



## Tyholtveien fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg, detaljregulering fortau, sluttbehandling

### Planbeskrivelse

Dato for siste revisjon av planbeskrivelsen : 17.6.2019

Dato for godkjenning av bystyret : 29.8.2019

Det innsendte planforslaget er utarbeidet av Faveo/WSP Norge som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Trondheim kommune – Miljøpakken.

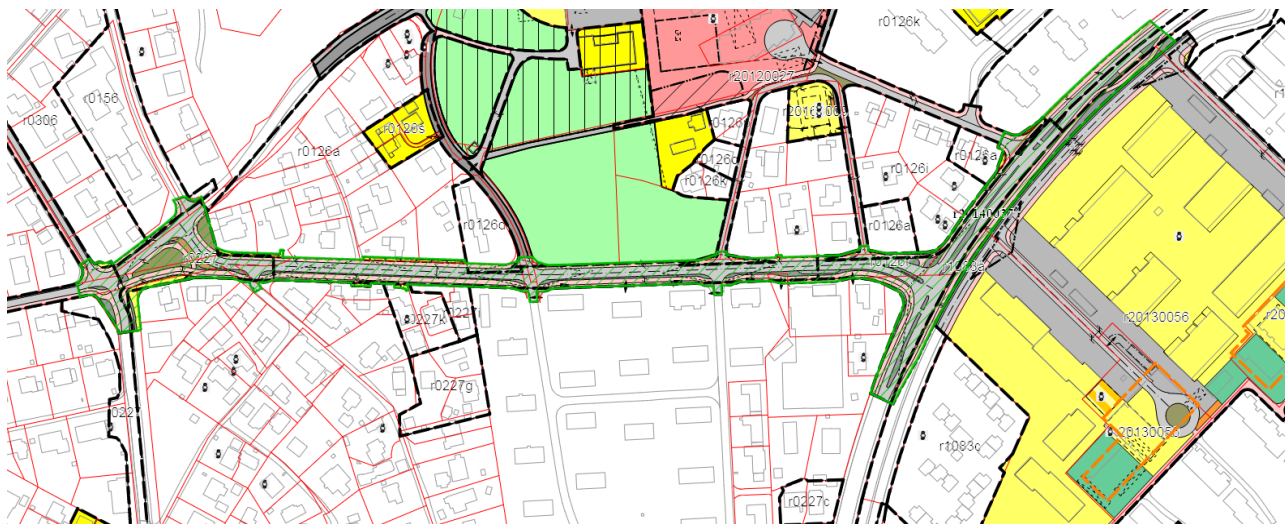
Hensikten med planen er å gjøre forholdene bedre for gående og syklende langs Tyholtveien, på strekningen fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. Dagens utforming er en svært bred kjøreveg med smale fortau på siden. Planforslaget innebærer at dagens kjøreveg gjøres smalere slik at frigjort areal kan brukes til sykkelveg med fortau på sørsiden av Tyholtveien. På nordsiden av Tyholtveien vil det bli en breddeutvidelse av dagens fortau. Antall avkjørsler ut mot Tyholtveien reduseres og legges til sidevegene der hvor dette er mulig.

### Planstatus

I kommuneplanens arealdel 2012-2024 er området vist som eksisterende boligbebyggelse. Planforslaget er i samsvar med hovedtrekkene og rammene i overordnet plan.

Området omfattes av og/eller berører/grenser opp til flere gjeldende reguleringsplaner, se figur under. I hovedsak omfattes planområdet av følgende reguleringsplaner:

- R 220110060 Asbjørnsens gate og Tyholtveien, vedtatt 26.9.2013
- R 227 Østerlikrysset, vedtatt 1.7.1957
- R 126A Reguleringsplan for del av Bromstad – Tyholtmo m. fl., vedtatt 10.02.1955
- R126D Bromstad – Tyholtmoen, fellesgarasje, vedtatt 29.7.1964
- R 227k Tyholtveien 87C, gnr. 57/15, vedtatt 25.5.1999
- R227i Tyholtveien 87B, gnr. 57/335, vedtatt 07.12.1995
- R126f Regulering av krysset Kong Øysteins veg – Tyholtveien, vedtatt 14.12.1964
- R 22012027 Persaunet, del av gnr/bnr 56/1 m. fl, vedtatt 31.10.2013



**Reguleringsoversikt, planforslag ved høring markert med grønn skravur.**

### Tidligere vedtak

I 2011 ble arbeid med regulering av fortau for Asbjørnsens gate og Tyholtveien igangsatt. Planen ble vedtatt i bystyret 26.9.2013, men da uten Tyholtveien på strekningen fra Persaunvegen til Kong Øysteins veg. Det vises til reguleringsplan R20110060, arkivsak ESA 11/49440.

