

Saksfremlegg

Gangveg mellom Gildheimsvegen og Brøsetvegen, detaljregulering - til sluttbehandling

2024/28621

Byrådet innstiller til bystyret å fatte følgende 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.

Sammendrag

Reguleringsplanen ble oversendt for politisk sluttbehandling våren 2024, og saken oversendes nå på nytt etter en ny vurdering av alle alternativene for skoleveg mellom Gildheimsvegen og Strindheim skole, samt forhold til igangsatt nytt planarbeid.

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, trygg, og helst skjermet mot støy og luftforurensning. Forutsetning for planarbeidet er at private grunneiere skal berøres så lite som mulig. Byrådet vurderer at alternativet som fremmes her gir trygg skoleveg, samtidig som det er alternativet som gir minst ulemper.

Bakgrunnen for arbeidet med ny gangveg, er at dagens skoleveg langs Innherredsveien er en del av hovedsykkelnettet. Her vil det i tiden som kommer bli en stor økning i antall syklistene som følge av utbyggingen langs Gildheimsvegen, på Leangen og videre østover fra bl.a. Øvre Rotvoll. Gang- og sykkelvegen er for smal for å separere sykkel og gange. På strekk hvor det helt mangler sikring mellom fortau og påkjøringsrampe til fylkesvegen, vil eventuelle utbedringstiltak innsnevre trafikkarealet ytterligere. Sammen med økning av antall skolebarn, vurderes eksisterende gangveg som lite egnet som skoleveg på grunn av lav trafiksikkerhet.

En annen eksisterende skoleveg går via Peder Østlunds veg. Den ruten utgjør en såpass stor omveg at sannsynligheten for at barna vil velge bort dette alternativet og bruke gang- og sykkelveg langs Innherredsveien er stor. Planforslaget retter for øvrig 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. Reguleringsplanforslaget er ellers grundig beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen. Vi viser også til fagnotat for utfyllende informasjon og fagvurderinger.

Bakgrunn

I bystyrets behandling i møte den 29.08.2024 (PS 156/2024) ble det bedt om at alternative løsninger for å oppnå trygg skolevei med minst mulig inngrep i privat eiendom skulle utredes. Rekkefølgekrav om trygg skoleveg håndteres enn så lenge med dispensasjoner i byggesaker i tilstøtende arealplaner, inntil denne reguleringsplanen kan sluttbehandles.

Det vurderes som nødvendig å fremme forslag om ny skoleveg, både for å sikre trygg og hensiktsmessig kort skoleveg samt videre framdrift i pågående byggesaker i henhold til vedtatte reguleringsplaner. Videre ser man at det fremmes ny reguleringsplan (Gildheimsv. 14 og 17, med forslag om 35-45 boenheter) hvor utredningsarbeidet og framgang også avhenger av denne sluttbehandlingen. Eksisterende private eiendommer med småhus som nå berøres langs planområdet blir dermed redusert når nye planer vedtas.

De ulike alternativene til skoleveg beskrives etter en oppsummering av saksgangen, som har vært lang og kompleks - bl.a. fordi det ikke er satt av areal til skoleveg til nå.

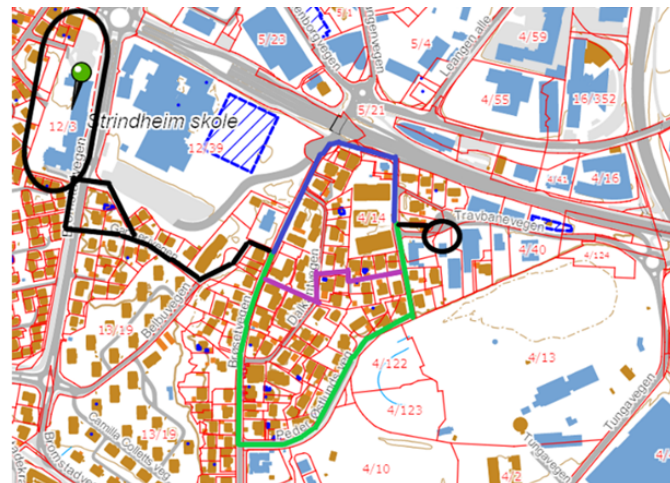
Fakta

Historikk og 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.*»



Alternativ C er vist med lilla strek.

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.

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 (punktnummerering lagt til for enklere referanser):

“Før sluttbehandling skal følgende vurderes:

- 1. Om foreslåtte trafikksikkerhetstiltak 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*
 - [A]lternativt 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 29.08.2024 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 fagnotat. Konklusjonen ble at det ikke var funnet noen langsiktig løsning for skoleveg fra området Travbanevegen/ Gildheimsvegen til Strindheim skole kun med mindre tiltak i eksisterende veg- og gangnett.

