



Statens vegvesen

HUS ARKITEKTER AS
Nordre gate 10

7011 TRONDHEIM

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
24/188819-3

Deres referanse:

Vår dato:
17.07.2024

Europaveg 6 og fylkesveg 6664 i Trondheim kommune – Uttalelse til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid – Brøset Sør

Viser til deres brev av 06.07.2024.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivarettatt i planleggingen. Vi uttaler oss vidare som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafiksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å utvikle en klimavennlig bydel med lavt klimagassutslipp og planlegge for nabolag med gode bokvaliteter, fellesskap, deling og frodige uterom med plass til dyrking. Området skal ha god funksjonsblanding, gjennomgående grønnstrukturer, attraktive byrom og fokus på grønn mobilitet. Det skal legges til rette for ny boligbebyggelse med fellesfunksjoner, kontor, nærmiljøanlegg, skole med idrettsfasiliteter, barnehager og mindre arealer til næringsbebyggelse. I tillegg legges det til rette for større friområder, naturområder og parkanlegg. Det planlegges for om lag 1.800 boliger. Planområdet er en forlengelse av Brøset nord og ligger mellom Valentinlyst og E6 (Omkjøringsvegen).

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Sorgenfriveien 11
7031 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

Uttalelse til oppstartsvarsel

Statens vegvesen har tidligere uttalt seg om planleggingen for Brøset nord der det skal legges til rette for rundt 1.150 boliger. I vårt brev av 09.08.2022 ble det fremmet innsigelse med bakgrunn i ufullstendige trafikale utredninger, jf. samordnet uttalelse fra Statsforvalteren i Trøndelag av 08.09.2022 – se vedlegg. Siden Brøset Sør blir en forlengelse av Brøset nord er Statens vegvesen av den oppfatning at disse planene må vurderes samlet. Spesielt gjelder dette for den trafikale utviklingen. Trafikkanalysene som er gjort for Brøset nord viser at det kan oppstå avviklingsproblemer allerede ved realisering av ca. halvparten av denne planen. Når da Brøset Sør skal utvikles så vil det totale boligantallet kunne nærme seg 3.000 enheter (1.150 + 1.800). Trafikkanalysen må ta høyde for realiseringen av hele Brøset-området og hvilke konsekvenser dette kan få for trafikkavviklingen på ulike veger i området. Statens vegvesen er naturlig nok spesielt opptatt av forholdet til E6.

I forbindelse med høring og offentlig ettersyn av et planforslag må Statens vegvesen vurdere å fremme innsigelse dersom det foreligger ufullstendige trafikale utredninger med eventuelle avbøtende tiltak, jf. ovennevnte momenter. Vi ønsker gjerne en dialog for å diskutere ulike problemstillinger slik at man finner konstruktive løsninger.

Transportforvaltning midt 1

Med hilsen

Kjetil Strand
avdelingsdirektør

Jan-Kristian Janson
fung. seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Vedlegg: 2

Kopi

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAGE, Postboks 2600, 7734 STEINKJER
TRONDHEIM KOMMUNE, Postboks 2300 Torgarden, 7004 TRONDHEIM
TRØNDELAGE FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER



Trondheim kommune
Postboks 2300 Torgarden
7004 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Samordnet uttalelse til detaljregulering for del av Brøset med tilliggende veger - Trondheim kommune

Statsforvalteren viser til brev til kommunene og statsetater datert 17.01.2018 om delegering av myndighet til å samordne statlige innsigelser til kommunale planer etter plan- og bygningsloven.

Statsforvalteren har i denne saken mottatt uttalelse fra følgende fagmyndighet:

- Statens vegvesen

Det foreligger innsigelse fra Statens vegvesen og Statsforvalteren som sektormyndighet. Uttalelsene fra fagmyndighetene følger i vedlegg. Det vises til disse for nærmere begrunnelser og generell rådgivning for det videre planarbeidet. Kommunen oppfordres til å ta kontakt for videre dialog om hvordan innsigelsene best kan imøtekommes.

Statsforvalteren har vurdert hjemmelsgrunnlaget og avveiningen mellom ulike hensyn som ligger bak innsigelsen. Etter en helhetsvurdering har vi kommet frem til at avskjæring ikke er aktuelt.

Statsforvalterens konklusjon

Det fremmes følgende innsigelser til reguleringsplanen:

Statsforvalteren:

1. Med bakgrunn i jordlovas § 1 og skjerpede føringer for jordvernet nevnt ovenfor, fremmes det innsigelse til manglende sikring av jordsmonnet som produksjonsfaktor. Vi imøteser primært en løsning med jordflytting til udyrkbart areal – dette for å opprettholde det totale arealet med dyrka og dyrkbar jord.
2. Med bakgrunn i SPR-BATP pkt. 4.3, og for å sikre god arealutnyttelse og derigjennom sikre omkringliggende landbruksområder, fremmes det innsigelse til manglende krav til minimum antall boenheter innenfor de ulike delfeltene. Kravene må imøtekomme områdeplanens føringer for boligtetthet.
3. Med hjemmel i pbl § 5-4, og bakgrunn i Rundskriv T-2/16, kapittel 3.4 Klima, fremmes det innsigelse inntil overordnet plans løsning for parkeringsanlegg er videreført i detaljreguleringsplanen.
4. Da vurderingen etter § 7 ikke er gjort og det mangler en vurdering av hvordan rødlistede arter vil påvirkes av planforslaget og hvilke avbøtende tiltak som kan iverksettes mangler, fremmes det innsigelse til planforslaget med hjemmel i pbl § 5-4.
5. Med hjemmel i pbl. §5-4 og med bakgrunn i Retningslinjen for behandling av støy i arealplanlegging T-1442/21, så fremmes det innsigelse til planen inntil det foreligger en ny støyvurdering med oppdaterte trafikk tall, og som viser at det kan sikres et støynivå i tråd med kravet i bestemmelsene.



6. Med hjemmel i pbl § 5-4 og med bakgrunn er gitt i H 2/14 og veileder fra helsedirektoratet om systematisk folkehelsearbeid, T-1442/2021 og T-2/16 fremmes det innsigelse til planforslaget inntil alle fremtidige beboere er sikret akseptabel bokvalitet, og da inntil det ikke lenger er åpning for ensidig nord- eller østvendte ett-roms boenheter i gul støysone.

Statens vegvesen:

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven, § 5-4, og ut fra vårt *forvalteransvar* for europaveg 6; samt vegloven med bl.a. tilhørende håndbøker N100 'Veg- og gateutforming', V121 'Geometrisk utforming av veg- og gatekryss' – fremmer Statens vegvesen følgende innsigelse mot detaljplan for del av Brøset med tilliggende veger i Trondheim kommune:

- Antall boenheter må korrigeres for å få et felles utgangspunkt med tanke på samordning av støyberegninger og trafikkanalyser
- Trafikk fra realisering av omkringliggende boligområder må inngå i nevnte utredninger
- Trafikk på nordgående akselerasjonsrampe ved E6 må også inngå i utredningene
- Dersom utredningene konkluderer med behov for avbøtende tiltak på Tungasletta rundkjøring og/eller vegsystemet knyttet til E6, må det formuleres rekkefølgebestemmelser som fastsetter krav om realisering av nevnte tiltak før innflytting

Med hilsen

Frank Jenssen
statsforvalter

Mari Mogstad
direktør
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Statens vegvesen
Trøndelag fylkeskommune

Postboks 1010 Nordre Ål
Fylkets hus, Postboks 2560

2605 LILLEHAMMER
7735 STEINKJER



Statens vegvesen

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG
Postboks 2600

7734 STEINKJER

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Jan-Kristian Janson / 90412554

Vår referanse:
22/129979-2

Deres referanse:

Vår dato:
09.08.2022

Europaveg 6 og fylkesveg 6664 i Trondheim kommune – Uttalelse til høring av detaljregulering – Del av Brøset med tilliggende veger – Innsigelse

Viser til brev fra Trondheim kommune av 16.06.2022.

Statens vegvesen har ansvar for å påse at føringene i Nasjonal transportplan, statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringar blir ivarettatt i planleggingen. Vi uttaler oss vidare som forvalter av riksveg og som faglig sektormyndighet for vegtransport. Statens vegvesen sitt sektoransvar for vegnettet betyr at Statens vegvesen har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, klima- og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Dette gir oss rett til å stille krav til både statlige, fylkeskommunale og kommunale veger, gater og løsninger for gående og syklende.

Saksopplysninger

Formålet med planarbeidet er å utvikle en klimavennlig bydel med god funksjonsblanding for bolig, forretning, helse- og velferdssenter, skole med idrettsfasiliteter, svømmehall og barnehager. Området ligger mellom Valentinlyst og Omkjøringsvegen (E6) i Trondheim kommune. Det legges til rette for ca. 1.100 boenheter (+/- 50 enheter), jf. planbeskrivelsen.

I brev av 10.03.2021 om anbefaling av planoppstart sier Trondheim kommune at planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel, og i hovedsak i tråd med *områdeplanen for Brøset*. Områdeplanen vedtatt i 2013 var et pilotprosjekt for en klimanøytral bydel som på den tiden var betraktet som framtidsrettet, men at tiden i noen grad har innhentet planens premisser (uten å gå i detalj på dette). Administrasjonen foreslo å avvise og legge forslag til *ny detaljregulering* ut til offentlig ettersyn/høring, men bygningsrådet vedtok 14.06.2022 å legge planen ut til offentlig ettersyn/høring på visse vilkår. Blant annet skal rundkjøringen ved Tungasletta sendes på separat høring senere, før samlet plan blir vedtatt.

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Prinsensgate 1
7013 TRONDHEIM

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

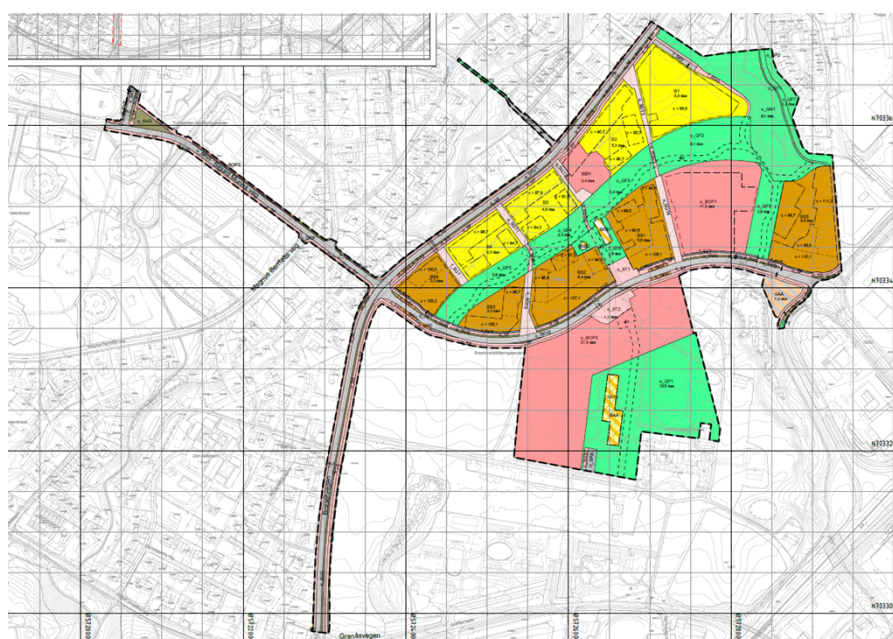
Kartutsnitt som viser plasseringen av planområdet i forhold til sentrale deler av Trondheim:



Uttalelse til høring av detaljregulering

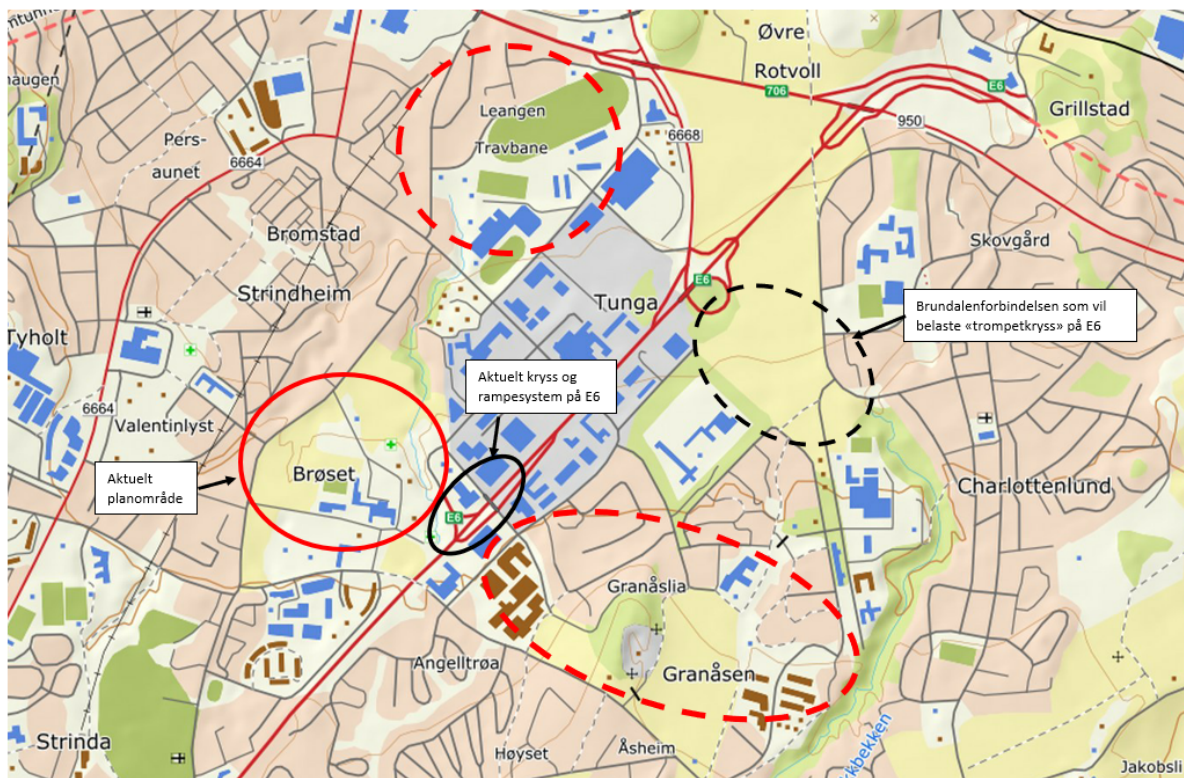
Statens vegvesen har ikke fått varsel om oppstart av denne planen til tross for at den ligger nært E6 og dermed kan få konsekvenser knyttet til avvikling av trafikk her. Vi er sterkt kritiske til denne framgangsmåten og har varslet involverte parter.

Utsnitt av aktuell detaljplan (rundkjøring på Tungasletta rett utenfor plangrense til høyre):



Kartutsnitt som viser omkringliggende område:

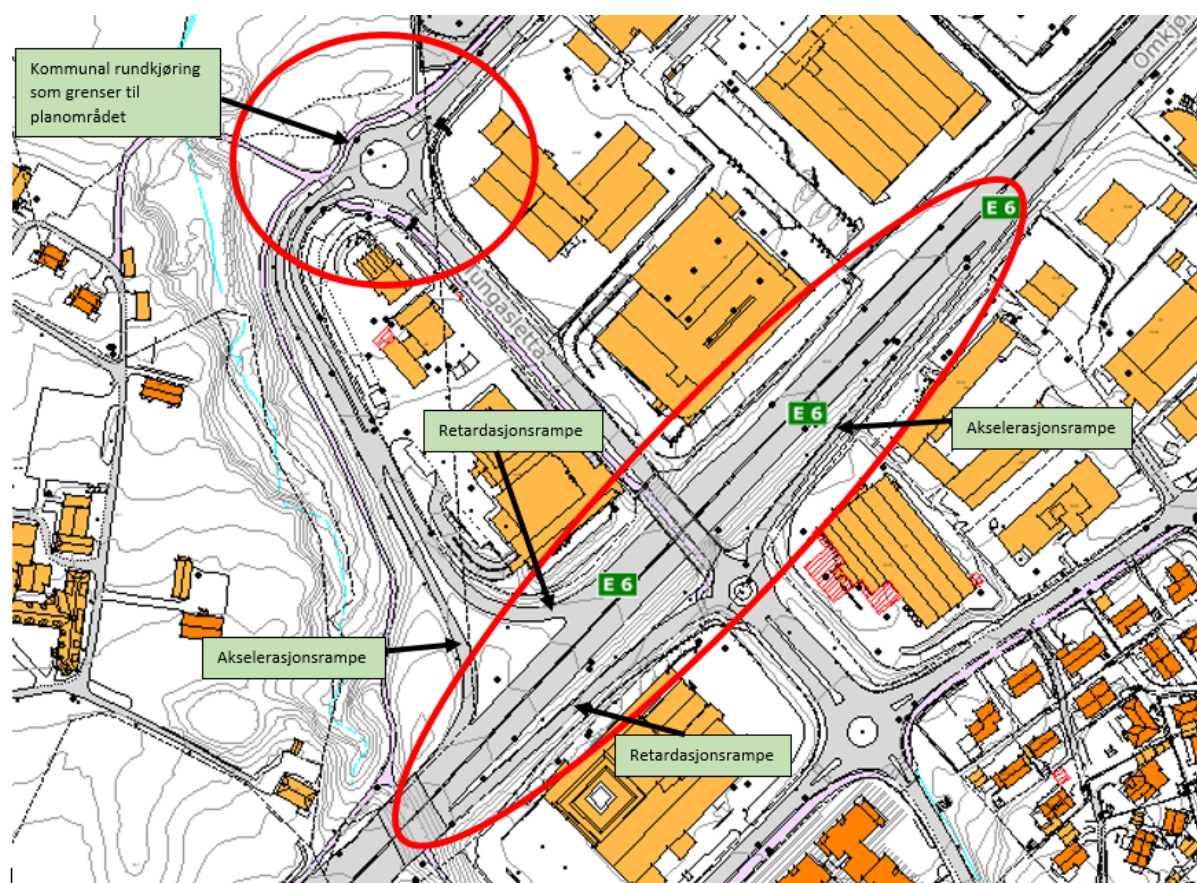
- Aktuelt planområde er markert med rød, heltrukken strek
- Andre boligområder som også bør vurderes i sammenheng med kryss og rampesystem på E6 er markert med rød, stiplet strek (uten tekstbokser)
- Aktuelt kryss og rampesystem på E6 er markert med svart, heltrukken strek
- Område hvor Brundalenforbindelsen skal realiseres er markert med svart, stiplet strek



Statens vegvesen merker seg at det i gjennomsnitt legges opp til 0,58 parkeringsplasser pr. bolig. Vi registrerer ellers at støyberegningene opererer med et tall på 945 boenheter. Dette samsvarer ikke med det som oppgis i planbeskrivelsen (ca. 1.100 boenheter +/- 50). Vi er i tillegg usikre på om trafikk på nordgående akselerasjonsrampe som gjelder E6 er inkludert i trafikkanalysen (og støyberegningene, neppe stort bidrag). Samtidig er det vanskelig å finne at trafikk fra andre boligområder rundt foreliggende plan, er inkludert i beregningene. I planbeskrivelsen er det gitt en oversikt over tilgrensende planer. Trafikk fra disse områdene kan til en viss grad belaste rundkjøringen ved Tungasletta med følgeeffekter mot E6. Vi tenker da spesielt på den store utbyggingen ved tidligere Leangen travbane m.m. og utbyggingen øst for E6 ved Granåsen. Vi ser ikke bort fra at en viss drenasje fra Leangen travbane m.m. til Brøset og rampesystemet ved E6 øst for nevnte område, kan bli en realitet. Her er det planlagt nærmere 2.000 boenheter i 1. trinn, jf. planbeskrivelsen fra 2019, og planer som ennå ikke er vedtatt vil øke dette tallet ytterligere. Området ved Granåsen, som nylig er utbygget, vil trolig også belaste nevnte rampesystem med sine over 400 boenheter, jf. saksfremlegg fra 2015. I tillegg kommer videre utnyttelse lenger opp i Granåsen som ennå ikke er realisert. Totalt *kan* trafikk fra mange tusen boenheter belaste rampesystemet på E6. Videre kan omfattende tiltak i forhold til Brundalenforbindelsen og belastning av «trompetkrysset» på E6 få konsekvenser som forsterker drenasjen og problematikken.

