

NOTAT

OPPDRAG	Detaljregulering av Persaunvegen	DOKUMENTKODE	10222210-01-PLAN-NOT-002
EMNE	Innspill til planarbeidet - sammendrag og kommentarer	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAGSGIVER	Trondheim kommune, Mobilitets- og samferdselsenheten	OPPDRAGSLEDER	Sissel Enodd
KONTAKTPERSON	Elin Øvren	SAKSBEHANDLER	Edvard Duvsete, Mona Presthus, Sissel Enodd
KOPI		ANSVARLIG ENHET	10234031 By og områdeutvikling MIDT

Sammendrag

Oppstart av planarbeid ble kunngjort 07. april 2022 i Adresseavisen og på Trondheim kommune sine hjemmesider. Berørte parter og myndigheter er varslet direkte via Altinn eller e-post. Det er mottatt 48 uttalelser til varsling av oppstart. Disse er fra organer som kan fremme innsigelse, kommunale enheter, private som har innspill til planarbeidet og private som ønsker å bli involvert i planprosessen.

De viktigste punktene/temaene med innspill til det videre planarbeidet er oppsummert og kommentert. Uttalelsene er gjengitt tilnærmet i sin helhet i dette notatet.

Innhold

1	Innledning	1
2	Oppsummering av mottatte uttalelser	3
2.1	Statsforvalteren i Trøndelag	3
2.2	Trøndelag fylkeskommune	4
2.3	Forsvarsbygg	5
2.4	AtB	5
2.5	Strindheim skole, rektor og FAU	6
2.6	Trondheim kommune, Eierskapsenheten	6
2.7	Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS	6
2.8	Private med innspill til planarbeidet	6
3	Mottatte uttalelser	7
3.1	Uttalelser fra organer som kan fremme innsigelse	7
3.2	Fylkeskommunale og kommunale enheter	18
3.3	Private med innspill til planarbeidet	24
	Anders Thorgaard	24
	Synnøve Birgitte Svendsen	25
	Sara Andrea Heiersted	25
	Jan Carsten Stokke Tyholtveien 86	26

REV.	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet av	Kontrollert av	Godkjent av
01	01.06.23	Kommentarer innarbeidet	Mona Presthus	Sissel Enodd	Sissel Enodd
00	16.08.22	Utarbeidet	Edvard Duvsete	Sissel Enodd	Sissel Enodd

Maria Brønstad	27
Susanne Sandell	27
Leif Einar Kolstø Aune	28
Jørgen Mediås Vaag	28
Tore Beckstrøm	29
Åse-Torill Knarlag	29
Hanne-Ragnhild Moland og Jan Willem Kok	29
Thomas Østgaard Kjølglum	29
Per Lund	29
Christina Benjaminsen og Thor Aleksander Buan	30
Viggo Finset	32
Thor Aleksander Buan	35
Raymundo Enrique Torres Olguin	35
Blanca Magdalena Gonzalez Silva	36
Hassan Karimaie	36
Borettslaget Persaunet Boligby	36
Sameiet Persaunvegen 25 v/ Anita Vebnstad	37
Erlend Sletten Arnekleiv	38
Newsec v/ Lars Løkberg	39
Kristian Tangen	39
Veronica Romuslie og Olve Toresønn Alstad	44
Terje Anders Skogseth	45
Forslagstillers kommentar:	45
Roya Dehghan Niri, Jafar Safarian	45
Forslagstillers kommentar:	45
Tom Holthe	46
Geir Heggernes	48
Leena Maria Stenkløv	50
Ingrid Sletvold Hansen	50
Bjørn Augdal	50
Ida Halle Barkve	51
3.4 Private som ønsker involvering i prosessen	51
Strinda Velforening	51
Ann Kristin Nygård	51

1 Innledning

Oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av forslag til planprogram ble kunngjort 07. april 2022 i Adresseavisen og på Trondheim kommune sine hjemmesider. Det ble sendt varsel via Altinn i form av brev til grunneiere, naboer og gjenboere, og til offentlige myndigheter og interesseorganisasjoner via e-post.

Det er mottatt 48 uttalelser til varslng av oppstart.

Under vises innholdsfortegnelse med avsendere for uttalelser. Avsenderne er sortert etter organer som kan fremme innsigelse, kommunale og fylkeskommunale enheter, private med innspill til planarbeidet og private som ønsker involvering i prosessen.

2 Oppsummering av mottatte uttalelser

De viktigste punktene/temaene med innspill til det videre planarbeidet er oppsummert og kommentert under:

2.1 Statsforvalteren i Trøndelag

- Det må kartlegges naturmangfold og naturtyper, da dette mangler for hele eller deler av planområdet.
- Bestemmelsene må sikre at gravearbeider innenfor området ikke bidrar til spredning av fremmede arter.
- Positivt at kommunen viser til at det anbefales gjennomført støytiltak for boliger som ligger i rød støysone og at dette bør løses gjennom lokal skjerming av uteplass og fasadetiltak.
- Ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak for anleggsfasen, som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021, legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen.
- Utforming av trafikk sikre kryss og universell utforming er viktige tema i videre arbeid.
- Dialogen med de som er direkte berørt er viktig, både for at de skal oppleve seg ivaretatt, og på overordnet nivå for å styrke legitimiteten til arbeidet med å utvikle nettverket av gang – og sykkelveger.
- Det vil bli behov for en avstemming mot tilliggende grøntarealer. Tilgang til grøntarealer er viktig for folkehelsen og det er positivt at kommunen vil sikre den etablerte turstien fra Skyåsparken/Kuhaugen og ned til Persaunvegen gjennom rekkefølgekrav i planen.

Forslagsstillers kommentar:

- Bymiljøetaten har registrert naturtyper i planområdet.
- Bestemmelse sikrer at gravearbeidene ikke fører til spredning av fremmede arter.
- Støyutredningen som er utført som en del av planarbeidet viser at færre boliger blir liggende i rød eller gul støysone som følge av tiltaket. Det er vurdert at støyskjermingstiltak ikke er nødvendig.
- Grenseverdiene for støvdemping og støy i anleggsperioden er sikret i planbestemmelsene.
- Det er gjennomført medvirkningsmøter med ulike berørte etater og naboer.
- Det er sikret i planbestemmelsene at turstien fra Skyåsparken/Kuhaugen skal opparbeides som en del av arbeidet.

2.2 Trøndelag fylkeskommune

Varsler mulig innsigelser dersom:

- Det legges opp til en løsning som innebærer en ombygging fra lysregulert kryss til forkjørregulert kryss mellom Innherredsveien og Persaunvegen. Dette begrunnes med hensyn knyttet til fremkommelighet for metrobuss og trafiksikkerhet for myke trafikanter.
- Med hensyn til trafiksikkerhet og gjeldende krav til geometrisk utforming, kan ikke Trøndelag fylkeskommune akseptere en løsning som innebærer endring/flytting av holdeplass for metrobuss i Innherredsveien.
- De nasjonale og regionale kulturminneinteressene ikke ivaretas. Kulturminneverdier ved grøntanlegg til gamle Strinda sykehus og Persaunet leir er viktige miljøskapende momenter som er viktig at videre blir bevart. Hensynene til bevaringsverdige bygg og anlegg skal i det videre planarbeid ivaretas med hensyn til avstand for å bevare deres lesbarhet, vedlikehold og sikring mot skade grunnet drift av vei og ferdselsårer. Eksisterende og vernede trær skal i størst mulig grad søkes bevart – dvs. trær som er markert fjernet innenfor grønt-rabatter skal søkes bevart, likeså eksisterende bjørketrær langs den fredede militærleiren.

Faglig råd

- Ved regulering og etablering av et separert tilbud for fotgjengere og syklistene langs Persaunvegen, kan man få et høyere konfliktnivå mellom de to trafikantgruppene ned mot kryssområdet. Det bør etterstrebes løsninger som forbereder og reduserer hastigheten til syklistene ned mot vrimlearealet. Med hensyn til trafiksikkerhet, fremmer Trøndelag fylkeskommune et sterkt faglig råd om at sykkelveg/sykkelfelt opphører et lite stykke før Persaunvegen møter Innherredsveien.
- Fylkeskommunen kan ikke se at sykkelfelt som alternativ er utredet. Det bør vurderes om sykkelfelt kan bidra til å smale inn veidimensjonen noe for å gi rom for alle arealbehov for ferdsel som reguleringsplanen skal ta hånd om.
- Oppbygging av gang og sykkelveiens underkonstruksjon må tilpasses eksisterende betingelser. Føringer vedr. drift og vedlikehold må gis for å unngå komprimerende og skadelig påvirkning på rotsoner ved trær.

Automatisk fredete kulturminner

- Vurderer at det vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen.

Forslagstillers kommentar:

- Det er gått bort fra tanken om ombygging av krysset mellom Innherredsveien og Persaunvegen.
- Holdeplass for metrobuss i Innherredsveien flyttes ikke som en følge av tiltaket.
- Kulturminnehensyn er vektet høyt i utformingen av løsningen for gang og sykkelveg. Det er gjort tiltak for å sikre at kulturminneinteressene ivaretas i stor grad og det er regulert inn hensynssone for bevaring av kulturmiljø i planen.
- Reduksjon av fart for syklistene inn mot kryss med Innherredsveien: det er ikke mulig å legge inn kurvatur for å redusere farten, men det kan være en løsning å bruke rumlefelt med f.eks smågatestein nederst i sykkelvegen for å vekke oppmerksomhet til syklistene. Jf. håndbok V128 Fartsdempende tiltak har humper eller enkle innsnevring av vegbredden vist seg å ha liten effekt på syklende. Rumlestriper kan brukes for å vekke de

syklendes oppmerksomhet, eller som et avvisende tiltak. Tiltak må vurderes videre i byggeplan.

- Sykkelfelt er utredet som mulig løsning i konseptvalgutredningen fra 2020. Det er i forprosjektet er det gått videre med utarbeidelse av to alternativer for sykkelveg med fortau. Det er i reguleringsplanarbeidet kommet frem til at en løsning hvor tverrsnittet er redusert i ift. begge disse slik at hensyn som blant annet kulturminner og mindre erverv av privat eiendom er ivaretatt i større grad.

2.3 Forsvarsbygg

- Forsvarsbygg vurderer at både alternativ 1 og 2 kan aksepteres i området ved atkomsten til Kuhaugen leir. Ved valg av alternativ 1 vil det være behov for noe ekstra dialog med Forsvarsbygg om de tekniske løsningene, utforming av muren, størrelsen på arealbeslaget og arbeidet i gjennomføringsfasen med tanke på konsekvensene for og nærheten til dagens leirgjerde (perimeter).
- Med utgangspunkt i at Persaunet leir som helhet er i fredningsklasse, og utearealene inngår som en ett svært viktig element i den bevaringsverdige helheten tilrår Forsvarsbygg at det primært arbeides videre med alternativ 2, og at inngrepene i Persaunet leir søkes å gjøres så små som mulige av hensyn til helheten og fredningen.
- Forsvarsbygg ønsker nærmere dialog om kartlegging av stikkledninger og annen infrastruktur i bakken ved Kuhaugen leir.

Forslagstillers kommentar:

- Planforslag bygger på alternativ 2 i forprosjektet. Forslag til løsninger er gjennomgått og drøftet med Forsvarsbygg.

2.4 AtB

- AtB støtter at alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging, men med noen tilpasninger.
- 6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene og ikke ønskelig for AtB.
- Det er viktig at det spores for 15 m og 18 m buss i svinger og kryss. Kjøre måte A.
- Krysset Innherredsveien x Persaunvegen: AtB støtter fylkeskommunens vurdering og ønsker at det ikke gjøres endringer i krysset med Innherredsveien som reduserer bussens fremkommelighet.
- Holdeplass Brian Smiths gate: oppfordrer til å se på muligheter for å etablere snarveier til holdeplasser som en del av dette prosjektet.
- Holdeplass Persaunet leir: For de som kommer fra øvre og venstre del av utsnittet og skal til holdeplass retning sentrum tror AtB disse vil villkrysse over Persaunvegen fremfor å benytte gangfelt i forkant av holdeplassen. ATB oppfordrer til at det ses på muligheten for gangfelt eller tilrettelagt kryssing i bakkant av plattform retning sentrum.
- Holdeplass Clara Holsts veg og Tyholt: ønsker at det ses på muligheter/tiltak som gjør at bussens oppstillingsplass kan flates ut, selv om den ligger i bakke.
- Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å trekke dobbel sperrelinje, skilting om forbikjøring forbudt eller etablere fysiske innretninger (vegdele, etc.), som sperrer for forbikjøring i begge retninger og på den måten bidrar til å redusere farlige forbikjøring

av buss på holdeplass. Dette må ikke komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater mv.

Forslagstillers kommentar:

- Vegbredden vil bli mellom 6,5-7,3 meter langs strekningen.
- Sporing for buss er gjort etter gjeldene dimensjoneringsnormer
- Det er ikke gjort endringer på bussholdeplass i krysset mellom Innherredsveien og Persaunvegen.
- En snarvei til bussholdeplassen i Brian Smiths gate vil være utenfor planområdet, og er ikke tatt med som et alternativ i planarbeidet.
- Skilting i forbindelse med strekningen og eventuelle fysiske sprerrer for å unngå forbikjøring bestemmes ikke i reguleringsplanen, innspillene tas til orientering i forbindelse med videre detaljplanlegging.
- Utforming og plassering av holdeplasser er drøftet og det er kommet frem til omforente løsninger med AtB i møter.

2.5 Strindheim skole, rektor og FAU

- Barns medvirkning
- Trafikksikkerhet for barn. Sykkelveg vil gjøre Persaunvegen til en barriere. Det vil bli farligere å krysse Persaunvegen. Ønsker ikke økt fartsgrense fra 30 til 40 km/t. Negativ til etablering av sykkelveg.
- Kan påvirke inndelingen av skolekretser.

Forslagstillers kommentar:

- Fartsgrense på 40 km/t er lagt til grunn i dimensjoneringen av veistrekningen. I dag er det fartsgrense på både 50 km/t, 40 km/t og 30 km/t på strekningen. Fartsgrense vedtas ikke i en reguleringsplan, dette gjøres på et senere tidspunkt.
- Forslag til løsninger er drøftet med rektor i møte.

2.6 Trondheim kommune, Eierskapsenheten

- Det er ikke ønskelig at rigg reguleres inn.

2.7 Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS

- Under og etter anleggsperioder skal tilgjengelighet for innsatsmannskaper til bygninger rundt, opprettholdes.

Forslagstillers kommentar:

- I planforslaget reguleres anleggsområder ved Tyholtveien, Lauritz Jenssens gate og Thoning Owesens gate for å sikre gjennomføring av tiltak i planen.

2.8 Private med innspill til planarbeidet

- Savner vurdering av alternative løsninger og stiller spørsmål om det er behov for sykkelvegen.
- Inngrep i egen eiendom og redusert verdi av sin eiendom.

- Bevaring av Persaunet leir og vegetasjon langs Persaunvegen. Foretrekker alt. 2 som er minst inngripende for beboerne i Persaunet leir. Grønt i nærmiljøet, grøntareal og parkeringsplasser.
- Løsning for bussholdeplasser, parkeringsareal for el-sparkesykel i nærheten av bussholdeplassene.
- Behov for utskifting av vannrør.
- Fotgjengerkryssinger ved Kommandoveien, Hans Finnes gate og Prix.
- Støy
- Behov for trafikksikkerhetstiltak. Siktforhold i krysset Kommandovegen/Persaunvegen.
- Er imot økning av fartsgrense: Mener at tiltaket vil medføre økt biltrafikk.
- Riggområde og anleggsarbeid. Det må tas hensyn til barn i byggeperioden.

Forslagstillers kommentar:

- Det er utarbeidet en konseptutredningsrapport og forprosjekt som vurderer alternative løsninger samt behov for sykkelveg.
- Virkninger for hver enkelt eiendom er redegjort for i planbeskrivelsens kapittel 5.25. I reguleringsplanen er bredder på rabatt og tverrsnitt redusert sammenlignet med løsningene i forprosjektet for redusere inngrep i private eiendommer.
- Vegetasjon langs Persaunet leir skal sikres med hensynssone bevaring kulturmiljø og trærne skal i så stor grad som mulig bevares.
- Utforming av bussholdeplassene gjøre i henhold til Trondheim kommunes normtegninger for holdeplasser.
- I forbindelse med bygging av sykkelveg med fortau skal det også utføres arbeid på vann- og avløpsledninger. Dette er nærmere beskrevet i planbeskrivelsens kapittel 4.12.
- Fotgjengerkryssinger ved Kommandoveien, Hans Finnes gate og Prix endres i tråd med løsningene som merknaden foreslår.
- Støyutredningen, vedlagt planmaterialet, viser at støyforholdene i liten grad endres for eiendommene langs Persaunvegen og at tiltak ikke er nødvendig.
- Krysningen mellom Kommandovegen og Persaunvegen er trukket 5 meter tilbake (iht. normtegnning) sammenlignet med dagens løsning, dette vil forbedre sikten.
- Hensyn til barn i anleggsperioden sikres i planbestemmelsene med krav om utarbeidelse av plan for beskyttelse av omgivelsene.

