

Saksfremlegg

Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, detaljregulering - til offentlig ettersyn

2025/11476

Byrådet innstiller til byutviklingsutvalget å fatte følgende vedtak:

Byutviklingsutvalget vedtar å legge forslag til detaljregulering av Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen ut til offentlig ettersyn, samtidig som det sendes på høring.

Vedtaks punkt:

- Del av reguleringsbestemmelse § 7.1 “[...] Nødvendige avbøtende tiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeidene kan igangsettes. Tidspunkt for anleggsperiode må vurderes opp mot hensyn til hekketid for fugl. [...]” skal avklares nærmere før sluttbehandling med tanke på eventuelt naturfaglig begrunnede behov for mer konkret avbøtende tiltak samt tids- og/eller avstandsbegrensninger for anleggsarbeidet - særlig rettet inn mot fugle- og dyrevern.

Reguleringsplanforslaget er vist på kart i målestokk 1:1000, merket Rambøll Norge AS, datert 06.04.2022, sist endret 28.02.2025, i bestemmelser sist endret 17.03.2025 og beskrevet i planbeskrivelsen, sist endret 13.03.2025.

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

Sammendrag

Saken gjelder førstegangsbehandling av forslag til detaljreguleringsplan for sykkelveg og fortau langs ovennevnte strekning. Hensikten med planforslaget er å etablere en del av et vedtatt hovednett som skal være attraktivt for syklende og gående gjennom hele året, og som oppleves trygt og trafiksikkert for alle.

Reguleringsplanforslaget er utfyllende beskrevet i den vedlagte planbeskrivelsen, og forslaget er utarbeidet av Henning Larsen Architects AS som plankonsulent, på vegne av forslagstiller Mobilitet- og samferdselsenheten i Trondheim kommune.

Komplett planforslag forelå første gang den 17.06.2022, deretter forelå revidert planforslag 08.09.2023. Etter første innsendelse av komplett planforslag valgte forslagsstiller å prioritere de to andre delstrekningene på Bromstadruta over denne, og det gikk derfor lang tid før revidert planforslag forelå. I prosessen frem til behandling av komplett plan har planen i tillegg ligget lenge hos forslagsstiller i flere omganger, i tillegg til at kommunen har hatt mange innspill i flere runder. Planområdet har også blitt utvidet og tilpasset i flere omganger, blant annet mot

tilgrensende reguleringsplaner og næringseiendommer, og det har vært flere runder med avklaringer, blant annet med tydeliggjøring av konsekvensene for Brøsetdalen.

Byrådet anbefaler at planforslaget vedtas lagt ut på offentlig ettersyn og sendes på høring.

Bakgrunn

Beskrivelse av planforslaget

Planforslaget omfatter delstrekning 3 av Bromstadruta. Bromstadruta er regulert i tre separate planforslag. Det er allerede vedtatt egne reguleringsplaner for delstrekning 1 (r20210021) og 2 (r20210022). Bromstadruta er totalt ca. 3 kilometer lang og går fra Persaunet til Sildrøpevegen.

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

Planforslaget for sykkelruta går gjennom næringsbebyggelse, turdrag og videre til boligområder. Planområdet har en lengde på ca. 1,3 kilometer og et areal på ca. 42,5 dekar.

