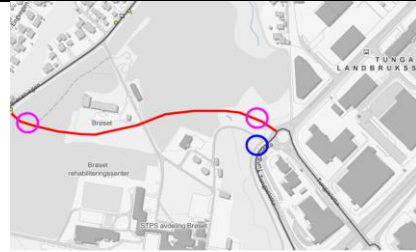


Innspills behandling. Sist oppdatert 10.11.2022

Hvert innspill tildeles hvilken reguleringsplan den berører i kolonne 3. Reguleringsplan 1: Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg. Reguleringsplan 2: Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg – Tungasletta, og del av Bromstadekra Reguleringsplan 3: Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen.

Avsender	Innspill	Gjelder hvilken reg.plan	Kommentar/tilbakemelding
Statsforvalteren i Trøndelag Mail, 31.08.21	<u>Naturmangfold og vann</u> Planområdet er lagt delvis innenfor bekkedaler og Brøsetstien, som er registrert som et svært viktig friluftsområde. For å sikre naturmangfold og hindre reduksjon i vannkvaliteten i bekk må planforslaget sikre at vegetasjonen opprettholdes, eller eventuelt reetableres etter anleggsarbeid, i bekkedalene. Det må sikres at fremmede arter ikke spres som følge av planen. <u>Støy</u> Det ligger støyfølsom bebyggelse inntil plangrensen. Hensyn til støy tas for bygge- og anleggsfasen. Det må derfor settes krav om at støygrenser som angitt i T-1442/2021 skal følges, og nødvendig støyreducerende tiltak for å oppnå tilfredsstillende støyforhold i anleggsfasen (som angitt i kapittel 6, tabell 4 i T-1442/2021) må tas inn i reguleringsbestemmelsene. <u>Helse og omsorg og Barn og unge</u> I arbeidet med planen vil det for enkelte deler bli behov for en avstemming mot tiliggende grøntarealer. Et slikt perspektiv er verdifullt og kan bidra til at det blir gode helhetlige løsninger langs Bromstadruta.	Alle	Det gjennomføres en landskapsplan for planområdet som ivaretar dette temaet. Dette er ivare tatt i planbestemmelsene, med følgende bestemmelse: "Dersom fremmede arter oppdages i anleggsperioden, skal det fjernes på forsvarlig vis." Det bør også med i en tiltaksplan for gjennomføring, som omtaler hvordan dette konkret skal gjøres. Støyhensyn ihht. T-1442/2021 under anleggsfasen er ivare tatt i reguleringsbestemmelsene. Planen inkluderer kun tiltak innenfor plangrensen. Grøntområder vises i landskapsplanen.
Trøndelag fylkeskommune Mail, 28.08.21	<u>Planfaglig innspill</u> Det bør sikres tilstrekkelig sikt i kryss, også for fotgjengere og syklistene. <u>Eldre tids kulturminner</u> Etter vår vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med tiltaket. Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8. <u>Nyere tids kulturminner</u> Den planlagte gang- og sykkeltraséen berører i liten grad kjente kulturminner, kartlagt ved aktsomhetskartet for kulturminner ved Trondheim kommuner. Noen vernede kulturmiljøer ligger nær eller inntil traséen og bes videre hensyntatt ved planarbeidet. Det gjelder særlig vurderinger av avstander, utforming av traséen, eventuelle fremtidige behov for skjerming, konsekvenser for drift og vedlikehold gjennom året for både de trafikale systemene, men også bygninger og vegetasjon som kan/ vil bli berørt m.m. Berørte kulturmiljøer og kulturminner er: 1.Hensynssone 17.1 – Strindheim haveby ved KPA – langs Bromstadvegen	Alle Alle 1.reg.plan 2	Siktlinjer er vist i plankartet og sikret i bestemmelsene. Aktsomhets- og meldeplikten er sikret i bestemmelsene. Følgene tiltak berører reguleringsplan 2 og 3 og utdypes i planbeskrivelsene til disse. 1.Det etableres en ny bussholdeplass og sykkelvegen vil antageligvis ligge lengre inn på grøntområdet enn det gjør i dag.

