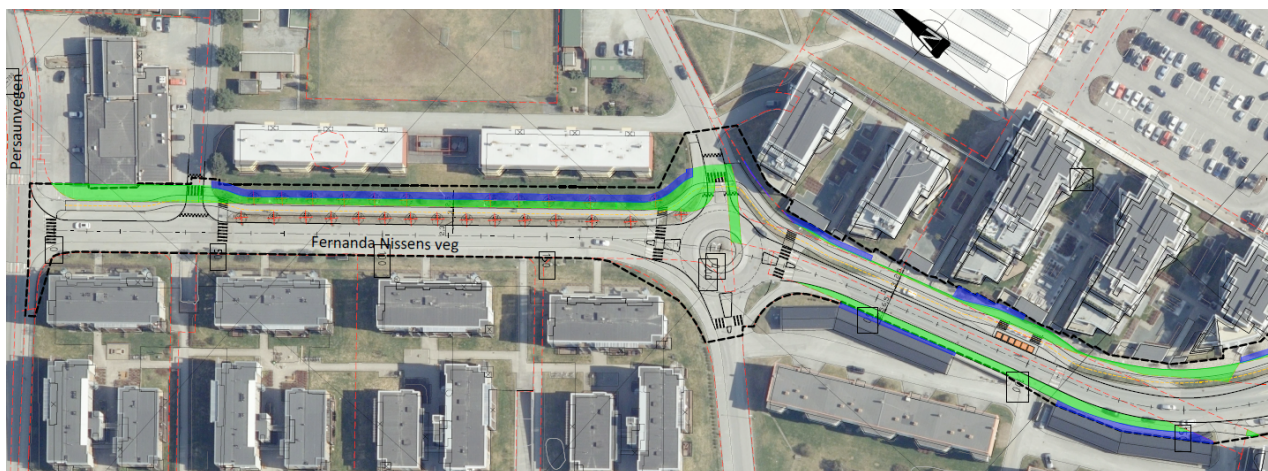
Det nye separerte gang- og sykkeltilbudet langs Bromstadruta kan bidra til at folkehelsen bedres ved økt bruk. Tiltaket vil også gjøre nærliggende uteopphold- og rekreasjonsarealer mer tilgjengelige for myke trafikanter, dette anses også som positivt for folkehelsen.

Grunnerverv

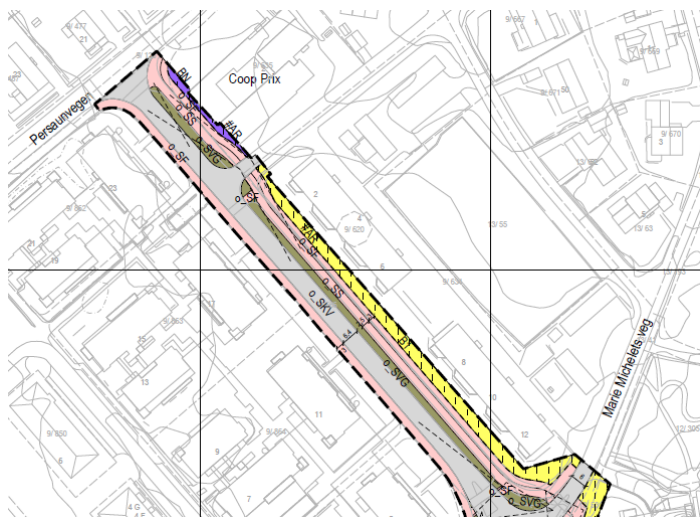
Gjennomføring av planforslaget medfører at vegareal blir utvidet i forhold til dagens situasjon. Dette vil medføre inngrep i hager for enkelte av boligene på strekningen. Det vil flere steder være behov for å innløse deler av eiendommer. Disse arealene består stort sett av mindre stripeparseller i form av uteområder for boligeiendommer uten at det får følger for den etablerte bebyggelsen. Planområdet er relativt flatt, og dette begrenser noe behov for skjæringer/fyllinger og støttemurer.

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.



