

NOTAT – VEGTILTAKSBESKRIVELSE, PERSAUNVEGEN

Oppdrag	Persaunvegen, detaljregulering	Dokumentkode	10222210-01-TVF-NOT-002
Emne	Vegtiltaksbeskrivelse	Tilgjengelighet	Åpen
Oppdragsgiver	Trondheim kommune	Oppdragsleder	Sissel Enodd
Kontaktperson	Elin Øvren	Utarbeidet av	Ingvild M. Myhre, Mona Presthus
Kopi		Ansvarlig enhet	10234031 By og områdeutvikling MIDT

SAMMENDRAG

Vegtiltaksbeskrivelsen gir en oversikt over dagens situasjon og planlagt situasjon. Dette er illustrert med foto, 3D-bilder, vegplaner og snitt.

Innhold

1	Innledning	1
2	Alternativ som er vurdert	2
3	Tiltaket	3
3.1	Dimensjonering og sideanlegg.....	3
3.2	Persaunvegen, strekningen Tyholtveien - Clara Holsts veg.....	7
3.3	Persaunvegen, strekningen Clara Holsts veg – Kommandovegen.....	10
3.4	Persaunvegen, strekningen Kommandovegen - Fernanda Nissens veg.....	14
3.5	Persaunvegen, strekningen Fernanda Nissens veg – Rønningsbakken	18
3.6	Persaunvegen, strekningen Rønningsbakken – Innherredsveien.....	21
3.7	Persaunvegen, strekningen Innherredsveien – Thoning Owesens gate	24
3.8	Thoning Owesens gate.....	24

1 Innledning

Hensikten med planen er å legge til rette for en hovedrute for gående og syklende fra Tyholtveien, langs hele Persaunvegen, og videre langs del av Thoning Owesens gate til Thrond Nergaards veg. Målet er å sikre en løsning som gir god framkommelighet for syklister, gående og kollektiv, og som oppleves trygg og trafikksikker for alle. Vegstrekningen inngår i hovednettet for sykkel som ble vedtatt av Trondheim bystyre i «Sykkelstrategi og retningslinjer for planlegging av sykkelanlegg» i 2014.

REV.	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KONTROLLERT AV	GODKJENT AV
02	07.02.2025	Rev. etter vedtak i Byutviklingsutvalget 14.08.2024	IMM	SISE	SISE
01	01.06.2023	Rev. etter tilbakemelding fra oppdragsgiver	SISE	KÅ	SISE
00	26.04.2023	Utarbeidet	IMM, MOP	SISE	SISE



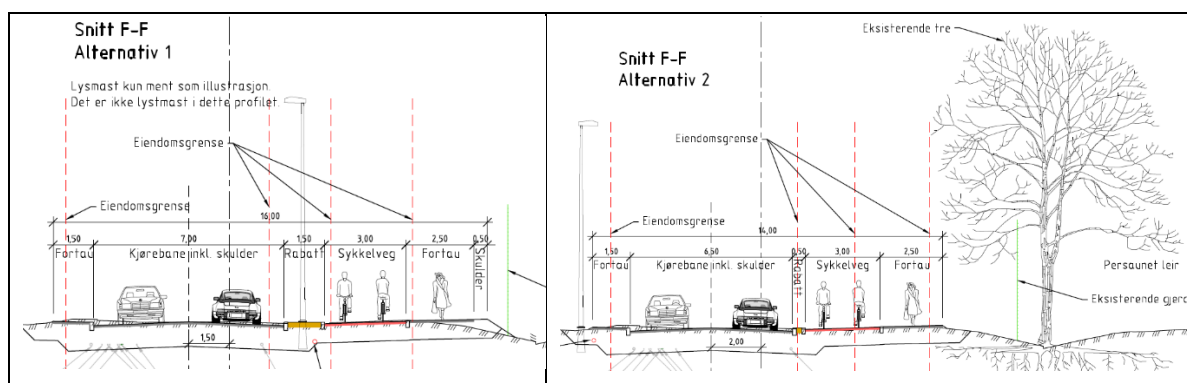
Figur 1: Oversiktsbilde for strekningen med gatenavn.

2 Alternativ som er vurdert

Miljøpakken har utført konseptvalgutredning i 2020. Konseptvalgrapporten anbefaler lik systemløsning langs hele strekningen for å få et sammenhengende, lesbart og helhetlig system. Systemløsningen som egner seg best med tanke på fartsgrense, trafikkmengde og strekningens karakter er sykkelveg med fortau. Sykkelveg med fortau anbefales lagt på sørøstsiden fordi dagens gang- og sykkelveg ligger der, samt at det er mest tilgjengelige arealer for utvidelse på vestsiden og minst konflikt med kryss og avkjørsler.

Utredningen viser til at undersøkelser viser også at sykkelveg oppleves mer trygt enn sykkelfelt og vil trolig av den grunn generere mer sykkeltrafikk da flere vil føle det tryggere å sykle. Sykkelveg med fortau gir en separering av gående og syklende, og i tillegg får en distanse fra motorisert ferdsel med en trafikkdel. Dette gir økt trygghet og buffersonen gir mindre eksponering for eksos, støv og sprut fra kjøretøyene. I tillegg er sykkelveg med fortau vedtatt politisk som standardløsning.

Det utredet et forprosjekt som viser to alternative løsninger for sykkelveg med fortau langs østsiden av Persaunvegen. (Multiconsult 10222210-01-TVF-RAP-001). I reguleringsplanen er vegløsning fra forprosjektet, alternativ 2, videre optimalisert.



Figur 2 Alternative løsninger fra forprosjektet. Alternativ 1 med fulle bredder (ca. 16 meter i tverrsnitt) vises til venstre. Alternativ 2 med reduserte bredder (ca. 13,5 meter i tverrsnitt) vises til høyre.

3 Tiltaket

3.1 Dimensjonering og sideanlegg

I reguleringsplanen er vegløsning fra forprosjektet optimalisert. Vegplaner er vedlegg. I prosjektert løsning som ligger til grunn for reguleringsplanen har Persaunvegen vegbredde på 6,5 m, i tillegg er det breddeutvidelser i svinger med radius ≤ 500 m. Sideanlegg består av sykkelveg og fortau på høyre side, samt plattform for holdeplasser for buss. Venstre sideanlegg består i hovedsak av smalt snøopplag, men bredere fortau på deler av strekningen. Det er også plattform for holdeplasser på venstre side av vegen. Figur 2-10 viser oversiktsillustrasjoner over planlagt situasjon.



Figur 3: Oversiktsbilde fra starten av Persaunvegen



Figur 4: Oversiktsbilde av bussholdeplass og mur nedenfor Luftkrigsskolen.



