

Saksframlegg

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

Arkivsaksnr.: 2023/20065

Forslag til innstilling:

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.

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

Saken gjelder

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll på vegne av forslagsstiller Mobilitet- og samferdselsenheten, Trondheim kommune. Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

Beskrivelse av planforslaget

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for et sammenhengende hovednett for sykkel, som gir god framkommelighet for syklister og gående, og som oppleves trygt og trafikksikkert for alle. Bromstadruta er ca. 3 kilometer lang og går fra Persaunet til Sildråpevegen. Ruta starter i krysset Persaunvegen og Fernanda Nissens veg, går videre langs deler av Kong Øysteins veg, Bromstadekra, Bromstadvegen, Tungasletta, Ingvald Ystgaards veg og slutter i Granåsvegen ved bussholdeplassen Sildråpevegen.

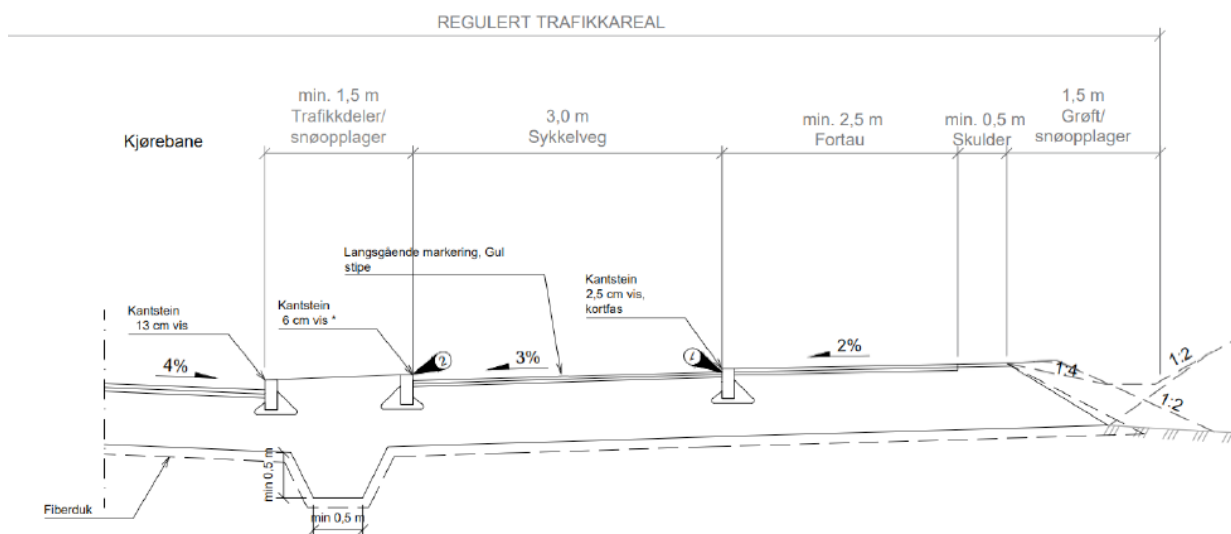
Formannskapet behandlet 20.10.2020 sak [285/20](#), [Planlegging av sykkeltilbud på Bromstadruta og Brøsetruta](#), der det ble fattet følgende vedtak; «*Formannskapet ber Kommunedirektøren gå videre med planlegging av sykkeltilbud langs Bromstadruta og Brøsetruta.*»

Dette planforslaget omfatter delstrekning 2 av Bromstadruta. Det utarbeides egne planforslag for delstrekning 1 og 3. Del 2 starter nordvest i Bromstadekra. Videre fortsetter ruta langs Bromstadvegen før den ender i rundkjøringen tilkoblet Tungasletta i sørøst. Strekningen har en lengde på ca. 900 meter og et areal på ca. 31,6 dekar.



Beliggenhet og planområdet for del 2 av Bromstadruta

Med tiltaket vil man etablere en del av vedtatt hovednett for sykkel som skal være attraktiv for syklende og gående gjennom hele året. Langs hele strekningen skal hovednettet bygges som sykkelveg med fortau.