Begrunnelsen for denne konklusjonen, er at gang- og sykkelvegen langs Innherredsveien er del av hovedsykkelvegnettet (angitt i KPA, som videreføring av Sykkelstrategien for Trondheim 2014-2025). Den er ikke dimensjonert for økt fremtidig gang- og sykkeltrafikk som følger av utbyggingene langs Gildheimsvegen, på tidligere travbane på Leangen, på Brøset og Rotvoll Øvre. De mindre tiltakene langs Innherredsveien som er vurdert har liten eller ingen effekt, og øker heller ulykkesrisikoen, spesielt i møter mellom syklende og gående.

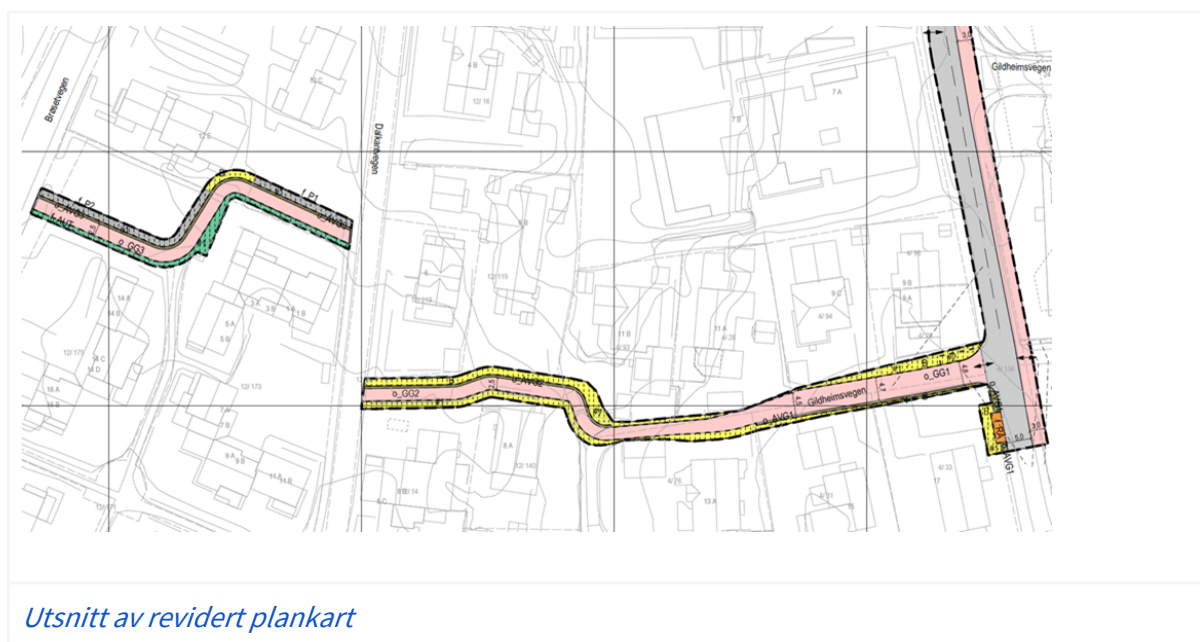
Større tiltak utelukkes bl.a. på grunn av kostnad med tanke på tilstøtende fylkesveg og infrastruktur i bakken. For å oppnå en trygg skoleveg langs Innherredsveien må gående og syklende separeres. Dette er utfordrende da det krever utvidelse av ferdsselsarealet, og selv en mindre utvidelse med 1,5 til 2,0 meter vil kreve større terrengtiltak og omfattende inngrep, enten det er på nordsiden, mot fylkesvegens eksisterende trafikkareal med tilhørende støttemurer - eller på sørsiden hvor det høydeforskjeller, bevaringsverdig bebyggelse og nedgravd

infrastruktur. 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 den private næringseiendommen til Orkla Confectionery & Snacks A/S, Nidar fabrikker, vil ikke være trafiksikker 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. Så lenge eiendommen skal brukes til næring, bør det ikke anlegges offentlig gangforbindelse over eiendommen til Nidar fabrikker. Byrådet vurderer at en slik trasé også må anses som inngrep i privat eiendom, med større omfang og konsekvens enn fremmet planforslag.