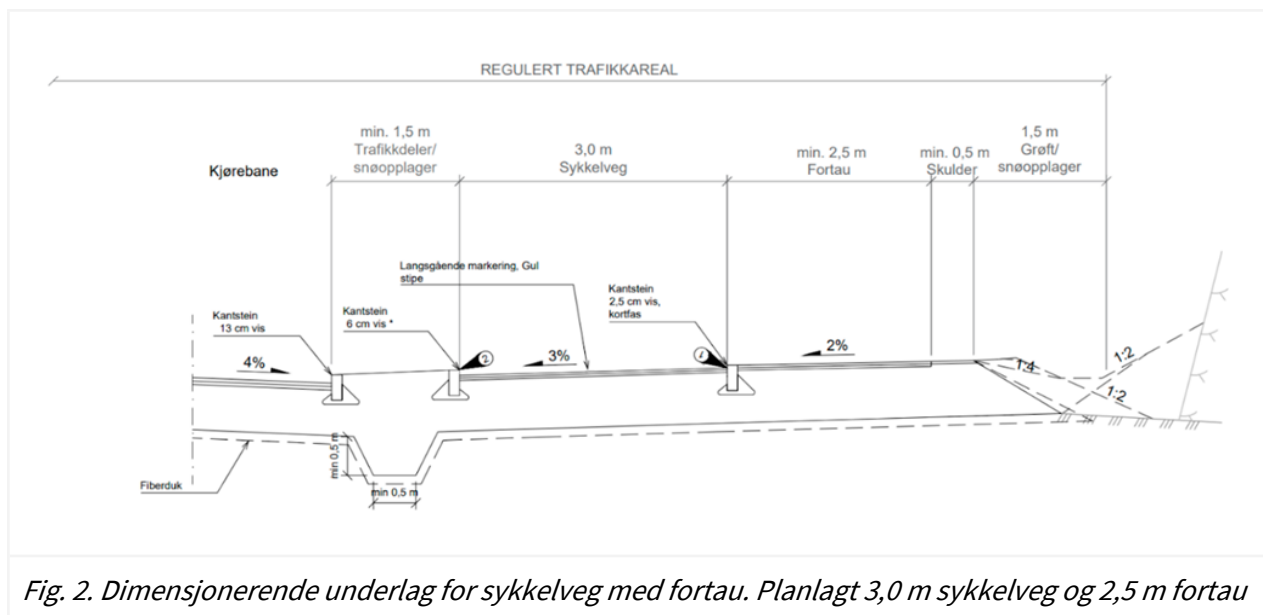
En viktig utfordring i planforslaget er å ivareta trafikksikkerheten langs ny trasé. Det er viktig med helhetlige løsninger, slik at man unngår forvirrende systemskifter. Deler av sykkelruta foreslås lagt over eksisterende turveg gjennom grønnsstruktur i Brøsetdalen, som er en ravinedal.



Fig. 1. Til orientering: kart over planområdet

Ravinedaler er vurdert som en sårbar naturtype, og det er en viktig utfordring å bevare naturmangfoldet i denne og forhindre avrenning til bekken. Det er også en utfordring at etablering av sykkelanlegget vil berøre eksisterende eiendommer langs traséen.

Planen starter i rundkjøringen mellom Bromstadvegen og Tungasletta, fortsetter sørvest ned Tungasletta, så langs turvegen i Brøsetdalen til den krysser under E6 i Reitgjerdet kulvert. Videre fortsetter planen sørover langs Ingvald Ystgaards veg, og opp Granåsvegen til kryss med Sildrøpevegen. Sykkelveg med fortau er ellers dimensjonert med utgangspunkt i Trondheim kommunes normtegnninger (noe smalere i kulvert).



Tungasletta

I dagens situasjon finnes det ikke separering av gående og syklende langs Tungasletta. Her er både ÅDT og fartsnivå høyt. I ny situasjon er det foreslått en 5 meter bred grøntrabatt langs Tungasletta. Dette gjør at biler på vei inn og ut av avkjørslene ikke blir stående i sykkelvegen. Løsningen med sykkelveg, fortau og bred grøntrabatt gir behov for økt grunnerverv. Videre gir en bred grøntrabatt høy kvalitet på sykkelvegen, og plass til beplantning og gode arealer til snøopplag. Det er sikret i bestemmelser at det langs hele strekningen skal plantes nye trær der hvor grøntrabatten er bred nok til dette.