Dimensjonerende grunnlag for planlegging av sykkelveg med fortau - 3,0 meter sykkelveg og 2,5 meter fortau

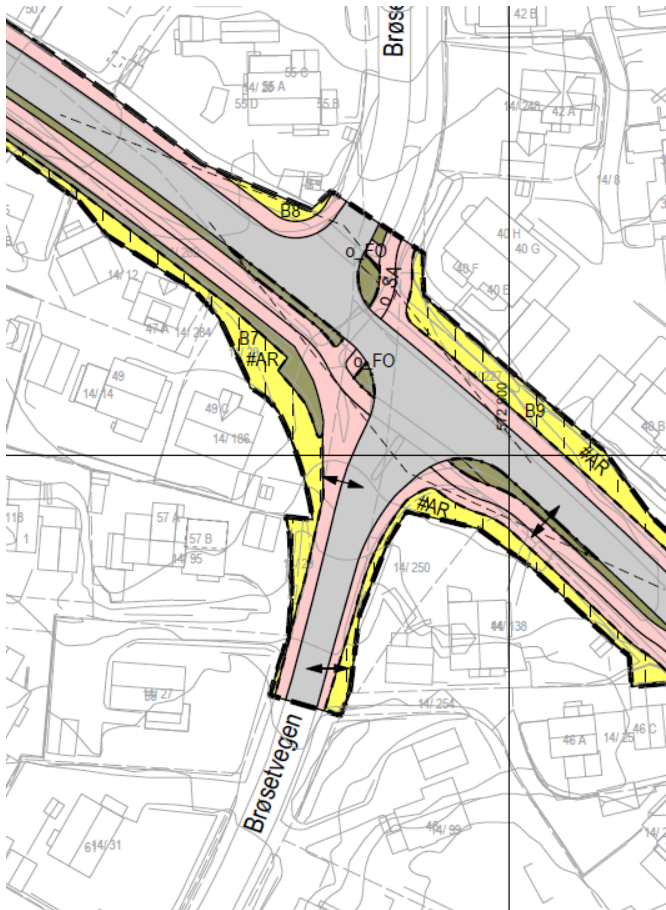
En utvidelse av dagens løsninger med fortau eller gang- og sykkelveg til sykkelveg med fortau med grøntdeler vil berøre eiendommer langs strekningen. Omfanget er avhengig av valg av løsning, og da er det spesielt bredden på trafikkdel/grøntdeler som er avgjørende. Store deler av strekket er bredden på trafikkdeleren i forslaget kun 1,5 meter. For å plante trær i trafikkdeleren må bredden være to meter.

En viktig utfordring er å ivareta trafikksikkerheten langs ny trasé. Spesielt gjelder dette i kryss hvor det kan være vanskelig å styre syklister og fotgjengere riktig. Det er viktig med helhetlige løsninger langs strekningen slik at man unngår systemskifter som kan forvirre brukere. Det er noen private avkjørsler fra Bromstadvegen der både utkjøring og frisikt må ivaretas.

Vurdering

Trafikkforhold

Tiltaket innebærer en forbedring av dagens løsning for gående og syklende, som har flere systemskifter og kryss med dårlig utforming. Etablering av en gjennomgående sykkeltrasé som separerer gående og syklende fysisk, vil øke trafikksikkerheten og redusere konfliktnivået for de syklende og gående. Strekingen er en del av Bromstadruta, som er skoleveg og som har et viktig målpunkt i Leangen idrettspark langs strekingen.



Forslag til opprydding av Brøsetvegen x Bromstadvegen

I krysset Bromstadvegen og Brøsetvegen mangler det i dag separering av syklende og gående. Det er et utflytende kryssingsforhold ved Brøsetvegen, og uklare vikepliktsforhold i krysset som har ført til trafikktrøbbel og korker som gjør at bussene kan bli forsinket. I krysset er det systemskifte i sykkeltilbudet på sørsiden, der det går fra gang- og sykkelveg til fortau videre østover. I ny situasjon legges sykkelveg på sørsiden av Bromstadvegen og skiltes som prioritert sykkelkryssing gjennom krysset.

En hel rekke andre kryssalternativer er vurdert, men ingen av de løser utfordringene på en optimal måte. Boliger, garasjer, avkjørsler og hager ligger tett på og en fullstendig ombygging av krysset vil føre til vesentlig inngrep. Trafikkanalysen for sykkeltiltaket viser at krysset Bromstadvegen og Brøsetvegen fungerer godt med dagens trafikkmengder og fremtidige trafikkmengder.

Kollektivholdeplasser

I 2020 ble det gjennomført et forprosjekt der ulike løsninger, bredder, trasévalg og plassering av holdeplasser er vurdert. Det er også gjort vurdering av kollektivfelt og av ulike krysstyper. Spørsmålet om det skulle planlegges kollektivfelt i Bromstadvegen var tema i Programrådet 2. og 25. juni 2020. Vedtaket er som følger: *“I Bromstadvegen planlegges to-felts veg, tilpasset grøntbatt og sykkelveg med fortau. Det planlegges ikke kollektivfelt i gata. Tiltaket skal ikke være til hinder for senere kollektivfelt”*. Flere kollektivholdeplasser langs strekningen, som kommer i konflikt med ny løsning for vegføring, må relokaliseres. Ny lokalisering er gjort i samarbeid med AtB og Mobilitets- og samferdselsenheten.