Figur 5: Oversiktsbilde mellom Tyholtveien til Hans Finnes gate.



Figur 6: Oversiktsbilde langs Persaunet leir.



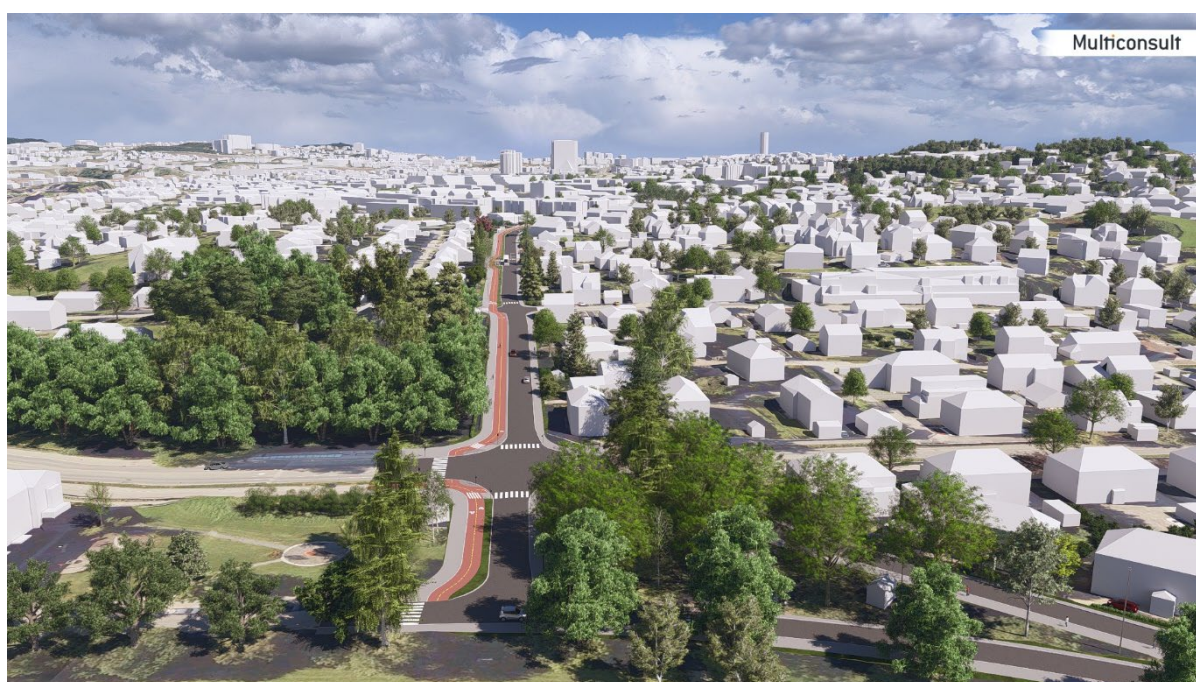
Figur 7: Oversiktsbilde fra Fernanda Nissens veg.



Figur 8: Oversiktsbilde fra Fernanda Nissens veg til Rønningsbakken.



Figur 9: Oversiktsbilde fra Fernanda Nissens veg til Innherredsvegen.



Figur 10: Oversiktsbilde fra Dronning Mauds minne, mot Innherredsvegen og videre oppover Persaunvegen.



Figur 11: Oversiktsbilde ved Thoning Owesens gate og lommeparken.

3.2 Persaunvegen, strekningen Tyholtveien - Clara Holsts veg

Bildene under viser dagens situasjon mellom Tyholtveien og Clara Holsts veg.



Figur 12: Tyholtveien 78 sett fra Tyholt. Bildet er mot nord. (Google maps)



Figur 13: Holdeplass Clara Holsts veg og avkjørsel til Luftkrigsskolen er på venstre side av vegen. Bildet er mot nord. (Google maps)

Prosjektert løsning

Krysset med Tyholtveien er tilpasset prosjektet i Tyholtveien, men justert mot kantsteinslinje for prosjektert løsning i Persaunvegen. Kryssingen av Tyholtveien er trukket tilbake slik at det blir gjennomgående løsning for både syklist og gående. Løsningen for syklist er trukket gjennom lommeparken til sykkelvegen på motsatt side av parken. Ny sykkelveg gjennom den ca. 330 kvm store parken vil beslaglegge ca. 40 kvm. Parken består av plen og noen nyplantede trær og ny sykkelveg. Tiltaket vil medføre at ett nyplantede tre må flyttes og ca. 40 kvm endres fra plen til asfalt.

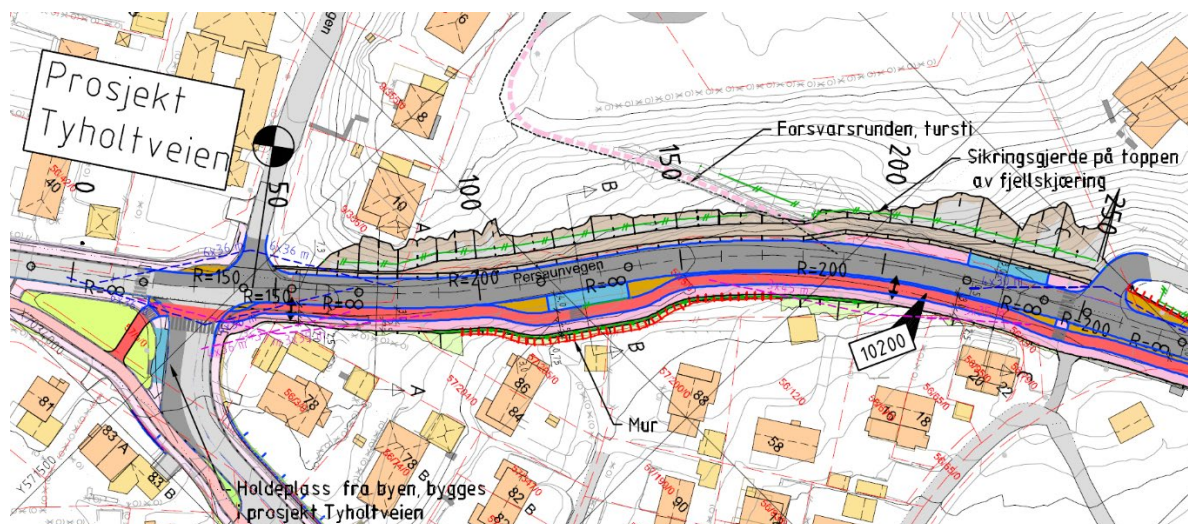
Av hensyn til bebyggelse i Tyholtveien 78 er vegen sideforskjøvet ca. 2 m mot vest på deler av strekningen. Det er ingen rabatt og bredden på sykkelveg og fortau er redusert i forhold til normløsningen. Avstand fra fortau til verneverdig bygg i Tyholtveien 78 er minimum 2 meter.