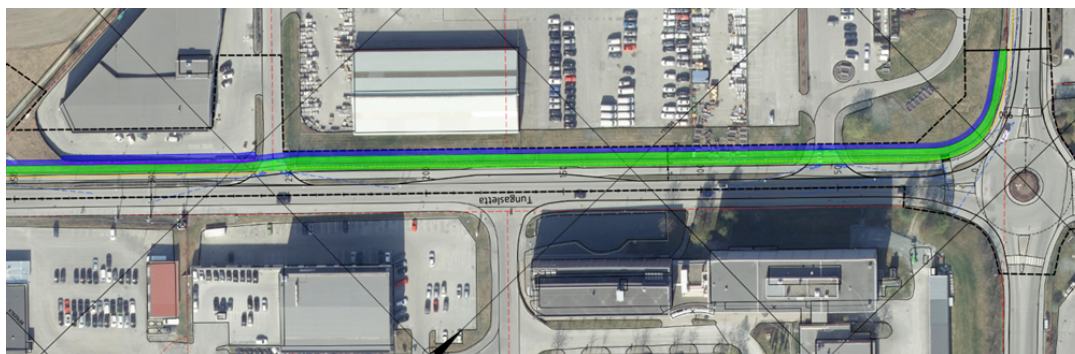


Fig. 3. Utarbeidet ervervstegning for Tungasletta. Grønt viser behov for permanent erverv, blått viser midlertidig erverv

Brøsetdalen

Brøsetdalen er en grøntkorridor, og en ravinedal registrert som naturtype C - svært viktig lokalt. Innenfor og i nærhet til planområdet i Brøsetdalen er det registrert flere truede og sårbare arter. I Brøsetdalen renner Brøsetbekken, som er en tilløpsbekk til Ladebekken. Ladebekken er registrert med dårlig miljøtilstand.

Ny trasé for sykkelanlegget vil i hovedsak følge dagens gang- og sykkelveg gjennom Brøsetdalen, med noe endret linjeføring. I ny situasjon gjøres dagens gang- og sykkelveg bredere, og en del av skogen i grønnstrukturen vil gå tapt som en konsekvens av utvidelsen til sykkelveg med fortau.

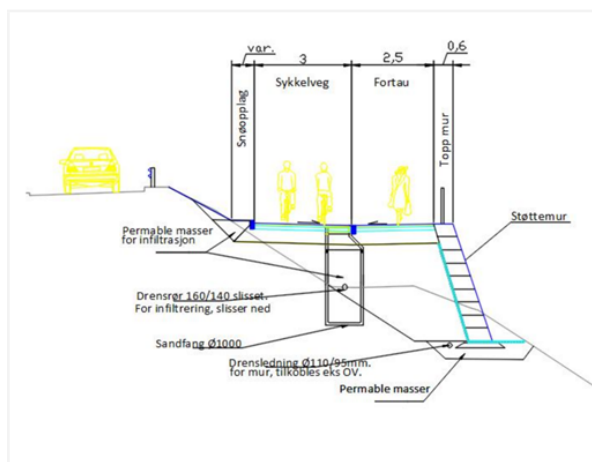


Fig. 4. Forslag til tverrsnitt langs Brøsetdalen



Fig. 5. Illustrasjon som viser størrelse og sjikt på trær langs dagens gang- og sykkelveg

Inngrepene i grønnstrukturen er forsøkt minimert, og anleggsarbeidene i bekkedalen vil hovedsakelig foregå med bygging «i linja», altså i traseen til fremtidig sykkelveg med fortau. Midlertidig anleggsbelte ligger i hovedsak 3-4 meter inn bekkedalen fra dagens gang- og sykkelveg, og inngrepene i grønnstrukturen er størst i sørenden. Inngrepet vil være ca. 20 meter bredt på det bredeste punktet i sørenden. Berørte sidearealer skal revegeteres og settes tilbake til opprinnelig stand etter ferdigstillelse. Langs deler av Brøsetdalen foreslås det å benytte et byggesystem for mur, kalt «GrønnMur». Dette gjør at man unngår fylling mot ravinedalen, og byggesystemet gir et godt vekstgrunnlag for gress og vegetasjon (eksempel er t.o. vist i planbeskrivelsen, kap. 4.2.4).

Konsekvenser for naturmiljøet i Brøsetdalen

Tiltaket vil påvirke naturmiljøet i Brøsetdalen til en viss grad, og trær innenfor anleggsbeltet vil måtte fjernes. Det er sikret i planen at berørte rødlistede trær ikke skal fjernes. Konsekvensene for dyreliv vil hovedsakelig være i form av støy og økt aktivitet i anleggsperioden. Det er sikret bestemmelser om at tidspunkt for anleggsarbeider skal vurderes mot hekketid for fugl. Tiltaket er begrenset i omfang, og konsekvensene for naturmiljøet anses som akseptabelt.



