



Fagnotat

Vår ref.
2023/7941

Vår dato
27.06.2025

Til:	Kommunaldirektør byrådsavdeling for byutvikling
Fra:	Ragna Fagerli, Byplankontoret

Gangveg mellom Gildheimsvegen og Brøsetvegen, detaljregulering r20210058 - Sluttbehandling

1. Hva notatet gjelder

Ovennevnte reguleringsplan ble oversendt for politisk sluttbehandling i våren 2024, men oversendes nå på nytt etter en ny vurdering av alle alternativene for skoleveg mellom Gildheimsvegen og Strindheim skole.

Hensikten med planen er å legge til rette for ny skoleveg til Strindheim skole for barn som bor i området Gildheimsvegen og Travbanevegen. Denne gangforbindelsen skal være effektiv og trygg, og bør være skjernet mot støy og luftforurensning. En forutsetning for planarbeidet var at private grunneiere skal berøres så lite som mulig, og stedlige forhold og kvaliteter skal ivaretas

Planforslaget retter også opp en mindre feil i reguleringsplan r20190010 «Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8», der vegarealet for Gildheimsvegen ble lagt en halv meter for langt mot vest.

Bakgrunnen for arbeidet med ny gangveg, er at dagens skoleveg langs Innherredsveien er blitt del av hovedsykkelnettet. Her vil det bli en stor økning i antall syklistene som følge av utbyggingen langs Gildheimsvegen og på tidligere travbanen på Leangen. Gang- og sykkelvegen er for smal for å separere sykkel og gange. Sammen med en økning av antall skolebarn, vurderes gangvegen som ikke egnet som skoleveg på grunn av dårlig trafiksikkerhet. Den er i tillegg belastet med mye støy og luftforurensning.

Den andre eksisterende skolevegen går via Peder Østlunds veg. Den utgjør en såpass stor omveg at sannsynligheten for at barna vil velge bort dette alternativet og bruke gang- og sykkelveg langs Innherredsveien er derfor stor.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen.

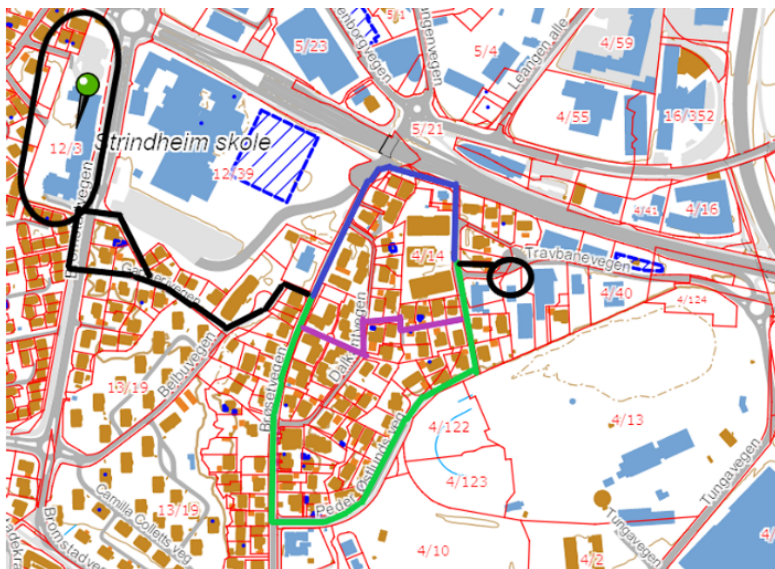
Tidligere vedtak

Prinsippsak 194/21

Gangvegen var opprinnelig del av reguleringsplan for [r20190010 Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8](#). Valg av trasé for skoleveg var et sentralt tema i arbeidet med detaljregulering for Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8, hvor det ble gitt rekkefølgekrav om etablering av sikker skoleveg. En utbygging her med inntil 245 boliger, utløste behov for en mer direkte, trygg skoleveg, skjermet fra støy og luftforurensning langs Innherredsveien.

Ved behandling av [prinsippsak 194/21](#) vedtok bygningsrådet i møte 25.08.2021 at «alternativ C i saksfremlegget skal legges til grunn for regulering av skoleveg for området Travbanevegen og Gildheimsvegen.»

Gangvegen ble senere skilt ut og utarbeidet som en egen reguleringsplan. Dette for å kunne igangsette utbygging av næringsarealet i Travbanevegen 6, uavhengig av boligene i samme reguleringsplan.



Illustrasjon som fulgte prinsippsak 194/21. Alternativ C er vist med lilla strek.

Planforslaget følger bestillingen fra Bygningsrådet i prinsippsak 194/21. Høringsforslaget ble utarbeidet av Asplan Viak som plankonsulent, på vegne av forslagsstiller Gildheimsvegen AS, som er tiltakshaver for reguleringsplan for Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8 og har rekkefølgekrav om etablering av skolevegen.

Etter høringen, i brev av 20.06.2023, trakk Gildheimsvegen AS seg som forslagsstiller og søkte samtidig om dispensasjon fra rekkefølgekravet. Reguleringsplanforslaget til sluttbehandling er derfor utarbeidet av Trondheim kommune, ved byplankontoret.

Høringsvedtak

Bygningsrådet vedtok i møte den 18.04.2023, sak 74/237 å legge detaljregulering av gangveg mellom Gildheimsvegen og Brøsetvegen ut på høring og til offentlig ettersyn i to alternativer, «alternativ nord» og «alternativ sør».

I tillegg ble følgende vedtatt:

“Før sluttbehandling skal følgende vurderes:

- 1. Om foreslåtte trafiksikkerhetstiltak er tilstrekkelige.*

2. Om det bør være mer detaljerte bestemmelser om avbøtende tiltak.

3. Dersom man går videre med alternativ sør:

- Om felles renovasjonsløsning kan samordnes med andre renovasjonsløsninger som etableres i området
- alternativt om det er behov for å justere foreslått plassering av renovasjonsanlegget for å bedre ivareta trafikksikkerheten og frisikt.»

4. "Før sluttbehandling må kommunedirektøren komme med et notat som viser kostnader med ekspropriasjon og fremdriftsplan for begge alternativene."

5. "I tillegg til de to alternativene skal det utredes en langsiktig løsning helt frem til Strindheim skole med mindre tiltak i eksisterende vei og gangnett, og i dialog med grunneier av Nidareiendommen."

Vedtakspunktene er fulgt opp. I [saksfremlegg til sluttbehandling 29.08.2025](#) er det nærmere redegjort for hvordan vedtakspunktene er fulgt opp.

