



# TRONDHEIM KOMMUNE

## Byplankontoret

Miljøpakken  
Postboks 2300 Torgarden

N-7004 TRONDHEIM

Vår saksbehandler	Vår referanse	Deres referanse	Dato
Erlend Wold	21/2667-3 (51159/21) L12 oppgis ved alle henvendelser		12.05.2021

### Detaljregulering av tre deler av Bromstadruta, tilbakemelding etter oppstartsmøte

#### Bakgrunn

Byplankontoret viser til materiale mottatt 22.1.2021 og til møte med kommunen 22.3.2021.

Planarbeidet gjelder detaljregulering av tre deler av en strekning som er hovedrute for sykkel. Ruten kalles for «Bromstadruta» og går fra Persaunvegen og til Angelltrøa. En stor del av strekningen går langs Bromstadvegen.

Planområdet deles inn i tre delstrekninger:

- "Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg"
- "Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg - Tungasletta, og del av Bromstadekra"
- "Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen"

Postadresse:  
TRONDHEIM KOMMUNE  
Byplankontoret  
7004 TRONDHEIM

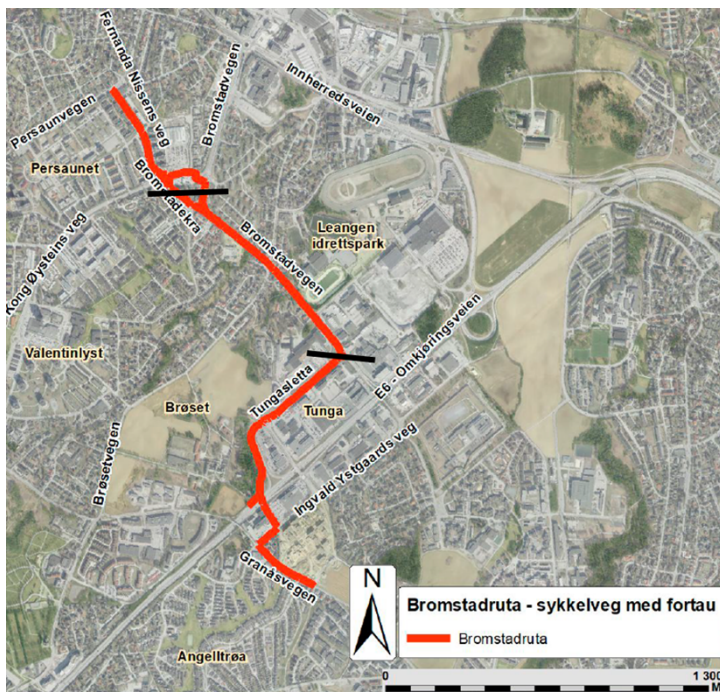
Besøksadresse:  
Erling Skakkes gate 14

Telefon:  
+47 72542500

Organisasjonsnummer:  
NO 989 091 409

E-postadresse: [byplan.postmottak@trondheim.kommune.no](mailto:byplan.postmottak@trondheim.kommune.no)

Internettadresse:



Bromstadruta deles i tre deler som vist med svart strek.

Planene deles av ved Tungasletta, og ved Bromstadekra.

Forslagsstiller er Miljøpakken i Trondheim kommune ved:

- Grete Lilleøkdal Ørsnes, grete.lilleokdal.orsnes@trondheim.kommune.no
- Kari-Anne Rørstad, kari-anne.rorstad@trondheim.kommune.no

Kontaktpersoner på Byplankontoret er:

- Erlend Wold, erlend.wold@trondheim.kommune.no, tlf 72542746
- Kjersti Rinbø, kjersti.rinbo@trondheim.kommune.no

### Hensikten med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å legge til rette for en høystandard hovedrute, «Bromstadruta», for gående og syklende på en ca. 3 km lang strekning som starter i krysset Persaunvegen og Fernanda Nissens veg. Ruta går videre langs Bromstadvegen, Tungasletta, Ingvald Ystgaards veg og slutter i Granåsvegen i krysset med Sildrøpevegen.

Det er vedtatt at hovedrutene for sykkel skal planlegges med separate anlegg for sykkel.