I forbindelse med vedtak av reguleringsplanen for Asbjørnsens gate /Tyholtveien, ble det gjort særskilt vedtak om at følgende momenter skulle tas hensyn til i det videre arbeidet:

- Flere korttidsparkeringsplasser gjøres tilgjengelig for Drivstua gartneri.
- Andre løsninger for føringer av sykkelveg, for eksempel ensidig tovegs sykkelveg på sørsiden av Tyholtveien, vurderes for å tilpasse dette.

Disse momentene vurderes opp mot opprinnelig løsning for syklist, gående og parkering for Drivstua, særlig med hensyn på trafiksikkerhet og forbindelse til tilgrensende sykkelanlegg.

Planen ble først sendt til bygningsrådet i forbindelse med høring i april 2016. Planforslaget ble sendt tilbake fra bygningsrådet med ønske om å se på ny parkeringsløsning for Drivstua gartneri samt parkeringsløsning langs nordsiden av Tyholtveien ved eiendommene Tyholtveien 102, 104 og 106.

Bygningsrådet vedtok i sak 145/18 i møte 26.6.2018, å legge planforslaget ut til offentlig ettersyn. Nytt forslag var ute til høring i perioden 26.6.2018 til 1.9.2018.

### **Planområdet, eksisterende forhold**

#### Beliggenhet

Planområdet omfatter Tyholtveien fra kryssområdet med Asbjørnsens gate/Persaunvegen i vest til Kong Øysteins veg i øst.



**Ortofoto over planområdet**

### Stedets karakter

Tyholtveien fremstår som en bred boliggate, og store deler har bebyggelse på begge sider. Det er mest bebyggelse på sørsiden av gata, mens det er store åpne friområder ved gamle Persaunet sykehjem på nordsiden. Planområdet er ca. 520 meter langt og avgrenset til vegarealet med nødvendig sideareal. Planområdet ligger ca. 80-100 meter over havet.

### Grunnforhold

Løsmassekart fra NGU viser at området er registrert som hav- og fjordavsetninger. I følge NGUs kvikkleirekart ligger deler av planområdet i vest innenfor en kvikkleiresone klassifisert i lav faregrad. Tiltaket må derfor vurderes i henhold til NVEs retningslinjer 2/2011 Flom - og skredfare i arealplaner, og veileder 7/2014 Sikkerhet mot kvikkleireskred. Tiltaket er klassifisert i tiltakskategori K1 – små tiltak uten tilflytting av personer og ingen negativ påvirkning på stabilitetsforholdene, som eksempel nevnes her «private og kommunale vegger og trafiksikkerhetstiltak, slik som gang- og sykkelveger».

Grunnundersøkelser i nærheten av planområdet viser at grunnen i vest består av bløt leire, mens i øst er leira fast med noe fyllmasse over. Prosjektet er vurdert som gjennomførbart, men at geoteknisk vurdering av endelig prosjekt er nødvendig.

### Kulturminner

Det er ikke registrert automatisk fredede kulturminner innenfor området, og det vurderes å være relativt liten risiko for at planen vil komme i konflikt med slike.

### Forurensning i grunnen

Det foreligger ingen indikasjoner på at det er forurensning i grunnen innenfor planområdet. Området ved Drivstua gartneri hvor gartnerivirksomheten kan ha medført forurensning av grunnen, ligger imidlertid tett ved planområdet.

### Natur- og rekreasjonsverdier

Planområdet har begrenset rekreasjonsverdi. Det er ikke registrert natur- og rekreasjonsverdier i planområdet utover friområdene nord for Tyholtveien mellom Gina Krogs veg og Aasta Hansteens veg.

### Barn og unges interesser

Tyholtveien er en trafikkert veg, og etablering av fortau og sykkelveg er et tiltak for å bedre barn og unges muligheter for trygg ferdsel til/fra området.

Det er flere barnehager i området, men ingen ligger i direkte tilknytning til Tyholtveien. Planområdet ligger på grensene mellom Berg, Eberg, Strindheim og Singsaker skolekretser.

