

## Saksframlegg

---

### Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg - Tungasletta, og del av Bromstadekra, 220210022, offentlig ettersyn

Arkivsaksnr.: 21/19694 (140349/22)

---

#### Forslag til vedtak:

Bygningsrådet vedtar å legge forslag til detaljregulering av Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg - Tungasletta, og del av Bromstadekra ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll, datert 31.10.2022 sist revidert 20.01.2023, i bestemmelser sist endret 08.02.2023 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 08.02.2023.

Vedtaket fattes i henhold til plan- og bygningsloven § 12-11.

#### Saken gjelder

Reguleringsplanforslaget er utarbeidet av Rambøll på vegne av forslagsstiller Mobilitet- og samferdselsenheten, Trondheim kommune. Komplette forslag forelå 01.11.2022. 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 trafiksikkert 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 i krysset med Sildråpevegen.

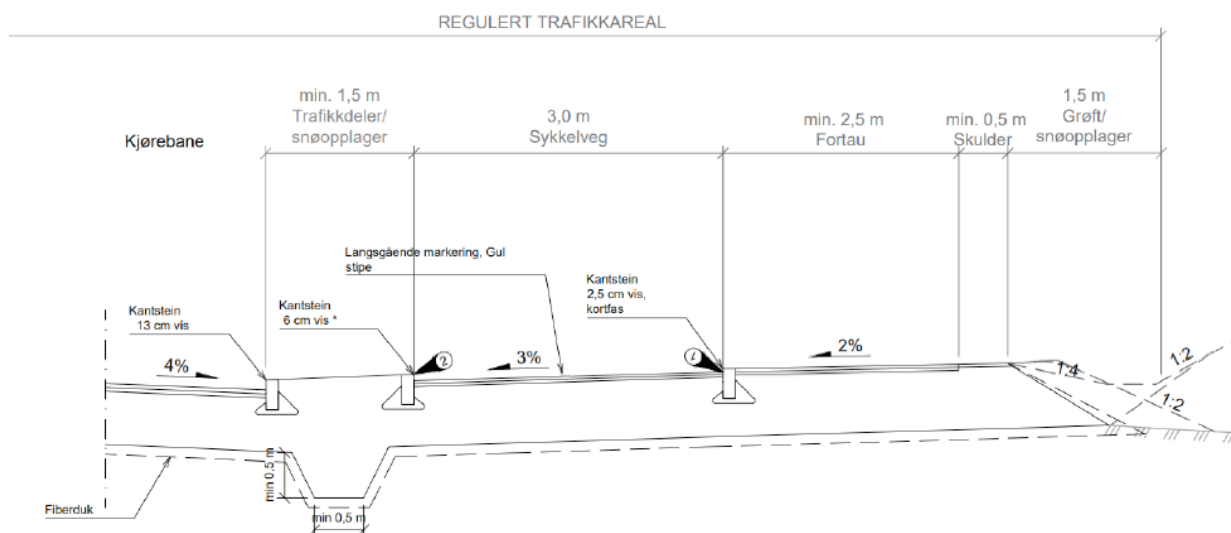
Formannskapet behandlet 20.10.2020 sak [285/20](#), [Planlegging av sykkeltilbud på Bromstadruta og Brøsetruta](#), der det ble fattet følgende vedtak; «*Formannskapet ber Kommunedirektøren gå videre med planlegging av sykkeltilbud langs Bromstadruta og Brøsetruta.*»

## Trondheim kommune

Planforslaget omfatter delstrekning 2 av Bromstadruta. Det utarbeides egne planforslag for delstrekning 1 og 3. Denne planen 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. Med tiltaket vil man etablere en del av vedtatt hovednett for sykkel som skal være attraktiv for syklende og gående gjennom hele året.



Beliggenhet og planområdet for del 2 av Bromstadruta



Dimensjonerende grunnlag for planlegging av sykkelveg med fortau - 3,0 m 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 eksisterende eiendommer. Omfanget er avhengig av valg av løsning, og da er det spesielt bredden på trafikkdeler/grøntdeler som vil være en avveining mot grunnerverv.