	2.Enkeltstående boligbygg med verneklasse C 3.Hensynssone 17.2 – Angeltrøa ved KPA 4.St. Olavs hospital psykisk helsevern avd. Brøset – er ikke direkte berørt, men ligger i nærheten til tiltaket. Grøntområdet som vil være berørt kan ha betydelige aldersverdier. <u>Vannforvaltning</u> Den planlagte traseen krysser Leangenbekken, registrert i Vann-Nett under Ladebekken (123-103-R). Slik vi forstår planen skal ikke traseen gjøre nye inngrep eller aktivitet i bekkeløpet. Om inngrep eller aktivitet i bekken er nødvendig må vannforskriften § 4 legges til grunn i planleggingen. Ladebekken imøtekommer i dag ikke vedtatt miljømål i regional vannforvaltningsplan, jf. vannforskriften. Det skal derfor kun gjennomføres inngrep eller aktivitet som vil forbedre miljøtilstanden i bekkeløpet, jf. vannforskriften §4. Med ivaretagelse av bekkeløp menes bekkeløp, -bunn og kantvegetasjon. Vi forutsetter at prinsippet i vannforskriften § 4 legges til grunn i det videre planarbeidet.	2.reg.plan 2 3.reg.plan 2 4.reg.plan 3 Reg.plan 2 og 3	2.Bebyggelsen ved St. Olavs hospital berøres ikke av tiltaket 3.Tiltaket ligger i ytterkanten av hensynssonen uten å påvirke bebyggelsen. 4.Det legges en mur mot gang- og sykkelveien for å berøre minst mulig sideareal. Er ikke i berøring med bebyggelse. Det skal ikke gjøres inngrep eller aktivitet i bekkeløpet, men det skal legges en bru over bekken. Utbygging som ikke berører vannmiljøet sikres i bestemmelsene.
ATB <i>Mail, 03.09.21</i>	AtB betjener flere holdeplasser innenfor planområdene og Bromstadvegen er en veldig viktig busstrase. <u>Fernanda Nissens veg</u> I Fernanda Nissens veg foreligger det ingen konkrete planer om å kjøre buss, men vi oppfordrer generelt om 3,25 m vegbredde for ev. betjening av gata med kollektiv i fremtiden. <u>Rundkjøring i Kong Øysteins veg ved Plantasjen</u> AtB vurderer at løsningen har høy kompleksitet og fremstår uoversiktlig. Små elektriske kjøretøy er et positivt tilskudd, men kan skape uforutsigbare situasjoner og ha innflytelse på sikten for andre trafikantgrupper. AtB ønsker at det gjennomføres en trafikkanalyse med tilhørende trafiksikkerhetsvurdering der enveis eller toveis retning for sykkel vurderes, med særlig hensyn til økt bruk av el-sparkesykkel og elsykkel i trafikkbildet. <u>Holdeplass i Tungasletta</u> Det planlegges holdeplasser i ny vei Brøsetsvingen, og AtB har spilt inn et ønske om at det etableres holdeplasser nært kryss i begge ender av den nye veiforbindelsen (rosa sirkel). Plasseringene vurderes å gi gode omstigningsmuligheter og er tilpasset foreløpig plassering av helse- og velferdssenter øst i planområdet. I fremtiden kan det bli en kryssende linje fra Valentinlyst mot Tunga og vi ser det som en stor fordel om det reguleres en holdeplass ved blå sirkel for å sikre omstigning mellom linje 15 som kjører Tungasletta (svart linje) og ny holdeplass i Brøsetsvingen.	Reg.plan 1 Reg.plan 1 Reg.plan 2 Reg.plan 3	Vegen i Fernanda Nissens veg reguleres med tilstrekkelig bredde for buss. Minimum total bredde på 6,5 meter. Det er gjennomført en trafikkvurdering som tar høyde for trafiksikkerhet i den grad vi kan basert på dagens kunnskap om tofelts sykkelvei i rundkjøring. Det er per i dag ingen slike situasjoner i Norge, derfor tas det med eksempler fra Polen og Nederland. Det legges opp til at løsningen skal evalueres for å vurdere trafiksikkerheten, syklenes og kjørenes atferd, osv. Evt. justering av løsning vil vurderes som følge av evalueringen. Holdeplassene (rosa sirkler) er utenfor vårt planområde. Kryssing med ny vei ivaretas. Holdeplass innenfor blå sirkel er ugunstig mtp. holdeplass i sving. Annen holdeplass sørover på samme veilenke er utfordrene med hensyn til høydeforskjeller, kryssing for gående, osv. Ny bussholdeplass kan derfor ikke løses i forbindelse med denne reguleringsplanen.



Utbygging av Trondheim Øst

Trondheim Øst er en bydel med mye reiseaktivitet i dag, og denne aktiviteten vil forsterkes med utbyggingsplanene i området i årene fremover. Treffsikre tiltak for kollektivtrafikken vil derfor spille en nøkkelrolle i målet om å oppnå nullvekst i biltrafikken og tilhørende synergier.

Brundalsforbindelsen

Brundalsforbindelsen kan dessverre få en tilknytning opp mot E6 og Bromstadvegen som gjør koblingen mellom vegene vanskelig og dermed ikke gir bussen fordeler/prioritet, men vil være/bli en veg på privatbilens premisser med de konsekvensene det kan få for innfrielsen av nullvekstmålet. Hvordan stiller dette planarbeidet seg til realisering av Brundalsforbindelsen og mulig fremtidig kobling til Bromstadvegen med kollektivtrase og forlengelse av eksisterende metrolinje eller ny metrolinje 4?