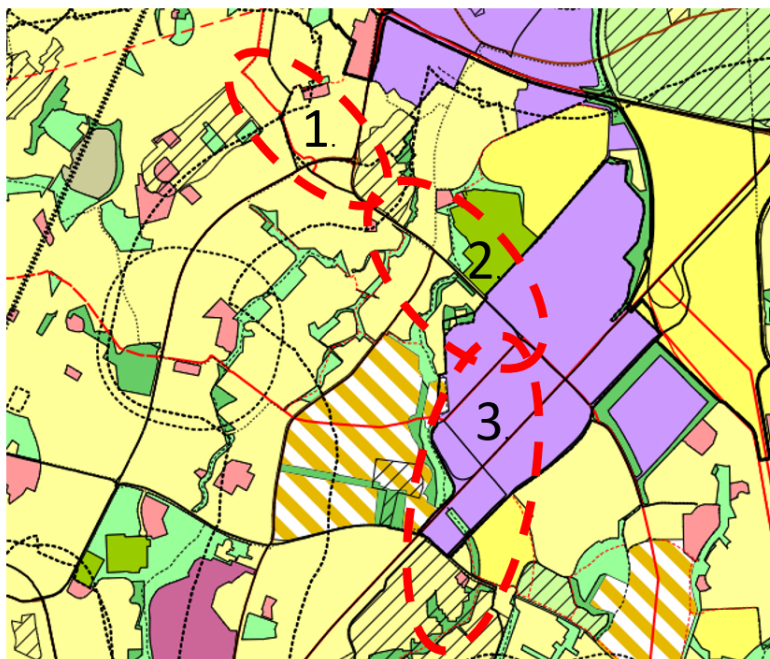
Bromstadruta mangler separert tilbud i dag. Ruta er skoleveg og en viktig forbindelse med mange viktige målpunkt i nærheten som boligområder, Leangen idrettspark samt at Bromstadvegen er viktig hovedveg med busslinjer. Med tiltaket vil man få et gjennomgående tilbud som er attraktivt hele året. Det er flere systemskifter for gående og syklende på strekningen med skifter mellom gang- og sykkelveg, sykkelfelt, fortau og blandet trafikk. Etablering av en gjennomgående sykkeltrasé som i større grad skiller de gående og syklende fysisk, vil øke trafikksikkerheten for de myke trafikantene.

Årsdøgntrafikk (ÅDT) er svært varierende for Bromstadruta, fra 1000 ÅDT i Bromstadekra til 12 200 i Kong Øysteins veg. Fartsgrensen er 30 km/t gjennom krysset Bromstadvegen/Brøsetvegen og i Bromstadekra, 40 km/t i Fernanda Nissens veg og Granåsvegen. Ellers er fartsgrensen 50 km/t.

### Forholdet til overordnet plan

Planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i overordnet plan. Strekingen går gjennom arealer avsatt til bolig, næring, idrettsanlegg og grønnstruktur i kommuneplanens arealdel 2012-2024. Selve traseen er vist som sykkelveg, gangveg, turvegtrasé, hovedveg og kollektivtrasé. Ruta passerer Strindheim hageby som har et bevaringsverdig kulturmiljø.

I 2014 ble *Sykelstrategi og retningslinjer for planlegging av sykkelanlegg* vedtatt for Trondheim. Bromstadruta ble definert som en hovedrute for sykkel i forbindelse med vedtaket.



Utsnitt fra kommuneplanens arealdel 2012-2024. Planområdene er ringet rundt med rød stiplet sirkel.

### Viktige utfordringer i planområdet

En utvidelse til sykkelveg med fortau med grøntdeler vil berøre eksisterende boligeiendommer, næringseiendommer og omdisponering av turvegtrasé til sykkelveg med fortau i grønnstruktur. Omfanget er avhengig av valg av løsning, og da er det spesielt bredden på 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 strekingen slik at man unngår systemskifter som kan forvirre brukere.

Det er noen private eiendommer som har direkte avkjørsel fra Bromstadekra, Bromstadvegen, Tungasletta, Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen. Disse må vurderes nærmere og sikres tilstrekkelig sikt. Som en del av reguleringsarbeidet vurderes dagens adkomster fra private eiendommer, adkomstveger og kryss med tanke på trafiksikkerhet for alle trafikanter.