Fig. 6. Planlagt tiltak, med skjæringer (gult)

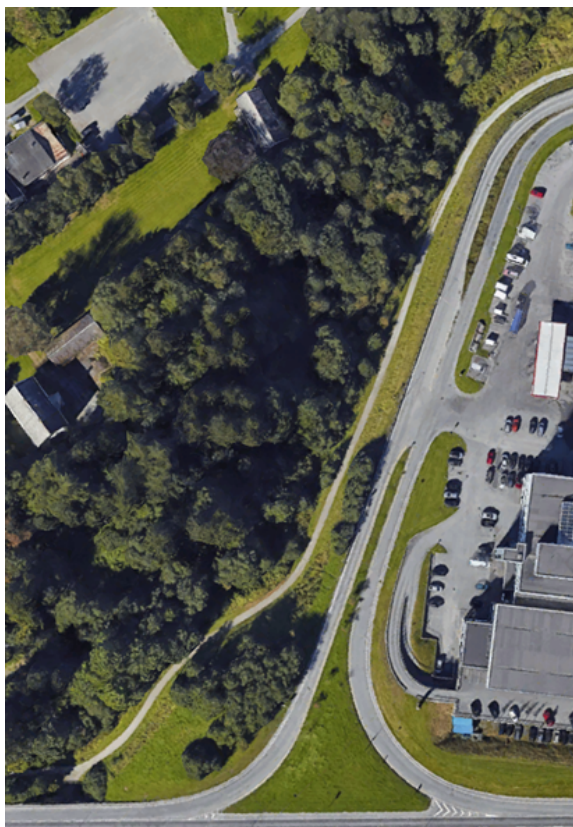


Fig. 7. Dagens gang- og sykkelveg

Konsekvenser for vannmiljøet i Brøsetdalen

Det skal ikke gjennomføres tiltak i bekken, og kantvegetasjon skal ivaretas. Det er sikret tiltak som forhindrer at bekken blir påvirket av avrenning i anleggsfasen, og det skal ikke foregå påslipp av forurenset overvann til bekken når tiltaket er ferdig. Overvann ledes til sandfang og ut i permeable masser via drensledning. Dette vil gi en god fordrøyningseffekt, og mulighet for infiltrasjon til eksisterende terreng. Konsekvensene vurderes å ikke forringe tilstanden til bekken.

Det planlegges for at Bromstadruta skal være en helårs sykkelrute etter Miljøpakkens GsB-standard, som vil si en sykkelveg uten salting på vinteren, men dette kan ikke sikres i reguleringsplan. Dersom driftsform endres til salting vurderes dette til å ikke ha negativ påvirkning på vannforekomsten og de biologiske verdiene i Brøsetbekken.

Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen

I kryss mellom Ingvald Ystgaards veg, Granåsvegen og Angelltrøvegen møtes og kobles hovedsykkelrutene Bromstadruta, Brøsetruta og Moholtruta sammen. Her er det relativt høy ÅDT og toveis bussrute.

I Ingvald Ystgaards veg foreslås det å legge sykkelveg med fortau på vestsiden av vegen. Det er utredet et alternativ hvor sykkelveg med fortau legges på østsiden av vegen, noe som medfører mindre behov for erverv, men dette gir en langt mindre funksjonell og trafiksikker løsning enn alternativ vest.

Ved å legge sykkeltraseen på vestsiden av Ingvald Ystgaards veg oppnår man den beste sammenkoblingen mellom de ulike sykkelrutene, og man unngår konflikt med bussholdeplassen i Ingvald Ystgaards veg. Opparbeidelseskostnadene anses relativt likt for begge alternativene.

I Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen er det noen private avkjørsler hvor utkjøring og frisikt må ivaretas. Næringseiendommen Ingvald Ystgaards veg 23 ligger på vestsiden av vegen og påvirkes av planforslaget. Det er uenigheter mellom forslagsstiller og grunneier om gjennomførbarheten til planforslaget, og grunneier ønsker at sykkeltraseen heller legges på østsiden av Ingvald Ystgaards veg. Byplankontoret vurderer at løsningen er gjennomførbar og at ulempene for grunneier er akseptable, og anbefaler at sykkeltraseen legges på vestsiden av Ingvald Ystgaards veg.

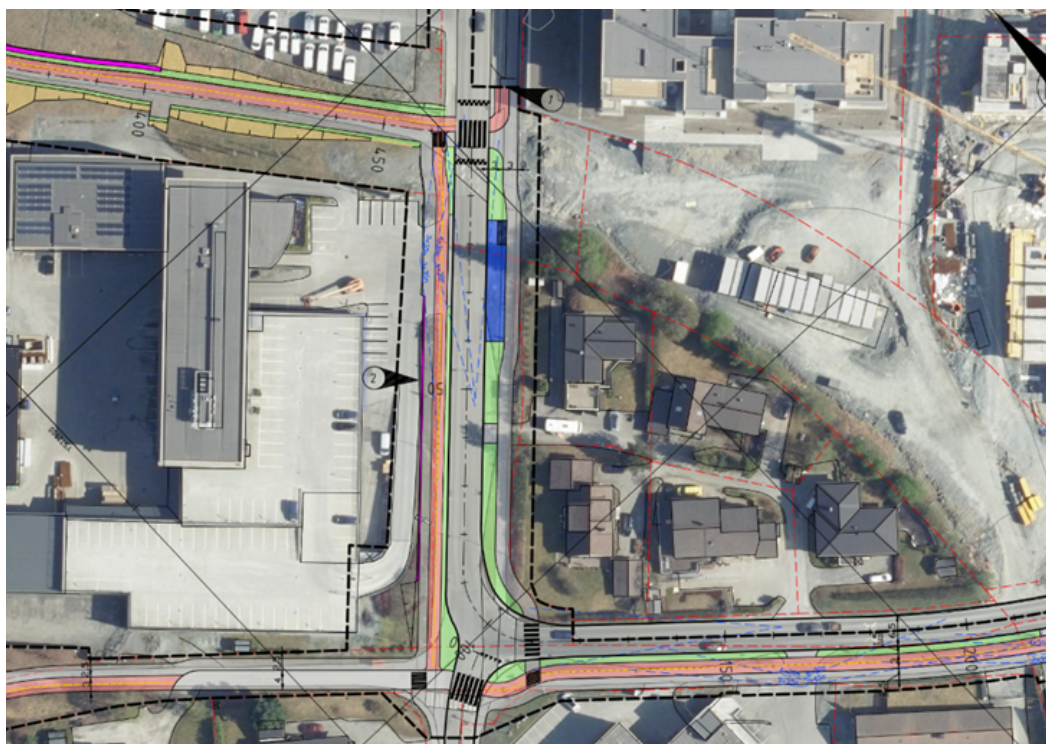


Fig 8. Kart som viser sykkelveg med fortau plassert på vestsiden av Ingvald Ystgaards veg. Bussholdeplass er vist med blått.

I Ingvald Ystgaards veg fortsetter Moholtruta mot Rotvoll/Ranheim, på østsiden av Ingvald Ystgaards veg langs Strinda Hageby. Sykkelvegen her har lavere standard, og det er flere avkjørsler langs vegen som skaper konflikt. Det må i fremtidige planer vurderes hvilken side av Ingvald Ystgaards veg denne delen av Moholtruta skal ligge på.

Annet

Bromstadruta går gjennom to skolekretser, og store deler av Bromstadruta er viktige traseer for skolebarn. Fra barnetråkkregistreringer i 2014 er Brøsetstien registrert som skoleveg og oppleves som trygg. Leangen Idrettspark er et viktig målpunkt for barn og unge langs strekningen.

Det er flere bussholdeplasser langs strekningen som foreslås flyttet for å optimalisere vegføring for sykkelruta. Ny lokalisering av holdeplasser er gjort i samarbeid med AtB og Miljøpakken.