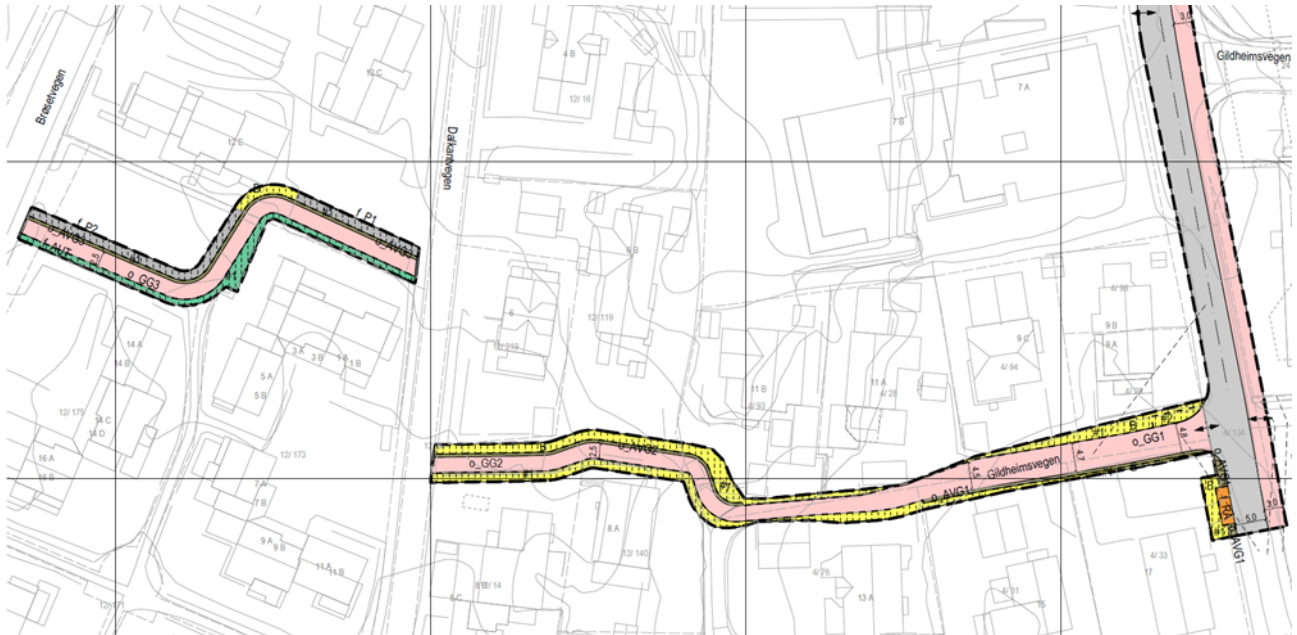
Til punkt 5: Byplankontoret utredet muligheten for trafikksikker skoleveg med kun mindre tiltak i eksisterende veg og gangnett. Utredningen følger som vedlegg til fagnotatet. Konklusjonen er at det ikke er funnet noen langsiktig løsning for skoleveg fra området Travbanevegen/ Gildheimsvegen til Strindheim skole kun med mindre tiltak i eksisterende veg- og gangnett.

Begrunnelsen for konklusjonen er at gang- og sykkelvegen langs Innherredsveien er del av hovedsykkelnettet. Den er ikke dimensjonert for økt fremtidig gang- og sykkeltrafikk som følger av utbyggingen langs Gildheimsvegen og på tidligere travbane på Leangen. De mindre tiltakene langs Innherredsveien som er vurdert har liten eller ingen effekt, og øker heller ulykkesrisikoen, spesielt for syklende. For å oppnå en trygg skoleveg langs Innherredsveien må gående og syklende separeres. Dette er utfordrende da det krever utvidelse av ferdselsarealet, og selv en mindre utvidelse med 1,5 til 2,0 meter vil kreve større terrengtiltak og omfattende konstruksjoner. Det vil i tillegg være behov for skjerming mot støv og støv, og for et fysisk skille mellom myke trafikanter og trafikken på kjørerampa til Innherredsveien.

En gangforbindelse over eiendommen til Orkla Confectionery & Snacks A/S, Nidar fabrikker, vil ikke være trafikksikker for de gående og vil være i konflikt med den interne trafikkavviklingen med tungtrafikk. Nidar oppgir at den vil være til hinder for deres bruk av tomta og utvikling av deres virksomhet. Byplankontoret mener at så lenge eiendommen skal brukes til næring, bør det ikke anlegges offentlig gangforbindelse over eiendommen til Nidar fabrikker.

Vedtak ved sluttbehandling 29.08.2024

Med bakgrunn i høringsinnspillene, fremmet den daværende Kommunedirektøren «alternativ sør» til sluttbehandling.