Mulig trase for MetroBuss

I AtB sitt rutesstrukturprosjekt utarbeidet til ny rutesstruktur fra 2019, ble en mulig fremtidig forlengelse av metrobusstrase fra Strindheim mot øst/sørøst foreslått lagt til Bromstadvegen og tilstøtende veger. Med de store utbyggingsprosjektene som vil komme de nærmeste årene mener AtB det er nødvendig å forberede Bromstadvegen med en mulig forlengelse via Brundalsforbindelsen som gode kollektivtraseer. Prosjektet «Sykkelveg langs Bromstadvegen» må ta høyde for at det med så store utbygginger i tilknytning til Bromstadvegen kan bli framkommelighetsutfordringer. Det må tas grep som gir bussen nødvendig prioritet.

Konklusjon

Boliger og tilstøtende eiendommer ligger tett på vegen og det synes at en fremtidig utvidelse med kollektivfelt vil få store inngripende konsekvenser for bebyggelsen langs vegen om planene med ny gang- og sykkelveg realiseres.

Er det løsbart med fremtidig kollektivfelt i begge retninger langs Bromstadvegen uten at konsekvensene blir for store for beboere i området?

AtB ber om at planarbeidet ser på behov og hva som kan komme av økt biltrafikk som følge av utbyggingene i tilknytning til Bromstadvegen, og hvilke konsekvenser det vil få for kollektivtrafikken dersom man ikke legger til rette for å sikre bussen god kapasitet og framføringshastighet.

Vi ser også at det allerede i dag kan gå ut over framkommeligheten nord for Kong Øysteins veg mot Strindheimkrysset med økende biltrafikk i Bromstadvegen ettersom det ikke er kollektivfelt på denne strekningen. AtB mener at man må planlegge for å bygge kollektivfelt i retning Strindheim på hele strekningen Tungavegen - Kong Øysteins veg, og om mulig også mellom Kong Øysteins veg og Brøsetvegen i retning fra

Alle

Dette planarbeidet er bidrag til økt bruk av gange og sykkel, for å ivareta nullvekstmålet i Trondheim.

Dette prosjektet er ikke i berøring med Brundalsforbindelsen.

Reg.plan 3

Det er foreløpig uavklart hvor ny metrobusstrase skal gå. Det ble gjort vedtak i miljøpakkens programråd at det ikke planlegges kollektivfelt i Bromstadveien i dette prosjektet. Ny sykkelrute planlegges derfor uavhengig av denne prosessen.

Rambøll har gjennomført trafikkberegninger som viser at krysset Brøsetvegen/Bromstadvegen vil få avviklingsproblemer med økt trafikk. Reguleringsplanen for delstrekning 2 vil belyse konsekvensene for dette i sin helhet i planbeskrivelsen til reguleringsplanen for Bromstadvegen.

Rambøll anser det som ikke mulig å anlegge tosidig kollektivfelt uten konsekvenser for naboer.

Reg.plan 2

Svares ut i sin helhet i planbeskrivelsen til reguleringsplanen for Bromstadvegen (reg.plan 2)