Byplankontorets vurdering

Argumenter for planen:

- Tiltaket innebærer en forbedring for syklende og gående, som i dag har flere systemskifter og kryss med dårlig utforming langs strekningen. En gjennomgående løsning som separerer gående og syklende fysisk, vil øke framkommeligheten og trafikksikkerheten og redusere konfliktnivået for de myke trafikantene.
- Planforslaget er én av flere reguleringsplaner som til sammen skal legge til rette for en sammenhengende sykkelrute fra Granåsen til Persaunet som kan vintervedlikeholdes.
- Tiltakene legger til rette for økt framkommelighet og gjør det mer attraktivt å sykle og gå, også i rekreasjons-sammenheng.

Argumenter mot planen:

- Gjennomføring av planen medfører inngrep i naturområde med ravinedal med status som Verdi C - «lokalt svært viktig», hvor det er registrert truede arter. Inngrep vil være negativt for naturverdiene i Brøsetdalen.
- Gjennomføring av planen medfører inngrep i hager og avkjørselsløsninger for enkelte boliger og næringsbebyggelse langs strekningen. Det vil flere steder være behov for å erverve deler av eiendommer. Disse arealene består stort sett av mindre striper langs traseen, i form av ubebygde områder på både boligeiendommer og næringseiendommer.

Forhold til overordnede planer

Planforslaget er i samsvar med ny KPA 2022-2034. Hele traseen er vist som sykkelveg i KPA, og områdene den passerer er vist som byggesone 3, næringsbebyggelse, blå/grønnstruktur og samferdselsanlegg. Det meste av strekningen er også vist som kollektivtrasé i KPA, og innenfor blå/grønnstrukturen sammenfaller strekningen med turveg vist i KPA.

Planforslaget er utarbeidet og ferdigstilt før ny KPA 2022-2034 ble rettskraftig og har derfor ikke med alle utredninger som kreves for reguleringsplaner behandlet i tråd med ny KPA. Dette gjelder i dette tilfellet krav om dokumentasjon av blågrønn faktor (§ 12.2) og forventede klimagassutslipp m.m. (§ 15).

Nullvekstmålet

Tilrettelegging for gående og syklende er et viktig virkemiddel for å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og for å fremme folkehelse. Planen er i tråd med målene i Miljøpakken og i Trondheim kommunes sykkel- og gåstrategi.

Fakta

Det ble holdt oppstartsmøte med Trondheim kommune 22.03.21. Den 18.06.2021 ble berørte grunneiere og offentlige høringsparter varslet om oppstart av reguleringsplanarbeid. Oppstart ble også kunngjort i Adresseavisen. I tillegg ble det arrangert folkemøte og befarings/særmøter med grunneiere som har bedt om det. Det kom inn totalt 15 skriftlige høringsuttalelser på alle tre

reguleringsplanene som til sammen utgjør Bromstadruta. Høringsinnspillene er oppsummert i vedlegg til saksframlegget merket «innspillsbehandling» sammen med forslagsstillers kommentarer.

Merknadene for denne delen av Bromstadruta handler blant annet om ivaretagelse av avkjørsler til næringseiendommer og privatpersoner, og hensynet til naturmangfold i Brøsetdalen. Det har vært møter mellom forslagsstiller, kommunen og grunneier for nærings- eiendommen Ingvald Ystgaards veg 23.

Byrådets vurdering

Prosjekter som dette vil i både planlegging og gjennomføring ofte medføre enkelte komprisspregede valg, enten det har med vegføring, stigningsforhold, universell utforming, hensyn til standardoppfyllelse og bredder (f.eks. i kulvert under E6) - eller der man har kryssende interesser ved erverv og adkomst til private eiendommer, boliger eller næring. Med bakgrunn i dette begrunnes derfor enkelte aspekter ved anbefaling av vedtak her:

Miljøvennlig transport og arealbruk

Innen byutvikling kan økt gange og sykkelbruk til en viss grad redusere arealbehov for bilparkering. I tillegg bidrar prosjektet gjennom potensial for redusert biltrafikk til både med hensyn til klimanøytralitet og som bidrag til å omlegge til mer moderne samferdselsløsninger. Som et av flere prosjekter langs denne ruten bidrar arealplanen positivt ved å legge til rette for mer sammenhengende sykkelveinett, slik det planmessig samarbeides om i Miljøpakken. Dette igjen henger sammen med både byvekstavtale og oppfyllelse av nullvekstmålet.