Den foreliggende trafikkanalyse viser til en støyberegning av Asplan Viak hvor det tidligere er utarbeidet anslag på bl.a. fremtidige trafikkmengder på vegnettet omkring planområdet. Det fremkommer ikke hvordan disse tallene er fastsatt eller hvor mye av boligutbyggingen i nabo-områdene som er tatt med i analysen. Av de beregninger som er gjort ligger det meste at den prognostiserte årlige trafikkvæksten under 1%. Dette synes å være noe lavt og når beregningene samtidig viser en belastningsgrad på enkelte kryss som nærmer seg kapasitetsutnyttelsen, da må Statens vegvesen reagere. Vi er særlig opptatt av eventuelle avviklingsproblemer på E6 som beregningene antyder.

Kartutsnitt som viser rundkjøring på Tungasletta og kryss med rampesystem tilhørende E6:



Trafikkmengden på E6 i det aktuelle krysset med rampesystem har i dag en ÅDT rundt 35.000 (skjønn). Rett sør for dette krysset sier trafikdatasystemet at trafikkmengden ligger nærmere 44.000 (alle tall fra Nasjonal vegdatabank, NVDB).

Foto av rampesystem i forrige kartutsnitt (tatt i sørlig retning fra bru over E6):



Momenter ved innsigelse

Statens vegvesen vil med bakgrunn i ovennevnte kreve at støyberegninger og trafikkanalyser samordnes slik at det legges til grunn korrekte tall for boenheter, og at trafikk på nordgående akselerasjonsrampe inkluderes; spesielt i trafikkanalysen. Trafikk fra realisering av omkringliggende boligområder må også inngå i utredningene slik at støyberegningene og trafikkanalysen blir mer komplett. Planområdet bør utvides med bakgrunn i nye trafikkanalyser slik at Tungasletta rundkjøring blir inkludert. Dette for å få en mer fullstendig oversikt over aktuelle avbøtende tiltak rundt eller i rundkjøringen. Illustrasjoner av potensielle tiltak på vegsystemet knyttet til E6 bør også foreligge. Det må formuleres rekkefølgebestemmelser som fastsetter krav til realisering av nevnte tiltak før innflytting.

Innsigelse

Med hjemmel i Plan- og bygningsloven, § 5-4, og ut fra vårt *forvalteransvar* for europaveg 6; samt vegloven med bl.a. tilhørende håndbøker N100 'Veg- og gateutforming', V121 'Geometrisk utforming av veg- og gatekryss' – fremmer Statens vegvesen følgende innsigelse mot detaljplan for del av Brøset med tilliggende veger i Trondheim kommune:

1. Antall boenheter må korrigeres for å få et felles utgangspunkt med tanke på samordning av støyberegninger og trafikkanalyser
2. Trafikk fra realisering av omkringliggende boligområder må inngå i nevnte utredninger
3. Trafikk på nordgående akselerasjonsrampe ved E6 må også inngå i utredningene
4. Dersom utredningene konkluderer med behov for avbøtende tiltak på Tungasletta rundkjøring og/eller vegsystemet knyttet til E6, må det formuleres rekkefølgebestemmelser som fastsetter krav om realisering av nevnte tiltak før innflytting.

Statens vegvesen ønsker gjerne en dialog for å diskutere ulike problemstillinger med det formål å finne konstruktive løsninger i det videre arbeidet.

Transport midt
Med hilsen

Linda Heimen
Fung. avdelingsdirektør

Jan-Kristian Janson
Fung. seksjonsleder

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.

Kopi
TRØNDELAG FYLKESKOMMUNE FYLKESDIREKTØREN, Postboks 2560, 7735 STEINKJER

HUS ARKITEKTER AS
Nordre gate 10
7011 Trondheim

Deres ref: 23021
Vår ref: 2024/150671
Dato: 18.07.2024
Org.nr: 985 399 077

Statens tilsyn for planter, fisk, dyr og næringsmidler



UTTALELSE TIL VARSEL OM PLANOPPSTART BRØSET SØR

Vi viser til melding 6.7.2024 fra Hus arkitekter AS om oppstart av planarbeid for Brøset Sør, i Trondheim. Gjelder gårdsnummer/bruksnummer 50/1, 51/7 og 51/307, og deler av 14/1, 14/307, 15/13, 50/5, 50/513, 51/44, 51/17, 51/144 og 51/310.
Frist for uttalelse er 12.8.2024.

Formelt og faglig grunnlag – Mattilsynets rolle

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, fisk, dyr mat og drikkevann. I tilknytting til planarbeid er vår hovedoppgave å bidra til at det blir tatt tilstrekkelig hensyn til disse områdene i planarbeidet. Hvis det flyttes matjord, vil det berøre faren for spredning av planteplante/planteskadegjørere. Vi kan og vurdere om det kan være aktuelle fremtidige drikkevannsfremkomster i området. Vår oppgave er å etterse at kommunen sikrer at nyetableringer får adgang til tilfredsstillende drikkevann i tilstrekkelige mengder, og at eksisterende drikkevannsforsyning ikke blir negativt berørt av nye tiltak.

Bakgrunn

Hensikten med planarbeidet er oppgitt til å være å legge til rette for ny boligbebyggelse med fellesfunksjoner, kontor, nærmiljøanlegg, skole med idrettsfasiliteter, barnehager og mindre arealer til næringsbebyggelse. I tillegg legges det til rette for større friområder, naturområder og parkanlegg. Området skal ha god funksjonsblanding, gjennomgående grønnstrukturer, attraktive byrom og fokus på grønn mobilitet.

I plandokument oppgis at det ikke er registrert områder med forurensning i grunnen innenfor planområdet. (Trondheim kommune sitt aktsomhetskart for forurenset grunn).

I Planinitiativet punkt 4-15 sies at det vil være naturlig å sikre i bestemmelsene en plan for bruk av matjord som fjernes i planområdet. Matjord som ikke skal brukes til urban dyrking bør kunne brukes til jordbruksformål andre steder.

På de oppfylte og planerte områdene er det i dag fulldyrket jord med kornproduksjon.

I punkt 3.9 fremgår at planering er sannsynlig gjennomført med stedegne masser, men fyllmasser av ukjent opprinnelse kan være tilført.

I referat fra oppstartsmøtet kreves at det må utarbeides matjordplan iht. Veileder matjordplan. Planen må foreligge senest ved høring av planforslaget. Det anbefales at matjordressursen brukes til opparbeiding av ny dyrkajord framfor forbedring av eksisterende. Videre i referat fra oppstartsmøtet sies at innspill fra kommunalteknikk VA er samlet i et eget dokument. Ved utarbeidelse av planforslaget skal det legges til grunn.

Mattilsynets vurdering

Håndtering av jord og masser

Floghavre

Eiendom gårdsnummer 14 bruksnummer 1 i Trondheim kommune er registrert med floghavre. Konsekvensen av dette er at det ikke er tiltatt å flytte jord fra eiendommen. Dette går frem av forskrift om floghavre § 8.

Når den driftsansvarlige for landbrukseiendom mener å ha utryddet tidligere påvist floghavre, kan vedkommende varsle kommunen og be om offentlig kontroll av eiendommen det påfølgende året. Dersom det ved offentlig kontroll i vekstsesongen, i to år på rad, ikke blir funnet floghavre, skal eiendommen fjernes fra det offentlige registeret. Mattilsynet utfører selv offentlig kontroll det andre året.

Vi kan ikke se at reguleringsplanen omtaler planteskadegjørere. Vi gjør oppmerksom på planteskadegjørere ikke trenger være fremmede arter.

Det må gjennomføres en risikovurdering og bør utarbeides en bestemmelse som reduserer faren for spredning av alvorlige planteskadegjørere og floghavre. Vi viser til § 4 i forskrift om planter og tiltak mot planteskadegjørere og §§ 8 og 9 i forskrift om floghavre. § 9 har bestemmelser om rengjøring av maskiner.

Bygge- og anleggsvirksomhet, som medfører flytting av jord eller masser, vil kunne utgjøre en risiko for spredning av planteskadegjørere, floghavre og fremmede arter. Dette gjelder både via vann og jord, samt bruk av utstyr eller håndtering av masser som kan ha vært i kontakt med uønskede arter og smittestoffer. Fare for spredning av planteskadegjørere bør også vurderes ved transport av masser inn til området. Det samme gjelder når kjøretøy, maskiner og utstyr fraktes ut. Spesielt gjelder dette ved flytting av matjord. Utbygger har plikt til å kjenne til massenes og jordas smittestatus, og sørge for at alvorlige planteskadegjørere, floghavre og fremmede arter ikke blir spredd.

Det bør være rekkefølgekrav til utredning av eventuell forekomst av planteskadegjørere før det vedtas reguleringsplan/detaljreguleringsplan.

Eierforhold distribusjonssystem drikkevann

Eierforhold til nytt distribusjonssystem for drikkevann (ledninger samt eventuell(e) pumpestasjon(er)) bør avklares. Dersom dette skal eies av et vannverk, vil dette bli en del av ansvarsområdet til dette vannverket. Alternativt, dersom det skal eies av en eller flere andre private parter (for eksempel utbyggingsselskap eller liknende), vil dette eierskapet være å anse som «eier av vannforsyningssystem» etter drikkevannsforskriften. Denne eieren vil være ansvarlig for å oppfylle relevante krav. For å sikre ryddige forhold, bør dette avklares, og det er nyttig om dette uttreddes og eventuelt beskrives i planprosessen.

Kapasitet drikkevannsforsyning og slukkevann

VA-plan bør også gjelde kapasitet for slukkevann ved brann siden dette kan påvirke drikkevannsforsyningen. Høyt uttak av vann til brannslukkevann kan påvirke trykkforhold for drikkevannsforsyning og øke faren for innsug av forurensing.

Med hilsen

Egil Weie Berg

*Dette dokumentet er elektronisk godkjent og sendes uten signatur.
Dokumenter som må ha signatur blir i tillegg sendt i papirversjon.*

Kopi til HUS ARKITEKTER AS
Landbrukskontoret, Klima- og miljøenheten, Trondheim kommune

Nordre gate 10

7011

Trondheim

Kommentarer til Varsel om oppstart av planarbeid - Brøset sør, Trondheim kommune

Trondheim lokallag <trondheim@birdlife.no>

ma. 29.07.2024 09:14

Til:Rune Tonstad Andersen <rt.andersen@husark.no>

[Du mottar ikke ofte e-post fra trondheim@birdlife.no. Finn ut hvorfor dette er viktig på <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification>]

Vi viser til e-post sendt fra dere 6.juli 2024 til BirdLife Norge Trøndelag avdeling. Ettersom prosjektet Brøset sør ligger i Trondheim er det Trondheim lokallag av BirdLife Norge som vurderer det mottatte materialet.

Trondheim lokallag har følgende kommentarer:

Vi setter pris på at ravinedalen beholdes urørt da det er mange fuglearter der.

Det er nevnt at de rødlistede artene vipe og storspove jevnlig bruker jordbruksarealet på Brøset til fødesøk og/eller hekking. Vår erfaring er at vipe og storspove forsvant fra området for flere år siden.

Kornkråka må tas vare på. I oppstartsmøtet dere hadde med Byplankontoret synes vi ikke kornkråka fikk den oppmerksomheten den skal ha. 1/3-del av bestanden av kornkråkene i Norge holder til i Trondheim, og spesielt i områdene Moholt- Rotvoll - Charlottenlund. Trondheim kommune beskriver at Trondheim by har et spesielt ansvar for kornkråka. Det er mye kornkråke på Brøset. Derfor må dere kartlegge omfanget av kornkråke som har tilhold der, både for å finne næring og om de hekker der. Dernest må dere presentere tiltak for å opprettholde bestanden.

Leveområdet for gulspurven forsvinner når området opphører som kornåker og omgjøres til boligområde. Det er det lite å gjøre med, men et nytt antall fugler forsvinner.

Over de seneste årene er en stor del av fuglebestanden forsvunnet, både nasjonalt og internasjonalt. Det må gjøres tiltak for å snu denne negative trenden. Her må dere være med å bidra. I det grønne bomiljøet dere skal skape må dere legge til rette for best mulig mangfold av fugl. Dette kan gjøres ved å skape et område som trekker til seg fugl.

Vi ser frem til å se deres planer for å få til dette.

Mvh Kjell Stokke
Leder BirdLife Norge Trondheim lokallag



HUS ARKITEKTER AS
Nordre gate 10
7011 TRONDHEIM

Saksbehandler, innvalgstelefon
Tor Sæther, 73 19 92 82

Uttalelse - oppstart reguleringsplan for Brøset sør - Trondheim kommune

Statsforvalteren har som sektormyndighet mottatt melding om igangsatt arbeid med ovennevnte reguleringsplan, og har følgende foreløpige vurdering av planen:

Overordnede føringer

Hensikten med planarbeidet er ifølge planinitiativet å utvikle en klimavennlig bydel med lavt klimagassutslipp og planlegge for nabolag med gode bokvaliteter, fellesskap, deling og frodige uterom med plass til dyrking. Planforslaget legger til rette for ny boligbebyggelse med fellesfunksjoner, kontor, nærmiljøanlegg, skole med idrettsfasiliteter, barnehager og mindre arealer til næringsbebyggelse. I tillegg legges det til rette for større friområder, naturområder og parkanlegg.

Landbruk

Brøset ligger omtrent 3 km øst for Trondheim sentrum. Brøset er et av de siste større jordbruksarealene sentralt i Trondheim. Det åpne jordbruksarealet med allé, raviner og rester av gårdsbebyggelse og øvrig institusjonsbebyggelse har stor verdi som kulturlandskap. Jordene på Brøset er også viktige oppholds- og rasteområder for sårbare fuglearter. Den søndre delen av Brøset som nå reguleres er på ca. 230 dekar. Ut fra det vi kan se inngår ca. 70 daa dyrkajord i planområdet, det aller meste av dette fulldyrka jord av svært god jordkvalitet. Det er svært uheldig at så store jordressurser bygges ned. Arealet inngår imidlertid i gjeldende områdeplan for Brøset, vedtatt 13. juni 2013, og er foreslått videreført i kommuneplanens arealdel. Vi legger derfor dette til grunn for vår uttalelse.

Områdeplanen legger føringer for planområdet, med mål om blant annet en forholdsvis høy utnyttelsesgrad i boligområdene og en svært lav parkeringsdekning. Det fremgår at planforslaget er i samsvar med hovedtrekk og rammer i kommuneplanens arealdel og områdeplan, men at det er avvik fra områdeplanen vedrørende utnyttelse og høyder, samt mobilitetskjellere istedenfor mobilitetshus. Bebyggelsen i planforslaget er foreslått to til tre etasjer høyere enn det som er lagt til grunn i områdeplanen. Trondheim kommune v/byplankontoret mener en økning i høyde og



utnyttelsesgrad utover det som er foreslått i områdeplanen vil ha negativ påvirkning på bokkvaliteten på Brøset, jfr. referatet fra oppstartsmøtet.

Med tanke på å unngå å ta i bruk verdifullt bakkeareal til parkeringsformål, blir det viktig å videreføre områdeplanens bestemmelser i områdeplanen som begrenser dette. Det samme gjelder områdeplanens øvrige føringer for arealutnyttelse, inklusive minimumskrav til antall boliger innenfor ulike delfelt. Videre legger vi til grunn at det reguleres tilstrekkelig areal til sosial infrastruktur / offentlige formål for å unngå å tvinge fram nye arealbehov til disse funksjonene på et senere tidspunkt.