Tiltaket krever skjæring på venstre side, hvor det er lagt inn grøft for å sikre sikkerhetssonen til gaten. Grøft er fjernet under Ragna Bjørgums veg 10 for å unngå konflikt med bebyggelsen.

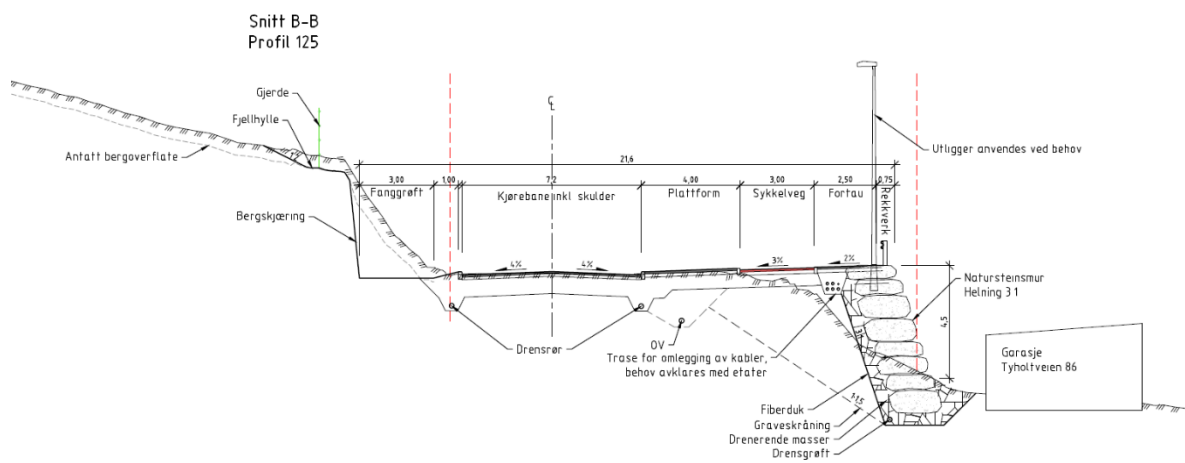
Holdeplass til byen for Tyholtveien og Clara Holst veg er slått sammen, og ligger i Persaunvegen ca. 80 meter fra krysset med Tyholtveien. Plattformen har en bredde på 4 meter for å kunne gi plass til blant annet leskur. Det blir behov for mur med rekkverk bak holdeplassen mot byen, på høyre side av vegen. Holdeplass for Clara Holst veg fra byen er sideforskjøvet for å bedre sikten til gangfeltet bak holdeplassen og adkomsten til Luftkrigsskolen.

Etter holdeplassen til byen etableres det rabatt med bredde opptil 1 meter og bredde på sykkelveg og fortau utvides til 3,0 og 2,5 meter (høyre side).

Forsvarsrunden ivaretas ved å reetablere stien gjennom den nye fjellskjæringen langs venstre side, med adkomst langs en forlengelse av plattform for Clara Holst holdeplass.



Figur 14: Vegplan for delstrekningen, Tyholtveien – Clara Holst veg.



Figur 15: Snitt ved ny bussholdeplass til byen.



Figur 16: Oversiktsbilde kryss Persaunvegen - Tyholtveien, kobling mellom prosjektene



Figur 17: Bussholdeplass Clara Holst veg mot byen med støttemur og rekkverk bak holdeplassen.



Figur 18: Bussholdeplass Clara Holst veg fra byen.

3.3 Persaunvegen, strekningen Clara Holsts veg – Kommandovegen

Ved Clara Holsts veg 23 er det etablert henteplass for renovasjon med avkjøringslomme, avfallsug og nedgravde containere mellom gang-/sykkelvegen og kjørevegen. Avfallsløsningen er i samsvar med reguleringsplan vedtatt i 2014. Det er trangt i snittet for å få etablert sykkelveg med fortau. I tillegg opplyste Kommunalteknikk VAR i møte den 19.02.21 at ledningen for avfallssuget krysser under boligblokka og inn til gårdsrommet. Anlegget tømmes med biler som spores som buss. VAR vurderer at reguleringsplanen var gjennomarbeidet og at det virker lite sannsynlig at tømmepunktet kan flyttes inn på eiendommen.



Figur 19: Clara Holst veg 20/22. (Google maps)



Figur 20: Park og bygning ved gamle Strinda sykehus som er regulert til bevaring på høyre side av veien. Adkomstveg til Luftkrigsskolen til venstre. (Google maps)



Figur 21: Renovasjonsanlegg ved Clara Holst veg 23 på høyre side av veien. (Google maps)



Figur 22: Skrånende sideterreng ved Persaunveg 52. (Google maps)

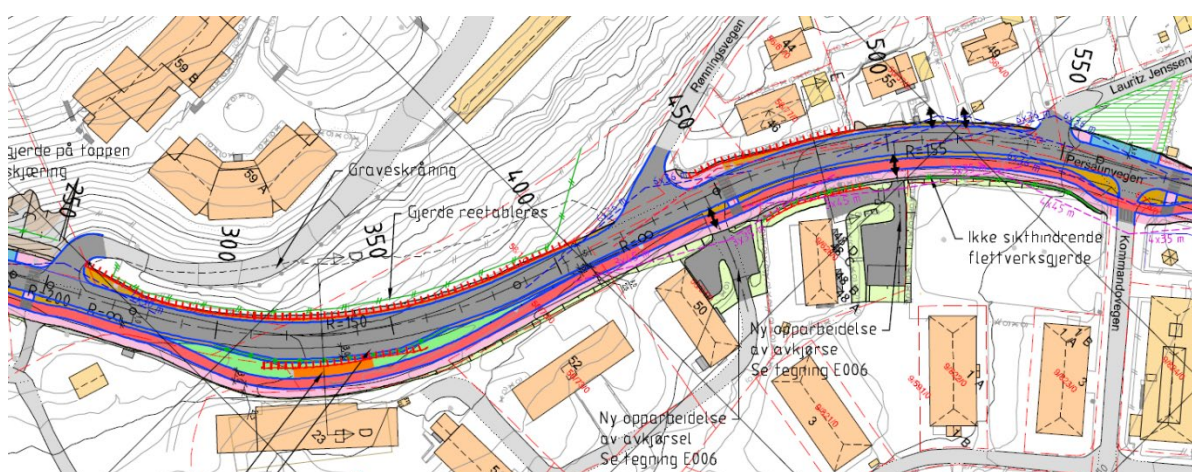
Prosjektert løsning

Vegen er sideforskjøvet med ca. 3 - 4 m mot vest for å minimere inngrep i bevaringsområdet for parken ved gamle Strinda sykehus og for å få plass ved renovasjonsanlegg ved Clara Holsts veg 23.