### Trafikkforhold

Tyholtveien har i dag et bredt tverrsnitt på opp mot 15 meter. Det er fortau med ca. 2 meters bredde på hver side. På deler av strekningen er kjørefeltene adskilt med refuge. Fra Persaunvegen er det ganske bratt (helning 1:10) ned til Gina Krogs veg, mens vegen videre har en forholdsvis slak helning. Fortauene tilfredsstill ikke dagens krav til fortausbredden som er satt til 3 meter inkludert skulder.

Trafikken i Tyholtveien var i vestre del av planområdet på om lag 2 400 kjøretøy i døgnet (ÅDT) i 2013. Trafikkmengde fra krysset ved Aasta Hansteens veg og ut til Kong Øysteins veg var i 2016 på om lag 3400.

Ved Drivstua gartneri i Tyholtveien 97 er dagens parkeringsløsning for kundene lite holdbar med dårlig oversikt og trafiksikkerhet.

Tyholtveien er busstrasé for bussrute 22. Bussene har to-fire avganger per time på dagtid på hverdagene og lørdag, og en avgang per time på søndag. Bussholdeplassene er lokalisert ved Drivstua gartneri/Tyholtveien 97 og i/ved krysset Tyholtveien/Persaunvegen.

### Støy

Selve Tyholtveien har i henhold til kommunens støysonkart et støynivå på 60-64 dB. I krysset mot Kong Øysteins veg er støynivået opp mot 70-74 dB, jf. utdrag fra støysonkartet i figur under:



Utdrag fra kommunens støysonkart 2017, 4 meter

### Energiforsyning

Det ligger kabler på begge sider av Tyholtveien ved krysset med Kong Øysteins veg. Ved Drivstua gartneri ligger det en nettstasjon. Fra Drivstua gartneri til Gina Krogs veg ligger det kabler på sørsida av Tyholtveien, videre på begge sider. Kabelskap står i all hovedsak på sørsida av Tyholtveien.

## Vann og avløp

Eksisterende vannledninger ligger i hovedsak på nordsida, men også delvis på sørsida av Tyholtveien. Det er flere krysningspunkt for vann- og avløpsledningene. Statkraft varme opplyser at det ikke er fjernvarmeledninger i området.

## Beskrivelse av planforslaget

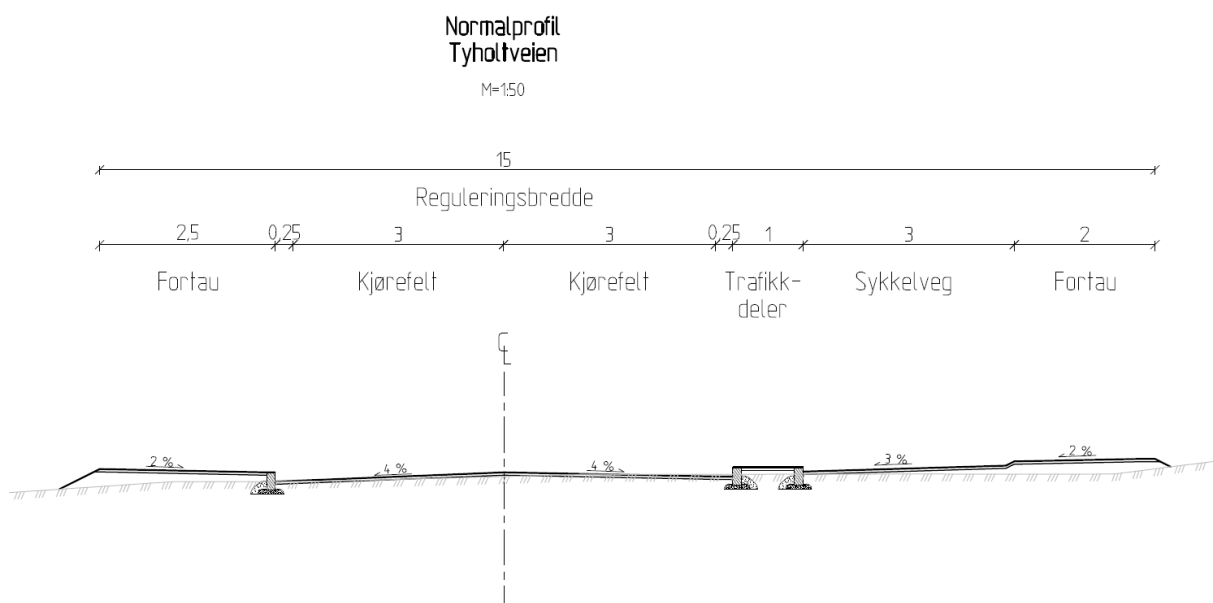
### Planlagt arealbruk

Reguleringsplanen fremmes primært for å få et formelt grunnlag for erverv og bygging av sykkelveg med fortau langs Tyholtveien. Den inkluderer også en del andre samferdselstiltak, som nye bussholdeplasser og gateparkering i nærheten til gartneriet i Tyholtveien. Planområdet reguleres til samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur med kjøreveg, fortau og sykkelveg, kollektivholdeplass og offentlige korttidsparkeringsplasser. Kollektivholdeplassene ved Drivstua gartneri løses med kantstopp med skilt nord for Tyholtveien 95 for buss østover og ved regulert o\_KHP for buss som går vestover.