Sikkerhet

Separering av gange og sykkel på eksisterende GSV-nett (og stedvis turveger) bidrar til å gjøre det tryggere for folk i alle aldre å gå og sykle, til skolen, til jobb og til fritidsreiser. Dette ved å redusere konfliktpotensialet der det i dag er blandet trafikk, og ved å fokusere på trafiksikkerhetstiltak, kryssutforming og sette krav til utforming av avkjørsler. Ved kulvert under E6 er stigningene ikke helt i tråd med prinsippene bak universell utforming. Det legges opp til sideplasserte hvilerepos med rom for benk for å avbøte dette.

Byrådet merker seg innspill knyttet til særlig adkomst til næringseiendom og butikk. Det er viktig at nytte- og handelsrelatert trafikk ikke hindres unødig, men løsningene må også være trygge for alle trafikantgrupper - ikke bare effektive for den tynge trafikken. Det er derfor bra at kryss, avkjøringer og breddebehov gjennomgås i henhold til gjeldende standarder - samt at man belyser dette videre gjennom å få innhentet høringsinnspill bl.a. fra overordnet trafikkmyndighet.

Natur- og grønne verdier

Det er viktig at det tas tilstrekkelig hensyn til natur- og dyreverdier i anleggsfasen. Noe økt bredde for separering av sykkel og gange gir alltid ytterligere arealbehov. I dette tilfellet noe eiendomserverv og andre steder delvis på bekostning av smale striper tilliggende grønt - men også med en viss balanse, som etablering av nye trær der annet trafikkareal gir rom for det.

Nærhet til naturverdier langs deler av traseen gir også reisevalg med attraktive opplevelser og rom for større avstand til harde trafikkflater, trafikkstøy og sikkerhetsmessige konfliktpunkter. I byutvikling hvor det ofte er mest fokus på å etablere tilstrekkelig grønne rekreasjonsområder i rene byggeområder, er det positivt at rutene for sykling og gange har gode omgivelseskvaliteter.

Planbeskrivelsen (tabell 5, Endret risiko for uønskede hendelser etter risikoreduserende tiltak, punkt 4a) omtaler økt risiko for hendelser og fare med negativ påvirkning av plante- og dyreliv, herunder hekkende fugler i anleggsfasen (mens vurdert som uendret i senere fase). Vi peker derfor på bestemmelsene om ivaretagelse av omgivelsene med plan for bygge- og anleggsfasen, hvor det forutsettes at hensyn og hekketid må vurderes.

Reguleringsbestemmelse § 7.1 “[...] Nødvendige avbøtende tiltak skal være etablert før bygge- og anleggsarbeidene kan igangsettes. Tidspunkt for anleggsperiode må vurderes opp mot hensyn til hekketid for fugl. [...]”

Byrådet er usikker på om dette er tilstrekkelig og ber om at man i høringsperioden har særlig fokus på om bestemmelsen skal skjerpes inn eller gjøres mer spesifikk, eksempelvis ved å angi konkrete delstrekninger (eller avstand til dem), hvilke inngrep, støynivåer og/eller sikringstiltak som kan aksepteres og når de må implementeres, eventuelt om arbeid må stanses helt i perioder.

Konsekvenser for klima og det ytre miljø

Nytt separert gang- og sykkeltilbud langs Bromstadruta vil kunne bidra til at flere går og sykler, og at det er sannsynlig at dette erstatter bilturer, noe som har positiv klimapåvirkning.

Bedre tilrettelegging for gående og syklende kan gjøre at færre tar buss på korte reiser, og det kan da bli bedre kapasitet på bussen til de som reiser over lengre strekninger.

Økt andel myke trafikanter vil gjøre at det blir flere som skal krysse i gangfeltene, noe som kan gjøre at kjøretøy oftere må vente ved gangfelt. Dette kan gi flere trafikkfarlige situasjoner, men fordelene med flere gående og syklende anses som mye større enn disse ulempene.