Utsnitt av revidert plankart

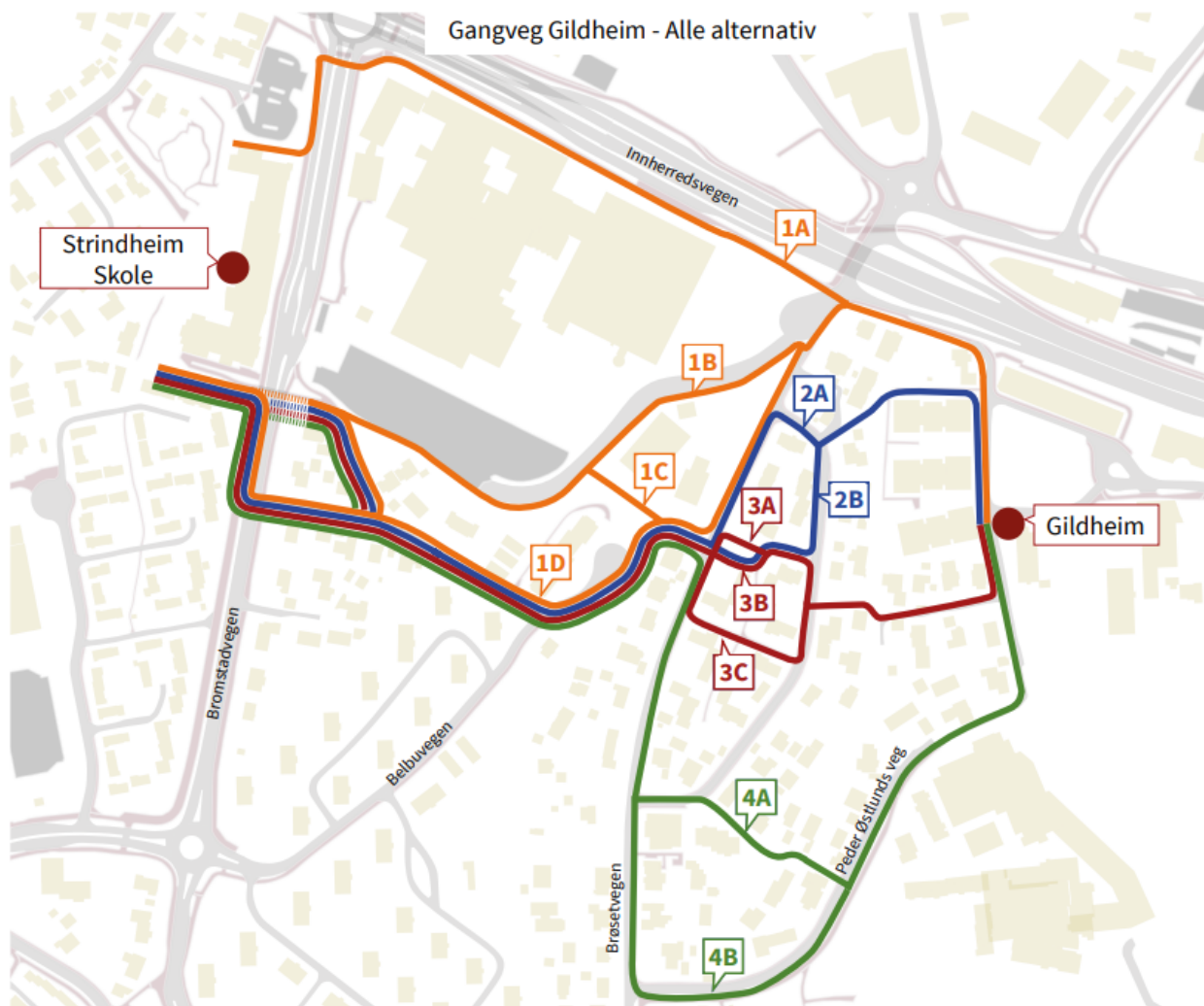
Ved sluttbehandling av reguleringsforslaget vedtok Bystyret i møte 29.08.2024, sak 156/2024 følgende:

“Bystyret sender saken tilbake til byrådet. Det bes om at alternative løsninger for å oppnå trygg skolevei, med minst mulig inngrep i privat eiendom, utredes.”

Vurderte alternativer

Det er utarbeidet et notat som viser alle alternativer til ny skoleveg som er vurdert i prosessen. Fire ulike hovedtraseer er vurdert, hvor det innenfor traseene er flere underalternativer. Til sammen er elleve ulike alternativer vurdert. Alle er beskrevet og vurdert i alternativsnotatet vedlagt fagnotatet. De er også vist i kart og tabell på de neste sidene.

Alternativene er vurdert utfra kriterier som er viktige for en god skoleveg og ut fra innspill som er kommet tidligere i prosessen i arbeidet med gangveg mellom Gildheim og Strindheim skole.



Illustrasjonen viser alternativene som er vurdert

Tabellen på neste side viser hvilke kriterier som slår godt, middels eller dårlig ut for hvert av alternativene. Den viser ingen total score, da de ulike kriteriene ikke er vektet i forhold til hverandre. Alternativsnotatet viser begrunnelse for hver score, med en kort beskrivelse for hvert alternativ, hvor det til slutt gis en skjønsmessig total vurdering.

Av kriteriene har Byplankontoret vektet trafiksikkerhet og skolevegens lengde tyngst. Konflikt med hovedsykkelrute langs Innherredsveien vurderes som hovedutfordring knyttet til trafiksikkerheten. Tungtrafikk vurderes som mer alvorlig enn antall avkjørslersom må krysses. Dette fordi siktforholdene ved avkjørslene i utgangspunktet er gode, mens kjøretøyene for tungtrafikk har store blindsoner. Videre gir det utslag ved vurdering av hvert alternativ at reduksjon av uteoppholdsareal veies tyngre enn reduksjon av antall parkeringsplasser eller bruk av privat veg. Med dette som utgangspunkt, anbefaler Byplankontorets alternativ 3B.

	Alternativ	1A	1B	1C	1D	2A	2B	3A	3B	3C	4A	4B
Lengde	Lengde i meter	5	5	5	4	4	4	5	5	4	3	1
	Sideforflytninger	5	4	3	2	3	3	4	4	3	1	1
Trafikksikkerhet	Konflikt hovedsykkelrute	1	1	1	1	5	5	5	5	5	5	5
	Kryssing av avkjørsel	5	5	4	2	3	2	2	2	1	1	1
	Tungtrafikk	2	1	2	2	5	5	5	5	5	5	5
Miljøbelastning	Trafikkstøy	1	2	2	2	4	4	5	5	5	5	5
	Luftforurensing	1	2	2	2	3	3	5	5	5	5	5
Privat eiendom	Uteoppholdsareal	5	5	3	5	1	1	2	2	1	4	5
	Privat veg	5	2	5	5	5	5	3	3	3	2	5
	Parkering	5	5	5	5	4	1	2	1	4	4	5
	Asvtand fasade	5	5	5	5	1	1	3	3	1	2	5
	Privat næringseiendom	5	1	1	5	5	5	5	5	5	5	5
Inngrep, konstruksjoner	Behov for ledegjerder	5	1	2	5	4	2	3	3	4	4	5
	Terrenginngrep/konstruksjoner (støttemur, støyskjerm)	1	1	1	1	3	3	4	4	4	3	5

Tabellen er hentet fra alternativsnotatet. Den viser kriteriene alternativene er vurdert på, og hvilken score hvert alternativ har fått på disse.