Det fremgår at det kan være aktuelt med urban dyrking/parsellhage og at det vil være naturlig å sikre i bestemmelsene en plan for bruk av matjord som fjernes i planområdet. Statsforvalteren legger til grunn at matjord, som ikke skal brukes til urban dyrking i planområdet, skal brukes til jordbruksformål andre steder. Det må ifølge referatet fra oppstartsmøtet utarbeides matjordplan (iht. Veileder til matjordplaner i Trøndelag), som må foreligge senest ved høring av planforslaget. Videre er det anbefalt at matjordressursen brukes til opparbeiding av ny dyrkajord framfor forbedring av eksisterende. Jordvernet er skjerpet flere ganger siden områdeplanvedtaket, med bl.a. Nasjonal jordvernstrategi, og fokuset på ivaretagelse av jordressursen har økt. For et såpass stort område legger vi til grunn at det primært søkes løsninger med jordflytting, framfor å bruke den til jordforbedring. En flytting til arealer som verken er dyrka eller dyrkbar gjør at reduksjonen i det totale ressursgrunnlaget blir mindre.

Vi vil også understreke at jordflytting som kompensasjon ikke kan brukes som argument for å omdisponere dyrka jord. Det er store utfordringer med å finne egne mottaksarealer uten at det oppstår arealkonflikter med andre viktige samfunnsinteresser og med å oppnå samme jordkvalitet på det nye arealet. Men når vedtaket er gjort, er det viktig å ivareta jordressursen. Det må stilles krav i bestemmelsene som sikrer at jordressursen blir ivarettatt og utnyttet på best mulig måte for videre matproduksjon. En grundig matjordplan vil være et godt verktøy i den forbindelse.

Vi minner om at driveplikten (jf. jordlova § 8), gjelder for alt jordbruksareal. Dette inkluderer også areal avsatt til utbyggingsformål, inntil det faktisk bygges ned. For å sikre drift på mest mulig areal lengst mulig, anbefaler vi å ta inn en rekkefølgebestemmelse for utbyggingen som ivaretar dette.

Til slutt vil vi slutte oss til kommunens henstilling til bruk av tre i prosjektet. Dette ut fra forventede klimagevinster.

Klima og miljø

Forhold til overordnet plan

Områdeplan for Brøset fra 2013 legger føringer for området. I denne planen er det satt mål og ambisjoner og regulert inn konkrete løsninger med tanker på tema vi som klima- og miljømyndighet er opptatt av. Dette gjelder tema som klima, samordnet bolig- og transportplanlegging, naturmangfold, forurensning, friområder m.m. Vi forventer i utgangspunktet at de løsningene i



områdeplanen for Brøset blir fulgt. Eventuelle avvik må beskrives og begrunnes og må ikke gå på bekostning av klima- og miljømålene i områdeplanen.

Vi viser i denne forbindelsen også til dialogen i planprosessen for Del av Brøset med tilliggende veier.

Klima

Hensikten med planen er å 'utvikle klimavennlig bydel med lavt klimagassutslipp'. Det er bra at klima og klimagassutslipp er så sentralt i planarbeidet. For å oppnå ambisjonsnivået er det viktig at hensyn til klima får en sentral rolle i planarbeidet, at de konkretiseres i reguleringsplanen og tiltak sikres i plandokumentene.

Kommunen stiller i referat fra oppstartsmøte krav om klimagassberegning. Vi støtter dette kravet og forutsetter at klimaregnskap følger av plandokumentene.

Utbyggingstetthet og høyder

Planinitiativet legger opp til høyere tetthet og høyere bebyggelse enn områdeplanen. SPR-BATP sier at det skal bygges med høy tetthet i sentrumsnære områder og rundt kollektivknutepunkter, samtidig med at hensynet til blant annet gode uteområder og miljøkvalitet tillegges vekt. Kommunen har gitt utfyllende tilbakemelding angående dette temaet i oppstartsmøtoreferat. Vi støtter vurderingene til kommunen og vil tilføye at det er spesielt viktig at de grønne områdene gis nok rom for å opprettholde og utvikle sin funksjon med tanke på naturmangfold og landskap.

Mobilitet

Planinitiativet nevner at trafikk og mobilitet vil bli utredet nærmere i planarbeidet, samtidig at det allerede beskrives noen konkrete grep. Områdeplanen har som definert at transportsystemet i området skal prioritere fotgjengere, syklistene og kollektivtrafikk framfor privatbiler. Dette prinsippet må legges til grunn for videre planarbeid og det må vises konkrete valg og tiltak.

Naturmangfold

Det finnes flere rødlistede arter i planområdet. Konsekvensene for disse må beskrives og avbøtende tiltak vurderes og sikres i plandokumentene.

Det er flere viktige elementer for naturmangfold i planen, som alleen, parken og ikke minst ravedalene. Det er positivt at vestre ravedalen skal gjenåpnes. Det må beskrives hvordan vegetasjon i disse områdene beholde og utvikles, Mulighet for å beholde viktig eksisterende vegetasjon, for eksempel store trær, må vurderes.

Det er registrert fremmede arter i området. Det skal sikres at det ikke spres eller innføres nye fremmede arter.



Klima og miljø og Helse og omsorg

Støy- og luftforurensning

Det må gjøres en utredning som viser at grenseverdiene i tabell 2 i T-1442/21 kan ivaretas. Nye kjøremønstre kan innvirke på støyforholdene på og langs adkomstveger til planområdet, dette må også i hensyntas i den støyfaglige utredningen. Det må foreligge trafikkanalyse som viser dagens situasjon og fremtidig situasjon basert på nye ÅDT beregninger. Trafikk til og fra planområdet må regnes inn og konsekvenser for adkomstveger må synliggjøres.

Retningslinjen for støy i arealplanlegging åpner for bruk av dempet fasade som erstatning for stille side og vi minner om at dette skal begrenses til en liten andel av boenhetene. Retningslinjens henvisning til at dempet fasade er aktuelt dersom en *etter plangrep* ikke oppnår stille side, for eksempel for hjørneligheter. For leiligheter uten tilgang til stille side, skal det sikres kompensierende kvaliteter. Avbøtende tiltak må sikres juridisk i plankart og/eller bestemmelser, i tillegg til grenseverdier i henhold til T-1442/2021 tabell 2.

Det må gjennomføres en utredning av luftforurensning. Hvis det planlegges boliger med overlapp mellom støysone og sone for luftforurensning (T-1520), må det gjøres en vurdering av om samspillseffekter gir grunn til særlig varsomhet. T-1442/2021 legger opp til at kommunen da **skal** innhente en medisinskfaglig vurdering (kommuneoverlegen) av eventuelle helseeffekter.

Det er viktig at bygge – og anleggsfasen planlegges nøye, og bestemmelsene må stille krav om en plan for gjennomføringen, som sikrer tema som støy, luftkvalitet, trafiksikkerhet og opprettholdt universell fremkommelighet. Planen bør stille krav til utbyggingsrekkefølge som sikrer gode vilkår for beboerne under bygge- og anleggsfasen. Grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6.3 i T-1520 og kapittel 6, tabell 4 og 5 i T-1442/2021 må legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Planen bør vise trinnsvis beregning av støy under bygge- og anleggsfasen, slik at beboerne sikres god bokvalitet gjennom prosjektet.

Helse og omsorg og Barn og unge

Viser til tilbakemelding fra Trondheim kommune vedrørende oppstart av reguleringsarbeid. Vi støtter kommunaldirektørens vurderinger av tema som må ivaretas. Sentrale plan tema som **skal** ivaretas i planprosessen på folkehelseområdet på Helsedirektoratet sin [nettside](#). For denne planen ber vi om at særlig følgende ivaretas:

Bokvalitet og Universell utforming

Planforslag på høring må det tas høyde for at fortetning må skje med kvalitet og i tråd med T 1442/21 og T 1520. Vi merker oss at forslag til utnyttelse ligger over krav i områdeplanen. Variert boligsammensetning kan legge til rette for mangfold, men det er viktig at bestemmelsene sikrer boligsammensetning med tydelige krav til både rom- og arealfordeling i tråd med områdets boligbehov og områdeplanens intensjon. Vi minner om at utforming av boenhetene er et viktig plangrep for å sikre en høyere andel boenheter med tilgang til stille side.



Når planen kommer på høring må det kunne vises at krav til uteareal kan ivaretas. Vi minner om planen må sikre at kvaliteten på uteoppholdsarealer til den fremtidige skolen på Brøset ikke forringes og at dersom det etableres privat barnehage, kan deres uteareal ikke regnes som offentlig tilgjengelig lekeareal.

Høyde og byggenes plassering har betydning for tilgang til sol og lys både for uteoppholdsarealer og boenheter både for planområdet og nærliggende bebyggelse. Det må følge sol/skygge diagram som viser at kravet til tilgang til sol/dagslys kan ivaretas for både uteoppholdsarealer og boenheter.

For å skape gode uteområder som kan brukes av ulike aldersgrupper og fungere som en sosial møteplass mellom generasjoner, er det en forutsetning at uteområder planlegges tilgjengelig for alle, herunder må universell utforming sikres. Parkering for mennesker med nedsatt funksjon må dokumenteres og sikres i tråd med TEK, herunder må også høyde for nedkjøring og i parkeringskjeller kunne dokumenteres (frihøyde 2.6 m). Det planlegges for stasjonært avfallssug og det må sikres universell adkomst til nedkast og returpunkt.

Barns og unge

Det må redegjøres for eventuelle konsekvenser for barn og unge i nærområdet. Dagens bruk av området må beskrives og dersom det er arealer som i dag er i bruk av barn og unge legger Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen føringer om at det skal være erstatningsarealer jf. punkt 5d).

Uteområdene må være store nok til for lek og opphold og gi rom for ulike typer lek på ulike årstider. Det må fremkomme av planbeskrivelse og planbestemmelser at arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge er tilstrekkelig sikret mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Det må stilles tydelige kvalitetskrav jf. RPR-BU pkt 5. Krav til fysiske forhold. Kvalitetskrav må fremkomme av bestemmelsene og plankartet bør synliggjøre plassering av arealer tiltenkt barn og unge jf. T2/08.

Sosial infrastruktur må dokumenteres og det må foreligge beregning av tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer tilgjengelig skole- og barnehagekapasitet før brukstillatelse kan gis.

Fysisk aktivitet

Planen på høring må redegjøre for hvordan myke trafikanter skal ivaretas, herunder trygg skoleveg og til viktige sosiale arenaer. Det må stilles rekkefølgekrav som sikrer trygg adkomst/ferdselsårer for myke trafikanter til viktige målepunkter og innad i planområdet.

Samfunnssikkerhet

Vi forutsetter at det foretas en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3, og viser til DSB sin veileder Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging (2017). Se vedlegg 5 for eksempler på uønskede hendelser og lenker til nyttige regelverk.



Statsforvalteren påpeker at en ren sjekklister uten videre beskrivelser og analyser ikke er å anse som en ROS-analyse.

ROS-analysen skal vurdere risiko og sårbarhet som kan oppstå ved endret arealbruk med dagens forutsetninger, samt vurdere hvordan fremtidige klimaendringer kan påvirke tiltaket. Se mer informasjon på klimatilpasning.no og i Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) sine veiledere. Vi viser samtidig til utarbeidede [klimaprofiler](#) for alle fylker som kan benyttes i arbeidet med ROS-analysen. Risiko- og sårbarhetsanalysen bør også baseres på kommunens egen helhetlige risiko og sårbarhetsanalyse samt en forutgående klimasårbarhetsanalyse.

Intensjonen med en ROS-analyse er blant annet å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke. Kommunen som planmyndighet har ansvaret for å godkjenne ROS-analysen i henhold til plan- og bygningsloven § 4-3.

Statsforvalteren vurderer innsigelse (jf. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når

- det kun er en sjekklister med avkrysning uten beskrivelser, kilder og vurderinger.
- det brukes beskrivelser som «området er ikke spesielt utsatt for XXX» uten at det videre grunnlag eller vises til kilde.
- grunnleggende tema, som et endret klima, eller ras/flom og lignende som tydelig er avmerket i kart, ikke er vurdert.
- det er identifisert risiko og sårbarhet i området, men planforslaget ikke beskriver hvordan dette skal følges opp med avbøtende tiltak som sikres igjennom arealformål, hensynssoner eller generelle bestemmelser.
- det planlegges tiltak av nasjonal/regional viktighet og det er forhold i området som kan ha innvirkning på dette, som ikke er vurdert eller har manglende vurdering.

ROS-analysen skal legges ved i saken og synliggjøres i forslaget til reguleringsplan. Avdekket risiko skal møtes med tiltak som hjemles i planbestemmelsene, eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter.

Videre arbeid

Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarselet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.

- Statsforvalteren ønsker å oppnå best mulig dialog og tidlig avklaring av nasjonale og viktige regionale interesser. Statsforvalteren oppfordrer kommunene til å benytte seg av regionalt planforum som en arena for dette. Saker meldes inn til Trøndelag fylkeskommune på postmottak@trondelagfylke.no.
- Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.



- Kartverket tilbyr kvalitetssikring av arealplaner etter plan- og bygningsloven og vi minner om at det ved høring sendes ett eksemplar av SOSI-fil og pdf-fil til Kartverket Trøndelag på e-post: plantrondelag@kartverket.no

Med hilsen

Kjetil Ollestad (e.f.)
fung. direktør
Kommunal- og justisavdelingen

Elisabeth Varsi Stubbrud
seniorrådgiver
Kommunal- og justisavdelingen

Dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere:

Kommunal og justis: Tor Sæther – 73 19 92 82

Klima og miljø: Petra Roodbol-Mekkes – 73 19 90 07

Landbruk: Laila Marie Sorte – 73 19 92 87

Samfunnsikkerhet: Anette Lie – 74 16 83 03

Oppvekst og Velferd, Helse og omsorg: Ann Marit Kristiansen – 74 16 84 37

Kopi til:

TRONDHEIM KOMMUNE

Trøndelag fylkeskommune

Statens vegvesen

Postboks 2300 Torgarden

Fylkets hus, Postboks 2560

Postboks 1010 Nordre Ål

7004

7735

2605

TRONDHEIM

STEINKJER

LILLEHAMMER



Naturvernforbundet

Trondheim

Vår saksbehandler: Geir Arild Sivertsvik (styremedlem), tel 90177686

Trondheim 16 august 2024

Til:

rt.andersen@husark.no

Foreløpige innspill til planinitiativ Brøset sør

Ref. kunngjøring om igangsatt arbeid med reguleringsplan for Brøset sør i Trondheim kommune med høringsfrist 12.08.2024.

Dette er en sak med stort fotavtrykk også for natur og miljø. Vi har ikke hatt anledning til å gå inn i detaljer på det nåværende tidspunkt, men vi har noen foreløpige innspill.

Vi er usikker på om naturverdiene i området er tilfredsstillende kjent og mener mer detaljerte naturfaglige undersøkelser (naturkartlegging) er en nødvendig forutsetning for en god og bærekraftig plan for framtidig arealbruk. I tillegg vil dette gi et «nullpunkt» for dokumentasjon av hvordan naturverdier og økologiske funksjoner ivaretas, dvs. i regnskaper for disse.

Vi forutsetter at prosjektet følger opp de krav som ny KPA legger opp til for natur og grønne kvaliteter, ref. § 11.1 alternativ A og § 11.2, her innklippet:

§ 11 Natur og grønne kvaliteter

§ 11.1 Natur og grønne kvaliteter

Alternativ A - utvidet versjon, vedtakspunkt 25:

Ved utarbeidelse av planforslag og søknad om tiltak skal det dokumenteres hvordan berørte naturverdier og økologiske funksjoner ivaretas. Forbedringstiltak, herunder muligheter for naturrestaurering, skal vurderes.

Dersom en reguleringsplan medfører at et områdes økologiske funksjon går tapt skal tiltakshaver yte en økologisk kompensasjon for tapet som tiltaket medfører, i tråd med kriterier fastsatt av kommunen.

Oppdatert kunnskapsgrunnlag om naturverdier i nasjonale og lokale kartbaser skal brukes. Krav om økologisk kompensasjon utløses når tiltaket forringer verdifull natur slik det framgår av rundskriv Nr: T-2/16 om nasjonale og regionale interesser på miljøområdet, punkt 3.6 Naturmangfold. I tillegg omfatter krav om kompensasjon også:

- hensynssoner naturmiljø og naturområder i sjø i kommuneplanens arealdel.
- regionalt og lokalt verdifulle naturområder med verdi B,C og D på naturtypekartet i kommunens innsynsløsning
- viltområder med A og B-verdier i kommunens innsynsløsning
- store trær med omkrets lik eller større 90 cm

Økologisk kompensasjon skal gjennomføres etter kommunens veileder.

§ 11.2 Vegetasjon

Verdifull vegetasjon skal i størst mulig grad etterstrebes bevart. Det tillates ikke fjerning av verdifull vegetasjon før byggetillatelse er gitt.

Ved utarbeidelse av planforslag og søknad om tiltak skal det legges til rette for ny vegetasjon i form av trær og annen vegetasjon, grønne tak og fasader eller andre grønne elementer som kan bidra til å styrke naturmangfold og økosystemtjenester.

Verdifull vegetasjon er bytrær, store trær og annen vegetasjon som har stor betydning for naturmangfold, kulturhistorie, landskapsbilde, lokalklima, klimatilpasning, fordøyning, stedsidentitet og/eller karbonlagring.

I planinitiativet angis høy og klimavennlig arealutnyttelse, grønne omgivelser gjennom felles grøntarealer som knytter området sammen med grønne parker og naturområder.

Prosjekt bør også bidra til at det biologiske mangfoldet øker som en følge, hvilket vi ønsker dokumentert.