	Strindheim. Dette som en naturlig forlengelse av kollektivfeltet fra Strindheim til Kong Øysteins vei. Videre oppfordrer AtB om at kollektivprioritering/-tiltak skjer før de større utbyggingsprosjektene realiseres og at det søkes etter en måte å koble sammen Bromstadvegen og Brundalsforbindelsen til en sammenhengende kollektivtrase. AtB mener at det må legges til rette for gode traseer for fremtidige metrobusslinjer og at tiltak i dag ikke bygger ned fremtidig handlingsrom for kollektivtrafikken. Bussen frakter klart flere enn de som sykler til og fra områdene beskrevet over mot Strindheim og sentrum, og tiltak som forbedrer bussens konkurranseflate bør få tydelig prioritet. AtB kan ikke støtte tiltak som bygger ned eller hindrer handlingsrommet for å sikre nødvendig kollektivdekning av en bydel i sterk vekst og med et stort reisebehov, uten at det eksisterer en helhetlig plan eller vurdering som konkretiserer hvordan bydelene skal knyttes sammen med ulike mobilitetsfunksjoner.		Dette er gode innspill til et forbedret kollektivbilde på Strindheim, men sykkelveg langs Bromstadvegen er vedtatt av Formannskapet i Trondheim kommune i 2020. Dette planforslaget fremmes av Miljøpakken. Et eventuelt kollektivfelt langs Bromstadvegen må spilles inn til Formannskapet. Derfor inkluderes ikke kollektivfelt som en del av dette prosjektet. Vegbredden bevares, og vi sanerer holdeplassen Bromstadsvingen.
Angelltrøa huseielag Mail, 03.09.21	Angelltrøa huseierlag er positive til at det etableres et sammenhengende sykkeltilbud i området. Det er mange barn på Angelltrøa som har fritidsaktiviteter på Leangen og et bedre tilbud mot Leangen er viktig for våre beboere. Angelltrøa huseierlag forutsetter at det legges opp til løsninger som i minst mulig grad berører fellesarealet vårt. Det sammenhengende grøntarealet benyttes blant annet til skiløype om vinteren (kjøres opp løype med tråkkemaskin av bydrift) og det må sikres nok areal til at løypa kan kjøres som i dag. U-svingen løypa tar mot Granåsvegen er vanskelig for løypemaskinene i dag. I krysset mellom Granåsvegen og Ingvald Ystgaards veg er det svært dårlige siktforhold mot gangfeltet grunnet en overvokst hekk. Utbedring av sikt og eventuelt endret plassering av gangfeltet må være en del av arbeidet. Det er to utkjøringer fra Møller bil på Tungasletta, den som er lengst bort fra oss er omtrent akkurat der plangrensen slutter. Der parkeres det ofte store varebiler på plenen akkurat i innkjøringa, og dette gjør at sikten mot fortauet blir borte. Det har allerede vært registrert en påkjørsel på en syklist der, da det plutselig kom kjørende en bil fram fra Møller bil bak en stor varebil. Etter det kom det opp et lite skilt med at det ikke skal parkeres varebiler der, men det gjør det jo likevel. Planområdet bør utvides slik at man sikrer en enhetlig løsning helt fram til rundkjøringa.	Reg.plan 3	Dette innspillet svares ut i sin helhet i planbeskrivelsen til reguleringsplanen for Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen. Tiltaket vil ikke berøre Angelltrøas fellesområder. Krysset blir utformet ihht. gjeldende krav og friskt skal ivaretas. Planarbeidet er klar over bedriftenes behov og praksis, noe som tas inn i vurderingene og planutformingen.
Bunnpris Granåsvegen Mail, 3. september	Grunneier av Granåsvegen 33, gnr./bnr. 50/17 Vi ber om at dere hensyntar eksisterende inn og utkjøring på vår eiendom slik at våre leietakere og deres kunder og leverandører kan ferdes som i dag uten å komme i konflikt med myke trafikanter på den nye sykkelvegen med fortau. Vi forutsetter også at de eksisterende inn og utkjøringene som er på vår eiendom forblir slik de er i dag og at den nye sykkelvegen med fortau ikke berører vår tomtegrense/tomt og ikke kommer til hinder for en evt. fremtidig utbygging på eiendommen.	Reg.plan 3	Alle påkjørsler og avkjøringer ivaretas i planarbeidet, basert på gjeldende krav til utforming av avkjørsler. Planarbeidet har som utgangspunkt at minst mulig privat eiendom skal berøres/ervertes. Vedrørende berøring av denne eiendommen konkret, så svares det ut i planarbeidet for reguleringsplanen for Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen.
Privat person Mail, 30.08.21	Jeg bur i Tungavegen 39 og blir ifølge mottatt informasjon sterkt berørt av den ovennevnte planen. Jeg er derfor imot denne brutale inngripen på min eiendom. Jeg kommer ikke til å frigjøre noe areal til dette prosjektet.	Reg.plan 2	Innspillet berører reguleringsplanen for Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg - Tungasletta, og del av Bromstadekra, og svares ut i forbindelse med den planen.

1. På motsatt side av Bromstadvegen ligger Leangen isbane. På den siden er det større plass til dette prosjektet og det er kommunens egen eiendom. Er det ikke klokt at dere ser på muligheten for bruk av egen eiendom før dere raserer private eiendommer?

2. Er dette prosjektet behovsprøvet med et behov for egen sykkelvei. Jeg har bodd her i over 30 år og det er svært liten sykkeltrafikk. Bredden på fortau dekker godt behovet. Det kan til og med ta imot en solid økning av syklende.

3. Hva med vintervedlikehold? I dette området har ikke fortauene tidligere blitt prioritert.



4. I november 2001 mottok jeg brev fra Trondheim kommune, Plan og bygningsenheten ref 01/28560/11. I brevet står det m.a følgende under avsnittet Fortetting og ivaretagelse av grønne verdier. *Dette bidrar til at alle som bor eller oppholder seg i området har en sikkerhet for at en ikke får uheldig ny bebyggelse, både i forhold til utsikt, opplevelse av landskapet, for plante- og dyreliv og dagens fremtidige behov for eventuelle leke- og rekreasjonsområder.*

5. På Deres mottatte arbeidsskisse har dere tegnet inn at sykkelvegen mot Kotengs nye bydel skal krysse Bromstadvegen. Da vet dere ikke hvor stor biltrafikken er i krysset Bromstadvegen – Tungavegen både av personbiler og tungtransport. I tillegg har dere plassert en bussholdeplass utenfor min eiendom på andre siden av Bromstadvegen. Med den trafikken som er og med de altfor lange bussene til AtB kan det oppstå mange farlige trafikksituasjoner.

Dette er en av flere kommentarer fra grunneieren. Det er gjennomført befarings- og møter og endelig løsning vil minimere nødvendig erverv fra denne eiendommen.

5. Trafikksikkerhet for myke trafikanter vurderes basert på trafikkandelen som er på vegnettet i dag. Denne analysen tar også høyde for busstransport og synsvinkler som eventuelt blir hindret for bussholdeplasser.