3 Mottatte uttalelser

3.1 Uttalelser fra organer som kan fremme innsigelse

Avsender, innspill	Oppsummering, tema
<p>Statsforvalteren i Trøndelag, brev datert 09.05.2022</p> <p><u>Klima og miljø</u></p> <p>I planarbeidet må det kartlegges naturmangfold og naturtyper, da dette mangler for hele eller deler av planområdet. Videre må bestemmelsene sikre at gravearbeid og lignende innenfor området ikke bidrar til spredning av uønskede fremmede arter.</p>	<p>Det må kartlegges naturmangfold og naturtyper, da dette mangler for hele eller deler av planområdet.</p>

<p>Statsforvalteren påpeker at alle saker som berører natur- og miljø skal vurderes etter prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8-12 (jf. nml § 7).</p> <p><u>Helse og omsorg og Klima og miljø</u></p> <p>Støy er et miljø- og folkehelseproblem som bidrar til redusert velvære og trivsel og påvirker befolkningens helse. Det er et nasjonalt mål å redusere antallet mennesker som blir plaget av høye støynivåer. Etablering av gang – og sykkelvei er i seg selv ikke regnet å gi økt støybelastning, men planområdet er i dag støyutsatt. Byvekstavtalen har som mål, i tråd med de nasjonale målene, å redusere trafikkstøy innendørs og utendørs for støyfølsom bebyggelse. Det er således positivt at kommunen jf. referat fra oppstartsmøtet viser til at det anbefales gjennomført støytiltak for boliger som ligger i rød støysone og at dette bør løses gjennom lokal skjerming av uteplass og fasadetiltak.</p> <p>Anleggsfasen er gitt oppmerksomhet i varsel om oppstart og kommunene har satt inn relevante tema som skal ivaretas. Det er viktig å sikre gode boforhold for eksisterende bebyggelse i bygge- og anleggsperioden. Vi ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen. Trafikksikkerheten kan i en periode bli dårligere og spesielt viktig er det å sikre god fremkommelighet, jf. universell utforming og trygge ferdselsårer til sosiale møteplasser/lekeplasser og skolevei for barn og unge. En god plan for anleggsfasen, basert på ROS-vurdering, vil være det beste verktøyet.</p> <p><u>Barn og unge og Helse og omsorg</u></p> <p>Planens formål er positivt for folkehelse og barn og unges interesser. Trafikksikre forbindelser for myke trafikanter er arenaer for bevegelse, kan øke sosial kontakt og er viktig bidrag for å nå målene i byvekstavtalen og et viktig bidrag for å realisere handlingsplanen for fysisk aktivitet – sammen om aktive liv. Viktige tema i videre arbeid er utforming av trafikksikre kryss og universell utforming.</p> <p>Det beskrives utfordringer at tiltaket vil kreve store inngrep på eiendommer langs veien. Dialogen med de som er direkte berørt er derfor viktig, både for at de skal oppleve seg ivaretatt, og på overordnet nivå for å styrke legitimiteten til arbeidet med å utvikle nettverket av gang – og sykkelveger.</p> <p>Utviklingen av hovedrutene for sykkel i Trondheim øker bruk av sykkel som fremkomstmiddel. Også for de som går blir det tryggere, og konflikter mellom syklende og gående forebygges, så langt det er rimelig å forvente, ved å etablere adskilte felt. Planen gir mulighet til å optimalisere krysningspunkter, linjeføringer og siktforhold. Oppstartsvarelet og referatet fra oppstartsmøtet har godt fokus på disse tema. I arbeidet med planen vil det for enkelte deler bli behov for en avstemming mot tilliggende grøntarealer. Tilgang til grøntarealer er viktig for folkehelse og</p>	<p>Positivt at kommunen viser til at det anbefales gjennomført støytiltak for boliger som ligger i rød støysone og at dette bør løses gjennom lokal skjerming av uteplass og fasadetiltak.</p> <p>Ber om at grenseverdier og avbøtende tiltak som beskrevet i kapittel 6 i T-1520 og kapittel 6 i T-1442/2021 legges til grunn ved utarbeiding av reguleringsplanen.</p> <p>Utforming av trafikksikre kryss og universell utforming er viktige tema i videre arbeid.</p> <p>Dialogen med de som er direkte berørt er viktig, både for at de skal oppleve seg ivaretatt, og på overordnet nivå for å styrke legitimiteten til arbeidet med å utvikle nettverket av gang – og sykkelveger.</p> <p>Det vil bli behov for en avstemming mot tilliggende grøntarealer. Tilgang til grøntarealer er viktig for folkehelse og det er positivt at kommunen vil sikre den</p>
--	--

<p>det er positivt at kommunen vil sikre den etablerte turstien fra Skyåsparken/Kuhaugen og ned til Persaunvegen gjennom rekkefølgekrav i planen.</p> <p><u>Samfunnssikkerhet</u></p> <p>Det må gjennomføres en risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) som er i tråd med plan- og bygningsloven § 4-3. Statsforvalteren påpeker at kommunen som planmyndighet er ansvarlig for ROS-analysen. Det er viktig at kommunen er bevisst sitt ansvar for å kvalitetssikre og godkjenne analysen (jf. sivilbeskyttelsesloven § 14 2.ledd, forskrift om kommunal beredskapsplikt § 3, og plan og bygningsloven § 4-3).</p> <p>Kommunens oppgave er blant annet å:</p> <ul style="list-style-type: none"> • følge opp intensjonen med en ROS-analyse, som er å komme frem til om et område er bebyggbart eller ikke • sørge for at ROS-analysen gjøres tidlig i planarbeid og senest skisseres etter oppstartsmøte (positivt om det lages et utkast til ROS som sendes på høring sammen med oppstartsvarslet, for å kunne gi hensiktsmessige tilbakemeldinger tidlig i planprosessen) • ha klare forventninger og krav til utreder av en plansak om tema, metodikk og utforming av en ROS-analyse, og hvilke kvalitetskrav som forventes (kvalitetskrav kommunen kan sette, er foreslått i veileder fra DSB om samfunnssikkerhet i arealplanlegging (2017).) • sørge for at avdekket risiko skal møtes med tiltak som sikres i planbestemmelsene eller gjøres juridisk gjeldende på andre måter <p>Som et minimum bør ROS-analyser i plansaker</p> <ul style="list-style-type: none"> • være utarbeidet med bakgrunn i DSBs veileder fra 2017 (se også liste over mulige kilder i vedlegg 5) • inneholde en analyse med beskrivelser og ikke en ren sjekklister med kryss under «ja» eller «nei» • inneholde en kildeliste til analysen • ha kommunens helhetlige ROS-analyse, fylkesROS, arealplanens ROS-analyse, andre tilstøtende områders ROS-analyser og kommunens beredskapsplanverk som en naturlig del av kildegrunnet i tillegg til NVE og NGU med flere • ha en vurdering av et endret klima. Ekstremvær, som styrtregn og vind vurderes, og overvannshåndtering løses i plansaken <p>Statsforvalteren vurderer innsigelse (JF. DSBs retningslinjer for Statsforvalterens bruk av innsigelse) når</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 grunngis eller vises til kilde 	<p>etablerte turstien fra Skyåsparken/Kuhaugen og ned til Persaunvegen gjennom rekkefølgekrav i planen.</p> <p>Det må gjennomføres en ROS-analyse jf. plan- og bygningsloven § 4-3.</p>
---	---

<ul style="list-style-type: none"> • 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, hensynssooner 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 <p>Videre arbeid</p> <p>Statsforvalteren gjør oppmerksom på at dette er en veiledende uttalelse basert på de opplysningene som fremkommer av oppstartsvarelet. Statsforvalteren vil komme tilbake med en endelig uttalelse når planen sendes på høring.</p> <p>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.</p> <p>Ønsker kommunen avklaringer under utarbeidelse av planforslaget er det mulig å ta kontakt med Statsforvalterens fagavdelinger eller saksbehandler på kommunal- og justisavdelingen. Se kontaktliste.</p> <p>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</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Naturverdier i området er kartlagt ved bruk av kildene naturbase.no, miljøstatus.no og kilden.nibio.no. Bymiljøetaten har registrert naturtyper i planområdet. Hva som er registrert i området og virkningene er beskrevet i planbeskrivelsen. • Bestemmelse sikrer at gravearbeidene ikke fører til spredning av fremmede arter. • Natur- og miljø er vurdert etter naturmangfoldloven i planbeskrivelsen. • Støyutredningen som er utført som en del av planarbeidet viser at færre boliger blir liggende i rød eller gul støysone som følge av tiltaket. Det er vurdert at støyskjermingstiltak ikke er nødvendig. • Grenseverdiene for støvdemping og støy i anleggsperioden er sikret i planbestemmelsene. • Det er sikret i planbestemmelsene at turstien fra Skyåsparken/Kuhaugen skal opparbeides som en del av arbeidet. • Det er utarbeidet en ROS-analyse som følger reguleringsplanen som vedlegg. 	
<p>Trøndelag fylkeskommune, brev datert 16.05.2022</p> <p><u>Overordnet plan</u></p> <p>Tiltaket ligger innenfor område som er avsatt til nåværende boligbebyggelse i kommuneplanens arealdel. Det er 13 gjeldende reguleringsplaner som blir berørt langs strekningen. Prosjektet inngår i hovednettet for sykkel i Sykkelstrategi og retningslinjer</p>	

for planlegging av sykkelanlegg som ble vedtatt av Trondheim bystyre i 2014. Tiltaket vurderes å være i tråd med overordnede mål og føringer.

Fylkesveg

Det er svært positivt at det er satt i gang et arbeid med planlegging av et utbedret og mer trafiksikkert tilbud for myke trafikanter på strekningen. Planforslaget innebærer kryssing over Innherredsveien i tilknytning til krysset Innherredsvegen/Persaunvegen. Fylkeskommunen uttaler seg til dette, som eier og forvalter av fylkesveg, og som ansvarlig for kollektivtransport. I oversendt planmateriale foreslås det to alternativer:

Alternativ 1 viser en løsning som er i tråd med Trondheim kommunes normtegninger (1,5 m rabatt, 3 m sykkelveg 2,5 m fortau og 0,5 m vegskulder), på det meste av strekningen.

Alternativet omfatter en ombygging av krysset Innherredsveien/Persaunvegen fra lysregulert kryss til forkjørsregulert kryss med ett kjørefelt i hver retning og separering av gående og syklende. Ved denne løsningen må metrobusstasjoner i Innherredsveien bygges om. Løsningen vil kunne gi dårligere kurvatur for bussene ved inn- og utkjøring av holdeplasser.

Alternativ 2 viser en redusert løsning i forhold til normløsningen på både rabatt, sykkelveg, fortau og kjøreveg på enkelte strekninger. For å unngå inngrep i Persaunvegen 4 og Persaunvegen 2 og Lerkehaugen, er vegen sideforskjøvet ca. 1,5 m på hele strekningen. Det er ingen rabatt, sykkelvegen er redusert til 2,5 m bredde og fortauet er redusert til totalt 2 m bredde (inkl. skulder). Dagens løsning i krysset med Innherredsveien videreføres.

I forprosjektet for sykkeløsning i Persaunvegen, utarbeidet av Multiconsult (2021), vurderes alternativ 1 å ha best måloppnåelse iht. prosjektmålene, og rapporten anbefaler at dette legges til grunn for videre planlegging, men med tilpasninger på strekninger.

Krysset Innherredsveien/Persaunvegen

Trøndelag fylkeskommune uttalte i møte den 01.03.21 at Fylkeskommunen ønsker at krysset skal beholdes slik det er i dag. Det ble her argumentert med at Innherredsvegen er et knutepunkt for kollektivtrafikk, og at Fylkeskommunen kan ikke akseptere løsninger som vil forsinke busstrafikken eller gi dårligere løsning for bussene.

Fylkeskommunens kritiske holdning knyttes også til trafiksikkerhet. Persaunvegen har betydelig helning ned mot Innherredsvegen, og ved separering av fotgjengere og syklist, må man forvente at syklist oppnår høy fart ned mot Innherredsvegen. Ved å fjerne lysreguleringen over en veg hvor syklist potensielt har høy fart, og hvor det er etablert et gangfelt, kan man få situasjoner hvor syklist kjører ut i

Med grunnlag i hensyn knyttet til fremkommelighet for metrobuss og trafiksikkerhet for myke trafikanter, er det på nåværende tidspunkt krevende for fylkeskommunen å stille seg positive til en løsning som innebærer en ombygging fra lysregulert kryss til forkjørsregulert kryss. Fylkeskommunen varslor

<p>vegbanen, med en forventning om at trafikk på Innherredsvegen vil stoppe for dem. Konsekvensene av et sammenstøt mellom myke og harde trafikanter i et kryssområde er ofte alvorlige.</p> <p>Konflikter mellom harde trafikanter på Innherredsvegen og kryssende myke trafikanter, kan øke for kryssende trafikk fra begge sider av fylkesvegen, og kan også gjelde fotgjengere.</p> <p>Med grunnlag i hensyn knyttet til fremkommelighet for metrobuss og trafiksikkerhet for myke trafikanter, er det på nåværende tidspunkt krevende for fylkeskommunen å stille seg positive til en løsning som innebærer en ombygging fra lysregulert kryss til forkjørsregulert kryss. Fylkeskommunen varsler mulig innsigelse til planen, dersom det legges opp til en ombygging av krysset.</p> <p>Konflikter mellom fotgjengere og syklistene i vrimlearealet I forbindelse med etablering av holdeplasser for metrobuss i Innherredsvegen, ble fortausarealet ved gangfeltet utformet som et vrimleareal. Holdeplassene ble utformet med høy standard, og fylkeskommunen kan ikke akseptere at ny løsning for myke trafikanter langs Persaunvegen medfører beslag og omforming av vrimlearealet.</p> <p>Ved regulering og etablering av et separert tilbud for fotgjengere og syklistene langs Persaunvegen, kan man få et høyere konfliktnivå mellom de to trafikantgruppene ned mot kryssområdet. Det bør etterstrebes løsninger som forbereder og reduserer hastigheten til syklistene ned mot vrimlearealet. Med hensyn til trafiksikkerhet, fremmer Trøndelag fylkeskommune et sterkt faglig råd om at sykkelveg/sykkelfelt opphører et lite stykke før Persaunvegen møter Innherredsveien.</p> <p><u>Holdeplass for metrobuss</u></p> <p>Med hensyn til trafiksikkerhet og gjeldende krav til geometrisk utforming, kan ikke Trøndelag fylkeskommune akseptere en løsning som innebærer endring/flytting av holdeplass for metrobuss.</p> <p>Fylkeskommunen vil samtidig gjøre oppmerksom på at en eventuell endring av holdeplassen vil være teknisk krevende og kostbar, da det ligger tung infrastruktur i grunnen.</p> <p><u>Valg av løsning for myke trafikanter</u></p> <p>Fylkeskommunen viser på nytt til forprosjektet for sykkelløsning i Persaunvegen, utarbeidet av Multiconsult (2021), hvor det åpnes opp for tilpasninger på strekningen, ved planlegging etter en standard tilsvarende alternativ 1. Vi mener her det bør være rom for å vurdere denne løsningen i kombinasjon med videreføring av krysset Innherredsveien/Persaunvegen, etter dagens utforming og lysregulering.</p> <p><u>Kulturminner nyere tid</u></p> <p>Reguleringsplanen med sin hittil angitte omfang berører og delvis står i konflikt med flere registrerte kulturminner og kulturmiljøer av lokal, regional og nasjonal betydning. Forarbeidet har kartlagt</p>	<p>mulig innsigelse til planen, dersom det legges opp til en ombygging av krysset.</p> <p>Ved regulering og etablering av et separert tilbud for fotgjengere og syklistene langs Persaunvegen, kan man få et høyere konfliktnivå mellom de to trafikantgruppene ned mot kryssområdet. Det bør etterstrebes løsninger som forbereder og reduserer hastigheten til syklistene ned mot vrimlearealet. Med hensyn til trafiksikkerhet, fremmer Trøndelag fylkeskommune et sterkt faglig råd om at sykkelveg/sykkelfelt opphører et lite stykke før Persaunvegen møter Innherredsveien.</p> <p>Med hensyn til trafiksikkerhet og gjeldende krav til geometrisk utforming, kan ikke Trøndelag fylkeskommune akseptere en løsning som innebærer endring/flytting av holdeplass for metrobuss.</p> <p>Fylkeskommunen kan ikke se at sykkelfelt som alternativ er utredet. Det bør vurderes om sykkelfelt kan bidra til å smale inn veidimensjonen noe for å gi rom for alle arealbehov for ferdsel som reguleringsplanen skal ta hånd om?</p> <p>Eksisterende og vernede trær skal i størst mulig grad søkes bevart – dvs. trær som er markert fjernet innenfor grønt-rabatter skal søkes</p>
---	---

<p>utfordringer og angitt løsningsforslag for delstrekningene ved alternativ 1 og 2.</p> <p>Gjeldende reguleringsplan for Persaunet omfatter både den fredede Militærleiren med hensynssone, men også det gamle Strinda sykehus med bevaringsregulert park. Videre er Tyholtveien 78 og Persaunvegen 4 berørt av planen, begge registrert i kommunens aktsomhetskartet med stor antikvarisk verdi.</p> <p>Reguleringsplanen forsøker å søke løsninger for å etablere en forbedret sykkeltrasé ved hjelp av å etablere en sykkelvei innenfor et gatetverrsnitt som oppleves trang og konfliktfull. Mange hensyn skal ivaretas, men vernehensyn især langs den fredede militærleiren skal hensyntas.</p> <p><u>Berørte kulturminner:</u></p> <p>Tyholtveien 78</p> <ul style="list-style-type: none"> - Et eldre gårdstun, reist i slutten av 1800-tallet, våningshus i sveitserstil med uthusbebyggelse til å danne et tradisjonelt tun. - Tiltak: reguleringsplanens alternativer foreslår en flytting av veien mot nord for å kunne etablere en minimumsavstand på 1,5 meter fra fortau mot bygningers fasader for vern og vedlikehold. <p>Gamle Strinda sykehus</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bygget i 1924 - Bevaringsregulert park og bygg ved reg.plan fra 2004 - Tiltak: etablering av gang- og sykkelvei – behov for breddeøkning av fortau for etablering av sykkelvei og fortau, forutsetter fjerning av flere av de snart 100 år gamle lerce og furutrær, bevaring av flere trær bør søkes, tiltak ved oppbygging for vern av rotsoner. <p>Persaunet leir</p> <ul style="list-style-type: none"> - Etablert som forlegning under okkupasjon 1940-1945 - Bygg og anlegg som helhet fredet i 2004, reguleringsplan med hensynssone verner utomhusareal mot inngrep og endringer – r0455 - Forarbeidet tar utgangspunkt i at hensynssonen ved Persaunet leir og dens uteområder avgrenses av dagens gjerde. Hensynssonen omfatter alt uteareal inntil dagens fortau. Det vil si at også eksisterende trær utenfor gjerdet er omfattet av bestemmelser om vern og må hensyntas ved videre planarbeid. - Tiltak: både alternativ 1 og 2 forutsetter fjerning av mange trær langs Persaunveien grunnet etablering av sykkelvei og fortau. Plassering av vei, bredde ved kjørebane og sykkelvei samt fortau må vurderes for å sikre videre eksistens av trærne. Trærne har i dag en stor symbolverdi for leirets tidligere avgrensning og bør søkes 	<p>bevart, likeså eksisterende bjørkestrær langs den fredede militærleiren.</p> <p>Oppbygging av gang og sykkelveiens underkonstruksjon må tilpasses eksisterende betingelser. Føringer vedr. drift og vedlikehold må gis for å unngå komprimerende og skadelig påvirkning på rotsoner ved trær.</p> <p>Kulturminneverdier ved grøntanlegg til gamle Strinda sykehus og Persaunet leir er viktige miljøskapende momenter som er viktig at videre blir bevart. Hensynene til bevaringsverdige bygg og anlegg skal i det videre planarbeid ivaretas med hensyn til avstand for å bevare deres lesbarhet, vedlikehold og sikring mot skade grunnet drift av vei og ferdselsårer.</p> <p>Fylkeskommunen vil kunne fremme en innsigelse dersom de nasjonale og regionale kulturminneinteressene ikke ivaretas.</p> <p>Vurderer at det vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen.</p>
---	--

<p>bevart. Tiltak for bevaring av rotsoner ved trærne ved anvisning av etablering av vei.</p> <p>Persaunveien 4</p> <ul style="list-style-type: none"> - Eldre bebyggelse med stor antikvarisk verdi – klasse B. Alder ukjent, tidligere del av et større historisk anlegg med parkaktig hage og stort hovedhus som på 1950-60-tallet ble revet. - Avstand mellom trafikkareal og antikvarisk bebyggelse bør ikke minskes ytterligere. - Tiltak: Tiltak 1 og 2 søker å holde etterspurt avstand til bebyggelse, alternativ 2 bevarer i tillegg trær tilhørende hageanlegget. <p>I det videre arbeidet ved reguleringsplanen bør følgende momenter utredes videre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fylkeskommunen kan ikke se at sykkelfelt som alternativ er utredet. Det bør vurderes om sykkelfelt kan bidra til å smale inn veidimensjonen noe for å gi rom for alle arealbehov for ferdsel som reguleringsplanen skal ta hånd om? - Eksisterende og vernede trær skal i størst mulig grad søkes bevart – dvs. trær som er markert fjernet innenfor grønt-rabatter skal søkes bevart, likeså eksisterende bjørketrær langs den fredede militærleiren. - Oppbygging av gang og sykkelveiens underkonstruksjon må tilpasset eksisterende betingelser. Føringer vedr. drift og vedlikehold må gis for å unngå komprimerende og skadelig påvirkning på rotsoner ved trær. <p>Kulturminneverdier ved grøntanlegg til gamle Strinda sykehus og Persaunet leir er viktige miljøskapende momenter som er viktig at videre blir bevart. Hensynene til bevaringsverdige bygg og anlegg skal i det videre planarbeid ivaretas med hensyn til avstand for å bevare deres lesbarhet, vedlikehold og sikring mot skade grunnet drift av vei og ferdselsårer.</p> <p>For ordens skyld vil Fylkeskommunen orientere om at dersom de nasjonale og regionale kulturminneinteressene ikke ivaretas, vil dette kunne medføre at det fremmes en innsigelse. Innsigelse skal behandles politisk.</p> <p><u>Kulturminner eldre tid</u></p> <p>Etter Fylkeskommunens foreløpige vurdering vil det være liten risiko for at det skal oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner i forbindelse med planen. Vi minner om den generelle aktsomhets- og meldeplikten etter kulturminnelovens § 8.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er gått bort fra tanken om ombygging av krysset mellom Innherredsveien og Persaunvegen. • Holdeplass for metrobuss i Innherredsveien flyttes ikke som en følge av tiltaket. 	