Det er gjort en teknisk tilpasning til gjeldende digitale reguleringsplaner, R 20110060 Asbjørnsens gate og Tyholtveien og R 20120027 Persaunet, blant annet for å unngå at det blir liggende igjen smale partier med andre formål.

### Planlagte samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

I Tyholtveien reduseres kjørebanelen fra 10-11 m til en bredde på 6,5 m mellom kantsteinene. Fortauet på nordsiden får en asfaltert bredde på 2,0 m og en grusskulder på 0,5 m. Trafikkskilt, el-skap, gjerder og rekkverk vil bli plassert på grusskulderen, og den vil i tillegg fungere som snøopplag. På sørsiden bygges en 3 m bred sykkelveg og et fortau på 2 m (inkl 0,25 m grusskulder). Mellom kjørebanelen og sykkelvegen er en trafikkdeler på 1 m med kantstein på begge sider. Her blir vegbelysning, skilt, el-skap o.l. plassert. Trafikkdeler og ytterste del av fortauet kan brukes til snøopplag.



### Foreslått normalprofil på strekning

I kryssene er det lagt inn sikttrekanten med Statens vegvesens vegnormaler som utgangspunkt. Som forutsetninger er det lagt inn at Tyholtveien blir forkjørsvog med fartsgrensen 40 km/t og at

sidevegene har 30 km/t som i dag. I kryssene på sørsiden av Tyholtveien er det i tillegg lagt inn sikttrekanten mellom sidevegene og sykkelvegen, og her har trafikken på sidevegene vikeplikt. Tilsvarende er det vist siktlinjier for sykkelvegen i avkjørsler (kjøretøyet i avkjørselen har vikeplikt). Siktsone medfører restriksjoner på privat grunn. Dette medfører at høyde på mur, gjerde eller hekk kan ikke være høyere enn 0,5 m over gateplan innefor siktsone.

Eksisterende private avkjørsler blir i stor grad beholdt. Nye avkjørsler og stenging av eksisterende er vist med egne symboler på plankartene. For Tyholtveien nr 81 (gnr/bnr 57/218) er det vist avkjørsel som må krysse enden av bussholdeplassen, sykkelvegen og fortauet. Dette er ingen god løsning, og det bør søkes å finne en bedre ved eventuelle tiltak på eiendommen, fortrinnsvis med adkomst fra Asbjørnsens gate.

Langs vegen må det etableres nye sluk og sandfangkummer tilpasset ny kantstein, og sannsynligvis er det behov for nye langsgående drens- og overvannsledninger.

#### Parkering ved Drivstua gartneri

For å løse behovet for korttidsparkering for Drivstua gartneri, og for beboere i Tyholtveien 95, er det lagt inn ny avkjørsel mellom de to eiendommene slik at det kan opparbeides en parkeringsløsning der. Konsekvensen av dette er at borettslaget må avstå areal. Persaune Hageby borettslag vedtok i generalforsamling 20.11.2017 at det skulle inngås avtale om leie av parkeringsareal for Drivstua gartneri. Dagens avkjørsel fra Tyholtveien 95 skal stenges i forbindelse med reguleringsplan, så en justering av parkeringsplasser for denne adressen ville uansett vært nødvendig.

Alternativet oppfylder bygningsrådets vedtak, og er vurdert til å gi en tilstrekkelig trafiksikker løsning.

#### Kong Øysteins veg

I Kong Øysteins veg skal det være venstresvingefelt i kryssene ved Tyholtveien og Kristine Bonnevis veg. Venstresvingefeltet inn mot Kristine Bonnevis veg må justeres på grunn av avkjørslene fra Kong Øysteins veg 29 og 31. En sammenhengende fysisk barriere her vil være til hinder for inn/utkjøring fra eiendommene, og er uheldig for utvikling av renovasjon. Der hvor den fysiske rabatten deles opp, erstattes dette med oppmerking. Venstresvingefelt opparbeides primært for å kunne prioritere buss langs Kong Øysteins veg.