Alternativene som var på offentlig høring

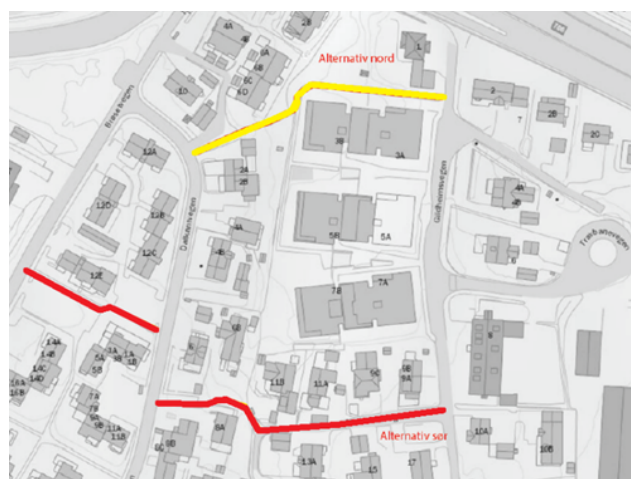
De to alternativene som har vært på høring er vist i kartet til høyre:

”Alternativ nord” (2A), er vist med gul linje.

“Alternativ sør” (3A), er vist med rød linje.

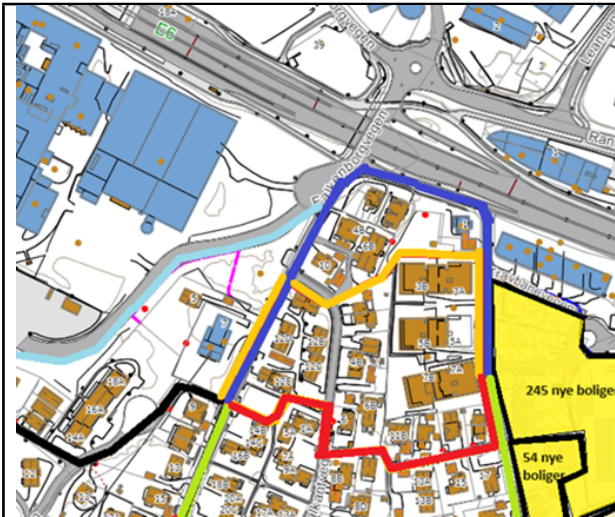
Hovedutfordringen med begge disse alternativene er at de går gjennom et etablert bomiljø/ boligområde.

Det mangler offentlige arealer mellom Gildheimsvegen og Brøsetvegen, derfor må begge alternativene legges over private eiendommer.

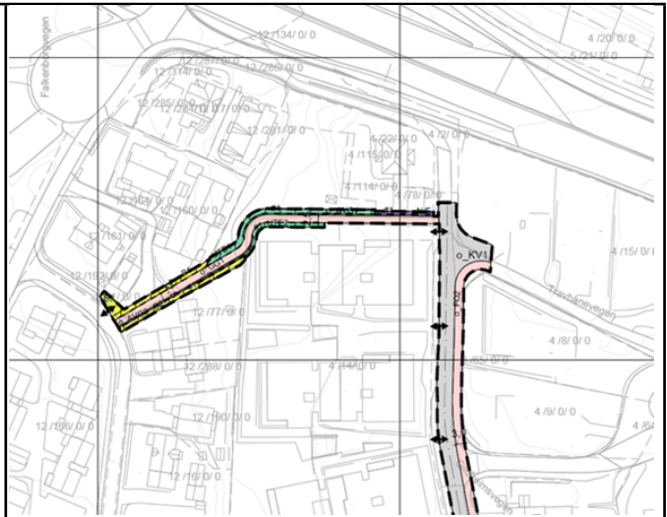


For å redusere ulempene for berørte grunneiere mest mulig planlegges gangforbindelsen med redusert standard sammenlignet med vanlig gangvegstandard. Bredden er 2,5 meter, inkludert skuldre, kantstein eller rekkverk/ gjerde. Det kan benyttes grus eller knust asfalt som dekke.

Kort beskrivelse av *Alternativ nord* (alternativ 2A i oversikten)

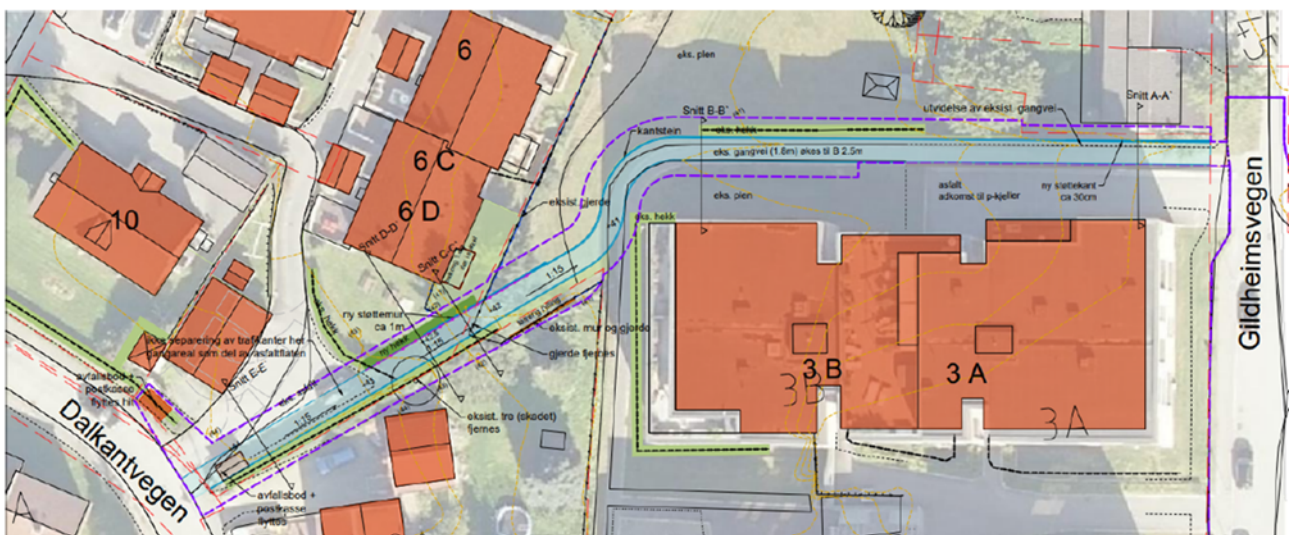


Alternativ nord, vist med oransje linje



Alternativ nord, utsnitt av plankartet

Strekning med ny gangveg i dette alternativet er på ca. 120 meter. Det er behov for terrengtilpassning i form av noe terrengoppfylling, støttekanter og terrengmurer. Hekk eller annen beplantning vurderes for å skjerme boligene og rekkverk/ gjerde for å styre gangtrafikken.