6. Jeg forventer at det stilles samme krav til areal for oss som bor i Tungavegen som de som bor i Brøsetveien med tomtegrense mot Bromstadvegen. Bildet til høyre er markert med hvit markør med samme avstand fra fortauskant mot vei, der mur er plassert på venstre bilde.



Den 23. august slo jeg skråningen på min eiendom mot Bromstadveien. Det tok meg ca. ½ time og på denne tiden passerte det 4 – fire – sykklister. Etter det som er fremkommet av reportasjer i Adressa og Nidaros i den senere tid om sykkelveier i Trondheim, foreslår jeg at Miljøpakken ferdigstiller allerede igangsatte prosjekter før galskapen fortsetter. Dette kan da umulig være bygget på sunn fornuft, i og med at jeg bidrar med kollekt til Miljøpakken for at Miljøpakken i neste omgang skal stjele grunn fra min eiendom for å bygge noe det absolutt ikke er behov for. Det som på godt norsk blir omtalt - **å kaste penger ut gjennom vinduet.**

Det kan være ulik sykkeltrafikkandel på ulike tidspunkter på døgnet. I tillegg er det en visjon for Trondheim kommune at byveksten skal tas av miljøvennlig transportmidler (som f.eks. sykkel).

Privatperson
Mail, 01.09.21

Inn- og utkjøring fra eiendom Bromstadvegen 25 må tenkes gjennom med hensyn til:

1. Uoversiktlig sving sørfra gjør det, selv med dagens situasjon, vanskelig å kjøre ut mot nord.
 - a. Grøntrabatt/skillemellom sykkelveg og bilveg må planlegges slik at sikten fra sør ikke blir dårligere enn dagens situasjon.

Reg.plan 2

1. Grøntrabattene skal ikke lages slik at de blir til hinder for sikten. Dette ivaretas gjennom planbestemmelsene.

	b. På grunn av mye trafikk blir man stående en stund før man kan kjøre ut. Med dagens situasjon kan man gi fotgjengere og syklister litt plass mens man venter. Med økende sykkeltrafikk og total bredde på gang- og sykkelfelt vil man tenkelig kunne bli tvunget til å stå midt i, og blokkere, gang- og sykkelfeltet mens man venter på å komme ut i veien. 2. På dagens parkering utenfor eiendom er det 2 parkeringsplasser per leilighet, altså 2x7 parkeringsplasser. Ut ifra planen ser det ut til at halvparten av dette arealet skal benyttes i gang- og sykkelveg. a. Dette fører til tap i verdi i eiendommen. b. Dette vil gi utfordringer ved utkjøring pga. opptil 7 leiligheters biler som skal manøvrere forbi hverandre til utkjørsel. 3. Bredere total gang- og sykkelveg vil føre til mer snø i forbindelse med snørydding om vinteren. I dagens situasjon blir dette liggende igjen foran utkjørsel, men er en håndterlig situasjon. Med økende snømengde som ryddes, vil blokkeringen til utkjørsel bli mer betydelig og kan dermed bli et problem som forhåpentligvis kan unngås ved god planlegging.		2. Atkomst og parkering til eiendommen blir ivaretatt i planarbeidet. Det er et mål at antall parkeringsplasser ikke skal reduseres. 3. Trondheim kommune har ansvar for snøbrøyting av fortau. Deres praksis vil avgjøre hvor problematisk det blir for naboeiendommer til veg og fortau. Bortkjøring av snø er tiltak der dette er nødvendig. Resterende besvares i reguleringsplanen for Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg - Tungasletta, og del av Bromstadekra.
Privatperson 4.juli 2021	1). Totalbredde Ser at kommunen antyder en totalbredde på ca. 5m. Eksempelvis går en dobbel sykkelbane+gangfelt på sørsiden av Sirkus shopping med totalbredde på ca. 4,5m. Jeg har også merket meg at andre steder i byen har man lagt sykkelbane på begge sider av kjørebanen. Kan det være et alternativ i Bromstadveien også? 2). Erverv av privat grunn er unødvendig! Begrunnelse: - Dersom man tenker seg en nødvendig økning av veibredden med f.eks. 0,5m kan man ta denne på motsatt siden og øke bredden tilsvarende på «anleggssiden». - Man kan også vinne betydelig bredde ved å asfaltere helt inn til støygjerdet. Dette vil også gi gevinst på vedlikeholdssiden. På nåværende «grønne flekker» vokser kun ugress og villniss da ingen vedlikeholder området 3). Man kan ikke ta enda mer grunn fra Bromstadveien 47b Vil minne om at kommunen reduserte min tomt med ca. 40 m2 i 1992. Også denne gang gikk ervervelsen til gang og sykkelbane. Jeg har aldri mottatt kompensasjon eller erstatning. Dersom planeggjerdet flyttes inn på min eiendom vil adkomstveien for mine leieboere (bilvei) bli ødelagt. Veien er pr i dag så smal at det er nesten umulig å snu. Konklusjon: Jeg godtar ingen ny inngripen på min eiendom. 4). Vedrørende planeggjerdet - garanti Vi ønsker et nytt støygjerde. Dersom jeg har tolket representanten fra Rambøll rett vil et nytt gjerde bli bygget i forbindelse med Bromstadruta. Jeg vil selvsagt gi tilsagn om bruk av min eiendom under bygging av ny støyskjerm, men vil ha garanti for at støyskjermen ikke kommer inn på min eiendom (se punkt 3). 5). Rundkjøring Enkelte har ytret ønske om ny utkjøring i forbindelse med rundkjøring i krysset Bromstadveien/Brøsetveien. Dagens utkjøring er uoversiktlig. Utkjøring i forbindelse med kommende rundkjøring bør vurderes om man vil oppnå større trafiksikkerhet.	Reg.plan 2	1. Bredden det planlegges ut fra er standard krav til utforming av sykkelveg med fortau i Trondheim kommune. 2. Tiltaket planlegges med minst mulig erverv og utformes for å være mest mulig effektivt. Noen steder vil derfor grøntsoner måtte gå ut. 3. En søker så langt det er mulig å unngå erverv av privat grunn. Noen steder er det nødvendig. Grunneiere skal kompenseres i et slikt oppgjør. 4. I planprosessen kan det ikke gis garantier, ei heller i hvor stor grad anleggsarbeidet vil ha midlertidig behov for arealer og tilgang. Nødvendig erverv, midlertidig eller permanent vil komme fram av W-tegningene som følger saken. 5. Ny utkjøring direkte ut i kryss eller rundkjøring vil ikke være mulig i henhold til vegnormalenes krav til kryss og avkjørsler.