Vedtak ved sluttbehandling 29.08.2024

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



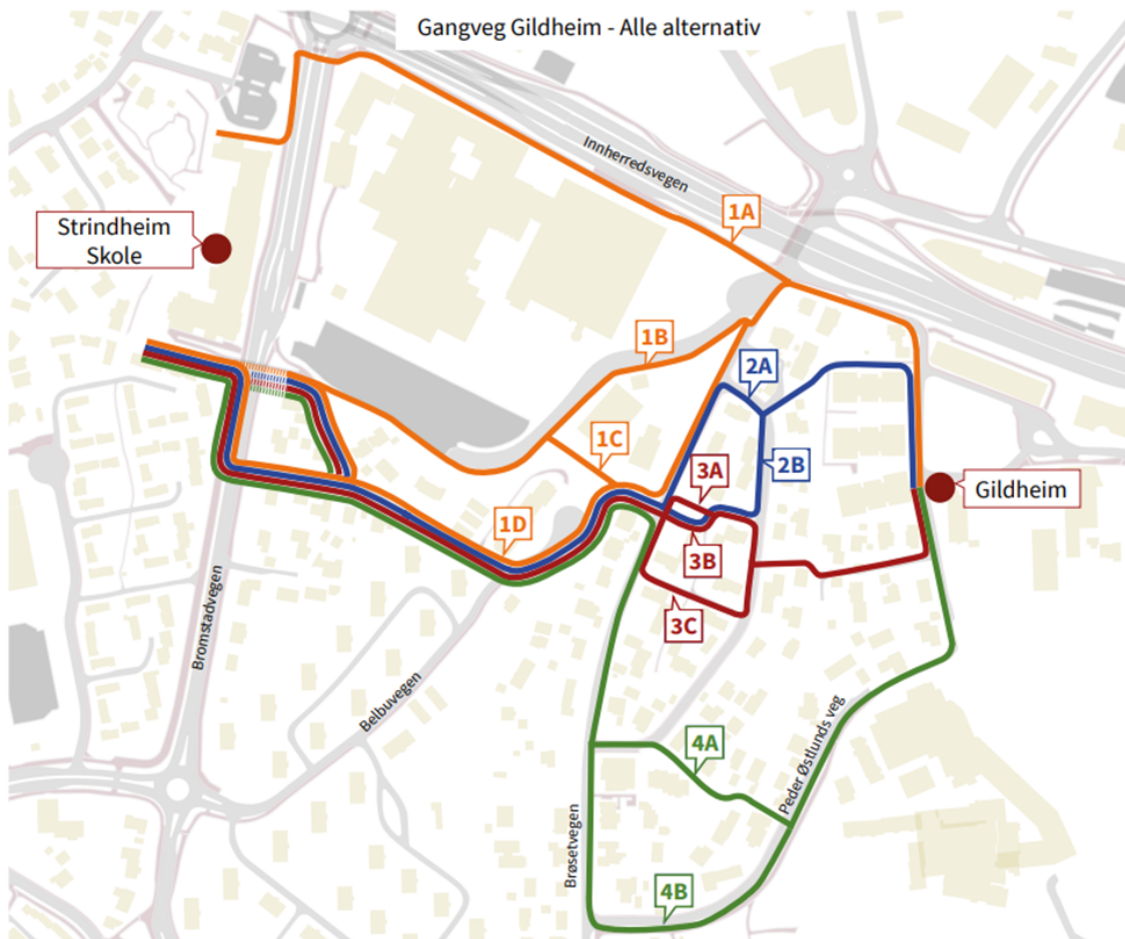
Ved sluttbehandling av reguleringsforslaget vedtok Bystyret i møte 29.08.2024, sak 156/2024 følgende:

“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.”

Beskrivelse av planforslaget

Vurderte alternativer med fokus på minst inngrep i private eiendommer

Det er utarbeidet et notat som viser *alle alternativertil* 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. 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. Tungetrafikk vurderes som mer alvorlig enn antall avkjørslar som må krysses. Dette fordi siktforholdene ved avkjørslene i utgangspunktet er gode, mens kjøretøyene for tungetrafikk 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. Mindre reduksjon av uteareal vurderes som mindre vesentlig enn fragmentering og redusert tilgang til større utearealer. Med dette som utgangspunkt, anbefales 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
	Avstand 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.