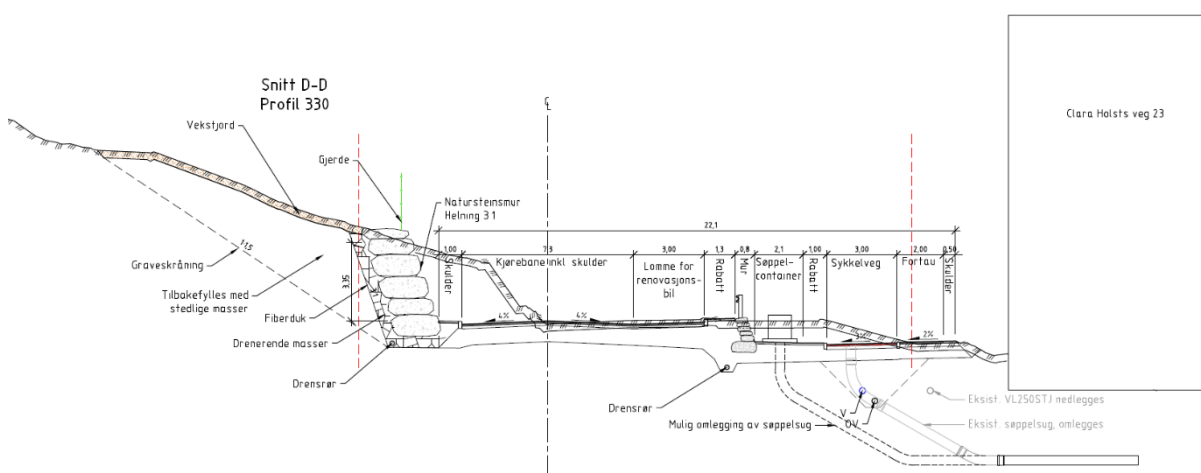
Eksisterende holdeplass Clara Holst til byen er slått sammen med Tyholtveien, som beskrevet ovenfor. Dette skåner bevaringsområdet for park ved gamle Strinda sykehus.

Sideforskyvningen av vegen gir relativt store inngrep i grøntområdet mot Luftkrigsskolen. Avkjørsel til Luftkrigsskolen må tilpasses og det er behov for en ca. 140 m lang mur eller fjellskjæring nordover fra avkjørselen til Luftkrigsskolen. Det blir også noe inngrep i private boligeiendommer på vestsida, mellom Rønningsvegen og Laurits Jenssens gate.

Ved renovasjonsanlegget er sykkelveg og fortau planlagt omtrent på samme sted og nivå som dagens gang-/sykkelveg. Renovasjonsanlegget flyttes vestover. Det er plass til å stå og kaste søppel utenfor sykkelvegen.



Figur 23: Vegplan for delstrekningen, Clara Holst veg – Kommandovegen.



Figur 24: Snitt ved Clara Holst veg 23, viser mur opp mot Luftkrigsskolen, og løsning for avfallsug.



Figur 25: Ved avkjørsel til Luftkrigsskolen.



Figur 26: Mur for å redusere inngrep i grøntområde ved Luftkrigsskolen. Areal for renovasjon ved Clara Holst veg 23 på høyre side av vegen.



Figur 27: Ved kryss med Rønningsvegen.



Figur 28: Ved kryss med Lauritz Jenssens gate.

3.4 Persaunvegen, strekningen Kommandovegen - Fernanda Nissens veg

Strekningen går langs Persaunet leir. Regulert bevaringsområde for kulturminner og bussholdeplass gir utfordringer og føringer for strekningen. Inngangen til Persaunet leir og typisk situasjon ved Persaunet leir er kritiske snitt.



Figur 29: Inngangen til Persaunet leir på høyre side av veien. (Kilde: Google maps)



Figur 30: Persaunet Leir på høyre side av veien. (Kilde: Google maps)

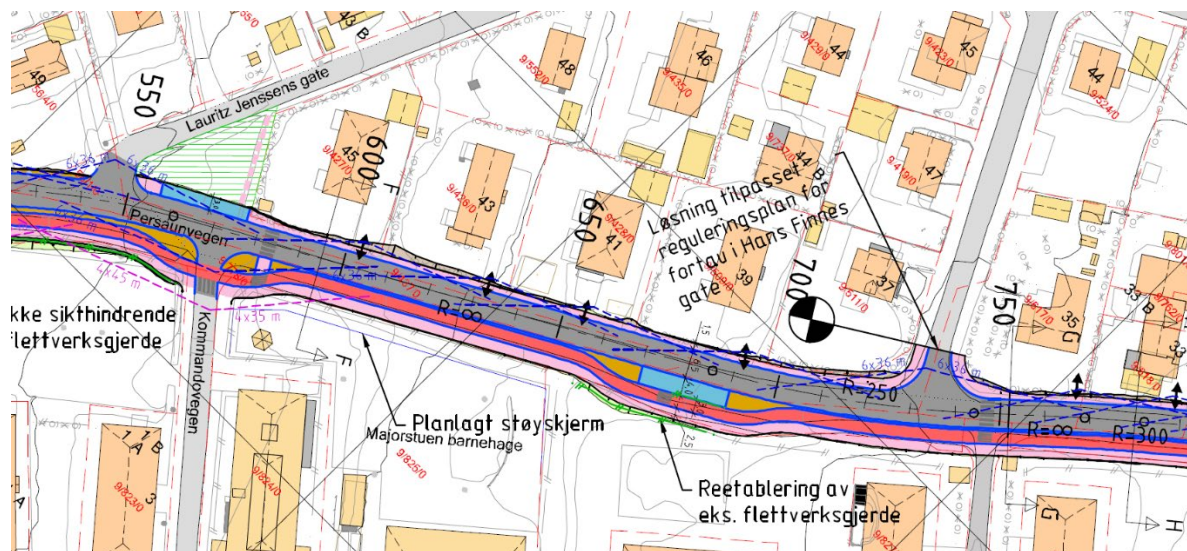
Prosjektert løsning

Vegen er sideforskjøvet ca. 1,5 m mot venstre. Fotgjengerkryssing ved inngangen til Persaunet leir videreføres.