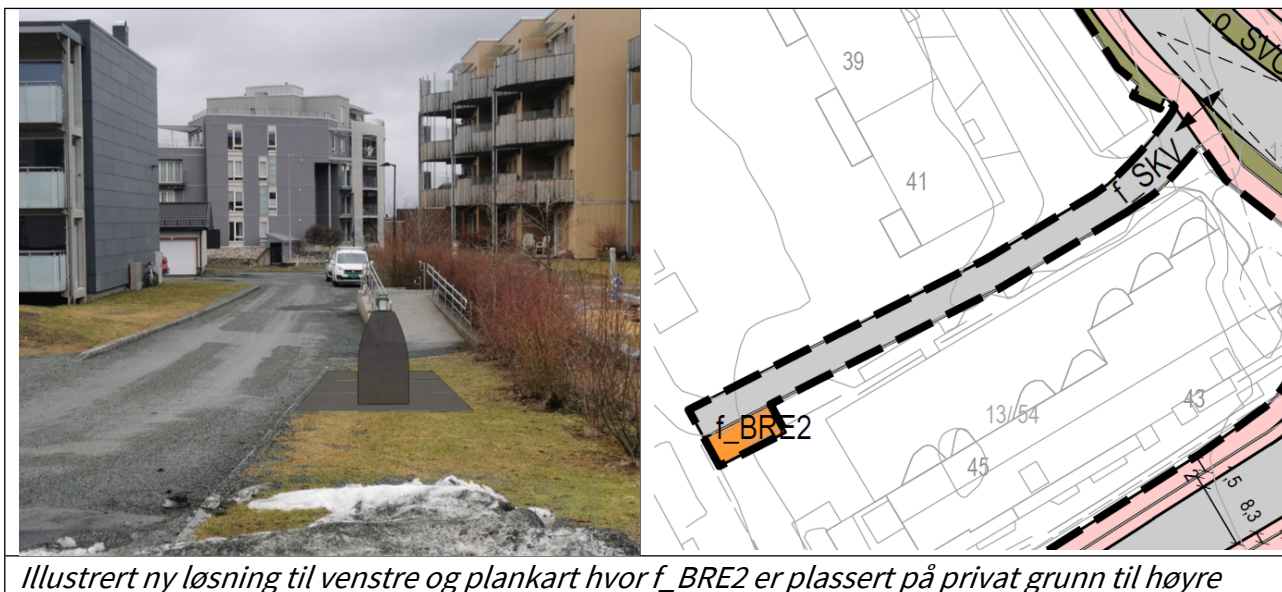
Eksempel på ervervstegning (w-tegning). Grønt = permanent erverv og blått = midlertidig erverv



Boligformål (gult med skravur) i plankart viser midlertidig bygge- og anleggsområde som skal ferdigstilles og tilbakeføres til grunneiere

Avfallsløsning

Som følge av ny sykkelveg langs Fernanda Nissens veg må eksisterende avfallscontainere på sørvestsiden av Fernanda Nissens veg flyttes inn på sameiets egen tomt. Det er vurdert alternative løsninger for avfallscontainere sammen med grunneier, men for å få plass til et utvidet antall containere som følge av endring i antall fraksjoner i Trondheim må containerne flyttes lengre inn på eiendommen enn ved høring. Området f_BRE2 omfatter arealer til nytt renovasjonsanlegg i tilknytning til Sameiet Balders Terrasse III.



Illustrert ny løsning til venstre og plankart hvor f_BRE2 er plassert på privat grunn til høyre

På østsiden av Fernanda Nissens veg mellom rundkjøringene, er det et anlegg for nedgravde containere. Her er det også en lomme der renovasjonsbilene kan stå når containerne tømmes. Denne lommen blir det ikke plass til når man etablerer sykkelveg med fortau. Containerne flyttes nærmere vegbanen, og søppelbilene må stå i kjørebanelen under tømming. Her er dette en akseptabel løsning siden den ligger på rettlinje og bilister vil ha tilstrekkelig sikt og kan kjøre forbi.