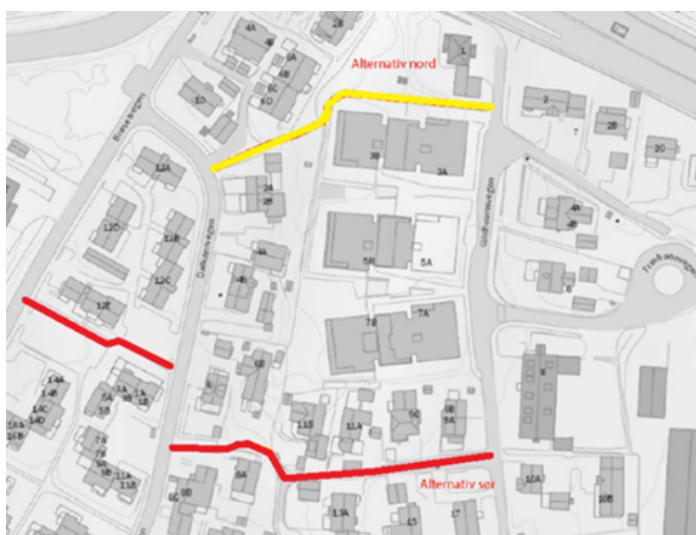
Vi viser til fagnotatet for en mer utfyllende gjennomgang av øvrige forslag.

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.

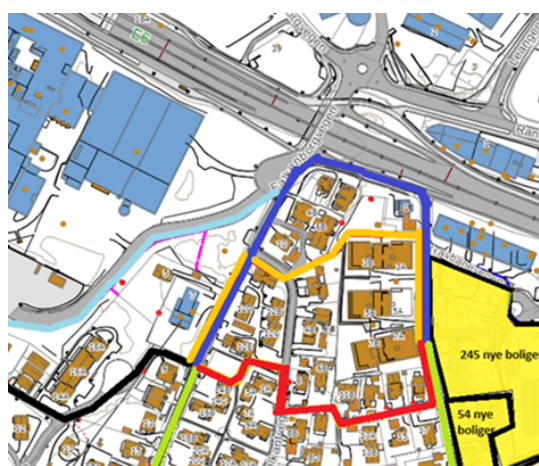
Hovedutfordringen med begge disse alternativene er at de går gjennom et etablert bomiljø/ boligområde.

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

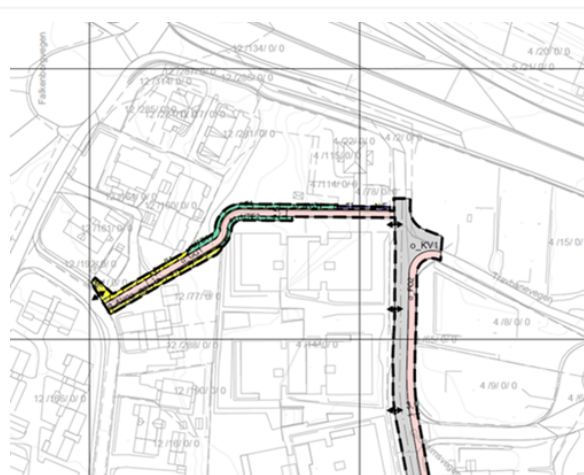


For å redusere ulempene for berørte grunneiere mest mulig planlegges gangforbindelsen med redusert standard sammenlignet med vanlig gangvegstandard. Bredden er 2,5 meter, inkludert skuldre, kantstein eller rekkverk/ gjerde. Det kan benyttes grus eller knust asfalt som dekke.

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 terrengtilpasning i form av noe terrengoppfylling, støttekanten og terrengmurer. Hekk eller annen beplantning vurderes for å skjerme boligene og rekkverk/ gjerde for å styre gangtrafikken.

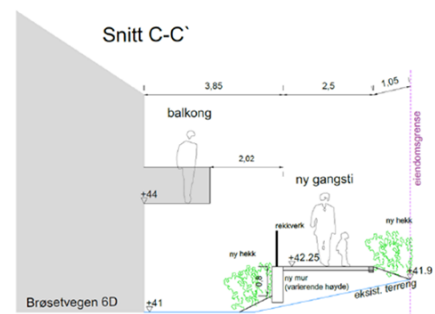


Illustrasjon av Alternativ nord

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.

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



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. 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 man 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.