Det må ved høring foreligge en trafiksikkerhetsanalyse.

## Råd for oppstart av arbeid med reguleringsplan

Byplankontoret anbefaler at det settes i gang arbeid med tre reguleringsplaner for strekningen innenfor planområdet.

Dersom det er stillstand i prosessen med å utarbeide plan i mer enn ett år, vil sakene bli avsluttet og planomriss som ligger i kommunens kartløsning bli fjernet. Det vil bli gitt skriftlig beskjed før sakene avsluttes. Eventuell ny henvendelse i sakene etter dette vil da bli registrert som ny sak.

## Råd for videre planarbeid

### Utfordringer på delstrekningene

#### Fernanda Nissens veg

- Det må redegjøres for at 0,5 m rabatt mot kjøreveg er bredt nok med tanke på drift og vedlikehold. Det er viktig at ikke denne bredden gjør at det kommer hinder inn i sykkelvegen som for eksempel kumlokk.
- Det må redegjøres for snøopplag på denne strekningen. Vil reduserte bredder på fortau/sykkelveg gjøre drift og vedlikehold vanskelig?
- Systemskifte for sykkel ved Persaunvegen bør løses bedre, slik at man kan komme inn på sykkelssystemet fra begge retninger i Persaunvegen.

#### Bromstadvegen/Kong Øysteins veg

- Det er viktig å sikre avstanden mellom sirkulasjonsarealet for bil og sykkelkryssingen. Denne bør være minimum 5 meter i alle armene.
- Det må redegjøres for sikkerheten for at syklister kan kjøre i begge retningene.
- Sidearmer i rundkjøringen bør stå mer vinkelrett på sirkulasjonsarealet.
- Sykkelrundkjøring bør ha forkjøringsrett/hovedprioritet i sykkelnett og sidearmer.
- Geometri for sykkel bør bedres. Spesielt i retning fra vest og mot Bromstadekra.
- Det er viktig at ventearealet mellom kjøreveg og sykkelveg er stort nok for fotgjengere. Det kan se ut som enkelte av gangfeltene har for små venteareal.
- Det må redegjøres for valg av kantstopp/busslomme med tanke på ÅDT i Bromstadvegen.

#### Bomstadvegen/Brøsetvegen

- Det må vises fordeler og ulemper med å anlegge minirundkjøring i krysset Bromstadvegen og Brøsetvegen. Det er sannsynlig at det vil bli flere bussruter her i fremtiden.
- Det må vises at personbil kan snu i rundkjøringen.
- Etablering av sykkelkryssingen over Bromstadvegen bør avvendes til det finnes et tilbud nordover langs Brøsetvegen. Fremtidig løsning må likevel inngå i reguleringsplanen.

#### Tungasletta

- Sykkelkryssing bør trekkes minimum 5 meter inn i avkjørslene. Det er mye trafikk her, og biler/varebiler bør ikke stå slik at de hindrer ferdsel for syklist/fotgjengere.
- Det bør redegjøres for behovet for passeringslomme langs Tungasletta regulert i plan r20100015 dersom denne ønskes fjernet.

#### Bussholdeplasser

- Det må redegjøres for behovet for de ulike bussholdeplassene på strekningen. Det er blant annet uheldig at Bromstadsvingen stenges. Det er behov for en analyse av

bussholdeplasstrukturen i området, som bør inneholde en ATP-analyse, og beskrivelse av målpunkter og påstigningstall på buss per holdeplass.

- Det må gjøres en vurdering av om holdeplasser skal utarbeides som kantstopp eller lommer.
- Det bør etableres venstresvingefelt fra Tunga og til Brøsetvegen.

Vurder god bredde på sykkelvegen (4 m) der det er brattest (for eksempel mellom Ingvald Ystgaards veg og undergangen ved Rotvoll).

Det er viktig at siktkrav mot hovedsykkelveg ivaretas i henhold til vegnormalene for alle kryssinger.

Det er viktig å utarbeide en oversikt over behov for erverv av privat grunn.

#### Vann og avløp

Uttalelsen er vedlagt tilbakemeldingsbrevet.