<ul style="list-style-type: none"> • Kulturminnehensyn er vektet høyt i utformingen av løsningen for gang og sykkelveg. Det er gjort tiltak for å sikre at kulturminneinteressene ivaretas i stor grad og det er regulert inn hensynssone for bevaring av kulturmiljø i planen. • Reduksjon av fart for syklistene inn mot kryss med Innherredsveien: det er ikke mulig å legge inn kurvatur for å redusere farten, men det kan være en løsning å bruke rumlefelt med f.eks smågatestein nederst i sykkelvegen for å vekke oppmerksomhet til syklistene. Jf. håndbok V128 Fartsdempende tiltak har humper eller enkle innsnevring av vegbredden vist seg å ha liten effekt på syklende. Rumlestriper kan brukes for å vekke de syklendes oppmerksomhet, eller som et avvisende tiltak. Tiltak må vurderes videre i byggeplan. • Sykkelfelt er utredet som mulig løsning i konseptvalgutredningen fra 2020. Det er i forprosjektet er det gått videre med utarbeidelse av to alternativer for sykkelveg med fortau. Det er i reguleringsplanarbeidet kommet frem til at en løsning hvor tverrsnittet er redusert i ift. begge disse slik at hensyn som blant annet kulturminner og mindre erverv av privat eiendom er ivaretatt i større grad. 	
<p>Statens vegvesen</p> <p>Statens vegvesen ser positivt på at Trondheim kommune ønsker å sikre en sammenhengende løsning for gående og syklende i Persaunvegen. Dette fører til en enklere hverdag for våre myke trafikanter og kan også bidra til å redusere unødig biltrafikk.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <p>Tas til orientering.</p>	
<p>Forsvarsbygg, brev datert 24.04.2022</p> <p><u>Kuhaugen leir og Luftkrigsskolen</u></p> <p>Tiltaket berører både i alternativ 1 og 2 atkomsten til Luftkrigsskolen og Kuhaugen leir. For alternativ 1 hvor vegen er sideforskjøvet 3-4 meter mot vest beskrives ett relativt stort inngrep i grøntområdet mot Luftkrigsskolen. Det er i alt. 1 behov for en ca. 80 meter lang mur eller fjellskjæring nordover fra avkjørselen til Luftkrigsskolen.</p> <p>I alternativ 2 hvor vegen er sideforskjøvet 2-3 meter mot vest er fortsatt inngrepet omtalt som relativt stor, men i noe mindre omfang enn i alternativ 1. Det er i alt. 2 kun behov for mindre tilpassing i avkjørselen til Luftkrigsskolen.</p> <p>Slik Forsvarsbygg vurderer det ut ifra forprosjektet kan både alternativ 1 og 2 aksepteres i området ved atkomsten til Kuhaugen leir. Ved valg av alternativ 1 vil det være behov for noe ekstra dialog med Forsvarsbygg om de tekniske løsningene, utforming av muren, størrelsen på arealbeslaget og arbeidet i gjennomføringsfasen med tanke på konsekvensene for og nærheten til dagens leirgjerde (perimeter). Det vil med stor sannsynlighet måtte etableres ett nytt leirgjerde på deler av strekningen langs Persaunvegen, og da fortrinnsvis på toppen av den nye muren (avhengig av høyden og utformingen på muren). Nytt gjerde må etableres iht. de føringer Forsvaret har for å ivareta sikkerheten rundt Kuhaugen leir.</p> <p>Når det gjelder gjennomføringsfasen vil det uavhengig av alternativ 1 eller 2 være behov for dialog for å sikre at atkomsten til Kuhaugen leir opprettholdes i byggeperioden.</p>	<p>Forsvarsbygg vurderer at både alternativ 1 og 2 kan aksepteres i området ved atkomsten til Kuhaugen leir. Ved valg av alternativ 1 vil det være behov for noe ekstra dialog med Forsvarsbygg om de tekniske løsningene, utforming av muren, størrelsen på arealbeslaget og arbeidet i gjennomføringsfasen med tanke på konsekvensene for og nærheten til dagens leirgjerde (perimeter).</p> <p>Med utgangspunkt i at Persaunet leir som helhet er i fredningsklasse, og utearealene inngår som en ett svært viktig element i den bevaringsverdige helheten tilrår Forsvarsbygg at det primært arbeides videre med alternativ 2, og at inngrepene i Persaunet leir søkes å gjøres så små som mulige av hensyn til helheten og fredningen.</p>

<p>Persaunet leir</p> <p><u>Landsverneplanen for Forsvaret – Persaunet leir</u></p> <p>Persaunet leir inngår i Landsverneplanen for Forsvaret, og ble fredet i 2004. Fredningen omfatter bygninger og anlegg som er oppført i Forskrift om fredning av bygninger og anlegg i Landsverneplan for Forsvaret (FOR-2004-05-06-718). Fredningen har som formål å sikre og bevare et representativt utvalg bygninger og anlegg knyttet til hele spekteret av Forsvarets virksomhet. De fredede kulturminnene skal vise den militærhistoriske utviklingen i Norge fra 1700-tallet og frem til i dag. Formålet er videre å sikre kulturminnene som representative eksempler for ulike perioder av denne utviklingen.</p> <p>Persaunet utgjør et svært godt eksempel på tysk leirarkitektur av høyere standard. Leirbebyggelsen har i hovedtrekkene høy grad av opprinnelighet. Den karakteriseres av en solid og tiltalende utforming med en rekke arkitektoniske kvaliteter, noe som gjelder både eksteriører og mange interiører. Den U-formede planen er særskilt interessant som del av den tyske marinens oppbygning av anlegg i Europa. Bygningsutformingen og planen, samt grøntarealene, gjør at Persaunet framstår som et meget verneverdig bygningsmiljø.</p> <p>Videre inngikk Persaunet i en funksjonell sammenheng med bunkerne og andre anlegg på havnen som til sammen utgjør en bevaringsverdig helhet.</p> <p>Persaunet leir er derfor meget verneverdig i en nasjonal sammenheng. Som én av flere liknende ekstyske ubåtleire i Vest-Europa fra perioden 1940–45 og med bakgrunn i den marinestrategiske rolle som Trondheim var tiltenkt i Det tyske riket, framstår Persaunet også som interessant i et europeisk bevaringsperspektiv. Persaunet leir er derfor som helhet i fredningsklasse.</p> <p>Formålet med fredningen av Persaunet er å ta vare på den ekstyske forlegningsleiren. Foruten de fredete bygningene omfatter vernet etter Forsvarets landsverneplan området innenfor grensene til Forsvarets eiendom. Dette vernet er ikke juridisk bindende, men innebærer forpliktelser når det gjelder bevaring, vedlikehold og forvaltning. Hensikten med verneområdet er å bevare det og sikre at hensynet til øvrige kulturminner blir ivaretatt i planleggingsprosesser. For mer informasjon se Landsverneplan for Forsvaret (forsvarsbygg.no).</p> <p><u>Videre planlegging og kulturminnehensyn</u></p> <p>I tillegg til at Persaunet leir er fredet gjennom landsverneplan for Forsvaret er også området som beskrevet i varslet om planoppstart også omfattet av hensynssonen for bevaring av kulturmiljø i kommuneplanens arealdel. Dette betyr at det må tas særskilt hensyn til kulturmiljøet.</p> <p>Planområdet går langs med og delvis inn i Persaunet leir. Regulert bevaringsområde for kulturminner og bussholdeplass gir utfordringer og føringer for strekningen. Inngangen til Persaunet</p>	<p>Forsvarsbygg ønsker nærmere dialog om kartlegging av stikkledninger og annen infrastruktur i bakken ved Kuhaugen leir.</p>
---	---

leir og typisk situasjon ved Persaunet leir er i planarbeidet identifisert som kritiske snitt. Trær som skal bevares er punktfestet og tiltak som skader trærne er ikke tillatt. Gjerdet er grense for bevaring/vern.

I alternativ 1 er vegen sideforskjøvet ca. 2 m mot vest. Fotgjengerkryssing ved inngangen til Persaunet leir videreføres (figur 1). I kryssingen Kommandovegen av er det tenkt forkjørsrett for sykkel. Kryssing er trekt 5 m tilbake iht. normtegnning. Dette gir inngrep innenfor bevaringsområdet/gjerdet mot Persaunet leir og uteområdet til Majorstuen barnehage. Alternativet medfører et stort inngrep i tomta til Majorstuen barnehage og videre nordover til inngangen til Persaunet leir, der fortau kommer omtrent på innsida av dagens gjerde. Videre nordover fra inngangen til Persaunet leir blir det det fylling innenfor bevaringsområdet/gjerdet. Bussholdeplass fra byen er lagt nord for krysset med Laurits Jenssens veg, rett imot Kommandovegen. Dette medfører inngrep i grøntområdet. Dette kan være negativt for trærne som er regulert til bevaring.

Løsningen i alternativ 1 beskrives i forprosjektet til å gi utfordringer både av hensyn til barnehagens behov for utearealer og verneinteresser for kulturminner.

I alternativ 2 er vegen sideforskjøvet ca. 2 m mot vest nordover fra inngangen til Persaunet leir. Fotgjengerkryssing ved inngangen til Persaunet leir videreføres. Det er ikke rabatt fra Kommandovegen til inngangen til Persaunet leir og fortauet er redusert til totalt 2 m (inkl. skulder). Bussholdeplasser er lagt ved inngangen til Persaunet leir, omtrent der dagens holdeplasser ligger. Kryssingen av Kommandovegen er ikke trekt 5 m tilbake. Løsningen gir inngrep innenfor bevaringsområdet/gjerdet mot ved Majorstuen barnehage, men i mindre omfang enn alternativ 1.

Løsningen alternativ 2 beskrives i forprosjektet til å kunne gjennomføres uten vesentlige inngrep innenfor bevaringsområdet/gjerdet nordover fra inngangen til Persaunet leir.

Med utgangspunkt i at Persaunet leir som helhet er i fredningsklasse, og utearealene inngår som en ett svært viktig element i den bevaringsverdige helheten tilrår Forsvarsbygg at det primært arbeides videre med alternativ 2, og at inngrepene i Persaunet leir søkes å gjøres så små som mulige av hensyn til helheten og fredningen.

Nåværende funksjon i Persaunet leir

Det er fortsatt militær tilstedeværelse på Persaunet selv om store deler av leiren er solgt til kommunen og privatpersoner. I løpet av 2022 vil imidlertid Forsvarsbygg og Cyberforsvaret flytte sin aktivitet fra Persaunet til Værnes garnison. Forsvarsbygg vil i det videre planarbeidet derfor primært ha fokus på Persaunet leir som et kulturminneområde.

Prosess

<p>Under medvirkningsprosess og varslingsparter er det listet opp offentlige organer og andre interessenter som anses å være særlig relevante. I den sammenheng er ikke Forsvarsbygg nevnt. Jf. vår tilbakemelding i dette brevet bør vi også stå på den nevnte lista av hensyn til våre interesser både i Kuhaugen og Persaunet leir.</p> <p>Under videre arbeid/prosess er det i forprosjektet nevnt behov for kartlegging av stikkledninger og annen infrastruktur i bakken. Her vil Forsvaret kunne bli berørt, blant annet når det gjelder Kuhaugen leir. Forsvarsbygg ønsker nærmere dialog om dette i det videre arbeidet.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planforslag bygger på alternativ 2 i forprosjektet. • Forslag til løsninger er gjennomgått og drøftet med Forsvarsbygg. • Opplysninger om Persaunet leir tas til orientering . • Kulturminnehensyn langs Persaunet leir er i forslaget til reguleringsplan tillagt stor vekt. Kulturminneinteressene sikres med hensynssone. • Forsvarsbygg vil bli varslet i videre prosess. 	

3.2 Fylkeskommunale og kommunale enheter

Avsender, innspill	Oppsummering, tema
<p>ATB, brev datert 13.05.2022</p> <p>6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene og ikke ønskelig for AtB. Om man går for alternativ 2 er det viktig med en nærmere vurdering av fremkommelighet for bussen. AtB støtter prosjektets vurdering og ønsker at alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging, men med noen tilpasninger. Det er viktig at det spores for 15 m og 18 m buss i svinger og kryss.</p> <p><u>Krysset Innherredsveien x Persaunvegen</u> Alternativ 1 omfatter en ombygging av krysset med Innherredsveien. Krysset foreslås bygget om til forkjørregulert kryss med ett kjørefelt i hver retning, og separering av gående og syklende. Lyssignal fjernes, og metrobusstasjoner i Innherredsveien må bygges om. Løsningen vil kunne gi dårligere kurvatur for bussene ved inn- og utkjøring av holdeplasser. Trøndelag fylkeskommune har uttalt at de ikke ønsker den foreslåtte ombyggingen. Fylkeskommunen har erfart at fjerning av lysregulering vil forsinke busstrafikken og de vurderer at det er for mye trafikk i krysset til at det kan bygges ned/om. Fylkeskommunen kan ikke akseptere løsninger som vil forsinke busstrafikken eller gi dårligere løsning for bussene. Innherredsvegen er en veldig viktig trase for kollektivtrafikk. AtB støtter fylkeskommunens vurdering og ønsker at det ikke gjøres endringer i krysset med Innherredsveien som reduserer bussens fremkommelighet.</p> <p><u>Holdeplass Brian Smiths gate</u> Holdeplassen er plassert omtrent som i dag i begge alternativ.</p>	<p>AtB støtter at alternativ 1 legges til grunn for videre planlegging, men med noen tilpasninger.</p> <p>6,5 m vegbredde er minimum bredde for bussene og ikke ønskelig for AtB.</p> <p>Det er viktig at det spores for 15 m og 18 m buss i svinger og kryss. Kjøremåte A.</p> <p>Krysset Innherredsveien x Persaunvegen: AtB støtter fylkeskommunens vurdering og ønsker at det ikke gjøres endringer i krysset med Innherredsveien som reduserer bussens fremkommelighet.</p> <p>Holdeplass Brian Smiths gate AtB oppfordrer til å se på muligheter for å etablere</p>

<p>For flere boliger i øst er det kort veg i luftlinje til holdeplass, men en del lengre gangveg. AtB oppfordrer prosjektet til å se på muligheter for å etablere snarveier til holdeplasser som en del av dette prosjektet.</p> <p><u>Holdeplass Persaunet leir</u> Bussholdeplass fra byen er lagt nord for krysset med Laurits Jenssens veg, rett imot Kommandovegen. Holdeplass til byen er lagt ved inngangen til Persaunet leir. For de som kommer fra øvre og venstre del av utsnittet og skal til holdeplass retning sentrum tror AtB disse vil villkryse over Persaunvegen fremfor å benytte gangfelt i forkant av holdeplassen. ATB oppfordrer til at det ses på muligheten for gangfelt eller tilrettelagt kryssing i bakkant av plattform retning sentrum.</p> <p><u>Holdeplass Clara Holsts veg og Tyholt</u> Holdeplass Clara Holsts veg ved Persaunet studentby flyttes lengre vest og slås sammen med Tyholt. Holdeplassen blir liggende i helning. ATB ønsker at det ses på muligheter/tiltak som gjør at bussens oppstillingsplass kan flates ut, selv om den ligger i bakke.</p> <p><u>Utforming av holdeplasser</u> Dobbel sperrelinje/trafikkdel: Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å trekke dobbel sperrelinje, skilting om forbikjøring forbudt eller etablere fysiske innretninger (vegdel, etc.), som sperrer for forbikjøring i begge retninger og på den måten bidrar til å redusere farlige forbikjøringer av buss på holdeplass. Det er samtidig viktig å presisere at utforming av kollektiv infrastruktur ikke må komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater mv.</p> <p><u>Tilrettelegge for sanntidsskjerm</u> AtB ønsker å gi våre kunder god informasjon om kollektivtilbudet. Med bakgrunn i dette og økende påstigningsstall utvider AtB bruken av sanntidsskjermer i Trøndelag. AtBs anbefaling er at alle nyetableringer eller endringer av holdeplasser tilrettelegger for muligheten for utbygging av fremtidig reiseinformasjon. AtB oppfordrer derfor om at det tilrettelegges for etablering av sanntidsskjerm. Sanntidsinformasjon krever faststrøm. AtB ønsker at det legges et trekkrør hvor det er mulighet for å trekke kabel med faststrøm, fra en Kasse til leskur.</p> <p>Ombygging av kryss Tyholtveien Krysset Persaunvegen x Tyholtvegen foreslås bygget om i alternativ 1.</p> <p><u>Kjørefelt og kjøremåte</u> Ved kjøring i kurver vil et kjøretøy trenge mer plass enn på rettlinjert 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, inklusiv overheng, skal kunne bevege seg innenfor sitt eget kjørefelt.</p>	<p>snarveier til holdeplasser som en del av dette prosjektet.</p> <p>Holdeplass Persaunet leir: For de som kommer fra øvre og venstre del av utsnittet og skal til holdeplass retning sentrum tror AtB disse vil villkryse over Persaunvegen fremfor å benytte gangfelt i forkant av holdeplassen. ATB oppfordrer til at det ses på muligheten for gangfelt eller tilrettelagt kryssing i bakkant av plattform retning sentrum.</p> <p>Holdeplass Clara Holsts veg og Tyholt: ATB ønsker at det ses på muligheter/tiltak som gjør at bussens oppstillingsplass kan flates ut, selv om den ligger i bakke.</p> <p>Ved utforming av kantstopp bør det vurderes å trekke dobbel sperrelinje, skilting om forbikjøring forbudt eller etablere fysiske innretninger (vegdel, etc.), som sperrer for forbikjøring i begge retninger og på den måten bidrar til å redusere farlige forbikjøringer av buss på holdeplass. Dette må ikke komme i konflikt med fremkommeligheten for nødetater mv.</p>
---	--