#### Vurdering av løsning - fortau med sykkelveg kontra fortau og sykkelfelt

Flere løsninger for gang- og sykkeltrafikken langs Tyholtveien har vært vurdert. Sykkelveg med fortau på sørsiden, og fortau på nordsiden, er valgt av følgende grunner:

- Det ble i en tidligere runde av reguleringsplanen gjort vedtak om at «Andre løsninger for føring av sykkelveg, for eksempel ensidig tovegs sykkelveg på sørsiden av Tyholtveien vurderes».
- Etablering av sykkelveg med fortau også på nordre side ville krevd 3 m ekstra og medført store inngrep på eiendommene.
- For sammenkobling med Asbjørnsens gate og Tyholtveien vestover er det naturlig at sykkelvegen ligger på sørsida av Tyholtveien.
- Sykkelveg med fortau er standard løsning ved nyanlegg i Trondheim kommune. Dette blant annet fordi syklistene er bedre beskyttet med kantstein og 1 m trafikkdel. Med sykkelfelt inntil kjørebane er syklende bare skilt fra andre kjørende av oppmerking i vegbanen.

## Virkninger av planforslaget

Hensikten med planforslaget er å gi bedre trafikksikkerhet langs Tyholtveien. Planforslaget er vurdert til å ha positiv virkning for miljø og samfunn utover hensikten med tiltaket.

Etablering av sykkelveg med fortau vil bidra til å øke sikkerheten for de som ferdes langs planstrekningen og bidra til tryggere skoleveg og gangtrafikk mellom boliger og andre målpunkt i nærområdet.

I all hovedsak er veganlegget plassert innenfor eiendomsgrensene til vegen. Det lite behov for erverv for å få gjennomført planen. Det er imidlertid behov for å legge restriksjoner på tiltak på eiendommene langs vegen for å sikre areal til frisktsoner og snøopplag. Restriksjonene i er knyttet til etablering av byggverk, plassering av skjermvegger og lignende og beplantning.

I vestre del av Persaunvegen, og langs noen av sidevegene til Tyholtveien, ligger eiendomsgrensene midt i vegen. Arealet som brukes til vegformål i dag vil bli ervervet av kommunen, men uten vederlag.

For å kunne bygge murer er det, i anleggsperioden, behov for mer areal enn i permanent situasjon. Dette er vist som bestemmelsesområde «Anlegg- og riggområde» på plankartet og «Midlertidig beslaglagt areal» på grunnervestegningene.

### Arealoversikt

Nytt vegareal	1600 m <sup>2</sup>
Eksisterende vegareal som overføres til kommunen uten vederlag	360 m <sup>2</sup>
Midlertidig beslaglagt areal	Ca. 100 m <sup>2</sup>

Da det skal gjøres avbøtende tiltak i forbindelse med inngrep på private eiendommer, vurderes fordelene med tiltaket å være større enn ulempene hver enkelt grunneier får i anleggsfasen og ved etableringen av tiltaket.

### Parkeringsløsningen for Drivstua gartneri og Tyholtveien 95

Parkeringsløsningen vil medføre inngrep på privat eiendom mellom Tyholtveien 95 og Tyholtveien 97 (Drivstua gartneri). Dette alternativet gjør at det ikke vil være behov for flere offentlige parkeringsplasser langs Tyholtveien enn hva som er regulert, og dermed mindre behov for erverv av privat grunn.

### Geoteknikk

Geoteknisk bistand i forbindelse med prosjektering er aktuelt for å ivareta utfordringene med torvlag under eksisterende veg og der det eventuelt må graves tett inntil eksisterende bebyggelse.

Hvis det er nødvendig med sprengning anbefales det å foreta en tilstandskartlegging av hus før sprengning og montere rystelsesmåler på nærmeste hus. Dette for å unngå diskusjon om hva som er nye og gamle skader på bygg.

Krav om geoteknisk prosjektering er sikret i planbestemmelsene.

Med bakgrunn i kunnskap om eksisterende forhold anses likevel området som geoteknisk trygt. Sannsynligheten for naturkatastrofer som ras eller utglidninger er liten. Ved slike hendelser vil konsekvensene for folk og miljø kunne være alvorlige.

#### Støy i anleggsperioden

Det vil være normal anleggsstøy innenfor normal arbeidstid under utbyggingen. En anser derfor ikke anleggsvirksomheten som kritisk for omgivelsene.