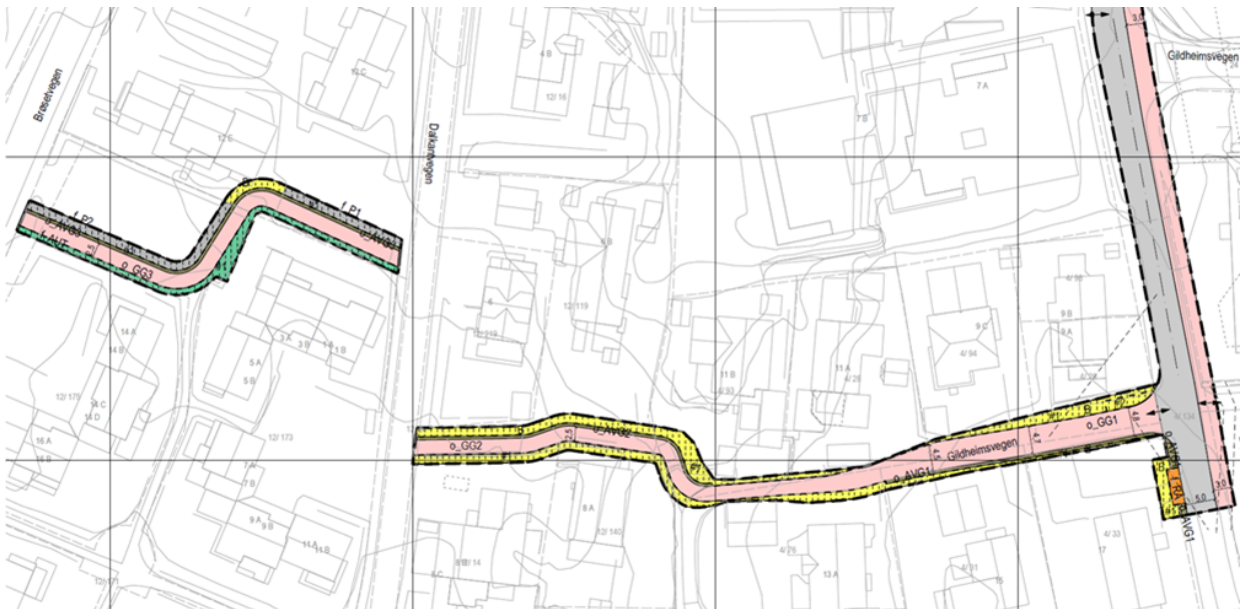
Frem mot sluttbehandling ble det besluttet å ikke gå videre med *Alternativ nord* (2A) og det er ikke utarbeidet plandokumenter til sluttbehandling for dette alternativet.

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 Alléforening 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.



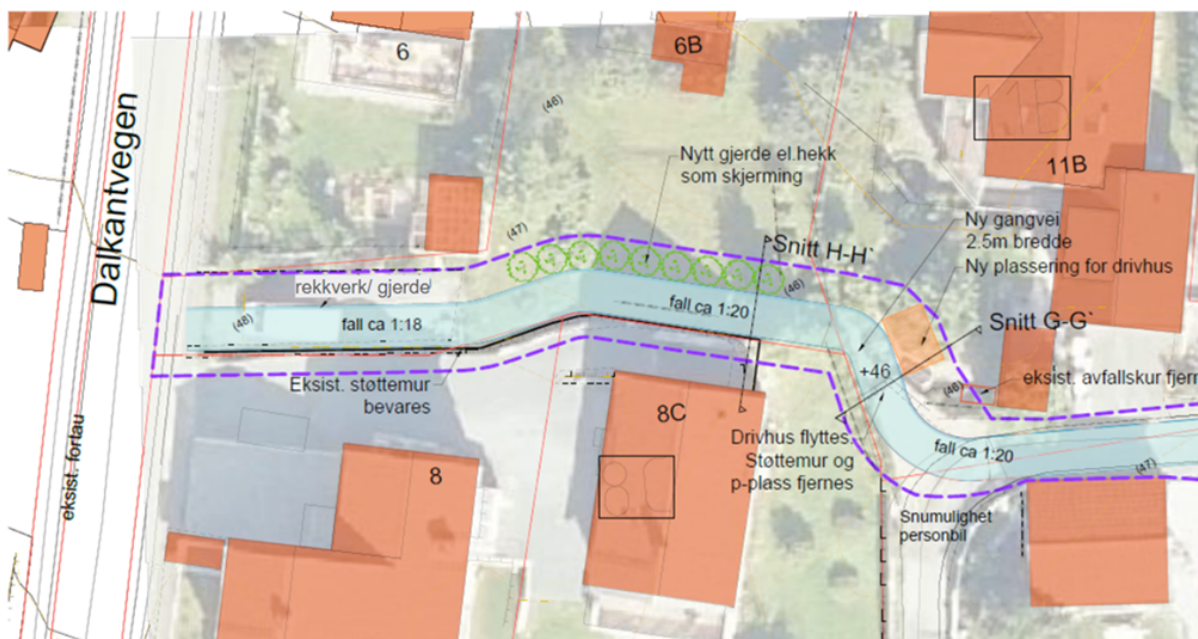
Utsnitt plankart

Strekning med ny gangveg er ca. 200 meter. Gangvegen er delt i tre delstrekninger: fra høyre mot venstre: o_GG1, o_GG2 og o_GG3, som hver for seg har ulik karakter og ulike utfordringer.

o_GG1: Fra Gildheimsvegen i øst legges gangvegen over eksisterende privat adkomstveg, hvor kjøring til eiendommene fortsatt tillates og sikres for alle de berørte eiendommene.