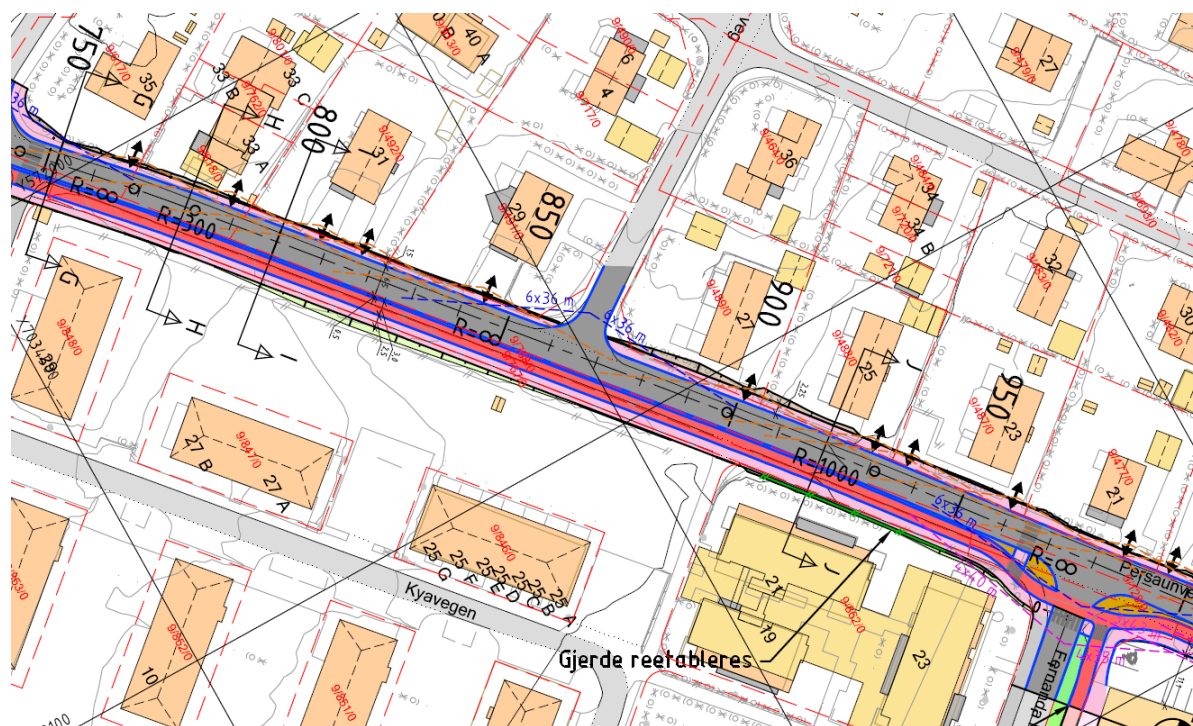
Fra Kommandovegen til Fernanda Nissens veg er rabatt langs høyre side redusert til 0,5 meter, sykkelveg og fortau har bredde på 3 m og 2,5 m. I kryssingen Kommandovegen er det planlagt forkjørsrett for sykkel. Kryssingen er trukket 5 m tilbake iht. normtegnning. Dette gir inngrep innenfor bevaringsområdet/gjerdet mot Persaunet leir og uteområdet til Majorstuen barnehage. Ved redusert rabatt minimeres inngrepet langs delstrekningen, og trerekken langs barnehagen mellom fortau og planlagt støyskjerm vil i stor grad bli bevart. Bussholdeplassen Persaunet leir til byen er lagt nær inngangen til Persaunet leir, omtrent der dagens holdeplasser ligger.

Det forventes at sykkelveg med fortau kan etableres uten vesentlige inngrep innenfor bevaringsområdet/gjerdet nordover fra inngangen til Persaunet leir ned mot Fernanda Nissens veg. Det blir noe inngrep i private hager, men trerekken langs Persaunet leir bevares, med unntak av området bak bussholdeplass.

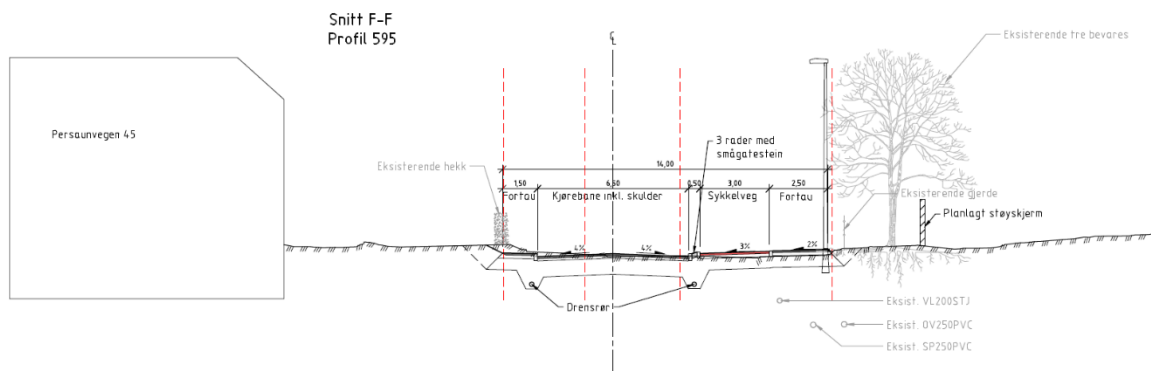
Bussholdeplass fra byen, på venstre side, er plassert ved eksisterende grøntområdet ved Lauritz Jenssens gate. Dette minsker behov for inngrep på private hager på venstre side, men det vil likevel bli noe inngrep langs strekningen. Fra Kaare Tønnes veg frem mot gangkrysning ved Fernanda Nissens veg er fortau langs venstre side utvidet til fra 2 til 2,25 m, da dette er en hyppig brukt skoleveg for elever ved Strindheim barneskole.