Dagens løsning må flyttes ut mot Fernanda Nissens veg

Byvekstavtalen, nullvekstmålet i personbiltrafikk

Trondheim kommune inngikk 06.09.2023 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune, Skaun kommune, Orkland kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport.

Planen vurderes å bidra positivt til nullvekstmålet i personbiltrafikken siden man legger til rette for gående og syklende der det i dag ikke finnes et tilstrekkelig trygt tilbud.

Anleggsperioden

Hovedprinsippet er at tovegs bil- og busstrafikk opprettholdes i anleggsperioden både i Fernanda Nissens veg og i Kong Øysteins veg. Anleggsdrifta 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 for nære eller over kryss. Rabatter blir det siste som bygges ferdig. De vil til dels være overkjørbare i anleggsperioden. Valgt entreprenør vil på eget initiativ utarbeide plan for anleggsgjennomføring.



Eksempel på prinsipp for anleggsgjennomføring. Langs Fernanda Nissens veg vil det være seksjoner (markert F, G, H, I) med lengde og drift i forhold til sikt og eventuell mulighet for manuell eller lysregulering av trafikken. Alle gående må bruke sørsiden, mens syklende nok vil bruke kjørevegen. Blå piler indikerer trafikkavviklingen.

Innspill til planforslaget og medvirkningsprosess

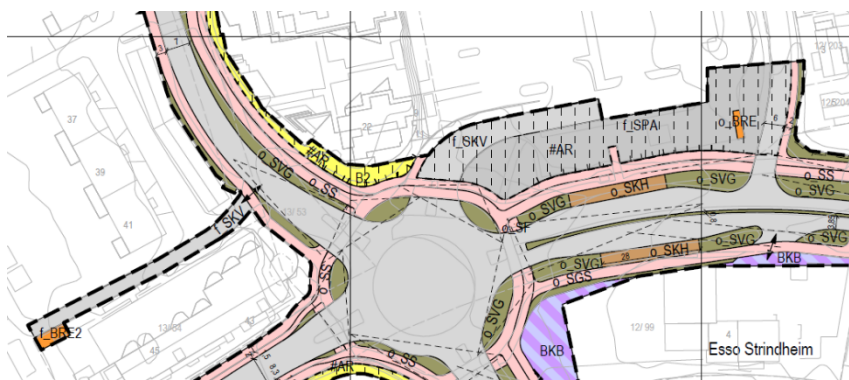
Varsel om oppstart av reguleringsplanen ble annonsert på Miljøpakkens nettsider samt i Adresseavisen. Det ble sendt ut varsel til berørte eiendommer og regionale myndigheter med frist for uttalelser 03.09.2021.

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

Bygningsrådet vedtok 14.02.2023, i sak 31/23, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn og sende det på høring. Det kom inn 11 merknader innen fristen 03.04.2023. Innspillene fra offentlig ettersyn er oppsummert og kommentert under.

På grunn av innspill ved høring angående plassering av offentlig returpunkt (o_BRE) og privat avfallsløsning (o_BRE2) for Balders terrasse III Fernanda Nissens veg 45 ble endring av planen sendt på begrenset høring fra 04.11.2023 til 22.11.2023. Det kom inn to innspill til ny plassering. Ny plassering av f_BRE2 sikrer at man kan få plass til riktig antall containere etter avfallsordning i Trondheim. Ny plassering vil ikke være til hinder for drift, utbedring, og vedlikehold av Fernanda Nissens veg.

Planen legger til rette for etablering av offentlig avfallspunkt der hvor overflatecontainere for avfall står i dag.



Utsnitt kart på begrenset høring. Ny plassering av f_BRE2 og o_BRE satt inn.

Statsforvalteren i Trøndelag, 28.03.2023

Det foreligger ingen merknader til planen fra Statsforvalterens ulike fagområder.

Kommentar

Ingen justeringer i plan

Trøndelag fylkeskommune, 16.05.2023

TRFK oppfordrer til at det tas en gjennomgang av plangrensen. Særlig ved plangrensen mot krysset (rundkjøring) Kong Øysteins veg/ Bromstadvegen/ Belbuvegen. Fylkeskommunen fremmer følgelig et faglig råd om at plangrensen utvides til å omfatte hele krysset, med alle tilhørende gang- og sykkelakser.