Forholdet til overordnede planer

Planforslaget er i samsvar med gjeldende kommuneplanens arealdel 2012-2024. Området er vist som bolig, parkering, sykkelveg, gangveg, turvegtrasé, hovedveg og kollektivtrasé.

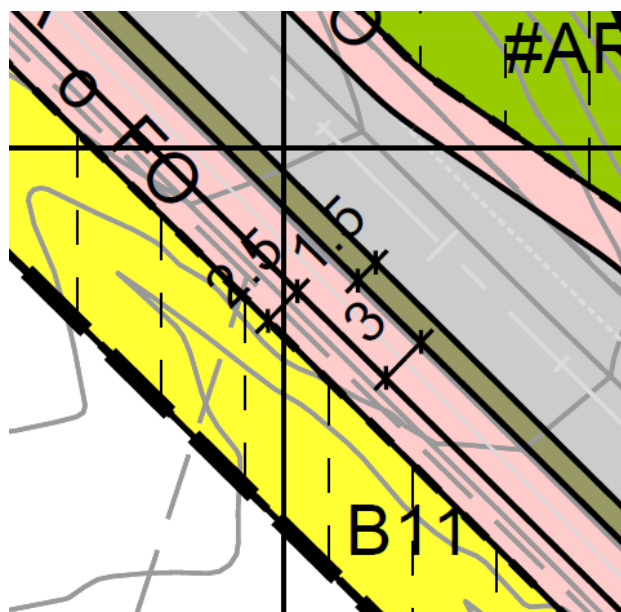
En utvidelse til sykkelveg med fortau med grøntdeler vil berøre eksisterende boligeiendommer og næringseiendommer.

Avveining av virkninger og nullvekstmålet

Planlagt løsning vil berøre eksisterende boligeiendommer og næringseiendommer, men det er gjort tilpasninger på fortausbredden og bredde på grøntdeler for å redusere inngrep på privat grunn og asfaltflate. Det vurderes at disse tilpasningene ikke reduserer kvaliteten på hovedsykkelruta, fordi det likevel sikres en buffer til kjøreveg, og at fri ferdsel på fortauet er 2,0 m. Sykkelveg beholdes med anbefalt bredde på 3,0 m.

Det må fjernes en del trær ved Bromstadvegen 57 for å gjennomføre tiltaket, men det er lagt inn en bestemmelse som sikrer at vegetasjon som fjernes skal reetableres.

Med kun 1,5 meter bred trafikkdel er det for smalt til å plante nye gatetrær, men det legges opp til at det *kan* plantes trær der bredden er over 2 meter. Det vil si at gata blir åpen og formet for høyere fart, heller enn en bygate med gatetrær, som gjør det triveligere å gå i gata, og som gjør at bilistene anser gata som smalere, og følgelig setter ned farta ubevist.



Plankart langs bebyggelse viser grøntdeler (1,5 meter) og fortau (2,5 meter inkl. skulder)



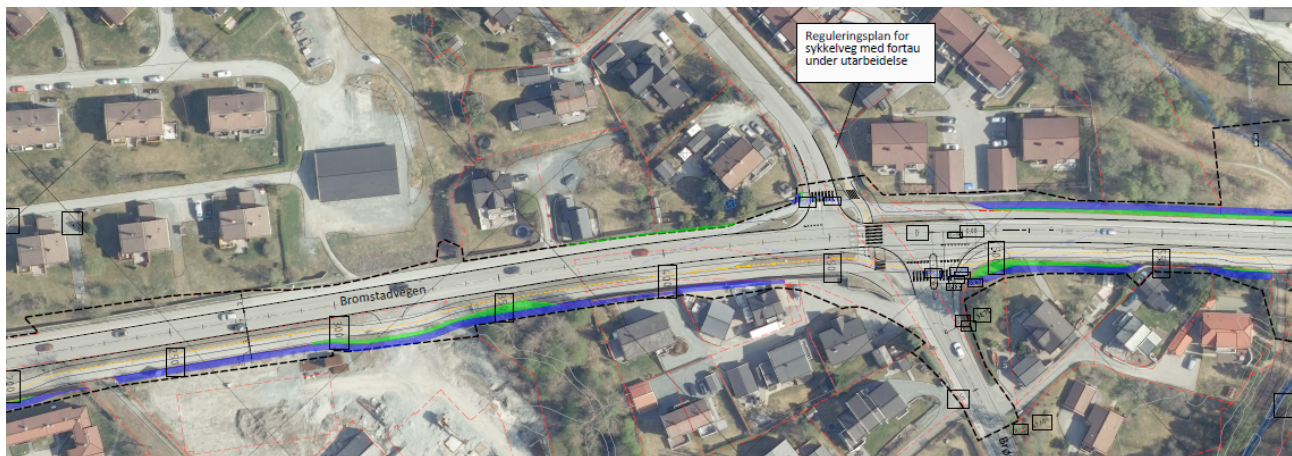
Jonsvannsveien, eksempel på trafikkdel uten trær