<p>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. Det er viktig at bussene i krysset Persaunvegen x Tyholtvegen skal kunne bruke kjøremåte A - sitt eget kjørefelt, også vinterstid.</p> <p><u>Buss og sykkel i kryss</u></p> <p>ATB viser til krysset Tyholtveien x Persaunvegen:</p> <p>Er det tenkt at bussen skal ha vikeplikt for sykkelveien i krysset? Syklister som kommer opp Persaunvegen vil delvis bli liggende i buss fra sentrum sin blindsoner. Det vil være mye enklere for biler å oppfatte syklister ettersom de kan rette seg opp før de kjører over sykkelveien og gangfeltet, men bussen vil fortsatt være i sving og dermed ha syklister i sin blindsoner. Sykler, særlig el-sykler og el-sparkey sykler har høy hastighet og kan være vanskelig for sjåføren å oppfatte. Er det mulig å skille sykkelvegen med "stopp for buss i rute" eller tilsvarende? Det er svært ønskelig og viktig at det gjøres tiltak for å hindre sammenstøt mellom syklister og buss.</p> <p><u>Fremkommelighet for kollektivtrafikken</u></p> <p>Det må i alle prosjekt vurderes hvordan tiltaket vil påvirke fremkommeligheten for buss i de tilfellene der buss skal vike for sykkel. Det er viktig med god fremkommelighet for kollektivtrafikken</p> <p><u>Universelt utformede kollektivreiser</u></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p><u>Anleggsfasen</u></p> <p>AtB 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. Det er viktig at god fremkommelighet for</p>	
--	--

kollektivtrafikken og for de reisende (myke trafikanter) ivaretas i anleggsfasen. AtB ber om at dette sikres i bestemmelsene	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vegbredden vil bli mellom 6,5-7,3 meter langs strekningen. • Sporing for buss er gjort etter gjeldene dimensjoneringsnormer • Det er ikke gjort endringer på bussholdeplass i krysset mellom Innherredsveien og Persaunvegen. • En snarvei til bussholdeplassen i Brian Smiths gate vil være utenfor planområdet, og er ikke tatt med som et alternativ i planarbeidet. • Skilting i forbindelse med strekningen og eventuelle fysiske sprerrer for å unngå forbikjøring bestemmes ikke i reguleringsplanen, innspillene tas til orientering i forbindelse med videre detaljplanlegging. • Utforming og plassering av holdeplasser er drøftet og det er kommet frem til omforente løsninger med AtB i møter. • Koordinering mellom anleggsarbeid og rutetrafikken gjøre i byggefasen. Det er sikret i bestemmelse at det lages en plan for trafikkavvikling. 	
<p>Strindheim skole v/ rektor Stefan Reppe, brev datert 11.05.2022</p> <p>I plandokumentene er ikke barn og elever sine behov, eller konsekvenser for barn og elever, ikke nevnt med et ord. Det er foruroligende i seg selv.</p> <p><u>Trafikksikkerhet for elever til og fra skolen</u></p> <p>Slik tiltaket er beskrevet i plandokumentene vil begge alternative skape en barriere som går tvers gjennom Strindheim skolekrets. Utforming og samling av trafikanter som bil, buss og høyhastighetssyklist vil gjøre det svært utfordrende for barn å bevege seg fritt både til og fra skolen, og innenfor skolekretsen ellers. Rektor kan ikke se at barns perspektiver og behov med hensyn til trafikksikkerhet er vurdert eller hensyntatt i planarbeidet.</p> <p><u>Medvirkning og elevens stemme.</u></p> <p>Som nevnt er barns perspektiver og behov fullstendig fraværende i plandokumentene. Hvordan vurderes prosjektet opp imot barns beste og barns rett til medvirkning? Et eksempel fra plandokumentene som vil ha betydning for barns beste er luftforurensing. Hvordan prosjektet vil påvirke luftforurensingen er ikke vurdert, men man antar at biltrafikken vil reduseres og ikke føre til økt luftforurensing. Hvilket faktagrunnlag ligger til grunn for den antagelsen? Rektor kan ikke se at barns beste, og barns rett til medvirkning, er vurdert eller hensyntatt i planarbeidet.</p> <p><u>Konsekvenser for vurdering av skolekrets og nærscole</u></p> <p>I Trondheim kommunes vurderinger av nærscole og skolekrets er det ikke kun avstand fra bolig til skolen som vurderes. Topografi og barrierer er også med i vurderingen. Det fremkommer ikke av plandokumentene at det er noen bevissthet eller vurdering at dette perspektivet. Det må derimot vurderes. Dersom det skapes</p>	<p>Barns medvirkning.</p> <p>Sykkelveg vil gjøre Persaunvegen til en barriere.</p> <p>Kan påvirke inndelingen av skolekretser.</p>

<p>en barriere som beskrevet i plandokumentene vil det kunne ha store konsekvenser for kommunens vurdering av nærskoler, skolekretser og skolekapasitet. Plandokumentene ivaretar ikke barns perspektiver, behov og rettigheter. Det er en alvorlig mangel.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forslag til løsninger er drøftet med rektor i møte. • Skoleveg er tatt hensyn til i planforslaget ved at bredde på fortau er utvidet i aktuell strekning med skoleveg. 	
<p>FAU Strindheim skole</p> <p>Prosjektet har manglende evaluering av sikkerheten knyttet til skolebarn ved Strindheim skole. Flere barn som er elever på Strindheim skole bor på østsiden av Persaunvegen og må krysse Persaunvegen på sin skoleveg, hver morgen og ettermiddag. Begge alternativene presentert av Multiconsult vil gi bedre forhold for biltrafikk, og ikke minst gjør at syklende vil ha større mulighet til å sykle i høy hastighet nedover Persaunvegen. FAU stiller spørsmålsteget rundt hvordan denne løsningen kan overholde målet med å redusere ulykker og øke sikkerheten, spesielt med tanke på skolebarn på sin skoleveg til og fra Strindheim skole.</p> <p><u>Følgende anføringer bes hensyntas i evalueringen:</u></p> <p>Det foreslås etablering av dobbelt sykkelfelt og økning av fartsgrense fra 30 km/t til 40 km/t, noe som vil medføre at veien blir farligere å krysse for alle skolebarna som bor på østsiden av Persaunvegen. Barna må først krysse bilvei og deretter dobbelt sykkelfelt hvor bil/sykkel kommer i minst 40 km/t. Som kjent strekker Persaunvegen seg i nedoverbakke, uten særlig kurvatur (unntatt ved LKSK hvor fartsgrense er 40 km/t) hele veien fra Tyholtvegen til Thonnings Ovesens gate og potensialet for høy fart på sykkel er enorm, spesielt i nedre deler av lang nedoverbakke. Lav fartsgrense vil også begrense råkjøring på sykkel.</p> <p>De understreker også at formannskapet i Trondheim kommune vedtok i august 2020 at «Fartsgrense på 30 km/t innføres på kommunale veier i sentrumsområdet, lokale sentra og rundt skoler og barnehager. Det skal vurderes om fartsgrense på 30 km/t skal innføres på kommunale veier generelt. Behov for høyere fartsgrense skal da begrunnes særskilt». Dette prosjektet med underliggende inngangsverdier er derfor ikke i samsvar med Trondheim kommunes vedtak.</p> <p>Rapporten fra Multiconsult viser til 8 ulykker de siste 23 årene, hvor det ikke påpekes at det har vært fravær av ulykker etter at Persaunvegen har fått bussholdeplass med bufferutforming v/Persaunvegen 9, samt åpning av GSV langs Nidar (busstopp Persaunvegen i år 2020 og sykkelvei utført år 2020). Statistikken som er vedlagt i rapporten viser:</p>	<p>Trafikksikkerhet for barn</p> <p>Det vil bli farligere å krysse Persaunvegen</p> <p>Ønsker ikke økt fartsgrense fra 30 til 40 km/t</p> <p>Få ulykker i Persaunvegen</p> <p>Negativ til etablering av sykkelveg</p>

- 3 av ulykkene er relatert til fotgjenger som krysser kjørebanelen. Hvordan skal prosjektet med økt forhold for bil og ekstra sykkelfelt kunne redusere slike ulykker? Vi vil med stor sikkerhet anta at prosjektet kommer til å øke slik typer ulykker da det blir flere felt å krysse hvor sykkel/bil kan ha høyere hastighet.

- 2 av ulykkene er relatert til sykkel alene og uklar hendelse. En av disse er en sykkelvelt.

- De resterende 3 ulykkene er mellom sykkel og bil, hvorav 1 er relatert til gang sykkelvei i Thoning Ovesens gate.

Evaluering av statistikken viser dermed at det er 3 ulykker mellom bil og sykkel de siste 23 årene. FAU klarer ikke å se hvordan dette prosjektet skal klare å oppnå sitt mål om ikke å øke antall ulykker, da presentert statistikk viser meget lavt antall ulykker, og fravær av ulykker etter åpningen av sykkelvei langs Nidar og timeholdeplass i Persaunvegen.

Prosjektet skal brukes som virkemiddel for å oppnå nullvekst målet til Trondheim kommune, hvordan kan dette begrunnes når alternativene som blir vurdert vil gi bedre forhold for bilister. Klarer ikke å se hvordan dette kan være forenelig med hverken miljøpakken eller nullvekst målet. FAU stiller seg undrende til hvordan bedre forhold for bil, høyere fartsgrense og ekstra sykkelfelt skal kunne redusere ulykker. Tvert imot er det risiko for ulykker øker når forholdene legges bedre til rette for biltrafikk som skissert i prosjektet. Slik sett er også prosjektet i strid med punkt 5 i Byvekstavtalens mål om nullvekst.

Prosjektet og rapporten viser heller ingen vurdering av behov for sykkel løsning på denne strekningen. Hvem skal benytte seg av denne sykkelveien og hvorfor er ikke behovet presentert? Hvor mange pendler til Lade eller andre veien?

Prosjektet mangler vurdering av løsning som gir redusert trafikk, som for eksempel øverst på Tyholt hvor det er redusert fremkommelighet for bilister og økt fremkommelighet for syklister. FAU mener dette burde vurderes bedre av prosjektet.

Strindheim skole har p.t. en normløsning på sykkelvei på østsiden av skolen. FAU mener prosjektet burde vurdere bruken av denne trasseeene istedenfor. En slik løsning vil føre til langt færre inngrep, samt øke bruken av det som allerede er bygget og prosjektert.

Strindheim skole FAU minner for ordens skyld om at Persaunvegen (KV 5870) ble reasfaltert med nytt slitelag Ab11 Pmb fra S2D1 M499 til S2D1 M156 den 24.06.19. Per definisjon av Trondheim kommunes retningslinjer fra gravemeldingstjenesten er alle gater som er reasfaltert i regi av Trondheim bydrift sperret for graving og inngrep unntatt nødvendige utbedringer slik som graving ved vannlekkasjer etc. i en periode på 3 år. Riktignok gjelder dette for 1/3 av strekningen, men likeså ber vi om en vurdering om dette er en klok beslutning

<p>på anvendelse av fellesskapets midler. Trondheim kommune er vegeier for et uhørt antall andre gater og veger som helle kunne trenge en oppgradering finansiert av fellesskapet enn Persaunvegen. Hans Finnes gt står frem som et utmerket eksempel i så måte, ikke bare i nåværende kvalitet og beskaffenhet, men også som et mer naturlig knutepunkt mellom Persaunet/Strindheim og Sentrum enn via Dalen Hageby.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fartsgrense på 40 km/t er lagt til grunn i dimensjoneringen av veistrekningen. I dag er det fartsgrense på både 50 km/t, 40 km/t og 30 km/t på strekningen. Fartsgrense vedtas ikke i en reguleringsplan, dette gjøres på et senere tidspunkt • Det er utarbeidet en konseptutredningsrapport og forprosjekt som vurderer alternative løsninger samt behov for sykkelvegen. 	
<p>Trondheim kommune Eierskapsenheten Fra Eierskap og forvaltere sitt ståsted er det ikke ønskelig at rigg reguleres inn. Dette er ikke nødvendig, og skaper mer konflikter enn løsninger. Byggeprosjekt hvor rigg ikke er regulert ordner seg på bedre måte.</p>	<p>Riggområde</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I planforslaget reguleres anleggsområder ved Tyholtveien, Lauritz Jenssens gate og Thoning Owesens gate for å sikre gjennomføring av tiltak i planen. 	
<p>Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS Under og etter anleggsperioder skal tilgjengelighet for innsatsmannskaper til bygninger rundt, opprettholdes. Det må også sikres at adkomstveier for utrykningskjøretøy, oppstillingsplasser for høyderedskap, slokkevannforsyning og sprinkleranlegg er som forutsatt til/i disse byggene. Dersom vanntilførselen ikke er tilstrekkelig i perioder, må det etableres kompensierende tiltak som minimum gir tilsvarende sikkerhet Trøndelag brann- og redningstjeneste IKS viser også til retningslinjer som gjelder <i>Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap i TBRT's kommuner</i>. Disse beskriver blant annet veiens minste kjørebredde, maksimal stigning, minste fri kjørehøyde, svingradius og akseltrykk. Det vises også til TEK 17 § 11 -17 <i>Tilrettelegging for rednings- og slokkemannskap</i> med veiledning.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dette ivaretas som en del av planlegging av anleggsgjennomføringen. 	

3.3 Private med innspill til planarbeidet

Avsender, innspill	Oppsummering, tema
<p>Anders Thorgaard Tyholtveien 78</p>	<p>Minsteavstand mellom uthus og veg.</p>

<p>De synes alternativ 1 er uakseptabelt. Det vil medføre at det blir umulig med biloppstilling foran garasje uten at bilen blir stående delvis på fortauet. Videre er det tegnet fall inn mot gårds plass foran uthus/garasje. De gamle byggene står på natursteinsmur, og vil komme vann inn i byggene med en slik løsning.</p> <p>Alternativ 2 har samme problemstilling. Avstand inn til uthus på 1,5 meter altfor lite.</p> <p>Påpeker at tilknytningen til gangfeltet over Tyholtveien ikke korresponderer med det prosjektet Trondheim kommune planlegger for Tyholtveien. Løsningene må koordineres.</p> <p>De er i dialog med kommunen om mulige tomtegrenser inn mot krysset Tyholtveien- Persaunvegen.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • I tegningsmaterialet som er vedlagt planen viser snitt A-A tverrsnittet ved Tyholtveien 78. Fra dette ser man at helning fra fortau og sykkelveg vil lede vann mot kjørebane og overvannsystemet som er her. • Minsteavstanden mellom husvegg og fortau blir regulert til 2,2 meter. • Løsningen i denne planen er tilpasset prosjektet for Tyholtveien. • Planforslag er utformet med gjeldende eiendomsgrenser. 	
<p>Synnøve Birgitte Svendsen Clara Holst veg 6</p> <p>Klager på planene om å benytte eiendommen gnr/bnr 7/30 til riggområde.</p> <p>Hun påpeker at det planlagte riggområdet vil frata området et viktig friområde for en lengre tidsperiode. Området benyttes til rekreasjon og aktivitet for mange beboere på Tyholt. Videre vil et riggområde midt i et boligområde bidra til en uakseptabel mengde støy, trafikk og støv, og i tillegg framstå som en visuell forurensning av området.</p>	Riggområde Tyholt
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gnr./bnr. 7/30 er knyttet til vegbiten av Persaunvegen mellom Innherredsvegen og Rønningsbakken. Dette er ikke er friområde i dag, så nummeret det er referert til er trolig ikke riktig. • Planforslaget viser et mindre riggområde ved Tyholtveien da dette er viktig for å sikre gjennomføringen av tiltakene. 	
<p>Sara Andrea Heiersted Aasta Hansteens veg 18</p> <p>Mener at riggområdet bør legges til Thoning Owesens gate fremfor friområdet i Tyholtveien. Adkomst til Thoning Owesens gate er dimensjonert for trafikk, mens adkomst til et riggområde i Tyholtveien må skje via krysset Tyholtveien/Persaunvegen, som vil være vanskelig å manøvrere for anleggsmaskiner, samt at adkomst til friområdet må skje via smale veien (hhv Clara Holsts veg og Aasta Hansteens veg). I tillegg forutsetter bruk av området at det fjernes trær, noe som ikke er ønskelig.</p>	Riggområde ved Tyholt