TRFK oppfordrer Trondheim kommune til å avvente planlegging av flere sykkelrundkjøringer inntil løsningen har blitt testet gjennom dette prosjektet.

TRFK er svært kritisk til at planen legger opp til at avkjørsel til Baldershage videreføres. I tråd med TRFKs innspill i tidligere deler av planleggingsfasen, fremmer TRFK sterkt faglig råd om at avkjørselen stenges.

TRFK kan ikke se at lengden på busslommer med innkjøring og utkjøring fremgår av planen.

Fylkeskommunen fremmer faglig råd om at gang- og sykkelløsninger reguleres inn og etableres bak plattform.

Fylkeskommunen forutsetter at det før sluttbehandling av planen gjøres en vurdering av hvordan vedtaket i programrådet er ivarettatt og at planbeskrivelsen belyser hvilke konsekvenser planforslaget har for kollektivtrafikken, inkludert en redegjørelse for kostnaden ved ombygging. Uten en slik vurdering mener fylkeskommunen at saken ikke er tilstrekkelig opplyst ved politisk sluttbehandling. Trøndelag fylkeskommune, som forvalter av kollektivtrafikken, støtter de innspill som fremmes av AtB i egen uttalelse i saken. AtB mener at Bromstadruta må ivaretas som en mulig viktig strekning for fremtidig metrobussrute.

Kommentar:

Bromstadruta del 1 og 2 sluttbehandles samtidig. Strekningen er delt i tre da det har vært ulike utfordringer på ulike deler av ruta og at det ikke skulle stoppe fremdrift.

Denne reguleringsplanen kan ikke styre løsningene for andre prosjekter. Det må løses i den enkelte plan.

Det er relativt lite trafikk i avkjørselen til Baldershage, og den er trukket 5 m tilbake slik at en bil kan stå mellom kjørebane og sykkelveg for å vente på at det blir klart til å kjøre. Det er god sikt i avkjørselen og det anses som ikke så stor trafikksikkerhetsmessig fare med å opprettholde den. Det vil fortsatt være kjøremåte med høyre av og høyre på i avkjørselen med rabatten i kjørevegen. Det har vært vurdert å sanere dagens avkjørsel til Baldershage for så å legge ny adkomst via rundkjøringens arm til Plantasjen og Rema 1000. Dette ble møtt med sterk motstand siden en offentlig veg gjennom privat grunn vil fragmentere tomtens mulighet for videreutvikling.

Holdeplassene vil optimaliseres slik at innkjøringslengden og utformingen blir tilfredsstillende for å gjøre mulig å legge alle dørene på bussen inntil plattformen. Det vil gjennomføres sporing av svingebevegelser for buss inn til og ut fra busslommer i begge retninger samt for større kjøretøy mot Esso og Rema. Det vil sikres at bussens overheng ikke vil sveipe over areal der myke trafikanter kan stå (dimensjonerende buss settes til 15 m).

Det er prinsipiell enighet i at beste løsning er å legge GS-veg bak plattformen. Prosjektet tenker å imøtekomme forslaget med å legge GS-veg bak plattformen - dette for å sikre arealene til fremtidig sykkelanlegg. Det er ikke tenkt å bygge denne løsningen på nåværende tidspunkt.

Oppfølging av vedtak i programrådet er ikke relevant for planbehandlingen etter plan- og bygningsloven. Planbeskrivelsen er oppdatert med grundigere beskrivelse av konsekvenser for kollektivtrafikken. Prosjektet ligger inne i Miljøpakkens portefølje. Når det kommer til innspillet om kostnader for ombygging av Bromstadvegen så anses det at dette er et såpass udefinert prosjekt at en vanskelig kan si noe konkret om kostnader.

Statens vegvesen, 10.03.2023

Statens vegvesen ber om at plangrensen blir vurdert nøye, spesielt i kryss og avkjørsler. Dette for å sikre seg arbeidsrom for både bygging og snølagring, og gode siktforhold der dette kan være utfordrende.