#### Avfall

Planen beskriver at stopplomme ved nedgravde containere i Fernanda Nissens veg blir tatt bort. Tømming vil da skje fra veg og renovasjonsbilen vil sperre for trafikken ved tømming. Det må redegjøres for konsekvensene dette vil ha for trafikken i veggen.

#### Universell utforming

Systemskifter bør etableres på en enkel og intuitiv måte, orienterbart for alle.

Universell utforming under anleggsperioden må sikres gjennom reguleringsbestemmelsene.

Planbeskrivelsen må redegjøre for hvordan universell utforming ivaretas på hele strekningen.

#### Barn og unge

Det er mange barn som frekventerer strekningen i dag til skole og ulike fritidsformål, noe som må vektlegges i plan for gjennomføring av bygge- og anleggsvirksomheten.

#### Antikvariske interesser

For delområde 1 er det ingen direkte kulturminneinteresser, men det er positivt at grøntarealet mot Persaunet leir (den nye bebyggelsen), ikke ser ut til å bli berørt. Ellers vil det være viktig å erstatte trær som må hugges for å opprettholde de grønne kvalitetene, særlig langs de vestligste delene av Fernanda Nissens veg.

For område 2 er traseen langs hagebyen klart viktigst. Bygg må ikke rives eller flyttes. Reetablering av vegetasjon vil også være viktig for å opprettholde hagebypreget.

Når det gjelder Bromstadvegen 46 er dette et eldre gårdsanlegg, som er vesentlig fornyet utvendig, men som har en eldre tømmerkasse. Om denne må flyttes noe mot nordøst så har vi ingen avgjørende innvendinger mot dette.

For område 3 er det viktig å planlegge slik at en ev. utvidelse mot øst ikke berører den fredete Granåsen gård.

### Grønnstruktur og naturmiljø

Traseen forbi Brøsetdalen må legges slik at det gjøres minst mulig inngrep i grøntområdet. Det er viktig å være obs på den store forekomsten av fremmedarten hybridslirekne mellom dagens G/S-veg og Brøsetdalen. Det finnes også andre forekomster av fremmede arter langs Bromstadruta. Dette er meldt inn tidligere til Miljøpakken. Det må foretas en kartlegging i god tid før anleggsstart, og tiltaksplan må lages hvis forekomster berøres.

Felling av trær bør unngås. Vegetasjon som går tapt bør erstattes, og det er ønske om å sikre replanting i bestemmelsene.

Man må passe på at jordvolumet blir stort nok der det skal plantes trær langs strekningen, og rotvennlig bærelag bør vurderes. Hvitkløver og skrin jord er ønskelig i rabatter. Det bør være mulighet til raus innplanting av grønt på begge sider av E6. Overgang til eksisterende terreng må ivaretas.

Ny sykkelveg med fortau som planlegges lagt helt inntil eiendomsgrensene til private eiendommer, vil kreve midlertidige inngrep i eiendommene og eventuelt permanente skråninger eller støttemurer ved høydeforskjeller. Plankartet bør vise arealer for midlertidige inngrep, for å sikre hjemmel til å gjennomføre tiltaket. I motsatt fall er man avhengig av frivillige avtaler om midlertidige inngrep med samtlige hjemmelshavere. Hvis ikke frivillige avtaler oppnås, kan dekkebredden på sykkelveg eller fortau bli minst 0,5 m smalere enn det plankartet viser.

### **Krav til komplett planmateriale**

Det er enighet i oppstartsmøtet om at komplett reguleringsforslag skal utarbeides i samsvar med Trondheim kommunes veileder for utarbeidelse av private plansaker.

Hva som er obligatorisk i et komplett planforslag er nærmere beskrevet i vår eksterne reguleringsveileder på <https://www.trondheim.kommune.no/tema/bygg-kart-og-eiendom/arealplaner/utarbeide-privat-reguleringsplan/> samt vedlagte liste med krav til komplett materiale. Fristen begynner ikke å løpe før det er levert materiale i samsvar med kravene i listen.