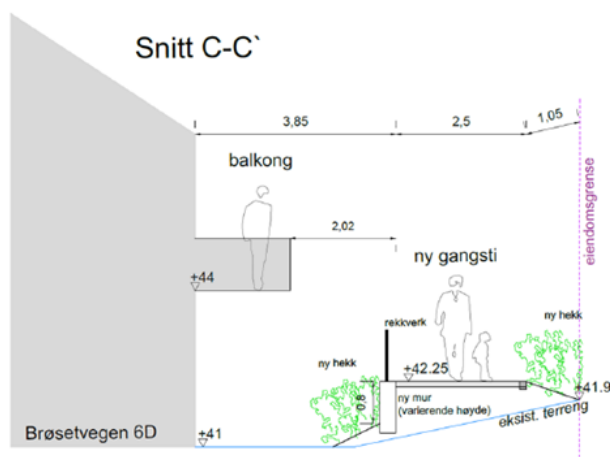


Illustrasjon av Alternativ nord

Byplankontorets vurdering av *Alternativ nord* (alternativ 2A i oversikten)

Til sammen vil nesten 100 boenheter bli berørt av *Alternativ Nord*. Gangvegen vil gi negative konsekvenser for uteoppholdsarealene deres, enten i form av reduksjon av allerede knapt uteareal eller som en sterk barriere mellom boligene og deres felles uterom.

Den nye gangvegen kommer nært flere av boligene og på det nærmeste 2 meter fra balkong (Brøsetvegen 6D) og 1,5 meter fra privat terrasse i Gildheimsvegen 3B.



Ny gangveg mellom Brøsetvegen 6D og skråningen mot Gildheimsvegen 3A/3B.

Gangvegen er et mindre tydelig alternativ til Innherredsveien og sannsynligheten for at barna vil velge å gå langs Innherredsveien vurderes som stor.

Ved å sammenstille de to alternativene ser Byplankontoret at planforslaget (*Alternativ sør*) vil medføre mindre belastning for berørte naboer enn *Alternativ nord*. Dette fordi:

- Gangvegen følger eksisterende veg i større grad.
- Der den går over parkeringsareal eller opparbeidet hageareal ligger den i utkanten av berørte eiendommene, istedenfor å dele de i to.
- Avstanden til boliger og utearealer er større enn i *Alternativ nord* og vurderes som akseptabel.

Barnas representant anbefaler *Alternativ sør* fordi denne traseen har en relativ direkte linje fra nytt boligområde til eksisterende gangveg til Belbuvegen og videre til Strindheim skole. Dette alternativet vil også være fordelaktig med hensyn til å opprettholde eksisterende uterom og bokvalitet, for de som blir berørt av ny gangveg.

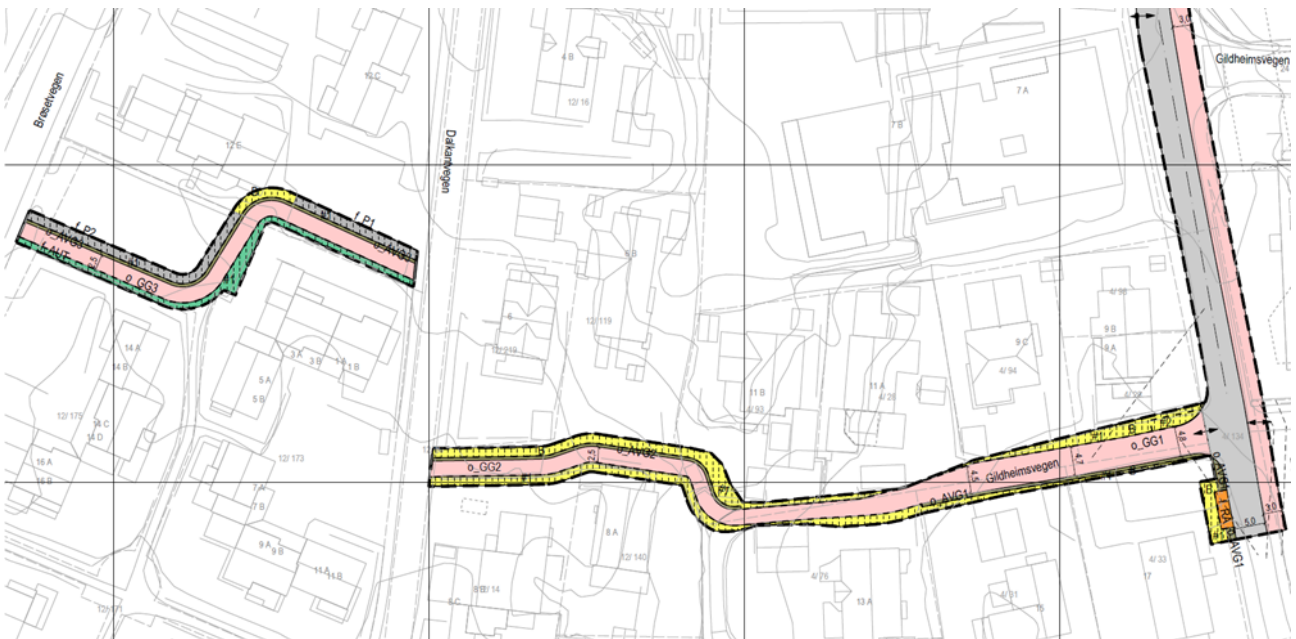
Frem mot sluttbehandling ble det besluttet å ikke gå videre med *Alternativ nord* (2A) og det er ikke utarbeidet plandokumenter til sluttbehandling for dette alternativet.

3. Beskrivelse av planforslaget, *Alternativ sør* (Alternativ 3B i oversikten)

Etter offentlig ettersyn og høring ble det foretatt noen mindre endringer av høringsforslaget (alternativ 3A). Det er det justerte forslaget (alternativ 3B) som nå legges frem til sluttbehandling.

Følgende endringer ble gjort etter høring:

- På Parkeringsplassen til Belbuan Alleforening er gangvegen flyttet fra nordsiden til sørsiden av parkeringsplassen (helt til venstre i plankartet). Dette for å bedre ivareta beboerne av de kommunale boligene i Brøsetvegen 12E
- Krysset mellom den private og kommunale delen av Gildheimsvegen, er strammet opp (helt til høyre i plankartet). Gangvegen er smalnet inn fra 6 meter til 4,8 meter. For å ivareta dagens parkeringsplass for Gildheimsvegen 9A, er gangvegen flyttet sørover.
- Delområdet langs Travbanevegen er tatt ut da feil knyttet til avkjørsler løses i egen reguleringsplanprosess.