Natur og miljø følger ikke tomtegrenser så vi forutsetter at det også gjøres nærmere vurderinger av om planforslaget vil få vesentlige virkninger utenfor området, dvs. som en bit av Trondheim øst.

Vi ønsker lykke til med den videre planlegging og ber om å bli holdt løpende orientert om saken.

Med miljøvennlig hilsen

Trondheim Naturvernforbund

Gaute R. Dahl (leder)



HUS arkitekter AS
Nordre gate 10
7011 Trondheim

Trondheim, 22. aug 2024

Deres referanse:
Rune Tonstad Andersen

Brøset sør, detaljregulering - igangsatt arbeid reguleringsplan, uttalelse fra Idrettsrådet Trondheim

Bakgrunn

Idrettsrådet i Trondheim viser til varsel om igangsatt arbeid med regulering av Brøset sør datert 06.07.2024. Vi viser også til våre tidligere uttalelser til planarbeid på Brøset datert 27.05.2021, 09.11.2022 og senest 11.04.2024 vedrørende ny barneskole. Se vedlegg.

Uttalelse

Idrettsrådet vil først generelt poengtere at alle boligutbygginger i Trondheim som et minimum må bidra til å dekke behovet for idretts- og aktivitetsområder som størrelsen på boligutbyggingen tilfører byen/bydelen. Dette er en meget stor utbygging planlagt med hele 1 800 boliger som innebærer at det må settes av betydelige arealer til idrett og fysisk aktivitet. Politiske føringer bekrefter at det i planområdet skal bygges fullverdig idrettshall. Vi viser videre til vedtatt [plan for areal til offentlige tjenester](#) (PAOT). Trondheim kommune/Enhet for idrett og friluftsliv og Byplankontoret kan bidra til å konkretisere hva denne utbyggingen bør avsette av arealer til idrett og fysisk aktivitet.

I tillegg til planlagt fullverdig idrettshall som del av ny Brøset skole, må det også sikres areal til minimum en 7-er kunstgressbane og tilrettelegges for etablering av saler til mindre arealkrevende innendørs idretter som kampsporter, dans o.l. Reguleringsbestemmelsene bør derfor åpne for kombinasjonsformål der innendørs idrettslokaler kan etableres i samme bygg som næringsarealer og eksisterende bygg. Det må videre avsettes arealer til egenorganisert balleik, urbane aktivitetsflater (f.eks. skateramper), utendørs trim- og treningsapparat, sandvolleyball o.l i grøntområder og i tilknytning til boligene.

Det er viktig å merke seg at areal til idrett og egenorganisert aktivitet er viktige møteplasser som bidrar til god bokvalitet (se Tverga). Det er stor risiko for at områder som bygges ut hvor det ikke er tilstrekkelig tilrettelagt med møteplasser og areal til egenorganisert og organisert aktivitet på sikt vil få økte sosiale utfordringer. Tilgang på idrettsanlegg i nærheten av bolig er viktig for å hindre ekskludering fra idretten både av kapasitetsmessige, økonomiske, mobilitets eller andre årsaker. Idrettsrådet synes det er en spennende ide å etablere møteplasser med utlån av utstyr gjennom "Felleshus".

Nærmiljøanlegg og andre områder som skal etableres innenfor reguleringsområdet må på et

tidspunkt få et konkret innhold. Disse områdene bør ha utfyllende funksjoner utover de arealer og bygg som er programmerte. Dette vil gi resterende befolkningsgrupper i alle aldre en mulighet for aktiviteter med lav terskel. Det er naturlig at utbygger og byggsak har en involvering eller medvirkning med idrettslag/idrettsråd, skoler, naboer etc. for å avdekke hva bydelen mangler av tilbud.

Med hilsen

IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM

Anne-Lise Bratsberg /s/
leder styret

Bjørn Kilskar
daglig leder

Kopi:

Sportsklubben Freidig
Strindheim idrettslag
Charlottenlund Sportsklubb
Trondheim kommune /Enhet for idrett og friluftsliv
Trondheim kommune/byplankontoret
Barnas representant i plansaker

Vedlegg:

Uttalelse fra Idrettsrådet i Trondheim 27.05.2021
Uttalelse fra Idrettsrådet i Trondheim 09.11.2022
Uttalelse fra Idrettsrådet i Trondheim 11.04.2024

Dyrvik arkitekter AS,
Grensen 3,
0175 Oslo

Trondheim, 27. mai 2021

Deres referanse:
Silje Romedal

Detaljregulering Brøset - merknader fra Idrettsrådet i Trondheim

Bakgrunn

Idrettsrådet i Trondheim (IRT) viser til varsel om detaljregulering av Brøset-området.

Generelt

Idrettsrådet ga i områdereguleringa i 2012 flere innspill til saken. Intensjonen i disse er fremdeles relevant. Idrettsrådet er opptatt av tilrettelegging for fysisk aktivitet i skolehverdagen, og gode utomhus-områder på skoler er viktige for å legge til rette for at barn og unge er aktive i friminuttene på skolen. Skolen er også et viktig areal i et nærmiljø, og i den sammenheng er det særdeles viktig med gode utearealer.

Spesielt

Det må også reguleres inn areal til idrettens aktivitetshus i tilknytning til fullverdig idrettshall for å tilby flerbruk både for skolen, lokalmiljøet for øvrig og anlegg for et mangfold av ulike idretter. Se [Norges idrettsforbund sin anleggsstrategi](#) side 21 for mer informasjon om idrettens aktivitetshus.

Uteanleggene i skolegården forutsettes å være mangfoldige, men det er en forutsetning i enhver skolegård at det tilrettelegges for ulike typer ballaktivitet, som innbyr til mye egenorganisert fysisk aktivitet både på dagtid og kveldstid. Idrettsrådet viser til bystyrevedtaket 30.04.2015 i sak 50/15 hvor det er i punkt 7.7 står: «Ved bygging av nye skoler inngår 7-er kunstgress hvis dette er arealmessig mulig.» Her er det mulig med 11-er kunstgress og da legger vi til grunn at det reguleres inn for å sikre kapasitet i en bydel med underdekning.

I friområdene i boligarealene må det også tilrettelegges med nærmiljøanlegg og arealer som innbyr til egenorganiserte urbane aktiviteter barn, ungdom og voksne.

Med hilsen
IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM

Anne-Lise Bratsberg /s/
leder styret

Bjørn Kilskar
daglig leder

Kopi: Enhet for idrett og friluftsliv
Barnas representant i plansaker
SPK Freidig
Strindheim IL

Trondheim kommune Byplankontoret
Postboks 2300 Torgarden
7004 Trondheim

Trondheim, 09. september 2022

Deres referanse: 21/2906-53

DEL AV BRØSET MED TILLIGGENDE VEGER, DETALJREGULERING

– IDRETTSRÅDET I TRONDHEIMS HØRINGSUTTALELSE

Bakgrunn

Idrettsrådet i Trondheim (IRT) viser til varsel om ovennevnte detaljregulering, samt uttalelser vår uttalelse 27. mai 2021 til igangsatt regulering Brøset.

Merknader og forslag til endringer i planbestemmelser

3.1.2: Teknisk plan for offentlige anlegg

Møblering og soneinndeling må legge til rette for ulike bruk av grøntarealene slik at de inviterer til funksjoner som møteplass, ro, opplevelse og aktivitet.

3.3 Støy

Maks 55 dB i grøntområder må tas inn.

4.1.8 Utomhusplan

Møblering og soneinndeling i leke- og rekreasjonsområder må legge til rette for ulike bruk av grøntarealene slik at de inviterer til varierte funksjoner som møteplass, ro, opplevelse og aktivitet.

4.1.12 Parkering

I tilknytning til idrettsanlegg må det være noe parkering for bevegelseshemmede og for tilreisende utøvere og lag ved konkurranser.

4.4.1 / 4.5.6 Offentlig tjenesteyting - Barnehager

Ute- og innearealer bør være funksjonelle og tilgjengelige også på kveld. Uterom må tilby andre kvaliteter enn det som tilbys i utomhusplan og teknisk plan. Mangfold er stikkord.

4.5.1 Offentlig tjenesteyting, felt o BOP2 – Bruk

Ikke lås bruk til basishall – bruk «Idrettens aktivitetshus» som begrep slik at det er samsvar med [NIFs anleggspolitikk](#), s 21-22.

4.5.3 Offentlig tjenesteyting, felt o BOP2 – Plassering og utforming av bebyggelse

Ikke lås takflater til sedumtak dersom det er mulig å etablere aktivitetsflater på taket eller energiproduksjon på taket.

4.5.4 Offentlig tjenesteyting, felt o BOP2 – Utearealer for skolen

Det skal legges til rette for fotballbane på området, tas inn her også ikke bare i 7.3.1

4.6. O BOP1 - Helse og omsorg

Legge til rette for flerbruk på fellesarealer inkludert innomhus (eks. egen inngang, garderober og tilstrekkelig ventilasjon for idrett / aktiviteter på kveldstid).

4.7 Kombinert formål – tjenesteyting/næring, felt BAA – «Sykepost-bygningen»

Bebyggelsen bør også vurderes for mulig tilrettelegging med aktivitetsflater/arealer for idrett.

7.2.1 Friområder – felt o GF1 –o GF5 og o GF7 - Friområder

Trær som ikke er nyttevekster bør være trær som er egna til naturbasert leik (klatring).

7.3.1. Park – felt o GP1

Ballbanen må tilrettelegges slik at den har en helårsbruk uten at gressdekket blir ødelagt.

Med hilsen
IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM

Anne-Lise Bratsberg /s/
leder styret

Bjørn Kilskar
daglig leder

Vedlegg:

Kopi:
Trondheim kommune/Enhet for idrett og friluftsliv

Trondheim kommune,
Kommunedirektøren

Trondheim, 11. april 2024

Deres referanse:
Vidar Kvamstad, epost 19. mars 2024

Ny barneskole på Brøset - tilleggsutredning til konseptvalg og føringer videre planlegging - PS, uttalelse fra Idrettsrådet Trondheim

Bakgrunn

Idrettsrådet er bedt om å gi innspill til utkast politisk sak om ny barneskole på Brøset. Vi viser ellers til vår uttalelse 27. mai 2021 til detaljregulering Brøset og uttalelse 9. sept 2022 til detaljregulering - del av Brøset, vedlagt.

Uttalelse

Idrettsrådet i Trondheim støtter ikke forslag vedtak om kun bygging av volleyballhall som del av ny skole.

Idrettsanlegg og aktivitetsanlegg i tilknytning til skolen må dimensjoneres for over tid å oppfylle det overordnede målet om en time fysisk aktivitet hver dag for alle klassetrinn. Viser her til [Meld. St. 6 2019-2020 Tett på – tidlig innsats og inkluderende fellesskap i barnehage, skole og SFO, s 106](#) om fysisk aktivitet i skolen. Dette målet er også nedfelt i Hurdalsplattformen. Norges idrettsforbund, som del av *Alliansen for fysisk aktivitet i skolen*, jobber aktivt for at regjeringen skal følge opp dette målet. [Se brev fra Alliansen sendt regjeringen i mai 2022.](#)

Idrettshall er viktig del av tilbudt som skal bidra til å redusere mobilitetsbehovet for beboerne på Brøset og sikre god bokvalitet. God bokvalitet forutsetter nok tilgang på grønne arealer og arealer til kultur og idrett. Det er et komplett nytt nærmiljø som skal bygges hvor de skal kunne klare seg innenfor eget område. Offentlig eid idrettshall bidrar til å redusere økonomiske barrierer og øker inkludering.

[Plan for areal til offentlige tjenester 2022-2060](#) viser at forventet befolkningsvekst utløser et betydelig større behov for idrettsanlegg enn det planlegges med i ny KPA. De omfattende utbyggingene som er planlagt innenfor nærområdene Leangen, Strindheim, Brøset og Eberg, samt generelt omfattende planer for utbygging i nord/øst Trondheim, vil ikke kunne dekkes av eksisterende og planlagte idrettshaller i bydelen. Denne skoleutbyggingen bør dekke skolens behov og økt behov for idretts- og aktivitetsanlegg som nye utbygginger i nærområdet tilfører området.

Utbyggingen bør i tillegg løse noe av eksisterende underdekning nord/øst Trondheim. I tillegg til eksisterende underdekning for tradisjonelle innendørsidretter, ser vi en markant økt interesse og aktivitet innenfor futsal. Her venter vi en fortsatt stor økning i årene som kommer, noe som forsterker behovet for ytterligere kapasitetsøkning.

Idrettsrådet mener derfor at skoleutbyggingen som et minimum må planlegges iht. gjeldende PIF-plan med ordinær idrettshall og 7-er KG-bane.

Idrettsrådet jobber for etablering av et mangfold av idrett og egenorganiserte aktiviteter i tilknytning til nye skoler og andre offentlige anlegg. Vi har da spesielt søkelys på å bedre det kommunale anleggstilbudet til en rekke mindre idretter som i dag ofte har dårlige treningsforhold i Trondheim. Det er mange innendørsidretter som ikke trenger å trene i idrettshaller, men kan gjennomføre sin aktivitet i mindre saler med lavere takhøyde enn det er i de tradisjonelle idrettshallene. Vi anbefaler derfor at skoleprosjektet prøver å avsette flere mindre fysak-arealer som både kan benyttes av skolen og av idrett/egenorganisert aktivitet på kveldstid. Dersom ekstra arealer settes av, er det viktig at idretten får muligheten til å delta i detaljprosjektering av disse.

Videre planlegging

Idrettsrådet og de lokale idrettslagene forventer å bli tett involvert i den videre planleggingen av idretts- og aktivitetsanlegg ved skoleutbyggingen. Vi vil da etter hvert koble på de riktige personene i den enkelte idrett for å bidra til at anleggene blir tilpasset gjeldende krav og med riktig utstyr for idretten.

Med hilsen

IDRETTSRÅDET I TRONDHEIM

Anne-Lise Bratsberg /s/
leder styret

Bjørn Kilskar
daglig leder

Kopi:
Strindheim idrettslag
Sportsklubben Freidig
Charlottenlund Sportsklubb
Trondheim kommune / Enhet for idrett og friluftsliv
Trondheim kommune / barnas representant i plansaker



Trøndelag fylkeskommune

Trööndelagen fylhkentjielte

Seksjon Kommunal



HUS ARKITEKTER AS

Nordre gate 10

7011 TRONDHEIM

Vår dato: 27.08.2024 **Vår referanse:** 202430713-5 **Vår saksbehandler:**
Deres dato: 06.07.2024 **Deres referanse:** 2024/10253 Håkon Hattrem

Fylkeskommunens uttalelse til varsel om planoppstart for Brøset sør - 50/1 m.fl. - Trondheim kommune

Vi viser til deres oversendelse datert 06.07.2024 med varsel om oppstart av planarbeid for Brøset sør. Planforslaget legger til rette for ny boligbebyggelse med fellesfunksjoner, kontor, nærmiljøanlegg, skole med idrettsfasiliteter, barnehager og mindre arealer til næringsbebyggelse. Det skal også etableres friområder, naturområder og parkanlegg. Planområdet er en forlengelse av Brøset nord (vår ref. 202116638).

Overordnede føringer

Planinitiativet er i hovedsak i samsvar med rammer i overordnet områdeplan, vedtatt 13.06.2013. Det er avvik fra områdeplanen rundt utnyttelse og høyder, samt at det foreslås mobilitetskjellere istedenfor mobilitetshus.

Den relativt korte avstanden til sentrum, samt den gode tilknytningen til eksisterende infrastruktur, bydelsfunksjoner og tilbud, gjør at området ligger godt til rette for videre utvikling. Gjennom områdeplanen er det satt flere mål for å skape en bydel som er klimanøytral og et bomiljø som er godt og attraktivt å leve i. Det er blant annet satt en svært lav parkeringsdekning, kun halvparten av det som er minimumskravet for tilsvarende områder, for å sikre en bydel hvor de fleste reiser foregår uten bil. Dette er i tråd med den kompakte og bærekraftige byutviklingen som fremmes i både byvekstavtalen, regional plan for arealbruk (RPA) og statlige planretningslinjer for samordning bolig-, areal- og transportplanlegging (SPR-BATP).

Barn og unges interesser, universell utforming

Barn og unges oppvekstsvilkår skal hensyntas i alle plan- og byggesaker, jf. plan- og bygningsloven §1-1. Fylkeskommunen oppfordrer til at uteområder, snarveier og andre interesser som barn og unge har i planområdet kartlegges tidlig og ivaretas gjennom planprosessen. Dette for å sikre områder med god kvalitet, lavt støynivå og lite støv.

Postadresse: Fylkets hus
Postboks 2560
7735 Steinkjer

Bankkonto: 86017685300
IBAN: NO8486017685300
BIC/SWIFT: DABANO22

Telefon: 74 17 40 00
Epost: postmottak@trondelagfylke.no
Org.nr: 817 920 632

Videre er universell utforming tatt inn i formålsparagrafen i plan- og bygningsloven. Hvordan universell utforming er ivaretatt bør komme fram av planforslaget.

Fortetting med kvalitet

I kommunens tilbakemelding etter oppstartsmøtet kommer det fram at bebyggelsen i planforslaget er foreslått to til tre etasjer høyere enn det som er lagt til grunn i områdeplanen. Videre foreslås det flere boliger for Brøset sør enn områdeplanen la til grunn for hele Brøset. Den foreslåtte blokkbebyggelsen på åtte etasjer vil etter kommunens vurdering ha stor negativ påvirkning på by- og bomiljø i form av skyggelegging på ute-/grøntområder, fremtredelse i landskapet sett utenfra, innbygging av kulturminner og en unaturlig skala som oppleves fremmedgjørende i eksisterende bebyggelse. Kommunen konkluderer med at en økning i høyde og utnyttelsesgrad utover det som er foreslått i områdeplanen vil gi en negativ påvirkning på bokvaliteten på Brøset.