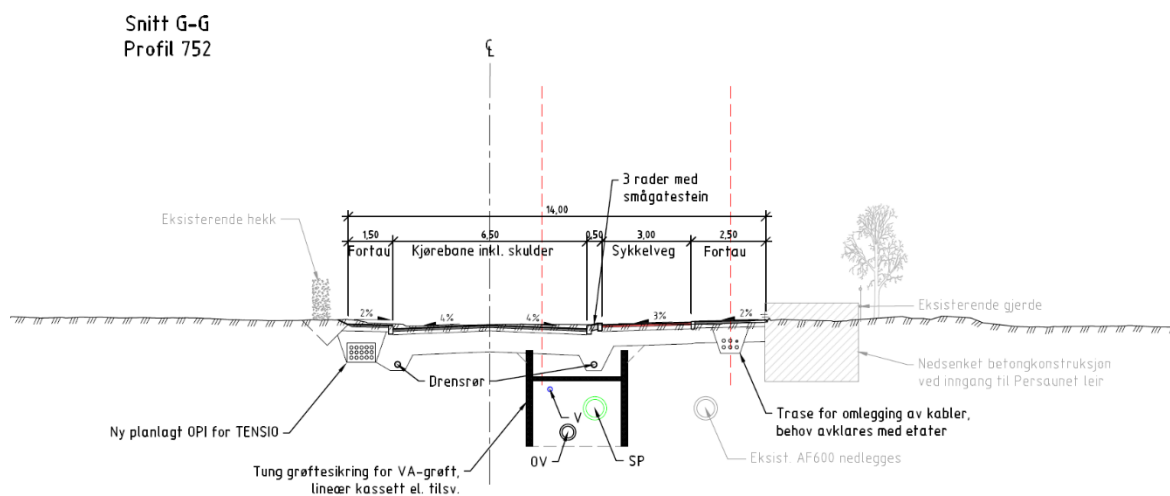
Figur 31: Vegplan for delstrekningen Kommandovegen – Fernanda Nissens veg del 1.



Figur 32: Vegplan for delstrekningen, Kommandovegen – Fernanda Nissens veg del 2.



Figur 33: Snitt ved Majorstuen barnehage.



Figur 34: Snitt ved inngang til Persaunet leir.



Figur 35. Sykkelveg med fortau ved Persaunet leir.



Figur 36: Ved kryss med Fernanda Nissens veg.

3.5 Persaunvegen, strekningen Fernanda Nissens veg – Rønningsbakken

Kryss med Fernanda Nissens veg/Bromstadruta, areal ved Prix (Tessems veg 2) og holdeplass Brian Smiths gate er kritiske snitt som gir utfordringer og føringer for strekningen. Ved Prix er det et returpunkt. Trondheim kommune VAR ønsker å beholde returpunktet, men det kan om ønskelig flyttes.



Figur 37: Kryss med Fernanda Nissens veg og Prix (Google maps)



Figur 38: Holdeplass Brian Smiths gate. (Google maps)

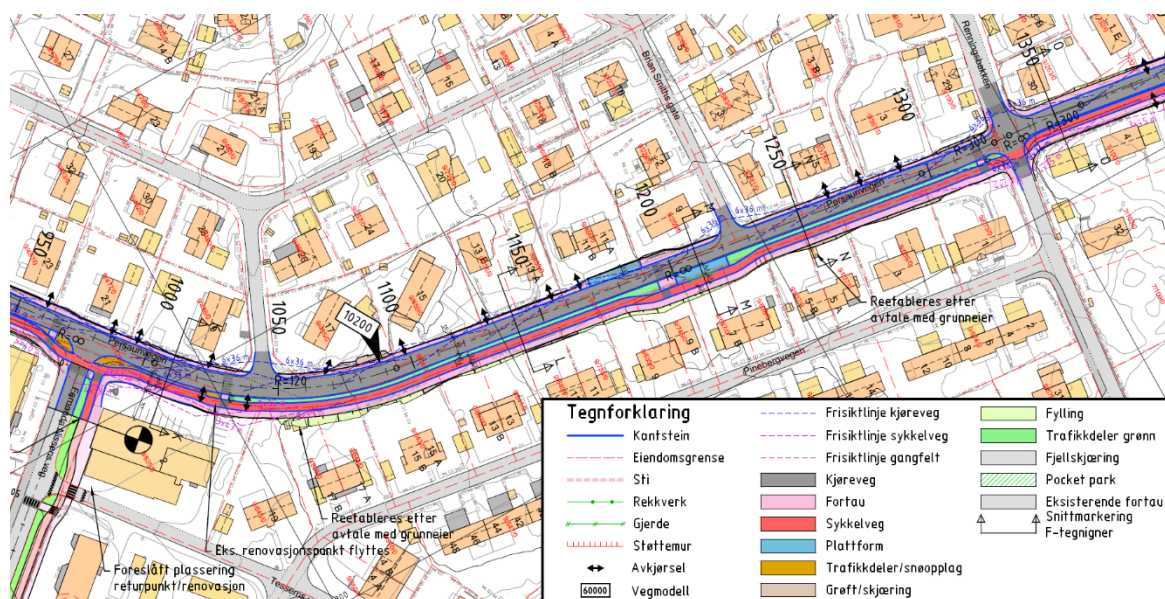
Prosjektert løsning

Løsningen i krysset med Fernanda Nissens veg er tilpasset løsningen for Bromstadruta: Fernanda Nissens veg og del av Kong Øysteins veg, detaljregulering, planig r20210021. Planen for Persaunvegen er koordinert med del 1.

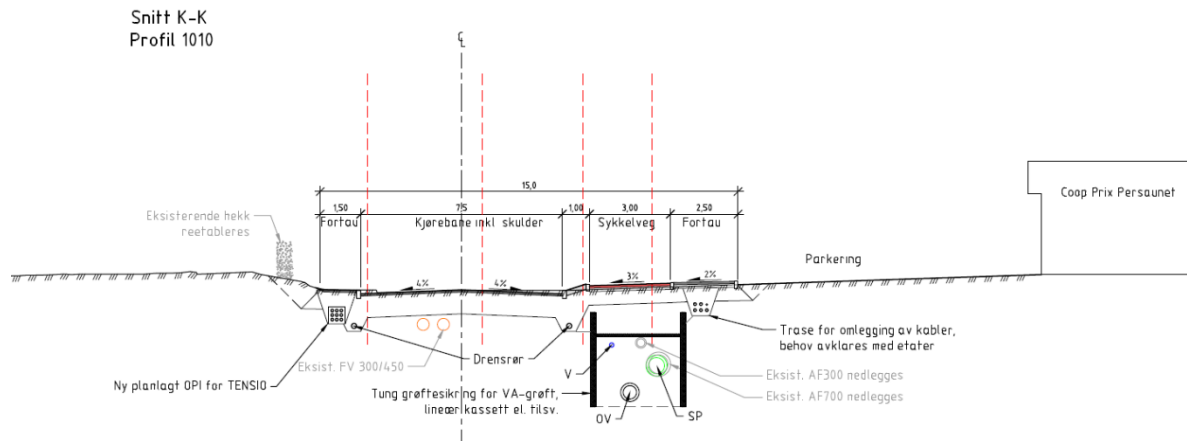
Ved Prix er det satt av ca. 11 meter parkeringsareal foran bygget. Utbygging av sykkelveg med fortau i både Persaunvegen og i Fernanda Nissens veg vil medføre at Prix vil få en reduksjon av antall parkeringsplasser. Det er vist to avkjørslar, en inn mot parkeringsplassen og en på nedsiden for ansatte i de andre bedriftene i samme bygget som Prix. Vareleveringen ligger på baksiden, via Tessems veg.