<p>Dersom riggområdet besluttes plassert i friområdet langs Tyholtveien, bes dette avgrenses betraktelig, da det er urimelig å avsette hele friområdet til dette. Riggområdet bør legges lengst mulig unna boligene som ligger i friområdet. Sara savner en plan for riggområdet, og forutsetter at denne gjøres tilgjengelig. Det er av vesentlig betydning at hyppig renhold gjennomføres av både riggområdet og anleggsmaskiner for å unngå at støv herfra sprer seg til nærliggende eiendommer. Det er også av vesentlig betydning å redusere støy på riggområdet. Dersom arbeidet skal starte klokken 7 på morgenen, skal ikke anleggsmaskinene starte før dette tidspunkt på riggområdet for å være på plass i Persaunvegen til klokken 7.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Innspillet tas til orientering. Plan for riggområdet vil bli utarbeidet i byggeplanfasen og er ikke en del av reguleringsplanarbeidet. Det er sikret i bestemmelsene § 7.1 at det lages en plan for sikring av omgivelsene i bygge og anleggsperioden. Støy- og støvnivå skal følge grenseverdiene som er gitt i retningslinjene T-1442 og T-1520. 	
<p>Jan Carsten Stokke Tyholtveien 86</p> <p>Jan fokuserer mest på strekningen Tyholtvegen-Clara Holst veg. Jan synes alternativ 2 er det beste, og det skyldes at totalbredden blir mindre ved dette forslaget. Jan forundres likevel av at begge forslagene til busstopp planlegges hvor skråning på både vest- og østside er ganske bratt og krever mest uttak av masse mm.</p> <p>Begge forslagene legger opp til at det skal bygges en forstøtningsmur på ca. 4 meter, og hvor muren i alt.1 legges i eiendomsgrensa. Alt.2 gir noe større rom med hensyn på oppkjørsel/gårdsplass. Bygging av denne muren er vel ment å dekke arealbehovet for sykkelvei og busstopp/plattform ev. med leskur. Lengden på støttemuren framgår ikke, men den høyeste delen av muren vil iht. tegningene komme rett foran tverrenden på eiendommen til Jan. Busstoppet i alt. 2 vil også komme rett foran tverrenden og i samme høyde/høyere enn andre etasje/balkong. Ett busstopp med rekkverk rett overfor oppkjørsel/gårdsplass/hovedinngang på en mur i 4 meters høyde vil mildt sagt ikke skape akkurat trivelige omgivelser.</p> <p>Uansett alternativer vil begge forslagene innebære et brutalt inngrep som i stor grad vil forringe verdien av eiendommen.</p> <p>Jan mener dette kan delvis løses ved ev. å flytte holdeplassene lenger ned i Persaunvegen. Siden holdeplassene Tyholtveien/Clara Holts veg er foreslått slått sammen, synes Jan at det er naturlig at nytt stopp legges noenlunde midt mellom stoppene som blir nedlagt.</p> <p>Høyden på støttemuren foran tverrveggen på eiendommen kan da reduseres en del gjennom at veibredden totalt vil bli</p>	<p>Støttemur Løsning for bussholdeplasser Inngrep i egen eiendom</p>

<p>mindre og at gang- og sykkelveien da kan rettes opp i rett linje.</p> <p>Jan mener at totalkostnadene blir ganske store ved å plassere busstoppene slik som skissert i forprosjektet. Jan har ingen formening om hva hvert enkelt stopp vil beløpe seg til, med mener at hans forslag om flytting av busstoppet til/fra sentrum ca 110/120 meter vil føre til noe reduksjon av kostnadene, med tanke på at terrenget både på vestsida og østsida ikke er så utfordrende. Et ytterligere kostnadskutt vil være å gå bort fra timeglassutforming og heller gå for samme løsning som nåværende stopp «Brian Smiths gate».</p> <p>Jan er klar over at en form for støttemur vil bli satt opp, og forbeholder seg retten til å komme tilbake til et eventuelt krav om oppsetting av et innsynsfritt gjerde i hele støttemurens lengde. Erstatning for de deler av eiendommen som vil bli ervervet forutsettes ivaretatt iht. retningslinjene. Når det gjelder forringelsen av verdien på eiendommen pga. utbyggingen vil dette bli tatt opp underveis i planleggingen, ev. med juridisk hjelp.</p> <p>Jan har bemerket at medvirkning i plansaker skal følge plan- og bygningsloven, kapittel 5 om medvirkning i planleggingen. I dette ligger det vel at det underveis skal søkes samarbeid med Jan som berørt grunneier, bl.a. når det gjelder Jan sitt innspill.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Bussholdeplassens plassering vil ikke bli flyttet lengre nordover i Persaunvegen. Muren vil gå langs Tyholtvegen 86, 88 og 58 høyden vil variere med terrenget. Kommunen vil ta kontakt med berørte grunneiere for å inngå avtaler og innspillene følges opp i videre planlegging. 	
<p>Maria Brønstad Clara Holsts veg 22</p> <p>Positive til at veien utbedres for syklende, men med forbehold hvordan dette påvirker deres eiendom. Ønsker minst mulig inngrep deres eiendom.</p> <p>De er positive til at den gamle rørledningen som gir fare for lekkasje og at vann kan sive ned på deres hus ved lekkasje, utbedres og gjøres tryggere.</p> <p>De ønsker å informeres og få mulighet til å samtykke når det gjelder forhold som påvirker deres eiendom og nærliggende områder.</p>	<p>Inngrep i egen eiendom</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Løsningen vil i stor grad være på kommunens eiendom og det vil være begrenset med inngrep på deres eiendom. Dette er beskrevet nærmere i planbeskrivelsen og i notat som beskriver og illustrerer tiltaket nærmere. Kommunen kontakter grunneiere dirkete dersom det er behov for erverv av areal til gang- og sykkelveg. 	
<p>Susanne Sandell Clara Holsts v 20</p> <p>Deres hus er bygd 2020 og fikk spesialtillatelse til å bli bygd nærmere veien enn det som er vanlig. De kan ikke ha veien</p>	<p>Inngrep i egen eiendom. Utskifting av vannrør. Hensyn til barn i byggeperioden.</p>

<p>tettere på huset enn den er i dag. Den må utvides mot fjellet på andre siden av veien.</p> <p>Ber om at vannrør blir byttet ut da de synes det ikke er noen behagelig risiko å leve med rør som har nådd sin levetid og det kan være risiko for lekkasjer.</p> <p>Det bor små barn i begge boenhetene (Clara Holsts 20-22) og disse må hensyntas i byggeperioden. De kan i hvert fall ikke ha noe støy mellom klokken 19 om kvelden og 8 på morgenen.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vegen sideforskyves her mot vest og inngrep på deres eiendom vil være begrenset. Se kommentar for Clara Holst veg 22. Det er sikret i planbestemmelsenes at det skal lages en plan for sikring av omgivelsene under anleggsperioden før tiltaket kan igangsettes. Denne vil redegjøre for driftsforhold og skal hensynta omgivelsene. 	
<p>Leif Einar Kolstø Aune Rønningsvegen 46</p> <p>Deres tomt har innkjørsel fra Rønningsvegen og går så parallellt med Persaunvegen mot garasjen i nordøstre ende av deres tomt. Mellom innkjørselen og Persaunvegen er det busker samt en naturlig jordskråning. Innkjørselen har i dag plass til en bil i bredden for å nå deres garasje.</p> <p>Alternativ 1: Om dette skal etableres i jordskråningen bør det anlegges en støttemur opp fra fortauet til vår tomt. Det er stor sannsynlighet for at dette fortauet vil bli særdeles lite brukt, da gangtrafikken stort sett er langs Persaunvegen hvor det er planlagt et større fortau.</p> <p>Alternativ 2: En grøft/skjæring vil gjøre garasjen utilgjengelig med bil fra innkjørselen samt ødelegge store deler av innkjørselen og ta bort busker og trær på deres tomt mot Persaunvegen. Biloppstilling utenfor garasjen og all praktisk bruk av innkjørselen vil måtte opphøre.</p> <p>Etablering av fortau fra Rønningsvegen til fotgjengerfeltet i krysset Rønningsvegen/ Persaunvegen virker fornuftig og akseptabelt.</p>	<p>Inngrep i egen eiendom, Vestsiden av veien</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innspillet tas til orientering. Arealet vil istandsettes etter anleggsarbeidet er gjennomført. 	
<p>Jørgen Mediås Vaag Persaunvegen 55</p> <p>Jørgen ønsker verken alternativ 1 eller 2, og kommer ikke til å akseptere dette, da det vil gjøre vesentlige endringer på tomten, blant annet at parkeringen forsvinner.</p>	<p>Inngrep i egen eiendom, Vestsiden av veien</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Eiendommen til Vaag vil etter forslagstillers syn bli lite berørt. Eiendommen er på vestsiden av Persaunvegen og det vil være behov for en mindre grøft skjæring i sør/østre hjørne av Vaags tomt. Eiendommens garasje og oppstillingsplasser er på motsatt side og vi kan ikke se 	

at parkeringsmuligheter på tomten vil bli berørt av dette. Område vil bli istandsatt etter anleggsarbeidet er gjennomført.	
<p>Tore Beckstrøm Persaunvegen 55</p> <p>Protesterer mot begge alternativene da de medfører betydelige inngrep/ekspropriasjon av deres tomt. Peker på at det vil medføre et betydelig tap av verdi på hus. De vil miste mulighet for parkering på egen tomt, redusert trivsel/livskvalitet og økt støy (ved valg av alternativ 2).</p>	Inngrep i egen eiendom, vestsiden av veien
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se kommentar for samme eiendom over. 	
<p>Åse-Torill Knarlag Persaunvegen 55</p> <p>Protesterer mot utbygging av fortau og sykkelvei, begge alternativene. Det vil ta en del av eiendommen, i form av redusert parkeringsplass og redusert hage. I tillegg vil tiltaket legge trafikken nærmere huset. Mener at det er ingen hensikt med å legge et fortau vestsiden av veien, fordi det er kun deres hus som har inngang fra denne siden på veistrekningen. Protesten begrunnes med verditap, økt støy, mindre eiendom og mindre parkering.</p>	Inngrep i egen eiendom, vestsiden av veien
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Se kommentar for samme eiendom over. 	
<p>Hanne-Ragnhild Moland og Jan Willem Kok Persaunveien 37</p> <p>Det bes om at det tas hensyn til eksisterende vegetasjon langs Persaunveien, da dette fungerer både som en oppmykning av bymiljøet og ikke minst har en støydempende funksjon for beboerne langs veien.</p>	Vegetasjon langs Persaunvegen
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Innspillet tas til orientering. Virkninger på vegetasjon og landskap er beskrevet i planbeskrivelsen. 	
<p>Thomas Østgaard Kjølglum Ubåtsvingen 1A</p> <p>Nabo til parkeringsplass i øvre del av Persaunet leir. Han foretrekker alternativ 2 da dette vil ha minst inngrep i grønt areal og potensielt inngrep i tildelte parkeringsplasser som er regulert i henhold til Skiltplan Strinda øvre – velforening.</p>	Grøntareal og parkeringsplasser
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Innspillet tas til orientering. 	
<p>Per Lund Kommandovegen 37</p> <p>Krysset Kommandovegen/Persaunvegen er et kryss med stor trafikk, særlig i rushtida, da det i tillegg til beboere i området som skal til/fra arbeid, også er flere barnehager i området</p>	<p>Krysset Kommandovegen/Persaunvegen – siktforhold</p> <p>Parkeringsareal for el-sparkesykkel i nærheten av</p>

<p>som har dette krysset som eneste inn- og utkjøring når barn blir levert eller hentet i barnehagene.</p> <p>1) Ved utkjøring fra Kommandovegen inn i Persaunvegen er vikeplikten krevende, da siktlinjen til venstre dårlig. I den nye planen bør siktlinjen gjøres større enn i dag og så oversiktlig som mulig. I dag oppstår ofte situasjonen når særlig syklistene, men også kjøretøy kommer rundt svingen og nedover bakken. Trafikanter i Persaunvegen kommer raskt og overraskende på når du kjører ut fra Kommandovegen, selv om de kjørende i Persaunvegen er innenfor fartsgrensen på stedet. At det nå også kommer el-sparkesykler nedover gjør situasjonen enda mer krevende.</p> <p>2) Det bør legges til rette for eget parkeringsareal for el-sparkesykkel i området i nærheten av bussholdeplassene ved Luftkrigsskolen. I dette området er det mange som benytter el-sparkesyklene som fremkomstmiddel, da i tillegg til Luftkrigsskolen også ligger leilighetsbygg for studenter på andre siden av Luftkrigsskolen. Dette er stor-brukere av el-sparkesykler.</p> <p>Per synes det er positivt at det kommer egen adskilt gang- og sykkelveg i den planlagte strekning av Persaunvegen.</p>	<p>bussholdeplassene ved Luftkrigsskolen</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Krysningen mellom Kommandovegen og Persaunvegen er trukket ca. 5 meter tilbake iht. normtegnning sammenlignet med dagens løsning, dette vil forbedre sikten. Det vil også reguleres inn siktsoner ved alle avkjørsler i reguleringsplanen. • Bussholdeplassene planlegges etter Trondheim kommunes normtegnninger for utforming av holdeplasser. 	
<p>Christina Benjaminsen og Thor Aleksander Buan</p> <p>Persaunet Leir</p> <p>Persaunet Leir har fredede bygg og ligger i et område regulert for bevaring. Planinitiativet viser at området vil bli kraftig berørt, spesielt fordi vi vil miste grøntområder og trær. De ønsker ikke å se en reprise av det som skjedde da alléen med gamle trær i Tyholtveien forsvant.</p> <p>De påpeker at store og gamle trær er viktige for folk og ikke minst dyr. Å fjerne dette til fordel for en sykkelvei der det i dag allerede er god plass til å sykle, virker som noe helt annet enn miljøarbeid. Det er i dag rikelig med plass til både gående og syklende langs Persaunveien fra Tyholtveien og ned til Fernanda Nissens vei. Her er det i dag et rundt to meter (kanskje mer) bredt fortau. Veien i seg selv er også ganske bred til å gå igjennom et boligområde.</p> <p>De som er brukere av fortauet og veien ser derfor ikke behovet for en ny sykkelvei der. Forfatter av innspillet er selv helårssyklist og har aldri hatt problemer med at det ikke har vært trygt og enkelt å sykle opp Persaunveien, som sin daglige «transportetappe» til og fra jobb. Dette kan derfor synes å</p>	<p>Persaunet leir</p>

være et prosjekt som er unødvendig og kommer til å koste mye penger.

De som bor der har følgende bekymringer:

- Området står i fare for å miste mange av de gamle trærne og deler av det store grøntområdet som omkranser leiren og skjermer mot Persaunveien der bussen går ofte.
- Majorstuen barnehage vil miste deler av uteområdet sitt. Dette er ifølge kulturminnekartet til Trondheim Kommune et vernet og delvis fredet område.
- Området ved inngangen til leiren, ser ut til å bli kraftig ødelagt. Denne porten er en viktig del av leirens særpreg. Porten består av to portstolper og en liten mur og inneholder i tillegg to gamle bygninger: et skyteskår (liten bunker) og en gammel, men nyrestaurert «portbod» – altså to småbygg som huset vaktene som kontrollerte inn- og ut ferdsel til leiren, samt flere gamle og store bjørketrær. (Grunneiendom 9/591.) Skyteskåret og vaktboden har status som vernet, ifølge reguleringsplanen, men burde vært fredet. Ifølge planinitiativet vil det bli en fylling for arbeidet i krysset mellom gang- og sykkelveien/Persaunveien. Dette er i området der vaktboden og skyteskåret ligger.
- En fylling der vil være til stor hinder for både gående og syklende, fordi dette da det er selve inngangen til en gang og sykkelvei som er hoved-ferdselsåre for svært mangebeboere når de skal fra gå gjennom leiren (eller fra områdene rundt) og til bussholdeplassen Persaunet Leir eller byen.
- Ved disse byggene er det også flere gamle bjørketrær plantet av Tyskerne som anla leiren, dette er trær som også har status som vernet. Disse må ikke forsvinne.
- Akkurat dette området er i dag trangt fra før, og vi ser ikke hvordan en så bred ny sykkelvei skal få plass uten at trær fjernes og de nevnte bygningen blir kraftig berørt og kanskje fjernet i aller verste fall, da de ikke har fredningsstatus. (Merkelig nok –da de er like gamle som resten av de fredede byggene og en viktig del av leiren, som tidligere nevnt.)
- Leiren er i dag omkranset av et gjerde som også er innenfor verneområdet. Dette gjerdet vil måtte fjernes flere steder – noe som reduserer skjermingen mellomtrafikkerte Persaunveien og grøntområdet i Leiren. Det er ikke et miljøtiltak.
- Husene Kyaveien 29. og Ulaveien 8. vil miste (det lille) grøntområdet som i dag gir «grønn luke» mot dagens (romslige) fortau og Persaunveien. Dette en viktig (men dog litt smal) «grønn kanal» som skaper sammenheng mellom plenene i parken som omkranser husene. Dette

<p>vil også endre på særpreget i leiren og opplevelsen av å boi et grønt byområde.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fra porten i leiren og nordover mot Fernanda Nissens vei er stor høydeforskjell mellom dagens eksisterende fortau og grøntarealer i parken. I tillegg er det en rekke gamle (berlinerpopler) fra krigens dager plantet i området der den nye sykkelveien planlegges. Disse trærne er viktige for området – og de vil som nevnt nødvendig se en reprise av det som skjedde da alléen med gamle trær i Tyholtveien forsvant som følge av miljøpakken. Dette er et formelt innspill til planarbeidet, og vi ber om svar på henvendelsen. 	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trær langs Persaunet Leir skal i stor grad bevares og det vil bli regulert en hensynssone for bevaring av kulturmiljø langs leiren. Ett verdifult tre/eldre tre ved innkjøringen til Kommandoveien må sannsynligvis fjernes, samt to andre trær bak bussholdeplassen. Disse to trærne vil bli ertattet. • Fortauet vil komme nært bunkeren ved inngangen til leiren, eller vil ikke porten eller andre bygninger her bli berørt av tiltaket. • Etter anleggsarbeidet er gjennomført vil området bli istandsatt og gjerdet langs leiren vil bli reetablert. • Fortauet vil måtte anlegges nærmere Kyaveien 29 og Ulaveien 8 enn dagens tverrsnitt. Dette vil ta noe av grøntområdet mot veien og det permanente belaget vil være på maksimalt fortaues bredde innenfor Persaunet leirs eiendom, og mindre forbi Kyaveien 29. Området vil istandsettes etter anleggsgjennomføringen. • For detaljerte beskrivelser henvises det til tegningsmaterialet. 	
<p>Viggo Finset Ulavegen 6</p> <p>I Ulavegen 6 er det 10 leiligheter (seksjoner) som er organisert i boligsameiet Ulaveien 6, hvor Viggo er styreleder. Sameiet har ikke mottatt noe nabovarsel, selv om det er sameiet som i praksis er mest berørt siden tiltaket medfører at ny gs-veg kommer nærmere vårt bygg og fellesareal rundt bygget vårt.</p> <p>Mener at nabovarselet burde vært sendt ut til alle boligsameier og borettslag i Persaunet leir som ligger nærmest Persaunvegen, dvs. Ulavegen 6 og 8, Kyavegen 27 og 29 (Persaunet Boligby), Kyavegen 25 m.fl. Nabovarselet er heller ikke sendt til Strinda velforening, som administrerer / organiserer, forvalter og drifter alt som gjelder fellesareal innenfor Persaunet leir; grønt-/friareal, lekeplasser og beplantning og større bevaringsverdige trær mv. i leiren.</p> <p>Viggo er kritisk til det foreslåtte omfanget på gs-veg i Persaunvegen. Det er omfattende planer for et arealkrevende tiltak, som vil gripe inn i mange hager og komme nært mange boligeiendommer langs Persaunvegen.</p> <p>Det bør utredes alternativer til at gs-vegen skal ligge langs Persaunvegen. En bedre løsning for en såpass bred gs-veg er etter Viggos mening å følge Tyholtvegen ned til Kong Øysteins</p>	<p>Boligsameier og Strinda velforening har ikke fått varsel. Alternative ruter må utredes. Foretrekker alt. 2 som er minst inngripende for beboerne i Persaunet leir.</p>

veg, følge denne fram til rundkjøring med Bromstadsvegen, og så følge denne ned til rundkjøringa ved Sirkus kjøpesenter. Langs Bromstadvegen og fra Sirkus og innover til bysentrum er det allerede etablert bred og god gs-veg. Langs den traseen som er beskrevet her, fra Tyholtvegen 78 og nedover mot Sirkus, er det bred bilveg – dels med store grøntarealer på sidene – som kan nyttes til gs-veg uten altfor store inngrep, og med færre berørte parter.