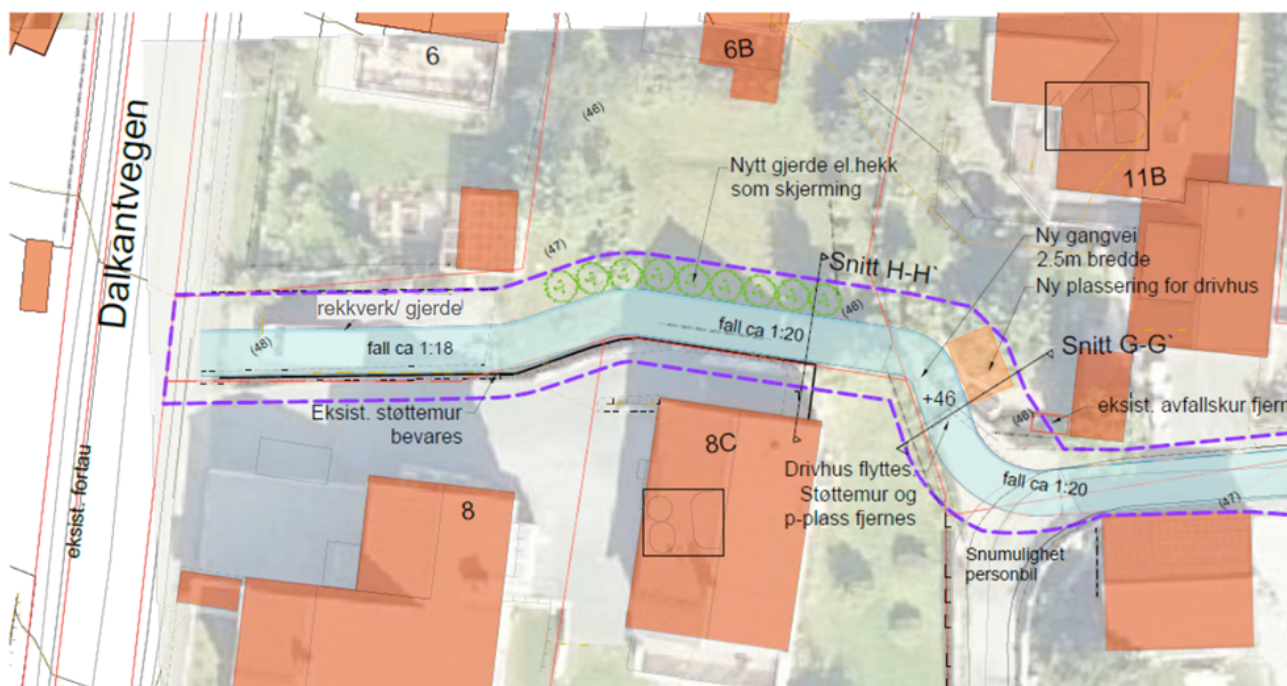


Utsnitt plankart

Strekning med ny gangveg er ca. 200 meter. Gangvegen er delt i tre delstrekninger: o_GG1, o_GG2 og o_GG3, som har ulik karakter og ulike utfordringer.

Fra Gildheimsvegen i øst legges gangvegen over privat adkomstveg. Her får gangvegen varierende bredder fra 2,5 meter til 4,8 meter. Avgrensing mellom privat areal og offentlig gangveg markeres med kantstein med høyde 2 cm over tilstøtende terreng. Retten til kjøreadkomst opprettholdes og sikres for alle eiendommene. Dagens småbeholdere for avfall erstattes med felles renovasjonspunkt ved Gildheimsvegen 17. Her etableres nedkast til sentralt avfallssug.

I o_GG2 går gangvegen i en lengde på 50 meter i enden av to private hager; Gildheimsvegen 11B og Dalkantvegen 6B. Gangvegen skal her opparbeides med maksimum 2,5 meter bredde inkludert skuldre.



Utsnitt av illustrasjonsplanen viser delstrekning o_GG2

Dagens parkeringsplass ved Gildheimsvegen 11B fjernes, i tillegg må avfallsbeholdere, drivhus og et bed flyttes.

Ved Dalkantvegen 6D må noe vegetasjon fjernes og mot Dalkantvegen legges gangvegen over eksisterende grusplass.

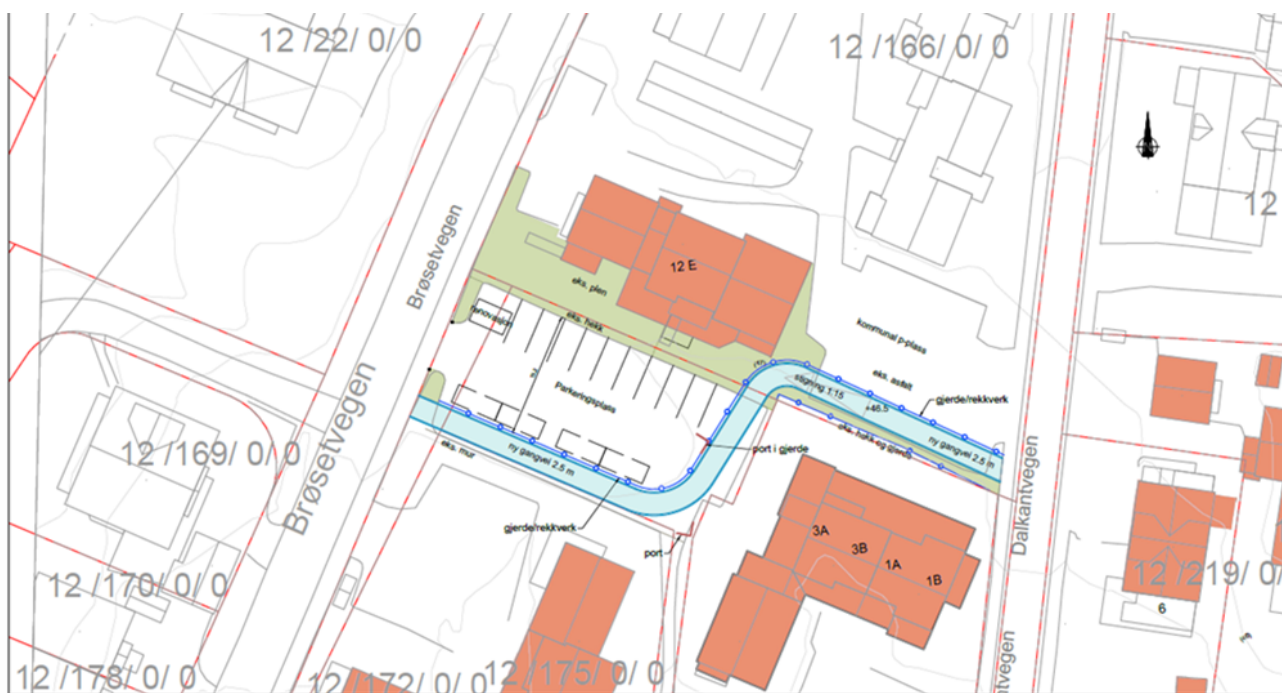
Støttemuren mot Dalkantvegen 8A og 8C bevares. På oppsiden av støttemuren kan det ved behov settes opp et gjerde som innsynsskjerm.