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.

Dagens småbeholdere for avfall erstattes med felles renovasjonspunkt ved Gildheimsvegen 17. I forbindelse med ny plansak vil det fokuseres på etablering av nedkast til sentralt avfallssug.



Utsnitt av illustrasjonssplanen viser delstrekning o_GG2

o_GG2: I dette formålsområdet 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. Plasseringen tangerer eiendommene Dalkantvegen 8A og 8C, med plassering inntil, men ikke over eiendoms grensene deres.

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.

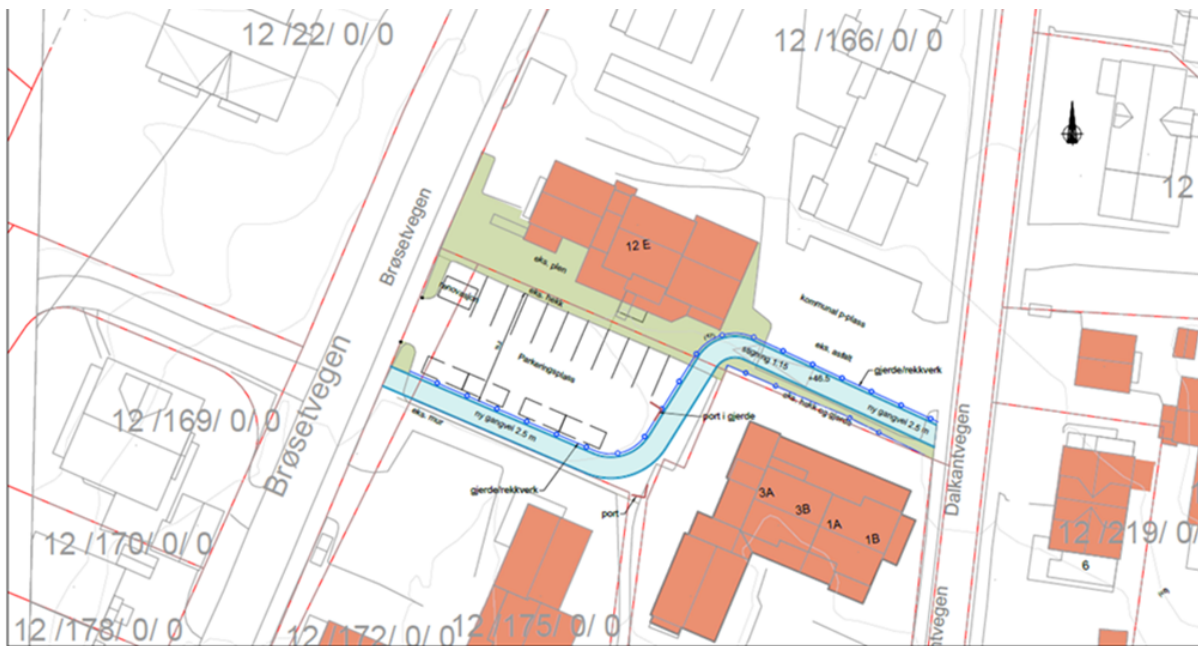
Støttemuren mot Dalkantvegen 8A og 8C bevarer. På oppsiden av støttemuren kan det ved behov settes opp et gjerde som innsynsskjerm.

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: Formålsområdet går langs utkanten av parkeringsplassen til de kommunale boligene i Brøsetvegen 12 A-E og parkeringsplassen til Belbuan Alléforening. 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 Alléforening 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 Alléforening.

Vesentlige virkninger

Planforslaget berører privat areal. Gangvegen går langs én, og gjennom to private hager og nytt renovasjonsanlegg må koordineres med pågående planarbeid for Gildheimsvegen 14 og 17 (men er uansett sikret i bestemmelsene). I tillegg berøres 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 alléforening. Minstekrav til parkeringsdekning i KPA vil imidlertid fortsatt være oppfylt.

Prosess og medvirkning

Gildheimsvegen AS v/ Trym bolig har fra starten av vært uenige i behovet for en ny skoleveg. Konsekvensene av de nye tiltakene er beskrevet i plandokumentene og tiltakene er sikret som rekkefølgekrav til gangvegen. Byplankontoret mener at trafikkrapporten fra Trym/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. Vi viser til ytterligere begrunnelser for de faglige aspektene gjengitt i vedlagt fagnotat.

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. Vi viser til fagnotatet for en mer omfattende gjennomgang av merknadene og faglig vurdering av dem.

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.