#### Støy etter gjennomføring av plan

Tyholtveien er støyuutsatt, jf. kommunens støysonekart. Etablering av fortau med sykkelveg anses ikke for å endre de eksisterende støyforholdene.

Merkbare endringer i støyforholdene på grunn av etablering av fortau anses for å være mindre sannsynlig. Konsekvensene av eventuell økning i støynivå anses i dette tilfellet for å være mindre alvorlig. Eventuelle tiltak mot støy i Tyholtveien bør vurderes uavhengig av planarbeidet.

#### Trafikk

Tiltaket anses for å ha en klar positiv virkning for trafiksikkerheten i området. Ved etablering av fortau og sykkelveg mellom bebyggelse, skole og trafikknutepunkt bedres sikkerheten. Det er imidlertid grunn til å ha gode avviklingsløsninger under anleggsperioden, særlig med tanke på barn og unge som ferdes til fots eller på sykkel i området.

Det er alltid fare for at en trafikkulykke kan skje. Gjennom planen forsøker man å redusere sannsynligheten og konsekvensene av en trafikkulykke ved å utforme vegen slik at hastigheten går ned, samtidig som kjørende, gående og syklende separeres bedre.

Det vil fortsatt være avkjørsler som må krysse sykkelveg og fortau. Antallet er redusert, men det vil fortsatt være noen avkjørsler hvor det ikke er et alternativ å flytte avkjørsel til sideveg.

#### Anleggsperiode

Anleggsperioden kan være kritisk med hensyn på framkommelighet, trafikkavvikling og sikkerhet. Det anses for svært sannsynlig at vegarbeid i Tyholtveien vil få konsekvenser for tilliggende gater med hensyn på omkjøring og kødannelser. Det er stilt krav om plan for anleggsperioden i bestemmelsene.

#### Grønnstruktur, biologisk mangfold og friluftsliv

Tiltaket endrer ingen områder med grønnstruktur, biologisk mangfold eller friluftsliv.

#### Vann og avløp

I forbindelse med byggingen av fortau og sykkelveg, planlegges utskifting/utbedring av eksisterende VA. Kommunen har eget prosjekt om dette som samkjøres med gjennomføringen av anlegget.

#### Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS)

I denne planen er det begrenset behov for risiko- og sårbarhetsanalyse, da det ikke inngår ny bebyggelse i planen, og det er lite kjent at planforslaget inneholder tiltak som kan medføre risiko og sårbarhet. Det er likevel valgt å ta en nærmere vurdering av forhold knyttet til trafiksikkerhet, anleggsperiode, støy og grunnforhold. Det vises til redegjørelse for hvert av disse temaene i teksten ovenfor. Vurderingen av risiko og sårbarhet er oppsummert i tabellen under.



**Oppsummerende tabell**

<i>Konsekvens: Sannsynlighet:</i>	Ubetydelig	Mindre alvorlig	Alvorlig	Svært alvorlig
Svært sannsynlig	<b>Anleggsperiode</b>			
Sannsynlig		<b>Trafikksikkerhet</b>		
Mindre sannsynlig		<b>Støy</b>		
Lite sannsynlig			<b>Geoteknikk</b>	

Hendelser som er vurdert å være sannsynlige til svært sannsynlige og ha alvorlige til svært alvorlige virkninger, krever tiltak. Det er ikke vurdert å være slike hendelser i dette tilfellet.

**Planlagt gjennomføring**

Gjennomføring av prosjektet avhenger av at midler avsattes i handlingsprogrammet for Miljøpakken.

**Innspill til planforslaget**

Det ble sendt varsel om oppstart av planarbeidet 22.9.2014. Det ble avholdt samrådsmøte / befaring 27.5.2015. I tillegg til dette ble det avholdt befaring / nabomøte 17.10.2017 i forbindelse med parkering mellom Drivstua gartneri og Tyholtveien 95.

I løpet av planarbeidet og etter kunngjøring og varsling, har man sett seg nødt til å utvide planområdet i krysset Asbjørnsens gate/Persaunvegen/Tyholtveien og langs Kong Øysteins veg i nordøst. Årsaken til endringene er knyttet til behovet for å tilpasse tiltaket til eksisterende situasjon, samt flytting av bussholdeplass i Kong Øysteins veg. Planforslaget berører også eiendom som tilhører borettslagene på østsida av Kong Øysteins veg, men dette er areal som per i dag har funksjon som avgrensning mellom to veger, og dermed har liten bruksverdi for borettslagene.