Etablering av gjerde og/ eller hekk er sikret gjennom bestemmelser.



Gangvegen mellom Dalkantvegen 8A og Gildheimsvegen 11B. Illustrasjonen viser ikke skjermingstiltak mot Gildheimsvegen 11B (hekk eller gjerde).

o_GG3 går langs utkanten av parkeringsplassen til de kommunale boligene i Brøsetvegen 12 A-E og parkeringsplassen til Belbuan Alleforening. Antall parkeringsplasser reduseres med inntil åtte plasser, fra 21 plasser til 13 plasser, men oppfyller fortsatt minstekrav til parkeringsdekning i gjeldende reguleringsplan for boligene. For å skjerme de gående og styre gangtrafikken settes det opp rekkverk eller gjerde mellom gangveg og parkeringsareal.



Illustrasjon av delstrekning o_GG3, mellom Dalkantvegen og Brøsetvegen

Beboerne i Belbuan Alleforening sikres adkomst til parkeringsplassene gjennom en til to åpninger i rekkverket/ gjerdet. For å redusere sannsynligheten for at barna bruker den interne stien til Sameiet Dalkantvegen 1-11 som snarveg, kan det settes opp port ved den interne stien mellom Dalkantvegen 3 og Brøsetvegen 14. Dette avklares gjennom teknisk plangodkjenning. Ladestolpe for elbil flyttes innenfor parkeringsplassen til Belbuan Alleforening.

Vesentlige virkninger

Planforslaget berører privat areal. Gangvegen går gjennom to private hager og nytt renovasjonsanlegg legger beslag på en meter inn på hagearealet til Gildheimsvegen 17. I tillegg berører den privat adkomstveg og felles parkeringsareal.

Gildheimsvegen 11B mister en parkeringsplass, de kommunale boligene i Brøsetvegen 12 A-E mister to til tre parkeringsplasser, og det anslås at opptil åtte parkeringsplasser forsvinner på parkeringsplassen til Belbuan alleforening. Minstekrav til parkeringsdekning i KPA vil imidlertid fortsatt være oppfylt.

3. Byplankontorets vurdering

Argumenter for planforslaget:

- Skolebarna i området får en trafikksikker skoleveg
- Gangvegen går i en forholdsvis direkte linje fra nytt boligområde til Strindheim skole, med kun små sideforflytninger
- Gangvegen er et tydelig alternativ til Innherredsveien
- Gangvegen er skjermet fra støy og luftforurensning
- Gangvegen vil bidra til et mer finmasket gangnett for alle
- Berørte hagearealer vil fortsatt ha god brukbarhet

Argumenter mot planforslaget:

- Berører privat eiendom, herunder tre private hager
- Tap av ca. 12 parkeringsplasser
- Forandringer i eksisterende bomiljø

xdet.



Det må regnes med noe sykkeltrafikk på gangvegen, men linjeføringen og utformingen gjør at gangvegen er en underordnet trasé som primært vil brukes av de som ønsker å gå/ sykle til og

fra Strindheim skole. Gangvegen vil ikke være et naturlig valg mot andre målpunkter, som sentrum, Ladestien, arbeidsplasser og lignende.

Byplankontoret mener at hensikten med reguleringsplanen er viktig. En trygg skoleveg er en nødvendig forutsetning for et godt boområde, og for at det skal være attraktivt for barn og unge å gå til skolen. Det fysiske miljøet langs skolevegen er viktig i denne sammenhengen.

4. Konsekvenser for sosial bærekraft

Trygge og effektive gangforbindelser bidrar til et godt boområde, herunder til at barn og unge lettere kan ferdes på egen hånd i et trafiksikkert miljø.

5. Konsekvenser for klima og ytre miljø

Planforslaget fremmer gange. Et finmasket gangnett med trygge gangveger vil bidra til et godt bomiljø, god folkehelse og redusert bilbruk.

6. Økonomiske/administrative konsekvenser:

Det vil bli økonomiske konsekvenser for kommunen knyttet til drift og vedlikehold av ny offentlig gangveg.

Etablering av skolevegen er sikret gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplan Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8 (r20190010) og reguleringsplan Gildheimsvegen 10A, 10B og 12 (r 20210048).

7. Prosess og medvirkning

Uenighet mellom Gildheimsvegen AS/ Trym bolig og Byplankontoret

Gildheimsvegen AS v/ Trym bolig har fra starten av vært uenige i behovet for en ny skoleveg. I brev av 20.06.2024 viser de til to trafikkutredninger som de har fått utarbeidet, henholdsvis av Rambøll i forbindelse med plan for Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8, og av Asplan Viak i forbindelse med dette planforslaget. Begge rapportene konkluderer med at eksisterende gangveger langs Innherredsveien og langs Peder Østlunds veg med noen mindre tiltak vil være egnet som skoleveg. De mener derfor at kravet om trygg skoleveg vil være innfridd og at foreliggende reguleringsplan kun er et supplerende tilbud.

Byplankontoret er uenig i denne konklusjonen. Bakgrunnen for dette er at forslagsstiller konklusjon bygger på trafikkrapporter som byplankontoret mener har vesentlige mangler.