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

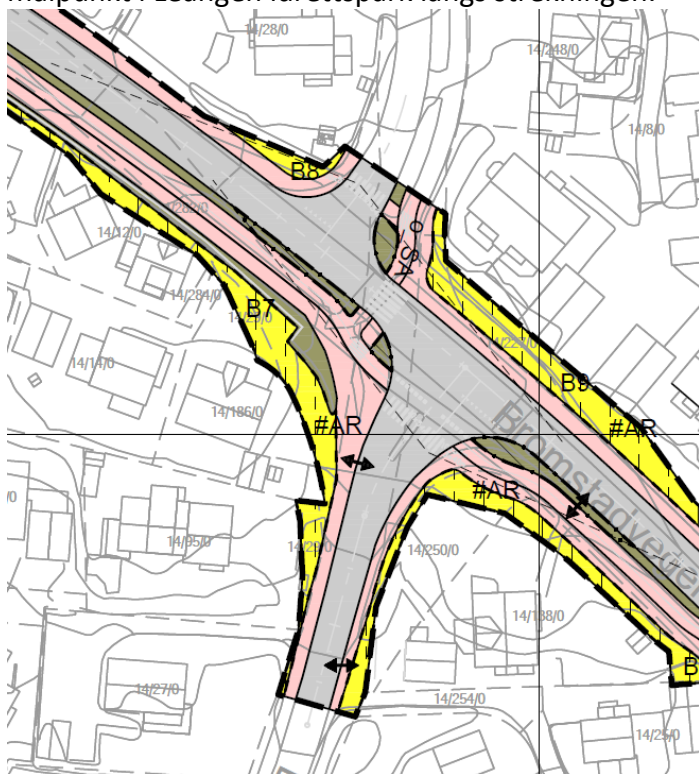
## Vurdering

### 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

## Trondheim kommune

separerer gående og syklende fysisk, vil øke trafiksikkerheten og redusere konfliktnivået for de myke trafikantene. 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 x Brøsetvegen mangler det i dag separering av fotgjengere og syklende. Dette er et utflytende kryssingsforhold ved Brøsetvegen og uklare vikepliktsforhold som har ført til trafikktrøbbel og korker som gjør at bussene blir forsinket. I krysset er det systemskifte i sykkeltilbudet på sørsiden, der det går fra gang- sykkelveg til fortau videre østover. Eksisterende plattform for buss kan potensielt skape konflikt mellom gående og syklende. I ny situasjon legges sykkelveg på sørsiden av Bromstadvegen og skiltes som prioritert sykkelkryssing gjennom krysset.

### *Kollektivholdeplasser*

I 2020 er 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 grønttrabatt og sykkelveg med fortau. Det planlegges ikke kollektivfelt i gata. Tiltaket skal ikke være til hinder for senere kollektivfelt”*. Flere bussholdeplasser langs strekingen, som kommer i konflikt med ny løsning for vegføring, må relokiseres. Ny lokalisering er gjort i samarbeid med AtB og Mobilitets- og samferdselsenheten.

### *Forhold til overordnende 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 grøntdel vil berøre eksisterende boligeiendommer og næringsseiendommer.

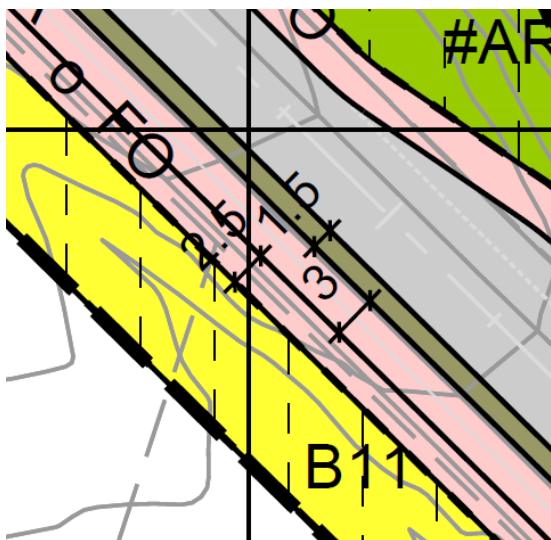
### *Nullvekstmålet*

## Trondheim kommune

Tilrettelegging for gående og syklende 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.