Torbjørn Bratts veg, eksempel på trafikkdel med trekkke

Hvorvidt man skal prioritere gatetrær eller kostnader og grad av inngripen i eiendommene langs gata er en politisk prioritering. I planen, slik den fremmes for sluttbehandling, er det ikke satt av plass til gatetrær, det er kun åpnet for planting av enkelte trær der rabatten er bredere. Det er ikke sikret at nye trær her faktisk blir plantet. Det er imidlertid lagt inn en bestemmelse som sikrer at vegetasjon som fjernes skal erstattes.

Planområdet er relativt flatt, noe som reduserer behov for skjæringer/fyllinger og støttemurer.



Eksempel på ervervtegning (W-tegning). Grønt = permanent erverv og blått = midlertidig erverv

Bygging av sykkelveg med fortau parallelt med vegen vil medføre økt areal av harde flater langs strekningen, og dette kan medføre overvannsproblematikk. Det er viktig at dette tas hensyn til ved dimensjonering av overvannssystem, og ved vurdering av trafikkdelere.

En hel rekke alternativer for krysset Brøsetvegen og Bromstadvegen er vurdert, men ingen av de løser utfordringene på en optimal måte. Boliger, garasjer, avkjørsler og hager ligger tett på og en fullstendig ombygging av krysset vil føre til vesentlige inngrep. Trafikkanalysen viser at ny utforming av krysset fungerer godt med dagens trafikkmengder. Framtidig utbygging av Leangen, Brøset og Travbanen vil gi flere kjøretøy i døgnet langs Bromstadvegen og da vil miljøvennlige reisemåter bli enda viktigere. Det har også vært uklart hvor buss fra Brundalsforbindelsen vil gå i fremtiden, og dette er et hensyn det er vanskelig å ta høyde for.

Det har kommet inn innspill fra AtB og Trøndelag fylkeskommune til planene for Bromstadruta og hvordan planene vil påvirke fremkommelighet for kollektivtransport. Planarbeidet har hatt fokus på denne problemstillingen, og det er vurdert at planforslaget vil bidra til at flere sykler, og at det er sannsynlig at sykkelturene erstatter bilturer. Tilrettelegging for syklende og gående er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og for å fremme folkehelse. Planen er i tråd med målene i Miljøpakken og i Trondheim kommunes sykkel- og gåstrategi, og kan bidra til at Trondheim lykkes med å unngå en stor økning i personbiltrafikk. Tall fra Transportøkonomisk institutt viser en økning av dagens sykkelandel med tre ganger ved bedre sykkeltilrettelegging, og at syklister er villige til å sykle lenger med økt standard på sykkelrutene.

Bedre tilrettelegging for gående og syklende vil også gjøre at færre tar buss på korte reiser, slik

at det er bedre kapasitet på bussen til de som reiser over lengre strekninger. Flere gående og syklende vil gjøre at det blir flere som skal krysse i gangfeltene, noe som kan gjøre at bil- og busstrafikk oftere må vente ved gangfelt.

Medvirkning

Det ble avholdt et oppstartsmøte med Trondheim kommune 22.03.2021. 18.06.2021 ble berørte grunneiere og offentlige høringsparter varslet om oppstart av reguleringsplanarbeid. Oppstart ble også kunngjort i Adresseavisen. I tillegg til dette er det også arrangert folkemøte og befaring/særmøter med grunneiere som har bedt 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.

Merknadene for denne delen av Bromstadruta går blant annet ut på erverv av privat grunn, ivaretagelse av private avkjørsler og parkeringsplasser, reetablering av privat uterom, og bygge- og anleggsperioden. Prosjektet har i stor grad tilpasset seg omkringliggende bebyggelse med å gå ned på normert fortausbredde og trafikkdelere.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres gjennom denne. Trondheim kommune finansierer vedlikehold og drift, og tiltaket vil medføre økte driftskostnader for offentlig sykkelveg og fortau.

Konklusjon

Kommunedirektøren anbefaler at planforslaget vedtas.

Kommunedirektøren i Trondheim, 02.01.2024

Bente Næverdøl
byutviklingsdirektør

Ragna Fagerli
byplansjef

Erlend Wold
saksbehandler

Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift

Vedlegg som følger den politiske saken

Vedlegg 1: Planbeskrivelse

Vedlegg 2: Reguleringskart

Vedlegg 3: Reguleringsbestemmelser