- Begge mangler fremskrivninger for fremtidig sykkeltrafikk som følger av utbyggingen av minimum 1800 nye boliger på travbanen og langs Gildheimsvegen. Rapportene beskriver og vurderer dermed heller ikke konsekvensene og risikoen dette medfører for trafiksikkerheten for gående og syklende på den aktuelle og smale delstrekningen langs Innherredsveien.
- Rapporten til Asplan Viak viser til tidligere registreringer av trafiksikkerheten, men nevner ikke at disse er gjennomført før Gildheimsvegen/ Innherredsveien ble del av hovedsykkelnettet og at konsekvensen av dette først vil bli fullt synlig etter utbygging av travbane- og Gildheimsområdet.
- Rapporten påpeker at for økt trafikkmengde fra inntil 260 nye boliger på Gildheim gjelder samme dimensjoneringskrav som for dagens antall gående og syklende. Den nevner også at eksisterende løsning langs Innherredsveien ikke oppfyller kravene i Statens vegvesens håndbok N100 (Veg- og gateutforming) for dagens antall gående og syklende, men belyser ikke konsekvensene av økt trafikkmengde på den allerede underdimensjonerte gang- og sykkelvegen.
- Trafikkrapportens foreslåtte tiltak, gir ikke noe løsning for utfordringene med tanke på kapasitetsproblemer og trafiksikkerhet på delstrekningen langs Innherredsveien. Tiltakene har liten eller ingen effekt, og vil øke ulykkesrisikoen, spesielt for syklistene. I tillegg er de til hinder for effektiv drift.

På dette grunnlaget vurderer byplankontoret at trafikkrapporten ikke klarer å dokumentere at delstrekningen langs Innherredsveien er trygg og egnet som skoleveg, og at trafikkrapporten og anbefalingene i denne ikke kan legges til grunn for valg av alternativ. Med tanke på støy og luftforurensning langs Innherresveien i tillegg, vurderer byplankontoret at det fortsatt er behov for en ny gangveg som skoleveg for barna fra Gildheimsområdet.

Medvirkning og høring

To alternativer for ny skolevegstrase ble lagt ut på høring i perioden 18.04.2024 til 05.06.2024. Ved høringsfrist var det kommet inn 26 merknader, hvorav fire var fra offentlige sektormyndigheter. 12 merknader gjaldt alternativ nord, 10 merknader gjaldt alternativ sør, hvorav en fra et foretak, en fra velforening og syv fra privatpersoner. En merknad fra en privatperson ble sendt på vegne av flere naboer.

Planforslaget har møtt sterke reaksjoner. Innspill fra beboerne i området gir uttrykk for at de er bekymret at etablering av gangveg vil få konsekvenser for privatlivets fred, på grunn av økt innsyn til soverom og uteplasser, og økt støy på grunn av ferdsel på ny gangveg. Flere er bekymret for at barna vil bruke private interne stier som snarveger. Flere innspill gjelder tap av parkeringsplasser, mer uoversiktlige/dårligere kjøreforhold for bil ut og inn til eiendommer, forringelse av uterom og verditap av eiendommen. Mange mener at trasé langs Innherredsveien kan brukes, og trasé over eiendommen til Nidar fabrikk bør bli skoleveg.

Byplankontorets kommentar

Planen sikrer avbøtende tiltak som reduserer ulempene der det er mulig. Byplankontoret vurderer en trasé langs Innherredsveien og/eller over eiendommen til Nidar fabrikk som trafikkfarlig og konfliktfylt, og dermed ikke egnet som skoleveg for barn.

Etter høringen ble planforslaget endret og sendt på ny begrenset høring til direkte berørte grunneiere og naboer i perioden 01.02.2024 til 18.02.2024. Innen høringsfristen kom det inn en merknad til endringsforslaget i øst om eksisterende biloppstillingsplass og fremtidige utbyggingsmuligheter. Fem merknader, derav en fra Belbuan Alleforening og en fra Sameiet Dalkantvegen 1-11, gjaldt endringsforslaget i vest. Tema var etablerte elbil-ladere, ytterligere reduksjon av parkeringa og at tunet og stien i Dalkantvegen 1-11 ikke må bli brukt som snarveg. Merknadene er svart ut i vedlegget «Oppsummering av innkomne merknader med kommunedirektørens kommentar».

Trym Bolig er ikke direkte berørt grunneier eller nabo, men er som utbygger av reguleringsplan for Travbanevegen 6 og Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8, med rekkefølgekrav om etablering av skolevegen, berørt av endringene i planforslaget. Merknadene deres gikk ut på at det bør opplyses om hvordan de nye tiltakene, tilkobling til avfallssug og flytting av elbil-lader, er tenkt finansiert og at konsekvensene for beboerne beskrives. Videre oppfordrer Trym til å legge trafikkrapporten fra Asplan Viak til grunn for reguleringsarbeidet, at behovet for en ny skolevegtrasé vurderes på nytt på grunnlag av den rapporten og at kommunen foretar en ny kost-nytttevurdering av alternativene.

Byplankontorets kommentar

Konsekvensene av de nye tiltakene er beskrevet i plandokumentene og tiltakene er sikret som rekkefølgekrav til gangvegen. Byplankontoret mener som beskrevet over at trafikkrapporten fra Asplan Viak har vesentlige mangler og ikke kan legges til grunn for vurdering av behovet for en ny skoleveg og valg av trasé. Byplankontoret vurderer at kostnadene ved etablering av den nye gangvegen samsvarer med nytteverdien av denne.

Etter at endringen i øst var sendt på begrenset høring ble Byplankontoret oppmerksom på en feil i plankartet som var sendt ut. Feilen ble rettet opp ved at gangvegen ble flyttet enda lengre mot sør og det ble tatt inn et bestemmelsesområde som sikrer adkomst til utrykningskjøretøy. Høringsperioden var fra 23.02.2024 til 15.03.2024. Det kom ingen merknader.

Hovedtrekkene i merknadene og byplankontorets svar er gjengitt i planbeskrivelsen. En oppsummering av alle merknadene og byplankontorets svar følger som vedlegg til planbeskrivelsen.

8. Byplankontorets forslag til vedtak:

Bystyret vedtar forslag til detaljregulering av Gangveg mellom Gildheimsvegen og Brøsetvegen som vist på kart i målestokk 1:500, merket Byplankontoret, Trondheim kommune, senest datert 24.04.2024 med bestemmelser senest datert 19.04.2024 og beskrevet i planbeskrivelsen, senest datert 22.04.2024.

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

Vedlegg:

Vedlegg 1: Planbeskrivelse sluttbehandling

Vedlegg 2: Plankart

Vedlegg 3: Bestemmelser sluttbehandling

Vedlegg 4: Alternativsnotat

Vedlegg 5: Notat: utredning av trafikksikker skoleveg med kun mindre tiltak i eksisterende veg og gangnett.

Vedlegg 6: Oppsummering av innkomne merknader med byplankontorets kommentar