Vegen er plassert som i dag og utvidelse av areal er på østsiden. Alternativet medfører derfor inngrep i private eiendommer på høyre side.

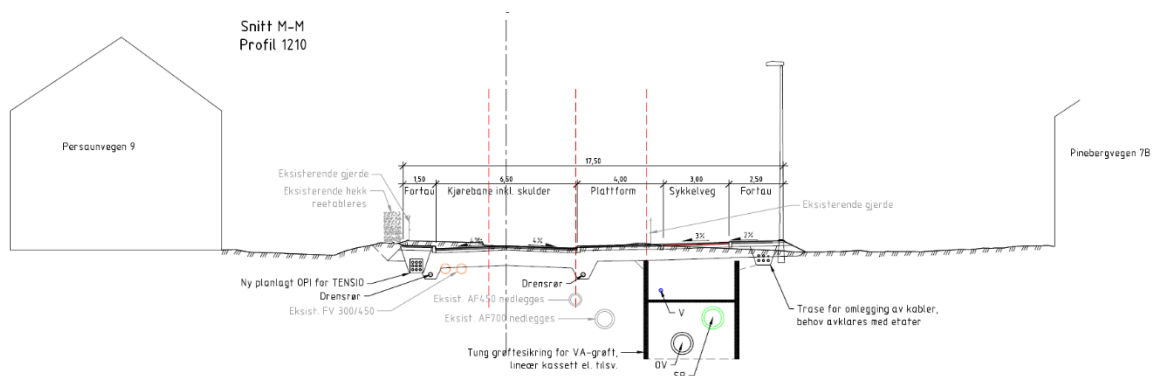
Holdeplass Brian Smith gate er utformet som kantstopp. Holdeplassene er sideforskjøvet. Holdeplassen fra sentrum er plassert omtrent som i dag. Holdeplass til sentrum er flyttet noe nordover.



Figur 39: Vegplan for delstrekningen Fernanda Nissens veg – Rønningsbakken.



Figur 40: Snitt ved Prix, Tessems veg 2.



Figur 41: Snitt ved ny bussholdeplass til byen, Brian Smiths gate.



Figur 42: Sykkelveg med fortau på strekningen mellom Fernanda Nissens veg og Rønningsbakken.

3.6 Persaunvegen, strekningen Rønningsbakken – Innherredsveien

Verneverdig bebyggelse i Persaunvegen 4, Lerkehaugen parkhage i Persaunvegen 2 og kryss med Innherredsveien gir utfordringer og føringer for strekningen.



Figur 43: Kryss med Rønningsbakken. Bevaringsverdig bebyggelse i Persaunvegen 4 nærmest vegen på høyre side. (Google maps)



Figur 44: Bevaringsverdig bebyggelse i Persaunvegen 4 og parkhage Lerkehaugen på høyre side. (Google maps)



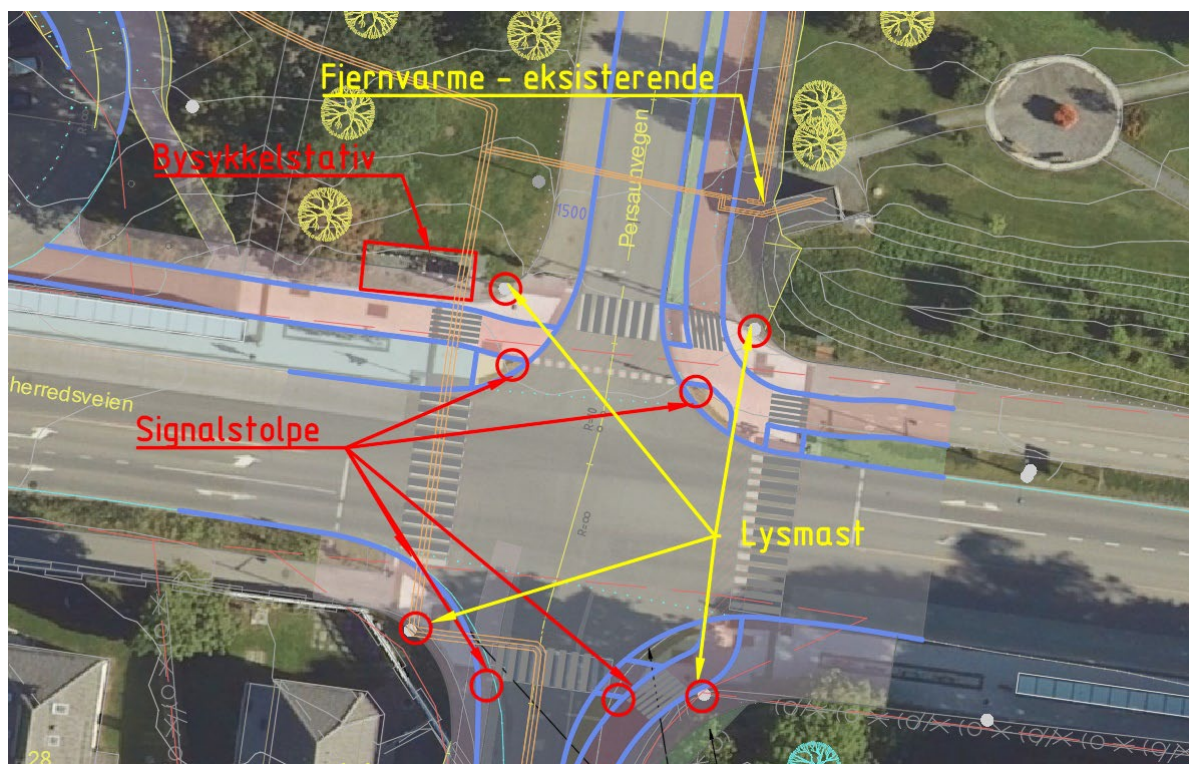
Figur 45: Kryss mellom Innherredsveien og Persaunvegen. (kart.finn.no)