	Representanten fra Rambøll har nevnt at utkjøringen ikke var tema denne gang. Vil derimot nevne dette med ny utkjørsel slik at kommunen kan vurdere dette nå eller senere. 6). Busstoppet Bromstadsvingen Dersom man anser det nødvendig kan innsnevringen i veibanen utelates. Dette vil ikke forsinke trafikken ytterligere siden fartsgrensen er 30km/t. 7. Generelt om Bromstadruta Jeg tror vi alle er enige i at dette kan bli et flott og tidsmessig tiltak. I dette området - Bromstadveien 47 a og b - er det stort nok areal til å gjennomføre tiltaket uten å ta areal fra grunneierne. Man har brede fortauer på hver side av veien. Tar man litt av det ene fortauet kan man ta tilsvarende på motsatt side av gata. 8. Kommunikasjon Jeg håper at representanten fra Rambøll eller representant(-er) fra kommunen kan komme på befaring, slik at alle parter kan gjennomgå planen i praksis. Et digitalt møte i august er vel og bra. Men etter min mening vil alle parter få en bedre og mer forståelsesfull nytte av en fysisk befaring.		6. Utforming av vegbane, kryss og busstopp er en del av planarbeidet. 7. Tiltaket planlegges ut fra at det skal bli et godt tilbud som får flere til å gå og sykle. Samtidig er det en forventning om god samfunnsøkonomisk nytte. Da er det svært kostnadskrevende med store ombygginger av eksisterende veganlegg. 8. Befaring og kommunikasjon er en del av planarbeidet. Innspillet svares i reguleringsplanen for Bromstadvegen, strekningen Kong Øysteins veg - Tungasletta, og del av Bromstadekra.
TINE Meieriet Tunga 1.juli 2021	<u>Tungasletta</u> Vi ønsker å komme med noen innspill i forbindelse med detaljregulering av Tungasletta – sak 21/2667. • TINE Tunga har stor aktivitet med inn- og utkjøring av store kjøretøy som tankbiler med henger, lastebiler og semitrailere og vi estimerer ca. 150 slike kjøretøy inn og ut av anlegget i løpet av 1 døgn. • Det er avgjørende at rundkjøring mellom Bromstadvegen og Tungasletta ikke forringes eller reduseres i størrelse med tanke på vårt behov for nevnte trafikk inn og ut av anlegget. • Vi merker oss følgende i infoskrivet: «Det bør redegjøres for behovet for passeringslomme langs Tungasletta regulert i plan r20100015 dersom denne ønskes fjernet.». • Vi mener at det er viktig at passeringslomme beholdes for å sikre smidig trafikk-avvikling og for å unngå opphopning ned i rundkjøring i Bromstadvegen.	Reg.plan 3	Kommentarene tas med i planarbeidet og nødvendige hensyn tas i forbindelse med utformingen av kryssløsningen. I planbeskrivelsen til reguleringsplanen for Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen vil det gjøres rede for aktuell løsning.
Privatperson, mail 29.05.21	Undertegnede ønsker å rette oppmerksomheten mot den opprinnelige naturen i området, som i hovedsak består av ravinedaler/grønnkorridorer. Etter å ha gått igjennom planer, skriv og bestemmelser som gjelder Brøsetsaken, ser det ikke ut som at det er utført noen konsekvensutredning, eller stilt krav om det, når det gjelder naturmangfold i området. Jeg går ut ifra at en sak som denne (hele Brøset) kommer inn under forskrift for konsekvensutredninger, og lurer på om det er avklart at/om naturmangfoldet skal konsekvensutredes? Naturmangfoldloven kommer også inn i bildet med relevante krav i denne forbindelsen. Naturlig dyre- og planteliv i grønnkorridorene er ikke systematisk kartlagt, og Artsobservasjoner /Artskart gjenspeiler kun sporadiske registreringer. Det er med andre ord manglende kunnskapsgrunnlag og behov for kartlegging, og dessuten behov for utredning av konsekvenser som utbyggingsplanene vil ha for naturmangfoldet her.	Alle.	Miljøpakken og Trondheim kommune har gjort en vurdering om planen krever konsekvensutredning etter forskrift om konsekvensutredning (2017). Det er konkludert med at planen ikke utløser kraf om konsekvensutredning, verken etter Vedlegg 1 eller Vedlegg 2. Tiltaket er en utvidelse av anlegget som er der i dag. Tiltaket om anlegging av sykkelvei er mer sjarmerede enn tilleggende bilvei med høy trafikkandel. En rekke faglige vurderinger gjøres som del av planarbeidet, bla konsekvensene for naturmangfoldet.

