

## **Del av Brøset med tilliggende veger, detaljregulering, Forslagsstillers kommentarer på tilbakemelding mobilitetsløsninger**

Vi viser til deres brev datert 24. februar 2022, med tilbakemelding på vårt forslag til mobilitetsløsninger for Brøset. Vi setter pris på den gode dialogen som har vært gjennom hele planprosessen for Brøset Nord, og vi ønsker å fortsette denne dialogen også når det gjelder mobilitetsløsningene. Som ledd i denne dialogen har vi i foreliggende brev kommentert kommunens tilbakemelding i brev av 24. februar.

Vi avtaler gjerne et nytt møte med byplankontoret hvis det er behov for en nærmere gjennomgang av denne tilbakemeldingen.

I brevet henvises det til at det innsendte planforslaget ikke samsvarer med parkeringsløsningene slik framlagt i områdereguleringsplan for Brøset. Dette medfører riktighet – parkeringsløsningen er et av punktene hvor vi ser behov for å utfordre løsningene som er vist i områdeplanen. Det er flere grunner til dette. Hovedgrunnen er at vi gjennom de utredninger som er gjennomført har dokumentert at det i 2022 foreligger enda mer framtidsrettede løsninger som gir en bedre måloppnåelse i forhold til ambisjonene som ligger til grunn for områdeplanen, og som er videreført i detaljplanen:

*Målet er å skape en bydel som er klimanøytral, og samtidig et bomiljø som er godt og attraktivt å leve i. Ved å fremheve verdier som fellesskap, grønne omgivelser og bilfrie nærområder er målet å vise at det kan være attraktivt å velge en klimanøytral livsstil (hentet fra saksframlegg til områdeplanen).*

### **Brøset skal være et godt sted å bo, for alle**

Brøset skal etter vår oppfatning ikke bli et sted for en liten eksklusiv gruppe med klimainteresserte, unge og funksjonsfriske mennesker, men være et område for et stort mangfold av mennesker i alle livets faser. For å oppnå dette er det nødvendig å videreutvikle områdeplanen på noen hovedpunkter. Vi har forpliktet oss til at alle valg vi gjør på Brøset skal være basert på vår hovedtanke - om at Brøset skal være et godt sted å bo, der det er naturlig og enkelt å leve et bærekraftig liv.

Vi er av den oppfatning at områdeplanens parkeringsløsning har dårligere måloppnåelse på flere områder enn den løsningen vi har foreslått. Her kan det nevnes universell utforming, kvalitet i uterom, bilfrie nærområder og miljø og bærekraft. Den er i tillegg en løsning som sørger for at en stor gruppe mennesker blir ekskludert fra området og ikke får muligheten til å bo i et område som

bidrar til å redusere klimagassutslipp fra sine beboere med over 70 % i forhold til referanseprosjekter.

Ambisjonene og forventningene til Brøset-prosjektet er store og nettopp derfor er det viktig at man klarer å utvikle en reguleringsplan som sørger for at flest mulig får mulighet til å bo på en måte hvor vi kan redusere hver persons klimagassutslipp med over 70 % fra første bolig.

### **Områdeplanens klimamålsetning**

Helt i tråd med den overordnede målsetningen for områdeplanen ønsker vi å skape en bydel som legger til rette for en livsstil hvor hver innbygger forårsaker minst mulig utslipp av klimagasser. Målet er et utslippsnivå som er i tråd med FN's klimapanel sine anbefalinger for å unngå farlige klimaendringer.

I byplankontorets tilbakemeldingsbrev oppgis det en rekke «ideologiske» grunner for hvorfor den foreslåtte mobilitetsløsningen ikke holder mål. Det man glemmer å nevne er at det innsendte planforslaget vil gi et lavere klimagassutslipp pr innbygger enn områdeplanen. Det foreslås svært mange tiltak i detaljreguleringsplanen som samlet sett sikrer at den overordnede målsettingen for områdeplanen ivaretas, og forbedres.

Ut fra et klimaperspektiv er det overraskende at byplankontoret ønsker å fastholde ved en områdeplan som beviselig gir et større klimagassutslipp pr innbygger enn innsendt reguleringsplanforslag.

### **Kjøreadkomst fram til feltene**

I byplankontorets brev står det bl.a. at det ikke skal legges til rette for kjøreadkomst fram til feltene for verken ansatte, foresatte eller andre besøkende, kun for kjørende med rett til å benytte parkeringsplasser for handikappede. Disse prinsipper vil gi mange grupper en utfordrende hverdag; som barn avhengig av skoleskyss, eldre (de fleste eldre har ikke HC-bevis), treneren som skal frakte utstyr, brukere av dagtilbud på helse- og velferdssenter, vare- og matleveranser til offentlig bygg, håndverkertjenester mm.

Det er vanskelig å forstå at byplankontoret fastholder ved prinsipper som vil gjøre hverdagen krevende for en vesentlig del av befolkningen, når klimagassberegningene viser at innsendt planforslag gir en samlet sett bedre måloppnåelse enn områdeplanens løsninger.