Byrådets vurdering

Denne plansaken har pågått i lang tid, og er paradoksalt vel så avhengig av vurderinger av alternativer som ikke velges og ikke fremmes for vedtak, som begrunnelser i medhold av forslaget. Byrådet finner at planforslaget redegjør grundig for både utfordringene med og løsningsforslag til beste alternativ for å etablere trygg skoleveg fra Gildheimsvegen og Brøsetvegen til Strindheim barneskole.

Fagnotatet har som det framgår av alternativsnotat nå en bredere vurdering av ulike løsninger og tilhørende konsekvenser. Sett i lys av ønsket om å gjøre en mer uttømmende vurdering av å finne en løsning som berører privat areal i minst mulig grad, mener byrådet at foreslått trasé vil gi både kortest og tryggest skoleveg. Samtidig, blant de kurante alternativene som foreligger, også minst inngrep for færrest mulige private parter.

Byrådet støtter konklusjonene i fagnotatet knyttet både til den faglige uenigheten og nabomerknader, primært fordi det ikke anses mulig å gjennomføre tiltak langs Innherredsveien med tilfredsstillende trafiksikkerhet ved framtidig økt sykkeltrafikk - og at omveien langs Peder Østlunds veg blir for lang.

Byrådet mener videre det er rett vurdering å forkaste løsninger som inkluderer privat næringsareal, ved å legge barnas vei i konflikt med tungtrafikkarealene på Nidars eiendom.

Viktigst vurdering knytter det seg likevel til å unngå å legge skolevegen til en viktig hovedsykkelrute som tangerer Innherredsveien og er forutsatt å kunne ta framtidig trafikkvekst for syklende. Her vil småbarns skoleveg legge sterke begrensninger med tanke på framskrevet og ønskelig økt sykkeltrafikk på et strekk hvor det ikke er mulig å separere gående og syklende uten store og urimelig kostbare inngrep inn mot Innherredsveien (fylkesveg 706).

Trafikkstøy, forurensa luft, forventet høy hastighet hos pendlesyklister, manglende trafiksikring fra fortau til påkjøringsrampe/aksellerasjonsfelt og nærgående tungtrafikk til og fra Nidars fabrikk gjør planforslagets foretrukne alternativ til klart beste løsning.

Reguleringsplanforslaget legger til rette for å gi planhjemmel til løsning for trygg skoleveg for mange boliger i de tilstøtende nyere reguleringsplanene, samt gi en løsning for påbegynt planarbeid. Flere planområder har allerede igangsatte byggesaker som avhenger av dispensasjoner inntil dette planforslaget blir vedtatt. Vedtak i saken her vil derfor hindre anleggsstans og tilhørende økte byggekostnader.

Selv om det er berørte private parter som har hatt innvendinger mot å få skolebarna gjennom sine områder, tidligere uten gjennomgang av myke trafikanter - er det tilsvarende mange flere boliger som nå har mulighet for å få trygg skoleveg som viktig premis for full utbygging i sine områder. Området har vært under transformasjon med pågående bygge- og anleggsarbeider med alt det medfører i lang tid. Denne reguleringsplanen legger til rette for at etableringen av skoleveg avvikles samtidig med øvrig byggevirkosomhet. Utviklingen i området antyder at transformasjons- og utbyggingstakten øker, med tilsvarende færre gjenstående berørte opprinnelige private boligeiendommer.

I tillegg ligger den nylig igangsatte reguleringsprosessen for Gildheimsvegen 14 og 17 nettopp ved foreslått trasé, slik at det blir ytterligere boligkonsentrasjon sentralt i Gildheimsområdet - og potensielt flere som tar del i rekkefølgekrav om skoleveg.

De private hagene som berøres vurderes fortsatt å opprettholde tilstrekkelig samlet og akseptabelt brukbart areal. Parkeringsarealene som får gangtraséen i sin randsone blir noe redusert, men fortsatt slik at man innfrir dagens parkeringskrav.

Byrådet har ut over foreslåtte alternativer også vurdert nærføring mot nye Belbuan Trafo kombinert den parkmessig regulerte randsonen ved Nidars trafikkarealer, men finner at de gir liten gevinst med tanke på kortere veg - og at det da igjen blir vesentlig mer privat næringsareal som berøres enn foreslått løsning.