Prosjektert løsning

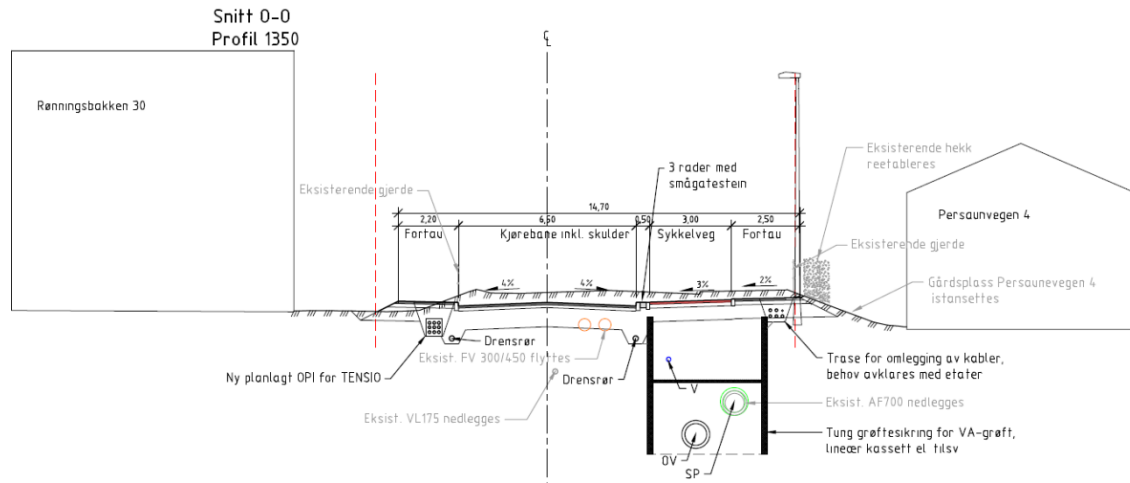
For å minimere inngrep i Persaunvegen 4 og Persaunvegen 2, Lerkehaugen, er vegen sideforskjøvet ca. 2 m mot venstre på hele strekningen. Det er planlagt 0,5 m rabatt, 3 m sykkelveg og 2,5 m fortau. Dagens løsning i krysset med Innherredsveien deles opp, slik at sykkelvegen videreføres i egen kryssing, parallelt med gående. Ny sykkelkryssing skal ikke ha eget signalsystem. For strekningen langs Innherredsveien er det prosjektert en gjennomgående løsning i krysset for sykkelveg med fortau bak bussholdeplassen nord i krysset. Bussholdeplassene Dalen Hageby endres ikke. Løsningen kan medføre at noen signalstolper og lysmaster må flyttes, se Figur 47.



Figur 46: Vegplan for delstrekningen Rønningsbakken – Innherredsveien – Thoning Owesens gate.



Figur 47: Oversikt berørte objekter i krysset med Innherredsveien



Figur 48: Snitt ved Persaunvegen 4.



Figur 49: Persaunvegen ned mot Innherredsveien.



Figur 50: Krysset mellom Persaunvegen og Innherredsveien

3.7 Persaunvegen, strekningen Innherredsveien – Thoning Owesens gate

Det er grøntområder på begge sider av veien på strekningen mellom Innherredsveien og Thoning Owesens gate.



Figur 51: Persaunvegen på strekningen mellom Innherredsveien og Thoning Owesens gate. (Kilde: Google maps)

Prosjektert løsning

Sykkelveg med fortau er planlagt langs høyre side med 1,5 m rabatt, 3 m sykkelveg og 3 m fortau (2,5 m asfaltert fortau + 0,5 m skulder). Dagens fortau på venstre side videreføres med 3,5 m bredde.

3.8 Thoning Owesens gate

Thoning Owesens gate har i dag smalt fortau mot park for Dronning Maud, og jord/grusskulder langs grøntområdet på motsatt side før avkjørsler til private eiendommer.



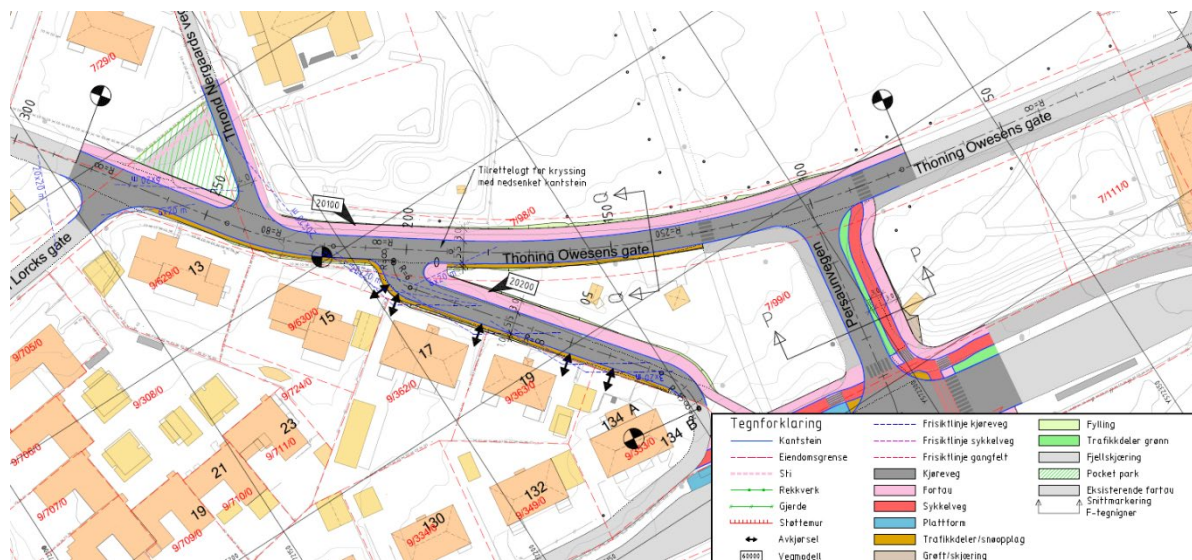
Figur 52: Thoning Owesens gate. Bilde mot vest. (Kilde: Google maps)

Prosjektert løsning

Thoning Owesens gate opprustes fra krysset med Persaunvegen frem til Konsul Lorcks gate med 5,5 m kjørebane, 3 m fortau (2,5 + 0,5 m) på høyre side og 1 m snøopplag på venstre side. Kantstein etableres også langs venstre side for å unngå villparkering på strekningen. Opprustingen er etterstrebet å benytte eksisterende vegareal, hvor utvidelse av fortau bruker eksisterende kjørebane.

På eksisterende grusplass i krysset med Thron Nergaards veg etableres det en mindre park.

Stikkveg nord for boligene Thoning Owesens gate 17 og 19 viderføres. Det planlegges fortau med 3 m bredde inn mot grøntområdet, 5,5 m kjørebane og 1 m skulder/ snøopplag inn mot eiendommer. Fortau kobles til eksisterende sti opp mot bussholdeplass i Innherredsveien.



Figur 53: Vegplan for Thoning Owesens gate.



Figur 54: Ved krysset mellom Persaunvegen og Thoning Owesens gate.



Figur 55: Thoning Owesens gate med fortau og lommepark.