Alternativ 1 beskriver en løsning med hele 7,5 m bredde til fortau for gående og sykkelveg. Samlet vil gs-vegen med bilveg og sommerfortau på motsatt side utgjøre en full bredde på ca. 16 m langsetter Persaunvegen, noe som er en svært bred korridor til trafikkareal i et tett boligområde.

Alternativ 2 beskriver en løsning med 6,0 m bredde til gs-veg, og samlet 13,5 m bredde til trafikkareal med bilveg, noe som er klart mindre inngripende enn alt. 1. Alt. 2 er således klart å foretrekke framfor alt. 1.

Dagens fortau langs Persaunvegen, på sørøstsiden av denne, er på drøyt 2 m bredde. Ved alt. 1 vil det altså bli en utvidelse av arealet for gående og syklende langs Persaunvegen med ca. 5 m bredde. Utvidelsen vil nødvendigvis måtte komme inn på leiområdet, dvs. at leirgjerdet må flyttes og at vi får ditto mindre grøntareal til friområde og buffer mot Persaunvegen. En slik bred «trafikkgate» med gs-veg på 7,5 m bredde, vil ta en stor stripe med areal innenfor leirgjerdet i Persaunet leir. Så vidt jeg kan forstå må det nødvendigvis gå utover den store parkeringsplassen FP1 ved Kommandovegen, slik at det blir færre parkeringsplasser der. Majorstuen barnehage vil bli sterkt berørt ved at de mister mye grøntareal mellom barnehage-bygget og vegen, brukt til lek og opphold i dag, og de vil få trafikkarealet mye nærmere seg. Videre vil det gå med mye grønt-/friareal som i dag er buffersone (til lek og aktivitet) mellom bolighusa i Persaunet leir og Persaunvegen, og ikke minst vil den store fine alleen med bevaringsverdige trær – framfor bl.a. Kyavegen 25 og 27 – måtte hogges ned. De store grøntarealene i leiren som blir berørt av ny gs-veg langs Persaunvegen, er i all hovedsak sammenfallende med eiendommene gnr. 9/591 og gnr. 9/839, som per nå formelt sett er eid av Forsvarsbygg, men skal overtas av velforeninga. Disse grøntarealene er i gjeldende reguleringsplan R455 merket F1 og gitt formål Bevaringsområde, friområde / fellesområde for felles aktivitet, og arealene er en viktig kvalitet for alle som bor i Persaunet leir, ikke minst alle barnefamilieene som bor i leiren og bruker disse områdene daglig.

Etter Viggos mening er det feil at en ny gs-veg skal trumfe alle disse interessene, nevnt i avsnittet ovenfor, bare fordi at gs-vegen skal tilfredsstillende en mal / normal / standard hvor det står at det må bygges med 7,5 m bredde. Her må også andre interesser hensyntas, slik at alle interessene veies oppimot

hverandre og vi får en balansert løsning. Selv med en løsning etter alt. 2, dvs. 6,0 m bredde til gs-veg, må det være mulig å få til en tjenlig løsning for syklende og gående langs Persaunvegen.

Utifra nabovarselet med sine vedlegg, er det vanskelig å se nøyaktig hvordan tiltaket faktisk vil bli, det er lite detaljtegninger og mer oversiktsplaner. Boligsameiet Ulaveien 6 har bussholdeplassen Persaunet leir hvor buss nr. 22 går rett framfor seg. Viggo vet ikke hvordan løsningen med gs-veg er tenkt ift. Bussholdeplassen med busskuret, og kan ikke se at dette er beskrevet / tegnet inn i planene.

I krysset mellom Kommandovegen og Persaunvegen, gjøres det oppmerksom på at foreslått løsning vil kunne medføre trafikkfarlige situasjoner mellom syklistene og el-sparkesykler som kommer i stor fart nedover gs-vegen langs Persaunvegen, og biler og andre kjøretøy som kjører ut fra leiren og skal ut på Persaunvegen. Allerede i dag er dette et litt vanskelig kryss, med dårlig sikt oppover Persaunvegen siden det er innersving der. Om en bygger gs-veg slik som planlagt, vil dette kunne medføre mye høyere fart på syklistene som kjører nedover, og mindre tid til å reagere for bilister som skal kjøre ut på Persaunvegen. Dersom syklende skal gis «forkjøringsrett» når de kommer på fortauet nedover her, vil dette bli et utfordrende kryss både sikkerhetsmessig og mtp.

Trafikkavviklinga. Særlig problematisk blir dette i «rushtida» om morgenen og ettermiddagen, siden det er mange som kjører inn og ut av leiren da, bl.a. for å levere og hente barn i en av de i alt 4 barnehagene innenfor leirgjerdet.

I rapporten; Forprosjekt sykkelløsning Persaunvegen, er det i tabell 1 side 10 oppgitt ulike fartsgrenser. På det som gjelder delstrekning Persaunvegen, står det oppgitt at fartsgrensa er 50 km/t fra Tyholt-vegen og nedover til krysset med Kåre Tønnes veg. Dette må være feil og for høy oppgitt fart! Utifra hva Viggo husker, er fartsgrensa 40 km/t i Persaunvegen forbi Persaunet leir, men dette må sjekkes nærmere.

Viggo håper at innspillet blir hørt i planprosessen. Fortrinnsvis bør en utrede andre alternativ enn at ny gs-veg skal legges etter Persaunvegen. Men, dersom det allerede er bestemt – ett gitt premiss – at det skal bygges gs-veg i Persaunvegen, er det klart å foretrekke at det bygges etter alt. 2 som er minst inngripende for beboerne i Persaunet leir.

Forslagstillers kommentar:

- Innspillet om alternativ rute tas til orientering. Hovedsykkelruten er politisk vedtatt og hvor den skal gå vil ikke endres i planarbeidet.
- I løpet av detaljreguleringsprosessen har bredden av tversnittet blitt redusert både ift. Alternativ 1 og 2 som det bli vist til i varselet om oppstart. Dette vil føre til bedre ivaretagelse av interessene som Finset viser til og mindre inngrep langs de private eiendommene.

<ul style="list-style-type: none"> Trafikksikkerheten i krysningen mellom Kommandovegen og Persaunvegen er trukket 5 meter tilbake iht. normtegnning sammenlignet med dagens løsning, dette vil forbedre sikten. Det vil også reguleres inn siktsoner ved alle avkjørsler i reguleringsplanen. 	
<p>Thor Aleksander Buan Ulavegen 8</p> <p>Persaunet leir er et område som har høy historiskverdi, spesielt i med dagens situasjon i Europa hvor krig nok en gang er blitt et høyaktuelt tema er det svært viktig at man bevarer historien som denne militærleiren representerer. Når man da velger å anbefale å ødelegge et fredet område og fjerne fredede trær, virker det som om man ikke har noen respekt for verdien området har og at det er fredet. Hva vil dette bety for fremtiden for resten av leiren kan man bare spekulere i. Hvis dette prosjektet får lov til å ødelegge fredet område er det svært usikkert hvilken presedens dette vil gi.</p> <p>I Persaunet leir er man svært opptatt av å ta vare på området som er av høy historisk verdi og er fredet. Det er derfor veldig provoserende at kommunen virker å være likegyldige til denne fredningsstatusen som leiren har.</p> <p>Det virker også rart at man ikke har vurdert behovet for en slik veg med tanke på trafikkgrunnlaget for sykler på den nevnte strekningen. Savner vurdering av alternative løsninger som ikke innebærer ødeleggelse av fredet og privat området. Hva med å gjøre om veien til miljøgate, eller gjøre den enveiskjørt og dermed få plass til sykkelvei uten å utvide veibanen.</p> <p>Er bekymret for hvordan anleggsarbeidet vil påvirke de som bor langs traséen i forbindelse med anleggelsen. Det er klart dette prosjektet vil medføre mye støy som vil være forurensende for dem.</p> <p>Er også bekymret for at den nye traséen vil forringe verdien til deres bolig og eiendom som følge av økt innsyn, trafikk og støy fra traséen.</p>	<p>Persaunet leir</p> <p>Behov for sykkelvegen</p> <p>Savner vurdering av alternative løsninger</p> <p>Vurdere å gjøre om veien til miljøgate, eller gjøre den enveiskjørt og dermed få plass til sykkelvei uten å utvide veibanen.</p> <p>Anleggsarbeid</p> <p>Redusert verdi av sin eiendom</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Trær langs Persaunet Leir skal i stor grad bevares og det vil bli regulert en hensynssone for bevaring av kulturmiljø langs leiren. Ett verdifullt tre/eldre tre ved innkjøringen til Kommandoveien må sannsynligvis fjernes, samt to andre trær bak bussholdeplassen. Disse to trærne vil bli erstattet. Det er utarbeidet en konseptutredningsrapport og forprosjekt som vurderer alternative løsninger samt behov for sykkelvegen. Det er sikret i bestemmelsene at det lages en plan for sikring av omgivelsene i bygge og anleggsperioden. Støy- og støvnivå skal følge grenseverdiene som er gitt i retningslinjene T-1442 og T-1520. Etter anleggsarbeidet er gjennomført vil området bli istandsatt. 	
<p>Raymundo Enrique Torres Olguin Kyavegen 25</p> <p>Han synes det er et bra prosjekt, men er ikke enig i at noen trær og grøntområder kan bli berørt. Påpeker at hvis dette er</p>	<p>Positiv til sykkelprosjektet.</p> <p>Mener at grøntområder og trær bør bevares.</p>

<p>et grønt prosjekt, bør vi verne om grøntområdene også. Så han er for sykkelprosjektet, men imot å redusere grøntarealer, spesielt trærne foran fellesområdet i huset deres.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Olguins mening tas til orientering. • Et av trærne foran Kyavegen 25 er kartlagt som i dårlig tilstand og vurderes erstattet, de andre trærne vil bli bevart og sikres med hensynssone i planen. 	
<p>Blanca Magdalena Gonzalez Silva Kyavegen 25B</p> <p>Trærne er viktige for dem, for faunaen som biene og fuglene og reduksjonen av CO2-utslipp. Derfor er de imot å fjerne trærne rundt husene deres.</p>	<p>Bevaring av trær</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Silvas syn tas til orientering. Et av trærne foran Kyavegen 25 er kartlagt som i dårlig forfatning og vurderes erstattet, de andre trærne vil bli bevart og sikres med hensynssone i planen. 	
<p>Hassan Karimaie Kyavegen 25G</p> <p>Er sterkt imot utbyggingstiltaket og ønsker ikke at arbeidet utføres. Dette av følgende hovedgrunner:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Persaunet leir er et fredet område (siden 2004) 2. Byggearbeidet fører til at de mister areal i deres fellestage. Denne fellestagen er flittig brukt. 3. Arbeidet vil føre til at mange trær må kuttes ned, noe som er svært lite miljøvennlig. 4. Byggearbeidet vil føre til vanvittig mye støy for beboerne, spesielt de som har soveromsvindu ut mot Persaunvegen. 	<p>Bevaring av Persaunet leir, grøntområder og trær, støy</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ved valg av løsning er den løsningen som gir minst inngrep i private områder lagt til grunn. Det vil være behov for noe inngrep i privat grunn for å bygge fortauet og et midlertidig bygge- og anleggsområde langs strekningen. På grunn av kulturminneverdiene knyttet til Persaune leir reguleres det her en hensynssone for bevaring av kulturverdier og verneverdige trær skal i så stor grad som mulig ivaretas. • Det er sikret i bestemmelsene at det lages en plan for sikring av omgivelsene i bygge og anleggsperioden. Støy- og støvnivå skal følge grenseverdiene som er gitt i retningslinjene T-1442 og T-1520. 	
<p>Borettslaget Persaunet Boligby Kyavegen 27A</p> <p>Begge alternativene medfører store inngrep i privat eiendom, ødeleggelse av fredede grøntområder, ødeleggelse av uteområder i barnehage, sprengning nær bebyggelse, fjerning av parkeringsplasser (og dermed også kundegrunnlag) på Coop Prix og mer.</p> <p>Borettslaget stiller seg undrende til at man nå vurderer en sykkeltrase i Persaunvegen som så viktig at man er villig til å</p>	<p>Vurdering av behov og alternative ruter? Persaunet leir</p>

<p>gjøre betydelige inngrep for å bygge den. Beboerne bruker Persaunvegen som syklist, gående og bilkjørende, og føler ikke det er noe problem slik den er formet i dag.</p> <p>Borettslaget spør om det er gjort noen form for behovsprøving blant lokalbefolkningen for å vurdere om dette i det hele tatt er ønsket av nærmiljøet. Og er det tatt stilling til alternative traseer i planarbeidet? Traseen Hans Finnes gate - > Bakkaunvegen -> Jebeveien munner ut i Stadsingeniør Dahls gate og har derfra god sykkelforbindelse opp mot Rosenberg og Festningen, samt Innherredsveien. Denne forbindelsen er mye brukt som rute til og fra sentrum av beboere i nærområdet. Asfalten i nevnte gater har også behov for utbedring, da den er i dårlig forfatning i dag. Man kan også vurdere å gjøre strekningen enveiskjørt slik man har gjort på strekningen Tyholtveien -> Festningsgata. Det er heller ingen buss som kjører denne traseen og på den måten får man splittet myke og harde trafikanter i større grad.</p> <p>Et annet alternativ er å videreføre traseen fra Tyholtveien ned mot Kong Øysteins veg hvor det allerede er utformet sykkelspor. Da får man koblet Innherredsveien med Tyholtveien ved bruk av eksisterende infrastruktur.</p> <p>De som bor i bebyggelsen inn på Persaunet leir jobber mye for å forvalte den fredede byggmassen og grøntarealene deres på en forsvarlig og bærekraftig måte. De har ofte og jevnlig dialog med fylkesantikvar om så å si alle tiltak som gjennomføres for å ivareta den spesielle statusen byggene og leiren har. Det er et ansvar de tar på alvor, som de ønsker kommunen også tok på alvor. De opplever at kommunen ikke hensyntar fredningsstatusen leiren har.</p> <p>Borettslaget er heller ikke positiv til alternativet hvor inngrepene foregår på vestsiden av vegen, hvor private eiendommer langs traseen blir berørt. De kan ikke forstå at viktigheten av en sykkelvei i noen hundre meter overgår konsekvensene av alle inngrepene en må gjøre for å realisere dette prosjektet.</p> <p>De kan derfor ikke stille seg bak noen av alternativene slik de foreligger i rapporten, og ber om at andre alternativer utredes.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innspillet om alternative ruter tas til orientering. Trase for hovedsykkelrute er politisk vedtatt og vil ikke bli vurdert på nytt som en del av planarbeidet. • I løsningen for sykkelveg med fortau som foreslås i reguleringsplanen er tverrsnittets bredde redusert i forhold til alternativ 1 og 2 i forprosjektet som ble sendt ut ved varsel om oppstart. 	
<p>Sameiet Persaunvegen 25 v/ Anita Vebnstad</p> <p>Persaunvegen 25</p> <p>Påpeker at trafikken har økt etter oppføringen av Persaunet Boligby, og at det er mye støv og støy fra vegen.</p>	<p>Ønsker gjerde</p>

<p>Pga. ny gang- og sykkelvei og økt trafikk ønsker sameiet seg et gjerde med maks høyde mot veien, som skjermer huset for støy og støv.</p> <p>Bemerk også at rørsystemet ligger ganske høyt her, med hensyn på anleggsperioden.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innsippet tas til orientering. 	
<p>Erlend Sletten Arnekleiv Henrik Angells gate</p> <p>Erlend er beboer i Henrik Angells gate. Han og hans barn er daglig bruker av Persunvegen, blant annet på vei til barnehage og skole.</p> <p>Det er et veldig bra tiltak, men er opptatt av at det sikres tryggere og gjerne flere kryssinger av Persaunvegen for fotgjengere enn det er i dag.</p> <p>Kryssing ved Kommandoveien</p> <p>De krysser Persaunvegen til både skole og barnehage daglig. Ved Kommandoveien, som bl.a. går inn til tre barnehager, er det mye trafikk både morgen og ettermiddag. De krysser Persaunvegen her med barn, og velger å gå over rett i krysset og inn på stien på grøntområdet, da de opplever at fotgjengerovergangen lenger opp i Persaunvegen ikke er noe tryggere da det er en uoversiktlig situasjon i møtet med Lauritz Jenssens gate (blir bl.a. fort trangt om det er en eller to biler der). Dette blir også en snarvei som de opplever at benyttes av de fleste som skal krysse Persaunveien, da det blir en omvei til eksisterende fotgjengerovergang.</p> <p>På vinteren er det mangelfull/manglende brøyting i Kommandovegen, noe som gjør at fotgjengere med vogn og til dels andre må vandre ut i selve krysset og veibanen i kommandovegen. Første del av fortau mot Persaunveien blir sågar aldri brøytet. Dette er farlig. Det er ønskelig at det etableres en ny trygg overgang over Persaunveien her, og at det blir plass til å ferdes på vedlikeholdt og brøytet fortau i Kommandoveien.</p> <p>Kryssing ved Hans Finnes</p> <p>Dette oppleves som et svært uoversiktlig kryss og trafikkbilde i dag. Dette skyldes til dels mye vegetasjon på boligtomter på begge sider av Hans Finnesgate mot Persaunveien. Store hekker gjør at bilister fra Hans Finnesgate må kjøre ut i selve krysset for å få sikt mot Persaunveien. I tillegg brukes fotgjengerovergangen av skolebarn til/fra Strindheim skole. Det oppstår farlige situasjoner da vegetasjonen og kryssets utforming gjør at barna ikke er synlige for busser/trafikk før de er nærmest ute i fotgjengerovergangen. Det er ønskelig at det gjøres tiltak mot vegetasjonen allerede nå.</p>	<p>Positiv til forslaget</p> <p>Fotgjengerkryssinger ved</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommandoveien - Hans Finnes gate - Prix