Fylkeskommunen støtter kommunens vurderinger rundt bygningshøyder og utnyttelse og vi kan ikke se noen grunn til at planen skal avvike fra rammene i områdeplanen på disse områdene. Områdeplanen er utarbeidet etter en grundig prosess, og som kommunen skriver, så var rammene i planen en viktig forutsetning for å kunne sikre variert boligsammensetning, gode uterom og gode solforhold. Vi viser også til veiledende råd fra regional plan for arealbruk om at fortetting ikke bør gå på bekostning av bo- og steds kvalitet. Av hensyn til bomiljø og bokvalitet oppfordrer vi derfor til at planen forholder seg til rammene i områdeplanen, i tråd med prosjektets ambisjoner om gode bokvaliteter og attraktive byrom. Videre er det viktig at det utarbeides grundige sol/skygge-analyser, som viser utbyggingens påvirkning på utearealer og fasader til både nye og eksisterende boliger. Minstekrav til sol gjelder også for eksisterende bebyggelse og må dokumenteres ivaretatt.

Nyere tids kulturminner

Reguleringsplanen omfatter ulike typer kulturminner, knyttet til sykehusanlegget ved Brøset. Det historiske bygget, tegnet av Schirmer og von Hanno, ble tegnet i 1860-årene som sykehus for spedalske med rom for 250 pasienter. Bygget ble i 1919-23 ombygd til psykiatridormål og bygget på i 1950-årene med en ny sykehusfløy. Eldre og nyere funksjonær boliger med mere er tilliggende anlegget.

Hele det historiske sykehusanlegget med sykehusfløy, garasje og mellomgang ble forskriftsfredet etter landsverneplan for helsesektoren i 2012. Fredningen omfatter hele anleggets eksteriør, men også deler av interiøret er omfattet av den strengeste formen for vern. Dersom det planlegges tiltak utover vanlig vedlikehold som berører fredede bygg og anlegg, må det søkes om dispensasjon etter kulturminneloven. Forholdet til fredede bygninger og anlegg kan med fordel avklares før arealplanen vedtas. Dette for å redusere reguleringsrisiko og sikre at rammene som planen hjemler er gyldige. Arealplanen etter plan- og bygningsloven må være i overensstemmelse med kulturminneloven, som er en særlov. Dette vil si at tiltak vi ikke kan dispensere for etter kulturminneloven, ikke kan stå som tiltak i en arealplan.

Slik skiller nyere tids kulturminner ved bygninger og anlegg seg fra arkeologiske kulturminner, som avklares gjennom arealplanprosessen. Søknaden om dispensasjon fra arealplanvedtak sendes til antikvarisk myndighet, som er delegert fra Riksantikvaren til Trøndelag fylkeskommune. Ta gjerne kontakt så tidlig som mulig, for dialog og vurdering av handlingsrom i forkant av en søknad.

Tilliggende det historiske sykehusanlegget er det store parkaktige grøntarealer og tilliggende alleer, både i nord-sør og øst-vest-utstrekning. Disse er underlagt kommunalt vern gjennom hensynssoner for bevaring ved KPA og reguleringsplaner. Hensynssonen for grøntanlegget tilliggende sykehusområdet er foreslått utvidet mot nord og vest ved ny KPA. Direktørboligen og funksjonærboliger med uthus fasiliteter er vurdert med høy antikvarisk verdi og antikvarisk verdi.

Området er i dag preget av jordbruksareal og et parkaktig preg, der trær følger eksisterende veier og stier, samt skog og kratt langs bekkedrag i øst og nord for interim-skolen. De grønne verdiene bør bevares og sikres videre i planen, der dette er mulig for å berike de regulerte områdene med eksisterende og storvokst vegetasjon, samt støtte opp under de økologiske verdiene innenfor planområdet.

Planen ønsker å legge til rette for en fotballbane innenfor den historiske parken til Brøset sykehus. Vi ber om at grepet revurderes og at parken utvikles til et felles grønt- og rekreasjonsareal uten arealkrevende idrettsbaner. Idrettsbanen bør med fordel plasseres lenger unna det historiske bygget. På flyfoto fra 1981, ser vi at en fotballbane opprinnelig var plassert vest for sikkerhetstrakten. En slik plassering bør vurderes som en mulig reetablering.

Tilliggende det fredede sykehusanlegget er en opprinnelig luftegård, tilknyttet til høy-sikkerhets-trakten. Luftegården gjenspeiler en viktig tidligere funksjon, som står i tett sammenheng med anleggets virksomhet. Luftegården bør sikres som del av det historiske anlegget. Luftegården kan transformeres/ justeres med enkle grep til lekeareal og området for ballsport og dermed bidrar til ny bruk med positive assosiasjoner.



Figur 1 - Flyfoto 1981 – fotballbane vest for sikkerhetstrakt fra 1960 og luftegård nord-øst for 1960-bygget

For Brøset foreligger en områdeplan, vedtatt i 2010, som omfatter både nordre og søndre Brøset. Bestemmelsene og vedlegg 1 til bestemmelsene, med høydebegrensninger, bør være førende for handlingsrommet ved reguleringsplanen som er sendt på høring.

Verneverdier og sikringen av disse skal videreføres fra overordnede planer og vedtak til reguleringsforslaget gjennom bevaringsregulering og hensynssoner.



Figur 2 - utsnitt av vedlegg 1 til bestemmelsene i gjeldende områdeplan

Brøset er et attraktivt område å utvikle, der historiske bygg og grønne verdier beriker området og gir området en tidsdybde og forankring. For at området skal kunne utvikles i samspill med sine eksisterende omgivelser, er det viktig at høyden på nybygg og nye tillagte strukturer, avstander mellom bygg med mere stedstilpasses mot de eksisterende kulturminnehistoriske verdier. Føringsene er vedtatt i områdeplanen, og vi ber derfor kommunen og tiltakshaver om å forholde seg tro mot føringsene som er gitt i overordnet plan.

Fylkeskommunen er positiv til planforslagets intensjon om gjenbruk av historiske bygg med høy antikvarisk verdi innenfor planområdet og oppfordrer til at flere eksisterende bygg gjenbrukes og ombrukes fremfor å rive disse. Gjenåpning av bekkedraget virker som et godt økologisk grep. Hensynet til alleen bør dog ivaretas. Løsninger for de ulike hensynene som gjelder både grønnfaglige og byggrelaterte utfordringer kan gjerne drøftes i samarbeidsmøter, der fylkeskommunen kan delta.

For ordens skyld vil vi orientere om at dersom de nasjonale og regionale kulturminneinteressene ikke ivaretas, kan dette utløse innsigelse fra vår side.

Eldre tids kulturminner

Etter vår vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med realisering av planen. Det bør imidlertid tas inn en bestemmelse som viser til aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminneloven § 8 i planens reguleringsbestemmelser: Dersom det under opparbeiding skulle komme fram noe som kan være et fredet kulturminne, må arbeidet stanses og Trøndelag fylkeskommune varsles. Dette må formidles til de som skal foreta konkrete arbeider.

Fylkeskommunen som vegeier

Planområdet planlegges med adkomst fra Brøsetekra/Granåsvegen i sør, Brøsetvegen i vest og Brøsetjordet (ny veg) i nord. Dette er kommunale veger. Innenfor planområdet planlegges det etablering av ny skole, med hovedadkomst fra Brøsetjordet. Denne vegen planlegges stengt for gjennomkjøring mot Brøsetvegen. Med tanke på trafikk og trafikksikkerhet rundt det fremtidige skoleområdet, mener vi at dette er et godt og nødvendig grep.

Samferdsel/mobilitet

I planinitiativet skrives det at «Det arbeides med en ny rutestruktur for Brøset som tilpasses de nye boligområdene og den nye hovedvegen (Brøsetjordet) gjennom området. I forbindelse med planen for Brøset nord vil bussholdeplassene i kollektivgata dimensjoneres for Metrobuss. Det vil i tillegg være tverruter via Brøsetvegen som gir tilbud til øvrige områder».

Brøsetvegen er en viktig kollektivtrase. Krysset Bromstadvegen – Brøsetvegen har i dag en svært høy belastning. Ved høring av reguleringsplan for del av Brøset i 2022, en tilgrensende plan nord for nåværende planområde, uttalte fylkeskommunen at en fremtidig trafikkanalyse må legge til grunn beregninger for trafikk fra begge planområdene, sammen med eksisterende trafikk. Det gjelder også for dette planarbeidet.

Ved vurdering av den samlede belastning på det offentlige vegnettet forventer vi at en fremtidig trafikkanalyse vurderer avbøtende tiltak for å redusere belastningen på Brøsetvegen og sikre fremkommeligheten for buss. Begrensede parkeringsmuligheter kan være et slikt avbøtende tiltak. Nødvendigheten av å innføre rekkefølgebestemmelser må også vurderes.

Trøndelag fylkeskommune

Seksjon Kommunal

Det planlegges ny vei gjennom planområdet (Brøsetsvingen). Fylkeskommunen vil gjøre oppmerksom på at fremtidig rutestruktur/fremtidig linje her ikke er bestemt. Miljøpakken har satt av midler til å utrede ulike alternativer for metrobuss i Trondheim øst i fra ny anbudsperiode som starter i 2029. Utredningsarbeidet vil avklare hvor og hvordan man ser for seg nye og/eller forlengede metrolinjer.

Det er derfor usikkert hvordan rutestrukturen vil se ut i Trondheim øst fra 2029. I dag kjører 18m buss på strekningen i Brøsetvegen. For å sikre fleksibilitet med tanke på fremtidig rutestruktur bør nye holdeplasser som bygges ut reguleres for 24m buss for å sikre fleksibilitet for eventuelle fremtidige endringer i materiell. Vi oppfordrer videre til tett dialog med AtB omkring forhold som omhandler kollektivtransport i planområdet.

Avslutning

Fylkeskommunen vil komme tilbake med en endelig uttalelse når saken sendes på høring/offentlig ettersyn. For ordens skyld må vi påpeke at planer som ikke tar hensyn til nasjonale eller regionale interesser kan medføre innsigelse fra fylkeskommunens side.

Vi er som alltid tilgjengelig for spørsmål og dialog. Se kontaktpersoner under.

Med vennlig hilsen

Anne Caroline Haugan
Seksjonsleder

Håkon Hattrem
Rådgiver

Dette dokumentet er elektronisk godkjent

Saksbehandlere/kontaktpersoner:

Areal- og samfunnsplanlegging: Håkon Hattrem (hakhat@trondelagfylke.no)

Nyere tids kulturminner: Heike Schmidtke (heisc@trondelagfylke.no)

Eldre tids kulturminner: Knut Harald Stomsvik (knust@trondelagfylke.no)

Fylkeskommunen som vegeier: Tone Wikstrøm (tonwi@trondelagfylke.no)

Samferdsel/mobilitet: Helene Hvidtsten (helhv@trondelagfylke.no)

Kopimottaker:

STATSFORVALTEREN I TRØNDELAG

BYPLANKONTORET

STATENS VEGVESEN REGION MIDT MOLDE KONTORSTED



Hus Arkitekter AS

v/ Rune Tonstad Andersen
Vår saksbehandler
Malin Grendal

Vår referanse
24/00001-110
Deres referanse
RTA

Vår dato
30.08.2024
Deres dato
19.08.2024

Innspill til varsel om oppstart av planarbeid, reguleringsplan (detaljregulering), Brøset sør, Trondheim kommune

Bakgrunn

AtB har mottatt varsel om oppstart av planarbeid. Hensikten med planarbeidet er å utvikle en klimavennlig bydel med lavt klimagassutslipp. Planforslaget vil legge til rette for ny boligbebyggelse med fellesfunksjoner, kontor, nærmiljøanlegg, skole med idrettsfasiliteter, barnehager og noe areal til næringsbebyggelse langs Brøsetjordet. I tillegg legges det til rette for større friområder, naturområder og parkanlegg. Området skal ha god funksjonsblanding, gjennomgående grønnstrukturer, attraktive byrom og fokus på grønn mobilitet. AtB mottok opprinnelig ikke første varsel om oppstart av planarbeid, men har fått mulighet til å ettersende innspill til planarbeidet.

Vi sendte merknad til tilgrensende reguleringsplan for nordre del av utbyggingen på Brøset kalt "Del av Brøset med tilliggende veger" i 2022 (vår referanse 22/00017-96) som ligger ved dette innspillet. I dette innspillet omtaler vi tilgrensende plan som «Brøset nord».

Rutetilbud

AtB betjener flere holdeplasser like ved og i nærheten av planområdet, se illustrasjon under. Tegilverkskrysset, Brøset hageby, Brøsetflata og Solvollvegen betjenes av linje 12 og 113 (nattbuss). Granåsvegen betjenes av linje 15 og 311 (noen avganger).

Linje 12 Dragvoll - Strindheim - sentrum - Marienborg
Linje 15 Torgård - Tiller - Nidarvoll - Strindheim
Linje 311 Stjørdal - Trondheim

AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011



Figur 1: Illustrasjon av rutetilbud og holdeplasser i nærheten av planområdet.

Holdeplasser

Holdeplassene i nærheten av planområdet, ønsket holdeplasstruktur og behov for oppgradering har vi omtalt i vår merknad til reguleringsplan for Brøset nord. Så langt vi er kjent er ikke reguleringsplan for Brøset nord vedtatt, og flere av innspillene våre til nordre del vil også gjelde for vårt innspill til dette varselet for sørlige del, se vedlagt merknad. I forbindelse med planen for Brøset nord vil bussholdeplassene i den nye veien mellom Tunga og Valentinlyst dimensjoneres for metrobuss. Merk at fremtidig rutestruktur og hvor ev. ny metrolinje vil gå i fremtiden ikke er besluttet på nåværende tidspunkt. Det er viktig at holdeplasstrukturen i området ses i sammenheng. Holdeplass Teglverkskrysset ligger nært inntil planområdet for Brøset sør. Teglverkskrysset i sørgående retning er utformet som kantstopp og mangler leskur. Holdeplass i nordgående retning er utformet som lomme. I planforslaget for Brøset nord var dagens holdeplasser Teglverkskrysset ikke tatt med. Det er viktig at disse ikke reguleres bort. Vi har tidligere spilt inn ønske om oppgradering hvor kantstopputforming er en aktuell løsning. Vi oppfordrer til at det reguleres/ikke bygges igjen muligheten for en utforming med plattform med leskur i begge reiseretninger, der fortau og sykkelveg legges i bakkant. Med så store utbygginger som planlegges er det viktig at plattform og leskur er dimensjonert for fremtidig antall reisende fra holdeplassen.

Generell utforming av lommer og kantstopp

Det er viktig at bussen ser trafikken bakfra i venstre speil, med lang nok sikt i forhold til den reelle hastigheten på kjøretøyene bakfra, både ved kantstopp og lommer. Det er generelt ønskelig med plattform for å sikre universell utforming (reduserer innstegshøyde) og separasjon mellom buss og ventende passasjerer. Plattformen fungerer som en barriere fordi høydeforskjellen/kantstein vil stanse kjøretøy som sklir. Dette gjelder også der det stort sett bare er avstigende passasjerer. Profilkantstein gjør det lettere for bussjåføren å manøvrere bussen helt inntil plattformen, øker kvaliteten generelt og reduserer/fjerner behovet for å bruke rampe. Dette for at sjåfør kan kjøre så nært inntil kantsteinene som mulig for å unngå et gap mellom bussgulv og plattformkant.

For utforming av kollektiv infrastruktur viser vi til Statens vegvesens håndbøker N100 Veg- og gateutforming og V123 Kollektivhåndboka. Dimensjonerende kjøretøy for holdeplasser er 18m buss. Vi har til Brøset nord spilt inn at det godt kan settes av areal til 24m buss på nyveg (Brøsetsvingen). Ny rutestruktur og ev.

metrotrase er ikke besluttet, men det er en fordel å sikre fleksibilitet for fremtiden. Dimensjonerende kjøretøy for veg er 15m buss da denne trenger mer plass ved sving og har større overheng.

Det er viktig at holdeplassene får god belysning, slik at sjåførene ser passasjerene og for at det er en trygghetsfaktor for passasjerene. Alle holdeplasser bør være belyst av hensyn til trafiksikkerhet, opplevd trygghet og universell utforming. På holdeplasser uten leskur, eller dersom leskur ikke er belyst, er det nødvendig med god gatebelysning som gir lys til informasjon og opphold på holdeplassen.

Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å gjøre tiltak for å hindre farlige forbikjøringer av buss på holdeplass, eksempelvis skilting om forbikjøring forbudt, etablere fysiske innretninger (vegdelere, etc.) eller trekke dobbel sperrelinje, som sperrer for forbikjøring i begge retninger. Det er samtidig viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødeter mv.

AtB ønsker å gi våre kunder god informasjon om kollektivtilbudet. Med bakgrunn i dette og økende påstigningstall utvider AtB bruken av sanntidsskjerm i Trøndelag. Vår anbefaling er at alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser tilrettelegger for muligheten for utbygging av fremtidig reiseinformasjon. Vi oppfordrer om at prosjektet tilrettelegger for etablering/videreføring av sanntidsskjerm med trekkør til leskur, hvor det er mulig å trekke kabel med faststrøm fra K-kasse.

Fremkommelighet

Det planlegges bl.a. for ca. 130.000 m² BRA boligbebyggelse (om lag 1.800 boliger à 70m²), 1.200 m² BRA fellesthus, og 2.000 m² BRA næringsareal. Det fremgår av referat fra oppstartsmøte med Byplankontoret at planinitiativet er i hovedtrekk i samsvar med rammer i overordnet områdeplan, vedtatt 13.06.2013, men at det er i strid med områdeplanens parkeringsløsning og utnyttelse. Planinitiativet for Brøset sør foreslår flere boliger enn områdeplanen la til grunn for hele Brøset. Planforslaget har som mål å legge til rette for lav parkeringsdekning, og vil i stor grad basere seg på bruk av kollektivtransport, sykkel og gange som transportmiddel, og trafikk og mobilitet skal utredes i planarbeidet.