Da planen fremmer en ny løsning for sykkelruter gjennom rundkjøring anmoder vi om en grundig evaluering av funksjonalitet, framkommelighet, trygghet og sikkerhet når tiltaket er satt i drift.

Kommentar:

Det utarbeides reguleringsplan for hele strekningen, men den er delt i tre da den er lang. Del 1 og 2 sluttbehandles parallelt.

NVE, 08.03.2023

Ingen konkrete merknader til planen.

Tensio, 10.03.2023

På strekningen skal Tensio TS etablere en kabeltrasé med innstøpte rør for ny kabelforbindelse.

Tensio har kabler, nettstasjoner og skap langs hele traseen som kan komme i konflikt med arbeidet. Konfliktnivået vil være avhengig av gravedybde og eventuelt andre arbeider som skal utføres. Konflikter må avdekkes og prosjekteres i god tid før gjennomføring av prosjektet.

Kommentar

Innspillene har ikke ført til endring i planen.

AtB, 10.03.2023

Holdeplasser

Holdeplassene Bromstadvegen foreslås som busslommer på omtrent samme sted som i dag, vist nedenfor.

Begge holdeplasser har leskur, men holdeplass i retning øst mangler taktile heller. Planmaterialet viser at holdeplassen i retning øst beholder dagens løsning der gang- og sykkelveg går via plattformen, og leskuret plasseres på baksiden av plattformen. Dette er en mindre god løsning med hensyn til trafiksikkerhet.



Utforming av busslommer

Lengden på busslommer med innkjøring og utkjøring kan ikke ses å framgå av plantegningene. Dermed baseres merknaden på lengder oppgitt i planbeskrivelsen. Der oppgis det at lengder på innkjøring, busslomme og utkjøring er planlagt til henholdsvis 17 m, 29 m og 17 m, totalt 63 m for holdeplassen retning vest. For holdeplassen retning øst er tilsvarende mål på 17 m, 28 m og 18 m, totalt 63 m. Det framgår av trafiksikkerhetsnotatet at planlagte lengder kan føre til at dimensjonerende buss ikke kommer inntil kantstein med bakerste dør.

Tovegs sykkelvegsløsning i rundkjøringen Fernanda Nissens veg x Kong Øysteins veg

Planlagt løsning for fem-armet rundkjøring med tovegs sykkelveg er ikke tidligere testet i Norge. Videre er det lite erfaringsdata tilgjengelig fra Sverige, Nederland og Polen. AtB mener løsningen vil kunne gi en utfordrende situasjon med tanke på trafiksikkerhet og fremkommelighet. Sykkelkryssing gir prioritet for syklister og fører til enda et vikeforhold for buss og øvrig trafikk i tillegg til de to eksisterende vikeforhold, først for gangfeltet med sykkelkryssing og deretter for de som kommer syklende i rundkjøringen. Løsningen vil føre til økt risiko for blokkering av sirkulasjonsarealet og kunne oppleves som utfordrende for sjåførere, og da særlig av tunge kjøretøy som buss. Det pekes også på i planmaterialet at løsningen vil kunne medføre forsinkelse for buss og øvrig trafikk i østgående retning i Kong Øysteins veg.

Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte

Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjert veg. For AtB er det viktig at bussen skal kunne trafikkere veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt (A, det vises til Statens vegvesens håndbok N100). Dette betyr at hele kjøretøyet, inklusivt overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt.

Sporing

Planmaterialet viser at det er gjennomført sporingsanalyser av vogntog inn/ut av Esso. Vi oppfordrer til at det også gjennomføres en sporingsanalyse mot Plantasjen/Rema 1000 Bromstad, da varetransport med stor sannsynlighet avvikles fra Kong Øysteins veg.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne.

Adkomst til holdeplass

Det er viktig å sikre trygg adkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne.

AtB har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg adkomst til/fra holdeplass (i begge retninger) og trygge krysningspunkt. Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter – fritt for trapper, bratte stigninger og

lange omveier.