### Avveining av virkninger

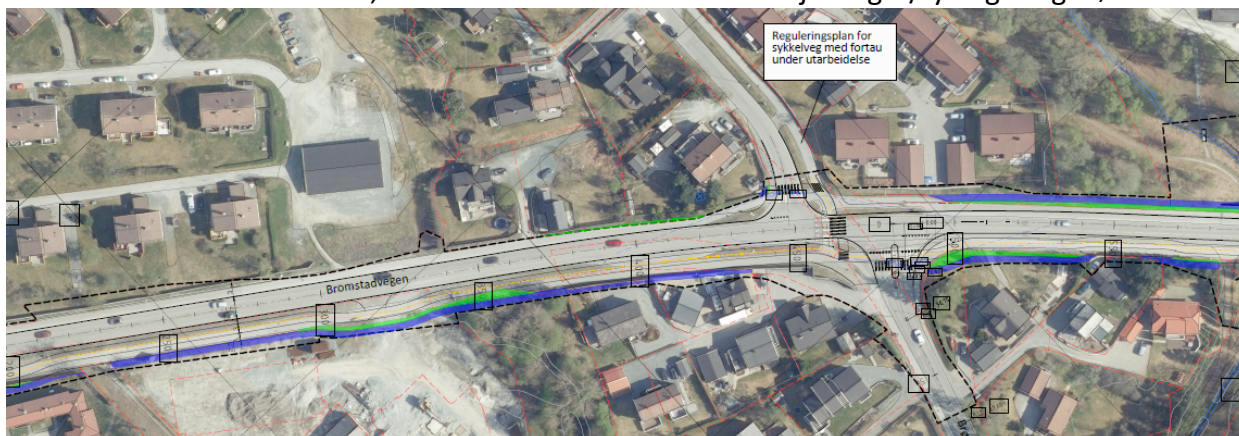
Ny sykkelveg og brede fortau vil forbedre trafiksikkerheten til de ulike brukergruppene. Planforslaget er en av flere delstrekninger som til sammen skal skape en sammenhengende sykkelrute som kan vintervedlikeholdes. Tiltakene legger til rette for økt framkommelighet og gjør det mer attraktivt å sykle og gå.



Plankart langs bebyggelse viser tilpasninger av grøntdel (1,5) og fortau (2,5 meter inkl skulder)

Planlagt løsning vil berøre eksisterende boligeiendommer og næringsseiendommer, men det er gjort tilpasninger på fortausbredden og bredde på grøntdel for å redusere inngrep på privat grunn og asfaltflate. Likevel vurderes løsningen til å ikke redusere kvaliteten av hovedsykkelruten med å fortsatt ha buffer til kjøreveg, og løsningen sikrer at fri ferdsel på fortauet er 2,0 m. Sykkelveg beholdes med anbefalt bredde på 3,0 m.

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

En viktig utfordring er å ivareta trafiksikkerheten 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.



## Trondheim kommune

Av snittene som er utarbeidet ser man at bygging av sykkelveg med fortau parallelt med vegen vil medføre økt areal av harde flater lang strekningen. Harde flater kan medføre blant annet overvannsproblematikk. Dette må det tas hensyn til ved dimensjonering av overvannssystem og ved vurdering av trafikkdelere.

### 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.

Det kom inn totalt 15 skriftlige høringsuttalelser på alle tre reguleringsplanene for Bromstadruta. Høringsinnspillene er oppsummert i vedlegg til saksframlegget merket «innspillsbehandling» sammen med forslagsstillers kommentarer. 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. Avkjørsler og sikt ivaretas etter håndbøker og normtegninger.

### 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 planforslaget. Planforslaget kan legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Kommunedirektøren i Trondheim, 13.02.2023

Bente Næverdal  
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
- Vedlegg 4: Innspillsbehandling, sist oppdatert 10.11.2022

## **Trondheim kommune**

### **Vedlegg som legges ut på offentlig ettersyn og høring**

- Vedlegg 4: ROS- analyse
- Vedlegg 5: Forprosjektrapport Bromstadruta
- Vedlegg 6: VA-notat
- Vedlegg 7: Tilleggsnotat vegetasjon
- Vedlegg 8: Planteplakat Bromstadruta
- Vedlegg 9: Trafikksikkerhetsnotat Bromstadvegen
- Vedlegg 10: Trafikkanalyse Bromstadruta
- Vedlegg 11: Tegningshefte