<p>I dag er også dekket i Hans Finnes gate i en fryktelig forfatning, med store hull og lappeteppe etter diverse arbeider. Særlig ille er det ut mot Persaunveien som nå gjør det svært vanskelig for to biler og møtes uten at man havner på fortauet. Dette er svært farlig. Det oppfordres til at krysset utbedres når det skal gjøres endringer i området, om ikke før</p> <p>Kryssing ved Prix</p> <p>Det burde vært en fotgjengerovergang nedenfor Prix og inn i Lauritz Jenssens gate. Erlend bruker ikke denne kryssingen ofte selv, men registrerer at det er mange som gjør det – og at det fort kan bli uoversiktlig, med biler som kommer ut fra butikken etc.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Planen tilrettelegger for ny fotgjengerovergang over Persaunvegen på østsiden av inngjøringen til Kommandovegen. Omtrent der Arnekleiv viser til behov for overgang. • Innspillet om krysset i Hans Finnes gate tas til orientering. • Planen tilrettelegger for ny fotgjengerovergang ved Prix omtrent der Arnekleiv viser til behov for overgang. 	
<p>Newsec v/ Lars Løkberg</p> <p>Tessems veg 2</p> <p>Forvalter eiendommen (Prixbutikken) på vegne av fester.</p> <p>Tiltaket berøre parkeringen til butikken som vil miste flere plasser på et, fra før, relativt begrenset parkeringsområde.</p> <p>Newsec ber om at det tas hensyn til dette slik at færrest mulig parkeringsplasser blir berørt.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innspillet tas til orientering. Det er gjennomført medvirkningsmøte med Newsec. 	
<p>Kristian Tangen</p> <p>Persaunvegen 11 A og B</p> <p>Tiltaket vil medføre tydelige og negative endringer for privat eiendom. I dag er offentlig bussholdeplass for sørgående busstrafikk lokalisert langs deres eiendom og de har førstehånds erfaring med forholdet.</p> <p>Deres prioritet er høy trafiksikkerhet og kvalitativt gode boforhold for Persaunvegen 11 A og B. Eiendommen ligger innenfor Byantikvarens anbefalte hensynssone for småhus med hager på Persaunvegens vestre side.</p> <p>Persaunvegen 11 A og B er en tomannsbolig, det er en typisk familiebolig og her bor det to familier begge med barn. Eiendommene har felles tomt og kun en mulig adkomst til eiendommen. Adkomsten er direkte fra Persaunvegen som har fartsgrense 30 km/t. De opplever ofte en vesentlig høyere fart og mener det er behov for flere trafiksikkerhetstiltak. Da dagens bussholdeplass ble etablert for noen år tilbake gav «halv-timeglassløsning» deres adkomst en form for nødvendig skjerming fra trafikk i sørgående retning. Dette</p>	<p>Negativ til planforslaget</p> <p>Inngrep i deres eiendom</p> <p>Behov for trafiksikkerhetstiltak.</p> <p>Negativt med bussholdeplass ved eiendommen.</p>

styrket trafiksikkerheten for myke trafikanter og beboere gjennom en avstand som skaper oversikt for gående og ved inn- og utkjøring fra deres tomt.

Å ha offentlig bussholdeplass langs eiendomsgrensen har dog vist seg å betraktelig redusere bokvaliteten. Støynivået øker, både fra stående busser og fra ventende passasjerer. Kjølingen på de nye bussene har vifte på høyre side og lydvolument fra viftene er sjenerende høyt når bussen står på holdeplassen. Det samme gjelder høyttaleren som forteller svaksynte om holdeplass. I rushtrafikken går sørgående buss hvert 10. minutt, utenfor rushtid er det 3 busser pr time. Boligene har soverom mot Persaunvegen og sovende vekkes gjennom året av støyen fra holdeplassen. De kan av trafiksikkerhetsmessige grunner som krever god sikt for deres adkomst ikke sette opp et høyt gjerde for å skjerme privatlivets fred. Graden av eksponering er ufrivillig økt. I tillegg opplever de stor slitasje på privat eiendom. Det er ikke lagt til rette for sittemulighet og ventende busspassasjerer tar i bruk privat gjerde. Det medfører at gjerdet ødelegges i tillegg til beplantning og vegetasjon (hekk). På toppen av det påfører kommunens brøyting av holdeplassen på vinterstid betydelig skader (på gjerde og hekk) – noe som kommunen nekter å erstatte. Det er ikke satt opp kommunale søppelkasser og ventende passasjerer bruker privat grunn til søppel, knuser flasker etc. Å ha bussholdeplass som i dag er ikke et gode og reduserer kvaliteten på vår eiendom. Aktiviteten på holdeplass er 8 meter fra husets inngang og er meget merkbar.

Hvordan vil gang- og sykkelsti påvirke trafiksikkerhet og bokvalitet? Slik Kristian Leser alternativ 2 vil bussholdeplass i avstand ligge mer på linje med dagens forhold med en nødvendig avstand til deres eneste adkomst. Men det tas grunn av deres eiendom mot nord. Kristian krever samme vern av eiendomsgrensen jmf Byantikvarens hensynssone og at deres bokvalitet kan ikke forringes ytterligere ved at holdeplass flyttes enda nærmere boligen enn i dag. Å ha holdeplassen plassert som i dag er allerede en belastning og forholdet kan ikke forverres.

Alternativ 1 er helt uakseptabelt. Trafiksikkerheten forverres betydelig. Bussholdeplass er flyttet og ligger kloss inntil deres adkomst slik at de ved utkjøring står rett i bussens front. Med biltrafikk i to felt vil trafikken fra sør til nord heller ikke stoppe som i dag og medfører med det trafikkfarlige situasjoner for alle myke trafikanter. I tillegg tas det kraftig av deres eiendom for å anlegge holdeplass, hvilket medfører at de får ventende passasjerer og stående busser svært tett inn på deres inngangsparti og soverom. Bokvaliteten forringes kraftig og eiendommens østre side blir ikke mulig å benytte for eierne. Ingen kompensasjon kan veie opp for et slikt forhold.

<p>Avslutningsvis vil Kristian bemerke at Persaunvegen er en boliggate. Det tar 3-4 minutter å gå til Dalen Hageby med meget hyppige bussforbindelser i alle retninger. Det er allerede et bredt fortau på Persaunvegens østre side som har rom for de gående og syklende som ferdes langs veien. Prosjektet som presenteres har voldsomme dimensjoner som langt overgår den belastningen som er i gata. Å påføre alle beboere slike ulemper og til de skisserte kostnader på 2020-nivå er helt ut av proporsjon. Kristian bor i gata, har holdeplassen her, de har barn og kjenner forholdene svært godt.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innspillet tas til orientering. 	
<p>Hagelaget Pinebergvegen Vest</p> <p>Består av grunneiere på vestsiden av Pinebergvegen. Tilbakemeldingen gis på vegne av alle medlemmer i foreningen.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Planen er i strid med Byvekstavtalens mål om nullvekstmål, som tilsier at persontrafikk ikke skal øke selv om byen vokser. Høyere fartsgrense, bredere vei, busslommer for enklere passering av stanset buss og meget bred total-trase med stor avstand til myke trafikanter, er alle momenter som gjør det langt mer tiltalende å bruke bil på strekningen. De planlagte tiltakene vil altså medvirke til undergraving av kommunens arbeid for mindre bilkjøring og i ytterste konsekvens påvirke Miljøpakkens finansiering. Mer og raskere biltrafikk har negative konsekvenser på sikkerhet og bomiljø, og de foreslåtte tiltakene har store negative arealmessige konsekvenser. I tillegg vil prosjektet sannsynligvis medføre større utslipp av CO2 og dermed strider planen mot byvekstavtalen i 2019-2029 pkt 1: det skal slippes ut mindre CO2. - Både at det etableres dobbel sykkelsti og økning av fartsgrense fra 30 km/t til 40 km/t, vil medføre at veien blir farligere å krysse for alle skolebarna som bor på vestsiden av Persaunvegen. På skoleveien må barna først krysse bilvei og deretter dobbel sykkelsti hvor bil/sykkel kommer i minst 40 km/t. Som kjent faller Persaunvegen hele veien fra Tyholt til Thonnings Ovesens gate og potensialet for høy fart på sykkel er enorm, spesielt i nedre deler av en lang nedoverbakke. Hagelaget tar også med at formannskapet i Trondheim kommune vedtok i august 2020 at «Fartsgrense på 30 km/t innføres på kommunale veier i sentrumsområdet, lokale sentra og rundt skoler og barnehager. Det skal vurderes om fartsgrense på 30 km/t skal innføre på kommunale veier generelt. Behov for høyere fartsgrense skal da begrunnes 	<p>Imot økning av fartsgrense</p>

<p>særskilt». Prosjektet er ikke i samsvar med Trondheim kommunens vedtak.</p> <ul style="list-style-type: none">- Tidsbesparelsen for trafikk er potensielt begrenset til ca. 15 sek. på strekningen som i dag er 30-sone ved økning av gjennomsnittsfart fra 30 km/t til 40 km/t. Busser skal i de fleste tilfeller stoppe midtveis og vil da kun nyttiggjøre seg høyere fartsgrense på marginalstrekning. Planen argumenterer for at løsningen ikke skal sinke buss. Økning av fartsgrense vil ikke redusere kjøretid for buss. Fordelene med høyere fart er svært begrenset i forhold til store ulemper. Løsningen med busslommer vil sannsynligvis sinke busser ved utkjøring fra holdeplass.- Rapporten fra Multiconsult viser til at det kun har vært 8 ulykker de siste 23 årene. Ingen av disse har vært alvorlige. Etter at Persaunvegen fikk timeglass holdeplass, har det ikke vært noen ulykker. I tillegg har 3 av ulykkene vært relatert til fotgjenger som krysser veibanen. Hagelaget stiller seg derfor undrende til hvordan bedre forhold for bil, høyere fartsgrense og ekstra sykkelfelt skal kunne redusere slike ulykker. Tvert imot er det risiko for at ulykker øker når forholdene legges bedre til rette for biltrafikk og høyere hastighet som skissert i prosjektet. Slik sett er også prosjektet i strid med punkt 5 i Byvekstavtalenes mål om nullvekst.- Begge forslagene som presenteres i varslet er i strid med Vegvesenets anbefalinger om utforming av sykkelvei. I lange nedoverbakker bør sykkelfelt ligge i veibanen og ikke legges separat. Dette begrunnes med nettopp ulykkesrisiko. I Statens vegvesens Sykkelhåndboka (Håndbok 122, kapittel 3.3) står følgende: <i>«På lengre strekninger med fall, hvor det er kryss og avkjørsler, bør syklistene sykle i kjørefeltet sammen med øvrig trafikk. Syklistene vil være mer synlig for innsvingende trafikk når de befinner seg sammen med øvrig trafikk enn i eget felt.»</i> Man tar således ikke hensyn til Statens vegvesens faglige råd i prosjektets utforming. I tillegg fremgår det av Statens vegvesens Håndbok 017, som omhandler generelle utformingskrav for veger for gående og syklende, anbefalinger for maksimal stigning for sykkelveger i sentrumsnære områder. Stigningen skal ikke overskride 5%. Statens vegvesen har satt disse begrensningene for å minke risiko for konfliktsituasjoner og ulykker. Det er for dette prosjektet ikke angitt høydeprofil for Persaunvegen, men stigningen vil i store deler ligge godt over anbefalte maksimum på 5%. Valgt løsning for syklende bør følge Statens vegvesen sine anbefalinger. For å sikre en gjennomgående løsning for prosjektet må sykkelfelt derfor ligge i kjørebane for hele strekningen.	
--	--

<ul style="list-style-type: none">- Når Persaunvegen blir betydelig mer attraktiv å kjøre, vil flere benytte bil i denne veien. Dette vil medføre dårligere luftkvalitet og mer trafikkstøy for beboerne langs Persaunvegen. I tillegg medfører sykkelvei og busstrase oppgradert vintervedlikehold med tilhørende støy på ugunstige tidspunkter. Resultatet av prosjektet er i strid med byvekstvalens punkt 6 og 7.- Foreslått gang- og sykkelsti, uansett alternativ, kommer betydelig nærmere Hagelagets boliger, og vil resultere i betydelig innsyn og økt støy fra gående til alle døgnets tider. Økt biltrafikk og høyere fart medfører mer støy og støv. Det er ikke tatt høyde for å sikre beboerne mot dette. Det må settes opp støy- og innsynsvern med passende høyde langs hele eiendomsrekken om prosjektet realiseres.- Antall personer som har behov for å transportere seg langs denne aksen er begrenset. Potensialet for forsvarlig antall brukere er ikke til stede. Prosjektet må derfor nedskaleres, spesielt mht arealbehov. Full 2-felts sykkelvei på denne strekningen er en overdrivelse, og forsøk på å tilfredsstille et ikke eksisterende behov. I tillegg finnes det allerede sykkeltrase langs Bromstadveien og Kong Øysteins vei som kobler Thonning Owesens gate til Tyholtveien på en god måte. Bruk av denne traseen vil redusere behovet for prosjektet i Persaunvegen med tilhørende arealinngrep og kostnader. Krysset Innherredsveien-Persaunvegen er i dag sterkt trafikkert av busser, fotgjengere/busspassasjerer og syklister. Tilfang av en mengde syklister som forsvarer prosjektet i Persaunvegen vil skape farlige og uoversiktlige situasjoner. Syklister i bratt nedoverbakke vil holde stor fart og erfaringsmessig søker disse trafikantene ofte ureglementære løsninger for maksimal fremkommelighet. Planskilt kryssing av Innherredsveien er eneste sikre løsning, med tilhørende store kostnader. Ved å bruke eksisterende sykkelvei i Kong Øysteins veg og Bromstadvegen som hovedsykkelvei, unngår man problemet i dette krysset. Syklister vil bruke 2-3 minutter mer på denne strekningen, men sett i forhold til kostnadene med ny sykkelvei i Persaunvegen, og sikkerhetsproblematikken rundt dette, er det en god løsning.- En betydelig del av arealbehovet bør søkes dekket ved utvidelse av veiareal på vestsiden av Persaunvegen. Dette fordi arealene ligger på skyggesiden og hovedsakelig ikke er benyttet til annet enn innkjørsler <p>På bakgrunn av overnevnte innspill ber Hagelaget om at prosjektet utarbeides på nytt der sikkerheten for fotgjengere og skolebarn som skal krysse veien ivaretas, samtidig som</p>	
--	--

minimal innvirkning på tilhørende eiendommer forsøkes oppnådd.	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Forslagstillers faglige vurdering er at tiltaket vil bidra til å nå nullvekstmålet, det vises til planbeskrivelsen. • Fartsgrense på 40 km/t er lagt til grunn i dimensjoneringen av veistrekningen. I dag er det fartsgrense på både 50 km/t, 40 km/t og 30 km/t på strekningen. Fartsgrense vedtas ikke i en reguleringsplan, dette gjøres på et senere tidspunkt • Støyutredningen som er utført viser at færre boliger blir liggende i rød eller gul støysone som følge av tiltaket. Det er vurdert at støyskjermingstiltak ikke er nødvendig. 	
<p>Veronica Romuslie og Olve Toresønn Alstad Pinebergvegen 15A</p> <p>Kan ikke se at forslagens fordeler for byens syklistveier opp for ulempene det vil medføre for området.</p> <p>På tross av dobbel sykkelsti vil kun de mest risikovillige syklistene på vei til Lade velge Persaunvegen. Den ender i en veldig bratt nedoverbakke som leder til det allerede uoversiktlige veikrysset Persaunvegen/Innherredsveien (som vel også må utbedres hvis forslaget skal gjennomføres?). De kan ikke forstå at dette er hensiktsmessig, verken økonomisk eller byplanmessig, når Bromstadvegen allerede er tilrettelagt med sykkelvei.</p> <p>I tillegg vil foreslåtte høyere fartsgrense, bredere vei, busslommer for forenklete passeringer av buss, og mer avstand til myke trafikanter gjøre Persaunvegen mer tiltrekkende for bilister gjennom et veletablert boligområde.</p> <p>Utesituasjonen i gaten er allerede relativt sjenert av trafikken i Persaunvegen med støy, støv og innsyn. Det vil for beboere innebære omfattende omkostninger for tilpasning av boliger og arrondering og skjerming av tomter hvis utearealet skal være nyttbart.</p> <p>Persaunvegen er også fra før av en lite barnevennlig skolevei. Mer sykkeltrafikk i en gate med stigning, og biler som kjører fortere, vil gjøre den direkte farlig for barn som må krysse veien til og fra skolen.</p> <p>For deres husstand personlig, som beboere med ønske om å utvide deres familie, oppleves forslaget invaderende. En så gjennomgripende forringing av bomiljøet som det foreslåtte prosjektet vil medføre for deres bosituasjon vurderer de som uholdbar, og påbegynnelse av prosjektet vil for dem innebære flytting.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fartsgrense på 40 km/t er lagt til grunn i dimensjoneringen av veistrekningen. I dag er det fartsgrense på både 50 km/t, 40 km/t og 30 km/t på strekningen. Fartsgrense vedtas ikke i en reguleringsplan, dette gjøres på et senere tidspunkt • Eiendommer som blir berørt av tiltaket vil bli istandsatt etter anleggsgjennomføringen. 	