Anleggsfasen

Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

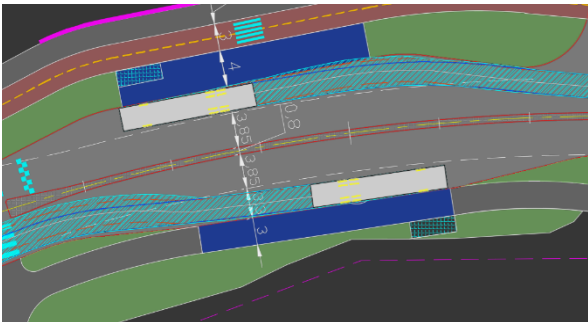
Kommentar:

Holdeplasser



Justering til 4 m plattform med leskur og 3 m gang- og sykkelveg på baksiden. Opparbeidelse av anlegget som berører gnr 12, bnr 99 «Essotomta» skal ikke gjennomføres før ev. transformasjonsprosjekt/regulering av tomta.

Skisse over ny situasjon:

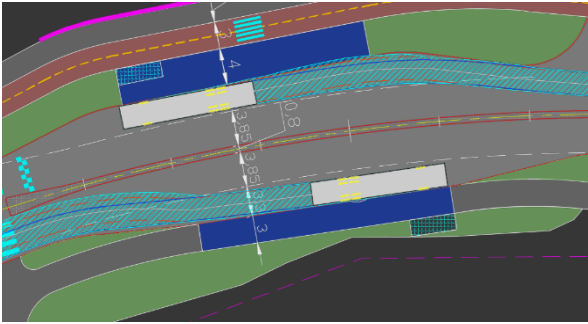


Utforming av busslommer

Trafikksikkerhetsnotatet har feil formulering, da det ved spring viser at bakerste dør kommer inntil kantstein. Dette rettes opp i notatet.

Spring viser at overheng bare i noen grad sveiper over plattform ved innkjøring. Dette er normalen for innkjøring til holdeplass for å komme helt inn til plattform.

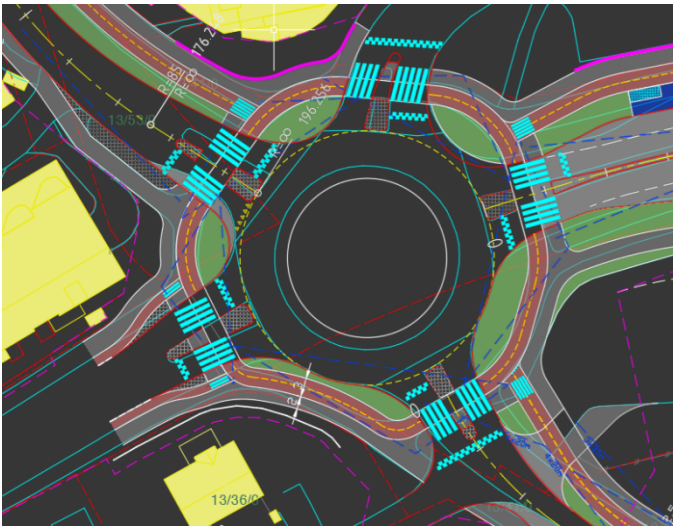
Illustrasjon viser spring m 15 m buss, da den er mer krevende enn 18 m buss.



Tovegs sykkelvegløsning i rundkjøringen Fernanda Nissens veg x Kong Øysteins veg

Det er ikke planlagt som prioritert sykkelkryssing, men som brede gangfelt, nettopp på grunn av trafikksikkerhet.

Skisse under viser gangfelt på 5,5 meter bredde.