Historikk, trafikkberegninger og fremkommelighet i plan for Brøset nord

Da planforslaget for Brøset nord var på høring i 2022 så ble det lagt ut med et vedtak fra bygningsrådet 14.06.2022 om at «All trafikk fra mobilitetskjellere skal ha kjøreadkomst via Tunga». Planforslaget, med tilhørende trafikkanalyse, var basert på utkjøring via både Tunga og Brøsetvegen. Denne trafikkanalysen, som ikke var oppdatert iht. bygningsrådets vedtak, viste en svært høy belastning i krysset Bromstadvegen x Brøsetvegen i fremtidig situasjon, med overbelastning fra søndre tilfart på Brøsetvegen. Beregnet maksimal kø bak denne tilfarten var 257 meter. Det ble indikert i trafikkanalysen at trafikkavviklingen fra Brøsetvegen vil kunne bryte sammen med økende kølengder og forsinkelser som resultat. Avviklingsproblemene i krysset i fremtidig situasjon ville dermed ikke alene utløses som følge av de planlagte etableringene i Brøset nord, men ville kunne forverre problemet. Som vi pekte på i merknaden til Brøset nord vil det medføre store negative konsekvenser for bussens fremkommelighet. Trøndelag fylkeskommune fremmet med dette som bakgrunn en innsigelse til planforslaget som sa at det måtte utarbeides en trafikkanalyse/planforslag i tråd med bygningsrådets vedtak før de kunne gi en uttalelse.

Vår merknad til fremkommelighetsutfordringene i Brøset nord er også aktuell for Brøset sør. Vi legger inn her et utdrag fra merknaden (se også vedlegg): *"Vi oppfordrer til at utbyggingene på Leangen og Rotvoll bør være med i denne analysen fordi det er viktig at utbyggingen av Brøset ses i sammenheng med også disse områdene for et mer helhetlig bilde. Vi er bekymret for et stort press på sentrale gater som bussen skal betjene. AtB kan ikke akseptere å ha en høykapasitets busslinje som blir stående i lang kø. Hvordan vi skal organisere det fremtidige tilbudet i området er usikkert og ikke bestemt. Det vil være vanskelig for oss å sette inn buss i et vegsystem med så store utfordringer. Problemstillingen blir da at området ikke får et godt kollektivtilbud, noe som vil ha en negativ effekt på nullvekstmålet. Ny rutestruktur kan medføre flere busser i Brøsetvegen og Bromstadvegen som gjør at det er behov for enda bedre avviklingskapasitet i kryss. Avhengig av Brundalsforbindelsen og utbygging på Rotvoll kan det bli mange ruter som betjener Bromstadvegen, og god avvikling i krysset Brøsetvegen x Bromstadvegen blir et viktig premiss. AtB anbefaler sterkt at utbyggingen av Brøset avventer til kollektivtrafikkens fremkommelighet er sikret. Da planforslaget ble lagt ut på høring vedtok Bygningsrådet at før sluttbehandling skal all trafikk fra mobilitetskjellere skal ha kjøreadkomst via Tunga. Dersom all trafikk skal gå via Tunga medfører det økt biltrafikk i Bromstadvegen. Dette kan forverre*

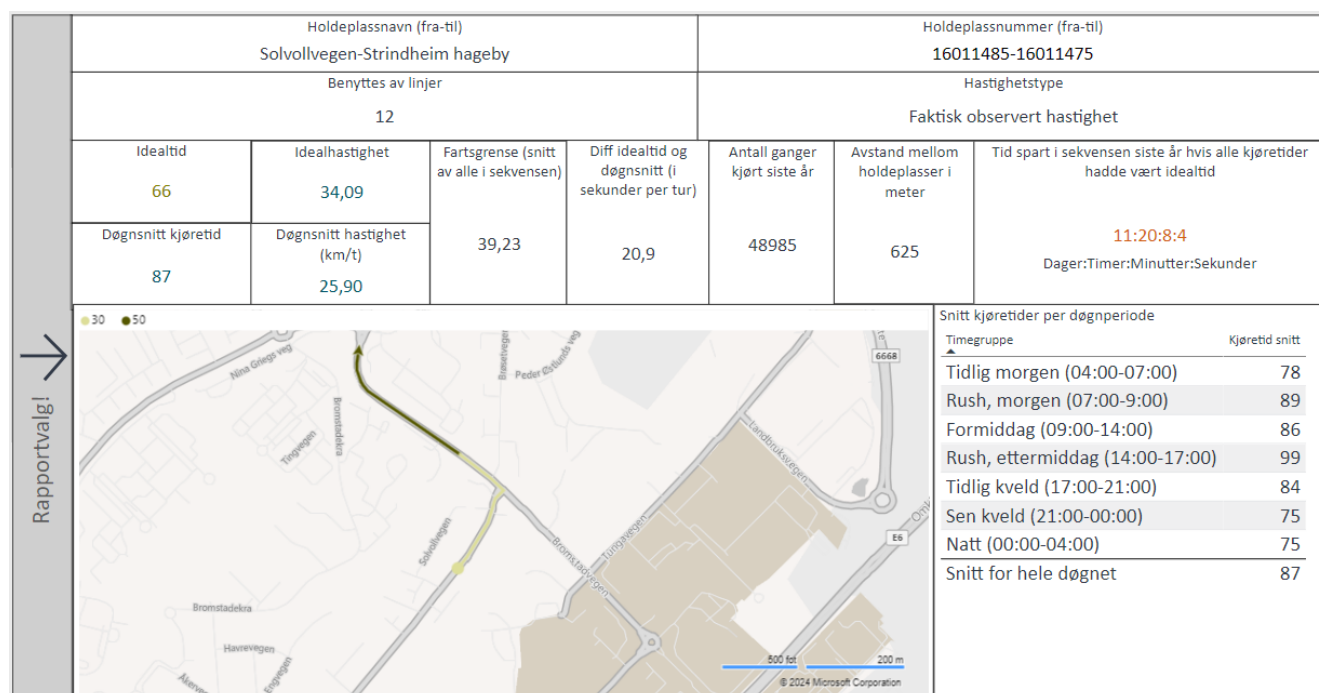
kjøproblematikken i krysset Brøsetvegen x Bromstadvegen og i Tungasletta, og fremkommeligheten i Bromstadvegen. Det må utarbeides en trafikkanalyse/planforslag i tråd med bygningsrådets vedtak".

Så langt vi er kjent er ikke innsigelsen til Brøset nord løst. **Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken sikres som en del av Brøset sør.** I varslingsmaterialet fremgår det at det planlegges for min. 0,55 p-plasser for bil per bolig, og at det også er avsatt areal til p-plasser for delemobilitet. Planen skal tilrettelegge for en rekke nye formål, det vil medføre økt trafikk på tilgrensende vegnett. Det er viktig at økt trafikk fra planområdet ikke gir negative konsekvenser for fremkommeligheten til bussen. Det er særlig viktig at kjente utbygginger i nærheten tas inn i grunnlaget for trafikkberegningene, som Brøset nord, Leangen, Rotvoll ol. for å se den samlede belastningen på vegnettet.

Kjøretid fra holdeplass til holdeplass

Det er viktig at planarbeidet utreder hvordan planlagt utbygging vil påvirke trafikkflyten med særlig fokus på fremkommeligheten for kollektiv. Vi ber om at fremkommelighet for kollektiv omtales spesifikt som eget punkt i trafikkanalysen og at det tydelig fremgår hva/hvor stort konsekvensen for bussen vil være. **Vi ber derfor om at det beregnes kjøretider fra holdeplass til holdeplass, og at disse sammenstilles med dagens kjøretider, slik at vi klart kan se konsekvensene for bussene. Vi ber om at kjøretidene gjennom dagen presenteres (tidlig morgen, rush morgen osv.), slik illustrasjon under viser.** Vi kan dele tall på kjøretider. Vi oppfordrer også til at det samme gjøres for bil, for å synliggjøre konkurranseforholdet mellom buss og bil.

Illustrasjonen under er et utklipp fra AtB sin idealtidsanalyse som viser kjøretiden for bussene gjennom døgnet på gitt holdeplassekvens basert på kjøredata de siste 6 månedene. Idealtiden er 10-persentil raskeste registrerte kjøretid på strekningen. 10-persentil er valgt for å kontrollere for ekstremverdier. Idealtiden viser «hvor raskt kan det gå», og med ytterligere fremkommelighetstiltak kan det potensielt gå enda raskere. Vi oppfordrer planarbeidet til å gjøre tiltak slik at bussens fremkommelighet kommer så nært opptil idealtid som mulig.



Figur 2: Utklipp av AtB sin idealtidsanalyse. Vi ber om å få presentert fremtidige kjøretider for buss i samme form (tidlig morgen, rush morgen, formiddag, rush ettermiddag, tidlig kveld og natt), fra holdeplass til holdeplass.

Sårbarhet og kostnader ved økt kjøretid

Kollektivnettverket er sårbart for forsinkelser. Utbygginger som medfører økt kjøretid for bussen, vil forplante seg i linjenettet med tilhørende kostbare justeringer i kjøretider. Vi vil da sannsynligvis ha behov for flere tilskuddsmidler for å opprettholde kollektivtilbudet på dagens nivå. Dersom vi må øke kjøretiden på ei eller flere linjer som har videre korrespondanse så må vi også øke kjøretiden på korresponderende linje. Det gir ytterligere økte kostnader. I tabellen under ser vi tilnærmede kostnader ved å øke kjøretiden på ulike typer linjer. Dette viser at tiltak for å styrke fremkommeligheten til bussen er et viktig verktøy for evnen til å tilby et

effektivt og økonomisk rasjonelt kollektivtilbud. Vi vil påpeke at dersom trafikkanalysene eks. viser 20 sekunder økt kjøretid for bussen så kan det være at vi må øke kjøretiden med 1 minutt fordi rutetabellene opererer i minutter, ikke sekunder (- og det kan være at dagens rutetid passer innenfor oppsatt kjøretid på x antall minutter, men 20 sekunder forsinkelse gjør at man må legge på et helt minutt). Det er også viktig å huske på at ei busslinje er lang, slik at det kan være mange pågående utbygginger langs en trase som hver for seg gir x antall sekunder forsinkelse for bussen som kan tilsynelatende virke lite/ubetydelig, men i sum kan disse gi store konsekvenser for ei busslinje og kollektivnettverket.

Derfor er det svært viktig for AtB at forsinkelser for bussen etter beste evne unngås. Det må søkes å gjøres tiltak som bedrer fremkommeligheten for bussen for å sikre at buss er et attraktivt transportmiddel i konkurranse med bilen. Det er viktig å arbeide med bedre fremkommelighet for kollektiv av flere grunner, bl.a.: det gir et mer attraktivt tilbud, det gir kortere reisetid og bedre forutsigbarhet ift. ankomsttid, overganger og korrespondanser, det bidrar til å oppnå målet om reduksjon i biltrafikken og det reduserer kostnader for samfunnet. Redusert reisetid er et veldig viktig virkemiddel for å skape flere kollektivreiser i konkurranse med bilen, men god fremkommelighet er også veldig viktig ift. punktlighet – det å kunne stole på at bussen faktisk kommer frem når den skal komme frem. Jo flere som skal bo i byen, jo viktigere er det å ha et attraktivt alternativ til bil.

Type linje	1 minutt økt kjøretid	2 minutter økt kjøretid	5 minutter økt kjøretid
Metrobuss (L1, L2, L3)	650 000 kr	1 300 000 kr	3 250 000 kr
Sentrumslinjer (L10, L11, L12) Bydelslinjer (L40, L41, L42, L43) Tverrlinjer (L13)	500 000 kr	1 000 000 kr	2 500 000 kr
Bynære linjer (L70, L71, L79)	400 000 kr	800 000 kr	2 000 000 kr

Figur 3: Tabellen viser kostnader pr type busslinje ved 1, 2 og 5 min økt kjøretid (2020-tall).

Vi viser ser til Mobilitetsstrategien vedtatt 22.09.22 i Bystyret der utredningen basert på reisevaneundersøkelsen for Trondheim i 2019 og Trondheim kommunes befolkningsprognose viste at en dobling av kollektivandelen må til og at kollektivreiser må erstatte flest bilreiser for å skulle oppnå nullvekstmålet i 2030 og få redusert bilbruken med 20%. For å lykkes med slike mål er vi avhengig av at gode driftsvilkår for kollektivtrafikken prioriteres.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. En fellesnevner for mennesker om som lever med ulike funksjonsnedsettelse, er at det krever forberedelser og planlegging for å komme seg fra a til b. Samtidig er de fleste helt avhengige av å reise kollektivt for å kunne ha en normal hverdag og delta i samfunnet. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig, uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå.

Det er viktig å sikre trygg adkomst til og fra holdeplass for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Der det ikke finnes eget tilbud på veien til holdeplassen medfører det at fotgjengere må gå på veiskulderen eller i veibanen. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid med snøopplag på siden av veien. Vi har en sterk oppfordring om at det tilrettelegges for trygg adkomst til/fra holdeplass (i begge retninger), trygge krysningspunkt og at dette tas inn i reguleringsplanen.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt. Vi oppfordrer til at gangforbindelser utformes universelt så langt dette er mulig, med eget areal for myke trafikanter – fritt for trapper, bratte stigninger og lange omveier.

Anleggsfasen

Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig med tidlig involvering av AtB for å kunne være forutsigbar i planleggingen av midlertidig kjøring mot vår operatør, for kunder og elever, og for å lage trafiksikre løsninger. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Fagansvarlig arealplanlegger
Seksjon mobilitetstilbud Trondheimsområdet

Ingeborg Grønning
Seksjonsleder

Dette brevet er elektronisk signert.

Vedlegg:

22_00017-96 Merknad til reguleringsplan (detaljregulering), del av Brøset med tilliggende veger - Trondheim kommune

Liste over kopimottakere:

Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag Fylkeskommune



Trondheim Kommune

v/ Byplan Postmottak

Vår saksbehandler

Malin Grendal

Vår referanse

22/00017-96

Deres referanse

21/2906-53

Vår dato

31.08.2022

Deres dato

17.06.2022

Merknad til reguleringsplan (detaljregulering), del av Brøset med tilliggende veger - Trondheim kommune

Bakgrunn

AtB har mottatt overnevnte plan til uttalelse. Hensikten med planarbeidet er å utvikle en klimavennlig bydel med lavt klimagassutslipp og planlegge for nabolag med gode bokvaliteter, fellesskap, deling og frodige uterom med plass til dyrking. Området skal ha god funksjonsblanding, gjennomgående grønnsstrukturer, attraktive byrom og fokus på grønn mobilitet. Det planlegges for boliger, forretning, helse- og velferdssenter, skole med idrettsfasiliteter, svømmehall og barnehager.

Rutetilbud

AtB betjener flere holdeplasser innenfor og i nærheten av planområdet. Teglverkskrysset, Brøset hageby og Brøsetflata ligger innenfor planområdet.

Holdeplassene Teglverkskrysset, Brøset hageby, Brøsetflata og Solvollvegen betjenes av linje 12 og 113 (nattbuss). Granåsvegen betjenes av linje 15.

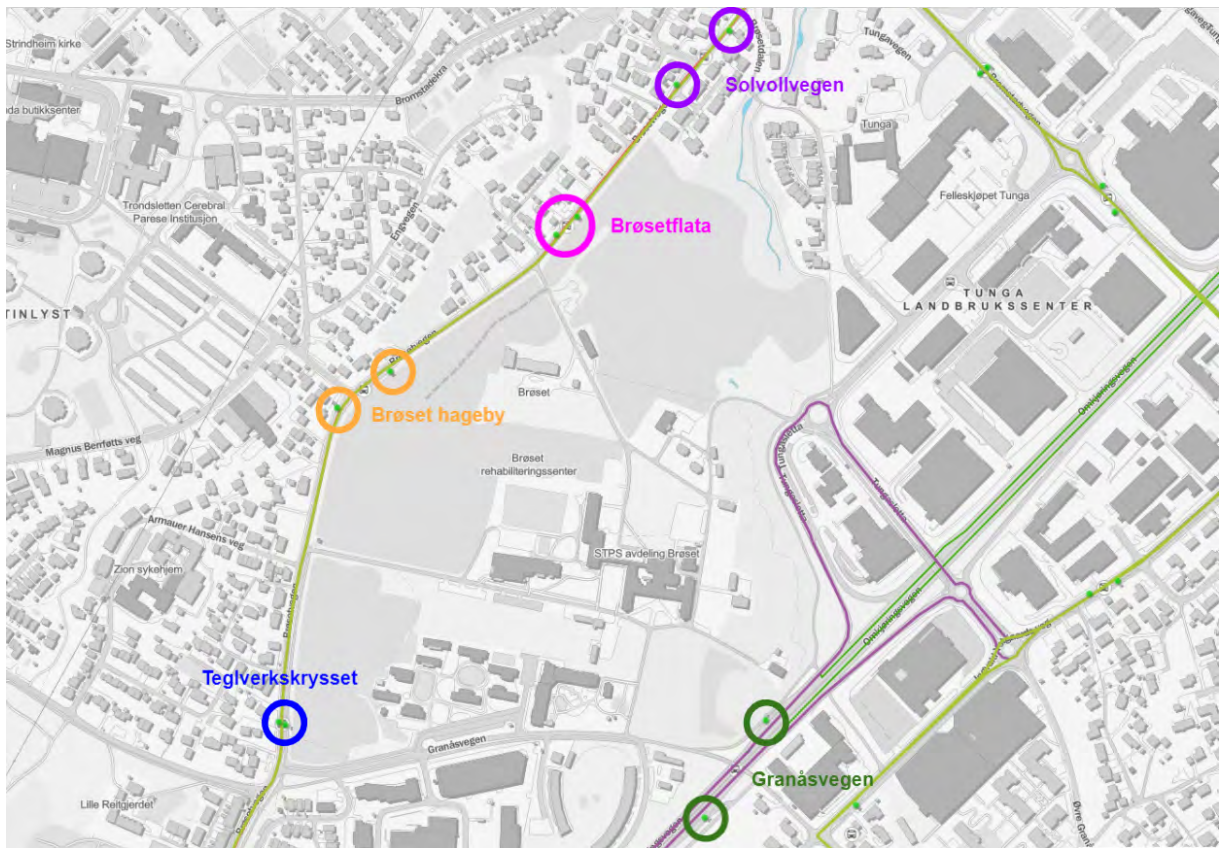
Linje 12 Dragvoll - Strindheim - sentrum - Marienborg

Linje 15 Torgård - Tiller - Nidarvoll - Strindheim

Det planlegges ny vei gjennom planområdet (Brøsetsvingen). Det kan være vi vil kjøre buss gjennom planområdet (på ny vei), men fremtidig rutestruktur/fremtidig linje her er ikke bestemt.