	Når det gjelder planene på Brøset, er det spesielt viktig å være oppmerksom på de ravinedalene som opprinnelig eksisterte i området (fig. 1), og de deler av disse som finnes i dag (fig. 2). De utgjør den siste rest av en økologisk infrastruktur i dette større området i Trondheim øst, hvor det er naturlig biologisk mangfold inkl. truede arter, som har voksested eller annet tilhold her (skjul, trekkvei, næringsøk ol.). Det dreier seg blant annet om små bekkedaler, kratt, skog o.a. med naturlig vegetasjon, som er blitt værende igjen i de ellers sterkt nedbygde områdene. Ettersom planene har som mål å bevare (deler av) disse, er det viktig å vurdere om noen av de ødelagte partiene kan restaureres, for å forbedre deres funksjon for dyr og planter. Dette for å understøtte det biologiske mangfoldet i stedet for å bidra til ytterligere tap av det. Det er planer om stier i tilknytning til grønnkorridorene (og trolig belysning), og å «kultivere» noe av dem. Alle anlegg som griper inn i de naturlige områdene har negativ innvirkning, og stier/anlegg er «flyttbare», den opprinnelige naturen er det ikke. Det siste plankartet (i annonsen) viser at det er kommet til to nye stier/veier (?) vestover fra nordvest i området, i forhold til tegninger på tidligere plankart (fig. 3). Det gjelder stiene/veiene over Brøsetveien til en ravinedal vest for veien. Hvis det legges stier (med belysning etc.) som griper inn også i denne ravinedalen, vil det virke negativt for det biologiske mangfoldet også her. Det er av stor betydning at man skiller mellom menneskeskapte (park)anlegg, stier med plantede blomster, busker, trær, belysning ol., - og (så godt som) naturlige grøntområder med naturlig biologisk mangfold. De sistnevnte er i ferd med å forsvinne bit for bit i bymessige områder som i Trondheim øst. Å opprettholde og forbedre disse er av stadig større verdi for å stoppe tapet av biologisk mangfold. Det handler om å anerkjenne dyr og planters egenverdi, og å styrke biodiversiteten i de svært få gjenværende naturområdene i byen, og sikre stor variasjon av hjemmehørende arter som får levelige vilkår også på lang sikt.	Reg.plan 3	Det er ikke registrert ravinedaler i området. Det er et bekkeløp i omtalt område som veksler mellom åpen bekk og i rør. Bekken er også delvis sikret og spesielt hvor bekken ligger i rør. Bekken defineres ikke som ravinedal. Det er et stinett i området her i dag med belysning. Akkurat dette strekket er per i dag belyst. Med nytt helhetlig sykkelanlegg, forventes det en vekst av syklistene også gående. For å ivareta universell utforming og trygghetsfølelse behøves det også belysning langs denne veien. Det etterstrebes beplantning av stedegne vekster.
Melding fra byggesøk	Innspill		Kommentar
Privatperson <i>Altinn, 25.06.21</i>	<u>Fernanda Nissens veg</u> Fernanda Nissens veg er som kommunen skriver skolevei. Barna går til fots, sykler og bruker sparkesykkel. Det er farlig å anlegge en høyhastighets sykkelvei mellom Persaunvegen og Kong Øysteins veg. De som har behov for å sykle fort bør heller henvises til å bruke kjørebane. Dette bør være et godt alternativ da Fernanda Nissens veg ikke har busstrasse og i liten grad trafikkeres av tungtransport.	Reg.plan 1	Ny sykkelveg er et tiltak for å øke trafiksikkerheten, og er ikke kun for høyhastighet sykling. Med dette tiltaket frigir det også plass på fotgjengerfeltet som kan være et tryggere alternativ dersom barn sykler sakte. Sykkelveien i Fernanda Nissens veg ses på som en helhet med hele sykkelnettet, og kan derfor ikke delvis gå i vegen og som egen sykkelveg.
Privatperson <i>Altinn, 28.06.21</i>	<u>Bromstadvegen</u> Sameiet Bromstadvegen 25 bes holdt oppdatert ang. utbyggingsarbeid. Uklart hvilken konsekvens arbeidet får for eiendommen, både på kort og lang sikt. Evt. forringelse av parkering og/eller utkjørsel fra eiendom godtas ikke.	Reg.plan 2	Anleggsarbeid varsles i forkant av påbegynt arbeid. Parkeringer og inn-/utkjørsler ivaretas.
Styret i Strindheim hageby borettslag <i>Altinn, 08.09.21</i>	<u>Tungasletta</u> Styret anser det som positivt at det igangsettes reguleringsarbeid på strekningen Kong Øysteins veg – Tungasletta langs Bromstadveien for å skape en trafiksikker veg for gående og syklende. Beboere i Strindheim Hageby har etter hvert som trafikken i Bromstadvegen har økt opplevd økende støyproblematikk og at Bromstadvegen inn mot rundkjøringen mot Kong Øysteins veg/Belbuvegen oppleves som trafikkfarlig. Strindheim Hageby Borettslag har tatt opp støyproblematikken og trafiksikkerheten	Reg.plan 2	Planforslaget fremmer ny sykkelvei langs omtalt strekning. Fartsgrense reguleres ikke i en reguleringsplan. Riktig henvendelse er skiltmyndigheten/politiet.