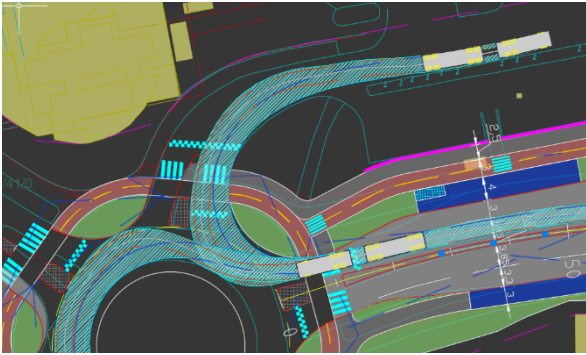
Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte

Statens vegvesens håndbok N100 og kjøremåte A ligger til grunn for prosjektering og planlegging. Breiddeutvidelse er en del av dette.

Spring

Spring i rundkjøringen er gjort (vogntog) og viser at det går, selv om det er trangt. Dette tilsvarer dagens situasjon.

Skisse fra spring med vogntog:



Universelt utformede kollektivreiser

Kravene til universell utforming blir fulgt i henhold til gjeldende lovverk.

Anleggsfasen

Det er stilt krav om plan for anleggsgjennomføring før tiltaket skal bygges. Dette er normal praksis for entreprenører. I en slik plan er blant annet trafikkavvikling, sikring og skilting tema.

Sameiet Balders terrasse 3, (Simen Nysæter), 25.04.2023

Sameiet ser helst at avfallsløsningen ikke flyttes på i det hele tatt eller til et sted som gjør at de ikke blir berørt så mye. Sameiet skriver at dette vil medføre lukt, trafikk utenfor soverom og utearealer, trøblete innkjørsel til garasjen, støy ved tømning og brøyting på vinterstid vil bli vanskelig. Sameiet viser til «Forskrift om renovasjon, Trondheim kommune»: «Plassering og dimensjonering Alle oppsamlingsenheter må plasseres slik at de gir minst mulig hygieniske ulemper og sjenanse [...]»

Kommentar:

Plassering av containere er endret etter høring 04.11.2023. Nytt forslag vil i likhet med tidligere forslag vurderes til å være i tråd med renovasjonsforskriften.

Det er allerede tilsvarende renovasjonsløsninger i samme gate på motsatt side av interngaten, og slik vil tømning av alle containere kunne gjennomføres uten flytting av renovasjonsbilen, det vil si mindre støy og kortere samlet tidsbruk.

Rebus handelseiendom i Kong Øysteins veg 7, 07.03.2023

Viser til offentlig ettersyn av arealplanforslag 21/2667. På vegne av Rebus Handelseiendom AS som eier av næringsseksjon i Kong Øysteins veg 7 (bl.a. Rema 1000) og Moum Parkering AS eier av gnr.12/bnr.272. Rebus handelseiendom understreker viktigheten av en god plan for gjennomføring av prosjektet. I dette ligger behovet for en inkluderende og åpen dialog med grunneiere/ leietakere når en gjennomføringsplan foreligger slik at en kan unngå at ordinær drift ved eiendommene hindres.

Kommentar

Entreprenør vil utarbeide plan for anleggsgjennomføring. Det er vanlig med kontakt med berørte i en slik prosess.

Kyavegen 17, 01.03.2023

Nabo viser til at det har vært store forandringer på Persaunet. Nabo mener det er negativt at det fjernes mange fine trær på strekningen fra Tessems veg til Marie Michelets veg som utgjør en fin trerekke på eiendommene til blokkbebyggelsen. Trærne er viktige for beboere og det blir tett på fra sykkelveg til veranda og uteplass. Fernanda Nissens veg er veldig trafikkert og støyende. Nabo ønsker at trær og gjerde består. Nabo ønsker fartsgrensen på 30 km/t i Fernanda Nissens veg der det kjøres fort med store tunge kjøretøy.

Kommentar

Det ansees som viktig å ha trær i rabatten. Rabatten må være minimum 2,0 meter mellom to kantsteiner (innside av rabatt) for å kunne plante trær og sikre gode vekstvilkår. Samlet arealbruk for gjennomføring av tiltaket kan da ikke reduseres.

Uansett løsning vil trerekkene, både på plena og i rabatten måtte tas i forbindelse med anleggsgjennomføring, for så å erstattes som del av dette.

Løsninger mot blokkbebyggelsen med tanke på ny beplantning, trær, hekker etc. vil gjennomføres etter avtale med naboene.