Det er avklart at man ikke trenger ny varsling og kunngjøring, men at endringene skal tydeliggjøres i forbindelse med behandling og vedtak om utleggelse til offentlig ettersyn/høring av planforslaget slik at berørte parter får anledning til å uttale seg.

Det kom inn 14 merknader i forbindelse med ny høring i perioden 26.6.2018 til 1.9.2018. Merknadene er oppsummert og kommentert nedenfor.

Fylkesmannen i Trøndelag, 27.8.2018

Fylkesmannen er positiv til tiltaket med å bedre trafikksikkerhet og framkommelighet for myke trafikanter. Fylkesmannen minner på at trafikksikkerhet må ivaretas i anleggsperioden.

Statens vegvesen, 31.8.2018

Statens vegvesen kom med en rekke faglige råd.

*Kommentar*

I forbindelse med sluttbehandling har det vært rådført med Statens vegvesen om løsning Kong Øysteins veg som er en fylkesveg. Venstresvingefelt til Kristine Bonnevis veg er endret etter innspill fra vegvesenet, og faglige råd for øvrige deler av planen er i stor grad fulgt.

AtB, 21.8.2018

AtB minner om at det fra 3.august vil bli benyttet 18.75 meter lange leddbuss. Holdeplassene må anlegges slikt at alle bussens dører dekkes av anlagt plattform. Det er viktig at svingebevegelse fra Persaunvegen inn til holdeplass er ivarettatt.

*Kommentar:*

Holdeplassen ved Persuanvegen er justert slik at bussene til AtB får svingt inn fra Persaunvegen.

Trøndelag fylkeskommune, 31.7.2018

TFK minner om aktsomhetsplikten etter § 8 i kulturminneloven.

Innspill på vegne av Persaune Hageby, 27.8.2018

Ønsker 30 km/t som fartsgrense langs denne delen av Tyholtveien.

*Kommentar:*

Det er lagt opp til 40 km/t som fartsgrense, men endelig fartsgrense vil bli vurdert uavhengig av reguleringsplan. Fartsgrense bestemmes ikke i en reguleringsplan.

Beboer Tyholtveien 98, 30.8.2018

Innsender av merknad ønsker å vite hva som skjer med hekk mot veg, og om det vil bli gjort støytiltak langs Tyholtveien. Merknaden inneholder også spørsmål om hva regulert riggområde innebærer, og hvordan deres avkjørsel vil bli påvirket av arbeidene i Tyholtveien.

*Kommentar:*

Tiltaket med sykkelveg og fortau vil ikke medføre økt trafikkbelastning, eller andre ulemper som følge av trafikk. Det er derfor vurdert at det ikke er behov for støyskjerming.

Regulert riggområde er for å kunne bygge murer i anleggsperioden. Det er mer behov for areal i denne perioden enn ved permanent løsning. Dette er vist som bestemmelsesområde "Anlegg- og riggområde" i plankartet. Hekk erstattes i forbindelse med gjennomføring.

Dagens avkjørsel vil være en del av videre prosjekteringsarbeid.

Beboer Aasta Hansteens veg 10, 31.7.2018

Innsender spør om hvorfor rundkjøring ikke er valgt løsning for kryss Tyholtveien og Kong Øysteins veg.

*Kommentar*

Rundkjøring har blitt vurdert, men løsningen ble vurdert til ikke å være gjennomførbar med tanke på nødvendige terrengjusteringer som rundkjøring ville medført.

Beboer Kong Øysteins veg 31, 16.7.2018

Boligene i Kong Øysteins veg 29 og 31 har direkte utkjørsel til Kong Øysteins veg. Etablering av trafikkøyer og kanalisering i Kong Øysteins veg vil føre til at biler på veg ut av disse eiendommene kun kan svinge til høyre. Trafikkøyene vil også medføre vanskeligheter med varelevering.

*Kommentar*

Regulert avkjørsel fra Cecilie Thoresens veg ble aldri gjennomført og er ikke gjennomførbar i dag med tanke på erverv. Dette skyldes at planen ble vedtatt så lenge tilbake som 1968. I samråd med Statens vegvesen vil rabatt utenfor Kong Øysteins veg 29 og 31 justeres slik at det fortsatt vil være mulig å svinge både til høyre og venstre fra eiendommene.

Beboer Tankvegen 1A, 6.7.2018

Merknaden viser til at sikt i avkjørsel fra Tankvegen til Tyholtveien er dårlig grunnet trær i siktsonen på naboeiendom.