Den traséen som nå fremmes er kort og effektiv, og er etter byrådets syn det beste alternativet som gir en viktig passasje i de mest rolige og trygge omgivelser i området.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø og sosial bærekraft

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

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Planforslaget medfører ikke ulemper for privat næringseiendom. Skolevegen vil legge til rette for videre byggesaksbehandling og innfrielse av rekkefølgekrav i allerede vedtatte reguleringsplaner, slik at ytterligere dispensasjonsfravik blir overflødige. Nylig oppstartet plansak i Gildheimsvegen 14 og 17 vil kunne legge trasé for trygg skoleveg til grunn - i likhet med ev. kommende framtidige plansaker som kan gi ytterligere transformasjon.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Det vil bli økonomiske konsekvenser for kommunen knyttet til drift og vedlikehold av ny offentlig gangveg. Etablering av skolevegen og dermed kostnader i forbindelse med dette, er i utgangspunktet sikret gjennom rekkefølgekrav i reguleringsplan Travbanevegen 6 og

Gildheimsvegen 2, 4, 6 og 8 (r20190010) og reguleringsplan Gildheimsvegen 10A, 10B og 12 (r20210048).

I påvente av planbehandlingen i denne saken, har det til orientering blitt gitt dispensasjon i PS 107/24 og midlertidig dispensasjon i BYGG-23/82391 fra nevnte rekkefølgekrav, uten at dette behøver å svekke sannsynligheten for at rekkefølgekravet opprettholdes og gjennomføres.

Dersom kommunen skulle fravike opprettelse av ny skoleveg, gjennom dispensasjoner eller andre politiske vedtak, kan økonomiske konsekvenser for kommunen i så fall også helt eller delvis inkludere erverv av nødvendig grunn og opparbeidelse av trygg skoleveg i kommunens regi. Dette må i så fall enten finansieres innenfor eksisterende budsjettammer eller legges inn i framtidige HØP (handlings- og økonomiplan).

Det er i tillegg startet reguleringsplanprosess for Gildheimsvegen 14 og 17, der kommunen i tilbakemeldingsbrev etter oppstartmøte også har signalisert at det også må tas høyde for den foreslåtte reguleringen av skoleveg. Det må påregnes at trygg skoleveg også blir et rekkefølgekrav i den saken.

Byrådets konklusjon

Etter nøye avveining og utredning vurderes planforslaget som det alternativ som både gir mest tilfredsstillende sikkerhet og klart minst inngrep i private arealer når man først skal finne en effektiv trasé for trygg skoleveg til og fra Gildheimsområdet.

Reguleringsplanen vil sørge for en betydelig bedret sikkerhet og mer effektiv skoleveg – med en god avveining mellom å finne en direkte linje fra den sentrale boligkonsentrasjonen på Gildheim, uten for store ulemper. Selv om foreslått løsning berører utkanten av tre private hager og tap av noe parkering, er traséen gir et tydelig og nærliggende alternativ til både Peder Østlunds veg og Innherredsveien uten å berøre privat næringsareal og komme i kontakt med tungtrafikk.

Selv med bortfall av parkeringsplasser, oppfylles likevel parkeringskrav i ny KPA.

Det kan oppleves som en endring av eksisterende bomiljø å få gangtrafikk gjennom nabolaget, og måtte ta noe mer hensyn til myke trafikanter ved kjøring til eiendommene, sammenlignet med ulempene som følger av alternativ nord, og fordelene for skolebarna, vurderes dette likevel som akseptabelt

Andre gang- og sykkelveier vil forbeholdes trafikk til og fra sentrumsområder, mens foreslått trasé ikke leder til andre større målpunkt enn skolen, det vurderes derfor at det ikke vil være uforholdsmessige ulemper mht. antall gående eller syklende i tillegg til skolebarna.

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 og tilhørende fritidstilbud der. Området er ellers i kraftig transformasjon, senest med nytt reguleringsplanforslag for Gildheimsvegen 14 og 17.

Etableringen av ny og separat trygg skoleveg vil derfor både tilrettelegge for trygg skoleveg – og

en ønskelig trafikkøkning på hovedsykkelvegnettet som følger av den videre byutviklingen man ønsker på et overordnet nivå.

Byrådet anbefaler med bakgrunn i dette at planforslaget vedtas.

Byrådet i Trondheim,

05.03.2026

Kjetil Ovrud Reinskou
byrådsleder

Trond Grønli Åm
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat - Gangveg mellom Gildheimsvegen og Brøsetvegen, detaljregulering r20210058. Sluttbehandling
- 2 Vedlegg 1: Planbeskrivelse. Sluttbehandling
- 3 Vedlegg 2: Plankart
- 4 Vedlegg 3 Bestemmelser
- 5 Vedlegg 4 Alternativsnotat, gangveg Gildheim
- 6 Vedlegg 5 Notat Utredning av en langsiktig løsning for gangforbindelse med mindre tiltak06.06.2024
- 7 Vedlegg 6 Oppsummering merknader med Byplankontorets svar. Gangveg Gildheimsvegen til Brøsetvegen