For å sikre gode vekstvilkår for nyplanting av trær tas krav til etablering av rotvennlig forsterkningslag med i bestemmelsene.

Beboere i Løkken Borettslag, 20.03.2023

Beboerne viser til dialog med plankonsulent vedrørende Bromstadruta og at henvendelsen gjelder spesielt for fjerning av trær langs Fernanda Nissens veg 2-12 og inngrep i frukthagen ved rundkjøringa Fernanda Nissens veg og Marie Michelets veg. De to blokkene består av 36 leiligheter og alle er interessert i at trærne må bevares, og at de har betydning for bomiljøet. I planen ble det bemerket at trærne på borettslagets eiendom er i dårlig forfatning, det kan ikke være tilfelle da trærne beskjæres og stelles. Ved planting av nye trær vil det ta mange år før de får samme størrelse og effekt. Som de forstår er det viktig med trafikkdelere, det de ikke forstår er at trafikkdeleren her må være 2,3 m bred. I andre gater der det er mye mer trafikk og flere syklist mangler det trafikkdelere, og der er fartsgrensen 50 mot her 40. Nabo foreslår at den forminskes til 1 m og beplantes med lave busker og at den blir vedlikeholdt. Den eksisterende trafikkdeleren har ikke blitt vedlikeholdt og bærer tydelig preg av stort forfall.

Kommentar

Det ansees som viktig å ha trær i rabatten. Rabatten må være minimum 2,0 meter mellom to kantsteiner (innside av rabatt) for å kunne plante trær og sikre gode vekstvilkår. Samlet arealbruk for gjennomføring av tiltaket kan da ikke reduseres.

Løsninger mot blokkbebyggelsen mtp. ny beplantning, trær, hekker etc. vil gjennomføres etter avtale med naboene.

For å sikre gode vekstvilkår for nyplanting av trær, foreslås følgende tillegg i reguleringsbestemmelsene: «For trær nær harde flater skal rotvennlig forsterkningslag benyttes.»

Å redusere rabatten til 1 meter medfører at det ikke kan beplantes i rabatten. Den vil i så fall bli steinlagt. Gaterommet vil da bestå av store grå flater, uten innslag av grønnstruktur eller trær. Det er ikke ønskelig å vedta en slik løsning.

Når det gjelder drift av anlegget, er det et ansvar som kommunen har, og som ikke kan løses gjennom reguleringsplanen.

Fernanda Nissens veg 18, 22.02.2023

Innsender ser på detaljregulering at busslommene i Kong Øysteins veg skal opprettholdes og mener dette er uheldig for busspassasjerer som benytter holdeplassene. Leddbussen som kjøres på strekningen klarer ikke å parkere tett nok inntil plattform der det er busslomme. Dette gir stor avstanden mellom plattform og buss ved på/avstigning og gir utfordringer for passasjerer som er dårlig til bens, rullestolbrukere og folk med barnevogn. Ber derfor innsender om at det vurderes bussholdeplass uten busslomme. Hensynet til de som reiser kollektivt burde prioriteres, selv om det medfører små ulemper for kjørende som må vente bak buss ved holdeplass.

Kommentar:

Sporing av buss til og fra holdeplass viser at busser skal kunne komme i riktig posisjon mot kantstein på holdeplassene.

Innspill ved begrenset høring 04.11.2023 – 22.11.2023

Baldershage borettslag, 10.11.2023

Innspillet går først og fremst på framkommeligheten for Trondheim renholdsverk sine avfallsbiler og utrykningskjøretøy.

Kommentar:

Innspillene fører ikke til endring av planen og sendes til Trondheim renholdsverk for videre oppfølging.

Moum parkering as, 13.11.2023

Moum parkering ønsker ikke offentlig returpunkt på eiendommen og henviser til bruk av offentlig grunn for formålet.

Kommentar:

Offentlig returpunkt vurderes som et viktig allmennyttig formål, og vurderes til ikke å redusere mulighet for utnyttelse av eiendommen.

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.