*Kommentar*

Forespørsel om sikt grunnet trær på privat grunn er sendt til Trondheim bydrift. Trær på privat grunn vurderes ikke i reguleringsplanen. Huseiere er pålagt at sikt i kryss ivaretas.

Beboer Tyholtveien 79, 15.8.2018 og 29.8.2018

Ønsker å kjøpe deler regulert til o\_SVT rett øst for egen eiendom.

*Kommentar*

Av hensyn til sikt og snøopplag vil det være lite tilgjengelig areal igjen for et eventuelt salg. Dette må eventuelt vurderes etter gjennomføring av vegprosjekt.

Beboer Tyholtveien 80, 26.8.2018

Ønsker 30 km/t fartsgrense for strekningen, støyskjerming og parkering forbudt i veggen.

*Kommentar*

Parkering forbudt behandles uavhengig av reguleringsplan, men da veggen reguleres i en bredde på 6,5 meter vil det ikke være mulig å parkere i veggen. Fartsgrenser blir ikke regulert gjennom arbeidet med reguleringsplanen, men vil bli vurdert i forbindelse med detaljplanleggingen og i dialog med politiet. Bygging av sykkelveg og fortau anses ikke å endre støyforholdene.

Persaune Hageby borettslag, 28.8.2018

- Borettslaget ønsker at sykkelfelt plasseres på nordsiden av veggen blant annet på grunn av økning i el-syklister opp Tyholtveien og kryss Gina Krogs veg og Aasta Hansteens veg.
- De har spørsmål i forbindelse med avkjørselsløsning og parkeringsløsning foran Tyholtveien 89, 91, 93 og 95.
- Ønsker klarhet i hvor bussholdeplasser er tenkt i Tyholtveien.

*Kommentar:*

Tyholtveien 91 beholder dagens parkeringsløsning da det ikke finnes alternativ, og Tyholtveien 95 etablerer ny parkering mot Drivstua gartneri. Avkjørsler er i størst grad tenkt å bli lagt til sideveger, da det er et ønske om færrest mulig avkjørsler mot busstrasé og fortau/sykkelveg med tanke på trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Dagens avkjørsler fra Tyholtveien 89 og 93 ligger kun 5 meter fra kommunal veg og kommunal eiendom, og dette gjør det vanskelig å få til tilfredsstillende avkjørsler i henhold til Trondheim kommunes normtegninger. Avkjørsler og tilhørende parkering må derfor anlegges via Aasta Hansteens veg og Gina Krogs veg. Utforming av avkjørsler fra Gina Krogs veg og Aasta Hansteens veg må opparbeides i henhold til vegnormaler og normtegninger i forbindelse med prosjektering.

Planen legger ikke opp til noe stort erverv av eiendom ved Tyholtveien 89, 91, 93 og 95, og fortau vil dermed ikke komme vesentlig nærmere enn i dag. Det er først og fremst vegbredden det tas av. Plassering av bussholdeplasser vil bli omtrent som i dag. Holdeplass på nordsiden mellom Cecilie Thoresens veg og Aasta Hansteens veg flyttes ca. 80 meter vestover mot friareal.

Beboer Tyholtveien 106, 1.9.2018

Innsender har innspill på løsning ved krysset Cecilie Thoresens veg og Tyholtveien, at kjøreareal er

for bredt, og inngrep på privat grunn.

*Kommentar:*

Planen har blitt justert etter innspill fra Tyholtveien 102, 104 og 106, og vil nå legge beslag på minimalt med privat grunn ved at fortau nå reguleres smalere enn 3 meter. Vegbredde på 6,5 meter er minimumsbredde på veger der hvor to busser møtes. Løsningen mellom krysset Tyholtveien og Cecilie Thoresens veg samsvarer med regulert situasjon i planen for Persaunet bo- og velferdscenter som ble vedtatt i bystyret 31.10.2013. Det er lagt inn frisikttrekant i krysset hvor det innenfor frisiktsonen ikke tillates hinder over 0,5 meter over vegplan. Dette er i henhold til Statens vegvesens håndbok N100.

Beboer Tyholtveien 104, 9.9.2018

Innsender ønsker ikke å avgi privat grunn til bussholdeplass.

*Kommentar:*

Busstur har blitt flyttet vestover i forbindelse med sluttbehandling.

**Avsluttende kommentar**

Denne planbeskrivelsen belyser utforming av reguleringsplanen med bestemmelser. Rådmannens vurdering av reguleringsplanforslaget framgår av saksframlegget.