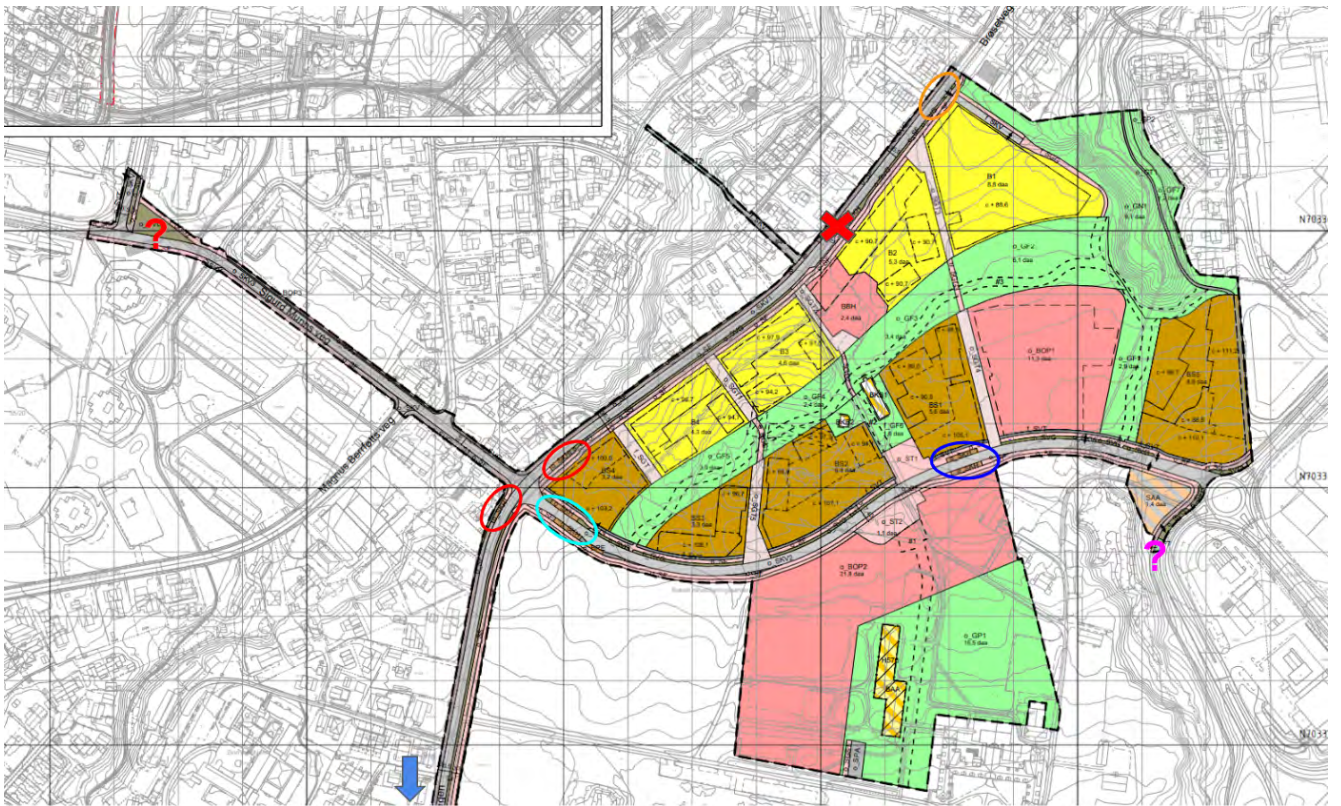
AtB AS

Post- og besøksadresse: Prinsensgate 39, 7011 Trondheim
Fakturaadresse: AtB AS 880013 c/o Visma Services Norge AS, Postboks 1560, 7435 Trondheim
Telefon: 478 02 820 – Epost: atb@atb.no – www.atb.no
Org. nr.: 994686011



Holdeplasser

For holdeplassene som foreslås regulert innenfor planområdet har vi følgende innspill:



Blå sirkel: Vi ønsker at dette holdeplassparet blir liggende lenger øst, nærmere krysset/rundkjøringa for å få en bedre avstand mellom holdeplassene i den nye vegen Brøsetsvingen, og for å sikre en ev. bedre omstigning til

linje 15 som kjører rundkjøringen på Tunga og påkjøringsrampen til E6 til Tiller. Holdeplassene bør ikke ligge rett ovenfor hverandre, men sakses slik at gangfelt/kryssing kommer i bakkant av plattform. Ev. at det tilrettelegges for gangfelt før og etter plattform. Dimensjonerende kjøretøy er 24m buss, selv om det ikke er avklart om det i fremtiden vil gå metrolinje her.

Turkis sirkel: Holdeplassene bør ikke ligge rett ovenfor hverandre, men sakses slik at gangfelt/kryssing kommer i bakkant av plattform. Ev. at det tilrettelegges for gangfelt før og etter plattform. Dimensjonerende kjøretøy er 24m buss, selv om det ikke er avklart om det i fremtiden vil gå metrolinje her.

Rosa spørsmålstegn: Vi ønsker at det ses på muligheten for å etablere holdeplass i dette området for at beboere i Brøset-området og de som arbeider på Tunga skal kunne stå på linje 15/reise retning Tiller herifra. I fremtiden ser vi for oss å styrke tilbudet på omkjøringsvegen. Om det ikke er aktuelt med holdeplass her er det viktig med gode gangforbindelser fra planområdet til holdeplassen Granåsvegen som ligger på E6.

Røde sirkler: Dagens holdeplasser Brøset hageby oppgraderes og blir liggende ca. som i dag. Vi er usikre på om sørgående holdeplass har tilstrekkelig sikt ved utkjøring fra holdeplass da den ligger litt i kurve. Vil bussen komme helt inntil plattform med alle dørene når holdeplassen ligger i kurve? Det går i dag 18 m buss på strekningen.

Rødt spørsmålstegn: Med foreslått åpning av Sigurd Munns veg kan dette bli en aktuell fremtidig kollektivtrase og vi ser behov for en holdeplass i dette området. Det åpner muligheten for å kjøre linjer eks. mot Lerkendal. En plassering nært opptil Valentinlystsenteret er ønskelig og vi oppfordrer til at dette inngår som en del av denne reguleringsplanen.

Blå pil: Dagens holdeplasser Teglverkskrysset er ikke tatt med i planforslaget. Holdeplassene må ikke reguleres bort og disse har behov for oppgradering. Kantstopp er en ønskelig løsning.

Rødt kryss: Holdeplassene Brøsetflata er tenkt oppgardert, men vi ønsker at disse slås sammen med holdeplass Solvollvegen som ligger ca. 200 m lenger nord og flyttes til ca. plassering ved **oransje sirkel**.

Dimensjonerende kjøretøy

Dimensjonerende kjøretøy for holdeplasser er 18m buss, men det kan godt settes av areal til 24m buss på ny veg (Brøsetsvingen).

Dimensjonerende kjøretøy for veg er 15m buss da denne trenger mer plass og har større overheng.

Utforming av lommer og kantstopp

Det er viktig at bussen ser trafikken bakfra i venstre speil, med lang nok sikt i forhold til den reelle hastigheten på kjøretøyene bakfra, både ved kantstopp og lommer.

Vinterstid er det viktig at bussen har mulighet til å komme seg helt ut av kjørebanelen når den er oppstilt i lomme.

Det er generelt ønskelig med plattform for å sikre universell utforming og separasjon mellom buss og ventende passasjerer. Plattformen fungerer som en barriere fordi høydeforskjellen/kantstein vil stanse kjøretøy som sklir. Dette gjelder også der det stort sett bare er avstigende passasjerer.

Profilkantstein gjør det lettere for bussjåføren å manøvrere bussen helt inntil plattformen, øker kvaliteten generelt og reduserer/fjerner behovet for å bruke rampe. Dette for at bussfører kan kjøre så nært inntil kantsteinene som mulig for å unngå et gap mellom bussgulv og plattformkant.

Det er viktig at holdeplassene får god belysning, slik at sjåførene ser passasjerene og for at det er en trygghetsfaktor for passasjerene. Alle holdeplasser bør være belyst av hensyn til trafiksikkerhet, opplevd trygghet og universell utforming. På holdeplasser uten lehus, eller dersom lehus ikke er belyst, er det nødvendig med god gatebelysning som gir lys til informasjon og opphold på holdeplassen.

Forbikjøring av buss på holdeplass

Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å gjøre tiltak for å hindre farlige forbikjøringer av buss på holdeplass, eksempelvis skilting om forbikjøring forbudt, etablere fysiske innretninger (vegdelere, etc.) eller trekke dobbel sperrelinje, som sperrer for forbikjøring i begge retninger. Det er samtidig viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødretter mv.

Tilrettelegge for sanntidsskjerm

AtB ønsker å gi våre kunder god informasjon om kollektivtilbudet. Med bakgrunn i dette og økende påstigningsstall utvider AtB bruken av sanntidsskjermer i Trøndelag. Vår anbefaling er at alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser tilrettelegger for muligheten for utbygging av fremtidig reiseinformasjon.

Vi oppfordrer om at prosjektet tilrettelegger for etablering av sanntidsskjerm. Sanntidsinformasjon krever faststrøm. Vi ønsker at det legges et trekkør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en K-kasse til leskur.

Fremkommelighet for buss

Brøsetvegen og krysset Brøsetvegen x Bromstadvegen

Samlet sett er det beregnet en turproduksjon på 3800 kjøretøy i døgnet til og fra planområdet. Gjennomsnittlig bilandel for hele planområdet er beregnet til 38%. I planbeskrivelsen står det at i perioder er det avviklingsproblemer i krysset Brøsetvegen x Bromstadvegen. Blant årsakene til den høye belastningen i dette krysset er at man bl.a. har en stor andel venstresvingende kjøretøy fra Brøset som skal inn i den høyt trafikkerte Bromstadvegen.

Det er beregnet svært høy belastning i krysset i fremtidig situasjon med overbelastning fra søndre tilfart på Brøsetvegen. Det indikeres at trafikkavviklingen fra Brøsetvegen vil kunne bryte sammen med eksponentielt økende kølengder og forsinkelser som resultat. Beregnet maksimal kø bak denne tilfarten er 257 meter, som vil gi tilbakeblokkering i tilstøtende kryss og ytterligere avviklingsproblemer. I trafikkanalysen står det at det vil være nødvendig med en trafikkreduksjon på minst 40 %, tilsvarende ca. 250 kjøretøy i makstimen. Det er ikke forventet at mer enn ca. 100 kjøretøy til og fra planområdet vil gå via dette krysset. Avviklingsproblemer i krysset i fremtidig situasjon vil dermed ikke alene utløses som følge av de planlagte etableringene på Brøset. Brøset alene er ikke årsaken til fremkommelighetsproblemet, men vil forverre problemet. Dette medfører store negative konsekvenser for bussens fremkommelighet. I trafikkanalysen står det hvilke utbygginger fremtidige trafikk tall inkluderer. Vi mener at utbyggingen på Leangen og Rotvoll burde være med i denne analysen fordi det er viktig at utbyggingen av Brøset ses i sammenheng med også disse områdene for et mer helhetlig bilde.

Vi er bekymret for et stort press på sentrale gater som bussen skal betjene. AtB kan ikke akseptere å ha en høykapasitets busslinje som blir stående i lang kø. Hvordan vi skal organisere det fremtidige tilbudet i området er usikkert og ikke bestemt. Det vil være vanskelig for oss å sette inn buss i et vegsystem med så store utfordringer. Problemstillingen blir da at området ikke får et godt kollektivtilbud, noe som vil ha en negativ effekt på nullvekstmålet. Ny rutestruktur kan medføre flere busser i Brøsetvegen og Bromstadvegen som gjør at det er behov for enda bedre avviklingskapasitet i kryss. Avhengig av Brundalsforbindelsen og utbygging på Rotvoll kan det bli mange ruter som betjener Bromstadvegen, og god avvikling i krysset Brøsetvegen x Bromstadvegen blir et viktig premiss. Å betjene området med de løsningene som foreslås gjennom planen stiller spørsmål ved om det er mulig å betjene området på en god måte. Brøset må ikke bli en trafikkmaskin som bygger opp barrierer, men må løse utfordringene.

For å øke kapasiteten i krysset må det sannsynligvis utføres større ombygginger av krysset sammenlignet med dagens situasjon. I planbeskrivelsen står det at planlegging av ny kryssløsning bør skje etter at strategi og planer for kollektiv og hovedsykkelveg langs Bromstadvegen er avklart. I trafikkutredning for Leangen idrettspark ble det anbefalt at behovet for ombygginger av krysset vurderes i en egen plan der det også vurderes hovedaksler for sykkel og kollektivlinjer over lengre strekninger. AtB anbefaler sterkt at utbyggingen av Brøset avventer til kollektivtrafikkens fremkommelighet er sikret.

Da planforslaget ble lagt ut på høring vedtok Bygningsrådet at før sluttbehandling skal all trafikk fra mobilitetskjellere skal ha kjøreatkomst via Tunga. Dersom all trafikk skal gå via Tunga medfører det økt biltrafikk i Bromstadvegen. Dette kan forverre køproblematikken i krysset Brøsetvegen x Bromstadvegen og i Tungasletta, og fremkommeligheten i Bromstadvegen. Det må utarbeides en trafikkanalyse/planforslag i tråd med bygningsrådets vedtak.

Ny veg (Brøsetsvingen)

Ny kjøreveg gjennom planområdet skal være stengt for gjennomkjøring av personbiler, men det tillates kjøreatkomst til parkeringskjeller. AtB støtter gjennomkjøring forbudt for privatbiler. Ved utforming av parkeringskjeller er det viktig at kømagasinerings skjer inne i parkeringskjelleren, og ikke i vegnettet. Innkjøring til parkeringskjeller må legges der den gir minst mulig risiko for tilbakeblokkering i vegnettet, og negative konsekvenser for kollektivtrafikkens fremkommelighet.

AtB ser på muligheten for et busstilbud gjennom planområdet (Brøsetsvingen), men ingenting er bestemt.

Sigurd Munns veg

Sigurd Munns veg foreslås åpnet/koblet sammen med Anders Estenstads veg. Åpning av Sigurd Munns veg gjør at dette blir en attraktiv veg å kjøre.

I krysset (rundkjøring) Anders Estenstads veg x Kong Øysteins veg er det beregnet en moderat høy belastningsgrad langs Kong Øysteins veg i fremtidig situasjon. Det står at man kan forvente en stabil og god avvikling i dette krysset, men at kapasitetsreserven vil være noe begrenset, slik at kan få redusert avviklingskvalitet ved en vesentlig trafikkøkning. Vi er bekymret for konsekvensene for bussens fremkommelighet, spesielt at det medfører et økt press på kryss.

Rundkjøring Tungasletta

Det er beregnet svært høye belastningsgrader i krysset i fremtidig situasjon. Mulig avbøtende tiltak for å bedre avviklingssituasjonen er å utvide sirkulasjonsarealet til to felt og etablere utvidelser til to felt på vestre, søndre og østre tilfart. AtB støtter at det gjøres utbedringer av rundkjøring på Tungasletta. Reguleringsplanen må ta høyde for dette eller sikre tiltak som bedrer fremkommelighet for buss.

Dimensjonerende kjøretøy og kjøremåte

Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjet veg. For AtB er det viktig at bussen skal kunne trafikkere veg-/gateanlegget kun ved bruk av eget kjørefelt (kjøremåte A, det vises til Statens vegvesens håndbok N100). Dette betyr at hele kjøretøyet, inkludert overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt.

Lange kjøretøy vil kreve ekstra bredde i krappe svinger for å unngå at kjøretøyet kommer over i motsatt kjørebane, derfor er det viktig å sette av nok areal til at kjørefeltene kan trafikkeres uavhengig av hverandre.

Dimensjonerende kjøretøy for veg er 15 m buss da denne trenger mer plass og har større overheng.

Vi ber om at alle kryss og kurver utformes med kjøremåte A for alle svingebevegelser. Det er med på å bedre forholdene for bussen og sikrer fleksibilitet for planlegging av linjenettet i fremtiden.

Vegbredde

Stort sett alle busser er 2,55m bred og har 25 cm speil på hver side. Det gjør at totalt bredde på bussen blir 3,05m. I henhold til Statens vegvesens håndbok N100 skal hovednett for kollektivtrafikk skal ha kjørefeltbredde 3,25 m. 6,5m vegbredde er minimum bredde for bussene. Det er viktig å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

Kjørefeltbredder bør være 3,5 m der metrobussen trafikkerer/kanskje vil trafikkeres i fremtiden.