### **Kapasitet i Brøsetvegen**

Trafikktallene som er brukt i innsendt detaljplanforslag er konservative - dette bl.a. for å sikre at (støy-)konsekvensene for naboene ikke undervurderes.<sup>1</sup> Til tross for dette viser detaljplanen kun en

---

<sup>1</sup> Det er lagt til grunn 1,9 bilturer pr bolig (per døgn), i samsvar med RVU (2018) for bydelen, til tross for at bare litt over halvparten av boligene vil få tilgang til parkeringsplass og planen legger svært godt til rette for miljøvennlige reiser. Til sammenligning ble det benyttet 1,4 bilturer pr bolig for reguleringsplan for Tungavegen 1.

marginal trafikkvekst i Brøsetvegen sammenlignet med trafikkmengden som ble beregnet for Brøsetvegen i områdeplanen. Denne marginale trafikkveksten vil i seg selv ikke "presse frem et større behov for å gjøre noen avbøtende tiltak på strekningen langs boligene i nord".

Det må også påpekes at det er antallet gående og syklende i makstimen som, sammen med fartsgrensen på den aktuelle vege, er dimensjonerende for anbefalt løsning for gående og syklende i følge veinormalene. Det er dermed ikke en eventuell marginal økning i biltrafikken som vil utløse behov for et bredere gatetverrsnitt, men heller en økning i antallet myke trafikkanter.

Utførte støyberegninger viser at det ikke forventes å være behov for støyreducerende tiltak for eksisterende boliger langs Brøsetvegen.

### **Kryss Brøsetvegen- Bromstadvegen**

Som beskrevet i trafikkrapporten er det beregnet høy belastning i krysset Brøsetvegen - Bromstadvegen i fremtidig situasjon. Planforslaget for Brøset gir økte trafikkmengder i dette krysset, men beregningene viser at krysset vil få tilsvarende kapasitetsproblemer også uten utbygging av Brøset.

Foreslått mobilitetsløsning for Brøset vi ikke endre fremkommeligheten i dette krysset. Uavhengig av utbygging av Brøset eller valg av parkeringsløsning, vil dette krysset over tid få lengre bilkøer, hvor busstrafikken vil kunne oppleve forsinkelser. Dette er påpekt i flere trafikktutredninger utarbeidet i forbindelse med andre plan- og utviklingsprosjekter, hvor det hver gang er blitt henvist til at Trondheim kommune bør se på dette krysset i sammenheng med tiltak i hele Bromstadvegen.

Det er ikke uten grunn at Trondheim Kommune nå har satt i gang tiltak for å se på dette krysset, noe som er helt uavhengig av mobilitetsløsninger på Brøset.

Vi anbefaler at behovet for tiltak i dette kryssområdet vurderes i lys av overordnede målsetninger for transportutvikling (nullvekstmålet, mm), Trondheim kommunes strategier, samt ambisjonen om å utvikle Brøset til en ny og bærekraftig bydel med minst mulig utslipp av klimagasser. Tiltak i krysset som i hovedsak øker fremkommelighet for biltrafikk og dermed tilrettelegger for mer biltrafikk vil ikke nødvendigvis være hensiktsmessige for å oppnå disse målsetningene. Spørsmålet blir dermed om det er mulig å finne løsninger som kun gir bussen bedre framkommelighet?

Det er riktig, som byplankontoret påpeker i sitt brev, at det blir enda viktigere med gode bussforbindelser i dette området i framtiden. Når Brøset bygges ut, vil det legges til rette for en ny (metro)bussrute som krysser området øst-vest. Den nye bussruten vil gi en enda mer effektiv bussforbindelse gjennom bydelen og vil muligens i noen grad kunne avlaste dagens rute 12, hvis det oppstår framkommelighetsproblemer for denne ruten i krysset Bromstadvegen-Brøsetvegen.

Vi deltar gjerne i et møte med Fylkeskommunen og AtB for å diskutere bussens framkommelighet i det aktuelle krysset, og for å få diskutert mulige løsninger på (framtidige) kapasitetsutfordringer i krysset. Dette er et ansvar som Byplan som planmyndighet må ta i forhold til sitt prosjekt i dette krysset.

Fram til dette møtet er avholdt, er det imidlertid viktig å påpeke at planforslaget ikke gir en større trafikkøkning i krysset Brøsetvegen- Bromstadvegen enn områdeplanforslaget hadde lagt til grunn. Krysset vil i tillegg overskride sin kapasitetsgrense helt uavhengig av utbyggingen på Brøset. Det er derfor vanskelig å forstå at krysskapasitet kan benyttes for å argumentere imot planforslagets mobilitetsløsning.

Med vennlig hilsen

*Diana van der Meer*

Diana van der Meer  
Prosjektutvikler, Brøset Utvikling AS  
Tlf. +47 928 26 133