Med komplett planmateriale skal det alltid følge plankart i digital form. Plankartet må være utformet i tråd med kart- og planforskriften, kapittel 3. Forskriften finnes her: <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2009-06-26-861>

### **Planprogram og konsekvensutredning**

Reglene for planprogram og konsekvensutredning gjelder ikke for dette planarbeidet.

### **Planbeskrivelsen**

Trondheim kommunes mal for planbeskrivelse skal brukes ved utarbeidelsen av planen.

Nullvekstmålet for personbiltransport må svares ut. Trondheim kommune inngikk 25.6.2019 byvekstavtale med staten, Trøndelag fylkeskommune, Stjørdal kommune, Malvik kommune og Melhus kommune. Målet med avtalen er at all vekst i persontrafikken skal skje ved gange, sykkel og kollektivtransport. Det er derfor viktig å finne løsninger i planforslaget som bidrar til å nå nullvekstmålet for personbiltransport.

Prioritering av ulike hensyn til konsekvenser for klima, samfunn og miljø, herunder folkehelseperspektivet, bør begrunnes.

Det må redegjøres for anleggsperioden, inkl. trafikk, støv og støy, behov for riggområde, tidsaspekt m.m.

Det er viktig at planområdet tar med seg hele vegens bredde. Det er bedre med et større planområde som kan reduseres i løpet av planprosessen fram til utleggelse til høring.

Ved regulering av sykkelveg/fortau skal det utredes hvor mye areal som trengs til skråning/fylling og midlertidig anleggsområde. Dette må sikres i planen.

Forholdet til kulturminner må beskrives.

Trafikksikkerhet og universell utforming i driftsfase må det redegjøres for.

### **Risiko- og sårbarhetsanalyse**

Reguleringsforslaget skal inneholde en risiko- og sårbarhetsanalyse. Det er enighet om at analysen skal omfatte følgende tema:

Brann/politi/ambulanse/ sivilforsvar (utrykningstid m.m.)

Trafikkavvikling i anleggsperiode

Anleggstrafikk og massetransport

Infrastruktur for forsyning av VA, strøm, varme med mer

Forurenset grunn

Fremmede arter

Sårbare arter

Naturtyper/naturområder

Høyspentlinje (elektromagnetisk stråling)

Ulykke i av-/påkjørsler

Ulykke med gående/syklende

Andre ulykkespunkter langs veg

Risiko- og sårbarhetsanalyse skal inneholde kilder og begrunnelse for konklusjoner i analysen.

### **Illustrasjoner**

Planforslaget skal illustreres i tråd med vår illustrasjonsveileder for plansaker, som finnes her:

[https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-trondheim-2012-2024/illustrasjonsveileder\\_plansaker\\_rev-9-10-2017.pdf](https://www.trondheim.kommune.no/globalassets/10-bilder-og-filer/10-byutvikling/byplankontoret/kommuneplan/kpa-trondheim-2012-2024/illustrasjonsveileder_plansaker_rev-9-10-2017.pdf)

### **Samarbeid**

Byplankontoret skal ha tilsendt kopi av varsel om oppstart av planarbeid med planomriss tegnet inn på kart.

Vi deltar gjerne i møter underveis i arbeidet med planforslaget.

Berørte offentlige organer og andre interesserte skal varsles når planarbeidet igangsettes, jamfør vedlagte adresseliste.

Grunneiere/festere og naboer skal, når de blir direkte berørt, også varsles om igangsetting av planarbeid. Nabolister må bestilles via Infoland.

**Behandlingsfrist**

Dette er et kommunalt planarbeid og ordinært frist- og gebyrreglement gjelder ikke. Det er enighet om at Miljøpakken Trondheim kommune dekker behandlingskostnader.

**Gebyr**

Det er enighet om at behandlingskostnadene faktureres Miljøpakken i henhold til avtale om timeoppdrag.

Med hilsen  
TRONDHEIM KOMMUNE

Ragna Fagerli  
byplansjef

Erlend Wold  
saksbehandler

*Elektronisk dokumentert godkjenning uten underskrift*

Vedlegg:  
Planinitiativ og forprosjekt  
Planavgrensning  
Adresseliste for samrådsparter  
Utfylt liste med krav til komplett materiale

Kopi:  
Trøndelag fylkeskommune  
Statsforvalteren i Trøndelag