Skole

Det planlegges ny skole innenfor området. Ut fra illustrasjonsplanen ser det ut som det er planlagt for en oppstillingsplass for buss. Dette vil være en skole uten mye skoleskys med buss, men det er viktig at det er

satt av areal til oppstillingsplass for buss - flere skoler har fra tid til annen behov for at det kommer busser for henting og levering av elever i forbindelse med leirskole, 17.mai etc.

Planlegges denne skolen med en avdeling for elever med tilrettelagt opplæring ved skolen? Da er det behov for plass for ev. flere drosjer for henting og levering for denne gruppen elever. Dette bør ligge så tett på inngangen til skolen som mulig. Skolen bør uansett ha noen plasser for henting/levering med drosje/minibuss da behov for dette kan dukke opp fra tid til annen. Dette bør også ligge så tett på inngangen til skolen som mulig.

Mobilitetsløsninger

AtB skal tilby bærekraftige og effektive mobilitetstjenester. I storbyen skal det være enklere å leve uten egen bil enn med. Et godt utbygd mobilitetstilbud skal gjøre hele byen tilgjengelig (hele døgnet, hver dag, hele året), og for alle - uavhengig av alder, helse, økonomi og reisens formål. AtB oppfordrer prosjektet til å se på kreative løsninger for å sikre effektiv persontransport, eksempelvis ved å lage mobilitetshuber. En mobilitetshub kan bestå av sykkelparkering, ladestasjon for sykkel, bysykkel, verksted for sykler, el-sparkesykler og el-bildeling. Muligheten til å kombinere ulike transportmidler er en suksessfaktor for grønn fremtidsrettet mobilitet.

Universelt utformede kollektivreiser

Ulike personer møter ulike barrierer i forbindelse med reiser med offentlig transport. Vi ønsker generelt å minne om at kollektivsystemet skal kunne brukes av alle i så stor utstrekning som mulig uavhengig av den enkeltes funksjonsevne. Universell utforming handler om at alle skal kunne komme seg til/fra holdeplass og reise kollektivt, uavhengig av livsfase og funksjonsnivå.

Det er viktig å sikre trygg atkomst til og fra holdeplassene for alle grupper, med særlig hensyn til mennesker med nedsatt funksjonsevne og orienteringsevne. Uferdige løsninger vil kunne virke ekskluderende for enkelte grupper, eksempelvis de med bevegelseshemming, blinde, svaksynte, barn og eldre, og problemet forverres vinterstid.

Mange aktører har ansvar for ulike elementer i reisekjeden og må spille sammen dersom en reise skal være universelt utformet. Det er viktig at denne planen bidrar til å bygge ned fysiske barrierer og dermed gir flere muligheten til å reise kollektivt.

Anleggsfasen

Vi ber om at tiltak i minst mulig grad kommer i konflikt med kollektivtrafikken. Der tiltak påvirker ordinær rutetrafikk, ber vi om at det tilrettelegges for gode midlertidige løsninger i dialog med AtB i god tid før tiltak settes inn. Det er viktig at god fremkommelighet for kollektivtrafikken og for de som benytter seg av kollektivtilbudet (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. Vi ber om at dette sikres i bestemmelsene.

Med vennlig hilsen

Malin Grendal
Arealplanlegger
Seksjon areal, materiell og infrastruktur

Harald Storrønning
Direktør for Tilbudsutvikling og mobilitet

Dette brevet er elektronisk signert.

Liste over kopimottakere:

Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag Fylkeskommune

Trøndelag Fylkeskommune

HUS arkitekter AS
Nordre gate 10
7011 TRONDHEIM

Vår dato: 30.07.2024

Saksbehandler: Tormod Hagerup/

Vår ref.: 202412587-2 Oppgis ved henvendelse

22959915/torg@nve.no

Deres ref.:

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan for Brøset sør - Planid r20240018 - Trondheim kommune

Vi viser til varsel om oppstart datert 08.07.2024.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre nettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>



På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Tormod Hagerup
Seniorrådgiver

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:
HUS arkitekter AS

Planvarsel, Prosjekt Brøset

mathias@hoegberg.net <mathias@hoegberg.net>

sø. 07.07.2024 12:20

Til:Rune Tonstad Andersen <rt.andersen@husark.no>

[Du mottar ikke ofte e-post fra mathias@hoegberg.net. Finn ut hvorfor dette er viktig på <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification>]

Hei,

Hva er gangen i planene for utvikling av nye områder i brøset? Forstår at det er planutvikling nå, men hva er tidshorisonten fremover? Min leilighet blir direkte berørt av byggearbeidet som vil skje over veien. Dette prosjektet vil umiddelbart senke verdien til min bolig og gi oss mulige utfordringer ved transport, søvn og generell opplevelse av brøset.

Mvh

Mathias

Uttalelse fra TROND GRENDAHL

I henhold til plan- og bygningsloven § 12-8 er det varlset om oppstart av reguleringsplanarbeid.

I forbindelse med varslingen har TROND GRENDAHL, levert en uttalelse.

Uttalelsen gjelder for:

PlanID: r20240018

Plannavn: Brøset sør

Kommune: Trondheim

Uttalelsefrist: 12.08.2024

Uttalelse

Kommentar

Det er feil i utsendt dokument fra Hus Arkitekter. I dokument 230325 pkt 3.1 Berørte eiendommer er ikke min del av eiendom Angelltrøa hovedgård Gnr. 50 bnr. 1 oppført som berørt. Jeg eier inngangspartiet for adkomst fra sør inn mot hovedbygningen på Reitgjerdet/Brøset. Arealet er 512 kvm . Arealet er nødvendig for adkomst til Brøset fra Granåsvegen i sør, slik planlagt utnyttelse er i reguleringsplanutkastet.

Kommentar mulig konflikt

Kontaktinformasjon for TROND GRENDAHL:

Telefon:

Epost:

Adresse: ANGELLTRØVEGEN 5 B

Postnummer og sted: 7048, TRONDHEIM

Vedlegg til uttalelsen finnes i altinnmeldingen

Uttalelsen er levert gjennom altinn.no

Viser til informasjon om varslet igangsettelse av arbeid med reguleringsplan for Brøset sør av 06.07.2024.

Som nær nabo til Brøset sør er planarbeidet av stor interesse, og under følger noen innspill til planarbeidet.

- 1) Antall boliger foreslått for Brøset sør er tilsvarende det som i områdeplanen er satt som antall boliger for *hele* Brøsetjordet, altså inntil 1800 boliger. Dette vil medføre mange flere boliger på området enn det som ligger i områdeplanen. Dette reagerer vi negativt på, da det i tillegg er varslet reguleringsarbeid og boligutbygging/mulig boligutbygging på flere tomter i Brøsetekra. Høyere utnyttelse enn områdeplan tilsier vil kunne forringe bomiljø og bokvalitet i nye og allerede eksisterende boområder, og medføre økt press på alle tjenester i bydelen, samt rekreasjonsareal.
- 2) Andelen småhusbebyggelse i form av enebolig, rekkehus, tomannsbolig og kjedehus i planforslaget er etter vår mening svært lav. Det oppgis at det kun er lagt opp til ca 100 rekkehus av 1 800 boliger. Dette tilsvarer ca 5,5 %. Eksisterende bebyggelse i omkringliggende områder består allerede av mye blokkbebyggelse. I tillegg kommer overnevnte varsler om reguleringsarbeid og mulig boligbygging i Brøsetekra (1,3,9, 5, 7, 13 og deler av 15). I henhold til det vi har sett så langt for planene i Brøsetekra, skisseres det også her mulig blokkbebyggelse. For å legge til rette for et område med variert beboersammensetning, hvor man kan trives godt i ulike faser av livet og i ulike livssituasjoner gir vi derfor innspill om at det for Brøset sør bør legges opp til en betydelig større andel rekkehus/eneboliger/kjedehus enn det som er skissert så langt.
- 3) Så vidt vi kan se, planlegges det innkjøring for beboere på Brøset sør både fra nord og sør, hvor det fra sørlig side planlegges innkjøring fra Granåsvegen. Utkjøring for beboere i planområdet til Granåsvegen, vil medføre økt trafikk på Granåsvegen, i Henrik Ourens veg, Brøsetvegen og Sigurd Jorsalfars gate (går forbi Eberg barneskole). Det vil muligens også medføre trafikklekkasje inn i det eksisterende boligområdet Teglverket. Dette vil medføre økt støybelastning og redusert trafiksikkerhet for eksisterende bebyggelse i området. Det er allerede i dag mye ferdsel av barn i disse områdene, og med utbygging av Brøset sør vil man kunne tenke seg at barns ferdsel til og fra Brøset sør ved kryssing av disse veiene vil øke. Vi er sterkt bekymret for den økte risikoen for myke trafikanter, og da særlig barn, den økte trafikken vil medføre. Det ligger allerede i kortene at det også vil bli økt trafikk i nevnte områder gjennom boligutbygging i Brøsetekra. For Brøset nord og sør er det så vidt vi kan huske tidligere skrevet at all trafikk skal ledes ut via E6. Ber om at trafikken fra hele Brøset nord og sør ledes ut via E6 og ikke inn i allerede eksisterende boligområder som ikke har noen liv å miste.
- 4) Brøsetjordet er i dag flittig brukt som rekreasjonsområde for beboere i områdene rundt. Ved utforming og planlegging av friområder og fellesområder, bes det om at behovet for rekreasjon for allerede eksisterende befolkning utenfor planområdet også hensyntas.
- 5) Mellom boligområdene Teglverkstunet og Teglverket ligger det en bekk som er lagt i kulvert og så vidt vi vet renner ut på Brøsetjordet. Tilstanden på denne kulverten er per i

dag ukjent, og med bakgrunn i økte nedbørsmenger og klimaendringer i framtiden, forventer vi at man i arbeidet med bekkene i planområdet for Brøset sør også gjennomfører en tilstandsvurdering og eventuell utbedring av tilkoblede kulverter.

- 6) I dokumenter tilknyttet planarbeidet for Brøsetekra 1,3 og 9 ble vi gjort oppmerksomme på at det var målt kvikkleire i et punkt i nevnte område. Som nær nabo til store utbygginger i området som skal foregå i årene som kommer, er vi bekymret over grunnforholdene og eventuelle påvirkninger større gravearbeid kan ha på eksisterende bebyggelse i nærheten av planområdet.
- 7) Hvorvidt relevant eller ikke, men det kan nevnes at det i periodene vår og sommer observeres mye måkeferdsel på planområdet, trolig i anledning hekking og for å spise.
- 8) I dokumentet «Planbeskrivelse ved planinitiativ» står det oppgitt at Brøsetvegen har fartsgrense 50 km/t. Til orientering er fartsgrensen i Brøsetvegen 40 km/t.

Fra: Sigurd Gartmann <sigurdga@sigurdga.no>
Sendt: mandag 12. august 2024 23:45
Til: Rune Tonstad Andersen <rt.andersen@husark.no>
Kopi: Ranveig Nerhoel <ranveignerhoel@gmail.com>
Emne: Uttalelser om reguleringsarbeid for Brøset sør

[Du mottar ikke ofte e-post fra sigurdga@sigurdga.no. Finn ut hvorfor dette er viktig på <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification>]

Viser til varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Brøset sør. Som naboer til Brøsetjordene har vi fått sakspapirer og har disse uttalsene:

- Vi merker oss at i kommunens forslag til arealplan er andre såkalte hovedgrep "bevare og tilbakeføre områder for landbruk, natur og friluftsliv, og sikre en arealnøytral byutvikling". I saksdokumentene skrives det også om rådyr og rev og at åkrene er viktige hvileplasser for fugler. Ser man disse i sammenheng bør det ikke bygges noe på jordene.
- Alléen kommer til å bli pakket inn av hus som er høyere enn trærne. Verdien av alléen i kulturlandskapet kommer til å bli forringet, da langt færre enn i dag vil se og ha glede av alléen.
- Antallet "trebokshus" som skissert i noen av dokumentene er for mange. I noen av kartene i saksdokumentene, f.eks VA-dokumentet, er det tegnet rekkehus på disse områdene. Spesielt trebokshuset sør for alleen mot vest vil virke malplassert sammen med de lavere husene rundt, og kanskje ikke tilfredsstillende kravene om etasjehøyde i forhold til husene rundt. Enten bør det være rekkehus, som i noen av kartene, eller det bør normaliseres til fem eller fire etasjer, som på Svartlamon. Et illustrasjonsbilde viser "the wooden box house", et svensk hus på seks etasjer som er massivt nok, og dette "forbildet" er altså mindre enn det som foreslås. Vet vi at disse trebokshusene kan bygges så store som ønsket, eller blir det en betongblokk med trepanel?

Med vennlig hilsen

Ranveig Nerhoel og Sigurd Gartmann
Teglverket 5

Uttalelser etter varsel oppstart av reguleringsplanarbeid



Plannavn: Brøset sør
Arealplan-ID: r20240018
Frist for innspill: 12.08.2024
Altinnreferanse: FEB361E6CED1

Svar fra berørte parter:

Navn:	Telefon:	E-post:
SILJE LAUGSAND PYNTEN		

Uttalelse

Uttalelse til reguleringsplan Brøset sør: • Hus med saltak mot Brøsetvegen er planlagt med 3 og 4 etasjer. De vil bli høye og ruvende, gi sjenerende innsyn og redusere lys til og utsikt fra eksisterende eiendommer ved Brøsetvegen. De nye bygningene vil også reflektere trafiklyden, slik at støyen fra Brøsetvegen vil oppleves i mye større grad enn i dag. Det går uforholdsmessig mye utover bokvalitet og bomiljø for de etablerte boligene på vestsiden av Brøsetvegen. Anmodes av den grunn til at boligene nærmest Brøsetvegen får lavere høyde enn det som er på planskissen og godt med luft mellom bygningene. Gjeldende reguleringsplan for området vi bor, legger en begrensning på 2 etg. på boligene. Dette bør gjenspeiles i høyden på husene mot Brøsetvegen. • Innkjøring til Brøset Sør vil ifølge planen skje fra sør og nord. 3 av 6 innkjøringer til Brøset Sør vil gå via Brøsetvegen. Dette vil øke trafikken på Brøsetvegen betraktelig. Dette er svært uheldig på flere måter; Det vil øke bilstøyen og svevestøv betydelig mye for boliger som ligger nært Brøsetvegen, og trafiksikkerheten blir dårligere. Det er mange syklende og gående i Brøsetvegen. Mange sykler i veien, og det kan lett oppstå trafikkfarlige situasjoner. Dagens fortau på vestsida av Brøsetvegen, spesielt fra Sigurd Jordsalfars veg, er smale og vinterstid dårlig vedlikeholdt. Det er videre mange innkjøringspunkt fra eiendommer inn på Brøsetvegen. Med økt trafikk vil det lettere kunne oppstå trafikkfarlige situasjoner. Gang og sykkelvei på østside av Brøsetvegen må videreføres for mest mulig sikker trafikk avvikling for myke trafikanter. Det må vurderes at all biltrafikk til Brøset Sør kommer fra Tunga. • Krysset Brøsetvegen/Bromstadvegen kan være belastende deler av dagen pr i dag. Det må finnes andre løsninger for dette krysset med så mye økt trafikk som denne planen viser, for å få bedre flyt. Eks. en rundkjøring. • Det gamle vernede sykehusbygget, vil bli omringet av høye boliger og blokker. Det er viktig at et slikt bygg får rikelig med luft rundt og ikke bli "kvalt" av nært omkringliggende høyhus. Mener de planlagte blokkene mot E6 er for høye. Bra at parken i front av bygget og alleen bli ivaretatt. MvhTerje og Silje PyntenBrøsetvegen 111C

Vedlegg til uttalelsen

Uttalelse_SILJE LAUGSAND PYNTEN_20240811_213151.pdf

Fra: Trygve Angen <trygve.angen@gmail.com>
Sendt: mandag 12. august 2024 18:55
Til: Rune Tonstad Andersen <rt.andersen@husark.no>
Kopi: Marthe Juul <marthe.juul@gmail.com>
Emne: Uttalelse til reguleringsplan - Brøset sør

[Du mottar ikke ofte e-post fra trygve.angen@gmail.com. Finn ut hvorfor dette er viktig på <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification>]

Hei,

Jeg viser til brevet av 6. juli 2024, og takker for muligheten til å gi innspill til forslaget til reguleringsplan.

Vi bor i Anne Hogstads veg 10, og har i dag denne utsikten fra balkongen vår:



Det er flere fine kvaliteter med forslaget deres. Vi opplever likevel at bebyggelsen som er foreslått på motsatt side av Brøsetveien, ved innkjøringen til gata vår, dessverre «vender ryggen» mot den eksisterende delen av nabolaget. Bygningsmassen blir i stor grad som en vegg mot Brøsetveien. Denne delen av planen fremstår som veldig innadvendt, og medfører at de nye boligene og naboene ikke vil bli en naturlig del av nabolaget, slik det er mulig å få til. Planen

inviterer heller ikke oss eksisterende beboere inn i den nye delen av nabolaget.

Vi foreslår at dere åpner opp bebyggelsen og forbinder den nye og gamle bebyggelsen ved å skape en «gate» som går som en forlengelse av Anne Hogstads veg.

I tillegg foreslår vi at høyden reduseres til to etasjer. Høyden blir viktig for oss, ettersom det vil ha avgjørende betydning for hvordan byggene påvirker oss. At høyden reduseres blir dessuten ekstra viktig når dere foreslår å bygge sammenhengende leilighetsbygg fremfor eneboliger eller rekkehus. (Vi hadde selvsagt foretrukket om dere hadde valgt eneboliger.)

Vi håper dere tar hensyn til disse innspillene, og ønsker dere lykke til videre i planleggingsarbeidet.

Med vennlig hilsen,
Trygve Angen
tlf. 41263388

Ps! Når det gjelder støy, er det forresten mulig at analysen ble laget da det var 50-sone i Brøsetveien. Dette ble endret til 40-sone nokså nylig. Dere kan jo undersøke om dette påvirker noen av beregningene.