	med Trøndelag fylkeskommune og Trondheim kommune gjentatte ganger, uten å nå igjennom, senest ved avslag på anmodning om redusert fartsgrense i brev fra Trondheim kommune v/Byplankontoret av 2. juli 2021, (ref 20/76516). Med dette som utgangspunkt ber Strindheim Hageby borettslag om at fartsgrensen i Bromstadvegen reduseres i 30 km/t mot rundkjøringen i Kong Øysteins veg, og ikke minst at det etableres tilfredsstillende støyskjerming på Nordsiden av Bromstadvegen fra Rundkjøringen mot Kong Øysteins veg og forbi Amalie Skrams veg 9.		Ny gang og sykkelveg vil i utgangspunktet ikke bidra med mere støy. Tiltaket utløser derfor i seg selv ikke krav til støyskjerming.
INGVALD YSTGAARDSVEI 23 AS <i>Altinn, 21.06.21</i>	<u>Tungasletta</u> I krysset Ingvald Ystgaardsveg og Granåsvegen mangler fri sikt ved bolig i Granåsvegen 32. Hekken går forbi frisiktlinje og er altfor høy og bred. Dette er svært farlig for myke trafikanter. I rapporten "Planinitativ Bromstadruta Miljøpakken" side 11 står det omtalt "... konflikt: biler blir stående i sykkelveg i påvente for å kjøre ut på vegen." Utkjøringen fra KIWI har en høy kantstein som gjør at biler bruker lengre tid enn normalt på å komme seg ut og inn. Hadde ikke den høye kantsteinen vært der ville det tatt kortere tid å komme seg ut og inn. Da ville biler på vei ut sannsynligvis ha tatt oppstilling bak sykkelveien.	Reg.plan 3	Siktlinjer og frisiktsoner reguleres i plankartet, med krav om lavere vegetasjon enn 50 cm. Det forventes at alle grunneiere følger opp et slikt krav på sin eiendom. Kantsteinshøyder prosjekteres i neste fase – byggeplanfasen. Resterende av innspillet svares ut i reguleringsplanen for Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen.
Privatperson <i>Altinn, 08.07.21</i>	<u>Tungasletta</u> Jeg ønsker å vite om dette tiltaket vil få noen konsekvenser for min eiendom. Vil deler av eiendommen bli berørt av dette? Ønsker også at dere sender en detaljert plan som viser hvordan dette vil bli i forbindelse med min eiendom.	Reg.plan 3	Personer som berøres av planen kontaktes direkte og får opplysning om dette.
I K Lykke Eiendom AS <i>Altinn, 03.09.21</i>	<u>Tungasletta</u> Vi ber om at dere hensyntar eksisterende inn og utkjøring på vår eiendom slik at våre leietakere og deres kunder og leverandører kan ferdes som i dag uten å komme i konflikt med myke trafikanter på den nye sykkelvegen med fortau. Vi forutsetter også at de eksisterende inn og utkjøringene som er på vår eiendom forblir slik de er i dag og at den nye sykkelvegen med fortau ikke berører vår tomtengrense/tomt og ikke kommer til hinder for en evt fremtidig utbygging på eiendommen.	Reg.plan 3	Inn- og utkjøringer ivaretas i tråd med krav til avkjørsler til næringseiendommer.