<p>Terje Anders Skogseth Pinebergvegen 9B</p> <p>Påpeker at prosjektet vil medføre økt biltrafikk, støy og risiko. Ved å innføre 40km/t og samtidig legge til rette for økt biltrafikk, er prosjektet motstridene med kommunen mål om biltrafikk. Prosjektet vil også legge til rette for økt hastighet for syklister, og utgjør derfor en stor risiko for alle skolebarn i grunnskolealder som krysser Persaunvegen hver dag. Ift. prosjektets mål og utfordringer, stiller Terje spørsmål ved at det ikke er behovsprøvd eller konsekvensutredet. Det vil bli et svært kostbart prosjekt i forhold til nytte - kostnader. For Terjes del vil det også medføre et stort inngrep på deres eiendom, og i tillegg medføre økt støy, støv og generell reduksjon i det å kunne være ute i egen hage. Det er ingen logikk i prosjektet, og svært sannsynlig at det blir overdimensjonert og unødvendig bruk av midler.</p> <p>Forventer at de får en gjennomgang med fysisk oppmøte på eiendommen, slik at konsekvensene blir konkretisert. Forventer også at det samles inn data for å kartlegge behovet, slik at det er mulig å finne alternative løsninger med samme måloppnåelse.</p>	<p>Økt biltrafikk Inngrep i eiendom</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet en konseptutredningsrapport og forprosjekt som vurderer alternative løsninger samt behov for sykkelvegen. • Forslagstillers faglige vurdering er at tiltaket vil bidra til å nå nullvekstmålet, det vises til planbeskrivelsen. 	
<p>Roya Dehghan Niri, Jafar Safarian Pinebergvegen 7B (to likelydende innspill)</p> <p>Er sterkt imot tiltaket av følgende hovedgrunner:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Persaunvegen er en gate med lite trafikk nå og bygging av en større vei vil øke sikkert trafikken, med mindre avstand til huset. Dette er ikke bra for deres bolig og det blir mer støy og støv enn i dag. De har soveromsvindu ut mot Persaunvegen. - Byggearbeidet fører til at de mister et stort areal i hagen som de bruker mye. - Arbeidet vil føre til at mange trær må kuttes ned, noe som er svært lite miljøvennlig. - Bygging en ny stor bussholdeplass, som er nærmere huset deres, vil redusere deres private eiendom, og det ønskes ikke. - De bygget et nytt gjerdet sommeren 2021 mot Persaunvegen og vil ikke fjerne det. - De vil miste en del av deres tomt, hvilket vil redusere verdien til deres hus. 	<p>Inngrep i deres eiendom, østsiden av veien</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kjørevegens bredde vil ikke øke, prosjektets vil legge til rette for bygging av sykkelveg med fortau. 	

<ul style="list-style-type: none"> • Sykkelvegen og fortauet vil etableres innenfor deres eksisterende eiendomsgrense. • Eiendommer som blir berørt av tiltaket vil bli istandsatt etter anleggsgjennomføringen. • Kommunen vil kontakte berørt grunneiere for å inngå avtaler om erverv av eiendom. 	
<p>Tom Holthe Pinebergveien 3</p> <p>Er svært uenige i planene som er presentert da dette vil forringe vår livskvalitet betraktelig, samt medføre økt støybelastning, økt ulykkesrisiko og sannsynligvis ikke oppnå de mål Miljøpakken har lagt til grunn for prosjektet</p> <p><u>Vår livskvalitet.</u> Vi er to boenheter i Pinebergvegen 3 som deler på benyttelse av hagen der det kun er arealet ut mot Persaunvegen som har sol. En innskrenkning av arealet vil naturligvis ha stor innvirkning på lekeplass og muligheter for aktiviteter. Vi har bodd i Pinebergvegen 3 i 5 generasjoner, fra våre barns tippoldefar bygde huset i 1965 til i dag. Husets beliggenhet og hage har vært årsak til vår trivsel og vi føler det naturlig nok som et grovt overtramp at kommunen foreslår å fjerne deler av vår historie, minner og forutsetningene for at også videre generasjoner av familien vil ønske å bo her i årene som kommer. Våre syrintrær som ved en slik utvidelse vil forsvinne, er snart 70 år gamle og er uerstattelige for oss.</p> <p><u>Sikkerhet/ulykkesrisiko.</u> Planer om å både øke fartsgrensen til 40km/t og det å legge til rette for sykkelvei vil i våre øyne medføre en kraftig økning i risiko for påkjørsel når man skal krysse Persaunvegen. Det er svært mange barn som må over Persaunvegen for å komme til Strindheim Skole, og syklister er kjent for å respektere både fartsgrense og vikeplikt mindre enn harde trafikanter. Vi har tro på at en tofelts sykkelvei vil medføre at syklenes hastigheter vil øke betraktelig nedover Persaunvegen. Begge forslagene som er blitt presentert er stikk i strid med Vegvesenets anbefalinger om utforming av sykkelvei. I lange nedoverbakker bør sykkelfelt ligge i veibanen og ikke legges separat. Dette begrunnes med nettopp ulykkesrisiko. Når en i tillegg tilrettelegger for høyere hastighet og tar vekk innsnevring for bilister vil nettopp biltrafikken øke, ikke sykkeltrafikken. I Statens vegvesens Sykkelhåndboka (Håndbok 122, kapittel 3.3) står følgende: «På lengre strekninger med fall, hvor det er kryss og avkjørsler, bør syklisterne sykle i kjørefeltet sammen med øvrig trafikk. Syklistene vil være mer synlig for innsvingende trafikk når de befinner seg sammen med øvrig trafikk enn i eget felt.» Man tar således ikke hensyn til Statens vegvesen faglige råd i prosjektets utforming. En økning av fartsgrensen til 40km/t vil i tillegg øke støybelastningen for området. Det vises til estimer på 2 dB økning av støy. Dette er nesten en dobling av lydenergi! (Jeg er spesialist i arbeidsmedisin og har god kunnskap om støy) Vi vil ikke akseptere at dette prosjektet går</p>	<p>Inngrep i eiendommen Hage og vegetasjon Imot å øke fartsgrensen til 40 km/t</p>

videre før det gjøres grundige analyser av forventet støyeksponering. I Statens vegvesens Håndbok 017 som omhandler generelle utformingskrav for Veger for gående og syklende, er det angitt maksimal stigning for sykkelveger i sentrumsnære områder. Stigningen skal ikke overskride 5%. Det er for dette prosjektet ikke angitt høydeprofil for Persaunvegen, og det synes sannsynlig at stigningen i større deler vil ligge godt over tillatte 5%. Statens Vegvesen har satt disse begrensningene for en grunn! For å minske risiko for konfliktsituasjoner og ulykker. Likevel velger man også her å se bort fra vegvesenets krav til sikker anleggelse av ferdselsårer.

Ulikhet for loven?

Det ble søkt kommunen om tilbygg av eksisterende hus i Pinebergvegen 3 i 2013 som gikk ut mot Persaunvegen. Ved formøte fikk vi beskjed om at den grønne lungen langs østsiden av Persaunvegen var vernet da denne var helt avhengig for hekking hos (Blå)korn-Kråke. Det er mindre enn 300 hekkende par igjen i Norge og bestanden er synkende. Slik tegningene foreligger nå, tas hele dette området som tidligere ble fortalt måtte bevares. Den grønne lungen ble satt som hovedgrunn for det avslaget vi fikk da vi ønsket å bygge nytt på tomten i 2013. Vi stiller oss derfor undrende til at Trondheim kommune nå velger å se bort fra sine egne argumenter og vil asfaltere store deler av denne grønne lungen. Tilbygget vi fikk ferdigstilt i 2014 ble bygget i god avstand til Persaunvegen og med vinduer i størrelse som ivaretar skjermet innsyn ut fra avstanden som er i dag. Slik kommunens forslag er i dag vil fortau komme svært nært huset vårt og forringe vår livskvalitet betydelig, da vi ikke kan ferdes på kjøkkenet uten å bli beklodd av forbipasserende. Det er svært stor trafikk av fotgjengere hele døgnet, og innsyn til vår bolig vil bli betraktelig økt. Vi plages gjennom hele året av støy fra fotgjengere, spesielt på kveld- og nattetid da mange berusede personer er på vei til og fra byen. Det kastes flasker og søppel inn på eiendommen og tanken på at dette fortauet er planlagt å ligge enda lenger inn mot huset skremmer oss. Det synes helt unødvendig og svært inngripende i privat eiendom at opp mot halve tomten på husets vestsida forsvinner til vegprosjektet. Vi kjøpte eiendommen nettopp på grunn av hagens størrelse. Slik tegningene i både forslag 1 og 2 foreligger vil vår hage være umulig å bruke slik den brukes i dag, dette både for våre barn og oss voksne. Vi vil miste en betydelig del av vår livskvalitet om hagen forsvinner. Det synes uforståelig at prosjektet planlegges ved å ta hageareal fra boliger Pinebergvegen, når det på andre siden av Persaunvegen stort sett er areal som ikke blir benyttet av de som bor der. Dersom tiltenkt areal til vegprosjektet tas fra andre siden av Persaunvegen, vil dette

<p>ikke gjøres på solsiden av husene. Dette vil i så fall medføre tap av areal som uansett ikke benyttes til hageaktiviteter.</p> <p><u>Prosjektets urimelighet.</u></p> <p>I grunnlaget for planene nevnes det sikkerhet for syklistene. I de siste 20 år har det blitt registrert 8 ulykker i nevnte område. En slik utvidelse beskrevet i planene vil mest sannsynlig medføre høyere hastighet hos de syklistene som ferdes nedover Persaunvegen og øke ulykkesrisiko ved overgang i krysset Persaunvegen-Rønningsbakken, i krysset ved Brian Smiths gate og for fotgjengere som stiger av bussen på den planlagte bussholdeplassen (på vei nedover Persaunvegen). Til sammenlikning er buss-stopp, sykkelfelt og fortau utformet likt på Buran i retning inn mot byen. Det å krysse sykkelfeltet der etter å ha gått av bussen, for å komme til fortauet, er livsfarlig pga syklistene som ikke bremses ned før fotgjengerovergangen. At nettopp denne utformingen er tiltenkt busstoppet i Persaunvegen må nå anses som en varslet katastrofe, da dette vil medføre svært høy risiko for alvorlige ulykker. Slik vi ser det kan det umulig være behov for et slikt prosjekt. Syklistene tar raskeste vei til målet, og vår oppfatning er at de fleste som sykler skal til solsiden eller til sentrum. Syklende fra Persaunet, nedre del av Tyholt, Bromstad og Brøset velger derfor en vei mot byen som går på tvers av Persaunvegen, fortrinnsvis Hans Finnes gate. Standard til Trondheim Kommune vedrørende mål på sykkelbane og fortau er derfor ikke optimalt for dette prosjektet og bør vurderes ut fra dette spesifikke området. Vi krever derfor at prosjektet skrinlegges, eller at det lages et nytt forslag til plan der minimal innvirkning på tilhørende eiendommer forsøkes oppnådd, samt ivaretagelsen av sikkerheten for fotgjengere/skolebarn som skal krysse Persaunvegen.»</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet en konseptutredningsrapport og forprosjekt som vurderer alternative løsninger samt behov for sykkelvegen. • Det er gått ned på bredder på vegen for å redusere nødvendige inngrep i eiendommer og hager så mye som mulig. • Fartsgrense på 40 km/t er lagt til grunn i dimensjoneringen av veistrekningen. Fartsgrense vedtas ikke i en reguleringsplan, dette gjøres på et senere tidspunkt 	
<p>Geir Heggernes Pinebergvegen 13A</p> <p>Har ikke fått noe nabovarsel om utvidelse av Persaunvegen, noe som resulterer i at hans tomt blir mindre.</p> <p>Han slutter seg til innspillet fra «Hagelaget», som bor i Pinebergvegen med sin tomt. Trondheim Kommune har tatt av tomten hans før, og at dette er ikke aktuelt fra Geir sin side.</p> <p>I utgangspunktet var det bestemt at Persaunvegen skulle være en miljøgate med forbindelse med Innherredsvegen og</p>	

<p>at de som bodde her måtte kjøre gjennom Strindheim tunellen når de skulle til byen. Det var kun bussen som kunne kjøre Persaunvegen og videre til Innherredsvegen og sentrum av Trondheim.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> Innspillet tas til orientering og viser til kommentar til innspillet Heggernes viser til. 	
<p>Else og Ingebrigt Grøttum Pinebergveien 11B</p> <p>Else og Ingebrigt er skuffet og bekymret for de endringene som kommunen foreslår for den delen av Persaunvegen som rammer beboerne på vestsiden av Pinebergveien. Da de bosette seg i Pinebergveien i 1977 var det for å kunne bo med tilgang til en liten hageflekk. Siden den gang har de hatt stor glede av å ha et grøntareal med mulighet til å drive med hagestell. Med pensjonstilværelsen har dette blitt enda viktigere fordi det gir dem anledning til å fylle fritiden med uteaktivitet i nærheten til huset.</p> <p>I den tiden de har bodd her, har de to ganger opplevd at kommunen har ekspropriert deler av tomten deres og begrenset grønt arealet. Nå er det igjen planer om ytterligere innskrenkninger av deres tomt, og hvis dette gjennomføres er de usikker om det grøntarealet de sitter igjen med kan kalles en hage. Med tap av hage, og en økt trafikk som legges nærmere huset, vil deres livskvalitet i Pinebergveien forringes betydelig. Dette er noe som de mener er svært uheldig, og de kan ikke se at det er rasjonelle grunner for de endringer som foreslås. For de virker dette mer som symbolpolitikk. Etter at Persaunvegen fikk timeglass holdeplass, har det ikke vært ulykker. I tillegg har 3 av ulykkene vært relatert til fotgjenger som krysser veibane. De stiller oss undrende til hvordan bedre forhold for bil, høyere fartsgrense og ekstra sykkelfelt skal kunne redusere slike ulykker. Tvert imot er det risiko for ulykker øker når forholdene legges bedre til rette for biltrafikk som skissert i prosjektet. Slik sett er også prosjektet i strid med punkt 5 i Byvekstavtalens mål om nullvekst.</p> <p>De mener at til tross for at kommunen har en politikk som skal legge til rette for byfortetting, så bør byen også ha områder med boliger med tilgang til hager. Pinebergveien er et av få slike område, og det bør få lov til å bli forbli dette fremover også.</p> <p>Som beboer i Pinebergveien så er de en del av Hagelaget Pinebergveien vest, og gir støtte til deres arbeid og begrunnelse for hvorfor omreguleringen av Persaunvegen bør stoppes.</p> <p>De håper at kommunen kan revurdere sine reguleringsplaner for Persaunvegen, og at de kan glede oss til flere år med kvalitetstid i hagen.</p>	<p>Hage og grøntarealer i Pinebergveien</p>
<p>Forslagstillers kommentar:</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Det er utarbeidet en konseptutredningsrapport og forprosjekt som vurderer alternative løsninger samt behov for sykkelvegen. • Det er gått ned på bredder på vegen for å redusere nødvendige inngrep i eiendommer og hager så mye som mulig. 	
<p>Leena Maria Stenkløv Persaunvegen 1C</p> <p>Synes at det er positivt med sykkelveg, men at det er viktig å bevare det grønne - og til dels verneverdige - miljøet langs ruten. Generelt bygges det for høyt og tett i alle nye boligområder i Trondheim - også i nærheten f.eks. Lilleby. Derfor må ikke miljøtiltak virke mot sin hensikt og ødelegge fine, grønne nærmiljøer. Det er ikke helsefremmende å gjøre disse til asfalterte. I Innherredsveien er det blitt kjempestore avstander mellom bussholdeplassene - det fremmer ikke kollektivtransport. Heldigvis er det litt bedre på så måte i Persaunvegen. Tenk på folk som er dårlig til beins!</p>	Grønt i nærmiljøet
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innspillet tas til orientering. • Det er gått ned på bredder på vegen for å redusere nødvendige inngrep i eiendommer og hager så mye som mulig. 	
<p>Ingrid Sletvold Hansen Rønningsbakken 30</p> <p>Det må tas hensyn til at det er flere tekniske bokser i området som berøres, og at de blir flyttet uten at det blir problemer for de som er tilkoblet disse. Hun påpeker at er det stor høydeforskjell mellom grenselinjen for deres eiendom og Persaunvegen. Dersom det skal utvides slik at fortau kommer langs deres eiendomsgrense, vil dette medføre at fortau kommer tett inn mot deres uteplass. De har satt et gjerde på utsiden av tomtegrensen, fordi dette var naturlig i forhold til terrenget og i samråd med oppmåler. Dersom veien utvides mot vest (deres eiendom), må det lages en støttemur for å få utvidet fortauet, og det kan også bli nødvendig med støyskjerming.</p>	Uteplass, gjerde, støyskjerming.
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Innspillet tas til orientering. • Det er gått ned på bredder på vegen for å redusere nødvendige inngrep i eiendommer og hager så mye som mulig. • Det er utført støyvurderinger. Disse viser at tiltaket medfører at det er krav til etablering av støyskjermer. 	
<p>Bjørn Augdal Dalen Hageby 4</p> <p>Lurer på hvor lenge dette prosjektet skal foregå. De støtter gang- og sykkelveien, men håper det tas hensyn til husstander som blir berørt av riggområdet. De ønsker at riggområdet flyttes lengre bort fra bebyggelsen.</p>	Riggområde ved Dalen Hageby
<p>Forslagstillers kommentar:</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Det foreslås ikke anleggsområde ved Dalen Hageby, slik det var skissert i oppstartsvarselet. • Bygggestart vil sannsynligvis tidligst komme i 2027. Byggeperiodens varighet er ikke kjent enda. 	
<p>Ida Halle Barkve Dalen Hageby</p> <p>Ber om at riggområdet legges lengst mulig vekk fra det private område til "Grønnrekka", Dalen Hageby 2-4-6-8.</p> <p>En riggpark vil medføre både støy og uønsket trafikk. Dalen Hageby er et rolig familieområde og en slik aktivitet vil forringe livskvaliteten i området.</p>	Riggområde ved Dalen Hageby
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Det foreslås ikke anleggsområde ved Dalen Hageby, slik det var skissert i oppstartsvarselet. 	

3.4 Private som ønsker involvering i prosessen

Avsender, innspill	Oppsummering, tema
<p>Strinda Velforening</p> <p>Strinda velforening ønsker å bli involvert i medvirkningsprosessen og bli oppført som varslingspart i regulering av Persaunvegen. Som samlingsorgan for sameier i Strinda velforening og forvalter av området på vegne av Forsvarsbygg ser vi på oss som en interessent som anses som særlig relevant for den fremtidige endringen.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byplan vil avgjøre hvem som varsles med brev om høring og offentlig ettersyn av planforslag. 	
<p>Ann Kristin Nygård Lauritz Jenssens gate 49</p> <p>Ann Kristin vil gjerne ha beskjed dersom det ser ut til at det blir varige endringer innenfor deres tomtegrense, og en mulighet til å gi innspill ift. dette. Som det ser ut nå, ser de ikke av planene at det er sannsynlig.</p>	
<p>Forslagstillers kommentar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Byplan vil avgjøre hvem som varsles med brev om høring og offentlig ettersyn av planforslag. 	