Planforslaget vil medføre økt areal av harde flater i området. Dette må det tas hensyn til ved dimensjonering av overvannssystem.

Planforslaget vil gjøre grøntdraget langs Brøsetdalen 1-2 meter smalere etter ferdigstillelse, da ny sykkelveg med fortau er bredere enn dagens gang- og sykkelveg. Inngrepene vil være vesentlig større i anleggsgjennomføringen, spesielt i sørenden der det behøves større skjæringer. Tiltaket vil også forstyrre dyrelivet i anleggsfasen.

Gjennomføring av planforslaget vil medføre klimagassutslipp som følge av anleggsdrift, fjerning av vegetasjon, materialbruk og massetransport.

Konsekvenser for arbeidsmiljøet

Ikke relevant.

Konsekvenser for sosial bærekraft

Tilrettelegging for at flere kan gå og sykle mer effektivt og trygt langs strekningen vil bidra positivt til folkehelsen. Det blir potensielt flere som velger å gå eller sykle, samtidig som risikoen for ulykker senkes. Forslaget vil også gjøre nærliggende uteopphold- og rekreasjonsarealer mer tilgjengelige for myke trafikanter, noe som også anses som positivt.

Særlig svaksynte og bevegelseshemmede får det lettere og tryggere ved at gående og syklende separeres. Nedsenket kantstein og taktile heller gir tryggere opplevelse for svaksynte.

Konsekvenser for verdiskaping og næringsutvikling

Da gatesnittet utvides i forhold til dagens situasjon vil noen næringseiendommer langs strekningen få redusert bufferareal mellom gatesnitt og bebyggelse/konstruksjoner, og det vil bli nødvendig å innløse deler av eiendommer. Det vurderes at dette ikke vil få avgjørende konsekvenser for næringene, da arealene stort sett består av utendørs stripearealer. Inn- og utkjøring til eiendommene er ivaretatt.

Størst konsekvenser får næringseiendommen Ingvald Ystgaards veg 23. Grunneier er uenig om gjennomførbarheten av inngrepene på eiendommen, og mener de vil medføre at dagens drift av eiendommen vil bli vanskelig. Dette blant annet grunnet mindre areal til snøopplag og mindre areal til inn- og utkjøring. Byplankontoret vurderer at inngrepene ikke vil påvirke driften i så stor grad at eiendommen må legge om driften, og byrådet legger dette til grunn i sin anbefaling.

Økonomiske konsekvenser for kommunen

Tiltaket er en del av Miljøpakken og finansieres gjennom denne. Trondheim kommune finansierer vedlikehold og drift, og tiltaket vil medføre økte driftskostnader til offentlig sykkelveg og fortau. Det vil påløpe kostnader knyttet til erverv av areal. Størrelsen på areal som kommunen må erverve er vist i W-tegninger i tegningshefte, vedlagt planforslaget.

Byrådets konklusjon

Byrådet finner at planforslaget for Tungasletta, del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen bygger godt opp om både byrådserklæringen og bedre tilrettelegging for miljøvennlig og helsefremmende transport - med en akseptabel vekting mot naturinngrep.

Byrådet anbefaler derfor byutviklingsutvalget å vedta at planforslaget legges ut til offentlig ettersyn og sendes på høring.

Byrådet i Trondheim, 19.05.2025

Kristian Dahlberg Hauge
byrådsleder

Lars Viko Gaupset
byråd byutvikling

Vedlegg:

- 1 Fagnotat offentlig ettersyn. Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og granåsvegen, detaljregulering
- 2 Planbeskrivelse. Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, detaljregulering
- 3 Reguleringskart 1. Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, detaljregulering
- 4 Reguleringskart 2. Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, detaljregulering
- 5 Reguleringsbestemmelser. Tungasletta og del av Ingvald Ystgaards veg og Granåsvegen, detaljregulering
- 6 Vedlegg 5: Planteplan
- 7 Vedlegg 6: Tegningshefte
- 8 Vedlegg 7: Innspillsbehandling